ค่าเสียเวลาตู้สินค้า (demurrage และ detention): ใครต้องจ่าย ลดได้หรือไม่ และจะโต้แย้งสายเรืออย่างไร ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และคำพิพากษาศาลฎีกา

โดย เอกสยาม ชัยศร ที่ปรึกษากฎหมาย
บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด

> เนื้อหานี้เป็นข้อมูลกฎหมายทั่วไป ไม่ใช่ความเห็นทางกฎหมายเฉพาะกรณี การพิจารณาแต่ละเรื่องต้องอาศัยข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานของเรื่องนั้น ฉบับออนไลน์ที่ปรับปรุงล่าสุดอยู่ที่ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

สาระสำคัญโดยสรุป

- ค่าเสียเวลาตู้สินค้าไม่มีกฎหมายไทยบัญญัติไว้โดยเฉพาะ เป็นหนี้ตามสัญญาที่เกิดจากข้อกำหนดในใบตราส่งและพิกัดอัตราของสายเรือ ผู้รับตราส่งที่เรียกให้ส่งมอบสินค้าหรือทำสัญญาลากตู้ย่อมเข้าผูกพันตามข้อกำหนดนั้น ตามมาตรา 627 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8722/2554
- ค่าเสียเวลาตู้ที่กำหนดเป็นอัตรารายวันเมื่อคืนตู้ล่าช้ามีลักษณะเป็นเบี้ยปรับตามมาตรา 379 และมาตรา 381 ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าศาลไทยลดลงได้ถ้าสูงเกินส่วนตามมาตรา 383 เมื่อกฎหมายไทยใช้บังคับ (ยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยเรื่องตู้สินค้าโดยตรง) และสายเรือที่รับตู้คืนโดยไม่สงวนสิทธิอาจเสียสิทธิเรียกเบี้ยปรับตามมาตรา 381 วรรคสาม
- เมื่อไม่มีผู้รับสินค้าที่ท่าปลายทาง ค่าเสียเวลาเรือและค่าเก็บตู้ในท่าเป็นสิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งต่อผู้รับตราส่ง ไม่ใช่ของผู้ขายต่อผู้ซื้อโดยตรง ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9212/2557 และผู้ส่งของที่ปล่อยสินค้าค้างท่าเก้าเดือนโดยไม่เยียวยาผู้ขนส่งออกคำสั่งที่ผู้ขนส่งไม่จำต้องปฏิบัติตาม ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 530/2559

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

- ศาลอังกฤษตัดสินในคดี Cottonex ว่าสายเรือเรียกค่าเสียเวลาตู้ตลอดไปไม่ได้เมื่อวัตถุประสงค์ทางการค้าของการขนส่งสิ้นสุดแล้ว และคณะกรรมาธิการการเดินเรือกลางของสหรัฐอเมริกาวางหลักแรงจูงใจว่าค่าเสียเวลาตู้ที่เรียกเก็บในช่วงที่ผู้รับสินค้าไม่สามารถรับสินค้าหรือคืนตู้ได้ไม่สมเหตุสมผล

ค่าเสียเวลาตู้สินค้าคืออะไร และกฎหมายไทยเรียกว่าอะไร

ค่าเสียเวลาตู้สินค้ามีสองชนิดที่ใบแจ้งหนี้ของสายเรือมักรวมไว้ด้วยกัน ค่าเสียเวลาตู้ในท่า (demurrage) คิดเมื่อตู้ที่มีสินค้าอยู่ในท่าเรือหรือลานตู้ของสายเรือเกินเวลาปลอดค่าใช้จ่าย ส่วนค่าเสียเวลาตู้นอกท่า (detention) คิดเมื่อผู้รับสินค้านำตู้ออกจากท่าแล้วคืนตู้เปล่าล่าช้า ทั้งสองชนิดเป็นหนี้ตามสัญญารับขนซึ่งอยู่ใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่ใช่ค่าภาระของท่าเรือ และไม่ใช่ค่าระวางในความหมายแคบ

ก่อนจะพูดถึงกฎหมาย ควรแยกค่าใช้จ่ายสามรายการที่มักปะปนกันในใบแจ้งหนี้ รายการแรกคือค่าเสียเวลาตู้ในท่า (demurrage: ค่าใช้จ่ายรายวันที่สายเรือเรียกเมื่อตู้สินค้ายังอยู่ในท่าเรือหรือลานตู้เกินเวลาปลอดค่าใช้จ่ายที่ให้) รายการที่สองคือค่าเสียเวลาตู้นอกท่า (detention: ค่าใช้จ่ายรายวันที่สายเรือเรียกเมื่อผู้รับสินค้ารับตู้ออกจากท่าไปแล้วแต่คืนตู้เปล่าช้ากว่ากำหนด) และรายการที่สามคือค่าฝากตู้ในท่า (port storage: ค่าใช้จ่ายที่ท่าเรือหรือผู้ประกอบการท่าเรียกจากการใช้พื้นที่ลานตู้) ซึ่งเป็นหนี้ต่อท่าเรือ ไม่ใช่ต่อสายเรือ แม้ในทางปฏิบัติสายเรือจะออกเงินทดรองแล้วเรียกคืนรวมกันมาในใบแจ้งหนี้ฉบับเดียว คำว่าเวลาปลอดค่าใช้จ่าย (free time: จำนวนวันที่สายเรือให้ใช้ตู้โดยไม่คิดค่าเสียเวลา) จึงเป็นตัวเลขแรกที่ท่านต้องหาให้พบในใบจองระวางหรือพิกัดอัตราของสายเรือ เพราะวันที่เวลาปลอดค่าใช้จ่ายสิ้นสุดคือวันที่หนี้เริ่มเดิน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบทบัญญัติที่ใช้คำว่าค่าเสียเวลาตู้ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งเมื่อสินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ก็ไม่ได้กำหนดสิทธิของผู้ขนส่งที่จะเรียกค่าใช้จ่ายจากการใช้ตู้เกินเวลา ฐานของหนี้จึงเป็นสัญญา ได้แก่ ข้อกำหนดด้านหลังใบตราส่ง (bill of lading: เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนและสิทธิในสินค้า) พิกัดอัตรา (tariff: ตารางอัตราค่าบริการที่สายเรือประกาศ) ที่ใบตราส่งอ้างถึง และสัญญาลากตู้หรือหนังสือรับตู้ (equipment interchange receipt: เอกสารที่ผู้รับตู้ลงนามเมื่อนำตู้ออกจากท่า) ซึ่งกำหนดจำนวนวันปลอดค่าใช้จ่ายและอัตรารายวัน คำถามแรกของกฎหมายไทยจึงไม่ใช่ว่าค่าเสียเวลาตู้เรียกได้หรือไม่ แต่เป็นว่าใครเป็นคู่สัญญาที่ผูกพันตามข้อกำหนดนั้น

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

ผู้ส่งของ (shipper: ผู้ที่ทำสัญญารับขนกับผู้ขนส่ง) เป็นคู่สัญญาตั้งแต่ต้น ส่วนผู้รับตราส่ง (consignee: ผู้ที่ใบตราส่งระบุให้รับสินค้าที่ปลายทาง) ไม่ได้ลงนามในสัญญารับขน แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โอนสิทธิตามสัญญารับขนให้ผู้รับตราส่งเมื่อสินค้าถึงปลายทางและผู้รับตราส่งเรียกให้ส่งมอบ ตามมาตรา 627 และให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ตามมาตรา 630[1]

> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627
>
> “เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว ท่านว่าแต่นั้นไปสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นย่อมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง”

> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 630
>
> “ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็น เพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์”

คำว่า อุปกรณ์ในมาตรา 630 ในทางตำราหมายถึง ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง นอกจากค่าระวางพาหนะ ค่าเสียเวลาตู้ในท่าซึ่งเกิดก่อนการส่งมอบจึงอยู่ในขอบที่ผู้ขนส่งอ้างสิทธิยึดหน่วงได้ และนี่คือเหตุผลที่สายเรือไม่ออกใบปล่อยสินค้า (delivery order: เอกสารที่สายเรือออกให้ผู้รับตราส่งนำไปรับตู้จากท่า) จนกว่าจะได้รับชำระ สำหรับผู้รับตราส่ง การเข้ามาเรียกให้ส่งมอบตามมาตรา 627 ทำให้สิทธิของผู้ส่งตกมาเป็นของตน แต่ผู้รับตราส่งจะมีหน้าที่ตามสัญญารับขนด้วยหรือไม่ และหน้าที่นั้นครอบคลุมค่าเสียเวลาตู้นอกท่าซึ่งเกิดหลังการส่งมอบหรือไม่ เป็นประเด็นที่ศาลฎีกาตอบไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8722/2554[2]

> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8722/2554
>
> สายเรือขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิมายังประเทศไทย ใบตราส่งระบุจำเลยที่ 1 เป็นผู้รับตราส่ง และคู่สัญญาตกลงให้เวนคืนต้นฉบับใบตราส่งแก่ผู้ขนส่งตั้งแต่ต้นทางเพื่อความสะดวก ผู้รับตราส่งลงนามและประทับตราในสำเนาใบตราส่ง มีหนังสือขอให้สายเรือออกใบปล่อยสินค้า และทำสัญญาลากตู้สินค้าโดยตกลงรับภาระค่าเสียเวลาหากนำตู้ออกจากท่าหรือคืนตู้ล่าช้า ทั้งมอบหมายให้ตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร และรับตู้ออกไป ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าพฤติการณ์เหล่านี้เป็นการที่ผู้รับตราส่งตกลงยอมรับเอาประโยชน์จากสัญญารับขนของทางทะเล ความสัมพันธ์ระหว่างสายเรือกับผู้รับตราส่งจึงเป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 26 แต่การที่ผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่รับตู้สินค้าจนกว่าสายเรือจะแสดงหลักฐานข้อมูลการควบคุมอุณหภูมิที่เชื่อถือได้ เป็นการปฏิเสธโดยมีเหตุอันสมควร ไม่ถือว่าผิดหน้าที่ตามสัญญารับขน

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

คำพิพากษานี้ให้หลักสองข้อที่ใช้กับใบแจ้งหนี้ค่าเสียเวลาตู้แทบทุกฉบับ ข้อแรก ผู้รับตราส่งที่ขอใบปล่อยสินค้าและลงนามในสัญญาลากตู้เข้าผูกพันตามข้อกำหนดค่าเสียเวลาตู้ของสายเรือ แม้จะไม่เคยลงนามในสัญญารับขนฉบับแรก การลงนามรับตู้จึงไม่ใช่พิธีการ แต่เป็นการเข้าทำสัญญา ข้อที่สอง การปฏิเสธรับสินค้าโดยมีเหตุอันสมควร เช่น มีเหตุให้เชื่อว่าสินค้าเสียหายจากการควบคุมอุณหภูมิของผู้ขนส่งเอง ไม่ใช่การผิดหน้าที่ของผู้รับตราส่ง ค่าเสียเวลาตู้ที่เดินในช่วงที่ผู้รับตราส่งรอหลักฐานจากสายเรือจึงเป็นช่วงที่โต้แย้งได้ว่าเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง ไม่ใช่ของผู้รับ

ค่าเสียเวลาตู้ในฐานะเบี้ยปรับ: อำนาจลดของศาล และผลของการรับตู้คืนโดยไม่สงวนสิทธิ

ข้อตกลงให้ชำระเงินจำนวนแน่นอนรายวันเมื่อคืนตู้ล่าช้ามีลักษณะเป็นเบี้ยปรับตามมาตรา 379 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ชนิดเบี้ยปรับเมื่อไม่ชำระหนี้ให้ถูกต้องสมควรตามมาตรา 381 ศาลลดเบี้ยปรับที่สูงเกินส่วนลงได้ตามมาตรา 383 โดยพิเคราะห์ทางได้เสียทุกอย่างของสายเรือ และตามมาตรา 381 วรรคสาม สายเรือที่ยอมรับตู้คืนแล้วจะเรียกเบี้ยปรับได้ต่อเมื่อได้บอกสงวนสิทธิไว้ในเวลารับตู้คืน

ลักษณะทางกฎหมายของค่าเสียเวลาตู้ตัดสินผลของการโต้แย้งเกือบทั้งหมด ถ้าเป็นค่าตอบแทนการใช้ตู้ (ค่าเช่าหรือค่าบริการ) ลูกหนี้ต้องจ่ายเต็มตามอัตราที่ตกลงเหมือนค่าเช่าทั่วไป แต่ถ้าเป็นเงินที่ตกลงกันไว้ล่วงหน้าว่าจะจ่ายเมื่อลูกหนี้ผิดหน้าที่คืนตู้ให้ตรงเวลา ก็เป็นเบี้ยปรับซึ่งมีบทบัญญัติเฉพาะในมาตรา 379 ถึงมาตรา 385 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นิยามเบี้ยปรับไว้ในมาตรา 379[3]

> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 379
>
> “ถ้าลูกหนี้สัญญาแก่เจ้าหนี้ว่าจะใช้เงินจำนวนหนึ่งเป็นเบี้ยปรับเมื่อตนไม่ชำระหนี้ก็ดี หรือไม่ชำระหนี้ให้ถูกต้องสมควรก็ดี เมื่อลูกหนี้ผิดนัด ก็ให้ริบเบี้ยปรับ ถ้าการชำระหนี้อันจะพึงทำนั้นได้แก่งดเว้นการอันใดอันหนึ่ง หากทำการอันนั้นฝ่าฝืนมูลหนี้เมื่อใด ก็ให้ริบเบี้ยปรับเมื่อนั้น”

ข้อกำหนดค่าเสียเวลาตู้ตรงกับนิยามนี้เกือบทุกคำ ผู้รับสินค้ามีหนี้ที่ต้องคืนตู้เปล่าภายในเวลาปลอดค่าใช้จ่าย เมื่อคืนช้าคือไม่ชำระหนี้ให้ถูกต้องสมควรในเรื่องเวลา และสัญญากำหนดเงินจำนวนแน่นอนต่อวันที่ต้องจ่ายเมื่อเกิดเหตุนั้น มาตรา 381 ซึ่งว่าด้วยเบี้ยปรับชนิดนี้โดยตรงให้เจ้าหนี้เรียกทั้งการชำระหนี้และเบี้ยปรับได้ แต่วางเงื่อนไขสำคัญไว้ในวรรคสาม[4]

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 381
>
> “ถ้าลูกหนี้ได้สัญญาไว้ว่าจะให้เบี้ยปรับเมื่อตนไม่ชำระหนี้ให้ถูกต้องสมควร เช่นว่าไม่ชำระหนี้ตรงตามเวลาที่กำหนดไว้เป็นต้น นอกจากเรียกให้ชำระหนี้ เจ้าหนี้จะเรียกเอาเบี้ยปรับอันจะพึงริบนั้นอีกด้วยก็ได้
>
> ถ้า เจ้าหนี้ มี สิทธิเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทน ใน มูล ชำระหนี้ ไม่ ถูกต้อง สมควร ท่าน ให้ บังคับ ตาม บทบัญญัติ แห่งมาตรา 380 วรรคสอง
>
> ถ้าเจ้าหนี้ยอมรับชำระหนี้แล้ว จะเรียกเอาเบี้ยปรับได้ต่อเมื่อได้บอกสงวนสิทธิไว้เช่นนั้นในเวลารับชำระหนี้”

วรรคสามของมาตรา 381 เป็นข้อต่อสู้ที่ผู้ประกอบการไทยใช้น้อยกว่าที่ควร การชำระหนี้ในที่นี้คือการคืนตู้เปล่า เมื่อผู้รับสินค้านำตู้เปล่าไปคืนที่ลานรับตู้ที่สายเรือกำหนด และสายเรือหรือลานตู้รับตู้คืนโดยออกหนังสือรับตู้ที่ไม่มีข้อความสงวนสิทธิเรียกค่าเสียเวลาตู้ ผู้เขียนเห็นว่ามีข้อโต้แย้งตามถ้อยคำของมาตรา 381 วรรคสามว่าสายเรือได้ยอมรับชำระหนี้โดยไม่บอกสงวนสิทธิ และสิทธิเรียกเบี้ยปรับจึงหมดไป สายเรือย่อมโต้แย้งว่าข้อกำหนดในใบตราส่งหรือพิกัดอัตราที่ระบุว่าค่าเสียเวลาตู้คิดโดยอัตโนมัติจนถึงวันคืนตู้เป็นการสงวนสิทธิล่วงหน้าแล้ว และว่าหนังสือรับตู้เป็นเพียงเอกสารตรวจสภาพตู้ ผู้เขียนยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยประเด็นนี้สำหรับตู้สินค้าโดยตรง แต่การที่กฎหมายใช้คำว่าบอกสงวนสิทธิไว้ในเวลารับชำระหนี้ ชี้ว่าการสงวนสิทธิต้องเกิดในเวลารับคืน ไม่ใช่ในสัญญาที่ทำไว้ก่อนหน้า ผู้ประกอบการที่คืนตู้ล่าช้าจึงควรเก็บหนังสือรับตู้ทุกฉบับไว้ และตรวจว่ามีข้อความสงวนสิทธิหรือไม่ ก่อนตัดสินใจจ่ายตามใบแจ้งหนี้

ข้อต่อสู้ที่สำคัญกว่าคืออำนาจลดเบี้ยปรับของศาลตามมาตรา 383 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ทำให้กฎหมายไทยต่างจากกฎหมายอังกฤษอย่างมีนัยสำคัญ[5]

> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 383
>
> “ถ้าเบี้ยปรับที่ริบนั้นสูงเกินส่วน ศาลจะลดลงเป็นจำนวนพอสมควรก็ได้ ในการที่จะวินิจฉัยว่าสมควรเพียงใดนั้น ท่านให้พิเคราะห์ถึงทางได้เสียของเจ้าหนี้ทุกอย่างอันชอบด้วยกฎหมาย ไม่ใช่แต่เพียงทางได้เสียในเชิงทรัพย์สิน เมื่อได้ใช้เงินตามเบี้ยปรับแล้ว สิทธิเรียกร้องขอลดก็เป็นอันขาดไป
>
> นอกจากกรณีที่กล่าวไว้ในมาตรา 379 และมาตรา 382 ท่านให้ใช้วิธีเดียวกันนี้บังคับ ในเมื่อบุคคลสัญญาว่าจะให้เบี้ยปรับเมื่อตนกระทำหรืองดเว้นกระทำการอันหนึ่งอันใดนั้นด้วย”

บทนี้ให้ผลสามประการต่อข้อพิพาทค่าเสียเวลาตู้ ประการแรก ศาลไทยมีอำนาจลดค่าเสียเวลาตู้ที่สูงเกินส่วนลงเป็นจำนวนพอสมควร โดยพิเคราะห์ทางได้เสียของสายเรือทุกอย่าง ไม่ใช่เพียงทางได้เสียในเชิงทรัพย์สิน ตัวเลขที่ศาลน่าจะใช้เทียบคือค่าเช่าตู้ในตลาดต่อวัน ราคาตู้ทดแทน และรายได้ที่สายเรือเสียไป

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

จากการไม่มีตู้หมุนเวียน ค่าเสียเวลาตู้ที่สะสมจนเกินราคาตู้ใหม่หลายเท่าเป็นกรณีที่มีเหตุผลให้ขอลดอย่างชัดเจน ประการที่สอง สิทธิขอลดหมดไปเมื่อได้ใช้เงินตามเบี้ยปรับแล้ว ผู้ประกอบการที่จ่ายเต็มจำนวนเพื่อเอาสินค้าออกจากท่าก่อนแล้วหวังฟ้องเรียกคืนภายหลัง จึงเสี่ยงเสียข้อต่อสู้นี้ไป เพราะถ้อยคำของมาตรา 383 ไม่ได้ยกเว้นการจ่ายโดยสงวนสิทธิ และผู้เขียนยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกาที่ถือว่าหนังสือสงวนสิทธิรักษาสิทธิขอลดไว้ได้ ทางที่ปลอดภัยกว่าคือเจรจาวางหลักประกันแทนการจ่าย หรือจ่ายเฉพาะส่วนที่ไม่โต้แย้ง และเมื่อจำเป็นต้องจ่ายเต็มจำนวน ให้ทำหนังสือสงวนสิทธิและโต้แย้งจำนวนไว้ชัดเจน ประการที่สาม ข้อกำหนดในใบตราส่งที่ว่าค่าเสียเวลาตู้เป็นค่าบริการไม่ใช่เบี้ยปรับย่อมมีน้ำหนักในการตีความ แต่ผู้เขียนเห็นว่าเมื่อกฎหมายไทยใช้บังคับและข้อตกลงมีลักษณะเป็นเบี้ยปรับในสาระ ศาลยังใช้มาตรา 383 ได้ ส่วนใบตราส่งที่เลือกกฎหมายต่างประเทศเป็นอีกเรื่องหนึ่ง พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 ให้วินิจฉัยกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สาระสำคัญหรือผลแห่งสัญญาตามเจตนาของคู่กรณี และมาตรา 5 ให้ใช้กฎหมายต่างประเทศเพียงที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแห่งประเทศไทย ผู้เขียนยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยว่ามาตรา 383 ใช้แทนกฎหมายต่างประเทศที่ใบตราส่งเลือกไว้ได้

ตรงข้าม กับ กฎหมาย อังกฤษ ซึ่ง ข้อกำหนด ใน ใบตราส่ง ส่วนใหญ่ เลือก ใช้ ศาล อังกฤษ ไม่ มีอำนาจ ลด ค่าเสียหายที่กำหนดไว้ล่วงหน้า (liquidated damages: จำนวนค่าเสียหายที่คู่สัญญาตกลงไว้ล่วงหน้า) ทำได้เพียงถือว่าข้อสัญญาเป็นเบี้ยปรับ (penalty) ที่บังคับไม่ได้ทั้งข้อ หรือบังคับได้เต็มจำนวน และนับแต่คดี Cavendish v Makdessi ใน ค.ศ. 2015 ศาลสูงสุดแห่งสหราชอาณาจักรวางเกณฑ์ว่าข้อสัญญาจะเป็นเบี้ยปรับต่อเมื่อกำหนดผลร้ายแก่ผู้ผิดสัญญาเกินสัดส่วนกับประโยชน์อันชอบธรรมของเจ้าหนี้ในการบังคับหนี้ชั้นต้น ไม่ใช่เพียงเพราะจำนวนสูงกว่าความเสียหายที่ประมาณล่วงหน้าอย่างแท้จริง[6] ค่าเสียเวลาตู้ที่มีเหตุผลทางการค้ารองรับ คือการสร้างแรงจูงใจให้คืนตู้เร็วเพื่อให้ตู้หมุนเวียน จึงมีแนวโน้มผ่านเกณฑ์ของอังกฤษแม้อัตราจะสูง ผู้ประกอบการไทยที่ถูกฟ้องในศาลไทยในคดีที่กฎหมายไทยใช้บังคับอยู่ในฐานะดีกว่าเพราะมาตรา 383 ให้ศาลลดจำนวนได้โดยไม่ต้องถือว่าข้อสัญญาเสียไปทั้งข้อ

ต้องระวังว่าไม่ใช่ค่าใช้จ่ายทุกรายการในใบแจ้งหนี้ที่เป็นเบี้ยปรับ ค่าฝากตู้ในท่าที่ท่าเรือเรียกเก็บตามประกาศของท่าเป็นค่าบริการ ไม่ใช่เบี้ยปรับ และสายเรือที่ออกเงินทดรองไปเรียกคืนได้เต็มจำนวนในฐานะเงินที่ได้ออกทดรองไป ส่วนความเสียหายอื่นนอกเหนือจากค่าเสียเวลาตู้ เช่น ค่าซ่อมตู้ ค่าทำความสะอาดหรือมูลค่าตู้เมื่อตู้สูญหาย เป็นค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 222 ซึ่งต้องพิสูจน์ความเสียหายจริงและมาตรา 380 วรรคสองซึ่งมาตรา 381 วรรคสองให้นำมาใช้ กำหนดว่าเจ้าหนี้จะเรียกเบี้ยปรับในฐานจำนวนน้อยที่สุดแห่งค่าเสียหายแล้วพิสูจน์ความเสียหายยิ่งกว่านั้นก็ได้[7] สายเรือจึงเรียกค่าเสียเวลาตู้และค่าซ่อมตู้พร้อมกันได้ แต่จะเรียกค่าเสียเวลาตู้ซ้อนกับค่าเช่าตู้สำหรับวันเดียวกันไม่ได้ เพราะเป็นความเสียหายจากเหตุเดียวกัน

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

ใครเป็นลูกหนี้ของสายเรือ: ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง ผู้รับจัดการขนส่ง หรือผู้ซื้อที่ไม่มารับสินค้า

สาย เรือ เรียก ค่า เสียเวลา ตู้ ได้ จาก คู่สัญญา รับ ขน คือ ผู้ส่ง ของ ตาม ใบตราส่ง และ ผู้รับตราส่ง ที่ เข้า รับ ประโยชน์ จาก สัญญา รับ ขน ส่วน ผู้ขาย หรือ ผู้ซื้อ ตาม สัญญาซื้อขาย ต้อง ว่ากล่าว กัน ตาม ข้อตกลง ของ ตน ศาลฎีกา วินิจฉัย ใน คำพิพากษา ศาลฎีกา ที่ 9212/2557 ว่า ค่าใช้จ่าย จาก การไม่มี ผู้รับ สินค้า ที่ ท่า ปลายทาง เป็น สิทธิ เรียกร้อง ของ ผู้ขนส่ง ต่อ ผู้รับตราส่ง ไม่ใช่ ของ ผู้ขาย ต่อ ผู้ซื้อ โดยตรง

ข้อพิพาท ค่าเสียเวลาตู้ จำนวนมาก ไม่ได้ อยู่ ระหว่าง สายเรือ กับ ผู้ประกอบการ แต่ อยู่ ระหว่าง ผู้ขาย กับ ผู้ซื้อ ว่า ใคร ต้อง รับ ภาระ คำตอบ ขึ้น อยู่ กับ สอง สัญญา ที่ แยก จาก กัน สัญญา รับขน กำหนด ว่า สายเรือ เรียก จาก ใคร ได้ ส่วน สัญญาซื้อขาย และ ข้อกำหนด ทางการค้า ระหว่าง ประเทศ (Incoterms: ข้อกำหนด ของ หอการค้า นานา ชาติ ที่ แบ่ง หน้าที่ และ ค่าใช้จ่าย ระหว่าง ผู้ขาย กับ ผู้ซื้อ) กำหนด ว่า ระหว่าง ผู้ขาย กับ ผู้ซื้อ ใคร ต้อง รับผิดชอบ ค่าใช้จ่าย ที่ ท่า ปลายทาง คำพิพากษา ศาลฎีกา ที่ 9212/2557 แยก สอง เรื่อง นี้ ไว้ ชัดเจน[8]

> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9212/2557
>
> ผู้ขายส่งรถตักมายังท่าเรือกรุงเทพตามสัญญาซื้อขายแบบซีไอเอฟ ต่อมาคู่สัญญาเลิกสัญญาซื้อขายโดยสมัครใจ แต่ผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้รับตราส่งไม่ยอมลงนามในหนังสือโอนสิทธิเพื่อให้ผู้ขายรับสินค้าคืน รถตักจึงค้างอยู่ในท่า ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าผู้ซื้อมีหน้าที่ส่งมอบรถตักคืนแก่ผู้ขายเพื่อให้คู่สัญญากลับคืนสู่ฐานะเดิม ข้ออ้างเรื่องความเสี่ยงทางศุลกากรไม่ใช่เหตุอันสมควรที่จะปฏิเสธ ส่วนค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการที่ไม่มีผู้รับสินค้าที่ท่าเรือปลายทาง เช่น ค่าเสียเวลาของเรือและค่าเก็บตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือ ผู้ขนส่งสามารถเรียกร้องจากผู้รับตราส่งได้ ไม่ใช่หน้าที่ของผู้ขายที่จะเรียกร้องจากผู้ซื้อโดยตรง และเมื่อมีการเปลี่ยนตัวผู้รับตราส่ง ผู้รับตราส่งรายใหม่ที่ไปขอรับสินค้าเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่ง

คำพิพากษา นี้ บอก ผู้ขาย ไทย ว่า การ ฟ้อง ผู้ซื้อ เรียก ค่าเสียเวลาตู้ โดยตรง โดย อ้าง สัญญาซื้อขาย อาจ ไม่สำเร็จ ถ้า ผู้ขาย ยัง ไม่ได้ จ่าย เงิน นั้น ให้ สายเรือ เพราะ หนี้ ค่าเสียเวลา ตู้ เป็น ของ สายเรือ ต่อ ผู้รับตราส่ง ผู้ขาย ที่ ต้องการ เอา สินค้า กลับ ต้อง ขอ เปลี่ยนตัว ผู้รับตราส่ง กับ สายเรือ และ เมื่อ ตน กลาย เป็น ผู้รับตราส่ง รายใหม่ ก็ ต้อง ชำระ ค่าใช้จ่าย ที่ ค้าง ให้ สายเรือ ก่อน แล้ว จึง ไป เรียก จาก ผู้ซื้อ ฐาน ผิดสัญญาซื้อขาย หรือ ฐาน ลาภมิควรได้ เอกสาร ที่ ผู้ขาย ต้อง เก็บ คือ หลักฐาน การ ชำระ ให้ สายเรือ และ หลักฐาน ว่า ความล่าช้า เกิด จาก การไม่มา รับ สินค้า ของ ผู้ซื้อ

เมื่อ ไม่มี ผู้รับตราส่ง มา รับ สินค้า เลย ประมวลกฎหมาย แพ่ง และ พาณิชย์ กำหนด หน้าที่ ของ ผู้ขนส่ง ไว้ ใน มาตรา 631 ให้ บอกกล่าว ผู้ส่ง ทันที และ ถาม เอา คำสั่ง และ เมื่อ ไม่ได้ รับ คำสั่ง ที่ ปฏิบัติ ได้ ให้ นำ ของ ไป ฝาก หรือ ขาย ทอดตลาด ได้[10] บทนี้ สำคัญ ต่อ การ คำนวณ ค่าเสียเวลาตู้ เพราะ ผู้ขนส่ง ที่ ไม่ บอกกล่าว และ ปล่อย ให้

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

ตู้ค้างท่าโดยไม่ทำอะไรย่อมมีส่วนทำให้ค่าใช้จ่ายสะสม ส่วนผู้ส่งของที่ได้รับคำบอกกล่าวแล้วไม่สั่งการ หรือสั่งให้เก็บไว้โดยไม่รับผิดชอบค่าใช้จ่าย ต้องรับผลของความล่าช้านั้นเอง ดังที่ศาลฎีกาวินิจฉัยในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 530/2559 สำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบซึ่งมีบทบัญญัติทำนองเดียวกันในมาตรา 23 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548[9]

> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 530/2559
>
> ผู้ส่งของว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบขนส่งสินค้าสามตู้ไปยังท่าเรือปลายทางในต่างประเทศ ผู้รับตราส่งตามคำสั่งเดิมไม่มารับสินค้า ผู้ส่งของปล่อยให้สินค้าค้างอยู่ที่ท่าปลายทางนานกว่าเก้าเดือน ผู้ขนส่งไม่ได้รับค่าระวางและต้องแบกรับค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เมื่อผู้ขนส่งบอกกล่าวและถามเอาคำสั่ง ผู้ส่งของสั่งให้เก็บสินค้าต่อไปเพื่อหาผู้ซื้อรายใหม่โดยไม่เยียวยาความเสียหายให้ผู้ขนส่ง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าคำสั่งเช่นนี้สร้างภาระและความเสียหายแก่ผู้ขนส่งเกินสมควร จึงเป็นคำสั่งที่ไม่อาจปฏิบัติได้ การที่ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งเดิมซึ่งยินดีจ่ายค่าระวางและค่าใช้จ่ายโดยไม่เวนคืนใบตราส่งเป็นการจัดการตามความเหมาะสมและความจำเป็น และผู้ขนส่งมีสิทธิรับค่าระวางและค่าใช้จ่ายจากผู้รับตราส่งนั้น

บทเรียนจากคำพิพากษานี้สำหรับผู้ส่งออกไทยคือ เมื่อผู้ซื้อปลายทางไม่มารับสินค้า ทางเลือกของท่านมีต้นทุนทุกทาง การสั่งให้ผู้ขนส่งเก็บสินค้าไว้โดยไม่ตกลงเรื่องค่าใช้จ่ายไม่ใช่คำสั่งที่ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตาม การสั่งให้ส่งสินค้ากลับต้องจ่ายค่าระวางขากลับและค่าเสียเวลาตู้ที่เกิดแล้ว การขายให้ผู้ซื้อรายใหม่ที่ปลายทางต้องเปลี่ยนตัวผู้รับตราส่งและมักต้องลดราคา สิ่งที่ลดต้นทุนได้จริงคือความเร็วในการตัดสินใจ เพราะค่าเสียเวลาตู้เดินทุกวันและอัตรามักเพิ่มขึ้นเป็นขั้นบันไดเมื่อเกินสัปดาห์แรกและสัปดาห์ที่สอง

ผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder: ผู้ประกอบการที่จัดการขนส่งแทนลูกค้า อาจออกใบตราส่งของตนเอง หรือเป็นเพียงตัวแทน) อยู่ตรงกลางของห่วงโซ่นี้ ถ้าผู้รับจัดการขนส่งออกใบตราส่งของตนเอง (house bill of lading) ให้ลูกค้า และจองระวางกับสายเรือในนามตนเอง สายเรือจะเรียกค่าเสียเวลาตู้จากผู้รับจัดการขนส่งในฐานะผู้ส่งของตามใบตราส่งของสายเรือ (master bill of lading) แล้วผู้รับจัดการขนส่งจึงเรียกจากลูกค้าตามใบตราส่งของตน ลูกค้าที่ได้รับใบแจ้งหนี้จากผู้รับจัดการขนส่งจึงมีสิทธิขอดูใบแจ้งหนี้ต้นทางของสายเรือ เพื่อตรวจว่าจำนวนวัน อัตรา และวันเริ่มนับตรงกันหรือไม่ และผู้รับจัดการขนส่งที่จ่ายให้สายเรือไปก่อนโดยไม่โต้แย้งทั้งที่ลูกค้าแจ้งข้อโต้แย้งไว้แล้ว อาจไม่ได้รับชดใช้เต็มจำนวนจากลูกค้า

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

การโต้แย้งใบแจ้งหนี้: ความล่าช้าที่เกิดจากสายเรือ ท่าเรือ หรือหน่วยงานรัฐ และการตีความข้อสัญญา

ค่าเสียเวลาตู้ในช่วงที่ผู้รับสินค้าไม่สามารถรับตู้หรือคืนตู้ได้เพราะเหตุที่อยู่ในความรับผิดชอบของสายเรือ เช่น ไม่ออกใบปล่อยสินค้าทั้งที่ชำระค่าระวางแล้ว ลานรับตู้เปล่าปิดหรือเปลี่ยนสถานที่โดยไม่แจ้ง หรือสินค้าเสียหายจากการขนส่ง เป็นช่วงที่โต้แย้งได้ว่าลูกหนี้ไม่ได้ผิดนัด และข้อกำหนดที่คลุมเครือต้องตีความไปในทางที่เป็นคุณแก่ฝ่ายที่ต้องเสียตามมาตรา 11

เบี้ยปรับริบได้เมื่อลูกหนี้ผิดนัดตามมาตรา 379 และลูกหนี้จะผิดนัดได้ก็ต่อเมื่อการไม่ชำระหนี้เป็นสิ่งที่โทษลูกหนี้ได้ ผู้รับสินค้าที่พร้อมรับตู้แต่สายเรือไม่ออกใบปล่อยสินค้าเพราะระบบของสายเรือขัดข้อง หรือเพราะสายเรือเรียกเก็บค่าใช้จ่ายรายการที่ไม่มีในสัญญาเป็นเงื่อนไขการปล่อยตู้ จึงไม่ใช่ผู้ผิดนัดในช่วงเวลานั้น เช่นเดียวกับผู้รับสินค้าที่นำตู้เปล่าไปคืนตามสถานที่ที่กำหนดแล้วถูกปฏิเสธเพราะลานเต็ม ส่วนความล่าช้าจากการตรวจของศุลกากรหรือหน่วยงานอื่นของรัฐเป็นพื้นที่สีเทา ใบตราส่งส่วนใหญ่กำหนดให้ผู้รับสินค้ารับความเสี่ยงนี้ แต่ถ้าการตรวจเกิดจากข้อมูลในใบตราส่งที่สายเรือบันทึกผิด หรือจากสินค้าของผู้ส่งของรายอื่นในตู้รวม ความรับผิดต้องกลับไปหาผู้ที่ก่อเหตุ

ในกรณีที่สินค้าเสียหายระหว่างการขนส่งและผู้รับตราส่งต้องรอสำรวจความเสียหายก่อนรับตู้ มาตรา 616 กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดในความสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่พิสูจน์เหตุยกเว้นได้[11] และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8722/2554 รับรองว่าการปฏิเสธรับตู้จนกว่าจะได้หลักฐานที่เชื่อถือได้เกี่ยวกับการควบคุมอุณหภูมิเป็นการปฏิเสธโดยมีเหตุอันสมควร ค่าเสียเวลาตู้ในช่วงสำรวจความเสียหายจึงเป็นรายการที่ผู้รับตราส่งนำไปหักกลบกับค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดได้ รายละเอียดของความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเลและข้อจำกัดความรับผิดอยู่ในหน้า สินค้าเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งทางทะเลของสำนักงาน

เมื่อผู้ขนส่งเองเป็นฝ่ายผิดสัญญาจนผู้ส่งของต้องจัดการขนส่งช่วงที่เหลือเอง ศาลฎีกาถือว่าการที่ผู้ขนส่งยอมไม่เรียกค่าเสียเวลาตู้เป็นเพียงการยอมรับความรับผิดชอบของตน ไม่ใช่ข้อแลกเปลี่ยนที่ทำให้สัญญาเลิกกันโดยสมัครใจ ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2587/2553[12]

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2587/2553
>
> ผู้ส่ง ของ ไทย ว่าจ้าง ผู้ขนส่ง นำ สินค้า ไป เมือง ชิคาโก และ เมือง ดีทรอยต์ สหรัฐอเมริกา โดย ทางทะเล ถึง เมือง แวนคูเวอร์แล้วต่อทางรถไฟ เมื่อผู้ขนส่งไม่สามารถจัดส่งต่อจากแวนคูเวอร์ได้และผู้ส่งของเกรงว่าผู้ซื้อจะปฏิเสธสินค้า ผู้ส่งของจึงแจ้งว่าจะจัดขนส่งช่วงสุดท้ายเอง ซึ่งเป็นการบอกเลิกสัญญา ผู้ขนส่งยอมส่งมอบตู้ให้ผู้ขนส่งรายใหม่โดยตกลงไม่เรียกค่าเสียเวลาตู้ที่แวนคูเวอร์ จะไปรับตู้คืนที่ปลายทาง และคืนค่าระวางบางส่วน ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าข้อตกลงเหล่านี้เป็นส่วนที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบอยู่แล้ว ไม่ใช่การสมัครใจเลิกสัญญา ผู้ขนส่งจึงต้องชดใช้ค่าจ้างขนส่งช่วงสุดท้าย 46,370 ดอลลาร์สหรัฐ หักด้วยค่าระวางส่วนต่างที่ผู้ส่งของไม่ต้องจ่าย

หลักการตีความสัญญาช่วยผู้รับสินค้าอีกชั้นหนึ่ง ข้อกำหนดค่าเสียเวลาตู้เป็นข้อสัญญาที่สายเรือร่างฝ่ายเดียวและมักอ้างถึงพิกัดอัตราที่ประกาศบนเว็บไซต์ซึ่งเปลี่ยนได้ตลอดเวลา เมื่อข้อกำหนดมีข้อสงสัย เช่น ไม่ชัดว่านับเวลาปลอดค่าใช้จ่ายจากวันเรือเทียบท่า วันขนถ่ายตู้ลงจากเรือ หรือวันที่สินค้าพร้อมให้รับ หรือไม่ชัดว่าอัตราที่ใช้คืออัตรา ณ วันจองระวางหรือวันออกใบแจ้งหนี้ มาตรา 11 ให้ตีความไปในทางที่เป็นคุณแก่ฝ่ายซึ่งจะเป็นผู้ต้องเสียในมูลหนี้[13]

> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 11
>
> “ในกรณีที่มีข้อสงสัย ให้ตีความไปในทางที่เป็นคุณแก่คู่กรณีฝ่ายซึ่งจะเป็นผู้ต้องเสียในมูลหนี้นั้น”

ผู้รับสินค้าที่โต้แย้งใบแจ้งหนี้ควรขอให้สายเรือแสดงพิกัดอัตราฉบับที่ใช้บังคับ ณ วันจองระวาง หลักฐานวันที่ตู้ลงจากเรือ วันที่สินค้าพร้อมให้รับ และวันที่รับตู้เปล่าคืน แล้วคำนวณจำนวนวันเองก่อนเทียบกับใบแจ้งหนี้ ประสบการณ์ของสำนักงานคือความต่างมักอยู่ที่วันเริ่มนับและวันหยุดราชการที่ใบแจ้งหนี้นับรวม ไม่ใช่ที่อัตรา

ด้าน ดอกเบี้ย ค่า เสียเวลา ตู้ เป็นหนี้ เงิน เมื่อ ลูกหนี้ ผิดนัด ตามมาตรา 204 สาย เรือ เรียก ดอกเบี้ย ผิดนัด ได้ตามมาตรา 224 ในอัตราตามมาตรา 7 บวกร้อยละสองต่อปี ซึ่งปัจจุบันคือร้อยละห้าต่อปี ตามที่แก้ไขโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ. 2564 เว้นแต่สัญญาจะกำหนดอัตราไว้สูงกว่านั้นโดยชอบ[14] ใบแจ้งหนี้ค่าเสียเวลาตู้ที่ไม่ระบุวันครบกำหนดชำระทำให้ลูกหนี้ผิดนัดต่อเมื่อได้รับคำเตือนตามมาตรา 204 วรรคหนึ่ง ดอกเบี้ยจึงไม่ควรนับย้อนไปถึงวันออกใบแจ้งหนี้โดยอัตโนมัติ

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

อายุความ ศาลที่มีอำนาจ และข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ

ผู้เขียนเห็นว่าสิทธิเรียกร้องค่าเสียเวลาตู้ของผู้ขนส่งอยู่ในบังคับอายุความสองปีตามมาตรา 193/34 (3) ในฐานะค่าเช่าหรือค่าธรรมเนียมที่ผู้ขนส่งสิ่งของเรียกเอา ไม่ใช่สิบปีตามมาตรา 193/30 คดีอยู่ในอำนาจศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศตามมาตรา 7 (5) และถ้าสัญญากำหนดให้ระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ศาลฎีกาถือว่าข้อพิพาทเรื่องค่าเสียเวลาต้องเสนอต่ออนุญาโตตุลาการก่อน

มาตรา 193/34 (3) กำหนดอายุความสองปีสำหรับผู้ขนส่งสิ่งของที่เรียกเอาค่าระวาง ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม รวมทั้งเงินที่ได้ออกทดรองไป[15]

> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/34 (3)
>
> “สิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้ ให้มีกำหนดอายุความสองปี ... (3) ผู้ขนส่งคนโดยสารหรือสิ่งของหรือผู้รับส่งข่าวสารเรียกเอาค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม รวมทั้งเงินที่ได้ออกทดรองไป”

ค่าเสียเวลาตู้ไม่ใช่ค่าระวางในความหมายแคบ แต่ถ้อยคำของอนุมาตรานี้กว้างกว่านั้น ค่าเสียเวลาตู้นอกท่าคือค่าตอบแทนการใช้ตู้ของสายเรือเกินเวลา ซึ่งเข้าลักษณะค่าเช่าหรือค่าธรรมเนียมที่ผู้ขนส่งสิ่งของเรียกเอา และค่าฝากตู้ในท่าที่สายเรือจ่ายแทนไปก่อนคือเงินที่ได้ออกทดรองไปโดยตรง ผู้เขียนจึงเห็นว่าสิทธิเรียกร้องค่าเสียเวลาตู้ของสายเรือต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งมีอายุความสองปีนับแต่วันที่อาจบังคับสิทธิได้ คือวันที่คืนตู้หรือวันที่สายเรือถือว่าตู้สูญหาย แต่ต้องกล่าวตรงไปตรงมาว่าผู้เขียนยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยอายุความของค่าเสียเวลาตู้สินค้าโดยตรงในการค้นรอบนี้ และสายเรือย่อมโต้แย้งว่าค่าเสียเวลาตู้เป็นเบี้ยปรับตามสัญญาซึ่งไม่มีอายุความเฉพาะจึงมีอายุความสิบปีตามมาตรา 193/30 ผู้ประกอบการที่ถูกฟ้องหลังสองปีควรยกอายุความขึ้นต่อสู้เสมอ เพราะศาลไม่ยกอายุความให้เอง ส่วนสิทธิของผู้รับสินค้าที่จะเรียกเงินที่จ่ายเกินคืนจากสายเรือเป็นลาภมิควรได้ มีอายุความหนึ่งปีนับแต่รู้ว่าตนมีสิทธิเรียกคืน และไม่เกินสิบปีนับแต่วันจ่าย

คดีค่าเสียเวลาตู้จากการขนส่งระหว่างประเทศอยู่ในอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศตามมาตรา 7 (5) ซึ่งครอบคลุมคดีแพ่งเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวเนื่อง[16] คดีค่าเสียเวลาตู้และคดีรับขนระหว่างประเทศในปัจจุบันจึงเริ่มที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ข้อดีของศาลนี้ต่อผู้ประกอบการคือผู้พิพากษาคุ้นเคยกับใบตราส่งและคำศัพท์ของการเดินเรือ ข้อที่ต้องระวังคือสายเรือต่างชาติมักเลือกกฎหมายอังกฤษและศาลหรืออนุญาโตตุลาการ

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

ในต่างประเทศไว้ในใบตราส่ง และศาลไทยให้ผลแก่ข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ ณ กรุงลอนดอนตามกฎหมายอังกฤษมาตั้งแต่คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1645/2538 และยืนยันอีกครั้งในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9686/2559 สำหรับค่าเสียเวลาเรือตามสัญญาเช่าเรือ[17]

> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9686/2559
>
> เจ้าของเรือฟ้องผู้เช่าเรือตามสัญญาเช่าเรือข้อ 21 ซึ่งกำหนดว่าหากผู้เช่าเรือใช้เวลาบรรทุกและขนถ่ายสินค้าเกินหกวัน ต้องเสียค่าธรรมเนียมความล่าช้า (demurrage) แม้สัญญาข้อ 24 จะไม่ได้กำหนดวิธีระงับข้อพิพาทเรื่องนี้ไว้โดยเฉพาะ ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าปัญหาว่าผู้เช่าเรือใช้เรือล่าช้าเกินเวลาที่กำหนดหรือไม่ต้องพิจารณาจากข้อตกลงในสัญญาเช่าเรือ เมื่อสัญญากำหนดให้ระงับข้อพิพาทด้วยการอนุญาโตตุลาการ เจ้าของเรือต้องเสนอข้อพิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการก่อน

ข้อตกลงอนุญาโตตุลาการในใบตราส่งของสายเรือมีผลเช่นเดียวกัน ผู้ประกอบการที่ถูกสายเรือฟ้องต่อศาลไทยทั้งที่ใบตราส่งกำหนดอนุญาโตตุลาการที่ลอนดอนหรือสิงคโปร์ ยกข้อตกลงนั้นขึ้นขอให้ศาลจำหน่ายคดีได้ และในทางกลับกัน ผู้ประกอบการที่ต้องการฟ้องสายเรือเรียกเงินที่จ่ายเกินคืนก็ต้องประเมินว่าค่าใช้จ่ายของอนุญาโตตุลาการในต่างประเทศคุ้มกับจำนวนเงินหรือไม่ ซึ่งเป็นเหตุผลในทางปฏิบัติที่ทำให้ข้อพิพาทค่าเสียเวลาตู้ส่วนใหญ่จบที่การเจรจาก่อนฟ้อง

ค่าเสียเวลาเรือตามสัญญาเช่าเรือกับค่าเสียเวลาตู้: สองเรื่องที่ใช้คำเดียวกัน

ในสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว ค่าเสียเวลาเรือ (demurrage) เป็นค่าเสียหายที่กำหนดล่วงหน้าสำหรับการใช้เรือเกินเวลาบรรทุกและขนถ่ายที่ตกลงไว้ ศาลอุทธรณ์อังกฤษวินิจฉัยในคดี Eternal Bliss ว่าเมื่อสัญญาไม่กำหนดเป็นอย่างอื่น ค่าเสียเวลาเรือเป็นค่าเสียหายทั้งหมดสำหรับความล่าช้านั้น เจ้าของเรือเรียกความเสียหายอื่นจากเหตุเดียวกันไม่ได้ หลักนี้ให้แนวคิดที่นำมาปรับใช้กับค่าเสียเวลาตู้ได้ว่าเบี้ยปรับที่ตกลงไว้ครอบคลุมความเสียหายจากความล่าช้าทั้งหมด

คำว่า demurrage มีที่มาจากสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter: สัญญาที่ผู้เช่าเรือใช้เรือทั้งลำสำหรับการเดินทางหนึ่งเที่ยว) ซึ่งกำหนดเวลาบรรทุกและขนถ่าย (laytime: จำนวนวันหรือชั่วโมงที่ผู้เช่าเรือใช้เรือที่ท่าได้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม) และกำหนดว่าเมื่อเกินเวลานั้นผู้เช่าเรือต้องจ่ายค่าเสียเวลาเรือรายวัน ส่วนเมื่อเสร็จเร็วกว่ากำหนด เจ้าของเรืออาจต้องจ่ายรางวัล (despatch: เงินที่เจ้าของเรือจ่ายคืนผู้เช่าเรือเมื่อใช้เวลาน้อยกว่าที่ตกลง) คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1645/2538 เป็นคดีแรก ๆ ที่ศาลไทยอธิบายคู่

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

คำนี้ และวินิจฉัยว่าข้อพิพาทว่าหนี้ที่ค้างเป็นค่าเสียเวลาเรือหรือรางวัลต้องตัดสินตามข้อตกลงในสัญญาเช่าเรือ ผู้ประกอบการไทยที่เช่าเรือทั้งลำเพื่อส่งออกสินค้าเทกอง เช่น ข้าว น้ำตาล หรือมันสำปะหลัง จึงเผชิญค่าเสียเวลาเรือในความหมายดั้งเดิมนี้ ซึ่งอัตราต่อวันสูงกว่าค่าเสียเวลาตู้หลายสิบเท่า

คำถามที่เกิดซ้ำในสัญญาเช่าเรือคือ เมื่อผู้เช่าเรือขนถ่ายล่าช้าและความล่าช้าทำให้สินค้าเสียหายจนเจ้าของเรือต้องชดใช้ผู้รับสินค้า เจ้าของเรือจะเรียกเงินที่ชดใช้ไปจากผู้เช่าเรือนอกเหนือจากค่าเสียเวลาเรือได้หรือไม่ ศาลอุทธรณ์อังกฤษตอบในคดี Eternal Bliss ว่าไม่ได้ เว้นแต่สัญญาจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นหรือผู้เช่าเรือผิดหน้าที่อื่นแยกต่างหาก[18]

> K Line Pte Ltd v Priminds Shipping (HK) Co Ltd (The Eternal Bliss) [2021] EWCA Civ 1712
>
> เรือบรรทุกถั่วเหลืองกว่าเจ็ดหมื่นตันจากบราซิลไปท่าเรือหลงโข่วในประเทศจีน ต้องทอดสมอรอท่าราวสามสิบเอ็ดวันเพราะท่าเรือแออัดและไม่มีคลังเก็บสินค้าบนฝั่ง ถั่วเหลืองขึ้นราและจับตัวเป็นก้อน เจ้าของเรือชดใช้ผู้รับสินค้าหนึ่งล้านหนึ่งแสนดอลลาร์สหรัฐ แล้วเรียกจากผู้เช่าเรือเป็นค่าเสียหายเพิ่มเติมจากค่าเสียเวลาเรือ โดยการผิดสัญญาข้อเดียวที่อ้างคือการขนถ่ายไม่เสร็จภายในเวลาที่กำหนด ศาลอุทธรณ์กลับคำพิพากษาศาลชั้นต้นและวินิจฉัยว่าเมื่อสัญญาเช่าเรือไม่ได้ระบุเป็นอย่างอื่น ค่าเสียเวลาเรือเป็นค่าเสียหายทั้งหมดสำหรับความล่าช้าในการขนถ่าย เจ้าของเรือที่ต้องการมากกว่านั้นต้องพิสูจน์การผิดหน้าที่อื่นแยกต่างหาก ศาลให้เหตุผลว่าข้อตกลงที่กำหนดค่าเสียหายล่วงหน้าเพียงบางส่วนของความเสียหายเป็นเรื่องผิดปกติ และตามปกติเจ้าของเรือเป็นผู้ทำประกันภัยความรับผิดต่อสินค้า ไม่ใช่ผู้เช่าเรือ

แนวคิดจากคดีนี้สอดคล้องกับมาตรา 382 ของไทยซึ่งกำหนดว่าเมื่อเจ้าหนี้เรียกเอาเบี้ยปรับที่เป็นการชำระหนี้อย่างอื่นแล้ว สิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนขาดไป และกับหลักในมาตรา 380 วรรคสองที่ให้เบี้ยปรับเป็นจำนวนน้อยที่สุดของค่าเสียหายจากเหตุเดียวกัน สำหรับค่าเสียเวลาตู้ ผลคือสายเรือที่เรียกค่าเสียเวลาตู้รายวันแล้วจะเรียกค่าเสียโอกาสจากการไม่มีตู้ใช้ในเที่ยวถัดไปซ้ำอีกไม่ได้ เพราะนั่นคือความเสียหายที่ค่าเสียเวลาตู้มีไว้ชดเชยอยู่แล้ว

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

กฎหมายเปรียบเทียบ: อังกฤษหยุดนาฬิกาเมื่อวัตถุประสงค์ทางการค้าสิ้นสุด สหรัฐอเมริกาใช้หลักแรงจูงใจและกำกับใบแจ้งหนี้

ศาลอุทธรณ์อังกฤษวินิจฉัยในคดี Cottonex ว่าสายเรือเรียกค่าเสียเวลาตู้ได้เฉพาะจนถึงวันที่วัตถุประสงค์ทางการค้าของการขนส่งสิ้นสุด หลังจากนั้นเรียกได้เพียงมูลค่าตู้ ส่วนสหรัฐอเมริกากำกับค่าเสียเวลาตู้ด้วยกฎหมายมหาชน คณะกรรมาธิการการเดินเรือกลางวางหลักแรงจูงใจใน ค.ศ. 2020 กฎหมายปฏิรูปการเดินเรือ ค.ศ. 2022 ให้ภาระพิสูจน์ความสมเหตุสมผลตกแก่สายเรือ และกฎเกณฑ์ใบแจ้งหนี้ ค.ศ. 2024 กำหนดว่าใบแจ้งหนี้ที่ออกช้ากว่าสามสิบวันหรือขาดข้อมูลที่กำหนด ผู้ถูกเรียกเก็บไม่ต้องชำระ

กฎหมายอังกฤษเป็นกฎหมายที่ใบตราส่งของสายเรือรายใหญ่เกือบทุกรายเลือกใช้ และเป็นระบบที่ไม่ให้ศาลลดเบี้ยปรับ คำถามว่าค่าเสียเวลาตู้จะเดินไปได้นานเพียงใดจึงตอบด้วยหลักสัญญาทั่วไปแทน ในคดี MSC v Cottonex ศาลอุทธรณ์อังกฤษวางขอบเขตไว้ชัดเจนที่สุดเท่าที่เคยมี[19]

> MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt [2016] EWCA Civ 789
>
> ผู้ส่งของส่งฝ้ายดิบสามสิบห้าตู้ไปเมืองจิตตะกอง ประเทศบังกลาเทศ คู่สัญญาตกลงเวลาปลอดค่าใช้จ่ายสิบสี่วันที่จิตตะกอง ราคาฝ้ายลดลงอย่างรวดเร็ว ผู้รับตราส่งและธนาคารไม่รับสินค้า ศุลกากรไม่อนุญาตให้เปิดตู้นำฝ้ายออกโดยไม่มีคำสั่งศาล ตู้ทั้งหมดจึงค้างในท่าตั้งแต่กลาง ค.ศ. 2011 สายเรือเรียกค่าเสียเวลาตู้จากผู้ส่งของต่อเนื่องจนฟ้องคดีในกลาง ค.ศ. 2013 โดยอ้างว่าค่าเสียเวลาตู้ทุกตู้รวมกันยังเดินวันละแปดร้อยสี่สิบดอลลาร์สหรัฐเป็นเงินที่เกินราคาตู้ทดแทนหลายเท่า ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่าเมื่อสายเรือเสนอขายตู้ให้ผู้ส่งของในวันที่สองกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2012 วัตถุประสงค์ทางการค้าที่เหลืออยู่ของการขนส่งได้สิ้นสุดลงแล้ว สายเรือไม่มีทางเลือกที่จะยืนยันให้สัญญาดำเนินต่อไปเพื่อเก็บค่าเสียเวลาตู้อีก จึงเรียกค่าเสียเวลาตู้ได้ถึงวันที่หนึ่งกุมภาพันธ์ ค.ศ. 2012 เท่านั้น และหลังจากนั้นเรียกได้เพียงค่าเสียหายเท่ากับมูลค่าตู้ ซึ่งราคาตู้ทดแทนที่จิตตะกองอยู่ที่ตู้ละสามพันสองร้อยหกสิบสองดอลลาร์สหรัฐ

สาระสำคัญของ Cottonex สำหรับผู้ประกอบการไทยอยู่ที่วิธีคิดของศาล ค่าเสียเวลาตู้มีไว้เพื่อชดเชยสายเรือระหว่างที่การขนส่งยังดำเนินอยู่และตู้ยังจะกลับมาใช้ได้ เมื่อชัดเจนแล้วว่าตู้จะไม่กลับมา การปล่อยให้ค่าเสียเวลาตู้เดินต่อไปไม่มีกำหนดกลายเป็นการให้สายเรือได้มากกว่าที่สัญญามุ่งหมาย ศาลอังกฤษไปถึงผลนี้ด้วยหลักว่าสัญญาสิ้นสุดเพราะวัตถุประสงค์ทางการค้าสิ้นสุด โดย Moore-Bick LJ ปฏิเสธที่จะใช้หลักสุจริตทั่วไปเป็นฐาน ส่วนศาลไทยในคดีที่กฎหมายไทยใช้บังคับอาจไปถึงผลเดียวกันได้ตรงกว่าด้วยมาตรา 383 เพราะผู้เขียนเห็นว่าค่าเสียเวลาตู้ที่สะสมเกินราคาตู้หลายเท่าเป็นเบี้ยปรับที่สูงเกินส่วนตามความหมายของบทนั้น ในแง่นี้ ผู้ประกอบการไทยที่ถูกเรียกค่าเสียเวลาตู้เป็นจำนวนมหาศาลจากตู้ที่ค้างท่าต่างประเทศนาน ควรยก Cottonex ขึ้นในการเจรจากับสายเรือที่ใช้กฎหมายอังกฤษ และยกมาตรา 383 เมื่อคดีมาสู่ศาลไทย

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

สหรัฐอเมริกาเลือกเส้นทางที่ต่างออกไปโดยสิ้นเชิง คือกำกับค่าเสียเวลาตู้ด้วยกฎหมายมหาชนผ่านคณะกรรมาธิการการเดินเรือกลาง (Federal Maritime Commission หรือ FMC: หน่วยงานของรัฐบาลกลางสหรัฐอเมริกาที่กำกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ) ใน ค.ศ. 2020 FMC ออกกฎตีความวางหลักแรงจูงใจ (incentive principle) ว่าแนวปฏิบัติเรื่องค่าเสียเวลาตู้จะสมเหตุสมผลก็ต่อเมื่อค่าใช้จ่ายนั้นยังทำหน้าที่เป็นแรงจูงใจทางการเงินให้เคลื่อนย้ายสินค้าและคืนตู้ได้จริง เมื่อผู้รับสินค้าไม่สามารถรับสินค้าหรือคืนตู้เปล่าได้ เช่น ท่าปิด ลานรับตู้เปลี่ยนโดยไม่แจ้ง หรือสินค้ายังไม่พร้อมให้รับ ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บในช่วงนั้นมีแนวโน้มไม่สมเหตุสมผล[20] กฎหมายปฏิรูปการเดินเรือ ค.ศ. 2022 (Ocean Shipping Reform Act of 2022) ยกระดับหลักนี้เป็นกฎหมายระดับรัฐสภา กำหนดรายการข้อมูลขั้นต่ำในใบแจ้งหนี้ และให้ภาระการพิสูจน์ความสมเหตุสมผลของค่าเสียเวลาตู้ตกแก่สายเรือ[21] ตามด้วยกฎเกณฑ์ใบแจ้งหนี้ค่าเสียเวลาตู้ของ FMC ซึ่งมีผลในเดือนพฤษภาคม ค.ศ. 2024 กำหนดว่าสายเรือต้องออกใบแจ้งหนี้ภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ค่าใช้จ่ายเกิดครั้งสุดท้าย ผู้ถูกเรียกเก็บมีเวลาอย่างน้อยสามสิบวันขอลดหรือขอคืนค่าใช้จ่าย และใบแจ้งหนี้ที่ออกช้าหรือขาดข้อมูลที่กำหนด ผู้ถูกเรียกเก็บไม่ต้องชำระ ส่วนข้อที่จำกัดว่าสายเรือออกใบแจ้งหนี้ได้เฉพาะแก่ผู้ทำสัญญาขนส่งหรือผู้รับตราส่ง ศาลอุทธรณ์สหรัฐอเมริกาสำหรับเขต District of Columbia เพิกถอนเมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 2025 และ FMC นำข้อนั้นออกจากประมวลกฎเกณฑ์แล้วตั้งแต่วันที่ 29 ธันวาคม ค.ศ. 2025[22]

กฎของ FMC ใช้กับการขนส่งที่มีต้นทางหรือปลายทางในสหรัฐอเมริกาเท่านั้น แต่มีความหมายต่อผู้ส่งออกไทยสองทาง ทางแรก สินค้าไทยที่ส่งไปสหรัฐอเมริกาอยู่ใต้กฎนี้ ผู้ส่งออกไทยที่เป็นผู้ทำสัญญาขนส่งจึงได้รับความคุ้มครองเรื่องใบแจ้งหนี้และกระบวนการโต้แย้ง และยื่นคำร้องต่อ FMC ได้เมื่อสายเรือเรียกเก็บโดยไม่สมเหตุสมผล ทางที่สอง หลักแรงจูงใจเป็นเหตุผลที่ศาลไทยนำมาประกอบการใช้ดุลพินิจตามมาตรา 383 ได้โดยตรง เพราะมาตรา 383 ให้พิเคราะห์ทางได้เสียทุกอย่างอันชอบด้วยกฎหมายของเจ้าหนี้ และทางได้เสียที่ชอบด้วยกฎหมายของสายเรือคือการได้ตู้คืนเร็ว ไม่ใช่การได้รายได้จากตู้ที่ติดอยู่ในท่าเพราะเหตุที่ผู้รับสินค้าแก้ไม่ได้

เมื่อวางสามระบบไว้ข้างกัน ความต่างอยู่ที่เครื่องมือ อังกฤษใช้หลักสัญญาทั่วไปและเกณฑ์เบี้ยปรับแบบทั้งข้อหรือไม่เลย สหรัฐอเมริกาใช้การกำกับดูแลเชิงกระบวนการโดยหน่วยงานของรัฐ ส่วนไทยใช้อำนาจศาลลดเบี้ยปรับรายคดี ระบบของไทยยืดหยุ่นที่สุดแต่คาดหมายผลได้น้อยที่สุด เพราะไม่มีเกณฑ์ตัวเลขและไม่มีกระบวนการบังคับก่อนฟ้อง ผู้ประกอบการไทยจึงควรสร้างกระบวนการของตนเองในสัญญา คือกำหนดเวลาปลอดค่าใช้จ่าย อัตรา เพดาน และกระบวนการโต้แย้งไว้ในสัญญาบริการกับผู้รับจัดการขนส่งหรือในข้อตกลงพิเศษกับสายเรือตั้งแต่ก่อนจองระวาง แทนที่จะพึ่งดุลพินิจของศาลภายหลัง

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

นิติเศรษฐศาสตร์และปรัชญากฎหมาย: ค่าเสียเวลาตู้เป็นราคาหรือเป็นโทษ

ค่าเสียเวลาตู้เป็นเครื่องมือจัดสรรทรัพยากรที่ขาดแคลน คือตู้สินค้าและพื้นที่ท่า ให้ผู้ที่ให้คุณค่าสูงสุด เมื่ออัตราใกล้เคียงต้นทุนค่าเสียโอกาสของสายเรือ มันทำหน้าที่เป็นราคาที่มีประสิทธิภาพ แต่เมื่ออัตราสูงเกินต้นทุนนั้นมากและเรียกเก็บในช่วงที่ผู้รับสินค้าทำอะไรไม่ได้ มันกลายเป็นโทษที่ไม่สร้างแรงจูงใจใด และเป็นกรณีที่ทฤษฎีค่าเสียหายที่กำหนดล่วงหน้าและมาตรา 383 เห็นตรงกันว่าควรลด

บทความของ Charles Goetz และ Robert Scott ใน ค.ศ. 1977 เป็นงานหลักที่อธิบายว่าเหตุใดกฎหมายจึงควรบังคับตามข้อตกลงค่าเสียหายที่กำหนดล่วงหน้า แม้จำนวนจะสูงกว่าความเสียหายที่คาดหมาย ผู้เขียนทั้งสองชี้ว่าคู่สัญญาที่ตกลงจำนวนล่วงหน้ามักทำเพราะความเสียหายจริงพิสูจน์ยากหรือมีคุณค่าเชิงอัตวิสัยที่ศาลประเมินไม่ได้ และหลักเบี้ยปรับที่ปฏิเสธข้อตกลงเหล่านี้ทำให้คู่สัญญาต้องหาทางป้องกันความเสี่ยงที่แพงกว่า[23] นำมาใช้กับตู้สินค้า ความเสียหายจริงของสายเรือจากตู้หนึ่งใบที่คืนช้าหนึ่งวันพิสูจน์แทบไม่ได้ เพราะขึ้นอยู่กับว่าตู้นั้นจะถูกใช้ในเที่ยวใด ณ ท่าใด และตลาดค่าระวางในวันนั้นเป็นอย่างไร อัตรารายวันที่ตกลงล่วงหน้าจึงประหยัดต้นทุนการพิสูจน์ของทั้งสองฝ่ายและทำให้ผู้รับสินค้าคำนวณได้ว่าควรเร่งคืนตู้หรือยอมจ่าย นี่คือเหตุผลที่กฎหมายไทยไม่ควรและไม่ได้ปฏิเสธข้อตกลงค่าเสียเวลาตู้โดยหลัก

แต่ข้อสังเกตของ Goetz และ Scott มีขอบเขต ข้อตกลงจะมีประสิทธิภาพก็ต่อเมื่อเป็นการต่อรองจริงระหว่างคู่สัญญาที่มีข้อมูลเท่ากัน ค่าเสียเวลาตู้ในใบตราส่งไม่ใช่เช่นนั้น สายเรือกำหนดฝ่ายเดียวในพิกัดอัตราที่ผู้รับสินค้าไม่เคยอ่านก่อนจองระวาง และอัตรามักออกแบบเป็นขั้นบันไดที่สูงขึ้นอย่างรวดเร็วหลังสัปดาห์แรก ซึ่งเกินกว่าค่าเสียโอกาสของตู้ที่ค่อนข้างคงที่ต่อวัน ส่วนที่เกินนั้นไม่ใช่ราคา แต่เป็นโทษที่มุ่งบีบให้จ่าย ในช่วงที่ผู้รับสินค้าแก้ไขความล่าช้าได้ โทษนี้ยังสร้างแรงจูงใจและอาจรับได้ แต่ในช่วงที่ผู้รับสินค้าทำอะไรไม่ได้ เช่น ท่าปิดหรือศุลกากรกักสินค้า โทษนั้นไม่เปลี่ยนพฤติกรรมของใครเลย มีแต่โอนเงินจากผู้รับสินค้าไปยังสายเรือ หลักแรงจูงใจของ FMC คือการแปลข้อสังเกตนี้เป็นกฎหมาย และมาตรา 383 ของไทยซึ่งให้พิเคราะห์ทางได้เสียของเจ้าหนี้ทุกอย่าง อันชอบด้วยกฎหมาย คือช่องทางให้ศาลไทยแปลข้อสังเกตเดียวกันเป็นคำพิพากษา

การเลือกระหว่างกฎกับมาตรฐานตามกรอบของ Louis Kaplow อธิบายว่าเหตุใดสามระบบจึงเลือกเครื่องมือต่างกัน กฎ (rule: เกณฑ์ที่กำหนดเนื้อหาไว้ล่วงหน้า) มีต้นทุนการใช้ต่ำและเหมาะกับพฤติการณ์ที่เกิดซ้ำจำนวนมาก ส่วนมาตรฐาน (standard: เกณฑ์ที่ปล่อยให้ผู้ตัดสินกำหนดเนื้อหาภายหลังตามข้อเท็จจริง) มีต้นทุนการใช้สูงแต่ปรับให้เข้ากับกรณีได้[24] กฎของ FMC เรื่องสามสิบวันและรายการข้อมูลในใบแจ้งหนี้เป็นกฎที่ผู้ประกอบการรายย่อยใช้ได้โดยไม่ต้องขึ้นศาล มาตรา 383 เป็นมาตรฐานที่ให้ความยุติธรรมรายคดีแต่ต้องจ่ายค่าทนายความและรอหลายปีจึงจะรู้ผล สำหรับข้อพิพาทค่าเสียเวลาตู้ซึ่งจำนวนเงินต่อเรื่องมักไม่ถึงหลักล้านบาท ต้นทุนการใช้มาตรฐานสูงเกินกว่าจะคุ้ม ผลในทางปฏิบัติคือ

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

ผู้ประกอบการไทยส่วนใหญ่จ่ายโดยไม่โต้แย้ง ซึ่งหมายความว่ากฎหมายที่ดีบนกระดาษไม่ได้ทำงานจริง และเป็นเหตุผลเชิงนโยบายที่สนับสนุนให้ประเทศไทยพิจารณากฎเกณฑ์เชิงกระบวนการทำนองเดียวกับของสหรัฐอเมริกา

ในทางปรัชญากฎหมาย ข้อพิพาทค่าเสียเวลาตู้เป็นตัวอย่างของความตึงระหว่างเสรีภาพในการทำสัญญากับความยุติธรรมเชิงแก้ไข ฝ่ายแรกถือว่าผู้ลงนามรับตู้ได้ยอมรับอัตราแล้วและต้องผูกพัน ฝ่ายหลังถือว่าการชดใช้ควรเท่ากับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ไม่มากไปกว่านั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยเลือกทางสายกลางตั้งแต่ พ.ศ. 2468 คือบังคับตามข้อตกลงเบี้ยปรับแต่ให้ศาลลดเมื่อสูงเกินส่วน ซึ่งเป็นแนวเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันที่เป็นต้นแบบส่วนหนึ่งของบรรพนี้ ความท้าทายในปัจจุบันไม่ใช่หลักกฎหมาย แต่เป็นการทำให้หลักนั้นเข้าถึงได้สำหรับข้อพิพาทจำนวนมากที่มูลค่าต่อเรื่องต่ำ

สิ่งที่ผู้นำเข้าและผู้ส่งออกควรทำ

ก่อนจองระวาง ให้ขอเวลาปลอดค่าใช้จ่ายและอัตราเป็นลายลักษณ์อักษร และตกลงกับผู้รับจัดการขนส่งว่าใครรับภาระค่าเสียเวลาตู้ในแต่ละกรณี เมื่อได้รับใบแจ้งหนี้ ให้ตรวจวันเริ่มนับ จำนวนวัน และอัตรากับเอกสารต้นทางก่อนจ่าย จ่ายโดยสงวนสิทธิเมื่อต้องเอาสินค้าออกก่อน และยกข้อโต้แย้งเรื่องเหตุที่อยู่ในความรับผิดชอบของสายเรือ เบี้ยปรับสูงเกินส่วน และอายุความสองปีเมื่อถูกเรียกเก็บหรือถูกฟ้อง

ก่อนจองระวาง ขอให้ผู้รับจัดการขนส่งหรือสายเรือยืนยันเวลาปลอดค่าใช้จ่ายทั้งในท่าและนอกท่า อัตรารายวันแต่ละขั้น และสถานที่คืนตู้เปล่า เป็นลายลักษณ์อักษรในใบจองระวาง สำหรับสินค้าที่ต้องตรวจปล่อยนานหรือต้องรอใบอนุญาตนำเข้า ให้ขอขยายเวลาปลอดค่าใช้จ่ายตั้งแต่ต้นซึ่งต้นทุนต่ำกว่าค่าเสียเวลาตู้มาก และตกลงในสัญญาซื้อขายให้ชัดว่าค่าใช้จ่ายที่ท่าปลายทางเป็นของผู้ซื้อหรือผู้ขาย เพราะข้อกำหนดทางการค้าระหว่างประเทศแบ่งเฉพาะค่าใช้จ่ายตามปกติ ไม่ได้แบ่งค่าเสียเวลาตู้ที่เกิดจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

เมื่อเรือถึงท่า ติดตามวันที่ตู้ลงจากเรือและวันที่สินค้าพร้อมให้รับ ซึ่งมักต่างจากวันเรือเทียบท่า เตรียมเอกสารพิธีการศุลกากรให้พร้อมก่อนเรือถึง และเมื่อเกิดเหตุขัดข้องที่ไม่ใช่ความผิดของท่าน เช่น สายเรือไม่ออกใบปล่อยสินค้า ลานรับตู้ปิด หรือระบบท่าขัดข้อง ให้แจ้งสายเรือเป็นหนังสือทันทีพร้อมหลักฐาน เพราะการแจ้งในวันเกิดเหตุมีน้ำหนักกว่าการอ้างภายหลังหลายเท่า

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

เมื่อได้รับใบแจ้งหนี้ ตรวจสามสิ่งก่อนจ่าย คือวันเริ่มนับ จำนวนวันที่นับรวมวันหยุดหรือไม่ และอัตราตรงกับพิกัดอัตรา ณ วันจองระวางหรือไม่ ถ้าต้องจ่ายเพื่อเอาสินค้าออกจากท่า ให้เจรจาวางหลักประกันหรือจ่ายเฉพาะส่วนที่ไม่โต้แย้งก่อน เพราะมาตรา 383 ตัดสิทธิขอลดเมื่อได้ใช้เงินตามเบี้ยปรับแล้ว และถ้าต้องจ่ายเต็มจำนวน ให้แนบหนังสือสงวนสิทธิที่ระบุจำนวนที่โต้แย้งและเหตุผล และเก็บหนังสือรับตู้เปล่าที่ลานตู้ออกให้ทุกฉบับเพื่อใช้ตามมาตรา 381 วรรคสาม

เมื่อ ถูก ฟ้อง หรือ ถูก ทวงถาม เป็นเวลา นาน ตรวจ วันที่ คืน ตู้ เทียบ กับ วัน ฟ้อง เพื่อ ยก อายุความ สอง ปี ตามมาตรา 193/34 (3) ตรวจ ว่า ใบตราส่ง กำหนด อนุญาโตตุลาการ หรือ ศาล ต่างประเทศ ไว้ หรือไม่ และเตรียมคำให้การเรื่องเหตุที่อยู่ในความรับผิดชอบของสายเรือและเบี้ยปรับที่สูงเกินส่วน โดยเทียบจำนวนที่เรียกกับราคาตู้ทดแทนและค่าเช่าตู้ในตลาด เรื่องที่เกี่ยวข้องซึ่งสำนักงานให้บริการด้วย ได้แก่ การตรวจสัญญาซื้อขายและเงื่อนไขการส่งมอบก่อนลงนาม ที่หน้า ตรวจสัญญาการค้าระหว่างประเทศ

การตรวจใบแจ้งหนี้ โต้แย้งสายเรือ และดำเนินคดีค่าเสียเวลาตู้สินค้า

สำนักงาน ตรวจ ใบแจ้งหนี้ ค่า เสียเวลา ตู้ เทียบ กับ ใบตราส่ง พิกัด อัตรา และ เอกสาร ท่าเรือ จัด ทำหนังสือโต้แย้งและหนังสือสงวนสิทธิ เจรจาลดจำนวนกับสายเรือและผู้รับจัดการขนส่ง ร่างข้อตกลงเวลาปลอดค่าใช้จ่ายและเพดานค่าเสียเวลาตู้ในสัญญาบริการ และดำเนินคดีหรือต่อสู้คดีในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงข้อพิพาทระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อว่าใครต้องรับภาระ

1. ตรวจใบแจ้งหนี้ เทียบ วัน เริ่ม นับ จำนวน วัน และ อัตรา กับ ใบตราส่ง ใบจอง ระวาง พิกัด อัตรา และเอกสารท่าเรือ แล้วระบุจำนวนที่โต้แย้งได้พร้อมเหตุผลทางกฎหมาย
2. หนังสือโต้แย้งและหนังสือสงวนสิทธิ ถึงสายเรือหรือผู้รับจัดการขนส่ง สำหรับผู้ที่ต้องจ่ายก่อนเพื่อเอาสินค้าออก และสำหรับผู้ที่ปฏิเสธรับตู้โดยมีเหตุอันสมควร
3. เจรจาลดจำนวน โดยใช้มาตรา 383 คำพิพากษาศาลฎีกา และแนวคดี Cottonex กับหลักแรงจูงใจของ FMC เป็นฐาน
4. ข้อตกลงล่วงหน้า ร่างข้อกำหนดเวลาปลอดค่าใช้จ่าย เพดานค่าเสียเวลาตู้ และกระบวนการโต้แย้งในสัญญาบริการกับผู้รับจัดการขนส่ง และข้อแบ่งภาระค่าใช้จ่ายที่ท่าปลายทางในสัญญาซื้อขาย
5. คดีระหว่างผู้ขายกับผู้ซื้อ เรียกคืนค่าเสียเวลาตู้ที่ฝ่ายหนึ่งจ่ายให้สายเรือไปเพราะความผิดของอีกฝ่าย และการเปลี่ยนตัวผู้รับตราส่งเพื่อนำสินค้ากลับ

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

6. ดำเนินคดีหรือต่อสู้คดี ในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงคำร้องขอจำหน่ายคดีตามข้อตกลงอนุญาโตตุลาการ และข้อต่อสู้เรื่องอายุความ

การปรึกษาหนึ่งเรื่อง 45 นาที ค่าบริการ 4,900 บาท เหมาะกับผู้ที่เพิ่งได้รับใบแจ้งหนี้ค่าเสียเวลาตู้จำนวนมาก หรือมีตู้ค้างท่าต่างประเทศเพราะผู้ซื้อไม่มารับสินค้า และต้องการทราบภายในวันเดียวกันว่าจำนวนใดโต้แย้งได้ ต้องจ่ายอย่างไรจึงไม่เสียสิทธิ และทางเลือกใดมีต้นทุนต่ำที่สุด งานตรวจใบแจ้งหนี้หลายฉบับ งานร่างข้อตกลง และงานดำเนินคดี สำนักงานเสนอราคาตามขอบเขต

คำถามก่อนว่าจ้าง

คำถามที่ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก ผู้รับจัดการขนส่ง และฝ่ายบัญชีมักตั้งเมื่อได้รับใบแจ้งหนี้ค่าเสียเวลาตู้สินค้าหรือเมื่อตู้ค้างท่าเพราะคู่ค้าไม่มารับสินค้า และก่อนว่าจ้างสำนักงาน

ค่า demurrage กับ detention ต่างกันอย่างไร และใครเรียกเก็บ

ค่าเสียเวลาตู้ในท่า (demurrage) คิดเมื่อตู้ที่มีสินค้าอยู่ในท่าเกินเวลาปลอดค่าใช้จ่าย ส่วนค่าเสียเวลาตู้นอกท่า (detention) คิดเมื่อรับตู้ออกไปแล้วคืนตู้เปล่าช้า ทั้งสองรายการสายเรือเป็นผู้เรียกเก็บตามใบตราส่งและพิกัดอัตรา ต่างจากค่าฝากตู้ในท่าซึ่งท่าเรือเรียกเก็บ สายเรือเรียกได้จากผู้ส่งของตามใบตราส่งและจากผู้รับตราส่งที่เข้ารับประโยชน์จากสัญญารับขน ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8722/2554

ค่าเสียเวลาตู้สินค้าศาลลดให้ได้หรือไม่

ได้ เมื่อกฎหมายไทยใช้บังคับ ผู้เขียนเห็นว่าค่าเสียเวลาตู้ที่กำหนดเป็นอัตรารายวันเมื่อคืนตู้ช้ามีลักษณะเป็นเบี้ยปรับตามมาตรา 379 และมาตรา 381 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ศาลลดลงเป็นจำนวนพอสมควรได้ตามมาตรา 383 ถ้าสูงเกินส่วน โดยเทียบกับทางได้เสียของสายเรือ เช่น ราคาตู้ทดแทนและค่าเช่าตู้ในตลาด แต่สิทธิขอลดหมดไปเมื่อได้ใช้เงินตามเบี้ยปรับแล้ว และผู้เขียนยังไม่พบคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยเรื่องตู้สินค้าโดยตรง

ผู้ซื้อต่างประเทศไม่มารับสินค้า ตู้ค้างท่า ผู้ส่งออกต้องจ่ายค่าเสียเวลาตู้หรือไม่

สายเรือมีสิทธิเรียกจากผู้ส่งของตามใบตราส่งเมื่อไม่มีผู้รับตราส่งมารับ และผู้ส่งของที่ปล่อยสินค้าค้างท่านานโดยไม่สั่งการหรือไม่เยียวยาผู้ขนส่งต้องรับผลนั้นตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 530/2559 ผู้ส่งออกจึงควรตัดสินใจเร็วระหว่างส่งกลับ ขายให้ผู้ซื้อรายใหม่ หรือสละสินค้า แล้วไปเรียกค่าเสียหายจากผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขาย

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

จ่ายค่าเสียเวลาตู้ไปแล้วเพื่อเอาสินค้าออกจากท่า จะเรียกคืนได้หรือไม่

เรียกคืนได้สำหรับรายการที่ไม่มีมูลตามสัญญา เช่น นับวันผิด ใช้อัตราผิด หรือนับช่วงที่ความล่าช้าเกิดจากสายเรือ ส่วนการขอให้ศาลลดเบี้ยปรับ มาตรา 383 กำหนดว่าเมื่อได้ใช้เงินตามเบี้ยปรับแล้ว สิทธิเรียกร้องขอ ลด เป็นอันขาดไป ถ้อยคำ ของ มาตรา นี้ไม่ได้ ยกเว้น การ จ่าย โดย สงวน สิทธิ และ ผู้เขียน ยัง ไม่ พบ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ถือว่าหนังสือสงวนสิทธิรักษาสิทธิขอลดไว้ได้ หนังสือสงวนสิทธิที่ระบุจำนวนและเหตุที่โต้แย้งจึงยังควรทำ แต่ทางที่ปลอดภัยกว่าคือวางหลักประกันหรือจ่ายเฉพาะส่วนที่ไม่โต้แย้งก่อน

สายเรือฟ้องเรียกค่าเสียเวลาตู้หลังจากคืนตู้ไปสามปี ขาดอายุความหรือไม่

ผู้เขียนเห็นว่าสิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งในค่าเช่า ค่าธรรมเนียม และเงินที่ได้ออกทดรองไปมีอายุความสองปีตามมาตรา 193/34 (3) ซึ่ง ครอบคลุม ค่า เสียเวลา ตู้ จึง ควร ยก อายุความ ขึ้น ต่อสู้ แต่ ผู้เขียน ยัง ไม่ พบ คำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยประเด็นนี้โดยตรง และสายเรือย่อมอ้างอายุความสิบปีตามมาตรา 193/30

ค่าบริการตรวจใบแจ้งหนี้และโต้แย้งค่าเสียเวลาตู้คิดอย่างไร

เริ่มจากการปรึกษาหนึ่งเรื่อง 45 นาที ค่าบริการ 4,900 บาท ซึ่งครอบคลุมการอ่านใบแจ้งหนี้และใบตราส่งหนึ่งชุดและคำแนะนำว่าจำนวนใดโต้แย้งได้ งานหนังสือโต้แย้ง งานเจรจา งานร่างข้อตกลง และงานดำเนินคดี สำนักงานเสนอราคาตามขอบเขตก่อนเริ่มงาน

ผู้รับผิดชอบงาน

งานค่าเสียเวลาตู้สินค้าและการขนส่งทางทะเลอยู่ในความรับผิดชอบของ เอกสยาม ชัยศร ที่ปรึกษา กฎหมาย ผู้ก่อตั้ง และ กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด ซึ่ง ให้คำปรึกษา ด้าน กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการขนส่งทางทะเลและขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ และการระงับข้อพิพาททางการค้า

การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับงานนี้ ได้แก่ ระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) สาขากฎหมาย การค้า ระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ระดับ ปริญญาโท หลักสูตร นิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) สาขากฎหมายระหว่างประเทศ (กฎหมายการลงทุนระหว่างประเทศ) คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์ มหาวิทยาลัย และ ระดับ ปริญญาโท หลักสูตร นิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) สาขากฎหมายการเงินและภาษีอากร คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประวัติและคุณวุฒิฉบับเต็ม

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

เชิงอรรถ

1. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 บัญญัติว่า “เมื่อของถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง และผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว ท่านว่าแต่นั้นไปสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งอันเกิดแต่สัญญารับขนนั้นย่อมตกไปได้แก่ผู้รับตราส่ง” (ฉบับปรับปรุงล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569), ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 630 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งชอบที่จะยึดหน่วงเอาของไว้ก่อนได้ตามที่จำเป็น เพื่อประกันการใช้เงินค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์”

2. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8722/2554 (โจทก์ บริษัทพีแอนด์โอ เน็ดลอยด์ บี.วี., จำเลย ห้างหุ้นส่วนจำกัดสยาม เอส ซี ที กับพวก) ใบตราส่งระบุจำเลยที่ 1 เป็นผู้รับตราส่ง และตกลงให้เวนคืนต้นฉบับใบตราส่งแก่ผู้ขนส่งตั้งแต่ต้นทาง จำเลยที่ 1 ลงนามและประทับตราในสำเนาใบตราส่ง มีหนังสือแจ้งให้ผู้ขนส่งออกใบปล่อยสินค้า “และทำสัญญาลากตู้สินค้า โดยตกลงกับโจทก์ที่จะรับภาระค่าเสียเวลา หากรับมอบตู้สินค้าแล้วนำตู้สินค้าออกไปจากท่าเรือ หรือนำตู้สินค้าส่งคืนโจทก์ล่าช้า” ทั้งมอบหมายให้ตัวแทนดำเนินพิธีการ ศุลกากร และ รับ ตู้ สินค้า ออกจาก ท่าเรือ ศาลฎีกา วินิจฉัย ว่า พฤติการณ์ ดังกล่าว เป็นการ ที่ จำเลย ที่ 1 ตกลง ยอม รับเอาประโยชน์จากสัญญา รับขนของทางทะเล ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่ง “จึงต้องเป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง ตาม พ.ร.บ.การ รับ ขน ของ ทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 26” ส่วน การ ที่ ผู้รับตราส่ง ปฏิเสธ ไม่ รับ สินค้า จนกว่า ผู้ขนส่ง จะ แสดง หลักฐานข้อมูลการควบคุมอุณหภูมิที่เชื่อถือได้ “เป็นการปฏิเสธโดยมีเหตุอันสมควร” ไม่ถือว่าปฏิบัติผิดหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล (กฎหมายที่เกี่ยวข้องตามที่ระบบระบุ: พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 26 และมาตรา 40 (3)) (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 18 ตุลาคม 2569)

3. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 379 บัญญัติว่า “ถ้าลูกหนี้สัญญาแก่เจ้าหนี้ว่าจะใช้เงินจำนวนหนึ่งเป็นเบี้ยปรับเมื่อตนไม่ชำระหนี้ก็ดี หรือไม่ชำระหนี้ให้ถูกต้องสมควรก็ดี เมื่อลูกหนี้ผิดนัด ก็ให้ริบเบี้ยปรับ ถ้าการชำระหนี้อันจะพึงทำนั้นได้แก่งดเว้นการอันใดอันหนึ่ง หากทำการอันนั้นฝ่าฝืนมูลหนี้เมื่อใด ก็ให้ริบเบี้ยปรับเมื่อนั้น” (ฉบับปรับปรุงล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569)

4. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 381 บัญญัติว่า “ถ้าลูกหนี้ได้สัญญาไว้ว่าจะให้เบี้ยปรับเมื่อตนไม่ชำระหนี้ให้ถูกต้องสมควร เช่นว่าไม่ชำระหนี้ตรงตามเวลาที่กำหนดไว้เป็นต้น นอกจากเรียกให้ชำระหนี้ เจ้าหนี้จะเรียกเอาเบี้ยปรับอันจะพึงริบนั้นอีกด้วยก็ได้ ถ้าเจ้าหนี้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในมูลชำระหนี้ไม่ถูกต้องสมควร ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 380 วรรคสอง ถ้าเจ้าหนี้ยอมรับชำระหนี้แล้ว จะเรียกเอาเบี้ยปรับได้ต่อเมื่อได้บอกสงวนสิทธิไว้เช่นนั้นในเวลารับชำระหนี้” (ฉบับปรับปรุงล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569),
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 380 บัญญัติว่า “ถ้าลูกหนี้ได้สัญญาไว้ว่าจะให้เบี้ยปรับเมื่อตนไม่ชำระหนี้ เจ้าหนี้จะเรียกเอาเบี้ยปรับอันจะพึงริบนั้นแทนการชำระหนี้ก็ได้ แต่ถ้าเจ้าหนี้แสดงต่อลูกหนี้ว่าจะเรียกเอาเบี้ยปรับฉะนั้นแล้ว ก็เป็นอันขาดสิทธิเรียกร้องชำระหนี้อีกต่อไป ถ้าเจ้าหนี้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการไม่ชำระหนี้ จะเรียกเอาเบี้ยปรับอันจะพึงริบนั้นในฐานเป็นจำนวนน้อยที่สุดแห่งค่าเสียหายก็ได้ การพิสูจน์ค่าเสียหายยิ่งกว่านั้น ท่านก็อนุญาตให้พิสูจน์ได้”,
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 382 บัญญัติว่า “ถ้าสัญญาว่าจะทำการชำระหนี้อย่างอื่นให้เป็นเบี้ยปรับ ไม่ใช่ใช้เป็นจำนวนเงินไซร้ ท่านให้นำบทบัญญัติแห่งมาตรา 379 ถึงมาตรา 381 มาใช้บังคับ แต่ถ้าเจ้าหนี้เรียกเอาเบี้ยปรับแล้ว สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนก็เป็นอันขาดไป”

5. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 383 บัญญัติว่า “ถ้าเบี้ยปรับที่ริบนั้นสูงเกินส่วน ศาลจะลดลงเป็นจำนวนพอสมควรก็ได้ ในการที่จะวินิจฉัยว่าสมควรเพียงใดนั้น ท่านให้พิเคราะห์ถึงทางได้เสียของเจ้าหนี้ทุกอย่างอันชอบด้วยกฎหมาย ไม่ใช่แต่เพียงทางได้เสียในเชิงทรัพย์สิน เมื่อได้ใช้เงินตามเบี้ยปรับแล้ว สิทธิเรียกร้องขอลดก็เป็นอันขาดไป นอกจากกรณีที่กล่าวไว้ในมาตรา 379 และมาตรา 382 ท่านให้ใช้วิธีเดียวกันนี้บังคับ ในเมื่อบุคคลสัญญาว่าจะให้เบี้ยปรับเมื่อตนกระทำหรืองดเว้นกระทำการอันหนึ่งอันใดนั้นด้วย” (ฉบับปรับปรุงล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569)

6. Cavendish Square Holding BV v Talal El Makdessi และ ParkingEye Ltd v Beavis [2015] UKSC 67 (4 November 2015) ศาลสูงสุดแห่งสหราชอาณาจักร Lord Neuberger และ Lord Sumption (Lord Carnwath เห็นพ้อง) วางเกณฑ์ใหม่ของหลักเบี้ยปรับในกฎหมายอังกฤษว่า ข้อสัญญาเป็นเบี้ยปรับที่บังคับไม่ได้ต่อเมื่อเป็นหนี้ลำดับรอง “which imposes a detriment on the

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

contract-breaker out of all proportion to any legitimate interest of the innocent party in the enforcement of the primary obligation" (ย่อหน้า 32) ประโยชน์อันชอบธรรม (legitimate interest) ของเจ้าหนี้จึงไม่จำกัดอยู่ที่การชดใช้ความเสียหายที่ประมาณล่วงหน้าอย่างแท้จริงอีกต่อไป (supremecourt.uk)

7. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222 บัญญัติว่า "การเรียกเอาค่าเสียหายนั้น ได้แก่เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้นั้น เจ้าหนี้จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ แม้กระทั่งเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ หากว่าคู่กรณีที่เกี่ยวข้องได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์เช่นนั้นล่วงหน้าก่อนแล้ว" (ฉบับปรับปรุงล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569), ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 215 บัญญัติว่า "เมื่อลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ให้ต้องตามความประสงค์อันแท้จริงแห่งมูลหนี้ไซร้ เจ้าหนี้จะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่การนั้นก็ได้"

8. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9212/2557 (โจทก์ บริษัท อีมาร์เก็ตส์ จำกัด, จำเลย บริษัท บี ซี ดี ซี จำกัด กับพวก) ผู้ขายส่งรถตักตามสัญญาซื้อขายแบบซีไอเอฟมายังท่าเรือกรุงเทพ ต่อมาคู่สัญญาเลิกสัญญาซื้อขายโดยสมัครใจ ผู้ซื้อซึ่งเป็นผู้รับตราส่งไม่ยอมลงนามโอนสิทธิรับสินค้าคืนให้ผู้ขาย ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าผู้ซื้อมีหน้าที่ส่งมอบรถตักคืนแก่ผู้ขาย และในส่วนค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการที่ไม่มีผู้รับสินค้าที่ท่าเรือปลายทาง "เช่น ค่าเสียเวลาของเรือ (demurrage) ค่าเก็บตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือ (port storage) เป็นต้น ผู้ขนส่งสามารถเรียกร้องจากผู้รับตราส่งได้ ไม่ใช่หน้าที่ของโจทก์ซึ่งเป็นผู้ขายสินค้าที่จะเรียกร้องจากจำเลยที่ 1 โดยตรง" และเมื่อเปลี่ยนตัวผู้รับตราส่ง ผู้รับตราส่งรายใหม่ที่ไปขอรับสินค้าเป็นผู้รับผิดชอบชำระค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ขนส่ง (ในคดีนี้ผู้ขายฟ้องเรียกค่าเช่าตู้คอนเทนเนอร์เกินกำหนดที่ตนต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอก และศาลฎีกาใช้คำว่า demurrage ในความหมายค่าเสียเวลาของเรือ ยกไว้คู่กับค่าเก็บตู้คอนเทนเนอร์ในท่าเรือ) (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 18 ตุลาคม 2569)

9. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 530/2559 ผู้ส่งของว่าจ้างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศขนส่งสินค้าสามตู้ไปยังท่าเรือปลายทาง ผู้รับตราส่งตามคำสั่งเดิมไม่มารับสินค้า และผู้ส่งของ "ปล่อยให้สินค้าอยู่ที่ท่าเรือปลายทางเป็นระยะเวลาเนิ่นนานถึง 9 เดือนเศษ ทำให้จำเลยที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและบริษัท ซ. ตัวแทนจำเลยที่ 2 ได้รับความเสียหายโดยไม่ได้รับค่าระวางและมีค่าใช้จ่ายต่างๆ" ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้บอกกล่าวและถามเอาคำสั่งจากผู้ส่งของแล้ว คำสั่งของผู้ส่งของให้เก็บสินค้าต่อไปเพื่อหาผู้ซื้อรายใหม่ "เป็นคำสั่งที่สร้างภาระและความเสียหายแก่จำเลยที่ 2 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเกินสมควร โดยโจทก์ไม่ได้เยียวยาความเสียหายให้แก่จำเลยที่ 2 จึงเป็นคำสั่งที่ไม่อาจปฏิบัติได้ตามมาตรา 23 วรรคสอง แห่ง พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548" การส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งเดิมที่ยินดีจ่ายค่าระวางและค่าใช้จ่ายโดยไม่เวนคืนใบตราส่งเป็นการจัดการตามความเหมาะสมและความจำเป็น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีสิทธิรับค่าระวางและค่าใช้จ่ายจากผู้รับตราส่งตามมาตรา 23 วรรคสี่ (กฎหมายที่เกี่ยวข้องตามที่ระบบระบุ: พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 22 23 38 67) (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 18 ตุลาคม 2569)

10. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 631 บัญญัติว่า "ถ้าหาตัวผู้รับตราส่งไม่พบก็ดี หรือถ้าผู้รับตราส่งบอกปัดไม่ยอมรับมอบของก็ดี ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวไปยังผู้ส่งทันที และถามเอาคำสั่งของผู้ส่ง ถ้าหากว่าพฤติการณ์ขัดขวางไม่สามารถจะทำได้ดังนี้ก็ดี หรือถ้าผู้ส่งละเลยเสียไม่ส่งคำสั่งมาในเวลาอันควรก็ดี หรือส่งมาเป็นคำสั่งอันไม่อาจปฏิบัติให้เป็นไปได้ก็ดี ท่านว่าผู้ขนส่งมีอำนาจที่จะเอาของไปฝากไว้ ณ สำนักงานฝากทรัพย์ได้ ถ้าของนั้นเป็นลหุภัณฑ์ของสดเสียได้ และการหน่วงช้าไว้ย่อมเป็นการเสี่ยงความเสียหายก็ดี หรือถ้าราคาของนั้นดูไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ก็ดี ผู้ขนส่งจะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดเสียก็ได้ อนึ่ง การเอาของไปฝากหรือเอาออกขายทอดตลาดเช่นว่านั้น ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งมิให้ชักช้า เว้นแต่ไม่สามารถจะทำได้ ถ้าและผู้ขนส่งละเลยเสียไม่บอกกล่าวไซร้ ท่านว่าจะต้องรับผิดใช้ค่าเสียหาย" (ฉบับปรับปรุงล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569)

11. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 616 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง" (ฉบับปรับปรุงล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569)

12. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2587/2553 สัญญาขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปเมืองชิคาโกและเมืองดีทรอยต์ สหรัฐอเมริกา โดยทางทะเลถึงเมืองแวนคูเวอร์แล้วต่อทางรถไฟ เป็นสัญญารับขนของซึ่งมุ่งเน้นการขนส่งทางทะเลเป็นสาระสำคัญ ความรับผิดของผู้ขนส่งสิ้นสุดเมื่อส่งของให้ผู้รับตราส่งที่จุดหมายปลายทาง เมื่อผู้ขนส่งไม่สามารถจัดส่งต่อจากแวนคูเวอร์ได้ ผู้ส่งของบอกเลิก

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

สัญญา และ ว่าจ้าง ผู้อื่น ขนส่ง ช่วง สุดท้าย เอง ศาลฎีกา วินิจฉัย ว่าการ ที่ ผู้ขนส่ง “ตกลง ไม่ เรียก เก็บ ค่า เสียเวลา ตู้ สินค้า ที่ เมือง แวนคูเวอร์ และจะไปรับ ตู้สินค้าคืนที่เมืองปลายทาง รวมทั้งยินยอมคืนค่าระวางบางส่วนให้แก่โจทก์ ถือเป็นส่วนที่จำเลยทั้งสอง ต้องรับผิดชอบ และไม่มีสิทธิได้รับค่าระวางในส่วนนั้นอยู่แล้ว” ไม่ใช่การสมัครใจเลิกสัญญา ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าจ้างขนส่งช่วง สุดท้าย 46,370 ดอลลาร์สหรัฐหักค่าระวางส่วนต่าง (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 18 ตุลาคม 2569)

13. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 11 บัญญัติว่า “ในกรณีที่มีข้อสงสัย ให้ตีความไปในทางที่เป็นคุณแก่คู่กรณีฝ่ายซึ่งจะเป็น ผู้ต้องเสียในมูลหนี้นั้น” (ฉบับปรับปรุงล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569)

14. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204 บัญญัติว่า “ถ้าหนี้ถึงกำหนดชำระแล้ว และภายหลังแต่นั้นเจ้าหนี้ได้ให้คำเตือน ลูกหนี้แล้ว ลูกหนี้ยังไม่ชำระหนี้ไซร้ ลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดเพราะเขาเตือนแล้ว ถ้าได้กำหนดเวลาชำระหนี้ไว้ตามวันแห่งปฏิทิน และ ลูกหนี้มิได้ชำระหนี้ตามกำหนดไซร้ ท่านว่าลูกหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัดโดยมิพักต้องเตือนเลย วิธีเดียวกันนี้ท่านให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ต้อง บอกกล่าวล่วงหน้าก่อนการชำระหนี้ ซึ่งได้กำหนดเวลาลงไว้อาจคำนวณนับได้โดยปฏิทินนับแต่วันที่ได้บอกกล่าว” (ฉบับปรับปรุง ล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569), ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 224 บัญญัติว่า “หนี้เงินนั้น ให้คิดดอกเบี้ยในระหว่างเวลาผิดนัดในอัตราที่กำหนดตามมาตรา 7 บวกด้วยอัตราเพิ่มร้อยละ สองต่อปี ถ้าเจ้าหนี้อาจจะเรียกดอกเบี้ยได้สูงกว่านั้นโดยอาศัยเหตุอย่างอื่นอันชอบด้วยกฎหมาย ก็ให้คงส่งดอกเบี้ยต่อไปตามนั้น ห้ามมิให้คิดดอกเบี้ยซ้อนดอกเบี้ยในระหว่างผิดนัด การพิสูจน์ค่าเสียหายอย่างอื่นนอกจากนั้น ให้พิสูจน์ได้”, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 7 บัญญัติว่า “ถ้าจะต้องเสียดอกเบี้ยแก่กันและมิได้กำหนดอัตราดอกเบี้ยไว้โดยนิติกรรม หรือโดยบทกฎหมายอันชัดแจ้ง ให้ใช้อัตราร้อยละสามต่อปี อัตราตามวรรคหนึ่งอาจปรับเปลี่ยนให้ลดลงหรือเพิ่มขึ้นเพื่อให้ สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจของประเทศได้โดยตราเป็นพระราชกฤษฎีกา โดยปกติให้กระทรวงการคลังพิจารณาทบทวนทุกสามปี ให้ใกล้เคียงกับอัตราเฉลี่ยระหว่างอัตราดอกเบี้ยเงินฝากกับอัตราดอกเบี้ยเงินให้กู้ยืมของธนาคารพาณิชย์”, มาตรา 7 และมาตรา 224 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชกำหนดแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ศ. 2564

15. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/34 บัญญัติว่า “สิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้ ให้มีกำหนดอายุความสองปี ... (3) ผู้ขนส่ง คนโดยสาร หรือสิ่งของ หรือผู้รับส่งข่าวสาร เรียกเอาค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าเช่า ค่าธรรมเนียม รวมทั้งเงินที่ได้ออกทดรองไป ...” (ฉบับปรับปรุงล่าสุดของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา searchlaw.ocs.go.th อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569), ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 บัญญัติว่า “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือกฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้ โดยเฉพาะให้มีกำหนดสิบปี”

16. พระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศและวิธีพิจารณาคดีทรัพย์สินทางปัญญาและการค้า ระหว่างประเทศ พ.ศ. 2539 มาตรา 7 บัญญัติว่า “ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมีอำนาจพิจารณาพิพากษา คดีดังต่อไปนี้ ... (5) คดีแพ่งเกี่ยวกับการซื้อขาย แลกเปลี่ยนสินค้า หรือตราสารการเงินระหว่างประเทศ หรือการให้บริการระหว่าง ประเทศ การขนส่งระหว่างประเทศ การประกันภัยและนิติกรรมอื่นที่เกี่ยวเนื่อง ...” (ถ้อยคำเทียบสองแหล่งตรงกันทุกคำ และตรง กับ สาระ ที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ กลาง เผยแพร่ ใน หน้า เขตอำนาจศาล ipitc.coj.go.th ตรวจ เมื่อ 16 ตุลาคม 2569)

17. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9686/2559 (โจทก์ บริษัททอป สยาม มารีน จำกัด, จำเลย บริษัทกรุงเทพพัฒนาการเกษตร จำกัด) โจทก์ ฟ้องตามสัญญาเช่าเรือข้อ 21 “ที่กำหนดว่า หากจำเลยใช้เวลาในการนำสินค้าบรรทุกลงเรือและขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือเกิน 6 วัน จำเลยจะต้องเสียค่าธรรมเนียมความล่าช้า (Demurrage)” ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าปัญหาว่าผู้เช่าเรือใช้เรือล่าช้าเกินเวลาหรือไม่ต้อง พิจารณาจากข้อตกลงในสัญญาเช่าเรือ เมื่อสัญญาข้อ 24 กำหนดให้ระงับข้อพิพาทด้วยการอนุญาโตตุลาการ โจทก์จึงต้องเสนอข้อ พิพาทต่อคณะอนุญาโตตุลาการก่อน (กฎหมายที่เกี่ยวข้องตามที่ระบบระบุ: พระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 14), คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1645/2538 เจ้าของเรือฟ้องเรียกค่าระวางและค่าเรือเสียเวลา (demurrage) ตามสัญญาเช่า เรือซึ่งทำที่กรุงลอนดอน ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าการวินิจฉัยว่าหนี้ที่ค้างชำระ “เป็นเงินที่โจทก์ต้องให้รางวัลแก่จำเลย (despatch) หรือ เป็นเงินค่าเรือเสียเวลา (demurrage) ที่จำเลยจะต้องชำระให้โจทก์ตามสัญญาเช่าเรือหรือไม่ ก็ต้องวินิจฉัยจากข้อตกลงที่ระบุไว้ใน สัญญาดังกล่าว” และข้อตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ ณ กรุงลอนดอนตามกฎหมายอังกฤษมีผลบังคับแม้คู่สัญญา ไม่ใช่นิติบุคคลสัญชาติอังกฤษ (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 18 ตุลาคม 2569)

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/

18. K Line Pte Ltd v Priminds Shipping (HK) Co Ltd (The Eternal Bliss) [2021] EWCA Civ 1712 (18 November 2021) Males LJ (Sir Geoffrey Vos MR และ Newey LJ เห็นพ้อง) เรือบรรทุกถั่วเหลือง 70,133 ตันจากบราซิลไปเมืองหลงโข่ว ประเทศจีน ต้องรอท่าราว 31 วันเพราะท่าเรือแออัด ถั่วเหลืองขึ้นราและจับตัวเป็นก้อน เจ้าของเรือชดใช้ผู้รับสินค้า 1.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แล้วเรียกจากผู้เช่าเรือนอกเหนือจากค่าเสียเวลาเรือ ศาลอุทธรณ์อังกฤษวินิจฉัยว่า “in the absence of any contrary indication in a particular charterparty, demurrage liquidates the whole of the damages” อันเกิดจากการขนถ่ายสินค้าล่าช้า (ย่อหน้า 52) เจ้าของเรือที่ต้องการมากกว่าค่าเสียเวลาเรือต้องพิสูจน์การผิดหน้าที่อื่นแยกต่างหาก (caselaw.nationalarchives.gov.uk อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569)

19. MSC Mediterranean Shipping Company SA v Cottonex Anstalt [2016] EWCA Civ 789 (27 July 2016) Moore-Bick LJ, Tomlinson LJ และ Keehan J, ผู้ส่งของส่งฝ้ายดิบ 35 ตู้ไปเมืองจิตตะกอง ซึ่งคู่สัญญาตกลงเวลาปลอดค่าใช้จ่าย 14 วันที่จิตตะกอง (ย่อหน้า 4) ผู้รับตราส่งและธนาคารไม่รับสินค้า ศุลกากรไม่อนุญาตให้เปิดตู้โดยไม่มีคำสั่งศาล ตู้จึงค้างในท่าตั้งแต่ ค.ศ. 2011 สายเรือฟ้องคดีเมื่อวันที่ 10 มิถุนายน ค.ศ. 2013 เรียกค่าเสียเวลาตู้ 577,184 ดอลลาร์สหรัฐถึงวันที่ 30 เมษายน ค.ศ. 2013 และอ้างว่ายังเดินวันละ 840 ดอลลาร์สหรัฐ ศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่าค่าเสียเวลาตู้เรียกได้ถึงวันที่ 1 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2012 เท่านั้น เพราะเมื่อสายเรือเสนอขายตู้ให้ผู้ส่งของในวันที่ 2 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2012 “the remaining commercial purpose of the adventure had been frustrated” (ย่อหน้า 41) หลังจากนั้นสายเรือเรียกได้เพียงค่าเสียหายเท่ากับมูลค่าตู้ (ราคาตู้ทดแทนที่จิตตะกองตู้ละ 3,262 ดอลลาร์สหรัฐ) ไม่ใช่ค่าเสียเวลาตู้ตลอดไป Moore-Bick LJ เห็นว่าไม่จำเป็นและไม่พึงใช้หลักสุจริตทั่วไปในการตัดสินคดีนี้ (ย่อหน้า 45) (caselaw.nationalarchives.gov.uk อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569)

20. Federal Maritime Commission, Interpretive Rule on Demurrage and Detention Under the Shipping Act, 85 FR 29638 (18 May 2020) Docket No. 19-05 มีผลวันเดียวกัน ประมวลไว้ที่ 46 CFR Part 545 กำหนดหลักว่าการพิจารณาว่าแนวปฏิบัติเรื่องค่าเสียเวลาตู้สมเหตุสมผลตาม 46 U.S.C. 41102(c) หรือไม่ ให้ดูว่าค่าใช้จ่ายนั้นยังทำหน้าที่เป็นแรงจูงใจทางการเงินให้เคลื่อนย้ายสินค้าและคืนตู้ได้จริงหรือไม่ (หลักแรงจูงใจ: incentive principle) เมื่อผู้รับสินค้าไม่สามารถรับสินค้าหรือคืนตู้เปล่าได้ ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บในช่วงนั้นมีแนวโน้มไม่สมเหตุสมผล ปัจจัยที่พิจารณา ได้แก่ การแจ้งว่าสินค้าพร้อมรับ การเปลี่ยนสถานที่คืนตู้เปล่าโดยไม่แจ้งล่วงหน้า การตรวจของหน่วยงานรัฐ และความโปร่งใสของนโยบายและกระบวนการโต้แย้งค่าใช้จ่าย (govinfo.gov อ่านเมื่อ 18 ตุลาคม 2569)

21. Ocean Shipping Reform Act of 2022, Pub. L. 117-146 ลงนามเป็นกฎหมายวันที่ 16 มิถุนายน ค.ศ. 2022 แก้ไข 46 U.S.C. 41104 กำหนดรายการข้อมูลขั้นต่ำที่ใบแจ้งหนี้ค่าเสียเวลาตู้ต้องมี ให้ภาระการพิสูจน์ความสมเหตุสมผลของค่าเสียเวลาตู้ตกแก่ผู้ขนส่งในกระบวนพิจารณาต่อ FMC และสั่งให้ FMC ออกกฎเกณฑ์เรื่องแนวปฏิบัติค่าเสียเวลาตู้ (ตรวจกับตัวบท Public Law 117-146 govinfo.gov อ่านเมื่อ 19 ตุลาคม 2569)

22. Federal Maritime Commission, Demurrage and Detention Billing Requirements (Final Rule) 89 FR 14330 (26 February 2024) 46 CFR Part 541 มีผลวันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ. 2024 กำหนดให้ผู้เรียกเก็บต้องออกใบแจ้งหนี้ค่าเสียเวลาตู้ภายใน 30 วันนับแต่วันที่ค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นครั้งสุดท้าย มิฉะนั้นผู้ถูกเรียกเก็บไม่ต้องชำระ (§ 541.7) ผู้ถูกเรียกเก็บมีเวลาอย่างน้อย 30 วันนับแต่วันออกใบแจ้งหนี้ในการขอลด ขอคืน หรือขอยกเว้นค่าใช้จ่าย และผู้เรียกเก็บต้องพยายามยุติคำขอภายใน 30 วัน (§ 541.8) ใบแจ้งหนี้ที่ขาดข้อมูลขั้นต่ำตามที่กำหนด ผู้ถูกเรียกเก็บไม่ต้องชำระ (§ 541.5) ส่วน § 541.4 ซึ่งจำกัดให้ออกใบแจ้งหนี้ได้เฉพาะแก่ผู้ที่ทำสัญญาขนส่งหรือเก็บรักษาสินค้ากับผู้เรียกเก็บหรือแก่ผู้รับตราส่ง ศาลอุทธรณ์สหรัฐอเมริกาสำหรับเขต District of Columbia เพิกถอนเมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 2025 และ FMC นำออกจากประมวลกฎเกณฑ์โดยมีผลวันที่ 29 ธันวาคม ค.ศ. 2025 (90 FR 60579) (federalregister.gov และ federalregister.gov อ่านเมื่อ 19 ตุลาคม 2569)

23. Charles J. Goetz และ Robert E. Scott, “Liquidated Damages, Penalties and the Just Compensation Principle: Some Notes on an Enforcement Model and a Theory of Efficient Breach” (1977) 77 Columbia Law Review 554 doi: 10.2307/1121823 (ตรวจบรรณานุกรมกับ Crossref)

24. Louis Kaplow, “Rules versus Standards: An Economic Analysis” (1992) 42(3) Duke Law Journal 557 doi: 10.2307/1372840 (ตรวจบรรณานุกรมกับ Crossref)

บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด | เลขประจำตัวผู้เสียภาษีอากร 0105569142001
300/90 พรีเมียมเพลส ถนนนวมินทร์ แขวงนวมินทร์ เขตบึงกุ่ม กรุงเทพมหานคร 10240
โทรศัพท์ 081 654 5922 | contact@eksiamlegal.com | eksiamlegal.com
ฉบับออนไลน์ https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/container-demurrage-detention/