

บทที่ 3

วิเคราะห์แนวทางในการนำหลักการของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาฯ รับขนของ ทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 มาใช้ในกฎหมายไทย

ในบทนี้จะเป็นการวิเคราะห์ถึงแนวทางและความเหมาะสมในการนำหลักการของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาฯ รับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1956 ซึ่งได้อธิบายถึงสาระสำคัญไปแล้วในบทที่ 2 มาใช้ในกฎหมายไทย โดยแยกพิจารณาเป็นเรื่องๆ ตามสาระสำคัญของอนุสัญญาดังกล่าว เปรียบเทียบกับกฎหมายไทยในปัจจุบันที่มีผลใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และจะได้เสนอถึงความเหมาะสมของหลักการดังกล่าวมาใช้ในกฎหมายไทยเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งจะได้นำเสนอโดยลำดับดังต่อไปนี้

3.1 ขอบเขตการบังคับใช้

3.1.1 ขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป

ในปัจจุบันนี้ นิติสัมพันธ์ของสัญญาฯ รับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย ย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับแก่การรับขนของทุกรูปแบบการขนส่ง เว้นแต่การขนส่งรูปแบบนั้นจะมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ เช่น ในปัจจุบัน การรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศนั้น มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่นิติสัมพันธ์ดังกล่าว เป็นต้น

3.1.1.1 หลักทั่วไปของขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป

เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ปรากฏว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เองนั้นไม่ได้ให้ความหมายของสัญญาฯ รับขนไว้โดยชัดเจน เพียงแต่ได้ให้ความหมายของผู้ขนส่งไว้ว่าหมายถึงใคร ในมาตรา 608 ซึ่งกำหนดว่า “อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือ บุคคลผู้รับขนส่งของ หรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปลีกของตน” เมื่อปรากฏว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้กำหนดถึงความหมายของสัญญาฯ รับขน หรือหลักทั่วไปของขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไปไว้โดยชัดเจน กรณีจึงต้องอาศัย

ความเห็นของนักวิชาการต่างๆ ที่ได้ให้ความหมายของสัญญารับขน โดยอาศัยบทบัญญัติมาตรา 608 ข้างต้น เพื่อพิจารณาถึงหลักทั่วไปของขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป ดังต่อไปนี้

- สัญญารับขน เป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของ หรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่ง¹

- สัญญารับขน คือ สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของ หรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกสินจ้าง ซึ่งเป็นค่าระวางพาหนะ หรือค่าโดยสาร แล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ ต้องเป็นทางค้าปกติของผู้ขนส่ง²

-สาระสำคัญของสัญญารับขน มีดังนี้

1. สัญญารับขนมีคู่สัญญาสองฝ่าย คือ ผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่ง และผู้ส่งหรือผู้โดยสารอีกฝ่ายหนึ่ง โดยผู้ขนส่งตามมาตรา 608 นั้น มีลักษณะดังต่อไปนี้

ก. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่เป็นผู้รับขนส่งของ หรือคนโดยสาร โดยจะเป็นบุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลก็ได้

ข. การงานที่ผู้ขนส่งตกลงจะทำนั้น คือ การขนส่งของ หรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

ค. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่รับขนของหรือคนโดยสารเพื่อำาเน็จ ซึ่งำาเน็จนี้ กรณีที่เป็นการรับขนของ จะเรียกว่า ค่าระวางพาหนะ

ง. ผู้ขนส่งจะต้องประกอบอาชีพในการขนส่งของหรือคนโดยสารเป็นปกติธุระของตน

2. สัญญารับขนมีวัตถุประสงค์ เพื่อการเคลื่อนย้าย หรือเคลื่อนที่สิ่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง

¹ จี๊ด เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน (พระนคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2493), หน้า 173.

² กมล สนธิเกษตริน, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2532), หน้า 49.

3. ผู้ขนส่งจะได้รับบำเหน็จเป็นการตอบแทนในการรับขน³

จากความเห็นของนักวิชาการข้างต้น จะเห็นได้ว่า เป็นการให้ความหมายของสัญญารับขน ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ได้กำหนดถึงการรับขนไว้ 2 ประเภท กล่าวคือ การรับขนของ และการรับขนคนโดยสาร ซึ่งเป็นการแบ่งแยกโดยพิจารณาจากวัตถุที่รับขนว่าเป็นของหรือคนโดยสาร ซึ่งในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะจำกัดขอบเขตอยู่เฉพาะการรับขน “ของ” เท่านั้น

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องนี้ ก็ปรากฏว่าอนุสัญญาได้กำหนดถึงหลักทั่วไปของขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญากรณีทั่วไปไว้ในมาตรา 1 วรรคหนึ่ง ซึ่งก็อาจจะสรุปถึง ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญากรณีทั่วไปว่า สัญญารับขนของระหว่างประเทศที่ตกอยู่ภายใต้ขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญากรณีทั่วไปนั้น จะมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นสัญญารับขนของทางถนน
2. เป็นสัญญารับขนของด้วยรถเพื่อค่าตอบแทน
3. สถานที่ที่ได้รับมอบของ และสถานที่ที่ระบุไว้ให้ส่งมอบของตามที่กำหนด

ไว้ในสัญญานั้นตั้งอยู่ในสองประเทศที่แตกต่างกัน ซึ่งอย่างน้อยประเทศหนึ่งนั้น จะต้องเป็นประเทศภาคีอนุสัญญา ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงถึงถิ่นที่อยู่ และสัญชาติของคู่สัญญา

จากลักษณะของสัญญารับขนของระหว่างประเทศตามอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายในปัจจุบันที่มีผลใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศของไทย ก็มีสาระสำคัญหรือลักษณะที่ใกล้เคียงกับขอบเขตการบังคับใช้ตามอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประเทศไทยนั้นไม่มีกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ กรณีจึงต้องนำเอาหลักเกณฑ์ในเรื่อง “รับขน” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ดังกล่าว ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ ก็เป็นหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ใช้เพื่อบังคับกับการรับขนทั่วไป เช่น ไม่ได้กำหนดไว้โดยเฉพาะว่าจะใช้บังคับกับการรับขนรูปแบบใดโดยเฉพาะ เป็นต้น ซึ่งจะแตกต่างจากขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาที่ได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์ของสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้โดยชัดเจน กล่าวคือ เป็นสัญญารับขนของทางถนน เป็นสัญญารับขนของด้วยรถ

³ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้า สำนักโรงแรม(กรุงเทพมหานคร: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2540), หน้า 184-188.

และสถานที่ที่ได้รับมอบของ และสถานที่ที่ระบุไว้ให้ส่งมอบของตามที่กำหนดในสัญญา นั้น ตั้งอยู่ในสองประเทศที่แตกต่างกันซึ่งอย่างน้อยประเทศหนึ่งจะต้องเป็นประเทศภาคีอนุสัญญา ซึ่งถือเป็นลักษณะระหว่างประเทศที่จะทำให้นิติสัมพันธ์ตามสัญญา รับขนของนั้นตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายระหว่างประเทศ จากหลักเกณฑ์ดังกล่าว อาจแยกพิจารณาได้ว่า สัญญา รับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามอนุสัญญา จะมีลักษณะดังต่อไปนี้

1. เป็นการรับขนของทางถนน

นิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ จะใช้บังคับกับการรับขน “ของ” (goods) เท่านั้น ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ก็ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ที่จะใช้บังคับกับการรับขน “ของ” และการรับขน “คนโดยสาร” ออกจากกัน โดยการรับขนของจะเป็นไปตามมาตรา 610 ถึงมาตรา 633 ส่วนการรับขนคนโดยสารจะเป็นไปตามมาตรา 634 ถึงมาตรา 639 แต่ตามอนุสัญญาเป็นกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับการรับขน “ของ” เท่านั้น

นอกจากนั้น ยังเป็นการรับขนของ “ทางถนน” (by road) ซึ่งเป็นการกำหนดถึงรูปแบบการขนส่งให้ชัดเจนว่า เป็นการรับขนของที่ใช้รูปแบบการขนส่งโดย “ทางถนน” เท่านั้น ซึ่งหลักการในข้อนี้ ก็เป็นไปในทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ได้บัญญัติอย่างชัดเจนว่า พระราชบัญญัตินี้จะใช้บังคับกับการรับขนของ “ทางทะเล” นั่นเอง

2. เป็นการรับขนของด้วยรถ

ซึ่งตามอนุสัญญานั้น ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่า จะใช้บังคับกับสัญญา รับขนของด้วยรถ เมื่อเป็นการรับขนของโดย “ทางถนน” (by road) ทำให้ยานพาหนะที่ใช้ในการรับขนย่อมต้องใช้ “รถ” เท่านั้น กรณีจะใช้เรือ เครื่องบิน หรือรถไฟเป็นยานพาหนะในการรับขนไม่ได้โดยสภาพ ในขณะที่ลักษณะดังกล่าวนี้ก็ไม่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงอาจกล่าวได้ว่า หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาในข้อนี้มีความชัดเจนกว่าหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3. เป็นการรับขนของเพื่อค่าตอบแทน

การรับขนของเพื่อค่าตอบแทน (for reward) ถือเป็นลักษณะพื้นฐานโดยทั่วไปของสัญญา รับขนทั้งในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ และซีวิลลอว์ที่การรับขนนั้น จะต้องมีการให้

คำตอบแทน⁴ และเมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็พบว่าตามสัญญารับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็มีหลักการเช่นเดียวกับในอนุสัญญา โดยเป็นสัญญารับขนเพื่อบำเหน็จซึ่งเป็นคำตอบแทนอย่างหนึ่งที่อยู่ส่งหรือผู้รับตราส่งเป็นผู้ชำระแก่ผู้ขนส่ง โดยบำเหน็จที่จะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนี้ เรียกว่า ค่าระวางพาหนะ

4. เป็นการรับขนของระหว่างประเทศ

การรับขนของตามสัญญารับขนของระหว่างประเทศมีลักษณะเป็นการรับขนของระหว่างประเทศ ซึ่งจะพิจารณาจากสถานที่ที่รับมอบของ และสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบของว่าตั้งอยู่คนละประเทศเป็นสำคัญ ซึ่งลักษณะทำนองเดียวกันนี้ อาจเทียบเคียงได้จากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่กำหนดให้ใช้บังคับพระราชบัญญัติแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร⁵

3.1.1.2 ข้อยกเว้นของขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น กำหนดไว้แต่เพียงในมาตรา 609 ซึ่งกำหนดว่า “การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้นๆ

รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า ได้บัญญัติยกเว้นที่จะไม่ใช้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับการรับขนบางประเภท ซึ่งจะตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายพิเศษในเรื่องนั้นๆ โดยการรับขนดังกล่าวนี้ ได้แก่

⁴ Ralph De Wit, Multimodal Transport: carrier liability and documentation (Cornwell: Lloyd's of London Press Ltd., 1995), p.32.

⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4 บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร...”

1. การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม
2. การขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลข
3. การรับขนของทางทะเล

สำหรับการรับขนทั้งสามประเภทดังกล่าวนี้ อาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟแห่งกรุงสยามนั้น ในปัจจุบัน กรมรถไฟแห่งกรุงสยามนั้น หมายถึง การรถไฟแห่งประเทศไทย มีฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจ โดยการรับขนซึ่งดำเนินการโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยนั้น จะตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พุทธศักราช 2464 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหน้าที่ 4 ว่าด้วยการบรรทุกส่ง ตั้งแต่มาตรา 50 ถึง มาตรา 70 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ และการจำกัดความรับผิดชอบของกรมรถไฟแผ่นดิน

2. การขนไปรษณีย์ภัณฑ์โทรเลขนั้น ได้เปลี่ยนฐานะเป็นรัฐวิสาหกิจแล้ว โดยในปัจจุบัน การขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์โทรเลขเป็นหน้าที่ของการสื่อสารแห่งประเทศไทย และการรับขนดังกล่าวจะตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติไปรษณีย์ พุทธศักราช 2477

ทั้งนี้ การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ใช้บังคับกับการรับขนทั้งสองประเภทนั้น ก็อาจจะเป็นเพราะเนื่องจากผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อาจเล็งเห็นว่า การขนส่งบางอย่างดังกล่าวเป็นเรื่องที่สำคัญต่อความเป็นอยู่ของประชาชน เป็นเรื่องบริการสาธารณะที่สำคัญและเป็นเรื่องพิเศษ จึงไม่ควรที่จะให้การขนส่งโดยบุคคลดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ควรให้การขนส่งดังกล่าวตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายพิเศษ⁶

3. การรับขนของทางทะเลนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยกรนั้น ซึ่งในปัจจุบันได้มีการตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ขึ้นใช้บังคับแก่นิติสัมพันธ์การรับขนของทางทะเลแล้ว ดังนั้น การรับขนของทางทะเลในปัจจุบัน จึงต้องพิจารณาจากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

⁶ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 191.

อย่างไรก็ตาม ข้อยกเว้นของขอบเขตการบังคับใช้ข้างต้นนั้น เป็นข้อยกเว้นตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายที่บัญญัติบังคับแก่การรับขนเป็นการทั่วไป ไม่ว่าจะเป็นการรับขนโดยใช้รูปแบบการขนส่งรูปแบบใด ยกเว้นการรับขนทางรถไฟ ซึ่งตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟแลทางหลวง พุทธศักราช 2464 และการรับขนของทางทะเล ซึ่งตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ผู้เขียนเห็นว่า โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติถึงการรับขนเป็นการทั่วไป ข้อยกเว้นการใช้บังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงเป็นข้อยกเว้นที่บัญญัติไว้สำหรับการรับขนเป็นการทั่วไปเช่นกัน ดังนั้น ข้อยกเว้นของขอบเขตการบังคับใช้ในกรณีทั่วไปตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยสภาพแล้ว จึงไม่มีความเหมาะสม เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศตามอนุสัญญาซึ่งใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นการเฉพาะ

ในขณะเดียวกัน เมื่อได้พิจารณาถึงข้อยกเว้นของขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญา ซึ่งบัญญัติขึ้นเพื่อใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะแล้ว ก็จะเห็นได้ว่า ตามอนุสัญญาได้กำหนดถึงข้อยกเว้นของขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไปว่า จะไม่ใช่บังคับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญากับการรับขนสามประเภท ดังต่อไปนี้

1. การรับขนซึ่งกระทำการภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญาใด ๆ ว่าด้วย การไปรษณีย์ระหว่างประเทศ
2. การขนส่งศพ
3. การขนย้ายเครื่องเรือน

เมื่อได้พิจารณาถึงข้อยกเว้นดังที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และอนุสัญญาแล้ว ในเรื่องนี้ อาจแยกพิจารณาโดยลำดับ ดังนี้

1. กรณีการรับขนของทางทะเล และการรับขนของทางรถไฟ นั้น ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่า กรณีดังกล่าวมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยเฉพาะอยู่แล้ว ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรืออนุสัญญาก็ไม่จำเป็นต้องบัญญัติให้การรับขนของทางทะเล และการรับขนของทางรถไฟเป็นข้อยกเว้นของขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไปอีก

2. กรณีการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์นั้น เนื่องจากเป็นการรับขนของที่มีลักษณะเฉพาะ และมีหน่วยงานเป็นเอกเทศรับผิดชอบดูแลการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์โดยเฉพาะ ซึ่งปรากฏว่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือตามอนุสัญญา ก็ได้บัญญัติเป็นข้อยกเว้นของขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไปทั้งสิ้น นอกจากนี้ ตัวอย่างในกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้บังคับแก่รูป

แบบการขนส่งอื่น เช่น ในการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ตามอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (อนุสัญญาออร์ซอ ค.ศ. 1999) ก็ได้บัญญัติเป็นข้อยกเว้นเช่นกัน⁷

3. กรณีการขนส่งศพนั้น เหตุผลที่อนุสัญญาบัญญัติยกเว้นไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งศพ ก็เนื่องจากมีอนุสัญญาบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ คือ The European Convention of 26.10.73 on the carriage of human remains นอกจากนั้น ยังมีความเห็นว่า ศพมนุษย์นั้น อาจมีคุณค่าทางด้านจิตใจอย่างประเมินค่ามิได้ จึงไม่ควรให้ตกอยู่ภายใต้บังคับของการรับขนของทั่วไป⁸ กรณีจึงควรบัญญัติให้ “การขนส่งศพ” เป็นข้อยกเว้นของขอบเขตการบังคับใช้กรณีทั่วไป

4. กรณีการขนย้ายเครื่องเรือนนั้น เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาแล้ว จะเห็นได้ว่า ตามอนุสัญญานั้นได้บัญญัติเป็นข้อยกเว้นเอาไว้ เนื่องจากผู้ร่างอนุสัญญามีความเห็นว่า การขนย้ายเครื่องเรือนนั้น จะใช้เวลาในการเคลื่อนย้ายมากกว่าการรับขนโดยทั่วไป ซึ่งจำเป็นต้องมีกฎเกณฑ์พิเศษ และควรจะต้องตกอยู่ในบังคับแห่งอนุสัญญาเฉพาะเช่นเดียวกับการรับขนไปรษณีย์ภัณฑ์ และการขนส่งศพ⁹ แต่อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีข้อสังเกตว่า โดยข้อเท็จจริงแล้ว ในปัจจุบันทวีปยุโรปก็ยังไม่ม้อนุสัญญาในเรื่องนี้เป็นการเฉพาะ กรณีย่อมมีปัญหากเกิดขึ้นว่า การขนย้ายเครื่องเรือนนั้นจะตกอยู่ในบังคับของกฎหมายใด

3.1.2 ขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ไม่ปรากฏว่า ได้มีการบัญญัติถึงขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเอาไว้ ซึ่งอาจจะเป็นผลเนื่องมาจาก ในขณะที่มีการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น แนวคิดเรื่องการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, “ปัญหาความเหมาะสมในการมีกฎหมายเฉพาะในการรับขนของทางอากาศระหว่างประเทศของประเทศไทย.”วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 30 ฉบับที่ 2 (มิถุนายน 2543) : 236.

⁸ A. Pesce, “The contract and carriage under the CMR (Arts. 1, 41),” in International carriage of goods by road (CMR), ed. Jan Theunis (Bristol: Lloyd’s of London Press Ltd.,1987), p.12.

⁹ Clarke, International carriage of goods by road: CMR, p.35.

อาจจะยังไม่มี ความแพร่หลาย ทำให้ผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ยังไม่เห็นความจำเป็นที่ จะต้องมีบทบัญญัติดังกล่าว จึงไม่ได้บัญญัติบังคับเอาไว้

ในขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่าอนุสัญญาได้ บัญญัติขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ในมาตรา 2 ซึ่งมีสาระสำคัญ¹⁰ คือ แม้จะได้มีการขนส่งของนั้นต่อไป โดยใช้รูปแบบการขนส่งอื่นด้วยก็ตาม แต่หากของนั้นมีได้มี การขนส่งถ่ายลงจากรถ (เว้นแต่การขนถ่ายนั้นจะเป็นการขนถ่ายลงตามมาตรา 14) ก็จะต้องยังคงใช้บังคับ บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา

แต่อย่างไรก็ตาม แม้จะมีได้มีการขนถ่ายของลงจากรถก็ตาม แต่หากกรณีเป็นไป ตามเงื่อนไขสามประการ กล่าวคือ ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้่าแห่งของนั้น

1. เกิดขึ้นในระหว่างการรับขน โดยยานพาหนะอื่น
2. ไม่ได้มีสาเหตุมาจากการกระทำ หรือคว้นการกระทำของผู้ขนส่งทางถนน
3. เกิดขึ้นได้ในช่วงการรับขนและเป็นผลมาจากการรับขนโดยรูปแบบการขนส่งอื่นเท่านั้น

ส่งอื่นเท่านั้น

เมื่อกรณีเป็นไปตามเงื่อนไขทั้งสามประการข้างต้น ผลทางกฎหมาย คือ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางถนนจะเป็นไปตาม “เงื่อนไขที่กำหนดโดยกฎหมายสำหรับการรับขนโดยยานพาหนะอื่น” ซึ่งก็คือ กฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งรูปแบบนั้นๆ

โดยสถานการณ์ในปัจจุบัน การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกำลังได้รับความแพร่หลายเป็นอย่างมาก เนื่องจากการขนส่งที่รวมเอารูปแบบการขนส่งอย่างน้อยสองรูปแบบแตกต่างกันไว้ในสัญญาขนส่งฉบับเดียว ซึ่งคู่สัญญาสามารถเลือกใช้โดยพิจารณาถึงข้อดีของรูปแบบการขนส่งแต่ละรูปแบบมาปรับใช้ให้เหมาะสมกับเส้นทางการขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทาง บทบัญญัติเกี่ยวกับขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงมีความจำเป็นสำหรับกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งหากเมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติมาตรา 2 นี้แล้ว ก็พบว่าบทบัญญัติดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองให้ผู้ขนส่งทางถนนสามารถหยิบยกข้อต่อสู้ได้อย่างเหมาะสมกับสาเหตุแห่งความเสียหายที่เกิดขึ้น¹¹ เนื่องจากข้อต่อสู้ของแต่ละระบบ

¹⁰ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.2

¹¹ Donald J. Hill and Andrew Messent with David E. Glass, CMR: Contract for the international carriage of goods by road (Cornwell: Lloyd's of London Press Ltd., 1995), p.46.

กฎหมายที่ใช้บังคับแก่รูปแบบการขนส่งที่ย่อมถูกกำหนดให้มีความเหมาะสมกับความเสี่ยงภัยที่มีลักษณะเฉพาะจากการใช้รูปแบบการขนส่งนั้นๆ เท่านั้น

สำหรับหลักเกณฑ์ของขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าวข้างต้นนั้น หากปรากฏว่าของถูกขนถ่ายลงจากรถ ก็จะทำให้ของนั้นมีได้มีการรับขนโดยรถอีกต่อไป หากแต่ถูกรับขนโดยยานพาหนะอย่างอื่น ซึ่งก็ดูสมเหตุสมผลแล้วที่จะไม่ใช้บังคับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญากับการรับขนนั้น เนื่องจากการรับขนย่อมมีความแตกต่างกันไปในแต่ละรูปแบบการขนส่ง เมื่อของนั้นมีได้มีการรับขนโดยรถ และเกิดความสูญหายหรือเสียหายกับของในขณะที่ได้มีการรับขนโดยการรับขนรูปแบบอื่น กรณีก็ควรจะใช้กฎหมายที่มีผลใช้บังคับกับรูปแบบการขนส่งนั้นบังคับกับการรับขนดังกล่าว เพื่อสามารถพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ขนส่งได้อย่างเหมาะสม และสามารถสร้างความเป็นธรรมให้เกิดแก่ผู้ขนส่งได้อย่างเหมาะสม

ในกรณีที่ของมิได้ขนถ่ายลงจากรถ ซึ่งอนุสัญญากำหนดให้ใช้บังคับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญากับกรณีดังกล่าว จะเห็นได้ว่าการที่ของนั้นเกิดความสูญหายหรือเสียหาย กรณีก็จะเกิดขึ้นบนรถนั่นเอง การกำหนดให้ใช้บังคับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญากับกรณีดังกล่าว ก็น่าจะมีความเหมาะสมแล้ว ส่วนในกรณีที่แม้ของจะมิได้ถูกขนถ่ายลงจากรถ แต่ข้อเท็จจริงเป็นไปตามเงื่อนไขของขอบเขตการบังคับใช้กรณีการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อนุสัญญาก็ได้กำหนดให้ใช้บังคับกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งรูปแบบนั้นๆ โดยเงื่อนไขดังกล่าวตามอนุสัญญานั้นได้ถูกกำหนดไว้อย่างชัดเจน และแต่ละเงื่อนไขก็ทำให้เห็นว่าไม่ควรใช้บังคับอนุสัญญากับการรับขนนั้น แต่ควรใช้บังคับกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งรูปแบบนั้นๆ กล่าวคือ เงื่อนไขว่า ความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบช้าเกิดขึ้นในระหว่างการรับขนโดยยานพาหนะอื่น โดยเกิดขึ้นได้ในช่วงการรับขนและเป็นผลมาจากการรับขนโดยรูปแบบการขนส่งอื่นเท่านั้น และไม่ได้มีสาเหตุมาจากการกระทำหรือคว้นการกระทำของผู้ขนส่งทางถนน เงื่อนไขดังกล่าวทำให้เห็นได้ว่า ไม่ควรใช้บังคับอนุสัญญาพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง แต่ควรใช้บังคับบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งรูปแบบนั้นๆ จะช่วยให้ผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบที่มีความเหมาะสมกับสาเหตุแห่งการสูญหายเสียหายแห่งของที่เกิดขึ้น และเป็นการคุ้มครองผู้ขนส่งให้ได้รับความเป็นธรรมมากขึ้น

3.2 ใบตราส่ง

3.2.1 ความจำเป็นของใบตราส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น มิได้บัญญัติบังคับให้ต้องมีการออกใบตราส่งสำหรับสัญญารับขนแต่อย่างใด จะมีก็เพียงแต่ตามมาตรา 613 วรรคแรก ที่กำหนดว่า “ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องทำให้” ซึ่งจะเห็นได้ว่า ใบตราส่งเป็นเอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่ง โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้บัญญัติบังคับให้ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งทุกราวที่มีการทำสัญญารับขน หากแต่จะมีหน้าที่ต้องออกใบตราส่งก็ต่อเมื่อผู้ส่งร้องขอเท่านั้น ในทางกลับกัน หากผู้ส่งมิได้ร้องขอ ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องออกใบตราส่งสำหรับสัญญารับขนนั้นแต่อย่างใด ดังนั้น กรณีจึงอาจกล่าวได้ว่า การที่ไม่ได้มีการออกใบตราส่งสำหรับสัญญารับขนนั้น ก็ไม่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญารับขนที่ได้กระทำอย่างถูกต้องตามหลักนิติกรรมและสัญญา

เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่า ในเรื่องดังกล่าวมีบทบัญญัติรับรองไว้ในมาตรา 4¹² โดยการออกใบตราส่งจะถือเป็นการยืนยันว่าได้มีการทำสัญญารับขน แต่การที่ไม่ได้ออกใบตราส่ง ความผิดปกติ หรือความสูญหายของใบตราส่ง จะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญารับขน เพียงแต่การที่ไม่ได้มีการออกใบตราส่งสำหรับสัญญารับขนย่อมมีผลให้ไม่สามารถปฏิบัติกรบางอย่างตามอนุสัญญาได้ เช่น

- การตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง เมื่อผู้ขนส่งไม่มีวิธีการอันสมควรอย่างใดที่จะตรวจสอบความถูกต้องของข้อความทั้งหลายในใบตราส่ง หรือเมื่อตรวจสอบพบว่าของปรากฏอยู่ในสภาพที่บกพร่อง (มาตรา 8)
- การแสดงราคาแห่งของเกินข้อจำกัดที่กำหนดไว้ในมาตรา 23 วรรคสาม จะต้องแสดงไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 24)
- การกำหนดจำนวนส่วนได้เสียพิเศษ ต้องระบุไว้ในใบตราส่ง (มาตรา 26)

ตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และอนุสัญญาดังที่กล่าวมาข้างต้นนั้น ก็อาจกล่าวได้ว่า บทบัญญัติทั้งสองต่างก็มิได้บัญญัติบังคับให้ต้องมีการออกใบตราส่งสำหรับสัญญารับขน การที่ไม่ได้มีการออกใบตราส่งก็ไม่มีผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญารับขนที่ได้กระทำอย่างถูกต้องตามหลักนิติกรรมและสัญญา และนั่นหมายความว่า ใบตราส่ง

¹² โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.1

ไม่ถือเป็นแบบของนิติกรรมซึ่งหากมิได้กระทำแล้วจะตกเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 152 แต่อย่างไร ซึ่งก็เป็นหลักการอย่างเดียวกับอนุสัญญาที่กำหนดว่า การที่ไม่ได้ออกใบตราส่ง ความผิดปกติ หรือความสูญหายของใบตราส่ง จะไม่มีผลกระทบต่อความมีอยู่หรือความสมบูรณ์ของสัญญาฉบับรับชดเชย โดยกรณีตามกฎหมายไทยนั้น หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้น ผู้ส่งหรือผู้ขนส่งก็สามารถนำใบตราส่งเป็นพยานเอกสารประกอบพยานบุคคลเสนอต่อศาลเพื่อนำสืบพิสูจน์ว่าได้มีการทำสัญญาฉบับรับชดเชย โดยมีลายมือชื่อของผู้ขนส่งเป็นการยืนยันว่าได้มีการทำสัญญาฉบับรับชดเชย ทั้งนี้ สัญญาฉบับรับชดเชยได้เป็นสัญญาที่กฎหมายบังคับให้ต้องมีพยานเอกสารมาแสดงตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 94 แต่อย่างไร แต่การที่ได้มีการออกใบตราส่งขึ้นสำหรับสัญญาฉบับรับชดเชยนั้น ก็ถือเป็นข้อเท็จจริงที่จะช่วยทำให้การพิสูจน์ว่าคู่สัญญาได้ตกลงทำสัญญาฉบับรับชดเชยนั้นมากขึ้น ในขณะที่พิจารณาบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาก็พบว่า บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้นจะมีความชัดเจนกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เนื่องจากได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาว่า หากได้มีการออกใบตราส่งสำหรับสัญญาฉบับรับชดเชย ใบตราส่งนั้นจะถือเป็นการยืนยันว่าได้มีการทำสัญญาฉบับรับชดเชยกันขึ้น

นอกจากนั้น ในปัจจุบัน ความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสารสนเทศได้วิวัฒนาการอย่างรวดเร็ว ในทางการค้าระหว่างประเทศก็ได้มีการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์ได้เข้ามามีบทบาทในธุรกิจการค้าระหว่างประเทศมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการออก ความปลอดภัยในการส่งมอบใบตราส่งให้ถึงมือผู้รับตราส่ง เป็นต้น¹³ ดังนั้น กรณีจึงควรคำนึงความจำเป็นที่จะต้องมีบทบัญญัติของกฎหมายขึ้นมารองรับความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีสารสนเทศดังกล่าวข้างต้นด้วย

3.2.2 รูปแบบของใบตราส่ง

สำหรับรูปแบบของใบตราส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่ได้มีการบัญญัติไว้อย่างชัดเจน เพียงแต่ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้ออกโดยลงลายมือชื่อไว้ในใบตราส่ง ตามมาตรา 613 วรรคสาม โดยใบตราส่งจะต้องมีรายละเอียดตามรายการที่ปรากฏในใบกำกับของ ตามมาตรา 612 (1) (2) และ (3) และมีรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง จำนวนค่าระวางพาหนะ และตำบลและวันที่ออกใบตราส่งนั้น ทั้งนี้ ตามบทบัญญัติมาตรา 613 วรรคสอง

¹³ จุฬา สุขมานพ, เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง “ใบตราส่งอิเล็กทรอนิกส์”. 29 สิงหาคม 2543, หน้า 4.

ส่วนรูปแบบของใบตราส่ง ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ แต่ก็ได้กล่าวถึงรูปแบบของใบตราส่งไว้บ้างใน มาตรา 5¹⁴ ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า

1. ใบตราส่งจะต้องทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามคู่ฉบับ โดยใบตราส่งคู่ฉบับที่หนึ่งจะอยู่ที่ผู้ส่ง ใบตราส่งคู่ฉบับที่สองจะแนบติดไปกับของที่รับขน และใบตราส่งคู่ฉบับที่สามจะมอบให้ผู้ขนส่งเก็บรักษาไว้

2. ในกรณีที่จะรับขนได้ถูกบรรจุในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือถูกแบ่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งหรือผู้ขนส่งมีสิทธิร้องขอให้ออกใบตราส่งกำกับสำหรับรถแต่ละคัน หรือแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของมันได้

3. ใบตราส่งจะต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งและผู้ขนส่ง ซึ่งการลงลายมือชื่อนั้น อาจจะมีพิมพ์หรือประทับตราก็ได้ หากกฎหมายของประเทศที่ได้มีการออกใบตราส่งอนุญาตให้ทำได้

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกัน จะเห็นได้ว่าแนวทางในเรื่องรูปแบบของใบตราส่งตามอนุสัญญานั้น จะมีรายละเอียดกำหนดถึงรูปแบบของใบตราส่งไว้มากกว่ากฎหมายไทย ซึ่งก็ย่อมทำให้มีความชัดเจนที่มากขึ้นตามด้วย โดยเฉพาะการกำหนดให้ออกใบตราส่งโดยทำเป็นต้นฉบับจำนวนสามคู่ฉบับ ย่อมทำให้มีพยานหลักฐานเพิ่มมากขึ้น นอกจากนั้นยังได้กำหนดให้เป็นสิทธิร้องขอให้ออกใบตราส่งกำกับสำหรับรถแต่ละคัน หรือแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของมันได้ หากปรากฏว่าของซึ่งจะรับขนได้ถูกบรรจุในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือถูกแบ่งออกเป็นหลายส่วน ซึ่งก็จะทำให้มีใบตราส่งกำกับในแต่ละส่วนแห่งของที่แยกไปนั้น ทำให้มีความชัดเจน และไม่เกิดความสับสน

ส่วนการกำหนดให้ต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งและผู้ขนส่งนั้น ก็เป็นการยืนยันว่า ผู้ขนส่งได้รับมอบของจากผู้ส่ง ซึ่งก็ตรงกับหลักในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่งเพื่อเป็นการยืนยันว่า ผู้ขนส่งได้รับมอบของไปแล้ว ส่วนกรณีที่อนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้ส่งลงลายมือชื่อในใบตราส่งด้วย ก็น่าจะด้วยเหตุผลเพื่อเป็นการยืนยันในความถูกต้องแห่งของที่ตนได้ส่งมอบแก่ผู้ขนส่ง นอกจากนั้น การกำหนดให้ต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งและผู้ขนส่งนั้น ก็เป็นการยืนยันว่าตนเป็นผู้ทำสัญญารับขน และต้องผูกพันตนโดยมีสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตามสัญญารับขนในฐานะผู้ส่งหรือผู้ขนส่งได้อย่างชัดเจน

¹⁴ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.2

3.2.3 รายการในใบตราส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ได้กำหนดถึง รายการในใบตราส่งไว้ว่า ต้องมีรายละเอียดอะไรบ้าง ตามมาตรา 613 วรรคสอง ซึ่งกำหนดว่า “ใบตราส่งนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

- (1) รายการดังกล่าวไว้ในมาตรา 612 อนุมาตรา 1, 2 และ 3
- (2) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง
- (3) จำนวนค่าระวางพาหนะ
- (4) ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น รายละเอียดต่างๆ ที่กฎหมายกำหนดให้ต้องมีในใบตราส่งนั้น ก็จะต้องกำหนดให้ครบ แต่หากใบตราส่งจะกำหนดรายละเอียดมากกว่าที่กฎหมายกำหนดก็ได้ ก็ไม่ทำให้ใบตราส่งเสียไป¹⁵ ซึ่งกรณีนี้อาจกล่าวได้ว่า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้กำหนดให้ใบตราส่งจะต้องมีรายการดังต่อไปนี้

1. สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพ จำนวน และเครื่องหมาย หีบห่อ
2. ตำบลที่กำหนดให้ส่ง
3. ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง
4. ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ส่ง
5. จำนวนค่าระวางพาหนะ
6. ตำบลและวันที่ออกใบตราส่ง

ส่วนกรณีตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ได้กำหนดถึง รายการในใบตราส่งไว้โดยละเอียดในมาตรา 6¹⁶ โดยจำแนกเป็นรายการที่ต้องระบุไว้ในใบตราส่ง รายการที่อาจระบุ และรายการอื่นๆ ที่คู่สัญญาเห็นว่ามิประโยชน์ ซึ่งเมื่อพิจารณาก็จะเห็นได้ว่า ตามอนุสัญญาได้กำหนดถึงรายการในใบตราส่งไว้โดยละเอียด โดยจะปรากฏรายการต่างๆ ที่อนุสัญญาได้กำหนดไว้ ทั้งรายการที่ต้องระบุ และรายการที่อาจระบุรวมกันเป็นจำนวนถึง 17 รายการด้วยกัน นอกจากนั้น ยังได้เปิดโอกาสให้คู่สัญญาสามารถระบุรายการต่างๆ หากเห็นว่ามิประโยชน์ลงไปในใบตราส่งอีกด้วย ซึ่ง

¹⁵ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ผักทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 183.

¹⁶ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.3

หลักการดังกล่าวตามอนุสัญญานั้น เนื่องจากได้กำหนดให้ใบตราส่งมีรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับของ และการรับขนตามรายการจำนวนมาก หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นจะมีประโยชน์ในการเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของข้อเท็จจริง ลดภาระในการที่คู่สัญญาต้องนำสืบด้วยพยานบุคคล เนื่องจากสามารถเสนอใบตราส่งเป็นพยานเอกสารซึ่งเป็นพยานหลักฐานที่มีน้ำหนักความน่าเชื่อถือสูง เพื่อนำสืบประกอบการพิจารณาของศาล ดังนั้น บทบัญญัติเกี่ยวกับรายการในใบตราส่งตามทีอนุสัญญา บัญญัติไว้ ถือเป็นแนวทางที่ดี ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับกฎหมายไทยได้

3.2.4 การตรวจสอบของและการตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง

เมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ไม่ปรากฏว่าได้มีการกำหนด เป็นหน้าที่แก่ผู้ขนส่งให้ต้องตรวจสอบถึงความถูกต้องแห่งข้อความทั้งหลายตามที่ปรากฏในใบตราส่ง และสภาพแห่งของที่ปรากฏรวมทั้งหีบห่อที่บรรจุแต่อย่างใด

ในขณะที่ได้พิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่า ในมาตรา 8¹⁷ แห่งอนุสัญญาได้บัญญัติเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องตรวจสอบถึงความถูกต้องแห่งข้อความทั้งหลายตามที่ปรากฏในใบตราส่ง ซึ่งหากไม่สามารถตรวจสอบความถูกต้องของข้อความดังกล่าว หรือพบว่าข้อเท็จจริงไม่ตรงกับข้อความที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็จะต้องตั้งข้อสงวนในเรื่องดังกล่าวพร้อมทั้งเหตุผลประกอบไว้ในใบตราส่ง และผู้ขนส่งยังจะต้องตรวจสอบถึงสภาพที่ปรากฏ แห่งของและหีบห่อที่บรรจุด้วย ซึ่งหากปรากฏความบกพร่องในสภาพแห่งของ หรือหีบห่อที่บรรจุ ผู้ขนส่งนั้นก็จะต้องตั้งข้อสงวนในเรื่องดังกล่าวไว้ในใบตราส่งพร้อมทั้งเหตุผลในการตั้งข้อสงวน นอกจากนั้นแล้ว ผู้ขนส่งยังอาจจะต้องตรวจสอบน้ำหนักรวม หรือปริมาณแห่งของ รวมทั้งรายการในหีบห่อด้วยหากผู้ส่งร้องขอ

จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้นที่ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องตรวจสอบถึงความถูกต้องแห่งข้อความที่ปรากฏในใบตราส่ง และสภาพที่ปรากฏแห่งของนั้น จะทำให้ผู้ขนส่งได้ทราบถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายละเอียดแห่งของในเวลาที่คุณได้รับมอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายละเอียดที่มีความสำคัญเกี่ยวกับของ เช่น จำนวนหีบห่อ สภาพที่ปรากฏแห่งของ ซึ่งในเรื่องนี้นั้น รายละเอียดต่างๆ ในใบตราส่งนั้นควรที่จะดำรงคุณค่าในแง่ความถูกต้องแท้จริง และหากข้อเท็จจริงที่ปรากฏไม่ตรงกับที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือสภาพที่ปรากฏแห่งของนั้นมีความบกพร่อง ผู้ขนส่งจะได้ตั้งข้อสงวนไว้เสียก่อนในใบตราส่ง โดยใบตราส่งที่ได้มีการตั้งข้อสงวนนั้นจะ

¹⁷ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.4

เป็นพยานหลักฐานสำคัญในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงว่า ในขณะที่ตนรับมอบของ ก็ปรากฏความไม่ถูกต้อง หรือผิดปกติดูอยู่แล้ว ซึ่งจะเป็นการคุ้มกันผู้ขนส่งในทางหนึ่งได้ว่า ความสูญหาย หรือเสียหายแห่งของนั้นได้ปรากฏขึ้นก่อนที่ตนจะได้รับมอบของ โดยพิสูจน์ได้จากข้อสงวนที่ได้ตั้งไว้ตั้งแต่ในขณะที่ได้รับมอบของเป็นพยานหลักฐานในชั้นต้น ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบในระหว่างระยะเวลาที่ตนได้รับมอบของจนกระทั่งส่งมอบของ

นอกจากนั้น เมื่อได้พิจารณาถึงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งใช้บังคับกับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ ก็ปรากฏหลักการดังกล่าวในมาตรา 23 ซึ่งกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งต้องบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง โดยระบุถึงบรรดาข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัย หรือพฤติการณ์อย่างอื่นที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ หากปรากฏว่าข้อความในใบตราส่งไม่ถูกต้องตรงกับของที่ได้รับไว้จริงจากผู้ส่ง หรือไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงของรายการดังกล่าวในใบตราส่งโดยวิธีการอันสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นได้

ผู้เขียนมีความเห็นว่า หน้าที่ของผู้ขนส่งในการตรวจสอบถึงความถูกต้องแห่งข้อความที่ปรากฏในใบตราส่ง และสภาพที่ปรากฏแห่งของดังกล่าวนั้น น่าจะเป็นหลักการที่เป็นประโยชน์แก่ธุรกิจการรับขนของ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา หรือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ ก็จะกำหนดหลักการดังกล่าวทั้งสิ้น จึงน่าจะถือเป็นหลักสากลในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของที่ต้องกำหนดบทบัญญัติดังกล่าวไว้ด้วย การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติบทบัญญัติดังกล่าวไว้ ทำให้ไม่มีสภาพบังคับให้ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบของและสภาพที่ปรากฏแห่งของ และหากเกิดความเสียหายขึ้น ก็จะไม่มีความยุ่งยากและเสียเวลาในการพิสูจน์ข้อเท็จจริง รวมทั้ง ไม่มีพยานเอกสารอันได้แก่ใบตราส่งซึ่งได้ตั้งข้อสงวนไว้มาพิสูจน์ และอาจมีความลำบากในการนำสืบด้วยพยานบุคคล เนื่องจากล่วงเลยมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน ความทรงจำเกี่ยวกับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นก็อาจลบลืมไป ดังนั้น หลักการดังกล่าวตามอนุสัญญาน่าจะเป็นหลักการที่เป็นประโยชน์แก่ธุรกิจการรับขนของ

3.2.5 ผลของการออกใบตราส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น เมื่อพิจารณาแล้ว ก็ไม่พบว่าได้บัญญัติถึงผลของการออกใบตราส่งไว้ในมาตราใด ซึ่งกรณีแตกต่างจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ซึ่ง

บัญญัติไว้ในมาตรา 9¹⁸ โดยใบตราส่งนั้นจะถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นของการทำสัญญารับขนส่งของของสัญญา และการรับของโดยผู้ขนส่ง และหากปรากฏว่าใบตราส่งนั้นไม่ได้มีการตั้งข้อสงวนไว้เป็นพิเศษ กรณีจะถือเป็นข้อสันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้ขนส่งได้รับมอบของไปในสภาพที่ดีรวมทั้งจำนวนของหีบห่อ เครื่องหมายและตัวเลขก็ถูกต้องตรงตามข้อความที่ระบุไว้ในใบตราส่ง เว้นแต่จะพิสูจน์ให้เห็นเป็นอย่างอื่นได้

เมื่อพิจารณาแล้วก็จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติดังกล่าวแห่งอนุสัญญาเป็นการกำหนดถึงข้อสันนิษฐานเบื้องต้นซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นการบัญญัติถึงผลอันเสมือนเป็นบทลงโทษผู้ขนส่งเมื่อไม่ได้ปฏิบัติตามหน้าที่ในการตรวจสอบความถูกต้องแห่งข้อความในใบตราส่ง และสภาพที่ปรากฏแห่งของ ซึ่งจะช่วยให้เป็นการบังคับผู้ขนส่งไปในตัวว่า เมื่อตนได้รับมอบของก็จะต้องตรวจสอบถึงรายละเอียดต่างๆ อันเกี่ยวกับของ และสภาพที่ปรากฏแห่งของด้วย และหากพบความบกพร่องจะได้ทักท้วงโดยการตั้งข้อสงวนไว้เป็นหลักฐานเบื้องต้นแก่ผู้ขนส่งเสียแต่แรก และเมื่อพิจารณาถึงกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ เช่น ในอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (อนุสัญญาออร์ซอ) หรืออนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (อนุสัญญามอนทรีออล) ก็พบว่าได้กำหนดให้ใบตราส่งทางอากาศเป็นหลักฐานในการทำสัญญารับขน การรับมอบของ และเป็นเงื่อนไขในการรับขน หรือในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ก็ได้กำหนดไว้ในมาตรา 10 ว่า เอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้รับมอบของไว้ในความครอบครอง ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า หลักการตามบทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่มีความเป็นสากลและได้รับการยอมรับแพร่หลายในทางระหว่างประเทศ

การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ ทำให้ไม่มีบทบัญญัติอันเป็นเสมือนบทลงโทษผู้ขนส่งที่ไม่ทำหน้าที่ดังกล่าว อาจจะทำให้เกิดอุปสรรคต่อธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศได้ เนื่องจากเป็นธรรมดาอยู่เองที่การรับขนของนั้นอาจจะเกิดความสูญหาย เสียหายได้ และหากปรากฏว่าความสูญหาย เสียหายแห่งของนั้นได้เกิดขึ้นก่อนเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้ในความดูแล ซึ่งโดยหลักแล้วผู้ขนส่งจะไม่มีควมรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว แต่ผู้ขนส่งก็ไม่ได้ตรวจสอบและก็ได้ตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่ง เมื่อต้องพิสูจน์ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น ก็พบว่ามีความยุ่งยากเกิดขึ้น เนื่องจากไม่มีใบตราส่งที่ตั้งข้อสงวนไว้เป็นพยาน

¹⁸ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.3.5

เอกสารที่มีบทบาทในฐานะพยานหลักฐานเบื้องต้นที่จะช่วยพิสูจน์ข้อเท็จจริงต่างๆ อันเกี่ยวกับของและการรับขนว่า ความสูญหาย เสียหายแห่งของนั้นได้เกิดขึ้นก่อนเวลาที่ตนได้รับมอบของไว้ในความดูแล กรณีนี้ผู้ขนส่งก็อาจต้องรับบาปเคราะห์ในความรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหายแห่งของที่แม้จะได้เกิดขึ้นก่อนที่ตนจะได้รับมอบของก็ตาม ดังนั้น จากเหตุผลทั้งหลายที่กล่าวไปแล้วข้างต้น จึงอาจกล่าวได้ว่าหลักการดังกล่าวตามอนุสัญญานั้นเป็นบทบัญญัติที่มีประโยชน์และมีความสำคัญต่อการปฏิบัติการรับขนในสัญญารับขนของระหว่างประเทศ รวมทั้งยังได้รับการยอมรับในทางระหว่างประเทศด้วย

3.3 สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่ง

สำหรับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ส่งนั้น จะขอแยกพิจารณาเป็นหัวข้อไปตามลำดับ ดังต่อไปนี้

3.3.1 สิทธิของผู้ส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น อาจจะแยกพิจารณาถึงสิทธิของผู้ส่งได้ดังต่อไปนี้

1) เรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่ง หากต้องการ

สิทธิของผู้ส่งในประการนี้ เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 613 วรรคหนึ่ง ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องทำให้” กรณีตามมาตรานี้ ถือเป็นสิทธิของผู้ส่งในการเรียกเอาใบตราส่ง หากไม่ต้องการ ผู้ส่งก็ไม่จำเป็นต้องเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่ง

2) ผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ

สิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของของผู้ส่งนั้น เป็นไปตามมาตรา 626 ซึ่งกำหนดว่า “ตราใบของยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง ตราบนั้นผู้ส่ง หรือถ้าได้ทำใบตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่งนั้น อาจจะให้ผู้ขนส่งดการส่งของนั้นไป หรือให้ส่งกลับคืนมา หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้”

ในเหตุเช่นนี้ ผู้ขนส่งชอบที่จะได้รับเงินค่าระวางพาหนะตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งไปแล้ว กับทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ต้องเสียไปเพราะเหตุที่บอกรงค หรือเพราะส่งของกลับคืน หรือเพราะจัดการเป็นประการอื่นนั้น”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น ถือเป็นบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับสิทธิของผู้ส่งในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของในขณะที่ของนั้นยังอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง นอกจากนั้น ในกรณีที่มีการออกใบตราส่ง และผู้ส่งได้สลักหลังโอนใบตราส่งให้แก่ผู้ใด บุคคลซึ่งมีชื่อในคำสลักหลัง หรือเป็นผู้ถือใบตราส่งนั้น ถือว่าเป็นผู้ทรงใบตราส่ง และผู้ทรงใบตราส่งนี้มีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของนั้นเช่นเดียวกับผู้ส่ง

สำหรับสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ ตามมาตรา 626 นั้น ได้แก่ สิทธิดังต่อไปนี้

1. ให้ผู้ขนส่งจัดการส่งของนั้นต่อไป
2. ให้ส่งของนั้นกลับคืน
3. ให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นได้

เหตุที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้สิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของแก่ผู้ส่ง ก็เพื่อประโยชน์แก่ตัวผู้ส่งเอง เพราะภายหลังจากส่งมอบของไปแล้ว อาจเกิดเหตุการณ์บางอย่างเกิดขึ้น ถ้าหากยังคงให้ผู้ขนส่งทำการขนส่งของต่อไป หรือส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว อาจจะเกิดความเสียหายแก่ผู้ส่งได้ เช่น ผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้รับตราส่งผิดสัญญาไม่ยอมชำระราคาของ เป็นต้น¹⁹

การที่ผู้ส่งได้ใช้สิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของดังกล่าวข้างต้น อาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งอันเนื่องจากการจัดการนั้นก็ได้ ตามมาตรา 626 วรรคสอง จึงได้กำหนดให้ ผู้ส่งต้องชำระค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่งตามส่วนแห่งระยะทางที่ได้จัดการขนส่งของไปแล้ว นอกจากนั้น หากผู้ขนส่งต้องมีค่าใช้จ่ายประการใดเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามคำสั่งในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของนี้ ผู้ขนส่งย่อมมีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้ส่งด้วย เช่น ค่าใช้จ่ายในการส่งของกลับไปให้ผู้ส่ง เป็นต้น

¹⁹ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 242.

หากกรณีปรากฏว่า ผู้ส่งได้ใช้สิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของโดยสั่งให้ผู้ขนส่งการส่งของ ให้ส่งของกลับคืน หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่น แต่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนั้น ในเรื่องนี้ มีคำพิพากษาศาลฎีกาตัดสินว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ คือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 447/2521 ซึ่งตัดสินว่า “ระหว่างของอยู่ในมือผู้ขนส่ง โจทก์ (ผู้ส่ง) ขอให้จำเลย (ตัวแทนผู้ขนส่ง) แก้ไขข้อความในช่องผู้รับตราส่ง ที่ว่า “ตามคำสั่ง” เป็น “ธนาคารแมนูแฟคเจอร์เรอร์เฮนโนเวอร์ทรัสต์ จำกัด” เป็นผู้รับตราส่ง จำเลยยอมรับแก้ไขให้เป็นไปตามความประสงค์ของโจทก์ จึงต้องผูกพันที่จะปฏิบัติตามให้เป็นไปตามที่แก้ไขนั้น เพราะโจทก์มีสิทธิที่จะให้จำเลยจัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 626 ที่จำเลยอ้างว่าได้แจ้งการแก้ไขให้ทราบ เข้าใจว่าจะไม่ได้รับการแจ้งนั้น หลักฐานการแจ้งไปก็ไม่มี ทั้งเป็นความผิดพลาดในผลงานของจำเลยเอง หากใช่เป็นความผิดของโจทก์ไม่ จำเลยต้องรับผิดชอบ”

เมื่อได้พิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าสิทธิของผู้ส่งตามอนุสัญญา²⁰ นั้น ได้แก่สิทธิดังต่อไปนี้

1) ในกรณีของที่จะรับขนจะต้องบรรทุกในรถต่างกัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือถูกแบ่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิร้องขอให้ออกใบตราส่งกำกับสำหรับของในรถแต่ละคัน หรือแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของนั้น

2) ผู้ส่งมีสิทธิที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ หรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น และยังมีสิทธิร้องขอให้ตรวจสอบรายการของหีบห่อที่บรรจุของด้วย

3) ผู้ส่งย่อมมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ

4) ผู้ส่งมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ โดยไม่ต้องแสดงใบตราส่งคู่ฉบับที่หนึ่ง ในกรณีที่ปรากฏว่า ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบ “สิทธิของผู้ขนส่ง” ตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา จะพบว่า สิทธิของผู้ส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ สิทธิในการเรียกให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่ง และสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ นั้น เป็นสิทธิที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาทั้งสิ้น และตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้นได้

²⁰ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.4.1

กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิดังกล่าวไว้อย่างละเอียดและชัดเจนกว่าบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาที่กำหนดให้สิทธิแก่ผู้ส่งในกรณีของที่จะรับขนจะต้องบรรทุกในรถต่างคัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือถูกแบ่งออกเป็นหลายส่วน ผู้ส่งมีสิทธิร้องขอให้ออกใบตราส่งกำกับสำหรับของในรถแต่ละคัน หรือแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของนั้น สิทธิดังกล่าวนี้ถือว่ามิประโยชน์ เนื่องจากใบตราส่งจะมีรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับของ และหากของรายเดียวกันต้องถูกแยกรับขนออกเป็นหลายส่วน แต่ไม่มีข้อมูลกำกับสำหรับของรายนั้น ก็เกิดความสับสนเกี่ยวกับของ และรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับของได้ ซึ่งการกำหนดให้สิทธิในการร้องขอให้ออกใบตราส่งกำกับของที่แยกออกนั้นจะช่วยลดความสับสนให้น้อยลง แต่สิทธิดังกล่าวนี้ก็ไม่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ส่วนกรณีสิทธิของผู้ส่งในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของนั้น ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้กำหนดถึง การสิ้นสุดของสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ รวมทั้งเงื่อนไขในการใช้สิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ ซึ่งก็เป็นการกำหนดถึงรายละเอียดหลายๆ ประการในการใช้สิทธิดังกล่าว โดยหลักเกณฑ์การใช้สิทธิดังกล่าวตามอนุสัญญาได้กำหนดไว้ละเอียดกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะช่วยให้การใช้สิทธิดังกล่าวสามารถเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ กรณีจึงอาจกล่าวได้ว่า สิทธิของผู้ส่งตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญามีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

นอกจากนั้น ยังพบว่าตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญายังได้กำหนดถึงสิทธิของผู้ส่งนอกเหนือไปจากที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วย กล่าวคือ ผู้ส่งมีสิทธิที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของ หรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น และยังมีสิทธิร้องขอให้ตรวจสอบรายการของหีบห่อที่บรรจุของด้วย ซึ่งกรณีนี้ ก็เป็นการกำหนดให้สิทธิที่เป็นประโยชน์แก่ผู้ส่งในกรณีที่อาจต้องการทราบรายละเอียดเกี่ยวกับของให้มีความชัดเจนยิ่งขึ้น ผู้ส่งก็สามารถเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบให้แก่คนได้

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาอันเกี่ยวกับสิทธิของผู้ส่งนั้นได้กำหนดรายละเอียดในการใช้สิทธิต่างๆ ไว้ละเอียดและชัดเจนกว่าที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นอกจากนี้ ยังปรากฏหลักเกณฑ์ที่นอกเหนือไปจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อีกด้วย การที่อนุสัญญาได้กำหนดถึงบทบัญญัติต่างๆ อันเกี่ยวกับสิทธิของผู้ส่งไว้อย่างละเอียดและชัดเจนนั้น ย่อมจะทำให้ปฏิบัติการตามสัญญารับขนเพื่อให้ของไปถึงยังจุดหมายปลายทางสามารถดำเนินไปได้โดยสะดวกและมีประสิทธิภาพ

3.3.2 หน้าที่ของผู้ส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดถึงหน้าที่ของผู้ส่งไว้หลายประการด้วยกัน ซึ่งอาจแยกพิจารณาได้ ดังต่อไปนี้

1) ชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะ

เมื่อพิจารณาจากสัญญารับขน จะเห็นได้ว่า ผู้ส่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่ง ดังนั้น โดยหลักแล้ว ผู้ส่งย่อมมีหน้าที่ที่จะต้องชำระค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อเป็นการตอบแทนการที่ผู้ขนส่งได้รับขนของไปจนถึงยังจุดหมายปลายทาง นอกจากนั้น ยังมีหน้าที่ต้องชำระอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่งด้วย ถ้าหากมี อย่างไรก็ตาม ในระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งด้วยกัน อาจตกลงให้ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ต้องชำระค่าระวางพาหนะ ตลอดจนอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะก็ได้

สำหรับคำว่า “ค่าระวางพาหนะ” นั้น ตามมาตรา 610 วรรคสาม ได้กำหนดว่า “บำเหน็จอันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้น เรียกว่า ค่าระวางพาหนะ” กรณีจึงอาจกล่าวได้ว่า ค่าระวางพาหนะนั้นเป็นค่าตอบแทนที่ผู้ส่งได้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่งที่ได้ทำการรับขนของนั้น ส่วนคำว่า “อุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะ” นั้น ตามมาตรา 611 ก็ได้กำหนดว่า “อันว่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะนั้น ได้แก่ ค่าใช้จ่ายอย่างใดๆ ตามจารีตประเพณีอันผู้ขนส่งได้เสียไปโดยควรในระหว่างขนส่ง” ซึ่งอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะนั้น มีผู้ให้ความเห็นว่า “อุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะอันผู้ขนส่งสามารถเรียกเอาได้ จะต้องคู่เป็นค่าใช้จ่ายตามจารีตประเพณีอันผู้ขนส่งได้เสียไป คือ ต้องคู่มีจารีตประเพณีในเรื่องนั้นหรือไม่ ถ้าหากไม่มีจารีตประเพณีในเรื่องค่าใช้จ่ายดังกล่าว ค่าใช้จ่ายที่ผู้ขนส่งเสียไป ก็ไม่ใช่อุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะ นอกจากนี้ ค่าใช้จ่ายที่ผู้ขนส่งออกไปนั้นต้องเป็นค่าใช้จ่ายโดยควร ซึ่งน่าจะหมายความว่า ได้จ่ายไปโดยสมเหตุสมผลที่จะต้องออกค่าใช้จ่ายไปเช่นนั้น และค่าใช้จ่ายนั้นผู้ขนส่งได้ออกไปในระหว่างการขนส่ง แสดงว่าค่าใช้จ่ายที่ผู้ขนส่งออกไปก่อนหรือหลังการขนส่ง ก็น่าจะไม่ใช่อุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะ”²¹

²¹ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ผ่ากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 198-199.

ปัญหาที่น่าจะพิจารณา คือ การชำระค่าระวางพาหนะจะต้องกระทำเมื่อใด ในเรื่องนี้ เห็นว่า หากสัญญารับขนของนั้นได้มีการตกลงถึงกำหนดเวลาในการชำระค่าระวางพาหนะเอาไว้ กรณีที่ย่อมมีกำหนดเวลาชำระตามที่ได้ตกลงกัน ซึ่งหากลูกหนี้มิได้ชำระค่าระวางพาหนะตามกำหนดเวลา ลูกหนี้ก็น่าจะยอมตกเป็นผู้ผิดนัดโดยมิพักต้องเดือนเลย ตามมาตรา 204 วรรคสอง²²

แต่หากมิได้มีการตกลงถึงกำหนดเวลาในการชำระค่าระวางพาหนะเอาไว้ ในเรื่องนี้ มีผู้ให้ความเห็นว่า “หากไม่มีการตกลงกันถึงกำหนดเวลาชำระเอาไว้ก็จะต้องชำระเมื่อส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง โดยเทียบเคียงกับ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 602²³ ในเรื่องสัญญาจ้างทำของ”²⁴ ทั้งนี้ อาจจะเนื่องจากว่าสัญญารับขนกับสัญญาจ้างทำของมีลักษณะที่เหมือนกัน คือ ต่างก็เป็นสัญญาต่างตอบแทน โดยวัตถุประสงค์ของสัญญาทั้งสองนั้นมุ่งถึงความสำเร็จของงานเป็นสำคัญ เพียงแต่สัญญารับขนจะพิจารณาความสำเร็จของงานจากการที่ของหรือคนโดยสารไปถึงยังจุดหมายปลายทางเป็นสำคัญ และผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้ที่ประกอบอาชีพรับขนส่งของหรือคนโดยสารเป็นทางค้าปกติ กรณีจึงอาจเทียบเคียงโดยพิจารณาจากสัญญาจ้างทำของได้ ในฐานะกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง

อย่างไรก็ตาม ผู้ส่งอาจจะไม่ต้องชำระค่าระวางพาหนะก็ได้ หากปรากฏว่า กรณีเป็นไปตามมาตรา 628 ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าหากว่าของสูญหายไปเพราะเหตุสุดวิสัย ท่านว่าผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจะได้เงินค่าระวางพาหนะ ถ้าและได้รับไปไว้ก่อนแล้วเท่าใดต้องส่งคืนทั้งสิ้น” จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมีสิทธิปฏิเสธที่จะชำระค่าระวางพาหนะได้ หากปรากฏว่าของสูญหายไปโดยเหตุสุดวิสัย โดยผู้ขนส่งไม่มีสิทธิได้รับค่าระวางพาหนะเลย มิใช่ได้รับบางส่วน โดยคำนึงถึงระยะทางที่ได้รับขนไป ซึ่งมีผู้ให้ความเห็นว่า การที่กฎหมายกำหนดไว้เช่นนี้ เป็นการเหมาะสมและยุติธรรม เนื่องจากในกรณีที่ของที่ขนส่งสูญหายไปโดยเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุสุดวิสัย เพื่อยกเว้นความรับผิดชอบตามมาตรา 616 ได้ ขณะเดียวกันผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งก็ได้รับ

²² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204 วรรคสอง บัญญัติว่า “ถ้าได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทินและลูกหนี้มิได้ชำระหนี้ตามกำหนดไซ้ ท่านว่าลูกหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัดโดยมิพักต้องเดือนเลย วิธีเดียวกันนี้ ท่านให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ต้องบอกกล่าวล่วงหน้าก่อนการชำระหนี้ ซึ่งได้กำหนดเวลาลงไว้ อาจคำนวณนับได้โดยปฏิทินนับแต่วันที่ได้ออกกล่าว”

²³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 602 วรรคแรก บัญญัติว่า “อันสินจ้างนั้นพึงใช้ให้เมื่อรับมอบการที่ทำ”

²⁴ มานะ พิทยาภรณ์, คำบรรยายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน (กรุงเทพมหานคร: บริษัทบิเนสพริ้นท์ จำกัด, 2531), หน้า 347.

ความเสียหายเนื่องจากจะไปเรียกร้องเอาราคาหรือค่าเสียหายจากผู้ใดไม่ได้ การที่จะยังคงให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งต้องชำระค่าระวางพาหนะอีก ก็จะเป็นภาระตกหนักแก่บุคคลดังกล่าว กรณีจึงไม่ควรให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับชำระค่าระวางพาหนะในกรณีเช่นนี้²⁵

ในกรณีที่ปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้ขนส่งได้รับชำระค่าระวางพาหนะไปก่อนแล้ว และเกิดการสูญหายเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งก็ต้องคืนค่าระวางพาหนะแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งตามความในมาตรา 628 ตอนที่กำหนดว่า “...ถ้าและได้รับไว้ก่อนแล้วเท่าใดต้องส่งคืนทั้งสิ้น” ส่วนในกรณีที่ยังไม่ได้มีการชำระค่าระวางพาหนะแก่กัน ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งก็ไม่ต้องชำระค่าระวางเช่นกัน เนื่องจากกรณีที่ชำระค่าระวางไปแล้ว ก็ยังเรียกคืนได้ทั้งหมด ในกรณีที่ยังไม่ชำระก็สามารถตีความได้ว่าไม่ต้องชำระเช่นกัน

นอกจากนั้น มีปัญหาที่น่าพิจารณาว่า ผู้ขนส่งจะต้องคืนอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะด้วยหรือไม่ ในเรื่องนี้ มีผู้ให้ความเห็นว่า เมื่อด้วยบทมาตรา 628 กำหนดไว้เฉพาะค่าระวางพาหนะเท่านั้น ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องคืนอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะด้วย²⁶

2) ออกใบกำกับของ หากผู้ขนส่งต้องการ

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องออกใบกำกับของให้แก่ผู้ขนส่งหากผู้ขนส่งต้องการ ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวนี้ ปรากฏตามมาตรา 612 วรรคหนึ่ง ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าผู้ขนส่งเรียกเอาใบกำกับของ ผู้ส่งก็ต้องทำให้” อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งไม่ได้เรียกเอาใบกำกับของ ผู้ส่งก็ไม่มีหน้าที่ต้องออกใบกำกับของให้แก่ผู้ขนส่งแต่อย่างใด

สำหรับรายการในใบกำกับของนั้น เป็นไปตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 612 วรรคสอง ซึ่งกำหนดว่า “ใบกำกับของนั้นต้องแสดงรายการต่อไปนี้ คือ

(1) สภาพและน้ำหนัก หรือขนาดแห่งของที่ส่ง กับสภาพ จำนวน และเครื่องหมายแห่งหีบห่อ

(2) ค่าบิลที่กำหนดให้ส่ง

(3) ชื่อหรือยี่ห้อ และสำนักของผู้รับตราส่ง

²⁵ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 237.

²⁶ เรื่องเดียวกัน, หน้า 238.

(4) ตำบลและวันที่ออกไปกำกับของนั้น”

นอกจากนั้นแล้ว ผู้ส่งจะต้องลงลายมือชื่อของตนลงในใบกำกับของด้วย ทั้งนี้ ตามบทบัญญัติมาตรา 612 วรรคสาม ซึ่งกำหนดว่า “อนึ่ง ใบกำกับของนั้นต้องลงลายมือชื่อผู้ส่งเป็นสำคัญ” ทั้งนี้ เพื่อเป็นการยืนยันของผู้ส่งแก่ผู้ขนส่งซึ่งรายละเอียดแห่งของตามรายการดังที่กล่าวมาข้างต้น

3) แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่รับขน

หน้าที่ของผู้ส่งในการแจ้งให้ผู้ขนส่งได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่รับขนนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติอยู่ในมาตรา 619 ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ไซ้ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นไว้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้น ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในการเสียหายไม่ว่าอย่างไรๆ อันเกิดแต่ของนั้น”

โดยปกติทั่วไป เมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบของ ผู้ขนส่งนั้นก็จะมีหน้าที่ระมัดระวังความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นแก่ของ แต่หากของที่รับขนนั้น มีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ ผู้ขนส่งก็จะต้องใช้ความระมัดระวังมากขึ้นเป็นพิเศษ ซึ่งการทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น จึงมีความจำเป็นต่อผู้ขนส่งมาก เพื่อที่ผู้ขนส่งจะได้ใช้ความระมัดระวังให้เหมาะสมกับสภาพแห่งของนั้น บทบัญญัติดังกล่าวจึงได้กำหนดเป็นหน้าที่ของผู้ส่งในการแสดงสภาพแห่งของซึ่งมีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือสภาพที่อาจจะก่อความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เพื่อที่ผู้ขนส่งจะได้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของ และได้ใช้ความระมัดระวังให้เหมาะสม ทั้งนี้ ผู้ส่งจะต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของดังกล่าวก่อนทำสัญญา เพื่อที่ผู้ขนส่งจะได้เตรียมมาตรการในการป้องกันได้ หรือผู้ขนส่งอาจจะตัดสินใจไม่ทำสัญญารับขนก็ได้

หากปรากฏว่า ผู้ส่งละเลยไม่แจ้งถึงสภาพแห่งอันตรายดังกล่าวให้แก่ผู้ขนส่ง ตั้งแต่ก่อนทำสัญญา และเกิดความเสียหายอย่างใดเกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายไม่ว่าอย่างไรๆ อันเกิดจากของนั้น ตามมาตรา 619 ตอนท้าย อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ไม่ปรากฏความเสียหายใดๆ เกิดขึ้น แม้ผู้ส่งจะละเลยไม่แจ้งสภาพอันตรายดังกล่าว ผู้ขนส่งจะเรียกให้ผู้ส่งรับผิดชอบไม่ได้ เพราะไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นตามหลักทั่วไปในเรื่องนี้ และตามมาตรา 619 เองก็ไม่เปิด

ช่องให้ทำได้ ดังนั้น ผู้ขนส่งจะเรียกร้องให้ผู้ส่งรับผิดชอบได้ก็ต่อเมื่อผู้ส่งละเลยไม่แจ้งสภาพอันตรายดังกล่าว และมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการละเลยนั้น

ส่วนกรณีที่ผู้ส่งได้ปฏิบัติตามมาตรา 619 โดยได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นตั้งแต่ก่อนทำสัญญารับขนแล้ว และผู้ขนส่งตกลงยอมรับขนของดังกล่าวแล้ว หากเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบใดๆ ในความเสียหายนั้น ส่วนผู้ขนส่งนั้น อาจจะต้องรับผิดชอบ หากเกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ตามหลักในเรื่องละเมิดเกี่ยวกับความรับผิดชอบในการครอบครองทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ ตามมาตรา 437 วรรคสอง²⁷

4) แสดงราคา หรือสภาพแห่งของมีค่าที่ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่ง

หน้าที่ของผู้ส่งประการนี้ เป็นไปตามมาตรา 620 ซึ่งกำหนดว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเงินทองตรา ธนบัตร ธนาकारบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้่น ใบหุ้่นกู๊ ประทวนสินค้ำ อัญมณี และของมีค่าอย่างอื่นฯ หากมิได้รับบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบแก่ตน

แต่ถ้าของนั้นได้บอกราคา ท่านว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ย่อมจำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอก”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า เป็นหน้าที่ของผู้ส่งในการบอกราคา หรือสภาพแห่งของตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 620 อันได้แก่ เงินทองตรา ธนบัตร ธนาकारบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้่น ใบหุ้่นกู๊ ประทวนสินค้ำ อัญมณี และของมีค่าอย่างอื่นฯ ให้ผู้ขนส่งทราบเสีย แต่ในเวลาที่ยอมมอบของ หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้ส่งละเลยไม่บอกราคาหรือสภาพแห่งของดังกล่าว และต่อมาเกิดความสูญหายเสียหายแก่ของนั้น ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

²⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใดๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า การเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงบุคคลผู้มีไว้ในครอบครองของตนซึ่งทรัพย์สินอันเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย”

ในกรณีที่ผู้ส่งได้แจ้งราคาแก่ผู้ขนส่ง แต่แจ้งราคาต่ำกว่าราคาจริง ตามมาตรา 620 วรรคสอง ก็ได้กำหนดว่า ผู้ขนส่งจะรับผิดชอบไม่เกินไปกว่าราคาที่แจ้ง ซึ่งก็เป็นธรรมเนียมแก่ผู้ขนส่ง และการลงโทษผู้ส่งที่ไม่สุจริตโดยแจ้งราคาของมีค่าเป็นเท็จ ให้รับภาระในความเสียหายส่วนที่เกินกว่าราคาที่แจ้งเอง²⁸ ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะว่าการรับขนของที่มีค่านั้น ผู้ขนส่งอาจจะเรียกค่าระวางพาหนะเพิ่มมากขึ้นกว่าปกติ เนื่องจากผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังในการดูแลรักษาของมากขึ้น เพราะมีความเสี่ยงในการสูญหาย เสียหายมากขึ้นกว่าปกติ และอาจจะมีความรับผิดชอบมากขึ้นด้วย ในทางกลับกัน หากผู้ส่งแจ้งราคาของมีค่านั้นสูงกว่าราคาจริง ผู้ขนส่งก็รับผิดชอบไม่เกินราคาจริงเท่านั้น

ปัญหาว่า อย่างไรจึงจะถือเป็น “ของมีค่าอย่างอื่นๆ” ตามมาตรา 620 นั้น กรณีคงต้องพิจารณาข้อเท็จจริงเป็นเรื่องๆ ไป ซึ่งในเรื่องนี้ ปรากฏตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกา ดังนี้

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 357/2502 ตัดสินว่า “สินค้าผ้าเป็นสิ่งของธรรมดาสามัญทั่วไป ไม่ปรากฏว่าเป็นของมีค่าพิเศษอย่างไร จะถือว่า เป็นของมีค่าตามความหมายแห่งมาตรา 620 ยังไม่ได้ ของมีค่าอย่างอื่นๆ ตามที่มาตรา 620 บัญญัติไว้นั้น น่าจะหมายถึงสิ่งของที่มีค่าทำนองเดียวกับของตามที่ระบุไว้ในบทมาตรานั้น”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2158/2530 ตัดสินว่า “คำว่า “ของมีค่า” ตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 หมายถึง ทรัพย์สินที่มีคุณค่าอันมีลักษณะพิเศษทำนองเดียวกับเงินทองตรา ธนบัตร ธนาकारบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี เครื่องรับโทรทัศน์เป็นเพียงทรัพย์สินตามธรรมดาทั่วไป เท่านั้น ถึงแม้ราคาจะค่อนข้างสูง ก็ถือไม่ได้ว่าเป็นของมีค่าตามความหมายแห่งบทบัญญัติดังกล่าว”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1238-1239/2536 ตัดสินว่า “คำว่า “ของมีค่า” ตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 หมายถึง ทรัพย์สินที่มีคุณค่าอันมีลักษณะพิเศษทำนองเดียวกับเงินทองตรา ธนบัตร ธนาकारบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี ลวดเชื่อมไฟฟ้ากับเครื่องซักผ้าเป็นเพียงทรัพย์สินตามธรรมดาทั่วไป ไม่อาจถือเป็นของมีค่าตามความหมายแห่งบทบัญญัติดังกล่าว”

²⁸ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายข้างแรงงาน ข้างทำของ รับขน ยืม ผักทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 240.

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3888/2537 ตัดสินว่า “เครื่องจักรแม้จะมีราคาหลายล้านบาท แต่ก็ยังเป็นสินค้าธรรมดาสามัญทั่วไปที่มีราคาสูงเท่านั้น ไม่ใช่ของมีค่าตามความหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 ”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2887/2541 ตัดสินว่า “ยาแม้จะมีราคาค่อนข้างสูงก็ถือไม่ได้ว่าเป็นของมีค่าอย่างอื่นตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 วรรคหนึ่ง”

เมื่อได้พิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า หน้าที่ของผู้ส่งตามอนุสัญญา²⁹ นั้น ได้แก่ หน้าที่ดังต่อไปนี้

- 1) ผู้ส่งจะต้องให้ค่าใช้จ่ายในการเรียกให้ผู้ขนส่งตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของหรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น หรือรายการของหีบห่อที่บรรจุของ หากผู้ขนส่งต้องการ
- 2) เพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นๆ ซึ่งต้องทำให้บริบูรณ์ก่อนส่งมอบของ ผู้ส่งจะต้องแนบเอกสารที่จำเป็นต่างๆ ไปกับใบตราส่ง หรือจัดการให้เอกสารเหล่านั้นอยู่ในเงื้อมมือของผู้ขนส่ง และต้องจัดหาข้อมูลทุกอย่างที่ผู้ขนส่งต้องการ
- 3) ในกรณีที่ส่งมอบของที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous goods) แก่ผู้ขนส่ง ผู้ส่งจะต้องบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้ทราบถึงสภาพที่แท้จริงแห่งอันตรายนั้น และหากจำเป็นให้ระบุข้อความระวางไว้ด้วย

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบ “หน้าที่ของผู้ส่ง” ระหว่างบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็พบว่า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดถึงหน้าที่ของผู้ส่งในการแสดงราคาหรือสภาพของมีค่าที่ได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่ง ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวนี้ไม่ปรากฏในบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา นอกจากนั้น ก็พบว่า บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้กำหนด “หน้าที่ของผู้ส่ง” ไว้ โดยมีรายละเอียดไม่ตรงกัน ดังนั้น จะขอแยกพิจารณา ดังต่อไปนี้

²⁹ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.4.2

1. หน้าที่ในการชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะ

หน้าที่ประการนี้ไม่ได้กำหนดไว้เป็นบทบัญญัติเฉพาะอย่างชัดเจนทั้งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา หากแต่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็อาจอาศัยมาตรา 608 และมาตรา 610 ในการตีความว่า ผู้ขนส่งได้ตกลงรับขนส่งของโดยเรียกค่าระวางพาหนะเป็นบำเหน็จในทางค้าปกติจากผู้ส่ง ผู้ส่งจึงมีหน้าที่ในการชำระค่าระวางพาหนะแก่ผู้ขนส่ง ส่วนตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้น ผู้ขนส่งก็ตกลงรับขนส่งของเพื่อค่าตอบแทน ผู้ส่งจึงมีหน้าที่ในการชำระค่าระวางพาหนะเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดหลักเกณฑ์เพิ่มเติมว่า หากของสูญหายไปเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิได้รับค่าระวางพาหนะ ตามมาตรา 628 ดังนั้น หากของได้สูญหายไปโดยเหตุสุดวิสัย ผู้ส่งก็จะไม่มีหน้าที่ต้องชำระค่าระวางพาหนะให้แก่ผู้ขนส่ง นอกจากนี้ หากผู้ขนส่งได้รับค่าระวางพาหนะไปแล้วจำนวนเท่าใดก็ต้องส่งคืนทั้งหมด

ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า หน้าที่ของผู้ส่งในการชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ละเอียดกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

2. หน้าที่ในการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่รับขน

หน้าที่ดังกล่าวนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดไว้เพียงแต่ให้ผู้ส่งแจ้งแก่ผู้ขนส่งให้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของที่รับขนเท่านั้น แต่บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้นได้กำหนดให้ นอกจากผู้ส่งจะต้องบอกกล่าวถึงสภาพอันตรายแห่งของที่รับขนแล้ว หากมีความจำเป็น ผู้ส่งจะต้องระบุข้อความระวางไว้ด้วย

นอกจากนั้น ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ยังได้กำหนดถึงสิทธิของผู้ขนส่งที่จะจัดการกับของ ในกรณีที่ผู้ส่งไม่ได้บอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของ โดยผู้ขนส่งจะมีสิทธิในการขนถ่าย หรือทำลาย หรือทำให้ของนั้นสิ้นสภาพอันตรายได้ ไม่ว่าจะเวลาหรือสถานที่ใด ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติให้การกระทำดังกล่าวนี้เป็นสิทธิของผู้ขนส่งแต่อย่างใด ในกรณีนี้ ผู้เขียนเห็นว่า บทบัญญัติที่กำหนดให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการขนถ่าย ทำลาย หรือทำให้ของนั้นสิ้นสภาพอันตรายได้ นั้น ถือเป็นบทบัญญัติที่มีความสำคัญ เนื่องจากของที่มีสภาพอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้นั้นอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งได้ ไม่ว่าจะ

เป็นรถที่ใช้ในการรับขน คนขับรถ หรือบุคคลผู้ปฏิบัติในการรับขน การกำหนดให้สิทธิดังกล่าวแก่ผู้ขนส่ง จึงมีความจำเป็นในการรักษาความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ขนส่ง

อย่างไรก็ตาม ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็กำหนดให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งเพียงกรณี que ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงอันตรายแห่งของเนื่องจากผู้ส่งไม่ได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบเท่านั้น หากกรณีปรากฏว่าผู้ขนส่งทราบถึงอันตรายแห่งของนั้นแล้ว แต่ปรากฏในภายหลังว่าของนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งจะมีสิทธิในการขนถ่าย หรือทำลาย หรือทำให้ของนั้นสิ้นสภาพอันตรายได้หรือไม่ เพราะผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับของในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของตนได้ กรณีดังกล่าวนี้ อนุสัญญาไม่ได้บัญญัติไว้ ในขณะที่เมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ปรากฏว่ามีบทบัญญัติมาตรา 35³⁰ ได้ให้สิทธิทำนองเดียวกันนี้แก่ผู้ขนส่ง ซึ่งปัญหาข้างต้นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า การกำหนดให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะปกป้องอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งได้ ทั้งในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น ก็ดี และในกรณีที่ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นแล้ว แต่ในภายหลังปรากฏว่าของนั้นน่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ขนส่งอย่างแน่ชัดได้ด้วย ก็ดี โดยผู้ขนส่งไม่มีความรับผิดชอบใดๆ ในการใช้สิทธิดังกล่าว ซึ่งน่าจะถือว่าเป็นหลักการที่มีประโยชน์และสามารถสร้างความเป็นธรรมให้เกิดแก่ผู้ขนส่งได้มากกว่าหลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรืออนุสัญญา

³⁰ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 35 บัญญัติว่า “แม้ว่าผู้ส่งของจะได้ปฏิบัติตามมาตรา 33 แล้ว หรือผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้รับบรรทุกของตามมาตรา 33 วรรคหนึ่ง โดยรู้ถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้นก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินขึ้นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบตามมาตรา 39 โดยไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 หรือมาตรา 56 ได้”

3. หน้าที่ในการแสดงราคาหรือสภาพแห่งของมีค่าที่ได้มอบหมายให้แก่ผู้ขนส่ง

สำหรับหน้าที่ของผู้ส่งในการแสดงราคาหรือสภาพแห่งของมีค่าให้แก่ผู้ขนส่งนั้น ไม่ปรากฏในบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาแต่อย่างใด นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ.1924 (เฮกรูลส์) หรือในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1978 (แฮมเบิร์กรูลส์) ก็ไม่ปรากฏบทบัญญัติดังกล่าว³¹

สำหรับการรับขนของที่มีค่านั้น ผู้ขนส่งอาจจะเรียกค่าระวางพาหนะเพิ่มมากขึ้นกว่าปกติ เนื่องจากผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังในการดูแลรักษามากขึ้น เพราะมีความเสี่ยงในการสูญหาย เสียหายมากกว่าปกติ รวมทั้งยังอาจจะต้องรับผิดชอบมากขึ้นด้วย การกำหนดให้ผู้ส่งแสดงราคาหรือสภาพแห่งของมีค่าให้แก่ผู้ขนส่ง จึงเป็นหลักการที่น่าจะสร้างความเป็นธรรมให้เกิดขึ้นแก่ทั้งผู้ส่งและผู้ขนส่ง ในฝ่ายผู้ส่งก็เป็นการแสดงถึงความสุจริตใจว่าตนได้ส่งมอบของมีค่าซึ่งผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังดูแลมากกว่าปกติแก่ผู้ขนส่งเพื่อทำการรับขน ในฝ่ายผู้ขนส่งเองก็จะได้ทราบว่า ของที่ตนรับขนนั้นเป็นของมีค่าซึ่งตนจะต้องใช้ความระมัดระวังดูแลมากกว่าปกติ โดยจะได้พิจารณาว่าตนจะตกลงรับขนของมีค่าดังกล่าวนี้หรือไม่ หรือหากตกลงรับขน ตนจะเรียกค่าระวางพาหนะมากขึ้น รวมทั้งใช้มาตรการในการระมัดระวังดูแลของเพียงใดจึงจะเหมาะสมกับภาระและความเสี่ยงที่เพิ่มมากขึ้นนั้น ดังนั้น หลักการในเรื่องนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ถือเป็นหลักการที่ดี และสามารถสร้างความเป็นธรรมให้เกิดแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้เป็นอย่างดี

4. หน้าที่ในการแนบไปกับใบตราส่งซึ่งเอกสารที่จำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการทางศุลกากรหรือพิธีการอื่นๆ ซึ่งต้องทำให้บริบูรณ์ก่อนส่งมอบของ หรือจัดการให้เอกสารเหล่านั้นอยู่ในเงื้อมมือของผู้ขนส่ง และต้องจัดหาข้อมูลทุกอย่างที่ผู้ขนส่งต้องการ

หน้าที่ของผู้ส่งในประการนี้ เป็นหน้าที่ที่ไม่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญา ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้ว หน้าที่ดังกล่าวของผู้ส่งนั้นมีความจำเป็นในการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศซึ่งจะต้องมีการรับขนผ่านศุลกากร และพิธีการต่างๆ ซึ่งผู้ส่งจะเป็นผู้ที่ครอบครองเอกสารอันจำเป็นแก่พิธีการเหล่านั้น การกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ส่งที่จะ

³¹ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2538), หน้า 211.

ต้องแนบเอกสารนั้นไปกับใบตราส่ง หรือจัดการให้เอกสารเหล่านั้นอยู่ในเงื้อมมือของผู้ขนส่ง จึงมีความเหมาะสมและสมเหตุสมผลแล้ว

3.3.3 ความรับผิดชอบของผู้ส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้กำหนดให้ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในความเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดจากของที่มีสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ ตามมาตรา 619 ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าของเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สินไซ้ ผู้ส่งต้องแสดงสภาพแห่งของนั้นได้ก่อนทำสัญญา ถ้ามิได้ทำเช่นนั้น ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในการเสียหายไม่ว่าอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ของนั้น”

ความรับผิดชอบของผู้ส่งในข้อนี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากหน้าที่ของผู้ส่งที่จะต้องแจ้งสภาพอันตรายแห่งของนั้นให้ผู้ขนส่งได้ทราบตั้งแต่ก่อนมีการทำสัญญารับขน เพื่อที่ผู้ขนส่งจะได้ตระเตรียมมาตรการต่างๆ เท่าที่จำเป็นในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากของนั้น ซึ่งรายละเอียดได้กล่าวไปแล้ว ในหัวข้อ 3.3.2 ข้อย่อยที่ 3

ส่วนกรณีตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา³² นั้น อาจแยกพิจารณาความรับผิดชอบของผู้ส่งได้ดังต่อไปนี้

1) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่าย ความสูญหายและเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่ง อันเนื่องมาจากผลของความไม่ถูกต้องหรือความไม่เพียงพอของ:

(ก) รายละเอียดที่ระบุไว้ในมาตรา 6 วรรคหนึ่ง (ข) (ง) (จ) (ฉ) (ช) (ซ) และ (ญ)

(ข) รายละเอียดที่ระบุไว้ในมาตรา 6 วรรคสอง

(ค) รายละเอียดหรือคำสั่งอื่นของผู้ส่งที่ได้ให้ไว้เพื่อให้ออกใบตราส่งได้หรือเพื่อวัตถุประสงค์ในการจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง

2) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งสำหรับความเสียหายต่อบุคคล อุปกรณ์ หรือของอื่นๆ และค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากความบกพร่องในการบรรจุของ เว้นแต่ความบกพร่องนั้นจะเป็นที่ประจักษ์ หรือเป็นที่รับรู้ของผู้ขนส่งในเวลาที่ได้รับมอบของและไม่ได้ตั้งข้อสงสัยใดๆ ในเรื่องดังกล่าว

³² โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.4.3

3) ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในกรณีที่เกิดความเสียหายอันมีสาเหตุมาจากการขาดหาย ความไม่เพียงพอ หรือความไม่ปกติของเอกสารและข้อมูลอันจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่พิธีการศุลกากรและพิธีการอื่นๆ ซึ่งจำต้องกระทำให้บริบูรณ์ก่อนส่งมอบของ เว้นแต่ในกรณีที่เป็นการกระทำโดยมิชอบ หรือประมาทเลินเล่อในส่วนของผู้ขนส่ง

4) ในกรณีที่ผู้ส่งของที่มีสภาพก่อให้เกิดอันตรายได้แก่ผู้ขนส่ง และผู้ส่งไม่ได้บอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้ทราบถึงสภาพที่แท้จริงแห่งอันตรายนั้น รวมทั้งระบุข้อควรระวังไว้ด้วย หากจำเป็น ผู้ส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายทั้งหมด ในการที่ของสูญหายหรือเสียหาย ซึ่งเป็นผลมาจากการส่งของเพื่อให้บริการ หรือจากการรับขนของนั้น

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็พบว่า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดเพียงความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการรับขนของมีสภาพอันอาจก่อให้เกิดอันตรายได้ ในขณะที่ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้กำหนดไว้มากกว่า ทั้งนี้ ก็เนื่องมาจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญากำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาไว้ละเอียดมากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในเรื่องนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ส่งนั้น เป็นบทบัญญัติที่กำหนดถึงสภาพบังคับต่อตัวผู้ส่ง อันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่ผู้ส่งไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ซึ่งถือเป็นแนวทางที่น่าจะเป็นประโยชน์ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การกำหนดให้ผู้ส่งต้องรับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่าย ความสูญหายและเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่ง อันเนื่องมาจากผลของความไม่ถูกต้องหรือความไม่เพียงพอของของรายละเอียดในใบตราส่งนั้น ก็เนื่องจากผู้ส่งเป็นผู้ที่ทราบถึงรายละเอียดเกี่ยวกับของที่มอบหมายให้ผู้ขนส่งรับขนได้ดีกว่าบุคคลอื่น เมื่อเกิดค่าใช้จ่าย ความสูญหายและเสียหายแก่ผู้ขนส่งจากผลของความไม่ถูกต้องหรือความไม่เพียงพอของของรายละเอียดดังกล่าวนี้ ผู้ส่งจึงควรเป็นผู้รับผิดชอบ ส่วนความรับผิดในบรรดาค่าใช้จ่าย ความสูญหายและเสียหายที่เกิดขึ้นจากการส่งของที่มีสภาพก่อให้เกิดอันตรายได้แก่ผู้ขนส่ง แต่ผู้ส่งมิได้บอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งให้ทราบถึงสภาพที่แท้จริงแห่งอันตรายนั้น ก็ถือเป็นหลักสากลที่แพร่หลายในทางระหว่างประเทศที่ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่าสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ส่งตามอนุสัญญานั้น ได้บัญญัติไว้อย่างเป็นระบบและมีความเชื่อมโยงกันกับบทบัญญัติต่างๆ ดังนั้น ในการพิจารณาจึงควรต้องพิจารณาทั้งโครงสร้างเพื่อให้มีความสอดคล้องกันด้วย

3.4 สิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่ง

สำหรับสิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่งนั้น จะขอแยกพิจารณาเป็นหัวข้อโดยลำดับดังต่อไปนี้

3.4.1 สิทธิของผู้รับตราส่ง

ผู้รับตราส่งเป็นบุคคลที่มีได้เป็นคู่สัญญาในสัญญารับขน แต่เป็นบุคคลที่ได้รับประโยชน์จากสัญญารับขน โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ได้กำหนดถึงกรณีที่สิทธิทั้งหลายตามสัญญารับขนจะตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง ไว้ในมาตรา 627 ซึ่งกำหนดว่า “เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของแล้ว ท่านว่าแต่นั้นไปสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นย่อมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง”

จากบทบัญญัติดังกล่าว ข้อสำคัญประการแรกที่ต้องพิจารณาได้แก่ มาตรา 627 เป็นบทบัญญัติว่าด้วยการโอนสิทธิของผู้ส่งตามสัญญารับขนของไปยังผู้รับตราส่งโดยอำนาจของกฎหมาย ผู้รับตราส่งจึงต้องมีชื่อผู้ส่งเสียเอง ทั้งนี้ เพราะถ้าผู้รับตราส่งเป็นผู้ส่งเสียเองแล้ว กรณีก็จะไม่อยู่ในบังคับแห่งมาตรา 627 หากแต่เป็นกรณีที่ผู้รับตราส่งชอบที่จะฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบสัญญาได้โดยตรงในฐานะคู่สัญญาเลขที่เดียว หากใช้กรณีที่จะมีการโอนสิทธิกันแต่อย่างใดไม่³³

สิทธิทั้งหลายตามสัญญารับขนจะตกไปได้แก่ผู้รับตราส่งต่อเมื่อกรณีปรากฏข้อเท็จจริงสองประการ ได้แก่

1. ของที่รับขนมาถึงยังตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้ว
2. ผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของนั้นแล้ว

³³ จรินทร์ เพียรประดิษฐกุล, “ปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627,” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2530) : หน้า 35.

ซึ่งเมื่อพิจารณาจากถ้อยคำในมาตรา 627 แล้ว ก็อาจกล่าวได้ว่ากรณีจะต้องปรากฏข้อเท็จจริงครบทั้งสองประการข้างต้น หากปรากฏว่าของที่รับขนมาถึงยังจุดหมายปลายทางแล้ว แต่ผู้รับตราส่งยังไม่ได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตน หรือในทางกลับกัน ของที่รับขนยังไม่ได้ถึงยังจุดหมายปลายทาง สิทธิของผู้รับตราส่งก็จะยังไม่เกิดขึ้น ซึ่งประเด็นนี้ ศาลฎีกาก็ได้ตัดสินรับรองไว้ ดังตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกา ดังต่อไปนี้

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1748/2522 ตัดสินว่า “โจทก์เป็นผู้รับตราส่งสินค้าพิพาท ไม่ใช่ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง จึงมิใช่คู่สัญญารับขน สิทธิของโจทก์ที่จะเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดแต่สัญญารับขน จึงต้องเป็นไปตามที่มาตรา 627 บัญญัติไว้ดังกล่าวคือเมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง และโจทก์ซึ่งเป็นผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว แต่สินค้ารายพิพาทนี้มีได้ไปถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง แต่ได้สูญหายไปเสียก่อนในระหว่างการขนส่ง โจทก์จึงไม่อาจเรียกร้องให้จำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่งให้ส่งมอบสินค้าพิพาทได้ สิทธิทั้งหลายของผู้ส่ง (ซึ่งเป็นคู่สัญญากับจำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่ง) อันเกิดแต่สัญญารับขนนั้น จึงไม่อาจจะตกไปได้แก่โจทก์ซึ่งเป็นผู้รับตราส่งตามมาตรา 627 ดังกล่าว โจทก์จึงไม่ใช่ผู้เสียหาย ไม่มีอำนาจฟ้องจำเลยให้รับผิดชอบตามสัญญารับขนพิพาทได้”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 118/2523 ตัดสินว่า “ผู้ซื้อเหล็กตกลงให้ผู้ขายส่งเหล็กไปที่ร้านของผู้ซื้อในต่างจังหวัด ผู้ขายส่งเหล็กแก่ผู้ขนส่งแล้ว แต่ผู้ซื้อไม่ได้รับของ ผู้ซื้อไม่ต้องชำระราคา

ในเรื่องขนส่งสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งจะตกไปได้แก่ผู้รับตราส่งต่อเมื่อของนั้นถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว เมื่อของสูญหายในระหว่างขนส่ง สิทธิทั้งหลายของผู้ส่ง จึงไม่ตกไปได้แก่ผู้รับตราส่งเป็นเรื่องของผู้ส่งและผู้ขนส่งจะต้องว่ากล่าวกันเอง”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2876,2877/2528 ตัดสินว่า “ข้อเท็จจริงในคดีนี้รับกันว่าสินค้าที่จำเลยรับขนคือพลอย หาใช่หีบห่อหรือกล่องที่ใส่พลอยไม่ เมื่อพลอยส่งไปไม่ถึงลูกค้าของโจทก์ คงมีแต่หีบห่อหรือกล่องเปล่าเช่นนี้ จะถือว่าของส่งถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้วตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 หาได้ไม่”

จากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาข้างต้น เป็นกรณีทีของสูญหายไปในช่วงทางโดยมิได้ไปถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง ซึ่งทำให้สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งตามสัญญารับขนนั้น ไม่อาจจะตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง ตามมาตรา 627 และผู้รับตราส่งมิใช่ผู้เสียหาย จึงไม่มีอำนาจฟ้องผู้ขนส่งได้

อย่างไรก็ตาม แนวคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวข้างต้น ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เมื่อผู้รับตราส่งไม่สามารถเรียกร้องใดๆ ตามสัญญารับขนได้ ปัญหาคือ ผู้รับตราส่งในฐานะผู้ซื้อจะสามารถเรียกร้องเอาจากผู้ขายให้ต้องรับผิดชอบตามสัญญาซื้อขายได้หรือไม่ สำหรับในเรื่องนี้นั้น ศาสตราจารย์จิตติ ดิงศภัทย์ ได้แสดงความเห็นไว้ว่า “...มาตรา 627 บัญญัติด้วยว่า ของไปถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้ว ซึ่งศาลยกขึ้นเป็นเหตุว่าของหายระหว่างทาง ไม่ไปถึงปลายทาง จึงไม่ต้องด้วยมาตรา 627 ข้อนี้สำคัญในข้อที่ว่าตามมาตรา 463 ถือว่าการส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายได้ทำสำเร็จแล้ว ผู้ขายไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาซื้อขายอีก กรณีสิทธิก็โอนแล้ว เพราะกำหนดตัวทรัพย์สินและทำทุกอย่าง เพื่อส่งมอบตามมาตรา 195, 463 แล้ว ผู้ซื้อว่ากล่าวเอาจากผู้ขายไม่ได้แล้ว ครั้นผู้ซื้อจะกล่าวเอากับผู้ขนส่ง ของก็ยังไม่ถึงปลายทาง แม้จะเข้ารับเอาสัญญารับขนตามมาตรา 374 วรรคสอง โดยถือว่าของส่งมาถึงตน ผู้ขนส่งก็อ้างว่ากรณีไม่เข้ามาตรา 627 เลยไม่มีใครที่ผู้ซื้อหรือผู้รับตราส่งจะเรียกร้องเอาได้ กลายเป็นคดีไม่มีจำเลยไป เมื่อปัญหาเป็นเช่นนี้ จึงต้องตีความ มาตรา 374 วรรคสอง, 463 กับมาตรา 627 ให้ใช้ไปด้วยกันได้... โดยที่ผู้รับตราส่งเป็นบุคคลภายนอกของสัญญารับขนที่เป็นผู้รับประโยชน์ คือรับส่งมอบของที่ขนตามสัญญารับขนนั้น ผู้รับตราส่งแสดงเจตนาเข้ารับเอาประโยชน์และเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งได้ ข้อที่ว่าของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งตามที่มาตรา 627 บัญญัติไว้ นั้น ต้องถือว่าเมื่อมาตรา 463 บัญญัติว่าการส่งมอบถือว่าสำเร็จตั้งแต่ผู้ขายส่งมอบของแก่ผู้ขนส่งแล้ว ก็ถือต่อไปได้ว่าของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้ว เพียงแต่ต้องมีการส่งมอบระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งอีกชั้นหนึ่ง ซึ่งเมื่อผู้รับตราส่งเรียกให้ส่งมอบของ ก็ถือเป็นการเข้าถือเอาประโยชน์ตามสัญญาแล้ว การที่ผู้รับตราส่งเรียกร้องค่าเสียหาย จึงเป็นการเข้าถือเอาประโยชน์จากสัญญารับขนแล้ว แต่ถ้าเป็นกรณีอื่นนอกจากการส่งมอบของที่ซื้อขาย ก็จะเป็นสัญญารับขนแท้ๆ ไม่มีมาตรา 463 เข้ามาเกี่ยวข้อง ต้องบังคับตามมาตรา 627 ซึ่งถือเป็นบทบัญญัติเพิ่มเติมจาก มาตรา 374 เมื่อของไม่ถึงปลายทางก็เป็นเรื่องระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งโดยเฉพาะ ยังไม่เลยไปถึงผู้รับตราส่งตามมาตรา 627”³⁴

อย่างไรก็ตาม ในเรื่องดังกล่าวมีนักวิชาการท่านหนึ่งได้แสดงความเห็นไปอีกทางหนึ่งว่า สัญญารับขนไม่ใช่สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก และได้วิเคราะห์ถึงสาเหตุแห่งปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่งที่เป็นผู้ซื้อว่า “เกิดจากความไม่สอดคล้องกันระหว่างมาตรา 463 และมาตรา 627 ซึ่งมีที่มาจากระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน กล่าวคือ มาตรา 627 มาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่น มาตรา 583 แต่มาตรา 463 มาจาก The Sale of Goods Act 1893 section 32 (1)³⁵ โดย

³⁴ จิตติ ดิงศภัทย์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1748/2522, หน้า 1456-1458.

³⁵ The Sale of Goods Act 1893 section 32 (1) บัญญัติว่า “ในกรณีที่ผู้ขายมีหน้าที่ต้องส่งสินค้าไปให้ผู้ซื้อตามสัญญาการส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่งให้ถือว่า ได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อแล้ว”

ประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น ไม่มีหลักทำนองมาตรา 463 และ The Sale of Goods Act 1893 section 32 (2)³⁶ บัญญัติให้สอดคล้องกับ section 32 (1) ทั้งสองระบบกฎหมายจึงมีความสมบูรณ์ในตัวเอง เหตุที่ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นในระบบกฎหมายไทย อาจกล่าวได้โดยทั่วไปว่า เพราะระบบกฎหมายไทยพัฒนารับหลักใน section 32 (1) The Sale of Goods Act 1893 โดยมีได้รับหลักใน section 32 (2) มาด้วยนั่นเอง”³⁷

จากประเด็นปัญหาที่ได้เสนอขึ้นมานั้น เป็นปัญหาในทางทฤษฎีเกี่ยวกับสิทธิของผู้รับตราส่ง ซึ่งเป็นผลมาจากความไม่สอดคล้องกันระหว่างมาตรา 463 และมาตรา 627 อันเนื่องมาจากทั้งสองมาตราดังกล่าวมีที่มาจากระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน ซึ่งนักวิชาการหลายๆ ท่าน ก็ได้พยายามนำเสนอหลักกฎหมายที่อาจจะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การพิจารณาว่า สัญญารับขนเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกหรือไม่ ซึ่งก็มีความเห็นออกไปสองฝ่ายได้แก่

1. สัญญารับขนเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก

สำหรับความเห็นนี้ มีผู้ให้ความเห็นว่า “สัญญารับขนของเพื่อส่งให้แก่ผู้รับตราส่งนั้น เป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก คือ เป็นสัญญาที่ก่อสิทธิให้แก่ผู้รับตราส่ง สิทธินี้จะมีขึ้นโดยสมบูรณ์เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งจัดการส่งมอบและนับแต่เวลานั้นเป็นต้นไป สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งตามสัญญารับขนย่อมโอนมายังผู้รับตราส่งทั้งสิ้น”³⁸

³⁶ The Sale of Goods Act 1893 section 32 (2) บัญญัติว่า “เว้นแต่ผู้ซื้อจะมอบหมายให้กระทำเป็นอย่างอื่น ผู้ขายต้องทำสัญญานั้นกับผู้ขนส่งในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ซื้อ โดยสมเหตุสมผล เมื่อคำนึงถึงสภาพของสินค้าและพฤติการณ์แวดล้อมกรณีอื่นๆ ถ้าผู้ขายละเลยไม่กระทำการดังกล่าวนี้ และสินค้าได้สูญหายหรือเสียหายไปในระหว่างการขนส่ง ผู้ซื้ออาจจะปฏิเสธที่จะถือว่าการส่งมอบแก่ผู้ขนส่ง เท่ากับเป็นการส่งมอบให้แก่ตัวเขา หรืออาจจะเรียกให้ผู้ขายรับผิดชอบความเสียหายนั้นก็ได้”

³⁷ จรินทร์ เพียรประดิษฐกุล “ปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627,” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2530) : 47-48.

³⁸ กมล สนธิเกษตริน, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย จ้างแรงงาน จ้างทำเอง และรับขน, หน้า 52, 55.

นอกจากนั้น ก็มีผู้ให้ความเห็นว่า “สัญญารับขนของมีลักษณะเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก จึงควรตีความมาตรา 374 วรรคสอง มาตรา 463 กับมาตรา 627 ให้ใช้ไปด้วยกันได้”³⁹

2. สัญญารับขนมิใช่สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก

ส่วนความเห็นในอีกทางหนึ่งก็เห็นว่า สัญญารับขนมิใช่สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก นั้น มีผู้ให้ความเห็นว่า “เมื่อพิจารณาในสัญญารับขนโดยเฉพาะเจาะจงแล้ว ผู้เขียนยังมีข้อสังเกตคือ หากเห็นว่าสัญญารับขนเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก ผู้รับตราส่งตามสัญญารับขนก็ย่อมสามารถฟ้องร้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบตามสัญญาได้ด้วยเพียงการแสดงเจตนาเข้าถือเอาประโยชน์ตามสัญญา ตามหลักในมาตรา 374 เหตุใดประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงต้องบัญญัติให้มีมาตรา 627 เพื่อก่อตั้งอำนาจฟ้องให้แก่ผู้รับตราส่งด้วย เหตุผลก็น่าจะเป็นเพราะสัญญารับขนของมิใช่สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก ผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่คู่สัญญาในสัญญารับขนนั้นจึงไม่สามารถฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบได้ ซึ่งถ้าเป็นดังนี้ก็จะไม่เป็นธรรม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงต้องบัญญัติให้มีมาตรา 627 ขึ้นเพื่อให้ผู้รับตราส่งมีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งนั่นเอง

นอกจากนี้ หากสัญญารับขนเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก สิทธิของบุคคลภายนอกย่อมเกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่แสดงเจตนาแก่ลูกหนี้ว่าจะถือเอาประโยชน์จากสัญญานั้น และเมื่อแสดงเจตนาถือเอาประโยชน์เช่นนั้นแล้ว คู่สัญญาในสัญญารับขนย่อมไม่สามารถเปลี่ยนแปลงหรือระงับสิทธินั้นในภายหลังได้ แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 626 ในเรื่องรับขนกลับกำหนดให้สิทธิแก่ผู้ส่งที่จะเรียกให้ผู้ขนส่งดการส่งของมันไป หรือส่งกลับคืนมาหรือจัดการเป็นประการอื่นใดก็ได้ หากของยังอยู่ในมือของผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นการขัดแย้งกับหลักในเรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกดังกล่าว พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 36 ก็บัญญัติไว้ในลักษณะเดียวกัน”⁴⁰

³⁹ จิตติ ดิงศรัทธี, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1748/2522, หน้า 1456-1458.

⁴⁰ กำชัย จงจักรพันธ์, “อำนาจฟ้องของผู้รับตราส่ง,” อุลพาห ปีที่ 46 (กรกฎาคม-ธันวาคม 2542) : 170.

นอกจากนั้นแล้ว ก็มีผู้ให้ความเห็นว่า “โดยนัยนี้ ผู้เขียนจึงเห็นว่า สัญญารับขนไม่ใช้สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก ด้วยเหตุผล 3 ประการดังนี้

1. สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกเป็นสัญญาที่ผู้ให้สัญญาตกลงว่าจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอก โดยสิทธิของบุคคลภายนอกจะเกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่แสดงเจตนาแก่ลูกหนี้ว่าจะถือเอาประโยชน์จากสัญญานั้น แต่สัญญารับขนของเป็นสัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการขนของส่งไปยังผู้รับตราส่ง โดยหาได้ผูกพันตนเป็นลูกหนี้ของผู้รับตราส่งไม่ ทั้งบทบัญญัติมาตรา 627 ก็เป็นเพียงบทกฎหมายว่าด้วยการโอนสิทธิของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนของมายังผู้รับตราส่งเท่านั้น สิทธิของผู้รับตราส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนของนั้น โดยแท้จริงแล้วหาไม่ หากแต่เป็นสิทธิของผู้ส่งซึ่งตนได้รับช่วงมาโดยอำนาจของกฎหมายนั่นเอง

2. ในกรณีสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก หากผู้ให้สัญญาไม่ปฏิบัติตามสัญญา ผู้รับสัญญาชอบที่จะฟ้องร้องให้ปฏิบัติตามสัญญาด้วยการชำระหนี้ให้แก่บุคคลภายนอกได้ แต่ในกรณีของสัญญารับขนของ หากของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้ขนส่งไม่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งตามที่เรียกร้อง ผู้รับตราส่งเท่านั้นที่มีสิทธิฟ้องร้องผู้ขนส่งตามสัญญาได้ ผู้ส่งหาสิทธิเช่นนั้นด้วยไม่ ทั้งนี้เพราะสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นล้วนตกไปได้แก่ผู้รับตราส่งก่อนแล้ว

3. จากการพิจารณาบ่อเกิดทางประวัติศาสตร์ของมาตรา 627 ปรากฏว่ามาตรา 627 รับมาจากมาตรา 343 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่น ซึ่งปัจจุบันเป็นมาตรา 583 บัญญัติว่า “เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง ผู้รับตราส่งย่อมได้ไปซึ่งสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้น เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของนั้นแล้ว ผู้รับตราส่งจะต้องจ่ายค่าระวางพาหนะและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ให้แก่ผู้ขนส่ง” จะเห็นได้ว่าประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่น มาตรา 583 แสดงโดยชัดในตัวเองว่า สัญญารับขนหาใช้สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกไม่ ทั้งนี้เพราะมาตรา 583 เป็นเรื่องการโอนสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งมายังผู้รับตราส่งโดยอำนาจของกฎหมาย ภายใต้เงื่อนไขประการเดียวเท่านั้นคือ เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้ว โดยไม่คำนึงว่าผู้รับตราส่งจะได้เรียกให้ส่งมอบของนั้นแล้วหรือไม่ อนึ่ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เยอรมัน มาตรา 435 ก็เป็นบทบัญญัติทำนองเดียวกับประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่น มาตรา 583 จึงอาจกล่าวได้ว่า บทบัญญัติมาตรา 627 เป็นเรื่องการโอนสิทธิโดยอำนาจของกฎหมายหาใช่เป็นเรื่องของการแสดงเจตนาเข้าถือเอาประโยชน์จากสัญญารับขนนั้นไม่”⁴¹

⁴¹ จรินทร์ เพียรประดิษฐกุล “ปัญหาสิทธิของผู้รับตราส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627.” วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17 ฉบับที่ 4 (ธันวาคม 2530) : 47-48.

ส่วนแนวคำพิพากษาศาลฎีกานั้น ก็ปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7340/2541 โดยมติที่ประชุมใหญ่ ก็ได้วินิจฉัยอย่างชัดเจนว่า สัญญารับขนมมีลักษณะเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก โดยคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวนั้น ได้ตัดสินคดีนี้ “ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 บัญญัติว่า “เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว ท่านว่าแต่นั้นไปสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนมที่ย่อมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง” บทบัญญัติมาตรานี้แสดงให้เห็นว่าสัญญารับขนมมีลักษณะเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก กล่าวคือ แม้ผู้รับตราส่งจะเป็นบุคคลภายนอกซึ่งมิใช่คู่สัญญารับขนม แต่หากผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของเมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งอันเป็นการแสดงเจตนาที่จะรับเอาประโยชน์ตามสัญญารับขนมแล้ว สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนมที่ย่อมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง”

จากคำพิพากษาศาลฎีกา โดยมติที่ประชุมใหญ่ดังกล่าวนี้ แสดงให้เห็นว่า ในมุมมองของศาลฎีกานั้น มีความเห็นว่า สัญญารับขนมมีลักษณะเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก

นอกจากนั้น คำพิพากษาศาลฎีกา โดยมติที่ประชุมใหญ่ดังกล่าวข้างต้นยังได้ตัดสินโดยวางหลักในมาตรา 627 เสียใหม่ ในประเด็นเกี่ยวกับถ้อยคำว่า “เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง” ว่า มิใช่เงื่อนไขซึ่งหากไม่มีแล้วจะเป็นเหตุให้สิทธิตามสัญญารับขนมจะไม่ตกแก่ผู้รับตราส่งไม่ ซึ่งคำพิพากษาศาลฎีกา โดยมติที่ประชุมใหญ่ดังกล่าวนี้ ได้ตัดสินว่า “ขณะเกิดข้อพิพาท พ.ร.บ. การรับขนมของทางทะเล พ.ศ.2534 ยังไม่มีผลใช้บังคับ จึงต้องวินิจฉัยคดีโดยอาศัยเทียบเคียงบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งตาม ป.พ.พ. มาตรา 627 ที่กำหนดว่า เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว นับแต่นั้นไปสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนมที่ย่อมตกแก่ผู้รับตราส่ง แสดงให้เห็นว่าสัญญารับขนมมีลักษณะเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก ถ้อยคำที่ว่า “เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง...” มีความหมายเป็นเพียงเวลาที่กฎหมายกำหนดว่าผู้รับตราส่งจะแสดงเจตนารับเอาประโยชน์จากสัญญารับขนมได้เมื่อใดเท่านั้น หาใช่เงื่อนไขอีกข้อหนึ่งซึ่งหากไม่มีของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้วจะเป็นเหตุให้สิทธิตามสัญญารับขนมไม่ตกแก่ผู้รับตราส่งไม่ เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่าสินค้าพิพาทสูญหายไปทั้งหมดในระหว่างการขนส่ง สินค้าขอมไม่อาจส่งถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งอยู่ในตัว กรณีจึงไม่อาจนำมาตรา 627 มาใช้บังคับได้ เพราะหากนำบทบัญญัติมาตรา 627 มาปรับใช้กับกรณีนี้ ผลจะกลายเป็นว่าหากสินค้าสูญหายไปเพียงบางส่วนในระหว่างการขนส่ง และผู้รับตราส่งเรียกให้ส่งมอบสินค้าบางส่วนที่ส่งมาถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง ผู้รับตราส่งสามารถฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความสูญหายนั้นได้ แต่ถ้าหากสินค้าสูญหายไปทั้งหมดในระหว่างการขนส่ง ผู้รับตราส่งไม่อาจฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความสูญหายนั้นได้ การตีความกฎหมายเช่นนี้น่าจะไม่ตรงกับเจตนารมณ์ของบทกฎหมายมาตราดังกล่าว นอกจากนี้ ในกรณีผู้ส่ง

อันเป็นคู่สัญญา รับขนกับผู้ขนส่งเรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งต้องทำให้แก่ผู้ส่ง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 613 ซึ่งใบตราส่งดังกล่าวถือได้ว่าเป็นหลักฐานแห่งสัญญา รับขน และใบตราส่งนี้ยอมโอนให้กันได้ตามมาตรา 614 และในระหว่างที่ยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง ผู้ทรงใบตราส่งอาจจะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้น หรือให้ส่งกลับคืน หรือจัดการแก่ของนั้นเป็นประการอื่นได้ตามมาตรา 626 อันเป็นบทบัญญัติที่แสดงให้เห็นว่า ผู้รับโอนใบตราส่งหรือผู้ทรงใบตราส่งนั้นมีสิทธิตามสัญญา รับขนอยู่ก่อนที่ของจะส่งถึงตำบลปลายทางแล้ว เมื่อโจทก์เป็นผู้ทรงใบตราส่งที่จำเลยที่ 2 ออกให้แก่ผู้ขายและเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในสินค้าพิพาทตามใบตราส่งนั้น แม้โจทก์ไม่อาจแสดงเจตนา รับเอาประโยชน์จากสัญญา รับขนโดยเรียกให้ส่งมอบของได้ เพราะไม่มีกำหนดเวลาที่จะเรียกให้ส่งมอบของได้ตามมาตรา 627 ก็ตาม แต่ก็ถือได้ว่าโจทก์เป็นผู้เสียหาย เพราะเหตุที่สินค้าพิพาทต้องสูญหายเนื่องจากการขนส่งนั้นโดยตรง โจทก์จึงเป็นผู้มีสิทธิตามสัญญา รับขนสินค้าพิพาทย่อมมีอำนาจฟ้องจำเลยที่ 1 และที่ 2 ร่วมกันขนส่งสินค้าพิพาทให้รับผิดชอบตามสัญญา รับขนได้”

จากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7340/2541 โดยมติที่ประชุมใหญ่นี้ อาจกล่าวได้ว่า เป็นการกลับแนววินิจฉัยเดิมของศาลฎีกา ที่ได้ตัดสินว่า ในกรณีของสูญหายไปเสียก่อนในระหว่างทางการขนส่งนั้น สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญา รับขนนั้น จึงไม่อาจตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง ตามมาตรา 627 ซึ่งเท่ากับว่า เดิมศาลฎีกานั้น ถือว่าสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งจะตกไปได้แก่ผู้รับตราส่งต่อเมื่อของที่รับขนได้มาถึงยังตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของนั้นแล้ว แต่จากคำพิพากษาศาลฎีกาโดยมติที่ประชุมใหญ่นี้ ไม่ถือว่า การที่ของซึ่งรับขนมาถึงยังตำบลที่กำหนดให้ส่ง เป็นเงื่อนไขข้อหนึ่งอีกต่อไป โดยการวินิจฉัยด้อยคำที่ว่า “เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง...” ว่ามีความหมายเป็นเพียงเวลาที่กฎหมายกำหนดว่า ผู้รับตราส่งจะแสดงเจตนา รับเอาประโยชน์จากสัญญา รับขนได้เมื่อใดเท่านั้น หาใช่เงื่อนไขข้อหนึ่งซึ่งหากไม่มีของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้วจะเป็นเหตุให้สิทธิตามสัญญา รับขนไม่ตกแก่ผู้รับตราส่งไม่ ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่าคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวนั้นเป็นผลมาจากการที่ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า สัญญา รับขนนั้นมีลักษณะเป็นสัญญา เพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกนั่นเอง และเมื่อเห็นว่าสัญญา รับขนเป็นสัญญา เพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก สิทธิของบุคคลภายนอกย่อมเกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่แสดงเจตนาว่าจะถือเอาประโยชน์เป็นสำคัญ

นอกจากนั้น ศาลฎีกาก็ได้วินิจฉัยต่อไปว่า การที่ผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของเป็นการแสดงเจตนาที่จะรับเอาประโยชน์ตามสัญญา รับขน ซึ่งทำให้สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญา รับขนนั้นยอมตกให้แก่ผู้รับตราส่ง และในทางกลับกันหากผู้รับตราส่งยังมีได้เรียกให้ส่งมอบของ หรือแสดงเจตนาที่จะรับเอาประโยชน์ตามสัญญา รับขน ผู้รับตราส่งย่อมไม่มีสิทธิตาม

สัญญาฉบับนั้น เงื่อนไขที่จะทำให้สิทธิทั้งหลายตามสัญญาฉบับนั้นตกได้แก่ผู้รับตราส่ง จึงมีเพียงประการเดียวคือ เมื่อผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของเมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง หรือเมื่อผู้รับตราส่งได้แสดงเจตนาที่จะรับเอาประโยชน์ตามสัญญาฉบับนั้นแล้วนั่นเอง จะเห็นได้ว่า การที่ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า เงื่อนไขที่จะทำให้สิทธิทั้งหลายตามสัญญาฉบับนั้นตกได้แก่ผู้รับตราส่ง มีเพียงประการเดียวคือ เมื่อผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของเมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งนั้น เป็นเงื่อนไขเช่นเดียวกับการเกิดขึ้นของสิทธิของบุคคลภายนอกในสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกนั่นเอง ศาลฎีกาจึงได้วินิจฉัยต่อไปว่า ถ้อยคำว่า “เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง...” จึงมีความหมายเป็นเพียงเวลาที่กฎหมายกำหนดว่าผู้รับตราส่งจะแสดงเจตนารับเอาประโยชน์จากสัญญาฉบับนั้นได้เมื่อใดเท่านั้น หากเงื่อนไขอีกข้อหนึ่งซึ่งหากไม่มีของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้วจะเป็นเหตุให้สิทธิตามสัญญาฉบับนั้นตกได้แก่ผู้รับตราส่งไม่ เมื่อพิจารณาในแง่ความเป็นธรรมชาติของผลแห่งคดีแล้ว ผู้เขียนเห็นด้วยกับผลแห่งคำพิพากษาดังกล่าว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเหตุผลที่วินิจฉัยว่า “กรณีสินค้าสูญหายไปทั้งหมดในระหว่างการขนส่ง ผู้รับตราส่งไม่อาจฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความสูญหายนั้นได้ การตีความกฎหมายเช่นนั้นน่าจะจะไม่ตรงกับเจตนารมณ์ของบทกฎหมายดังกล่าว” ถือเป็น การสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งหากศาลฎีกายังคงวินิจฉัยไปตามแนวคำพิพากษาเดิม ผู้รับตราส่งย่อมจะไม่ได้รับความเป็นธรรมในผลแห่งคำพิพากษาที่นอกจากผู้รับตราส่งจะไม่สามารถว่ากล่าวเอาจากผู้ขนส่งได้แล้ว ก็ยังไม่เรียกร้องให้ผู้ขายรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวได้ด้วย ฉะนั้น ผลแห่งคำพิพากษาดังกล่าวข้างต้น ซึ่งได้ตีความให้ผู้รับตราส่งมีอำนาจฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดชอบตามสัญญาในกรณีที่ของสูญหายทั้งหมดในระหว่างทางย่อมสร้างความเป็นธรรมให้เกิดขึ้นแก่ผู้รับตราส่งอย่างยิ่ง

ส่วนเมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา อาจแยกพิจารณาสิทธิของผู้รับตราส่ง⁴²ได้ ดังต่อไปนี้

1) ผู้รับตราส่งมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ

2) เมื่อของมาถึงยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบใบตราส่งคู่ฉบับที่สองและของ โดยออกใบรับของให้ และหากพบว่าของสูญหาย หรือของยังไม่ถึงหลังจากครบกำหนดระยะเวลาตามมาตรา 19 ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะบังคับสิทธิใดๆ ที่เกิดขึ้นจากสัญญาฉบับนั้นเอาจากผู้ขนส่งในนามตนเอง

⁴² โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.1

3) ผู้รับตราส่งมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ขนส่งส่งมอบของแก่ตนได้ ตราบเท่าที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นจากผู้ส่ง แม้ว่าตนจะปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของไปแล้วก็ตาม

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็พบว่า โดยหลักการแล้ว ก็ได้กำหนดไว้เป็นอย่างเดียวกัน กล่าวคือ ผู้รับตราส่งจะมีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ ซึ่งในเรื่องนี้ ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 ได้ก่อให้เกิดปัญหาในทางกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิของผู้รับตราส่ง ในกรณีที่ของได้สูญหายไปทั้งหมดในระหว่างทางว่า สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งตามสัญญา รับขนไม่อาจจะตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง และผู้รับตราส่งมิใช่ผู้เสียหาย จึงไม่มีอำนาจฟ้องผู้ขนส่งได้ ซึ่งในปัจจุบัน ศาลฎีกาก็ได้เปลี่ยนแนวคำพิพากษา ดังปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7340/2541 โดยมีมติที่ประชุมใหญ่ ซึ่งได้กล่าวไปแล้วข้างต้น โดยได้ตัดสินว่า สัญญารับขนเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก ซึ่งสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งตามสัญญา รับขนจะตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง เมื่อผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบของนั้นแล้ว โดยการที่ของมาถึงยังตำบลที่กำหนดให้ส่งหรือไม่นั้น ไม่ถือเป็นข้อเท็จจริงอันเป็นเงื่อนไขให้สิทธิทั้งหลายตามสัญญา รับขนจะตกไปได้แก่ผู้รับตราส่งอีกต่อไป ในขณะที่เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้น ปัญหาดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้น เนื่องจากได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่า ในกรณีที่ของสูญหาย หรือของยังมาไม่ถึงหลังจากครบกำหนดระยะเวลาตามมาตรา 19 ผู้รับตราส่งมีสิทธิที่จะบังคับสิทธิใดๆ ที่เกิดขึ้นจากสัญญา รับขนนั้นได้ในนามตนเอง

นอกจากนั้น ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญายังได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้สิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของไว้ค่อนข้างชัดเจน โดยสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของของผู้รับตราส่ง ก็เป็นไปในลักษณะเดียวกับสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของของผู้ส่ง ซึ่งได้กำหนดถึง การสิ้นสุดของสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ เงื่อนไขในการใช้สิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของ เป็นต้น ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้ว เห็นว่า หลักการดังกล่าวตามอนุสัญญาน่าจะเป็นประโยชน์ให้การใช้สิทธิดังกล่าวนี้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ

3.4.2 หน้าที่ของผู้รับตราส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตน ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ต้องตรวจสอบสภาพแห่งของว่ามีความสูญหาย เสียหาย หรือไม่อย่างไร หากปรากฏความสูญหาย หรือเสียหาย ผู้รับตราส่งจะต้องบอกกล่าวถึงความสูญหาย หรือ

เสียหายนั้นไปยังผู้ขนส่ง มิฉะนั้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหายแห่งของนั้นจะสิ้นสุดลง ซึ่งในเรื่องนี้ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 623 ซึ่งบัญญัติว่า “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้โดยไม่ผิดเงื่อนไข และได้ใช้ค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหาย หรือบุบสลายเห็นไม่ได้ แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

อนึ่ง บทบัญญัติทั้งหลายนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้”

จากบทบัญญัตินี้กล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า ผู้รับตราส่งมีหน้าที่ต้องตรวจสอบสภาพแห่งของว่ามีความสูญหาย เสียหาย หรือไม่ อย่างไร หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้รับตราส่งได้รับมอบของไปต่างๆ ที่ของนั้นปรากฏความสูญหาย หรือเสียหายให้เห็นแต่สภาพภายนอก โดยไม่ได้บอกกล่าวหรือทักท้วงต่อผู้ขนส่งแต่อย่างใด ในกรณีนี้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็จะสิ้นสุดลง แต่หากความสูญหาย หรือเสียหายแห่งของนั้นไม่ปรากฏให้เห็นได้แต่สภาพภายนอก ผู้รับตราส่งก็ยังมีสิทธิที่จะบอกกล่าวถึงความสูญหาย หรือเสียหายแห่งของที่ตนตรวจพบได้⁴³ไปยังผู้ขนส่งภายในระยะเวลาแปดวันนับแต่วันส่งมอบ มิฉะนั้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็จะสิ้นสุดลง แต่อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงซึ่งถือเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้ แม้ผู้รับตราส่งจะไม่ได้บอกกล่าวความสูญหาย เสียหายแห่งของไปยังผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ยังไม่สิ้นสุดลง

ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา อาจพิจารณาถึงหน้าที่ของผู้รับตราส่ง⁴³ได้ดังต่อไปนี้

1) ผู้รับตราส่งซึ่งได้ใช้ประโยชน์ตามสิทธิที่ปรากฏในมาตรา 13 วรรคหนึ่ง จะต้องชำระค่าธรรมเนียมที่ได้แสดงไว้ในใบตราส่ง

2) ในการรับมอบของ ผู้รับตราส่งจะต้องตรวจสอบสภาพแห่งของนั้นตามควรแก่กรณีกับผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่งจะต้องตั้งข้อสงวน (Reservation) เกี่ยวกับความสูญหายหรือเสียหายแห่งของหากตรวจพบที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายกับของนั้น รวมทั้งจะต้องตั้งข้อสงวนในกรณีที่มีการส่งมอบชกซ้ำด้วย

⁴³ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.5.2

เมื่อพิจารณาโดยเปรียบเทียบบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับ บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็พบว่า ในหลักกรณนั้น ไม่มีความแตกต่างกัน เพียงแต่ในรายละเอียดบท บัญญัติแห่งอนุสัญญาได้กำหนดไว้ละเอียดและชัดเจนกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ได้บัญญัติบทบัญญัติ เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้รับตราส่งในการตรวจสอบสภาพแห่งของที่ตนรับมอบจากผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน ทั้งนี้ บทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของผู้รับตราส่งในการตรวจสอบสภาพแห่งของที่ตนรับมอบนี้ เมื่อพิจารณาจากกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศไม่ว่ารูปแบบการขนส่งใด ก็ปรากฏ บทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ดังกล่าวของผู้รับตราส่งทั้งสิ้น นอกจากนี้ รายละเอียดตามที่ได้บัญญัติ ไว้ในอนุสัญญาก็ถือว่าหลักเกณฑ์และรายละเอียดที่ค่อนข้างชัดเจน ซึ่งการที่ผู้รับตราส่งได้ตรวจสอบสภาพแห่งของ และหากพบว่าของสูญหายหรือเสียหายก็จะได้ทักท้วงต่อผู้ขนส่ง จะทำให้ผู้ขนส่งทราบเสียในเวลาไม่ช้าว่าของที่รับขนนั้นปรากฏความสูญหายหรือเสียหาย จะได้เตรียมที่จะเจรจากับผู้รับตราส่งในเบื้องต้น รวมทั้งเตรียมเอกสารต่างๆ หรือพยานบุคคลในการต่อสู้คดี หากผู้รับตราส่งได้นำคดีขึ้นฟ้องต่อศาล

3.5 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

สำหรับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งนั้น จะขอแยกพิจารณาเป็นหัวข้อไปตามลำดับ ดังต่อไปนี้

3.5.1 สิทธิของผู้ขนส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น อาจแยกพิจารณาสิทธิของผู้ขนส่งได้ดังต่อไปนี้

1) ได้รับค่าระวางพาหนะ

การที่ผู้ขนส่งยอมรับขนของให้แก่ผู้ส่งไปส่งยังจุดหมายปลายทาง มิใช่เป็นการทำให้เปล่า หากแต่มีค่าตอบแทนเป็นค่าระวางพาหนะ เมื่อผู้ขนส่งทำการขนส่งของไปถึงยังจุดหมายปลายทางแล้ว ผู้รับตราส่งก็มีหน้าที่ต้องชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์หากมิได้มีการชำระเมื่อมีการส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่ง ณ ดันทาง⁴⁴

⁴⁴ ไพทิจิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์สิน เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 236.

หากปรากฏว่า ผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ให้แก่ผู้ขนส่งไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งจะมีสิทธิยึดหน่วงของเพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์นั้นได้ ตามมาตรา 630⁴⁵

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้ขนส่งจะมีสิทธิได้รับชำระค่าระวางพาหนะเป็นการตอบแทน และมีสิทธิยึดหน่วงของก็ตาม แต่ในกรณีที่หากปรากฏว่า ของสูญหายไปเพราะ “เหตุสุดวิสัย” ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิได้รับเงินค่าระวางพาหนะ และถ้าได้รับไว้ก่อนแล้วท่าใด ก็ต้องคืนเสียทั้งหมด ตามมาตรา 628 ซึ่งได้กล่าวไปโดยละเอียดแล้ว⁴⁶

2) เรียกให้ผู้ส่งออกไปกำกับของ

สิทธิของผู้ขนส่งในการเรียกให้ผู้ส่งออกไปกำกับของนั้น เป็นไปตามมาตรา 612 วรรคหนึ่ง ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าผู้ขนส่งเรียกเอาใบกำกับของ ผู้ส่งก็ต้องทำให้” กรณีตามมาตรา นี้ ถือเป็นสิทธิของผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งจะเรียกให้ผู้ส่งออกไปกำกับของหรือไม่ก็ได้ ซึ่งหากผู้ขนส่งไม่ได้เรียกให้ผู้ส่งออกไปกำกับของให้ ผู้ส่งก็ไม่มีหน้าที่ต้องออกไปกำกับของแต่อย่างใด

3) มีสิทธิยึดหน่วงของเพื่อประกันการชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่า การที่ผู้ขนส่งยอมรับขนของให้แก่ผู้ส่ง ก็เพื่อต้องการชำระค่าระวางพาหนะเป็นการตอบแทน ดังนั้น หากผู้รับตราส่งไม่ยอมชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ผู้ขนส่งอาจจะได้รับความเสียหายได้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงให้สิทธิในการยึดหน่วงของแก่ผู้ขนส่ง ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 630 ซึ่งกำหนดว่า “ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็น เพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า หลักประกันที่ผู้ขนส่งสามารถใช้ต่อรองเพื่อให้ตนได้รับชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ก็คือ ของที่รับขน ซึ่งจะอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่งจนกว่าจะได้ส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง (การครอบครองของของผู้ขนส่ง ถือเป็นหลักเกณฑ์ประการหนึ่งซึ่งเป็นอย่างเดียวกันกับการใช้สิทธิยึดหน่วงในเรื่องนี้ ตามมาตรา 241) การที่กฎหมายให้สิทธิในการยึดหน่วงของแก่ผู้ขนส่งเพื่อเป็นหลักประกันในการได้รับชำระค่า

⁴⁵ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.5.1 ซ้อย่อยที่ 3

⁴⁶ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.3.2 ซ้อย่อยที่ 1

ระวางพาหนะและอุปกรณ์ เนื่องจากสัญญารับขนเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องปฏิบัติการชำระหนี้ต่อกัน เมื่อฝ่ายหนึ่งพร้อมที่จะปฏิบัติการชำระหนี้ตามสัญญา แต่อีกฝ่ายไม่ยอมชำระหนี้ ฝ่ายที่พร้อมยอมมีสิทธิที่จะไม่ชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายจะยอมชำระหนี้ได้ ทั้งนี้ ตามมาตรา 369⁴⁷

การยึดหน่วงของดังกล่าวของผู้ขนส่งนั้น ผู้ขนส่งจะมีสิทธิยึดหน่วงของที่รับขนนั้นได้เท่าที่จำเป็นเท่านั้น กล่าวคือ จะมีสิทธิยึดหน่วงของได้เท่าที่จะเป็นหลักประกันตามจำนวนค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ที่ยังค้างชำระอยู่ เช่น ในกรณีที่มีการชำระค่าระวางพาหนะ แต่ยังไม่มีการชำระอุปกรณ์แห่งค่าระวางพาหนะหรือในทางกลับกัน ไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งก็ชอบที่จะยึดหน่วงของได้อยู่เพื่อค่าระวางพาหนะหรืออุปกรณ์เท่าที่ยังค้างชำระ

นอกจากนั้น ในกรณีดังกล่าว นอกจากผู้ขนส่งจะมีสิทธิยึดหน่วงของแล้ว มีปัญหาว่า ผู้ขนส่งจะมีสิทธิจำหน่ายของที่ยึดหน่วงไว้นั้น ออกขายทอดตลาดเพื่อหักเอาเงินที่ค้างชำระไว้ได้หรือไม่ ในเรื่องนี้ มีผู้ให้ความเห็นว่า กรณีที่ผู้ขนส่งสามารถจะนำของนั้นออกขายทอดตลาดได้ จะต้องเป็นกรณีที่ต้องด้วยมาตรา 631 บัญญัติให้อำนาจเอาไว้ หากกรณีมิได้เป็นไปตามมาตรา 631 ผู้ขนส่งจะนำของออกขายทอดตลาดไม่ได้⁴⁸

เมื่อพิจารณาถึงสิทธิของผู้ขนส่งตามอนุสัญญา⁴⁹ นั้น มีหลายประการ ซึ่งอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) ในกรณีของที่จะรับขนจะต้องถูกบรรทุกในรถต่างกัน หรือเป็นของต่างชนิดกัน หรือถูกแบ่งออกเป็นหลายส่วน (lots) ผู้ขนส่งมีสิทธิร้องขอให้ออกใบตราส่งกำกับสำหรับรถแต่ละคัน หรือแต่ละชนิด หรือแต่ละส่วนแห่งของนั้น

⁴⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 369 บัญญัติว่า “ในสัญญาต่างตอบแทนนั้น คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะไม่ยอมชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะชำระหนี้หรือขอปฏิบัติการชำระหนี้ก็ได้ แต่ความข้อนี้น่ามิให้ใช้บังคับถ้าหนี้ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งยังไม่ถึงกำหนด”

⁴⁸ จุมพล สุขทรศนีย์, เอกสารประกอบการสัมมนา วิชาเอกเทศสัญญา 2 (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2529), หน้า 48.

⁴⁹ โปรตดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.6.1

2) ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะเรียกหรือเอาค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบน้ำหนักรวมแห่งของหรือปริมาณแห่งของที่ระบุไว้เป็นอย่างอื่น และรายการของหีบห่อที่บรรจุของ

3) ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้รับค่าใช้จ่ายซึ่งค่าใช้จ่ายในการร้องขอคำสั่ง และบรรดาค่าใช้จ่ายที่สืบเนื่องมาจากการปฏิบัติตามคำสั่งให้ลุล่วง เว้นแต่ค่าใช้จ่ายนั้นจะมีสาเหตุมาจากการกระทำโดยมิชอบ หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง

4) ในกรณีดังที่กล่าวมาในมาตรา 14 วรรคหนึ่ง และมาตรา 15 ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขนถ่ายของลงในทันที เพื่อประโยชน์แก่บุคคลผู้มีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของนั้น และจากนั้นเป็นต้นไป ให้ถือว่าการรับขนเป็นอันสิ้นสุดลง ผู้ขนส่งจะครอบครองของนั้นแทนบุคคลผู้มีสิทธิดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งอาจมอบหมายการครอบครองของนั้นไว้แก่บุคคลที่สามก็ได้

5) ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขายของนั้นได้ ถ้าของนั้นเป็นของเน่าเสียง่ายหรือสภาพแห่งของรับรองให้กระทำการดังกล่าว หรือเมื่อค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาของเกินสัดส่วนแห่งราคาของนั้น หรือหากภายหลังจากรยะเวลาอันสมควรแล้ว คนก็ยังไม่ได้รับคำสั่งเป็นอย่างอื่นซึ่งสมควรที่จะปฏิบัติให้ลุล่วงไปจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งกับของ

6) ในกรณีที่ได้มีการส่งของที่มีสภาพก่อให้เกิดอันตรายได้ (Dangerous Goods) ซึ่งผู้ขนส่งไม่ทราบถึงอันตรายตามที่ได้ระบุไว้ในวรรคหนึ่งของมาตรา 22 ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะขนถ่ายลง (unloaded) ทำลาย (destroyed) หรือทำให้สิ้นสภาพอันตราย (rendered harmless) ซึ่งของดังกล่าว ณ เวลาและสถานที่ใดก็ได้ โดยไม่ต้องใช้ค่าทดแทน

7) หากเกิดข้อพิพาทขึ้น ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มาชำระค่าธรรมเนียมตามที่ได้แสดงไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะไม่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะให้หลักประกัน (Security) ตามสมควร

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยเปรียบเทียบกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา จะพบว่า สิทธิของผู้ขนส่งโดยทั่วไปแล้วก็มีหลักการเป็นอย่างเดียวกัน เพียงแต่ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้กำหนดไว้หลายประการและมีรายละเอียดมากกว่าที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิของผู้ขนส่งตามอนุสัญญานั้นถือ

เป็นประโยชน์กับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เนื่องจากการกำหนดรายละเอียดไว้อย่างชัดเจนกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

สำหรับสิทธิของผู้ขนส่งตามอนุสัญญา ในกรณีที่เป็นการพินวิสัย หรือเริ่มจะเป็นไปไม่ได้ที่จะปฏิบัติตามสัญญารับขนก่อนที่ของจะมาถึงยังสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบ หรือกรณีที่ มีพฤติการณ์แวดล้อมขัดขวางมิให้ส่งมอบของเมื่อของมาถึงยังสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบ โดยให้ สิทธิแก่ผู้ขนส่งนอกจากการถามเอาคำสั่งโดยขนถ่ายของลงได้ ในกรณีนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า การ ที่อนุสัญญาได้กำหนดสิทธิเพิ่มเติมแก่ผู้ขนส่งในการขนถ่ายของลงนอกเหนือจากการถามเอาคำสั่ง นั้น การที่ปรากฏว่าผู้ขนส่งได้ใช้สิทธิในการขนถ่ายของลงในทันทีโดยมิได้ถามเอาคำสั่ง อาจจะ เป็นการชัดเจนหรือความประสงค์ที่แท้จริงของบุคคลผู้มีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับ ของก็ได้ และอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายอย่างไรก็ตามก็ได้ กรณีจึงควรได้มีการถามเอาคำสั่ง จากบุคคลผู้มีสิทธิในการจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของเสียก่อน ซึ่งในปัจจุบัน การติดต่อสื่อสาร ระหว่างกันภายใต้วิทยาการทางเทคโนโลยีที่ทันสมัยก็ทำให้มีความสะดวกรวดเร็วเป็นอย่างมาก การกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องถามเอาคำสั่งเสียก่อน จึงไม่น่าจะสิ้นเปลืองเวลามากนัก แต่อย่างไรก็ตาม ก็ควรกำหนดระยะเวลาสูงสุดที่ผู้ขนส่งจะรอรับทราบคำสั่งไว้ด้วย และเมื่อพ้นระยะเวลาที่กำหนด ไว้ ก็ให้สิทธิผู้ขนส่งขนถ่ายของลงได้ มิฉะนั้น อาจเกิดปัญหาในกรณีที่ไม่มีคำสั่งจากบุคคลดังกล่าว และจะทำให้ไม่สามารถดำเนินการอย่างใดกับของที่รับขนได้

นอกจากนั้น การที่อนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้ขนส่งที่ใช้สิทธิในการขนถ่ายของลง และได้มอบหมายการครอบครองของนั้นแก่บุคคลที่สาม ซึ่งในกรณีดังกล่าว ผู้ขนส่งจะไม่ตกอยู่ ภายใต้ความรับผิดชอบใดๆ เว้นแต่ในการใช้ความระมัดระวังที่เหมาะสมในการเลือกบุคคลที่สามนั้น ในกรณีนี้ ผู้เขียนมีข้อสังเกตว่า การกำหนดให้ผู้ขนส่งจะไม่ตกอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบใดๆ เว้นแต่ใน การใช้ความระมัดระวังที่เหมาะสมในการเลือกบุคคลที่สามดังกล่าวนี้ ไม่ได้ทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้น จากความรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายแห่งของที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ตนได้รับมอบของ จนกระทั่งก่อนการขนถ่ายของลง เนื่องจากการรับขนนั้นยังไม่สิ้นสุดลงจนกว่าการขนถ่ายของจะ เสร็จสิ้นลงตามมาตรา 16 วรรคสอง ซึ่งจะยังคงทำให้ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนการขนถ่ายดังกล่าวอยู่

เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว หลักการที่ปรากฏในอนุสัญญานั้นถือเป็นหลักการที่เป็น ประโยชน์ต่อนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ นอกจากนั้น การที่อนุสัญญาได้ กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่ปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและ

พาณิชย์นั้น ก็มีผลทำให้บทบัญญัติเกี่ยวกับสิทธิต่างๆ ของผู้ขนส่งตามอนุสัญญามีความชัดเจนและมีประสิทธิภาพมากกว่าบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.5.2 หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อาจจะกล่าวโดยสรุปถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งได้ดังต่อไปนี้

1) ต้องขนของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามที่กำหนดไว้ในสัญญา

หน้าที่ของผู้ขนส่งในข้อนี้ เป็นหน้าที่อันเป็นวัตถุประสงค์สำคัญที่สุดในสัญญารับขน หากสัญญาใดไม่มีหน้าที่ดังกล่าว สัญญานั้นย่อมไม่ถือเป็นสัญญารับขน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ไม่ปรากฏว่าได้บัญญัติหน้าที่ดังกล่าวไว้ในมาตราใดเป็นการเฉพาะ ซึ่งในเรื่องนี้ ศาสตราจารย์ ดร.จืด เศรษฐบุตร ได้ให้ความเห็นว่า “เมื่อคุณกฎหมายแล้ว กลับไม่ปรากฏว่า ผู้ร่างได้ระบุนอกมาโดยตรงว่า ผู้ขนส่งมีหนี้ดังกล่าวนี้แต่อย่างใด คงกล่าวแต่ในทางอ้อมดังนี้ มาตรา 616 ได้บัญญัติว่า ถ้าส่งมอบของที่รับขนซักชำแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบทุกกรณีไป เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการซักชำนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ดังนี้ ย่อมแสดงว่าผู้ขนส่งต้องมีหนี้ในอันที่จะขนของจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งตามข้อกำหนดในสัญญา เพราะเพียงแต่ส่งมอบซักชำเท่านั้น คนยังต้องรับผิดชอบดังกล่าวแล้ว”⁵⁰

หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว และเกิดความเสียหายแก่ผู้ส่ง ผู้ส่งย่อมมีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายต่างๆ อันเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าวของผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ตามหลักทั่วไปในเรื่องหนี้

2) ออกใบตราส่ง หากผู้ส่งต้องการ

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องออกใบตราส่ง หากผู้ส่งต้องการ ดังพิจารณาได้จากความในมาตรา 613 วรรคหนึ่ง ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าผู้ส่งเรียกเอาใบตรา

⁵⁰ จืด เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน, หน้า 178.

ส่ง ผู้ขนส่งก็ต้องทำให้” อย่างไรก็ตาม หากผู้ส่งไม่ได้เรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็ไม่มีหน้าที่ต้องออกใบตราส่งให้แต่อย่างใด ทำนองเดียวกับหน้าที่ของผู้ส่งในการออกใบกำกับของนั่นเอง

สำหรับใบตราส่งดังกล่าว จะมีรายการต่างๆ ดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 613 วรรคสอง⁵¹ และผู้ขนส่งจะต้องลงลายมือชื่อของตนลงในใบตราส่งด้วย ทั้งนี้ ตามมาตรา 613 วรรคสาม ซึ่งกำหนดว่า “อนึ่ง ใบตราส่งนั้น ต้องลายมือชื่อผู้ขนส่งเป็นสำคัญ”

3) บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของไปถึงแล้ว

หน้าที่ของผู้ขนส่งในข้อนี้ ปรากฏอยู่ในมาตรา 622 ซึ่งกำหนดว่า “ของถึงเมื่อใด ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง” โดยการบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งนี้ หมายถึงกรณีที่สัญญารับขนได้กำหนดให้รับขนของไปถึงยังผู้รับตราส่ง หากในสัญญารับขนมิได้ระบุตัวผู้รับตราส่งไว้ ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องบอกกล่าว เพราะไม่รู้ว่าจะบอกกล่าวแก่ใคร⁵²

4) บอกกล่าวไปยังผู้ส่งและถามเอาคำสั่ง หากหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของ

ในกรณีที่ของไปถึงยังที่หมายแล้ว แต่ผู้ขนส่งไม่สามารถบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งได้ ตามมาตรา 622 เนื่องจากหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือพบตัวผู้รับตราส่งแล้วแต่ผู้รับตราส่งนั้นปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ในกรณีนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้กำหนดเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 631 วรรคแรก ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบก็ดี หรือถ้าผู้รับตราส่งบอกปิดไม่ยอมรับมอบของก็ดี ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันที และถามเอาคำสั่งจากผู้ส่ง”

เมื่อผู้ขนส่งได้รับขนของจนกระทั่งไปถึงยังจุดหมายปลายทาง ผู้ขนส่งก็ต้องแจ้งแก่ผู้รับตราส่งให้ทราบว่าจะได้มาถึงแล้ว เพื่อที่จะได้รับมอบของไป แต่ในบางกรณีอาจปรากฏว่าผู้ขนส่งหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ เพราะไม่อยู่หรือย้ายกิจการไปที่อื่น หรือสถานที่อยู่ของผู้รับตราส่งไม่มีความชัดเจน จึงไม่อาจหาตัวผู้รับตราส่งได้ หรือผู้ขนส่งหาตัวผู้รับตราส่งพบแล้ว แต่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ซึ่งกรณีดังกล่าว ทำให้ผู้ขนส่งต้องมีภาระในการดูแลรักษาของด้วยความ

⁵¹ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.2.3

⁵² กมล สนธิเกษตริน, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน, หน้า 55.

ระมัดระวังต่อไป เนื่องจากกรณีนี้ ข้อมติว่า ผู้ขนส่งยังไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาฯ รับขนให้สำเร็จลุล่วงไป และความรับผิดชอบตามสัญญาฯ รับขนยังคงมีอยู่ตามมาตรา 623 เพราะผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดได้ก็ต่อเมื่อ ผู้รับตราส่งได้รับมอบของไปโดยไม่ผิดเงื่อนไข และได้ใช้ชำระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์แล้ว ในกรณีดังกล่าว ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งถึงเหตุการณ์ดังกล่าวโดยทันที และถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งว่าจะจัดการกับของอย่างไรต่อไป

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถบอกกล่าวไปยังผู้ส่งได้ หรือผู้ส่งไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควร หรือคำสั่งที่ส่งมานั้นไม่สามารถปฏิบัติได้ ในกรณีนี้ ผู้ขนส่งจะมีอำนาจในการเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ได้ ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 631 วรรคสอง ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าหากว่าพฤติการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะทำได้ดังนี้ก็ดี หรือถ้าผู้ส่งละเลยเสียไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดี หรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปก็ดี ท่านว่าผู้ขนส่งมีอำนาจที่จะเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์ได้” โดยการใช้สิทธิในการนำของไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ในกรณีดังกล่าว ข้อมติจะทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดตามหลักเรื่องความระงับแห่งหนี้ มาตรา 331⁵³ ซึ่งการใช้สิทธิดังกล่าวจะจำกัดอยู่แต่เฉพาะเมื่อเกิดสถานการณ์ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 631 เท่านั้น หากกรณีไม่เป็นไปตามมาตรา 631 แต่ผู้ขนส่งยังขนของไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ของนั้น ผู้ขนส่งจะยังไม่หลุดพ้นจากความรับผิดแต่อย่างใด

นอกจากผู้ขนส่งจะมีสิทธินำของไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์แล้ว ผู้ขนส่งก็ยังสามารถที่จะนำของที่รับขนออกขายทอดตลาดได้ หากกรณีปรากฏว่า ของนั้นเป็นลหุภัณฑ์ของสละเสียได้ ซึ่งกรณีเป็นไปตามมาตรา 631 วรรคสาม ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าของนั้นเป็นลหุภัณฑ์ของสละเสียได้ และการหน่วงช้าไว้ย่อมเป็นการเสี่ยงความเสียหายก็ดี หรือถ้าราคาของนั้นดูไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ก็ดี ผู้ขนส่งจะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดเสียก็ได้”

⁵³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 331 บัญญัติว่า “ถ้าเจ้าหนี้บอกปิดไม่ยอมรับชำระหนี้ก็ดี หรือไม่สามารถจะรับชำระหนี้ได้ก็ดี หากบุคคลผู้ชำระหนี้วางทรัพย์อันเป็นวัตถุแห่งหนี้ไว้เพื่อประโยชน์แก่เจ้าหนี้แล้วก็ย่อมจะเป็นอันหลุดพ้นจากหนี้ได้ ความข้อนี้ท่านให้ใช้ตลอดถึงกรณีที่บุคคลผู้ชำระหนี้ไม่สามารถจะหยั่งรู้ถึงสิทธิ หรือไม่รู้ตัวเจ้าหนี้ได้แน่นอนโดยมิใช่เป็นความผิดของตน”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า เมื่อเกิดสถานการณ์ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 631 วรรคหนึ่ง และวรรคสอง ผู้ขนส่งอาจมีสิทธิในการนำของที่รับขนออกขายทอดตลาดได้ เมื่อกรณีเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

1. ของนั้นเป็นลหุภัณฑ์ของสละเสียได้ เช่น ผัก ผลไม้ เนื้อสัตว์สด เป็นต้น
2. การหน่วงช้าไว้นั้นย่อมเป็นการเสี่ยงความเสียหาย หรือราคาของนั้นดูไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์

การขายทอดตลาดของซึ่งเป็นลหุภัณฑ์ของสละเสียได้ จะต้องเป็นการขายทอดตลาดซึ่งได้ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ว่าด้วยการขายทอดตลาด⁵⁴ (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 509-517)

ในกรณีที่ปรากฏว่า ผู้ขนส่งได้ใช้สิทธิในการนำของไปฝากยังสำนักงานฝากทรัพย์ หรือใช้สิทธิในการนำของสละเสียได้ออกขายทอดตลาดนั้น ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งอาจจะไม่ทราบได้ถึงการใช้สิทธิดังกล่าว กรณีนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 631 วรรคสี่ ก็ได้กำหนดว่า “อนึ่ง การเอาของไปฝากหรือเอาของไปขายทอดตลาดเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าและผู้ขนส่งละเลยเสียไม่บอกกล่าวไว้รู้ ท่านว่าจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย” การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบโดยมิชักช้า นั้น ก็เพื่อให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้ทราบว่าผู้ขนส่งได้จัดการกับของไปอย่างไร โดยการบอกกล่าวนี้อาจจะกระทำโดยวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้ เพราะกฎหมายมิได้บังคับไว้ถึงวิธีการว่าต้องปฏิบัติเช่นไร แต่อย่างไรก็ตาม การบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งนี้ อาจจะไม่ต้องกระทำทุกกรณีไป เนื่องจากกฎหมายได้กำหนดถึงข้อยกเว้นไว้ว่า “เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้” ในกรณีหากปรากฏว่า ผู้ขนส่งไม่สามารถจะบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งก็ไม่จำเป็นต้องกระทำ ในทางกลับกัน หากสามารถบอกกล่าวได้ แต่ผู้ขนส่งละเลยไม่บอกกล่าว ในกรณีนี้ หากเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในเสียหายอันเกิดขึ้นจากการละเลยนั้น

ในกรณีที่ผู้ขนส่งได้ใช้สิทธิในการเอาของสละเสียได้ออกขายทอดตลาดนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ได้กำหนดถึงวิธีการในการจัดสรรเงินที่ได้รับจากการขายทอดตลาดนั้นไว้ในมาตรา 632 ซึ่งกำหนดว่า “เมื่อเอาของออกขายทอดตลาดแล้วได้เงินจำนวนสุทธิเท่า

⁵⁴ สุธีร์ ศุภนิคย์, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 1 หน่วยที่ 7-15 (นนทบุรี: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช, 2540), หน้า 651.

ใด ให้ผู้ขนส่งหักเอาไว้เป็นค่าระวางพาหนะและค่าอุปกรณ์ ถ้าและยังมีเงินเหลืออยู่อีกเท่าใด ต้องส่งมอบให้แก่บุคคลผู้ควรที่จะได้เงินนั้นโดยพลัน”

จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้แสดงให้เห็นว่า ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิได้รับเงินเกินไปกว่าค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิเพียงหักเงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์จากเงินจำนวนสุทธิที่ได้จากการขายทอดตลาดก่อน และเมื่อมีเงินเหลือเท่าใด ผู้ขนส่งจะต้องคืนให้แก่บุคคลผู้ควรจะได้รับเงินนั้นโดยทันที ซึ่งก็มีปัญหาที่ควรพิจารณา คือ ใครจะเป็นผู้มีสิทธิได้รับเงินที่เหลือจากการหักค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์นั้น สำหรับปัญหาในเรื่องนี้นั้น รองศาสตราจารย์สุธีร์ สุภินิตย์ ได้แสดงความเห็นว่า “บุคคลผู้ควรจะได้รับเงินโดยพลัน” น่าจะหมายถึงผู้ซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้น อาจจะเป็นผู้ส่งหรือบุคคลอื่นก็ได้ เช่น กรณีที่ของนั้นผู้ส่งมิได้เป็นเจ้าของเป็นต้น”⁵⁵ ส่วนศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ก็แสดงความเห็นว่า “กรณีนี้น่าจะนำมาตรา 626 และมาตรา 627 มาพิจารณา คือ หากของยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง โดยของยังไม่ถึงจุดหมายปลายทางและผู้รับตราส่งยังมีได้เรียกให้ส่งมอบของ สิทธิของผู้รับตราส่งยังไม่เกิด ผู้ขนส่งจึงควรที่จะคืนเงินที่เหลือให้แก่ผู้ส่ง ในทางตรงกันข้าม หากมีการเรียกให้ส่งมอบของ เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งแล้ว ผู้ขนส่งควรคืนให้แก่ผู้รับตราส่ง แต่กรณีที่กล่าวมานี้อาจมีข้อโต้แย้งได้ หากพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในเรื่องกรรมสิทธิ์ในของที่ขนส่ง ผู้ขนส่งควรที่จะคืนเงินที่เหลือแก่เจ้าของกรรมสิทธิ์ เช่น ถ้าเป็นเรื่องเกี่ยวเนื่องกับการซื้อขายหลักทรัพย์ของสละเสียได้ ตามปกติกรรมสิทธิ์ในของนี้ก็โอนไปเป็นผู้ซื้อตั้งแต่เวลาที่ตกลงทำสัญญาซื้อขาย (มาตรา 458) เมื่อมีการขายของนี้ ผู้ขนส่งจะต้องคืนเงินที่เหลือแก่ผู้ซื้อมิใช่ผู้ขาย (ผู้ส่ง)”⁵⁶ และนอกจากนั้น ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ยังได้แสดงความเห็นเพิ่มเติมอีกว่า “อย่างไรก็ตาม ถ้ามีปัญหาหรือความไม่แน่ใจว่าผู้ขนส่งควรที่จะคืนเงินที่เหลือให้แก่ใคร ผู้ขนส่งควรที่จะนำเงินไปฝากไว้ ณ สำนักงานวางทรัพย์ แล้วแจ้งให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งทราบโดยพลัน”

เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา อาจแยกพิจารณาหน้าที่ของผู้ขนส่ง⁵⁷ ได้ดังต่อไปนี้

⁵⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 651.

⁵⁶ ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 235.

⁵⁷ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.6.2

- 1) ในการรับมอบของ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องตรวจสอบของ ดังนี้
 - (ก) ตรวจสอบความถูกต้องของข้อความทั้งหลายที่ปรากฏในใบตราส่ง เกี่ยวกับจำนวนของหีบห่อ และบรรดาเครื่องหมายและหมายเลขของหีบห่อนั้น
 - (ข) ตรวจสอบสภาพที่ปรากฏแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น
- 2) เมื่อผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามคำสั่งที่ตนได้รับตามมาตรา 12 วรรคห้า (ข) ให้ลุล่วงไป ผู้ขนส่งจะต้องบอกกล่าวไปยังบุคคลซึ่งให้คำสั่งนั้น โดยทันที
- 3) หากไม่ว่าด้วยเหตุผลใดๆ เป็นการพ้นวิสัย หรือเริ่มจะเป็นไปไม่ได้ที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงอันกำหนดไว้ในใบตราส่งให้ลุล่วงไป ก่อนที่ของจะมาถึงยังสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบ ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของนั้นตามบทบัญญัติมาตรา 12
- 4) เมื่อใดพฤติการณ์แวดล้อมขัดขวางมิให้ส่งมอบของภายหลังจากที่ของมาถึงยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบ ผู้ขนส่งจะต้องร้องขอคำสั่งจากผู้ส่ง

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยเปรียบเทียบกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่า บทบัญญัติดังกล่าวมีหลักการในลักษณะในทำนองเดียวกัน เพียงแต่ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาจะบัญญัติหลักเกณฑ์ไว้มากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะขอแยกพิจารณาดังต่อไปนี้

1. บทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบของ อันได้แก่ ความถูกต้องแห่งข้อความทั้งหลายที่ปรากฏในใบตราส่ง และสภาพที่ปรากฏแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น ซึ่งไม่ปรากฏชัดเจนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในเรื่องนี้เห็นว่า หลักการในเรื่องนี้ตามอนุสัญญาเป็นหลักการที่เป็นประโยชน์ เนื่องจากการตรวจสอบถึงความถูกต้องของข้อความทั้งหลายที่ปรากฏในใบตราส่ง และสภาพที่ปรากฏแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น ทำให้ผู้ขนส่งได้ทราบถึงข้อเท็จจริงเกี่ยวกับรายละเอียดแห่งของในเวลาที่ได้รับมอบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งรายละเอียดที่มีความสำคัญเกี่ยวกับของ และหากข้อเท็จจริงที่ปรากฏไม่ตรงกับที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือสภาพที่ปรากฏแห่งของนั้นมีความบกพร่อง ผู้ขนส่งจะได้ตั้งข้อสงวนไว้เสียก่อนในใบตราส่ง

2. ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีเพียงบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งในกรณีที่ไม่สามารถส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งได้ เนื่องจากหาตัวผู้รับ

ตราส่งไม่พบ หรือพบตัวผู้รับตราส่งแล้วแต่ผู้รับตราส่งนั้นปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ซึ่งเป็นพฤติการณ์ขัดขวางมิให้มีการส่งมอบของได้ แต่ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาฯ นั้น นอกจากบทบัญญัติกรณีที่เกิดพฤติการณ์ขัดขวางมิให้มีการส่งมอบของได้ ยังได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับกรณีที่หากไม่ว่าด้วยเหตุผลใดๆ เป็นการพันวิสัย หรือเริ่มจะเป็นไปไม่ได้ที่จะปฏิบัติตามข้อตกลงอันกำหนดไว้ในใบตราส่งให้ลุล่วงไปก่อนที่จะของจะมาถึงยังสถานที่ที่กำหนดให้ส่งมอบ และทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาให้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี โดยสถานการณ์ดังกล่าวนี้ อนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้ขนส่งจะต้องถามเอาคำสั่งจากบุคคลผู้มีสิทธิจัดการอย่างหนึ่งอย่างใดกับของนั้น ซึ่งหลักการในเรื่องนี้ตามอนุสัญญาถือเป็นหลักการที่มีประโยชน์ และถือเป็นบทบัญญัติที่ควรกำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทุกรูปแบบการขนส่ง และไม่ว่าจะเป็นการรับขนภายในหรือระหว่างประเทศ

3. ตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดถึงข้อเท็จจริงที่ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งได้ไว้จำกัดเพียงสองประการเท่านั้น กล่าวคือ กรณีที่หาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือพบตัวผู้รับตราส่งแล้วแต่ผู้รับตราส่งนั้นปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาแล้ว จะเห็นได้ว่า อนุสัญญาได้กำหนดถึงข้อเท็จจริงดังกล่าวโดยกลางๆ ว่า “พฤติการณ์แวดล้อมขัดขวางมิให้ส่งมอบของ” ซึ่งการใช้ถ้อยคำกว้างๆ นั้นจะเป็นผลให้ความหมายครอบคลุมสถานการณ์ต่างๆ ที่เป็นการขัดขวางการส่งมอบของของผู้ขนส่งซึ่งย่อมมีความหมายรวมถึงกรณีการหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบ หรือพบตัวผู้รับตราส่งแล้วแต่ผู้รับตราส่งนั้นปฏิเสธไม่ยอมรับมอบของตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้ในตัวการใช้ถ้อยคำกว้างๆ จะทำให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจได้ว่า ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นถือเป็น “พฤติการณ์แวดล้อมขัดขวางมิให้ส่งมอบของ” หรือไม่ ซึ่งช่วยให้กฎหมายมีความยืดหยุ่น และสามารถอำนวยความสะดวกได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เมื่อพิจารณาโดยรวมแล้ว บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาได้บัญญัติหลักเกณฑ์ต่างๆ ไว้ละเอียดและชัดเจนกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และมีความเหมาะสมในการใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมีความเห็นว่า การพิจารณานำหลักการตามอนุสัญญามาใช้ นั้น จะต้องพิจารณาถึงบทบัญญัติต่างๆ ตามอนุสัญญาทั้งระบบ เนื่องจากบทบัญญัติต่างๆ นั้นมีความสัมพันธ์เชื่อมโยงเกี่ยวข้องกัน การพิจารณาแต่เพียงบทบัญญัติหนึ่งบทบัญญัติใดโดยไม่คำนึงถึงบทบัญญัติอื่นๆ ด้วย ย่อมจะก่อให้เกิดปัญหาทางกฎหมายตามมา

3.6 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่า ในการพิจารณาถึงความรับผิดชอบของผู้ส่ง จะต้องพิจารณาว่า กฎหมายนั้นกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้อย่างไรบ้าง โดยทั่วไปแล้วก็จะกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบของที่รับขนได้สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถยกเว้นความรับผิดชอบได้ อย่างไรก็ตาม หากผู้ขนส่งนั้นไม่สามารถยกเว้นความรับผิดชอบดังกล่าวๆ ผู้ขนส่งก็ยังสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนได้ หากกฎหมายนั้นมีบทบัญญัติที่ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดชอบ และข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเป็นไปตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าว

สำหรับแนวทางในการพิจารณาถึงความเหมาะสมในบทบัญญัติเกี่ยวกับ “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และอนุสัญญา ซึ่งอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

3.6.1 มูลฐานแห่งความรับผิด

มูลฐานแห่งความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อาจพิจารณาได้จาก มาตรา 616 ซึ่งกำหนดว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลาย หรือชกช้านั้น เกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

จากบทบัญญัติข้างต้นนั้น มีหลักเกณฑ์ในเบื้องต้นว่า หากผู้ขนส่งต้องการปฏิเสธให้ตนเองหลุดพ้นจากความรับผิด ผู้ขนส่งก็มีหน้าที่จะพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดประการหนึ่งประการใด ได้แก่ เหตุสุดวิสัย สภาพแห่งของนั่นเอง หรือความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ซึ่งลักษณะความรับผิดเช่นนี้ อาจกล่าวได้ว่า เป็นระบบความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) เนื่องจากผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้น้อย และเหตุยกเว้นเหล่านี้ก็เป็นเรื่องที่มีได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง⁵⁸

⁵⁸ ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์สิน เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 211.

ในขณะที่ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้น มีความเห็นเกี่ยวกับมูลฐานแห่งความรับผิดตามอนุสัญญาเป็นสองแนว กล่าวคือ เห็นว่ามูลฐานแห่งความรับผิดเป็นไปตามหลักข้อสันนิษฐานความรับผิดชอบ (Presumption of responsibility) ประการหนึ่ง กับหลักความรับผิดในการไม่ระมัดระวังดูแลของ ซึ่งค่อนข้างเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัดประการหนึ่ง

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า มูลฐานแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นระบบที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดโดยเคร่งครัดมากเมื่อเปรียบเทียบกับมูลฐานแห่งความรับผิดตามอนุสัญญา เพราะเหตุยกเว้นความรับผิดมีอยู่น้อยมาก ทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดได้ยากมาก

3.6.2 ประเภทของความรับผิด

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้กำหนดอยู่ในมาตรา 616 ซึ่งกำหนดว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งมอบชกซ้ำ...” จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าว จะเห็นได้ว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย เสียหาย และความชกซ้ำในการส่งมอบของ

ซึ่งเมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็จะเห็นได้ว่าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดประเภทของความรับผิดไว้เช่นเดียวกับอนุสัญญา กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือความเสียหายในการส่งมอบชกซ้ำ ซึ่งเมื่อได้พิจารณาถึงกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไม่ว่ารูปแบบใด ก็จะกำหนดประเภทของความรับผิดไว้สามประเภทดังกล่าวข้างต้นนั้นทั้งสิ้น ซึ่งก็อาจจะกล่าวได้ว่าบทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นหลักสากลในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ เพียงแต่ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้น จะกำหนดรายละเอียดไว้มากกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น ความรับผิดในการสูญหาย เสียหาย หรือความเสียหายในการส่งมอบชกซ้ำนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความสูญหายตามราคาแห่งของ ณ สถานที่และเวลาที่ได้มีการรับขนของ และในกรณีความเสียหายแห่งของนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในราคาแห่งของที่ลดน้อยลงไป ส่วนกรณีความเสียหายในการส่งมอบชกซ้ำนั้น ผู้เรียกร้องจะต้องพิสูจน์ให้เห็นได้ว่า ตนได้รับความเสียหายจากการส่งมอบชกซ้ำนั้น ตามมาตรา 23 วรรคห้า นอกจากนั้น อนุสัญญาก็ยังได้กำหนดถึงกรณีที่ให้ถือเสมือนว่าของสูญหายหากของนั้นได้ส่งมอบชกซ้ำเกินกว่าระยะเวลาที่กำหนด หรือเกินความสมควร หรือมีการกำหนดถึงความหมายของการส่งมอบชกซ้ำไว้ด้วย เป็นต้น ซึ่งในแง่นี้ ถือได้ว่าตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญามีความชัดเจนกว่าบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.6.3 ขอบเขตแห่งความรับผิดชอบ

3.6.3.1 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการกระทำของบุคคลอื่น

เมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ปรากฏในมาตรา 617 ซึ่งกำหนดว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งชกซ้ำ อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง”

ในธุรกิจการขนส่งสินค้า ผู้ขนส่งซึ่งทำสัญญารับขนโดยตรงกับผู้ส่งสามารถมอบหมายให้บุคคลอื่นรับช่วงไปดำเนินการอีกทอดหนึ่งได้ เช่น ไปว่าจ้างผู้ขนส่งอื่นให้ทำการขนส่งอีกทอดหนึ่ง หรือให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของตนทำการขนส่งของแทน เป็นต้น ทำให้ในทางปฏิบัติ ผู้ขนส่งซึ่งทำสัญญารับขนกับผู้ส่งอาจจะไม่ใช่ผู้ที่ดำเนินการขนส่งเองก็ได้ ซึ่งหากปรากฏว่าของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อาจมีปัญหาได้ว่า ผู้ขนส่งซึ่งทำสัญญารับขนกับผู้ส่งจะปฏิเสธความรับผิดโดยอ้างว่าตนไม่ได้เป็นผู้ดำเนินการขนส่งของนั้น ตามมาตรา 617 จึงได้กำหนดให้มีความชัดเจนเสียว่า ผู้ขนส่งนั้นจะต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นจากความผิดของผู้ขนส่งอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายให้ขนส่ง

ในขณะเดียวกัน เมื่อได้พิจารณาจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ปรากฏว่าอนุสัญญาได้บัญญัติถึงกรณีดังกล่าวไว้ในมาตรา 3⁹⁹ โดยกำหนดอย่างชัดเจนว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือคว้นการกระทำของตัวแทน ลูกจ้างและของบุคคลอื่นที่ตนใช้บริการในการปฏิบัติการรับขนนั้น เสมือนกับการกระทำหรือคว้นการกระทำนั้นเป็นของตนเอง เมื่อตัวแทน ลูกจ้างหรือบุคคลอื่นนั้นได้กระทำไปในทางการที่จ้าง” ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวนี้มีเจตนารมณ์เพื่อที่จะบัญญัติให้มีความชัดเจนว่า ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบในการที่ตนได้มอบหมายหน้าที่ให้บุคคลที่สามดำเนินการขนส่งของตนเอง

ผู้เขียนมีความเห็นว่า บทบัญญัติมาตรา 3 แห่งอนุสัญญา เป็นบทบัญญัติที่คุ้มครองผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ผู้ขนส่งปฏิเสธความรับผิดว่า ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบของชกซ้ำที่เกิดขึ้นมิใช่ผลจากการกระทำของตน ทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งสามารถมั่นใจได้ว่าหากเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ย่อมมีผู้รับผิดชอบในผลดังกล่าว ส่วนผู้ขนส่งเองแม้จะ

⁹⁹ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.7.3.1

ต้องรับผิดชอบเบื้องต้น แต่ก็สามารถไล่เบี้ยตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นได้ ดังนั้น บทบัญญัติดังกล่าวน่าจะสร้างความเป็นธรรมให้เกิดขึ้นได้แก่ทั้งสองฝ่าย

นอกจากนั้นเมื่อพิจารณาถึงกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ก็ปรากฏว่าในกฎหมายดังกล่าวที่ได้บัญญัติบทบัญญัติในเรื่องนี้ในมาตรา 15 ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นว่า บทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทบัญญัติซึ่งกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศให้การยอมรับโดยการบัญญัติไว้อย่างชัดเจน

อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 2.7.3.1 ว่า ตามบทบัญญัติมาตรา 3 นั้น อาจมีปัญหาในการตีความอันเนื่องมาจากถ้อยคำตามหลักไวยากรณ์ได้ว่า ผู้ขนส่งอาจต้องรับผิดชอบในการกระทำหรือความเสียหายของการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนที่ได้กระทำไปในทางการที่จ้าง แม้ว่าการกระทำนั้นจะไม่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการรับขนก็ตาม ซึ่งในประเด็นนี้ ก็ถือว่าบทบัญญัติมาตรา 3 นั้น อาจก่อให้เกิดปัญหาในการตีความดังกล่าวตามมาได้

3.6.3.2 ระยะเวลาแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นบัญญัติไว้เพียงการสิ้นสุดแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 623 เท่านั้น ส่วนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเริ่มต้นขึ้นเมื่อใดนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจน ซึ่งในเรื่องการสิ้นสุดแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623 กำหนดว่า “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่อิดเอื้อน และได้ใช้ค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหาย หรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหาย หรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

อนึ่งบทบัญญัติทั้งหลายนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับกรณีที่มีการทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้”

จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ เป็นการกำหนดถึงการสิ้นสุดของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง โดยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้ยอมรับมอบของโดยไม่อิดเอื้อน และได้ใช้ค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์ให้แก่ผู้ขนส่งเรียบร้อยแล้ว ซึ่งการสิ้นสุดของความรับผิด

ของผู้ขนส่งนั้นจะต้องประกอบไปด้วยข้อเท็จจริงทั้งสองประการดังกล่าวข้างต้น หากขาดข้อเท็จจริงใดข้อเท็จจริงหนึ่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็จะยังไม่สิ้นสุดลง

แต่หากภายหลังจากที่ผู้รับตราส่งได้รับมอบของไปแล้ว ปรากฏความสูญหายหรือบุบสลายแห่งของอันไม่สามารถเห็นได้แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น การที่ผู้รับตราส่งได้ยอมรับมอบของโดยไม่อิดเอื้อน และชำระค่าระวางพาหนะแล้ว ก็ยังไม่ทำให้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสิ้นสุดลง หากผู้รับตราส่งได้บอกกล่าวถึงความสูญหายหรือบุบสลายแห่งของนั้นไปยังผู้ขนส่งภายในเวลาแปดวันนับแต่วันส่งมอบ และในทางกลับกันหากผู้รับตราส่งรับมอบของไปแล้ว แต่ก็ไม่บอกกล่าวประการใดถึงความสูญหายจนล่วงพ้นระยะเวลาแปดวันดังกล่าว ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็จะสิ้นสุดลง

อย่างไรก็ตาม การสิ้นสุดลงของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งดังกล่าวข้างต้น ไม่ใช่กับกรณีที่ปรากฏว่า ผู้ขนส่งได้กระทำการทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง กล่าวคือ แม้ผู้รับตราส่งจะได้รับของโดยไม่อิดเอื้อน และได้ชำระค่าระวางพาหนะกับอุปกรณ์แล้ว ในกรณีความสูญหายเสียหายอันปรากฏให้เห็นได้แต่สภาพภายนอกก็ดี หรือผู้รับตราส่งมิได้บอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งถึงความสูญหายเสียหายแห่งของภายในระยะเวลาแปดวันนับแต่วันส่งมอบ ในกรณีความสูญหายเสียหายไม่ปรากฏให้เห็นแต่สภาพภายนอกก็ดี ในกรณีดังกล่าวนี้ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ยังไม่สิ้นสุดลง หากปรากฏว่าผู้ขนส่งนั้นได้กระทำการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่าอนุสัญญาได้บัญญัติถึงระยะเวลาแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจน ในมาตรา 17 วรรคหนึ่ง⁶⁰ โดยผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายเสียหายแห่งของที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของไว้ในความดูแลจนกระทั่งเวลาที่ได้ส่งมอบของ ทำให้ผู้ขนส่งจะมีความรับผิดชอบตามอนุสัญญา กล่าวคือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักร้า ในระยะเวลาตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับมอบของจนกระทั่งได้ส่งมอบของ ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่า บทบัญญัติอันกำหนดถึงระยะเวลาแห่งความรับผิดชอบของผู้ขนส่งดังกล่าวนี้เป็นบทบัญญัติที่มีความสำคัญในการพิจารณาว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญาหรือไม่ เนื่องจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักร้า ในระยะเวลาตั้งแต่ได้รับมอบของจนกระทั่งได้ส่งมอบของ โดยพิจารณาว่า ความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้นได้เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวหรือไม่ หากไม่ได้เกิดขึ้นในระยะเวลาดังกล่าว ผู้ขนส่งก็จะต้องไม่ต้องรับผิดชอบในผลดังกล่าวแต่อย่างใด เช่น ของนั้นเกิดความเสียหายขึ้น

⁶⁰ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.7.3.2

ก่อนที่ผู้ขนส่งจะได้รับมอบ หรือภายหลังจากผู้ขนส่งได้ส่งมอบของไป แล้วผู้รับตราส่งทำของนั้น สูญหายไปบางส่วน เป็นต้น ซึ่งตามตัวอย่างดังกล่าวย่อมไม่ถือว่าความสูญหายดังกล่าวอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง นอกจากนั้น ระยะเวลาดังกล่าวเป็นระยะเวลาที่ของอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง ซึ่งก็ถือเป็นการชอบแล้วที่ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบของชำรุดที่เกิดขึ้นในระยะเวลาดังกล่าว

ยิ่งไปกว่านั้น เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศไม่ว่ารูปแบบใดก็ตาม ก็ปรากฏว่าในกฎหมายดังกล่าวนั้นปรากฏบทบัญญัติในเรื่องนี้ทั้งสิ้น ซึ่งเป็นการแสดงให้เห็นว่า บทบัญญัตินี้ดังกล่าวเป็นบทบัญญัติที่ได้รับการยอมรับในทางระหว่างประเทศ มีความแพร่หลาย เป็นสากล หรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นบทบัญญัติซึ่งกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศจะต้องบัญญัติไว้

3.6.4 การยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ปรากฏว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้ ตามมาตรา 616 ซึ่งกำหนดว่า “ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งมอบชำรุด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย หรือบุบสลาย หรือชำรุดนั้น เกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า ผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นสามารถยกเว้นความรับผิดชอบของตนได้ หากปรากฏว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชำรุดนั้นเป็นผลมาจากสาเหตุสามประการ ได้แก่

1) เหตุสุดวิสัย

เหตุสุดวิสัยในที่นี้ เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ซึ่งกำหนดว่า “คำว่า “เหตุสุดวิสัย” หมายความว่า เหตุใดๆ อันจะเกิดขึ้นก็ดี จะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น” ตัวอย่างของเหตุสุดวิสัย เช่น แผ่นดินไหว ไฟป่า น้ำท่วม เป็นต้น

2) สภาพแห่งของนั่นเอง

กรณีที่มีความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้า เกิดแต่สภาพแห่งของนั่นเอง หมายความว่า ความสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าเกิดจากเหตุในตัวของนั่นเอง เช่น การระเหิด ระเหย การเน่าเสีย เป็นต้น⁶¹

3) ความผิดของผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง

ความผิดของผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง เช่น ผู้ส่งไม่บรรจุของไว้ในหีบห่อที่เหมาะสม หรือไม่แจ้งแก่ผู้ขนส่งถึงสภาพที่แตกหักได้ง่ายแห่งของ เป็นต้น

สำหรับภาระในการพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดทั้งสามประการ ตามมาตรา 616 นั้น มิได้มีการกำหนดไว้อย่างชัดเจน แต่เมื่อพิจารณาถึงแนวความคิดเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดไว้เป็นเบื้องต้นว่า หากปรากฏความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้า นั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิด และหากผู้ขนส่งประสงค์จะปฏิเสธความรับผิดดังกล่าว ผู้ขนส่งนั้นจะต้องพิสูจน์ให้เห็นได้ว่า ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลมาจากเหตุยกเว้นความรับผิดเหตุหนึ่งเหตุใดในสามประการข้างต้น จึงจะสามารถหลุดพ้นจากความรับผิดนั้นได้⁶² กรณีจึงอาจกล่าวได้ว่า ผู้ขนส่งจะเป็นผู้มีภาระการพิสูจน์ถึงเหตุยกเว้นความรับผิดดังกล่าว

นอกจากนั้นผู้ขนส่งอาจจะยกเว้นความรับผิดของตนได้ หากปรากฏผู้ส่งได้แสดงความตกลงชัดเจนในการยกเว้นความรับผิด ตามบทบัญญัติมาตรา 625 ซึ่งกำหนดว่า “ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดเจนในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น”

บทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น เป็นบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับการตกลงยกเว้น หรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งโดยข้อสัญญา โดยมีเจตนารมณ์เพื่อคุ้มครองผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งจาก

⁶¹ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ผ่าททรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 210.

⁶² เรื่องเดียวกัน, หน้า 211.

การอ้างข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในเอกสารต่างๆ ที่ผู้ขนส่งได้ออกให้แก่ผู้ส่ง มิให้ผู้ขนส่งสามารถอ้างว่าตนได้ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้แล้วในเอกสารดังกล่าวได้ตามอำเภอใจ อันถือเป็นการเอาเปรียบผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง และทำให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ได้รับความยุติธรรมได้อย่างง่ายดาย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จึงได้กำหนดให้ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าวนั้น ตกเป็นโมฆะ

อย่างไรก็ตาม หากผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น ข้อความดังกล่าวจะไม่ตกเป็นโมฆะ ซึ่งความตกลงด้วยชัดแจ้งของผู้ส่งดังกล่าวนี้ ถือเป็นอิสระของผู้ส่งตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา หากปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้ส่งได้ยินยอมให้ภาระตกหนักแก่ตน กฎหมายก็ยอมรับที่จะบังคับให้ตามนั้น

สำหรับความตกลงด้วยชัดแจ้งของผู้ส่งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้น จะต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงเป็นกรณีๆ ไป ซึ่งเมื่อพิจารณาจากแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาในการปรับใช้มาตรา 625 ก็พบว่าศาลฎีกาจะพิจารณาโดยเคร่งครัดว่าข้อเท็จจริงที่ปรากฏนั้นจะต้องแสดงให้เห็นได้ว่า ผู้ส่งได้ตกลงยินยอมกับข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้นอย่างชัดแจ้ง ซึ่งปรากฏตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกา ดังต่อไปนี้

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3401/2529 ตัดสินว่า “ใบรับ ใบตราส่งหรือเอกสารอื่นๆ ทำนองนั้น ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งประการใด ความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้ง การที่จำเลยกำหนดเงื่อนไขไว้ด้านหลังใบตราส่งว่าจำเลยจะไม่ต้องรับผิดสำหรับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเกินไปกว่า 500 เหรียญสหรัฐอเมริกา ก็คือการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั่นเอง เมื่อไม่มีลายมือชื่อของผู้ส่งสินค้าลงไว้ด้วย จึงฟังไม่ได้ว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้ง ข้อความจำกัดความรับผิดดังกล่าวไม่มีผลใช้บังคับผู้ส่งได้ และไม่อาจใช้บังคับผู้รับตราส่ง ตลอดจนโจทก์ผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิของผู้รับตราส่งมาอีกทอดหนึ่ง โจทก์จึงหาผูกพันให้ต้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากจำเลยเพียง 500 เหรียญสหรัฐอเมริกาไม่ แต่มีสิทธิเรียกตามความเสียหายที่แท้จริง”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2588/2530 ตัดสินว่า “ในใบตราส่งได้ระบุเงื่อนไขข้อจำกัดความรับผิดของจำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่งไว้ การที่บริษัท ส. เช่นซื้อรับสินค้าไว้ที่ด้านหลังเอกสารดังกล่าว ไม่ใช่เป็นการที่บริษัท ส. ยอมรับเงื่อนไขข้อจำกัดความรับผิด หากแต่เป็นการเซ็นรับสินค้าที่จำเลยขนส่งมา จึงฟังว่าข้อจำกัดความรับผิดที่ฝ่ายจำเลยกำหนดขึ้นเองเป็นโมฆะ เพราะบริษัท ส. มิได้ตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 563/2532 ตัดสินว่า “การที่จำเลยซึ่งเป็นผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งกำหนดเงื่อนไขไว้ด้านหลังว่าจำเลยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเกินไปกว่าที่บัญญัติในมาตรา 4 (5) แห่งพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 ของประเทศสหรัฐอเมริกา ก็เท่ากับเป็นการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 แม้จะมีตราประทับชื่อของบริษัทผู้ส่งและมีการลงลายมือชื่อไว้ แต่ก็ไม่ปรากฏว่าผู้ส่งลายมือชื่อคือใคร มีอำนาจกระทำแทนบริษัทผู้ส่งอย่างไรหรือไม่ อีกทั้งไม่มีข้อความระบุว่า ลงลายมือชื่อเพื่อจุดหมายใด อาจเป็นการลงลายมือชื่อเพื่อรับคู่ฉบับหรือสำเนาเอกสารก็ได้ เช่นนี้ ยังถือไม่ได้ว่าผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวไม่มีผลใช้กับผู้ส่งได้ และไม่อาจใช้กับบริษัทผู้รับตราส่งซึ่งได้รับสิทธิจากผู้ส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 ตลอดจนโจทก์ผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิของผู้รับตราส่งมาอีกทอดหนึ่ง”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1238-1239/2536 ตัดสินว่า “ข้อจำกัดความรับผิดชอบในใบกำกับสินค้าที่ว่า จำเลยจะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่โจทก์ไม่เกิน 500 บาทนั้น โจทก์ทั้งสองไม่ได้ลงชื่อยินยอมปฏิบัติตามเงื่อนไขของจำเลยไว้ ทั้งโจทก์ทั้งสองไม่ได้ตกลงด้วย แม้โจทก์ทั้งสองจะได้จ้างจำเลยขนส่งสินค้ามาเป็นเวลานานร่วม 10 ปี โดยวิธีไม่ประเมินราคาเป็นส่วนใหญ่ก็ตาม จะนำมาเป็นเหตุให้ถือว่าโจทก์ทั้งสองตกลงยอมรับเงื่อนไขตามใบกำกับสินค้าดังกล่าวด้วยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้นหาได้ไม่ ข้อจำกัดความรับผิดชอบของจำเลยจึงเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 ”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5203/2538 ตัดสินว่า “แม้บริษัท ม. ผู้รับตราส่งในต่างประเทศ ได้รับช่วงสิทธิของโจทก์ที่จะเรียกร้องเอาตามสัญญารับขนให้ผู้ส่งส่งมอบสินค้าที่ขนส่งแต่บริษัท ม. ไม่ได้รับสินค้าพิพาทจากโจทก์จึงไม่มีหน้าที่จะต้องชำระให้โจทก์ และไม่มีส่วนได้เสียสำหรับสินค้าที่สูญหายเพราะไม่ใช่เจ้าของ โจทก์ซึ่งเป็นผู้ส่งย่อมได้รับความเสียหาย จึงมีอำนาจฟ้องเรียกราคาสินค้าพิพาทจากผู้ขนส่งได้

ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบในใบตราส่ง จำเลยเป็นผู้กำหนดขึ้นเองฝ่ายเดียวโดยพิมพ์ไว้ด้านหลังใบตราส่งเป็นภาษาอังกฤษ ตัวอักษรมีขนาดเล็กมากจนยากที่จะอ่านได้ ไม่มีช่องสำหรับให้ผู้ใดลงชื่อ และไม่มีคำแปลภาษาไทย แม้ อ. หัวหน้าผู้จัดการของโจทก์จะมีความรู้ภาษาอังกฤษ แต่ก็มิได้ลงลายมือชื่อแสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งและยังทักท้วงไว้ด้วย ข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวจึงเป็นโมฆะ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 เมื่อสินค้าพิพาทเกิดสูญหายระหว่างอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง จำเลยจึงต้องรับผิดชอบต่อโจทก์

ชดใช้ราคาสินค้าพิพาทตามจำนวนที่ระบุไว้ในใบกำกับสินค้าหรือใบแสดงราคาสินค้า ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 ”

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2887/2541 ตัดสินว่า “แม้พนักงานของบริษัท ฮ. ผู้ส่ง ได้ลงชื่อไว้ในใบรับเอกสาร ซึ่งมีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งก็ตาม แต่บริษัท ฮ. ผู้ส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลมิได้แสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น ดังนี้ ข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่งจึงเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 ประกอบกับสินค้าพิพาทเป็นยา แม้จะมีราคาค่อนข้างสูงก็ถือไม่ได้ว่าเป็นของมีค่าอย่างอื่นตามความหมายแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 620 วรรคหนึ่ง บริษัท ฮ. ผู้ส่งจึงไม่จำเป็นต้องบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบแก่จำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง จำเลยที่ 1 จึงต้องรับผิดชอบใช้ราคาสินค้าพิพาทแก่โจทก์ผู้รับช่วงสิทธิของบริษัท ฮ. ผู้ส่งในราคาทรัพย์สินที่แท้จริงซึ่งได้สูญหายไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 ”

จากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวข้างต้นนั้น อาจกล่าวได้ว่า ศาลฎีกาจะพิจารณาจากข้อเท็จจริงเป็นเรื่องๆ ไปว่า พฤติการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นสามารถแสดงให้เห็นได้ว่า ผู้ส่งได้ตกลงด้วยอย่างชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้หรือไม่ ซึ่งอาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นถึงข้อเท็จจริงว่า ผู้ส่งได้รู้และเข้าใจในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และผู้ส่งต้องลงลายมือชื่อโดยมีเจตนาเพื่อแสดงการยอมรับรู้ข้อความเหล่านั้นและยอมผูกพันตนตามข้อความดังกล่าวนั้นด้วย

เมื่อได้พิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่า อนุสัญญาได้บัญญัติเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 17 วรรคสองและวรรคสี่ อันได้แก่ เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป (มาตรา 17 วรรคสอง) และเหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสี่ยงภัยพิเศษ (มาตรา 17 วรรคสี่) ซึ่งอาจจำแนกเหตุยกเว้นความรับผิดดังกล่าวนี้ได้ดังต่อไปนี้

ก. เหตุยกเว้นความรับผิดกรณีทั่วไป⁶³

1. การกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อของผู้เรียกร้องเอง
2. คำสั่งของผู้เรียกร้องนอกเหนือไปจากผลแห่งการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อในส่วนของผู้ขนส่ง

⁶³ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.7.4.1

3.สภาพแห่งของนั่นเอง
 4.สถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นนั้นได้

ข. เหตุยกเว้นความรับผิดชอบความเสี่ยงภัยพิเศษ⁶⁴

1.การใช้รถซึ่งไม่มีที่คลุม โดยที่มีการตกลงกันอย่างชัดเจน และได้ระบุไว้ในใบตราส่ง

2.การปราศจากการบรรจุหีบห่อ หรือสภาพหีบห่อบกพร่อง หากของนั้นจะเสื่อมสภาพหรือเสียหายได้ง่าย ถ้าไม่ได้บรรจุหรือบรรจุอย่างไม่เหมาะสม

3.การยกขน การบรรจุหีบห่อ การจัดเรียง หรือการขนถ่ายซึ่งได้กระทำโดยผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลผู้กระทำการในนามของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

4.สภาพตามธรรมชาติแห่งของบางชนิดซึ่งง่ายต่อการสูญหายสิ้นเชิงหรือบางส่วน หรือต่อการเสียหาย โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เป็นผลมาจากการแตก เป็นสนิม เน่าเปื่อย แห้ง รั่ว เสียเปล่าตามธรรมชาติ หรือการกระทำของปลวกหรือแมลง

5.เครื่องหมาย หรือหมายเลขบนหีบห่อมีอยู่ไม่เพียงพอ

6.การรับขนปลูสดัว

จากเหตุยกเว้นความรับผิดชอบดังกล่าวอนุสัญญานั้น จะเห็นได้ว่า เหตุยกเว้นความรับผิดชอบกรณีทั่วไป จะมีลักษณะที่ใกล้เคียงกับเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยเหตุยกเว้นความรับผิดชอบ “การกระทำโดยมิชอบหรือประมาทเลินเล่อของผู้เรียกร้องเอง” และกรณี “คำสั่งของผู้เรียกร้องนอกเหนือไปจากผลแห่งการกระทำโดยมิชอบหรือความประมาทเลินเล่อในส่วนของผู้ขนส่ง” เทียบเคียงได้กับกรณี “ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง” สำหรับเหตุยกเว้นความรับผิดชอบ “สภาพแห่งของนั่นเอง” ก็เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบที่ตรงกับบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ส่วนเหตุยกเว้นความรับผิดชอบ “สถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นได้” ก็มีลักษณะที่ใกล้เคียงกับ “เหตุสุดวิสัย” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แม้จะไม่ใช่เรื่องเดียวกันก็ตาม ดังที่ได้กล่าวไปแล้วในบทที่สองข้างต้น⁶⁵ กรณีจึงอาจกล่าวได้ว่า เหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบซึ่งมีหลักการเดียวกันกับเหตุยกเว้นความรับผิดชอบกรณีทั่วไปตามอนุสัญญาซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะอันใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

⁶⁴ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.7.4.2

⁶⁵ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.7.4.1 ข้อย่อยที่ 4

นอกจากนั้น โดยหลักแล้ว เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง ควรเป็นเหตุที่ไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งเป็นสำคัญ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วก็เห็นว่า เหตุยกเว้นความรับผิดทั่วไปตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้น ก็มีใช้เหตุอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ขนส่งหรือจากเหตุอันอาจจะโทษผู้ขนส่งได้แต่อย่างใด เช่นเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

อย่างไรก็ตาม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ในกรณีที่ความสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักของไม่ได้เกิดขึ้นจากเหตุสุดวิสัย แต่เกิดขึ้นจากเหตุซึ่งไม่ได้อยู่ในความควบคุมของผู้ขนส่งที่จะป้องกันหรือระมัดระวังไม่ให้เกิดขึ้นได้ โดยไม่ใช่ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งเลย และมีผลให้การชำระหนี้กลายเป็นพ้นวิสัย แต่ผู้ขนส่งก็ไม่อาจจะหลุดพ้นจากความรับผิดได้นั้น⁶⁶ จะเห็นได้ว่า กรณีดังกล่าวนี้ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่ง ซึ่งกรณีนี้ เหตุยกเว้นความรับผิดตามอนุสัญญากรณี “สถานการณ์ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถหลีกเลี่ยงและไม่สามารถป้องกันผลที่เกิดขึ้นนั้นได้” ก็มีหลักการใกล้เคียงกันกับเหตุที่ไม่ได้อยู่ในความควบคุมของผู้ขนส่งที่จะป้องกันหรือระมัดระวังไม่ให้เกิดขึ้นได้ ซึ่งน่าจะถือเป็นหลักการหนึ่งที่ช่วยคุ้มครองผู้ขนส่งให้ได้รับความเป็นธรรมมากขึ้นกว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ส่วนเหตุยกเว้นความรับผิดกรณีความเสี่ยงภัยพิเศษนั้น เมื่อพิจารณาแล้ว ก็อาจกล่าวได้ว่า เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดจากความสูญหายหรือเสียหายแห่งของที่เกิดขึ้นจากความเสี่ยงต่อความสูญหายหรือเสียหายแห่งของที่เพิ่มมากขึ้นเป็นพิเศษจากการรับขนของทางถนนภายใต้สถานการณ์ต่างๆ ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 17 วรรคสี่ อนุสัญญาจึงได้กำหนดให้สิทธิในการอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดดังกล่าวแก่ผู้ขนส่ง เนื่องจากในสถานการณ์เช่นนั้น ของที่รับขนย่อมมีความเสี่ยงต่อการสูญหาย หรือเสียหายสูงกว่าปกติ ซึ่งน่าจะถือเป็นหลักการที่ทำให้ผู้ขนส่งได้รับความเป็นธรรมมากขึ้นจากเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีดังกล่าว

สำหรับเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่า ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) โดยนอกจากผู้ขนส่งจะมีหน้าที่ขนส่งของจากที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทางแล้ว ผู้ขนส่งยังจะต้องรับประกันต่อความสูญหายหรือเสียหายใดๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นแก่ของ รวมทั้งจะต้องส่งมอบของที่ขนส่งโดยไม่ชักช้าอีกด้วย ซึ่งเหตุยกเว้นความรับผิดโดยข้อกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและ

⁶⁶ สุณีย์ ปิงสุทธีวงศ์, “การยกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล: การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533), หน้า 107.

พาณิชย์มาตรา 616 นั้นจำกัดอยู่เพียงสามเหตุ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงระบบกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งส่วนใหญ่ ก็พบว่ามักจะแยกกฎหมายขนส่งภายในประเทศและระหว่างประเทศออกจากกัน เหตุผลหลักอยู่ที่นโยบายของรัฐ (Public Policy) ที่แตกต่างกัน ในการขนส่งภายในประเทศกฎเกณฑ์ต่างๆ จะมีความเคร่งครัด เนื่องจากรัฐมุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ใช้บริการ การกำหนดความรับผิดที่หลุดพ้นได้ยากก็เพื่อให้ผู้ขนส่งใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติการ ส่วนการขนส่งระหว่างประเทศ มีความเกี่ยวข้องกับต่างประเทศและต้องอาศัยการลงทุนในธุรกิจมาก ในกรณีนี้รัฐมักจะคำนึงถึงการให้ความคุ้มครองผู้ใช้บริการน้อยลง และพยายามสร้างหลักเกณฑ์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลในประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนผู้ประกอบการธุรกิจให้สามารถแข่งขันกับต่างชาติได้⁶⁷

เมื่อนโยบายของรัฐเกี่ยวกับการขนส่งภายในประเทศมุ่งให้ความคุ้มครองแก่ผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ ส่วนการขนส่งระหว่างประเทศจะพยายามสร้างหลักเกณฑ์ที่จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้ขนส่งภายในประเทศมากขึ้น นอกจากนั้น สภาพการขนส่งระหว่างประเทศย่อมใช้เส้นทางและระยะเวลาอันยาวนานกว่าการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งก็ส่งผลทำให้ของต้องมีความเสี่ยงต่อความสูญหายหรือเสียหายมากขึ้น ทั้งในแง่ระยะเวลาและจำนวนความเสี่ยงภัย กฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับกับการรับขนของภายในประเทศ อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้บังคับกับการรับขนของระหว่างประเทศด้วย ซึ่งข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้น การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดเหตุยกเว้นการรับผิดโดยข้อกฎหมายไว้สามเหตุ และการยกเว้นความรับผิดโดยข้อสัญญาได้ก่อให้เกิดปัญหาแก่ผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจากสามารถยกเว้นความรับผิดได้เพียงสามประการเท่านั้น ทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดได้ยากมาก ส่วนการยกเว้นความรับผิดโดยข้อสัญญา ก็เกิดปัญหาในแง่ที่ว่า ผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ให้สิ้นข้อสงสัยได้ว่า ผู้ส่งได้ตกลงยินยอมผูกพันกับข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง เนื่องจากกระบวนกรวินิจฉัยของศาลนั้น ศาลจะพิจารณาว่าผู้ส่งได้ตกลงยอมผูกพันด้วย “อย่างชัดแจ้ง” หรือไม่ ซึ่งต้องปรากฏข้อเท็จจริงชัดแจ้งจริงๆ ว่าผู้ส่งตกลงยอมผูกพันกับข้อความดังกล่าว ผู้ขนส่งจึงจะหลุดพ้นจากความรับผิด โดยเท่าที่ปรากฏคำพิพากษาศาลฎีกาที่ได้วินิจฉัยในเรื่องนี้ ก็มักจะตัดสินว่า ไม่ปรากฏข้อเท็จจริงอย่างชัดแจ้งว่า ผู้ส่งได้ตกลงด้วยกับข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้น ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ ดังนั้น ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้กฎหมายไทยจึงเป็นความรับผิดที่ค่อนข้างสูงและเป็นภาระที่ตกหนักแก่ผู้ขนส่ง อันส่งผลเป็น

⁶⁷ จุฬา สุขมานพ, “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ,” *บทบัญญัติ* เล่ม 52 ตอน 3 (กันยายน 2539) : 103.

อุปสรรคต่อการพัฒนาธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศและการค้าระหว่างประเทศให้เจริญก้าวหน้า เพื่อสามารถแข่งขันกับต่างประเทศด้วย

การกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งระหว่างประเทศให้มีความเหมาะสม กับนิติสัมพันธ์การรับขนของระหว่างประเทศจึงมีความสำคัญมาก เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ไม่มีความเหมาะสมในหลายๆ ประการดังที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งแนวทางในการแก้ไข ปัญหาประการหนึ่ง ก็คือ การกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้เพิ่มมากขึ้นกว่าที่บัญญัติ ไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

3.6.5 การจำกัดความรับผิด

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัด ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งโดยข้อยกกฎหมายไว้ในมาตราใด จะปรากฏก็แต่เพียงผู้ขนส่งอาจจะมีส่วน ีจำกัดความรับผิดชอบของตนได้โดยข้อยุติญา ซึ่งกรณีดังกล่าวได้บัญญัติอยู่ในมาตรา 625 ซึ่งกำหนดว่า “ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยก เว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดง ความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นนั้น”

จากบทบัญญัติดังกล่าวนี้ อาจกล่าวได้ว่า ผู้ขนส่งอาจจะจำกัดความรับผิดชอบของตน ได้⁶⁸ หากผู้ส่งได้แสดงเจตนายินยอมอย่างชัดแจ้งให้ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งหาก ปรากฏว่าผู้ส่งได้ตกลงด้วยอย่างชัดแจ้งกับการจำกัดความรับผิดนั้น กรณีจะมีผลให้ข้อความนี้ไม่ตก เป็นโมฆะและสามารถใช้อย่างบังคับได้

นอกจากบทบัญญัติมาตรา 625 ดังกล่าวข้างต้น ในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้านั้น หากผู้ขนส่งต้องรับผิดเนื่องจากไม่สามารถยกเว้นความรับผิดได้ ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าสิน ไหมทดแทนเป็นจำนวนเท่ากับความเสียหายแท้จริงที่เกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ในเรื่องนี้ ประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 621 ได้กำหนดว่า “ค่าสินไหมทดแทนในการส่งมอบของชักช้านั้น ท่านห้ามมิให้คิดเกินกว่าจำนวนเช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายสิ้นเชิง”

⁶⁸ เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติถึงการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง โดยข้อยุติญาเป็นอย่างเดียวกับการยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ผู้เขียนจึง ไม่ขอกล่าวซ้ำ โปรดดูรายละเอียดดังกล่าวในหัวข้อ 3.6.4

จากบทบัญญัติข้างต้น กรณีอาจกล่าวได้ว่า มาตรา 621 เป็นบทบัญญัติที่กำหนดจำนวนค่าสินไหมทดแทนสูงสุดที่ผู้ขนส่งอาจจะต้องชดใช้ให้แก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ซึ่งความเสียหายจากการส่งมอบของซักซ่าไม่ว่าจะเป็นความเสียหายทางวัตถุหรือความเสียหายทางเศรษฐกิจ ในบางกรณีอาจมีความเสียหายมากจนประเมินราคามีได้ กฎหมายจึงตัดปัญหาโดยจำกัดความรับผิดมิให้มีการเรียกร้องค่าเสียหายจนเกินขอบเขต โดยกำหนดให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินไปกว่าการชดใช้ในกรณีของสูญหายทั้งหมด ทำให้ในกรณีดังกล่าวผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดเกินกว่าจะพึงคาดหมายได้ โดยจะรับผิดไม่เกินไปกว่าราคาของทั้งหมด

เมื่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้มีบทบัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดโดยข้อกฎหมาย ส่วนการจำกัดความรับผิดโดยข้อสัญญานั้น แม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะให้เสรีภาพอย่างเต็มที่แก่ผู้ขนส่งและผู้ส่งที่จะแสดงเจตนายินยอมให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดของตนได้ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติ ศาลจะวินิจฉัยมาตรา 625 อย่างเคร่งครัด หากไม่ปรากฏว่ามีการตกลงโดยชัดแจ้ง กล่าวคือ ไม่ปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้ส่งรู้เงื่อนไขในใบตราส่ง เข้าใจความหมาย และลงลายมือชื่อเป็นการแสดงเจตนายอมผูกพันตนด้วย ศาลก็จะปฏิเสธการจำกัดความรับผิดนั้น โดยวินิจฉัยว่าข้อความดังกล่าวตกเป็นโมฆะตามมาตรา 625 และเท่าที่ปรากฏตัวอย่างตามคำพิพากษาศาลฎีกา⁶⁹ ก็พบว่า ศาลมักจะไมยอมรับบังคับให้ เนื่องจากผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ให้ศาลเห็นถึงความตกลงด้วยชัดแจ้งระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่ง ทำให้ในทางปฏิบัติ ผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยต้องตกอยู่ในฐานะที่เป็นฝ่ายต้องเสียเปรียบเป็นอย่างมาก

เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่ามีบทบัญญัติที่ให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดแก่ผู้ขนส่ง⁷⁰ ในกรณีความสูญหายหรือเสียหายแห่งของ ตามมาตรา 23 วรรคสาม ซึ่งให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดไว้ไม่เกิน 8.33 SDR ต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม ส่วนกรณีของถูกส่งมอบซักซ่า ตามมาตรา 23 วรรคห้า ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดในความเสียหายจากการส่งมอบซักซ่า นั้นไว้ไม่เกินกว่าค่าธรรมเนียมการขนส่ง

ในภาพรวมแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าหลักการที่ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดโดยข้อกฎหมายดังกล่าว นั้น จะก่อให้เกิดประโยชน์ดังต่อไปนี้

⁶⁹ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 3.6.4

⁷⁰ โปรดดูรายละเอียดในหัวข้อ 2.7.5

1. ในแง่นโยบายของรัฐ (Public policy) ธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศจะมีความเกี่ยวข้องกับต่างประเทศ และต้องอาศัยการลงทุนทางธุรกิจมาก รัฐจะคำนึงถึงการให้ความคุ้มครองผู้ใช้บริการน้อยลง ในขณะที่เดียวกันก็จะคุ้มครองผู้ขนส่งภายในประเทศมากขึ้น การบัญญัติให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดของตนย่อมจะตอบสนองนโยบายดังกล่าวได้เป็นอย่างดี

2. ความจำเป็นต้องยอมรับหลักเกณฑ์อันสอดคล้องกับทางปฏิบัติในทางการค้าและขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงกฎหมายว่าด้วยการขนส่งของระหว่างประเทศไม่ว่ารูปแบบการขนส่งใด เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (เฮกรูลส์) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (แฮมเบิร์กรูลส์) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (อนุสัญญาออร์ซอ) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (อนุสัญญามอนทรีออล) อนุสัญญาว่าด้วยสัญญารับขนของทางรถไฟระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 (COTIF) หรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 เป็นต้น กฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าวต่างก็มีบทบัญญัติที่ให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทั้งสิ้น การยอมรับหลักเกณฑ์ในทางระหว่างประเทศ โดยการบัญญัติให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดโดยขอกฎหมายแก่ผู้ขนส่งนั้น ย่อมเป็นส่วนหนึ่งในการพัฒนากฎหมายว่าด้วยการขนส่งระหว่างประเทศให้มีความสอดคล้องกับทางปฏิบัติในปัจจุบันของการขนส่งของระหว่างประเทศ และมีความทันสมัยทัดเทียมกับนานาอารยประเทศ

3. ผู้ขนส่งจะได้รับความคุ้มครองมากขึ้น เนื่องจากหากตนไม่ได้กระทำผิดหน้าที่จนถูกตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิด อย่างน้อยหากไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดได้ ก็ยังสามารถจำกัดความรับผิดของตนได้ตามจำนวนที่กฎหมายได้บัญญัติเอาไว้ และเมื่อผู้ขนส่งทราบถึงขอบเขตสูงสุดของความรับผิดที่ตนอาจจะต้องชดใช้ ก็จะทำให้ค่าระวางพาหนะลดลงมา เนื่องจากผู้ขนส่งไม่ต้องเสี่ยงภัยในความเสียหายเต็มมูลค่าเพราะสามารถจำกัดความรับผิดได้ และจะทำให้ต้นทุนในการผลิตลดลงตามมาด้วย

4. ในแง่ของตัวผู้ส่งเองนั้น ในทางธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ ผู้ส่งมักจะทำประกันภัยของที่ขนส่งไว้อยู่แล้ว ซึ่งหากปรากฏว่าของนั้นได้สูญหายหรือเสียหาย และผู้ขนส่งมีสิทธิในการจำกัดความรับผิดก็ตาม ผู้ส่งก็ย่อมที่จะได้รับชดใช้ในความเสียหายที่ตนได้รับจากความสูญหาย หรือเสียหายแห่งของดังกล่าวจากผู้รับประกันภัย การมีบทบัญญัติที่ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดจึงไม่ส่งผลกระทบต่อตัวผู้ส่งเท่าใดนัก

5. การประกันภัย เป็นองค์ประกอบสำคัญอันหนึ่งในธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ โดยจะช่วยแบ่งเบาภาระความเสี่ยงของผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการประกันภัยจำเป็นต้องมีการกำหนดวงเงินความเสี่ยงที่ชัดเจน การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง จึงเป็นสิ่งจำเป็นที่จะทำให้ทราบถึงความเสี่ยงของผู้ขนส่งที่คำนวณเป็นตัวเงินได้ และมีขอบเขตจำกัดอันจะมีผลทำให้เบี้ยประกันภัยไม่สูงจนเกินไป นอกจากนี้ยังเป็นการกำหนดค่าระวางของผู้ขนส่งซึ่งเป็นภาระแก่ผู้ส่งสินค้า⁷¹

3.6.6 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

3.6.6.1 ฐานในการคำนวณค่าสินไหมทดแทน

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ไม่ได้กำหนดถึงฐานในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนไว้แต่อย่างใด ในขณะที่อนุสัญญาได้กำหนดถึงกรณีที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไว้ว่า ฐานในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนนั้นจะคิดจากราคาแห่งของ ณ สถานที่และเวลาที่ได้มีการรับขนของ โดยราคาดังกล่าวจะกำหนดจากราคาแลกเปลี่ยนโภคภัณฑ์ ถ้าไม่มีราคาดังกล่าวก็กำหนดจากราคาท้องตลาดปัจจุบัน หรือถ้าไม่มีราคาทั้งสองก็ให้คิดจากราคาปกติแห่งของในชนิดและคุณภาพเดียวกัน ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้ว เห็นว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับฐานในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนจะช่วยให้การคำนวณค่าสินไหมทดแทนที่ต้องชำระมีความชัดเจน เนื่องจากอาจมีปัญหาได้ว่า จะคำนวณค่าสินไหมทดแทนโดยถือเอาราคาใดระหว่างราคาแห่งของ ณ ต้นทางหรือราคา ณ ปลายทาง ซึ่งปัญหานี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้มีบทบัญญัติที่ให้คำตอบในเรื่องนี้อย่างชัดเจน ในขณะที่อนุสัญญาได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจน การที่อนุสัญญาได้กำหนดให้คำนวณค่าสินไหมทดแทน โดยคิดจากราคาแห่งของ ณ สถานที่และเวลาที่ได้มีการรับขนของ จึงถือเป็นการป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้น การกำหนดฐานในการคำนวณค่าสินไหมทดแทนตามอนุสัญญา ช่วยลดปัญหาในการตีความดังกล่าวได้ และช่วยให้การคำนวณค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องชำระมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น

⁷¹ สุณีย์ ปิงสุทธีวงศ์, “การยกเว้นและจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล: การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533), หน้า 115.

3.6.6.2 การตกลงให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติม

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น ก็ไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติที่กำหนดให้มีการตกลงให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมไว้เป็นการเฉพาะ ทั้งนี้ ก็อาจจะเนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดโดยข้อกฎหมายเอาไว้ ยิ่งไปกว่านั้น ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อาจจะกระทำได้โดยการตกลงกันอย่างชัดแจ้งระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่งเท่านั้น การตกลงให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมก็จะรวมอยู่ในการตกลงจำกัดความรับผิด โดยหากต้องการให้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงใด ก็อาจจะทำไปในการตกลงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งนั่นเอง

เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่า กรณีอาจจะมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามที่ได้ตกลงกันในสองกรณี ได้แก่

1. ผู้ส่งได้แสดงราคาแห่งของเกินจำนวนจำกัดความรับผิดไว้ในใบตราส่ง
2. ผู้ส่งได้กำหนดจำนวนส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีที่ได้มีการแสดงราคาแห่งของหรือกำหนดจำนวนส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบไว้ก็อาจจะมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมได้โดยการตกลงกันให้แสดงราคาแห่งของหรือกำหนดจำนวนส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบนั้น และจะต้องระบุการแสดงราคาแห่งของหรือกำหนดจำนวนส่วนได้เสียพิเศษในการส่งมอบนั้นไว้ในใบตราส่งด้วย

เมื่อพิจารณาแล้ว เห็นว่า บทบัญญัติของอนุสัญญาเกี่ยวกับการตกลงให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมดังกล่าวนี้ เป็นหลักการที่เปิดโอกาสให้ผู้ส่งและผู้ขนส่งทำความตกลงกันเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมไว้ โดยผู้ส่งก็จะสามารถได้รับค่าสินไหมทดแทนมากกว่าจำนวนที่ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดได้ ซึ่งหากผู้ส่งไม่ได้ทำประกันภัยของนั้นไว้ ก็อาจจะเลือกใช้วิธีการตกลงให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมตามวิธีการดังกล่าวที่กำหนดไว้ก็ได้ ส่วนผู้ขนส่งก็สามารถพิจารณาถึงผลได้เสียที่ตนจะได้รับ หากพิจารณาแล้วเห็นว่า ตนอาจจะต้องเสียประโยชน์มากกว่า ก็อาจจะไม่ยินยอมทำความตกลงก็ได้ แต่หากเห็นว่าตนจะได้รับประโยชน์จากค่าระวางที่เพิ่มขึ้น ก็สามารถเลือกที่จะตกลงก็ได้ ดังนั้น การตกลงชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพิ่มเติมโดยข้อสัญญาดังที่กล่าวมาข้างต้นนี้น่าจะถือเป็นหลักการหนึ่งที่เป็นประโยชน์แก่ทั้งผู้ส่งและผู้ขนส่ง

3.6.6.3 ดอกเบี้ยและการเทียบค่าเงินตามอัตราแลกเปลี่ยน

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ไม่ได้กำหนดถึงการให้สิทธิในการเรียกดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นการเฉพาะ กรณีจะปรากฏก็แต่เฉพาะการเรียกดอกเบี้ยตามหลักทั่วไปในเรื่องหนี้ มาตรา 224⁷² เท่านั้น โดยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนถือเป็นหนี้เงินประเภทหนึ่ง ซึ่งอาจจะคิดดอกเบี้ยในระหว่างเวลาผิดนัดได้ร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี

ส่วนบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้น มีบทบัญญัติเฉพาะที่กำหนดให้ผู้เรียกร้องมีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนได้ โดยดอกเบี้ยดังกล่าวจะคิดในอัตราร้อยละห้าต่อปี นับแต่วันที่ได้มีการส่งหนังสือเรียกร้องไปยังผู้ขนส่ง หรือถ้าไม่มีการส่งหนังสือเรียกร้องก็นับแต่วันฟ้องคดี

เมื่อพิจารณาแล้ว เห็นว่า โดยหลักแล้ว หากไม่ได้มีการกำหนดให้เรียกดอกเบี้ยไว้เป็นอย่างอื่นแตกต่างจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กรณีก็ต้องเรียกดอกเบี้ยตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่หากต้องการกำหนดให้มีการเรียกดอกเบี้ยเป็นอย่างอื่น ก็ต้องกำหนดไว้โดยบทบัญญัติเฉพาะ ซึ่งก็สามารถพิจารณาแนวทางตามหลักการในเรื่องนี้ได้ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา โดยแนวทางในเรื่องนี้นั้น จะต้องพิจารณาถึงความสอดคล้องกับบทบัญญัติอื่นๆ ในอนุสัญญาด้วย เนื่องจากหลักการในเรื่องนี้ของอนุสัญญามีความเกี่ยวข้องกับบทบัญญัติอื่นๆ ด้วย

ส่วนการเทียบค่าเงินตามอัตราแลกเปลี่ยนนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ไม่ได้มีการบัญญัติไว้ ในขณะที่ตามอนุสัญญานั้นได้บัญญัติไว้ เนื่องจากนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นอาจจะมีกรณีที่ฟ้องคดีและมีการตัดสินคดีในศาลของประเทศที่แตกต่างกันและมีสกุลเงินที่ต่างกันก็ได้ กรณีจึงกำหนดให้มีการเทียบค่าเงินตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ใช้ในวันและสถานที่ชำระค่าสินไหมทดแทน เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการตีความว่า การชดใช้ค่าสิน

⁷² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 224 บัญญัติว่า “หนี้เงินนั้น ท่านให้คิดดอกเบี้ยในระหว่างเวลาผิดนัดร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ถ้าเจ้าหนี้อาจจะเรียกดอกเบี้ยได้สูงกว่านั้น โดยอาศัยเหตุอย่างอื่นอันชอบด้วยกฎหมาย ก็ให้คงส่งดอกเบี้ยต่อไปตามนั้น

ท่านห้ามมิให้คิดดอกเบี้ยซ้อนดอกเบี้ยในระหว่างผิดนัด

การพิสูจน์ค่าเสียหายอย่างอื่นนอกเวลานั้น ท่านอนุญาตให้พิสูจน์ได้”

ใหม่ทดแทนจะชดใช้กันในอัตราใด ในเรื่องนี้ เห็นว่าบทบัญญัติดังกล่าวมีประโยชน์ในการป้องกันมิให้เกิดปัญหาในการตีความว่าจะคิดค่าสินไหมทดแทนตามอัตราแลกเปลี่ยน ณ วันและสถานที่ใด

3.6.7 การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา

ในเรื่องนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้ แต่เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่าอนุสัญญาได้กำหนดถึง “การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา” เอาไว้ โดยให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา เพื่อยกเว้นความรับผิดหรือใช้กำหนดหรือจำกัดค่าสินไหมทดแทนที่ต้องชำระได้ ทั้งนี้ บทบัญญัติเกี่ยวกับ “การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา” มีเจตนารมณ์เพื่อให้ความคุ้มครองผู้ขนส่ง เนื่องจากผู้เสียหายอาจจะเห็นว่าถ้าใช้สิทธิเรียกร้องในทางละเมิดได้ ก็จะเป็นการหลีกเลี่ยงไม่ให้ผู้ขนส่งอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้⁷³ การกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับ “การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา” จึงเป็นการกำหนดให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิด หรือจำกัดความรับผิดได้ แม้จะเป็นการเรียกร้องในฐานะอื่นนอกเหนือจากมูลสัญญา

เมื่อพิจารณาถึงเหตุผลดังกล่าวแล้ว ก็เห็นว่า การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติหลักการดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน อาจทำให้เกิดปัญหาในการตีความตามมาได้ นอกจากนั้น ยังทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถทราบได้ว่า หากโจทก์ได้มาฟ้องเรียกร้องในมูลอื่นนอกเหนือจากมูลสัญญาแล้ว ตนยังสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้หรือไม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการประกอบธุรกิจการขนส่ง รวมทั้ง ยังเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงหลักการของบทบัญญัติเกี่ยวกับ “การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา” ตามอนุสัญญานั้น เป็นการป้องกันการเอาเปรียบของผู้เรียกร้อง ซึ่งหลีกเลี่ยงไม่ฟ้องคดีตามมูลสัญญา โดยบทบัญญัติดังกล่าวจะเป็นการให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิด ซึ่งจะก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้ขนส่งที่จะได้รับความคุ้มครองตามสัญญาฉบับ

⁷³ ไพทิจิต เอกจริยกร และนิรัตน์ พุคาญจนานนท์, กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ (กรุงเทพฯ: บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2543) : 234.

นอกจากนั้น เพื่อพิจารณาถึง กฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (เฮกรุลส์) อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (แฮมเบิร์กฮูลส์) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (อนุสัญญามอนทรีออล) หรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ก็ได้มีบทบัญญัติซึ่งกำหนดหลักการเกี่ยวกับ “การเรียกร้องนอกเหนือจากมูลสัญญา” ไว้ทำนองเดียวกับอนุสัญญาเช่นเดียวกัน ดังนั้น หลักการดังกล่าวจึงอาจถือเป็นหลักสากลที่กฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศจะต้องมีบทบัญญัติในเรื่องนี้

3.6.8 เหตุคัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือผลลัการะการพิสูจน์

ในบางคราวผู้ขนส่งอาจจะกระทำการบางอย่างเป็นเหตุให้ตนไม่สมควรได้รับสิทธิหรือประโยชน์ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือผลลัการะการพิสูจน์ ผู้ขนส่งก็ไม่ควรได้รับสิทธิหรือประโยชน์ดังกล่าวอีกต่อไป ซึ่งเมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติที่กำหนดถึงการตัดสิทธิหรือประโยชน์ดังกล่าวแต่อย่างใด

ในขณะเดียวกัน เมื่อพิจารณาบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่าอนุสัญญาได้กำหนดให้ “การจงใจกระทำโดยมิชอบ” (wilful misconduct) หรือ “การกระทำผิดซึ่งตามกฎหมายของศาลหรือองค์การชี้ขาดคดีถือเสมือนเป็นการจงใจกระทำโดยมิชอบ” เป็นเหตุคัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือผลลัการะการพิสูจน์ของผู้ขนส่ง นอกจากนี้ ในกรณีที่การจงใจกระทำโดยมิชอบ หรือการกระทำผิดนั้นเกิดจากการกระทำของตัวแทนหรือลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งได้ใช้บริการในการรับขน หากบุคคลดังกล่าวได้กระทำไปในทางที่จ้าง ก็เป็นเหตุคัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือผลลัการะการพิสูจน์ของผู้ขนส่งเช่นกัน

เมื่อพิจารณาแล้ว ผู้เขียนเห็นว่า หลักการเกี่ยวกับการตัดสิทธิในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือผลลัการะการพิสูจน์ดังกล่าวนี้ น่าจะเป็นประโยชน์โดยสร้างความเป็นธรรมแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เนื่องจากกรณีที่ปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้ขนส่งได้จงใจกระทำผิดอันเป็นเหตุให้ของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำ นอกจากจะถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำผิดหน้าที่ที่ต้องรับประกันต่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำซึ่งผู้มีวิชาชีพเช่นผู้ขนส่งจะพึงกระทำแล้ว กรณียังกลับกลายเป็นผู้ขนส่งนั้นได้กระทำให้ของเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำ

เสียเอง กรณีจึงควรตัดสิทธิไม่ให้ผู้ขนส่งได้รับสิทธิหรือประโยชน์บางประการตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ทั้งนี้ เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง

นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาจากกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของรูปแบบต่างๆ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 หรืออนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (อนุสัญญากรุงวอร์ซอ) หรืออนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (อนุสัญญากรุงมอนทรีออล) เป็นต้น แล้ว ก็ปรากฏว่ากฎหมายดังกล่าวต่างก็มีบทบัญญัติในการตัดสิทธิหรือประโยชน์ในทำนองดังกล่าวทั้งสิ้น ดังนั้น ถือเป็นหลักสากลในทางระหว่างประเทศที่จะต้องมีการบัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ

ปัญหาต่อไปที่ต้องพิจารณา คือ การบัญญัติตัดสิทธิไม่ให้ผู้ขนส่งได้รับสิทธิหรือประโยชน์บางประการดังกล่าวนั้น กรณีควรจะตัดสิทธิหรือประโยชน์ใดบ้าง ในเรื่องนี้ ผู้เขียนเห็นว่ากรณี “การยกเว้นความรับผิด” นั้น การที่กฎหมายได้กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถยกเว้นความรับผิดได้ โดยพื้นฐานความคิดแล้ว ก็เนื่องจากความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเกิดขึ้นจากเหตุอันไม่อาจจะโทษตัวลูกหนี้ได้ ซึ่งหากปรากฏว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเป็นผลมาจาก “การจงใจกระทำโดยมิชอบ” ของผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งก็ว่าจะไม่สามารถยกเว้นความรับผิดได้ในตัวเองอยู่แล้ว นอกจากนั้นแล้ว เมื่อพิจารณาจากกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 หรืออนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (อนุสัญญากรุงวอร์ซอ) หรืออนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (อนุสัญญากรุงมอนทรีออล) ก็ไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติตัดสิทธิผู้ขนส่งในการอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดแต่อย่างใด กรณีจึงอาจจะไม่ต้องกำหนดให้ตัดสิทธิหรือประโยชน์ในการยกเว้นความรับผิดก็ได้

ส่วน “การจำกัดความรับผิด” ของผู้ขนส่งนั้น เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างเหตุเพื่อยกเว้นความรับผิดได้แล้ว จึงต้องมาพิจารณาว่าตนจะสามารถจำกัดความรับผิดได้หรือไม่ ซึ่งเมื่อปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้ขนส่งจงใจกระทำโดยมิชอบอันเป็นเหตุให้ของที่รับขนสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ กฎหมายก็ไม่ควรให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิด ทั้งนี้ กรณีน่าจะแตกต่างจากหลักการเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดดังที่ได้กล่าวมาแล้ว นอกจากนี้ เมื่อได้พิจารณาจาก

กฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 หรืออนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (อนุสัญญากรุงวอร์ซอ) หรืออนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1999 (อนุสัญญากรุงมอนทรีออล) ก็ปรากฏว่า บทบัญญัติในเรื่องนี้จะกำหนดเพียงว่าผู้ขนส่งนั้นจะไม่มีสิทธิใน “การจำกัดความรับผิด” เท่านั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า การตัดสิทธิผู้ขนส่งในการจำกัดความรับผิดนั้นเป็นที่ยอมรับกันในทางระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ในหลักการแล้ว บทบัญญัติเกี่ยวกับการตัดสิทธิหรือประโยชน์บางประการของผู้ขนส่งนั้นถือเป็นหลักการที่เป็นประโยชน์และน่าจะเป็นหลักสากลในทางระหว่างประเทศที่จะต้องมีการบัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ

3.7 การรับขนหลายคนหลายทอด

ในบางคราว การรับขนของจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง อาจจะมีผู้ขนส่งหลายคนเข้ามาดำเนินการรับขนเป็นทอด ๆ ไปจนกว่าจะไปถึงยังจุดหมายปลายทาง ซึ่งปัญหาอาจเกิดขึ้นได้ว่า หากเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบของชกซ้ำ ผู้ขนส่งคนใดจะต้องรับผิด และเป็นการยากที่จะพิสูจน์ว่าความสูญหาย เสียหายแห่งของนั้นเกิดขึ้นในระหว่างการครอบครองของผู้ขนส่งคนใด

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงได้กำหนดให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นต้องรับผิดร่วมกันในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้น โดยปรากฏในบทบัญญัติมาตรา 618 ซึ่งกำหนดว่า “ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดร่วมกันในการสูญหาย บุกสลาย หรือส่งชกซ้ำ”

ปัญหาในการพิจารณาว่า อย่างไรจึงจะเป็นการรับขนหลายคนหลายทอดตาม มาตรา 618 นี้ เป็นปัญหาที่ต้องพิจารณาข้อเท็จจริงเป็นเรื่อง ๆ ไป ซึ่งในเรื่องนี้ ขอยกตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับหนึ่ง ได้แก่ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531 (ประชุมใหญ่) ซึ่งตัดสินว่า “การที่จำเลยที่ 1 รับจ้างขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปยังซานโจอัน ประเทศปีวโตริกโก้ โดยจำเลยที่ 1 จัดหารถบรรทุกไปขนสินค้าจากโรงงานของผู้ว่าจ้างไปยังสนามบินกรุงเทพ แล้วว่าจ้างจำเลยที่ 2 ขนส่งสินค้านั้นทางอากาศต่อไปยังอีกทอดหนึ่ง เพื่อส่งมอบแก่บริษัทควนแอนด์นาเกล จำกัด เมืองนิวยอร์ก และบริษัทควนแอนด์นาเกล จำกัด รับสินค้าและดำเนินการให้บริษัทอเมริกันแอร์ไลน์ จำกัด ขนส่งต่อไปยังจุดหมายปลายทาง ดังนี้ ถือเป็นการขนส่งหลายคนหลายทอด เมื่อสินค้า

สูญหายไปในการขนส่งช่วงสุดท้าย จำเลยที่ 2 ต้องร่วมรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายด้วย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618”

โดยคำพิพากษาศาลฎีกาฉบับนี้ ศาลฎีกาจารย์จัดติ ดิงศภักดิ์ ได้แสดงความเห็นเกี่ยวกับการปรับใช้มาตรา 618 ไว้ด้วย ดังต่อไปนี้

“การรับขนของทางไกลย่อมเป็นธรรมดาที่มีการรับช่วงกันรับขนเป็นทอด ๆ แทนที่ผู้ขนส่งคนเดียวจะทำด้วยตนเองตลอดสาย ผู้ส่งของไม่รู้ว่าใครจะมาทำหน้าที่ในช่วงต่าง ๆ นั้น ต่อจากคนแรกที่รับของไปเป็นผู้สัญญากับตนโดยตรง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้ส่งก็ไม่รู้ว่าความเสียหายนั้นเกิดในช่วงใด ไม่รู้ว่าจะไปเอาผิดกับผู้ขนส่งคนใดโดยเฉพาะ โดยเฉพาะเหตุนี้จึงมีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 617, 618 บัญญัติไว้ในเรื่องเช่นนี้ มาตรา 617 เป็นเรื่องผู้ขนส่งคนแรก หรือคนใดคนหนึ่งต้องรับผิดชอบในการกระทำของผู้ขนส่งที่ตนมอบของให้ขนในช่วงต่อไป ซึ่งก็เป็นหลักทั่วไปในการชำระหนี้ตามมาตรา 220 ซึ่งลูกหนี้ต้องรับผิดชอบในความผิดของตัวแทนและของบุคคลที่ตนใช้ในการชำระหนี้ ฉะนั้นกรณีผู้ขนส่งคนแรกมอบให้ผู้ขนส่งคนต่อ ๆ ไปขนของผู้ขนส่งคนแรกจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงต่อ ๆ ไปนั้นด้วย แต่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนแรกนี้เป็นเรื่องของผู้ส่งฟ้องเรียกร้องค่าเสียหายได้จากผู้ขนส่งคนแรกเท่านั้น ผู้ส่งจะฟ้องเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งช่วงต่อ ๆ ไปโดยตรงไม่ได้ เพราะคู่สัญญาคือผู้ส่งกับผู้ขนส่งคนแรกเท่านั้น สัญญาระหว่างผู้ขนส่งคนแรกกับผู้ส่งไม่ให้สิทธิแก่ผู้ส่งที่จะฟ้องผู้ผู้ขนส่งคนแรกมอบของให้ขนในช่วงต่อไปได้ แต่จะฟ้องตามสัญญาระหว่างตนกับผู้ขนส่งคนแรกเอาจากผู้ขนส่งคนแรกซึ่งเป็นลูกหนี้ของผู้ส่งเพราะเป็นผู้สัญญากับผู้ส่งเท่านั้น เหตุนี้จึงมีมาตรา 618 ขึ้นอีกบัญญัติให้ผู้ขนส่งทุกคนในการขนส่งของตั้งแต่จุดแรกจนถึงปลายทาง ต้องรับผิดชอบร่วมกันในความเสียหายที่เกิดขึ้นตลอดทาง

หลักของมาตรา 618 มีว่าต้องเป็นการขนส่งซึ่งเป็นของรายเดียวกันส่งหลายทอดติดต่อกันโดยผู้ขนส่งหลายคนตลอดตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง โดยผู้ส่งมิได้แยกทำสัญญากับผู้ขนส่งออกเป็นหลายทอดเสียเอง เพราะถ้าผู้ส่งแยกทำสัญญากับผู้ขนส่งหลายคนก็ไม่เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งในสัญญาอันหนึ่งจะต้องรับผิดชอบในสัญญาที่ผู้ส่งทำกับผู้ขนส่งคนอื่นเป็นหนี้คนละรายกัน คำที่ว่าผู้ขนส่งหลายทอดหลายคนแสดงว่าเป็นการรับขนติดต่อกันเป็นทอด ๆ จากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่งรับช่วงติดต่อกันตลอดตั้งแต่แรกจนถึงปลายทาง มิใช่ผู้ส่งเองทำสัญญาแยกกับผู้ขนส่งเป็นตอน ๆ ทั้งนี้ ไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าความเสียหายเกิดขึ้นในการขนส่งของช่วงไหน ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบร่วมกันตั้งแต่ตอนแรกถึงตอนสุดท้าย ส่วนในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนด้วยกันนั้นก็อาจรับช่วงสิทธิและได้เบียดกัน ได้ตามมาตรา 229 และมาตรา 296 รวมทั้งใช้สิทธิต่อผู้ส่งตามมาตรา 633 ได้ด้วย

เหตุผลที่กฎหมายบัญญัติดังนี้คงเป็นเพราะการขนส่งของทางไกลย่อมเป็นธรรมดาที่จะมีการรับช่วงกันเป็นทอด ๆ ผู้ส่งเข้าใจเช่นนี้ดี ในการเข้าทำสัญญาทั้งผู้ส่งก็คงไม่รู้ว่าความเสียหาย

หายเกิดขึ้นในช่วงไหน ผู้ขนส่งทั้งหลายที่เข้ารับช่วงขนของติดต่อกันไปเป็นทอด ๆ ก็ทราบถึงกรณีเช่นนี้ดี และเข้าทำสัญญาโดยรู้ถึงพฤติการณ์ที่เป็นธรรมดาเช่นนี้อยู่แล้ว ถ้าไม่มีบทบัญญัติดังนี้ การขนส่งทางไกลย่อมจะทำการเป็นปกติไม่ได้ เป็นเรื่องที่ถูกกฎหมายบัญญัติให้เป็นไปตามประเพณีปฏิบัติของผู้ประกอบธุรกิจนั่นเอง”⁷⁴

นอกจากนี้ มีผู้ให้ความเห็นว่า “การจะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดได้นั้นน่าจะเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญา ไปให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยผู้ขนส่งอื่นไม่ได้เข้ามาทำสัญญากับผู้ส่งด้วย แต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งแต่ละรายได้ทำไปทำสัญญากับผู้ส่งเอง และทำการขนส่งเฉพาะช่วงที่ตนเองเป็นผู้ขนส่ง เห็นว่าไม่ใช่เป็นการขนส่งหลายคนหลายทอดตามมาตรา 618 นี้”⁷⁵

จากความเห็นของนักวิชาการดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า การรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งทำสัญญาตกลงรับขนของรายเดียวกันกับผู้ส่งภายใต้สัญญาเดียว โดยมีผู้ขนส่งหลายคนดำเนินการรับขนตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ซึ่งผู้ขนส่งอื่นนั้นไม่ได้เข้ามาทำสัญญากับผู้ส่งด้วย

เมื่อกรณีเป็นการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดแล้ว หากปรากฏความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าแล้ว ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดเหล่านั้นต้องร่วมกันรับผิดชอบผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งอย่างลูกหนี้ร่วม โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าดังกล่าวจะเป็นผลมาจากการรับขนในทอดใด ซึ่งในแง่นี้ ต้องถือว่ามาตรา 618 ได้ให้ความเป็นธรรมแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เนื่องจากเป็นการยากที่จะพิสูจน์ให้ศาลเห็นได้ว่า ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้นเป็นผลมาจากการรับขนทอดใด ทำให้ไม่ทราบว่าจะเอาผิดกับผู้ขนส่งคนใดเป็นการเฉพาะด้วย

ส่วนในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดด้วยกันเองนั้น โดยหลักแล้วก็อาจรับช่วงสิทธิและไล่เบียดกันเองได้ โดยการที่ลูกหนี้ร่วมคนหนึ่งคนใดใช้หนี้เจ้าหนี้ไป เป็นมูลเพียงแต่ก่อให้เกิดสิทธิไล่เบียดเอาจากลูกหนี้ร่วมคนอื่นได้ในระหว่างกันเอง ซึ่งเป็นมูลก่อให้เกิดหนี้โดยผลบัญญัติแห่งกฎหมาย นอกจากนั้น ลูกหนี้ร่วมคนใดใช้หนี้ไปย่อมได้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ตาม

⁷⁴ จิตติ ดิงศภัทย์, หมายเหตุท้ายคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3514/2531 (กรุงเทพมหานคร: เนติบัณฑิตยสภา, 2531), หน้า 2246-2249.

⁷⁵ ไพทิจิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 225.

มาตรา 229 (3) ด้วย เป็นเหตุให้ลูกหนี้ร่วมผู้ใช้หนี้ได้ประกันและสิทธิทั้งหลายของเจ้าหนี้ตามที่
 มาตรา 226⁷⁶

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็ปรากฏว่า อนุสัญญาได้กำหนดเรื่องนี้ไว้เป็นหมวดหนึ่ง คือ หมวดที่ 6 “บทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด” ซึ่งเป็นการกำหนดถึงหลักเกณฑ์และผลทางกฎหมายในเรื่องการรับขนหลายคนหลายทอด และเมื่อพิจารณาแล้ว ในเบื้องต้น ก็เห็นว่า บทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนหลายคนหลายทอดตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้น มีหลักเกณฑ์และผลทางกฎหมายที่ค่อนข้างชัดเจน ทำให้ผู้สัญญาต้อนรับขน และบุคคลทั้งหลายที่เกี่ยวข้อง ได้ทราบถึงสิทธิ หน้าที่ระหว่างกันอย่างชัดเจนและผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดจะได้คาดการณ์ได้ว่า ตนควรเข้ามาปฏิบัติกรรับขนหรือไม่ซึ่งจะทำให้ประกอบธุรกิจการขนส่งดำเนินไปโดยสะดวก นอกจากนั้น ในทางปฏิบัติแล้ว การรับขนของระหว่างประเทศนั้นย่อมต้องใช้ระยะเวลาและเส้นทางในการเดินทางยาวนานย่อมเป็นธรรมดาที่จะต้องมีการรับขนของเป็นทอดๆ โดยผู้ขนส่งหลายคน แทนที่จะทำการรับขนโดยผู้ขนส่งคนเดียวตลอดทั้งสาย ซึ่งปัญหาที่ย่อมจะเกิดขึ้นว่า หากของเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งจะเรียกร้องให้ผู้ขนส่งคนใดต้องรับผิดชอบ เพราะไม่ทราบว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า นั้นเกิดขึ้นในช่วงใดการรับขนทอดใด ซึ่งหลักการที่ปรากฏในบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนโดยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามอนุสัญญานั้นน่าจะช่วยรองรับปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นดังกล่าวได้

เมื่อพิจารณาโดยเปรียบเทียบระหว่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็อาจแยกวิเคราะห์ถึงหลักการดังกล่าวได้ ดังต่อไปนี้

1. การกำหนดลักษณะของการรับขนหลายคนหลายทอดให้มีความชัดเจน ซึ่งตามอนุสัญญากำหนดไว้ว่า การรับขนหลายคนหลายทอดนั้น จะต้องถูกกำหนดอยู่ภายใต้สัญญาเดียว และผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดได้ยอมรับมอบของและใบตราส่งตามสัญญานั้นด้วย เมื่อพิจารณาแล้วหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาก็มีลักษณะคล้ายคลึงกับหลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทย โดยกรณีที่ว่า การรับขนหลายคนหลายทอดจะต้องถูกกำหนดอยู่ภายใต้สัญญาเดียว ถือว่ามีหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับกฎหมายไทยซึ่งจะต้องอยู่ภายใต้สัญญาฉบับเดียวกัน หากกรณีเป็นการทำสัญญาคนละฉบับ ผู้ขนส่งแต่ละคนต่างก็ปฏิบัติกรรับขนตามสัญญาของตน แม้จะเป็นการรับขนของรายเดียวกันก็ตาม ก็ไม่ถือว่าผู้ขนส่งเหล่านั้นเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ส่วนหลักเกณฑ์ที่ว่าต้องมีการยอมรับ

⁷⁶ เสนีย์ ปราโมช.ม.ร.ว., ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 2 (ภาคจบบริบูรณ์) (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2505), หน้า 1214.

มอบของนั้น โดยสภาพหากไม่มีการรับมอบของก็ย่อมไม่มีอะไรที่จะไปดำเนินการขนส่งต่อไปนั่นเอง สำหรับหลักเกณฑ์ที่ว่าต้องมีการยอมรับใบตราส่งด้วย ในเรื่องนี้ ใบตราส่งก็คือเป็นเอกสารที่แสดงรายละเอียดต่างเกี่ยวกับการรับขนและของ การกำหนดให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดรับมอบใบตราส่งไปด้วย ก็เพื่อที่จะสามารถทราบถึงรายละเอียดในการรับขน และเพื่อที่จะสามารถตรวจสอบของได้ว่ามีสภาพตรงกับข้อความที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นหรือไม่ รวมทั้งตรวจสอบสภาพแห่งของว่าปรากฏความบกพร่องหรือสูญหาย เสียหาย หรือไม่ ประการใด นอกจากนั้น การกำหนดให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดรับมอบใบตราส่งก็เพื่อประโยชน์ในการตั้งข้อสงวนอันจำเป็นลงในใบตราส่งด้วย ดังนั้น หลักการในเรื่องนี้ของอนุสัญญาจะเป็นแนวทางที่เป็นประโยชน์ การที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้กำหนดถึงลักษณะของการรับขนหลายคนหลายทอด ย่อมทำให้เกิดปัญหาในการพิจารณาว่า การรับขนที่มีผู้ขนส่งหลายคนเข้ามาดำเนินการรับขนของรายเดียวกันนั้นเป็นการรับขนหลายคนหลายทอดหรือไม่

2. บทบัญญัติเกี่ยวกับเอกสารการรับขนในกรณีการรับขนหลายคนหลายทอด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้ ในขณะที่อนุสัญญาได้บัญญัติไว้ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวถือเป็นบทบัญญัติที่ช่วยกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับเอกสารการรับขน โดยกำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในลักษณะทำนองเดียวกับผู้ขนส่งคนแรก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การตรวจสอบของ และการตั้งข้อสงวนลงในใบตราส่ง จะเป็นประโยชน์แก่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่เข้ามารับช่วงในการขนส่งของต่อไปที่จะตรวจสอบของและตั้งข้อสงวนไว้ในใบตราส่งได้ โดยหากปรากฏว่าผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดได้มีการตรวจสอบของแล้ว และพบว่าของนั้นได้สูญหาย หรือเสียหายมาก่อนที่ตนจะได้รับมอบของ การตั้งข้อสงวนถึงความสูญหายหรือเสียหายแห่งของนั้นลงในใบตราส่ง จะถือเป็นหลักฐานประการหนึ่งของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่จะปฏิเสธความรับผิดได้ในภายหลัง

3. การใช้สิทธิดำเนินคดีต่อผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ตามอนุสัญญากำหนดให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการรับขนตลอดทั้งสาย แต่จะใช้สิทธิดำเนินคดีได้แต่เฉพาะผู้ขนส่งคนแรก ผู้ขนส่งคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งซึ่งปฏิบัติการรับขนในขณะที่เกิดเหตุการณ์สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าเท่านั้น ในเรื่องนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่า อนุสัญญากำหนดหลักการไว้ค่อนข้างแปลก เนื่องจากกำหนดให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดแต่ละคนต้องรับผิดชอบต่อปฏิบัติการรับขนตลอดทั้งสาย แต่หากจะใช้สิทธิดำเนินคดีกลับถูกจำกัดให้ใช้สิทธิได้เฉพาะผู้ขนส่งคนแรก ผู้ขนส่งคนสุดท้าย หรือผู้ขนส่งซึ่งปฏิบัติการรับขนในขณะที่เกิดเหตุการณ์สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าเท่านั้น ซึ่งเมื่อพิจารณาเป็นรายบุคคลไป ผู้ขนส่งคนแรกโดยหลักก็ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งซึ่งทำสัญญากับผู้ส่งอยู่แล้ว ในขณะที่ผู้ขนส่งซึ่งปฏิบัติการรับขน

ในขณะที่เกิดเหตุการณ์สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้านั้น ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่าในทางปฏิบัติ ก็ถือเป็นข้อเท็จจริงที่ยากจะพิสูจน์ว่า ผู้ขนส่งคนใดเป็นผู้ปฏิบัติการรับขนในขณะที่เกิดเหตุการณ์ดังกล่าว ส่วนกรณีผู้ขนส่งคนสุดท้ายนั้น หากเป็นกรณีของสูญหายทั้งหมด ผู้ขนส่งคนสุดท้ายก็จะเป็นผู้ขนส่งซึ่งปฏิบัติการรับขนในขณะที่เกิดความสูญหายนั่นเอง ซึ่งก็ยากที่จะพิสูจน์เช่นเดียวกัน แต่หากเป็นกรณีของเกิดความเสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ผู้ขนส่งคนสุดท้ายจะได้แก่ ผู้ขนส่งที่ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง

จากที่กล่าวมานั้น จะเห็นได้ว่า การกำหนดให้ใช้สิทธิดำเนินคดีได้เฉพาะแก่บุคคลดังกล่าวมานั้น อาจจะไม่ช่วยแก้ไขปัญหาของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในการพิสูจน์ข้อเท็จจริงว่า ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบของชกช้านั้นได้เกิดขึ้นในช่วงการรับขนทอดใด นอกจากนั้น หากกรณีไม่ได้จำกัดสิทธิในการดำเนินคดีอยู่เฉพาะบุคคลดังกล่าวเท่านั้น ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดแต่ละคนก็ต้องรับผิดชอบต่อการปฏิบัติการรับขนตลอดทั้งสายตามมาตรา 34 ซึ่งหากมีการใช้สิทธิดำเนินคดีกับผู้ขนส่งรายใด และผู้ขนส่งรายนั้นได้ชำระค่าสินไหมทดแทนไป ผู้ขนส่งที่ได้ชำระค่าสินไหมทดแทนไปนั้น หากไม่ได้เป็นผู้ซึ่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ก็จะมีสิทธิได้รับชดใช้คืนค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบ ซึ่งกรณีก็น่าจะเป็นธรรมต่อตัวผู้ส่งและผู้ขนส่งทั้งสองฝ่าย ด้วยเหตุผลที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า การกำหนดโดยจำกัดสิทธิในการดำเนินคดีไว้เพียงเฉพาะบุคคลดังกล่าวอาจก่อให้เกิดปัญหาข้างต้นตามมาได้

4. การแบ่งส่วนความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในกรณีนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจน เพียงแต่กำหนดให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นรับผิดชอบร่วมกัน การแบ่งส่วนความรับผิดชอบจึงต้องเป็นไปตามหลักหนี้ร่วมในเรื่องนี้ ส่วนตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้นกำหนดให้ในระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดด้วยกันนี้ ต้องรับผิดชอบตามส่วนแห่งความผิดของตน โดยหากไม่สามารถแบ่งส่วนความรับผิดชอบได้ ผู้ขนส่งแต่ละคนก็จะต้องใช้เงินตามส่วนของค่าขนส่งที่ตนจะได้รับ

ในเรื่องนี้นั้น เห็นว่า หลักการดังกล่าวตามอนุสัญญาแม้จะไม่ได้แบ่งส่วนความรับผิดชอบตามหลักหนี้ร่วมในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ก็มีผลที่ใกล้เคียงกับหลักความรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกัน และน่าจะสร้างความเป็นธรรมให้เกิดขึ้นได้เป็นอย่างดี กล่าวคือ ผู้ขนส่งที่มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายมากก็ควรรับผิดชอบมาก ผู้ขนส่งคนใดที่มีส่วนก่อให้เกิดความเสียหายน้อย ก็ควรรับผิดชอบน้อย ส่วนกรณีที่ไม่สามารถแบ่งส่วนความรับผิดชอบได้ ก็กำหนดให้รับผิดชอบตามส่วนของค่าขนส่งที่ผู้ขนส่งแต่ละคนจะได้รับ ก็มีความยุติธรรมดีที่ผู้ขนส่งที่ได้รับค่าตอบแทนมากก็ควรรับผิดชอบมาก ส่วนผู้ขนส่งที่ได้รับค่าตอบแทนน้อยก็

ควรรับผิดชอบ ทั้งนี้ การแบ่งส่วนความรับผิดชอบดังกล่าวนี้ คงเป็นปัญหาที่ศาลจะต้องเป็นผู้พิจารณาว่า ควรจะแบ่งส่วนความรับผิดชอบเพียงใด โดยเป็นดุลพินิจของศาลที่จะแบ่งส่วนความรับผิดชอบระหว่างผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดให้เกิดความยุติธรรมมากที่สุด

3.8 การใช้สิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดี

3.8.1 การตั้งข้อสงวนในกรณีของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้า

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อผู้รับตราส่งได้เรียกให้ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้นแก่ตน ผู้รับตราส่งจะต้องตรวจสอบสภาพแห่งของว่ามีความสูญหาย เสียหาย หรือไม่อย่างไร หากปรากฏความสูญหายหรือเสียหาย ผู้รับตราส่งจะต้องบอกกล่าวถึงความสูญหายหรือเสียหายนั้นไปยังผู้ขนส่ง มิฉะนั้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในความสูญหาย เสียหายแห่งของนั้นจะสิ้นสุดลง ซึ่งในเรื่องนี้ ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 623 ซึ่งบัญญัติว่า “ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมสิ้นสุดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่อิดเอื้อน และได้ใช้ชำระพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้ แต่สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปดวันนับแต่วันส่งมอบ

อนึ่ง บทบัญญัติทั้งหลายนี้ ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้”

จากบทบัญญัตินี้กล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า หากผู้รับตราส่งรับมอบของไปทั้ง ๆ ที่ของนั้นปรากฏความสูญหายหรือเสียหายให้เห็นแต่สภาพภายนอก โดยไม่ได้บอกกล่าวหรือทักท้วงต่อผู้ขนส่งแต่อย่างใด ในกรณีนี้ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็จะสิ้นสุดลง แต่หากกรณีความสูญหายหรือเสียหายไม่ปรากฏให้เห็นแต่สภาพภายนอก กฎหมายก็เปิดโอกาสให้ผู้รับตราส่งบอกกล่าวถึงความสูญหาย เสียหายแห่งของที่ตนตรวจพบไปยังผู้ขนส่งภายในระยะเวลาแปดวันนับแต่วันส่งมอบ มิฉะนั้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะสิ้นสุดลง อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงซึ่งถือเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้ แม้ผู้รับตราส่งจะไม่ได้บอกกล่าวความสูญหาย เสียหายไปยังผู้ขนส่ง ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ยังไม่สิ้นสุดลง

เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา ก็อาจกล่าวได้ว่า อนุสัญญาได้กำหนดเป็นหน้าที่ของผู้รับตราส่งในการตรวจสอบสภาพแห่งของตามควรแก่กรณี เมื่อคนรับมอบของ เพื่อ

ที่หากปรากฏว่าของสูญหาย หรือเสียหาย ก็จะได้ตั้งข้อสงวนเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง นอกจากนั้น ก็ยังได้กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องตั้งข้อสงวนไปยังผู้ขนส่ง ในกรณีที่ของถูกส่งมอบช้ำด้วย ซึ่งหากผู้รับตราส่งไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติดังกล่าว ก็อาจจะไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ได้ ในเรื่องนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่า หลักการในเรื่องนี้ของอนุสัญญาถือเป็นหลักการที่ดี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้รับตราส่งที่ต้องตรวจสอบสภาพแห่งของเมื่อตนได้รับมอบว่ามีสภาพอย่างไร และจะต้องตั้งข้อสงวนหากปรากฏว่าของอยู่ในสภาพที่บกพร่อง รวมทั้งจะต้องตั้งข้อสงวนในกรณีการส่งมอบของช้ำด้วย ทั้งนี้ เพื่อเป็นการทักท้วงต่อผู้ขนส่ง และเป็นประโยชน์ในแง่พยานหลักฐานอันแสดงให้เห็นในเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำ เนื่องจากอนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องตั้งข้อสงวนเป็นหนังสือ นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศ เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (เฮกรูลส์), อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (แฮมเบิร์กรูลส์) อนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (อนุสัญญาออร์ซอ) หรืออนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการรับขนทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1929 (อนุสัญญามอนทรีออล) เป็นต้น ก็ล้วนแต่มีบทบัญญัติในทำนองเดียวกันนี้ด้วยทั้งสิ้น กรณีจึงอาจกล่าวได้ว่า บทบัญญัติดังกล่าวนี้เป็นบทบัญญัติที่จำเป็นในกฎหมายว่าด้วยการรับขนของระหว่างประเทศไม่ว่ารูปแบบใดๆ ต่างก็มีการบัญญัติบทบัญญัติดังกล่าวไว้ทั้งสิ้น

3.8.2 เขตอำนาจศาล

เขตอำนาจศาลไทยตามกฎหมายไทยนั้น โดยหลักจะเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เว้นแต่จะมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น

โดยประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 บัญญัติว่า “เว้นแต่จะมีบทบัญญัติเป็นอย่างอื่น

(1) คำฟ้อง ให้เสนอต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาล ไม่ว่าจำเลยจะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่

(2) คำร้องขอ ให้เสนอต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาล หรือต่อศาลที่ผู้ร้องมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล”

จากบทบัญญัติข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้แบ่งแยกคดีออกเป็นสองประเภท ได้แก่ คดีมีข้อพิพาท และคดีไม่มีข้อพิพาท ซึ่งอาจแยกพิจารณาได้ดังนี้

ก. คดีมีข้อพิพาท

คดีมีข้อพิพาท หมายถึง คดีที่โจทก์ฟ้องโดยเรียกผู้ใดผู้หนึ่งหรือหลายคนเป็นจำเลย เพราะถูกโต้แย้งเกี่ยวกับสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคล โดยคู่ความจะเสนอคดีขึ้นสู่ศาลในรูปของคำฟ้อง⁷⁷ อย่างไรก็ตาม ในบางครั้งคดีไม่มีข้อพิพาท อาจจะกลายเป็นคดีมีข้อพิพาทในภายหลังก็ได้ หากปรากฏว่ามีบุคคลอื่นคัดค้านเข้ามา เพราะมีการโต้แย้งสิทธิกันขึ้น ตามมาตรา 188 (4)⁷⁸

สำหรับการนำคดีขึ้นสู่ศาลโดยการทำเป็นคำฟ้องนั้น อาจจะนำคดีขึ้นสู่ศาลต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1) ศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 กำหนดว่า “เว้นแต่จะมีบทบัญญัติเป็นอย่างอื่น

(1) คำฟ้อง ให้เสนอต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล...”

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าว โจทก์สามารถฟ้องจำเลยยังศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนา ดังนั้น หากจำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย โจทก์ก็สามารถฟ้องจำเลยต่อศาลไทยได้

นอกจากนั้น ในกรณีที่เป็นคำฟ้องเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ หรือสิทธิหรือประโยชน์อันเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ทวิ กำหนดว่า “คำฟ้องเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ หรือสิทธิหรือประโยชน์อันเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ ให้เสนอ... ต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล” ดังนั้น ในกรณีที่เป็นคำฟ้องเกี่ยวกับ

⁷⁷ พิพัฒน์ จักรางกูร, คำอธิบายกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม, 2536), หน้า 11.

⁷⁸ จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย, คำอธิบายประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ภาค 1 ถึงภาค 3 (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2541), หน้า 157.

อสังหาริมทรัพย์ หรือสิทธิหรือประโยชน์อันเกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์ โจทก์สามารถฟ้องจำเลยต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลได้ด้วย

นอกจากนั้นแล้ว ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 3 ได้บัญญัติขยายเขตอำนาจศาลไทยเป็นกรณีพิเศษ ในกรณีที่จำเลยไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร หากปรากฏว่าข้อเท็จจริงเป็นไปตามมาตรา 3 (2) ซึ่งกำหนดว่า “เพื่อประโยชน์ในการเสนอคำฟ้อง

(1) ...

(2) ในกรณีที่จำเลยไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร

(ก) ถ้าจำเลยเคยมีภูมิลำเนาอยู่ ณ ที่ใดในราชอาณาจักรภายในกำหนดสองปีก่อนวันที่มีการเสนอคำฟ้อง ให้ถือว่าที่นั่นเป็นภูมิลำเนาของจำเลย

(ข) ถ้าจำเลยประกอบหรือเคยประกอบกิจการทั้งหมดหรือแต่บางส่วนในราชอาณาจักรไม่ว่าโดยตนเองหรือตัวแทน หรือโดยมีบุคคลหนึ่งบุคคลใดเป็นผู้ติดต่อในการประกอบกิจการนั้นในราชอาณาจักร ให้ถือว่าสถานที่ที่ใช่หรือเคยใช้ประกอบกิจการหรือติดต่อดังกล่าวหรือสถานที่อันเป็นถิ่นที่อยู่ของตัวแทนหรือของผู้ติดต่อในวันที่มีการเสนอคำฟ้องหรือภายในกำหนดสองปีก่อนนั้น เป็นภูมิลำเนาของจำเลย”

2) ศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาล

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 บัญญัติว่า “เว้นแต่จะมีบทบัญญัติเป็นอย่างอื่น

(1) คำฟ้อง ให้เสนอ...ต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นไม่ว่าจำเลยจะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่...”

จากบทบัญญัติดังกล่าว โจทก์สามารถฟ้องจำเลยยังศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นได้ ทั้งนี้โดยไม่ต้องคำนึงว่าจำเลยจะมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรหรือไม่ก็ตาม

3) ศาลที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ในเขตศาล

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ทวิ กำหนดว่า “คำฟ้องเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ หรือสิทธิหรือประโยชน์อันเกี่ยวข้องกับอสังหาริมทรัพย์ ให้เสนอต่อศาลที่อสังหาริมทรัพย์นั้นตั้งอยู่ในเขตศาล ไม่ว่าจำเลยจะมีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรหรือไม่...”

สำหรับคำฟ้องเกี่ยวกับข้อสังหาริมทรัพย์ หมายถึง คำฟ้องคดีที่โจทก์มุ่งหมายจะบังคับเอาจากอสังหาริมทรัพย์ โดยเฉพาะเจาะจงและมีตัวตนแน่นอน⁷⁹

4) ศาลแพ่ง

ในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ตรี บัญญัติว่า “คำฟ้องอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิ ซึ่งจำเลยมิได้มีภูมิลำเนาในราชอาณาจักรและมูลคดีมิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักร ถ้าโจทก์เป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ให้เสนอต่อศาลแพ่ง...”

จากบทบัญญัติดังกล่าว หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าโจทก์มีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร โจทก์สามารถฟ้องจำเลยที่ศาลแพ่งได้ แม้จำเลยไม่ได้มีภูมิลำเนาในประเทศไทยและมูลคดีมิได้เกิดขึ้นในประเทศไทย โดยมีข้อคดีเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์

5) ศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ตรี บัญญัติว่า “คำฟ้องอื่นนอกจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิ ซึ่งจำเลยมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรและมูลคดีมิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักร ถ้าโจทก์เป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ให้เสนอต่อศาลแพ่งหรือต่อศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล....”

จากบทบัญญัติดังกล่าว แม้จำเลยจะไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย มูลคดีมิได้เกิดในประเทศไทย และไม่ข้อคดีเกี่ยวกับอสังหาริมทรัพย์ หากโจทก์มีภูมิลำเนาในประเทศไทย โจทก์ก็สามารถฟ้องจำเลยที่ศาลแพ่ง หรือศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนา

6) ศาลที่ทรัพย์สินอันอาจจะถูกบังคับคดีได้อยู่ในราชอาณาจักรไม่ว่าชั่วคราวหรือถาวรอยู่ในเขตศาล

⁷⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 19.

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ตรี บัญญัติว่า “คำฟ้องอื่นนอก จากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิ ซึ่งจำเลยมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรและมูลคดีมิได้เกิดขึ้น ในราชอาณาจักร....

คำฟ้องตามวรรคหนึ่ง ถ้าจำเลยมีทรัพย์สินที่อาจถูกบังคับคดีได้อยู่ในราชอาณาจักร ไม่ว่าจะเป็นการชั่วคราวหรือถาวร โจทก์จะเสนอคำฟ้องต่อศาลที่ทรัพย์สินนั้นอยู่ในเขตศาลก็ได้”

จากบทบัญญัติดังกล่าว ในกรณีที่จำเลยไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย มูลคดีมิได้ เกิดในราชอาณาจักรและปรากฏว่าโจทก์ไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทยและไม่มีสัญชาติไทย แต่ จำเลยมีทรัพย์สินที่อาจถูกบังคับคดีในประเทศไทยไม่ว่าชั่วคราวหรือถาวร เช่นนี้ โจทก์สามารถ ฟ้องจำเลยที่ศาลอันทรัพย์นั้นตั้งอยู่

ข. คดีไม่มีข้อพิพาท

คดีไม่มีข้อพิพาท หมายถึง คดีที่ใช้สิทธิขอให้ศาลรับรองคุ้มครองสิทธิ โดยนำคดี ขึ้นสู่ศาลในรูปคำร้องขอ

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้กำหนดเขตอำนาจศาลในกรณีคำร้องขอ บางประเภทเป็นการเฉพาะ ได้แก่

1) ศาลที่เจ้ามรดกมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลในขณะถึงแก่ความตาย

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 จัตวา กำหนดว่า “คำร้องขอแต่งตั้งผู้จัดการมรดกให้เสนอต่อศาลที่เจ้ามรดกมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาลในขณะถึงแก่ความตาย...”

2) ศาลที่ทรัพย์มรดกอยู่ในเขตศาล

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 จัตวา กำหนดว่า “คำร้องขอแต่งตั้งผู้จัดการมรดกให้เสนอต่อ....

ในกรณีที่เจ้ามรดกไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรให้เสนอต่อศาลที่ศาลมรดกอยู่ในเขตศาล”

3) ศาลที่นิติบุคคลมีสำนักงานแห่งใหญ่อยู่ในเขตศาล

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 เบญจ กำหนดว่า “คำร้องขอเพิกถอนมติของที่ประชุมหรือที่ประชุมใหญ่ของนิติบุคคล คำร้องขอเลิกนิติบุคคล คำร้องขอตั้งหรือถอนผู้ชำระบัญชีของนิติบุคคล หรือคำร้องขออื่นใดเกี่ยวกับนิติบุคคล ให้เสนอต่อศาลที่นิติบุคคลนั้นมีสำนักงานแห่งใหญ่อยู่ในเขตศาล”

4) ศาลที่ทรัพย์สินอยู่ในเขตศาล

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4 ฉ กำหนดว่า “คำร้องขอเกี่ยวกับทรัพย์สินที่อยู่ในราชอาณาจักรดี คำร้องขอที่หากศาลมีคำสั่งตามคำร้องขอนั้นจะเป็นผลให้ต้องจัดการหรือเลิกจัดการทรัพย์สินที่อยู่ในราชอาณาจักรดี ซึ่งมูลคดีมิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักรและผู้ร้องไม่มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ให้เสนอต่อศาลที่ทรัพย์สินดังกล่าวอยู่ในเขตศาล”

ในการพิจารณาถึงความเหมาะสมในหลักการเกี่ยวกับเรื่อง “เขตอำนาจศาล” ตามกฎหมายไทย มีปัญหาที่ควรพิจารณาเกี่ยวกับความเหมาะสมในการบัญญัติเขตอำนาจศาลเป็นบทบัญญัติเฉพาะ

ในเรื่องนี้นั้น โดยหลักแล้ว เขตอำนาจศาลไทยย่อมเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง เว้นแต่จะมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น ดังนั้น ในกรณีที่พิจารณาเห็นว่าการมีบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลสำหรับคดีอันเกิดขึ้นจากนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศไว้เป็นการเฉพาะ จะมีความเหมาะสมกว่าเขตอำนาจศาลตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง กรณีก็ควรกำหนดให้มีบทบัญญัติเป็นการเฉพาะขึ้น

เมื่อพิจารณาถึงเขตอำนาจศาลตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น จะเห็นว่ามิชอบเขตกว้างขวางมากเป็นเหตุให้ศาลไทยมีอำนาจรับฟ้องคดีแพ่งมากขึ้น และทำให้ศาลไทยมีโอกาสให้ความยุติธรรมแก่คู่ความมากขึ้น แต่ก็มีปัญหาเกิดขึ้นว่า การที่ศาลไทยมีอำนาจรับฟ้องคดีแพ่งมากขึ้นจะมีผลเสียหรือไม่ ในเรื่องนี้มีผู้ให้ความเห็นว่า “การที่ศาลไทยมีอำนาจรับฟ้องคดีแพ่งเพิ่มมากขึ้นนั้น อาจก่อให้เกิดปัญหา กล่าวคือ โจทก์จะไปฟ้องยังศาลต่าง ๆ ในหลายประเทศ (Forum Shopping) แล้วพิจารณาว่า ศาลใดให้ประโยชน์สูงสุดแก่ตนสูงสุด สิ่งนี้จะเป็นการสร้างความไม่เป็นธรรมแก่จำเลย อันจะเป็นหนทางทำให้คู่สัญญาเกิดความไม่แน่ใจที่จะลงทุนต่อไป ส่งผลเป็นอุปสรรคต่อการค้าระหว่างประเทศอย่างหนึ่ง นอกจากนี้ การที่ประมวล

กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งบัญญัติให้ศาลไทยสามารถรับพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งมากขึ้น คู่สัญญา รับขกับคนไทยก็จะหาหนทางทำข้อตกลงในใบตราส่งกำหนดให้ตั้งอนุญาโตตุลาการแทน ซึ่งการดำเนินคดีทางอนุญาโตตุลาการต้องใช้ค่าใช้จ่ายมากกว่าการดำเนินคดีทางศาลมาก อันเป็นการเพิ่มภาระขึ้นไปอีก และนอกจากนี้ การที่ศาลไทยมีอำนาจรับฟ้องคดีแพ่งมากขึ้น ก็จะเป็นการเพิ่มภาระแก่ศาลไทย ขณะที่ผู้พิพากษาประจำศาลมีจำนวนจำกัด และคดีมีแนวโน้มจะเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ การที่ศาลไทยมีอำนาจรับฟ้องคดีแพ่งเพิ่มขึ้นก็ต้องหาหนทางเพิ่มอัตราค่าล้างผู้พิพากษาตามไปด้วย”⁸⁰

จากความเห็นดังกล่าว ผู้เขียนเห็นด้วยว่า การที่ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมีขอบเขตที่กว้างขวางมาก เป็นเหตุให้ศาลไทยมีอำนาจรับฟ้องคดีแพ่งมากขึ้น อาจก่อให้เกิดปัญหาต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น แม้ในปัจจุบันกฎหมายอันเกี่ยวกับการรับขของระหว่างประเทศของไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง พระราชบัญญัติการรับขของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ไม่ได้มีการบัญญัติบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเป็นการเฉพาะ กรณีปรากฏก็แต่เพียงตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2504 มาตรา 28⁸¹ ที่มีการบัญญัติถึงเขตอำนาจศาลในคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือก็ตาม ศาลไทยก็ยังคงมีอำนาจรับฟ้องคดีแพ่งมากอยู่เช่นเดิม ซึ่งก็ไม่ได้ทำให้ปัญหาดังกล่าวลดน้อยลงไป โดยที่เขตอำนาจศาลบางศาลนั้นเป็นศาลที่ไม่ได้เป็นศาลที่มีจุดเกาะเกี่ยวที่สัมพันธ์ใกล้ชิดกับนิติสัมพันธ์นั้นอย่างแท้จริง เช่น กรณีคำฟ้องตามมาตรา 4 ตรี ซึ่งเป็นเขตอำนาจศาลที่จำเลยมิได้มีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรและมูลคดีมิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักร ก็ให้เสนอต่อศาลแพ่งหรือต่อศาลที่โจทก์มีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล ถ้าโจทก์เป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร การที่ศาลไทยมีเขตอำนาจรับฟ้องคดีดังกล่าวนี้ แม้จะเป็นการให้ความสะดวกและความคุ้มครองแก่โจทก์ซึ่งมีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรก็ตาม แต่ก็อาจส่งผลให้เกิดปัญหาในชั้นการบังคับคดีตามคำพิพากษาได้ โดยการที่ศาลไทยมีอำนาจรับฟ้องคดีแพ่งที่กว้างขวางขยาย

⁸⁰ สุบิน ชื่นประเสริฐ, “กระบวนการพิจารณาของศาลไทยในคดีรับขของทางทะเลระหว่างประเทศ” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2541), หน้า 22-23.

⁸¹ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 28 บัญญัติว่า “เมื่อเจ้าพนักงานบังคับคดีได้ปิดหมายกักเรือตามมาตรา 12(3) แล้ว เจ้าหนี่จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่อศาลดังต่อไปนี้ก็ได้ คือ

(1) ศาลที่สังกัดเรือ

(2) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้นตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งมีใช้ศาลตาม (1) แต่ศาลจะรับฟ้องไว้พิจารณาต่อเมื่อเจ้าหนี่ได้ยื่นคำร้องแสดงให้เห็นเป็นที่พอใจว่าการพิจารณาคดีในศาลนั้นจะเป็นการสะดวก”

ขวางนั้น ก็อาจไม่ได้มีผลเป็นการคุ้มครองโจทก์ซึ่งมีสัญชาติไทยหรือมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรอย่างแท้จริงก็ได้ บทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในปัจจุบันจึงอาจจะก่อให้เกิดปัญหาดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งทางออกในเรื่องนี้ผู้เชี่ยวชาญมีความเห็นว่าจะต้องเพิ่มเติมบทบัญญัติให้อำนาจศาลในการจำหน่ายคดี เนื่องจากมีศาลในประเทศอื่นซึ่งมีเขตอำนาจในคดีเดียวกัน และมีความเหมาะสมในการพิจารณาพิพากษาคดีนี้มากกว่า ตามหลัก “Forum Non Convenient” หรือขอให้ศาลจำหน่ายคดีเนื่องจากมีศาลอื่นได้รับฟ้องไว้แล้ว ตามหลัก “Lis Alibi Penden”⁸² นอกจากนั้น การบัญญัติให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลเป็นสำหรับคดีการขนส่งระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะน่าจะแก้ไขปัญหาได้ และเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่จะพัฒนากฎหมายของประเทศให้มีความทันสมัยและสอดคล้องกับทางปฏิบัติที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน

หากปรากฏว่า เมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งแล้ว ศาลไทยมีอำนาจรับฟ้องคดี ปัญหาว่าศาลใดจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีนั้น เนื่องจากในปัจจุบันได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 ซึ่งในมาตรา 7 ได้กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ฉะนั้น ในปัจจุบัน ข้อพิพาทในนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศนั้นจึงตกอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

ส่วนเมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา มาตรา 31 ก็ปรากฏว่า เป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้สิทธิในการเลือกฟ้องคดีแก่โจทก์ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ในการดำเนินคดีอันเกิดขึ้นจากการรับขนตามอนุสัญญา โจทก์อาจฟ้องร้องต่อศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีของประเทศภาคีซึ่งคู่สัญญาได้ตกลงกัน และนอกจากนี้อาจฟ้องร้องต่อศาลดังต่อไปนี้

1. ศาลในประเทศที่เป็นถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลย
2. ศาลในประเทศที่จำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่
3. ศาลในประเทศที่สาขาหรือตัวแทนการประกอบธุรกิจของจำเลยซึ่งสัญญาฯ รับขน

ได้ทำขึ้น

4. ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบของ
5. ศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ระบุให้ส่งมอบของ

⁸² วิชัย อริยะนันท์ทกะ, “การระงับข้อพิพาทที่เกิดจากสัญญาการค้าระหว่างประเทศ (ตอนจบ),” ตุลพาห ปีที่ 44 เล่ม 4 (ตุลาคม-ธันวาคม 2540) : 64.

โดยบทบัญญัติดังกล่าวนั้น เป็นการกำหนดให้สิทธิแก่โจทก์ในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลดังกล่าวข้างต้นนั้นได้ โดยมีได้เป็นการกำหนดให้ศาลเหล่านั้นมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีแต่อย่างใด ซึ่งจะแตกต่างจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง โดยบทบัญญัติดังกล่าวที่ให้สิทธิแก่โจทก์ในการเลือกฟ้องคดีต่อศาลดังกล่าวข้างต้นนั้น อาจแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

1. กรณีการกำหนดให้โจทก์เลือกฟ้องร้องต่อศาลในประเทศซึ่งเป็นถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลย หรือที่จำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่นั้น

โดยการกำหนดให้สิทธิโจทก์เลือกฟ้องคดีต่อศาลดังกล่าวนี้ จะมีผลดีในแง่ของการบังคับคดีเอาทรัพย์สินของจำเลยเมื่อศาลมีคำพิพากษา และยังช่วยอำนวยความสะดวกแก่จำเลยในการเดินทางไปศาลเพื่อต่อสู้คดี รวมทั้งยังถือเป็นจุดเกาะเกี่ยวที่สำคัญของคดีมีข้อพิพาททุกคดี ดังนั้น การกำหนดให้สิทธิโจทก์เลือกฟ้องคดีต่อศาลในประเทศที่เป็น “ถิ่นที่อยู่ปกติของจำเลย หรือที่จำเลยมีสำนักงานแห่งใหญ่” น่าจะมีความเหมาะสมแล้ว

2. กรณีกำหนดให้โจทก์เลือกฟ้องร้องต่อศาลในประเทศที่สาขาหรือตัวแทนการประกอบธุรกิจซึ่งสัญญารับชนได้ทำขึ้น

การกำหนดให้สิทธิโจทก์เลือกฟ้องคดีต่อศาลในกรณีนี้ นั้น ก็ถือว่ามีความเหมาะสมในแง่ของความสะดวกในการรวบรวมพยานหลักฐานในการฟ้องคดี

3. กรณีกำหนดให้สิทธิโจทก์เลือกฟ้องคดีต่อศาลในประเทศที่เป็นสถานที่ซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบของ หรือสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของ

ในกรณีนี้ถือเป็นการให้สิทธิโจทก์เลือกฟ้องคดีต่อศาลที่เป็นสถานที่เฉพาะตามนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งโดยทั่วไปสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศก็เป็นผลมาจากสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ขายอยู่ในประเทศหนึ่งซึ่งเป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของ และผู้ซื้อที่อยู่ในอีกประเทศหนึ่งซึ่งเป็นสถานที่ที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ ในแง่นี้จึงถือว่าการกำหนดให้สิทธิโจทก์เลือกฟ้องคดีต่อศาลดังกล่าวข้างต้น ถือว่าเหมาะสมเนื่องจากเป็นศาลที่เป็นสถานที่ซึ่งที่มีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับนิติสัมพันธ์การรับขนของระหว่างประเทศดังกล่าว และน่าจะมีประโยชน์ในแง่ความสะดวกในการรวบรวมพยานหลักฐานและการพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้น

ส่วนเขตอำนาจศาลโดยข้อสัญญานั้น ตามอนุสัญญานั้นก็บัญญัติอนุญาตให้คู่สัญญาสามารถตกลงกำหนดเขตอำนาจศาลโดยข้อสัญญาได้ แต่ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งปัจจุบันไม่มีบทบัญญัติให้คู่ความทำความตกลงเลือกศาลที่จะพิจารณาคดีได้

ในทางระหว่างประเทศ ศาลในหลาย ๆ ประเทศมีแนวโน้มที่จะเคารพต่อเจตนาของคู่สัญญาในการทำความตกลงเกี่ยวกับการเลือกศาลได้ เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมัน อิตาลี ประเทศในกลุ่มละตินอเมริกา และประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวีย เป็นต้น⁸³ แต่อย่างไรก็ตาม ศาลฎีกาไทยได้วางหลักในเรื่องการทำความตกลงเกี่ยวกับการเลือกศาลไปในอีกทางหนึ่ง ดังปรากฏในคำพิพากษาศาลฎีกา 951/2539 และ 5809/2539 โดยวางหลักว่า ข้อตกลงเลือกศาลขัดต่อประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 4(2) เดิม (มาตรา 4(1) ที่แก้ไขใหม่) ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในขณะที่โจทก์ฟ้องคดีและเป็นกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ข้อตกลงนั้นจึงไม่อาจใช้บังคับได้

เมื่อประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งไม่ได้มีบทบัญญัติให้คู่สัญญาสามารถทำความตกลงเลือกศาลได้จนอาจก่อให้เกิดปัญหาดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่าควรกำหนดให้มีบทบัญญัติให้คู่สัญญาสามารถทำความตกลงเลือกศาลได้ เนื่องจากแม้บทบัญญัติที่ให้สิทธิคู่สัญญาทำความตกลงเลือกศาลได้จะไม่ปรากฏในประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งในปัจจุบัน แต่หลักกฎหมายทั่วไปในเรื่องนี้ก็ยังคงอยู่ และในทางระหว่างประเทศก็ให้การยอมรับหลักการดังกล่าว กรณีจึงควรกำหนดให้มีบทบัญญัติให้คู่สัญญาทำความตกลงเลือกศาลได้ โดยอาศัยหลักการตามอนุสัญญาในการทำความตกลงดังกล่าวเพิ่มเติม เช่น ความตกลงนั้นจะต้องทำเป็นหนังสือ เพื่อให้เกิดความชัดเจนในแง่พยานหลักฐานว่า คู่สัญญาได้มีการตกลงกันจริง หรือศาลที่คู่สัญญาตกลงเลือกจะต้องเป็นศาลที่มีจุดเกาะเกี่ยวที่ใกล้ชิดกับนิติสัมพันธ์นั้น ในทำนองเดียวกับหลักในอนุสัญญาที่ข้อตกลงเลือกศาลนั้นจะต้องระบุเลือกศาลในประเทศภาคีอนุสัญญา ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการพิจารณาพิพากษาและการบังคับคดีตามคำพิพากษา นอกจากนั้น ก็ควรจะต้องเพิ่มเติมบทบัญญัติให้อำนาจศาลในการจำหน่ายคดี ตามหลัก “Forum Non Convenient” หรือตามหลัก “Lis Alibi Penden” ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น

⁸³ สุทธิพล ทวีชัยการ, “ฎีกาวิเคราะห์,” อุลพาห ปีที่ 44 เล่ม 2 (เมษายน-มิถุนายน 2540) :

3.8.3 อายุความ

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้กำหนดถึงอายุความในการฟ้องร้องผู้ขนส่งให้รับผิดไว้ในมาตรา 624 ซึ่งกำหนดว่า “ในข้อความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือบุบสลาย หรือส่งชกช้านั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่ง นับแต่ส่งมอบ หรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า อายุความในการฟ้องคดีให้ผู้ขนส่งรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำ มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่ส่งมอบ หรือวันที่ควรจะได้ส่งมอบของ อายุความดังกล่าวนี้เป็นอายุความในการฟ้องร้องให้ผู้ขนส่งรับผิดตามสัญญารับขนเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้ำ หากกรณีเป็นการฟ้องเรียกร้องอย่างอื่น ก็จะไม่อยู่ในบังคับของมาตรานี้ ซึ่งกรณีนี้จะใช้อายุความทั่วไปตามมาตรา 193/30⁸⁴ ซึ่งมีกำหนดสิบปี

อย่างไรก็ตาม อายุความดังกล่าว ตามมาตรา 624 จะไม่ใช่บังคับแก่กรณีผู้ขนส่งทุจริต ปัญหาว่าผู้ขนส่ง “ทุจริต” จะมีความหมายอย่างไร ในเรื่องนี้มีผู้ยกตัวอย่างว่า ถ้าผู้ขนส่งขโมยของที่ทำการขนส่งไป กรณีนี้ถือได้ว่าผู้ขนส่งทุจริตแล้ว⁸⁵ และเมื่อไม่ใช้อายุความหนึ่งปีตามมาตรา 624 และไม่มีอายุความอื่นใดไว้เป็นพิเศษ กรณีนี้จึงต้องใช้อายุความทั่วไป โดยมีกำหนดสิบปีตามมาตรา 193/10

เมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติเกี่ยวกับ “อายุความ” ตามอนุสัญญา ก็พบว่า ได้กำหนดระยะเวลาของอายุความในการฟ้องร้องคดีอันเกิดขึ้นจากการรับขนตามอนุสัญญาไว้สองกรณี คือ หนึ่งปีในกรณีทั่วไป และสามปีในกรณีการจงใจกระทำมิชอบหรือการกระทำผิดซึ่งตามกฎหมายแห่งศาลหรือองค์กรชี้ขาดคดีถือเสมือนว่าเป็นการจงใจกระทำโดยมิชอบ

⁸⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 บัญญัติว่า “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มีกำหนดสิบปี”

⁸⁵ ไพทิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม, หน้า 246

เมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติเกี่ยวกับอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และอนุสัญญาแล้ว ก็มีข้อพิจารณาในเรื่องของระยะเวลาของอายุความ ซึ่งในแง่ของระยะเวลาของอายุความนี้ การกำหนดอายุความไว้สั้น จะมีผลดีดังต่อไปนี้⁸⁶

ก. การกำหนดอายุความไว้สั้นนั้น จะช่วยให้เอกสารต่างๆ และพยานหลักฐานที่เกี่ยวข้องกับข้อพิพาทไม่สูญหาย เพราะยังปล่อยให้เวลานั้นนานออกไป เอกสารและพยานหลักฐานในการฟ้องร้องคดีก็หายากขึ้น

ข. การกำหนดอายุความไว้สั้นนั้น จะเป็นการบังคับให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ประวิงเวลาในการฟ้องร้องคดี

ค. การกำหนดอายุความไว้สั้นนั้น จะก่อให้เกิดความสงบสุขแก่ผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นผู้ประกอบการค้า ไม่ต้องมาคอยระวังว่าเมื่อไรผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งจะฟ้องคดี และไม่ต้องเก็บเอกสาร และพยานหลักฐานไว้นาน ๆ อันจะเป็นการสิ้นเปลืองเนื้อที่ในการดูแลรักษาและสิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย

ส่วนการกำหนดอายุความให้มีระยะเวลาที่ยาว ก็จะมีผลดีแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เพราะจะทำให้มีเวลาในการรวบรวมเอกสารและพยานหลักฐานต่าง ๆ และมีระยะเวลาในการฟ้องคดีมากขึ้น ส่วนผู้ขนส่งก็จะมีเวลาในการรวบรวมพยานหลักฐานต่างๆ มากขึ้นเช่นเดียวกัน

เมื่อพิจารณาถึงผลดีผลเสียดังกล่าวแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่า กำหนดระยะเวลาของอายุความควรมีระยะเวลาสั้น เนื่องจากจะช่วยให้เอกสารและพยานหลักฐานต่าง ๆ ไม่สูญหายไป และเป็นการเร่งรัดให้ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งไม่ประวิงเวลาในการฟ้องคดี ทำให้ผู้ขนส่งไม่ต้องเสียเวลาดังกล่าวอยู่เป็นเวลานานว่าตนจะถูกฟ้องหรือไม่ และจะได้ใช้เวลาในการพัฒนาธุรกิจการขนส่งของตนได้อย่างเต็มที่ ในส่วนของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเอง เนื่องจากความเจริญก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีก็ทำให้มีความสะดวกรวดเร็วในการรวบรวมเอกสารและพยานหลักฐาน ก็จะทำให้ไม่จำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการรวบรวม ด้วยเหตุผลที่กล่าวมานั้น กำหนดระยะเวลาของอายุความจึงควรมีระยะเวลาสั้น ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงกำหนดระยะเวลาของอายุความตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาซึ่งกำหนดระยะเวลาของอายุความไว้หนึ่งปีและสามปี ก็น่าจะมีความเหมาะสมกับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

⁸⁶ ณิชชา คชาชีวะ, “ผลทางกฎหมายของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบต่อประเทศไทย” (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536), หน้า 108.

สำหรับการแบ่งแยกอายุความตามอนุสัญญาออกเป็นสองกรณี ได้แก่ กรณีทั่วไป ซึ่งมีอายุความหนึ่งปี และกรณีการจงใจกระทำมิชอบหรือการกระทำผิดซึ่งตามกฎหมายแห่งศาลหรือองค์การชี้ขาดคดีถือเสมือนว่าเป็นการจงใจกระทำโดยมิชอบซึ่งมีอายุความสามปี นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า การกำหนดอายุความในกรณีทั่วไปซึ่งมีอายุความหนึ่งปีนั้น เนื่องจากเป็นระยะเวลาที่สั้น และการกำหนดระยะเวลาไว้สั้นนั้นมีความเหมาะสมดังที่ได้กล่าวไปแล้ว ส่วนกรณีการจงใจกระทำมิชอบหรือการกระทำผิดซึ่งตามกฎหมายแห่งศาลหรือองค์การชี้ขาดคดีถือเสมือนว่าเป็นการจงใจกระทำโดยมิชอบนั้น ก็มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากกรณีดังกล่าวถือเป็นการจงใจกระทำผิดหน้าที่ของผู้ขนส่ง ทำให้เกิดความเสียหายตามมา การกำหนดให้ระยะเวลาของอายุความเพิ่มขึ้นจากกรณีทั่วไปเป็นระยะเวลาสามปีนั้น ถือเป็นการเสมือนการลงโทษตัวผู้ขนส่งให้มีระยะเวลาที่อาจถูกฟ้องคดีได้ยาวนานขึ้น และมีระยะเวลาในการแสวงหาพยานหลักฐานของโจทก์เพื่อเอาผิดกับผู้ขนส่งเพิ่มมากขึ้น

2. การเริ่มต้นนับอายุความ ตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาจะแยกการเริ่มต้นนับอายุความไปตามสภาพแห่งข้อเรียกร้อง โดยหลักการแล้ว เห็นว่ามีความเหมาะสม เนื่องจากการแยกพิจารณาตามสภาพแห่งข้อเรียกร้อง ทำให้อายุความเริ่มต้นนับโดยมีความเหมาะสมกับสภาพแห่งข้อเรียกร้อง เช่น การเริ่มต้นนับอายุความในกรณีที่ของสูญหายบางส่วน เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ จะเริ่มนับจากวันส่งมอบ ซึ่งก็มีความเหมาะสม เนื่องจากเมื่อมีการส่งมอบของ ก็จะมีการตรวจสอบสภาพแห่งของว่ามีความสูญหาย เสียหายอย่างไร หรือการส่งมอบชั่งช้ำ การที่จะทราบว่ามีการส่งมอบชั่งช้ำหรือไม่เพียงใดก็จะพิจารณาจากวันส่งมอบนั่นเอง หรือการเริ่มต้นนับอายุความในกรณีของสูญหายทั้งหมด ก็จะไม่วันที่มีการส่งมอบของได้โดยสภาพ และผลจากบทบัญญัติมาตรา 20 ที่กำหนดให้ข้อเท็จจริงว่าของไม่ได้มีการส่งมอบตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 20 ถือเป็นหลักฐานแสดงว่าของสูญหาย อายุความในกรณีนี้ จึงได้กำหนดโดยมีความสอดคล้องกับมาตรา 20 นี้ ส่วนการเริ่มต้นนับอายุความในกรณีอื่น ๆ ทั้งหมด ก็เป็นการกำหนดให้มีความครอบคลุมถึงกรณีที่ไม่เข้าตามสองกรณีแรก ซึ่งจะทำการบังคับใช้สามารถเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า หลักการในเรื่อง “อายุความ” ตามอนุสัญญานั้น ถือเป็นหลักการที่มีความเหมาะสมและเป็นประโยชน์กับนิติสัมพันธ์การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

3.8.4 การอนุญาโตตุลาการ

การอนุญาโตตุลาการ (Arbitration) เป็นการระงับข้อพิพาททางแพ่งที่คู่กรณีพิพาทตกลงกันด้วยใจสมัครเสนอข้อพิพาทของตนที่เกิดขึ้นแล้ว หรือเรื่องที่จะเกิดขึ้นในอนาคตให้บุคคลภายนอก ซึ่งเรียกว่า อนุญาโตตุลาการ ให้ทำการพิจารณาชี้ขาดตามพยานหลักฐานที่ปรากฏ และคู่กรณียอมผูกพันที่จะปฏิบัติตามคำชี้ขาดนั้น⁸⁷

ในทางปฏิบัติ ได้มีการใช้การอนุญาโตตุลาการเพื่อระงับข้อพิพาททางแพ่งทุกชนิดที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนิยมใช้กันมากในการระงับข้อพิพาททางธุรกิจโดยเฉพาะอย่างยิ่งนับตั้งแต่หลังจากสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา มีการใช้อนุญาโตตุลาการในการระงับข้อพิพาทที่เกิดจากการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ เพราะมีการค้าระหว่างประเทศมากขึ้น เนื่องจากมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากขึ้น อันเป็นผลมาจากประชากรของโลกเพิ่มมากขึ้น และมีเทคโนโลยีใหม่ๆ ที่เอื้อให้มีการผลิตและขนส่งสินค้ามากขึ้น นอกจากนั้น การค้าที่เคยเป็นการค้าภายในระหว่างเมืองแม่กับเมืองขึ้น ก็กลับกลายเป็นการค้าระหว่างรัฐ เพราะมีการปลดปล่อยให้เมืองขึ้นได้รับเอกราชมากขึ้น การอนุญาโตตุลาการในทางการค้าระหว่างประเทศ จึงมีการใช้กันบ่อยขึ้น นับแต่ทศวรรษ 1960 เป็นต้นมา⁸⁸

สำหรับประโยชน์ของการอนุญาโตตุลาการนั้น อาจโดยสรุปได้ดังนี้⁸⁹

1. การอนุญาโตตุลาการเป็นการระงับข้อพิพาทที่สิ้นสุดลงก่อนข้างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ เนื่องจากมีวิธีพิจารณาที่ไม่เคร่งครัดและไม่มีชั้นตอนที่ยุ่งยาก
2. ประหยัดค่าใช้จ่าย เว้นแต่ การอนุญาโตตุลาการที่ใช้บริการของสถาบันอนุญาโตตุลาการบางสถาบัน จะเรียกเก็บค่าบริการ ค่าธรรมเนียมต่างๆ ตลอดจนค่าปฎิการ

⁸⁷ เสาวนีย์ อัสวโรจน์, “ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการอนุญาโตตุลาการ,” รวมบทความข้อบังคับ ข้อตกลงระหว่างประเทศ กฎหมาย และคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ เล่ม 2 (กรุงเทพฯ : สำนักงานอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม, 2540) : 1.

⁸⁸ พิชัยศักดิ์ ทรายางกูร, “การอนุญาโตตุลาการ:ความรู้เบื้องต้นในทางทฤษฎี,” รวมบทความข้อบังคับ ข้อตกลงระหว่างประเทศ กฎหมาย และคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ เล่ม 2 (กรุงเทพฯ : สำนักงานอนุญาโตตุลาการ กระทรวงยุติธรรม, 2540) : 22.

⁸⁹ เสาวนีย์ อัสวโรจน์, “ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการอนุญาโตตุลาการ,” รวมบทความข้อบังคับ ข้อตกลงระหว่างประเทศ กฎหมาย และคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการ เล่ม 2 :
3.

อนุญาตตุลาการเป็นจำนวนที่สูงกว่าการฟ้องคดีต่อศาล อันถือเป็นการขัดต่อหลักการของการอนุญาตตุลาการในอดีตที่เป็นวิธีการระงับข้อพิพาทที่ประหยัด

3. รักษาชื่อเสียงของคู่กรณีพิพาทและความลับทางธุรกิจได้ดี เนื่องจากกระทำการลับ ไม่เปิดเผยต่อสาธารณชน และยังรักษาความสัมพันธ์ระหว่างคู่กรณีไว้ได้ เพราะคู่กรณีทั้งสองฝ่ายมีโอกาสพบปะเจรจาปัญหาที่พิพาทกันโดยตรง บรรยากาศในการพิจารณาค่อนข้างยืดหยุ่น ไม่เคร่งเครียด เป็นกันเองมากกว่าการพิจารณาคดีในศาล

4. เหมาะสมกับข้อพิพาทที่ยู่ยากและสลับซับซ้อน หากคู่กรณีเลือกอนุญาตตุลาการที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านที่ตนมีปัญหาคู่กรณีอยู่ ก็จะทำให้การตัดสินชี้ขาดข้อพิพาททำได้รวดเร็วยุติธรรม

5. สมประโยชน์ของคู่กรณีพิพาท เนื่องจากคู่กรณีสามารถเลือกกำหนดรายละเอียดในการอนุญาตตุลาการได้

6. แบ่งเบาภาระของศาล เพราะทำให้ข้อพิพาทที่จะเป็นคดีขึ้นสู่ศาลลดจำนวนลง

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติเป็นการเฉพาะให้ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการรับขนอาจได้รับการพิจารณาโดยอนุญาตตุลาการ อย่างไรก็ตาม ตามกฎหมายไทยนั้น การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาตตุลาการ อาจแยกพิจารณาได้เป็นสองประเภท ได้แก่ อนุญาตตุลาการในศาล ซึ่งเป็นไปตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 210 ถึง มาตรา 222 เว้นแต่มาตรา 221 ซึ่งกำหนดให้ “การเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดนอกศาล ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยอนุญาตตุลาการ” และ อนุญาตตุลาการนอกศาล ซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติอนุญาตตุลาการ พ.ศ. 2530

ส่วนบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาจะมีบทบัญญัติอนุญาตให้คู่สัญญาทำข้อตกลงในสัญญารับขนอนุญาตให้ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นได้รับการชี้ขาดโดยอนุญาตตุลาการได้ โดยอนุสัญญาได้กำหนดเงื่อนไขว่า ข้อตกลงนั้นจะต้องกำหนดให้อนุญาตตุลาการต้องใช้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญาในการชี้ขาดคดี

โดยบทบัญญัติแห่งอนุสัญญากำหนดเงื่อนไขในการทำสัญญาอนุญาตให้ระงับข้อพิพาทโดยอนุญาตตุลาการไว้ว่า ข้อตกลงให้อำนาจอนุญาตตุลาการชี้ขาดข้อพิพาทนั้น จะต้องทำเป็นหนังสือ และข้อตกลงเป็นหนังสือนั้น จะต้องกำหนดให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดข้อพิพาทตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาเท่านั้น

เมื่อพิจารณาสภาพการค้ำระหว่างประเทศในปัจจุบัน ก็พบว่ามีภาระรับข้อพิพาท โดยอนุญาโตตุลาการมีความแพร่หลายและได้รับความนิยมมากขึ้นเรื่อย ๆ รวมทั้งประโยชน์ของการอนุญาโตตุลาการดังกล่าวข้างต้น ดังนั้น การบัญญัติอนุญาโตตุลาการให้มีการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการได้น่าจะก่อให้เกิดประโยชน์ต่อคู่สัญญาในสัญญาฉบับนั้น โดยที่ไม่จำเป็นต้องฟ้องคดีต่อศาลเสมอไป

สำหรับหลักการตามบทบัญญัติดังกล่าวนี้ สามารถแยกพิจารณาได้ ดังต่อไปนี้

1. การกำหนดให้ข้อตกลงให้อำนาจอนุญาโตตุลาการซึ่งขาดข้อพิพาทนั้นจะต้องทำเป็นหนังสือ จะทำให้เกิดความชัดเจนแน่นอนในแง่พยานหลักฐานว่าคู่สัญญาได้ตกลงทำสัญญามอบอำนาจให้อนุญาโตตุลาการซึ่งขาดข้อพิพาทจริง และเมื่อได้พิจารณาถึงบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2530 จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานั้นจะมีความสอดคล้องกับบทบัญญัติมาตรา 6⁹⁰ ซึ่งกำหนดว่า สัญญาอนุญาโตตุลาการจะมีผลผูกพันคู่กรณีต่อเมื่อมีหลักฐานเป็นหนังสือหรือมีข้อสัญญาปรากฏในเอกสารทำนองเดียวกัน

2. การกำหนดให้ข้อตกลงเป็นหนังสือนั้นต้องกำหนดให้อนุญาโตตุลาการซึ่งขาดข้อพิพาทตามบทบัญญัติอนุสัญญา การกำหนดดังกล่าวจะเป็นประโยชน์ เนื่องจากจะทำให้คู่สัญญาทราบว่าหากเกิดข้อพิพาทขึ้น ข้อพิพาทนั้นจะได้รับการพิจารณาตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา และตนจะได้รับความคุ้มครองตามสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบที่มีอยู่ในอนุสัญญา นอกจากนี้ ข้อพิพาทดังกล่าวเป็นข้อพิพาทที่เกิดขึ้นภายใต้บังคับของบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา กรณีจึงควรได้รับการพิจารณาตามบทบัญญัติดังกล่าว

⁹⁰พระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2530 มาตรา 6 บัญญัติว่า“สัญญาอนุญาโตตุลาการจะมีผลผูกพันคู่กรณีได้ต่อเมื่อมีหลักฐานเป็นหนังสือหรือมีข้อสัญญาปรากฏอยู่ในเอกสาร ได้ตอบทางจดหมาย โทรเลข โทรพิมพ์ หรือเอกสารอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน