

สินค้าเสียหายระหว่างขนส่งทางเรือ: ความรับผิดของผู้ขนส่ง การแจ้งความเสียหาย อายุความหนึ่งปี และเพดานค่าเสียหาย

โดย เอกสยาม ชัยศรี ที่ปรึกษากฎหมาย
บริษัท เอกสยาม แอนด์ पार्टเนอร์ส จำกัด

เนื้อหานี้เป็นข้อมูลกฎหมายทั่วไป ไม่ใช่ความเห็นทางกฎหมายเฉพาะ กรณี การพิจารณา แต่ละ เรื่อง ต้องอาศัย
ข้อเท็จจริงและพยานหลักฐานของเรื่องนั้น ฉบับออนไลน์ที่ปรับปรุงล่าสุดอยู่ที่ [https://
eksiamtradeinvestlaw.com/insights/sea-cargo-damage-claims/](https://eksiamtradeinvestlaw.com/insights/sea-cargo-damage-claims/)

สาระสำคัญโดยสรุป

- พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใช้กับการขนส่งทางทะเลเข้าและออกจากประเทศไทย
และใช้บังคับเสมอเมื่อคู่กรณีฝ่ายใดเป็นคนไทยหรือนิติบุคคลไทย แม้ใบตราส่งเลือกกฎหมายอื่น
ตามมาตรา 4
- มาตรา 39 ให้ผู้ขนส่งรับผิดเมื่อเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ใน
ความดูแลของตน ผู้ขนส่งพ้นความรับผิดได้เมื่อพิสูจน์ช้อยกเว้นตามมาตรา 51 ถึงมาตรา 57
- ผู้รับตราส่งต้องแจ้งความเสียหายเป็นหนังสือภายในหนึ่งวันทำการถัดจากวันรับมอบ หรือภายในสิบห้าวัน
สำหรับความเสียหายที่มองไม่เห็นจากภายนอก มิฉะนั้นกฎหมายสันนิษฐานว่าได้รับของครบและสภาพดี
ตามมาตรา 49
- ต้องฟ้องคดีหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการภายในหนึ่งปีนับแต่วันส่งมอบตามมาตรา 46 และการ
ส่งมอบให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือตามมาตรา 40 (3) ก็เริ่มนับอายุความแล้ว



- ความรับผิดชอบจำกัดไว้ที่หนึ่งหมื่นบาทต่อหน่วยการขนส่ง หรือสามสิบบาทต่อกิโลกรัมของน้ำหนักสุทธิ แล้วแต่จำนวนใดมากกว่า ตามมาตรา 58 เว้นแต่เข้ากรณีตามมาตรา 60 เช่น แจ้งราคาไว้ในใบตราส่ง หรือผู้ขนส่งละเลยทั้งที่รู้

กฎหมายที่ใช้บังคับ: เมื่อใดคดีของท่านอยู่ใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใช้บังคับกับการขนส่งทางทะเลจากที่ในประเทศไทยไปยังที่นอกประเทศไทย และจากที่นอกประเทศไทยมายังที่ในประเทศไทย ตามมาตรา 4 ใบตราส่งเลือกใช้กฎหมายต่างประเทศได้ แต่ถ้าคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย พระราชบัญญัตินี้ยังใช้บังคับ

คำถามแรกเมื่อสินค้าเสียหายจึงไม่ใช่ใครผิด แต่เป็นว่ากฎหมายฉบับใดกำหนดสิทธิของท่าน ใบตราส่ง (bill of lading - เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้เป็นหลักฐานการรับของและสัญญารับขน) ของสายการเดินเรือส่วนใหญ่ มีข้อกำหนด ด้านหลัง ที่ เลือก กฎหมาย ต่างประเทศ หรือ กฎเกณฑ์ ระหว่างประเทศ เช่น Hague Rules หรือ Hague-Visby Rules (กฎเกณฑ์ ระหว่างประเทศ ว่าด้วย ใบตราส่ง) มาตรา 4 ยอมรับ ข้อ เลือก กฎหมาย เช่นนั้น แต่ปิดท้ายด้วยข้อยกเว้นที่สำคัญมากสำหรับผู้ประกอบการไทย

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4

“พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันผู้ขนส่งต้องจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นนั้น ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ มิฉะนั้นจะยกขึ้นชี้ยันบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง หรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้”



ผลในทางปฏิบัติคือ ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกที่เป็นบริษัทไทยแทบทุกรายอยู่ใต้พระราชบัญญัตินี้ แม้ใบตราส่งจะเขียนว่าใช้กฎหมายอังกฤษหรือกฎหมายของประเทศที่สายการเดินเรือตั้งอยู่¹ ข้อกำหนดด้านหลังใบตราส่งยังมีความหมาย เพราะข้อตกลงที่ให้ประโยชน์แก่เจ้าของสินค้ามากกว่ากฎหมาย เช่น เพดานความรับผิดที่สูงกว่า อาจใช้ได้ตามมาตรา 60 (2) แต่ข้อกำหนดที่ลดความรับผิดของผู้ขนส่งต่ำกว่ากฎหมายต้องตรงกับมาตรา 17 ซึ่งกำหนดให้ข้อกำหนดบางประเภทในสัญญารับขนตกเป็นโมฆะ

ข้อยกเว้นที่ต้องรู้คือมาตรา 5 ซึ่งไม่ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้กับการขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ (charter party - สัญญาเช่าเหมาเรือทั้งลำหรือบางส่วน) แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนตามสัญญาเช่าเหมาเรือ นั้นหน้าทีและสิทธิระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งที่มีใช้ผู้เช่าเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติ² ผู้ซื้อสินค้าเทกอง (bulk cargo - สินค้าที่บรรจุโดยไม่บรรจุหีบห่อ เช่น ธัญพืช แร่ หรือน้ำมัน) ที่ถือใบตราส่งจึงยังได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายนี้ ส่วนผู้เช่าเหมาเรือเองต้องกลับไปอ่านสัญญาเช่าเหมาเป็นหลัก

เมื่อสัญญารับขนครอบคลุมทั้งทางทะเลและทางบก เช่น การรับสินค้าจากโรงงานในต่างประเทศแล้วส่งถึงคลังสินค้าในกรุงเทพมหานคร มาตรา 6 ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้เฉพาะช่วงการขนส่งทางทะเล ช่วงทางบกยังอยู่ใต้กฎหมายรับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือกฎหมายการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การระบุให้ได้ว่าความเสียหายเกิดในช่วงใดจึงกำหนดทั้งกฎหมายที่ใช้ อายุความ และเพดานค่าเสียหาย หากท่าน กำลัง ร่าง หรือ ทบทวน สัญญาซื้อขาย และ เงื่อนไข การ ส่งมอบ หน้า ตรวจ สัญญา การค้า ระหว่างประเทศอธิบายข้อเลือกกฎหมายและข้อระงับข้อพิพาทที่ควรวางไว้ตั้งแต่ต้น

ใครต้องรับผิด: ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น และผู้จัดการขนส่ง

มาตรา 3 แยก “ผู้ขนส่ง” ซึ่งทำสัญญารับขนกับผู้ส่งของ ออกจาก “ผู้ขนส่งอื่น” ซึ่งได้รับมอบหมายให้ขนส่งจริงในช่วงใดช่วงหนึ่ง มาตรา 43 ให้ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดแม้มอบหมายผู้อื่นขนส่ง และมาตรา 45 ให้ผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นที่ต้องรับผิดในกรณีเดียวกันเป็นลูกหนี้ร่วม ผู้จัดการขนส่งที่ออกใบตราส่งในนามตนหรือได้ส่วนต่างค่าขนส่งมักถูกถือเป็นผู้ขนส่ง

ในการค้าระหว่างประเทศ เจ้าของสินค้าไม่ค่อยทำสัญญากับเจ้าของเรือโดยตรง สายโซ่ที่พบบ่อยคือ ผู้ขายติดต่อผู้จัดการขนส่ง (freight forwarder - ผู้จัดการขนส่ง) ผู้จัดการขนส่งออกใบตราส่งของตนเอง (house bill of lading - ใบตราส่งที่ผู้รวบรวมสินค้าออก) แล้วจอร์วางกับสายการเดินเรือซึ่งออกใบตราส่งอีกฉบับ (master bill of lading - ใบตราส่งของสายการเดินเรือ) ปลายทางอาจมีผู้จัดการขนส่งอีกรายหนึ่งรับช่วงต่อ การหาจำเลยที่ถูกต้องจึงต้องไล่ตามเอกสาร ไม่ใช่ตามชื่อบริษัทที่ติดต่อกันทางอีเมล



พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 43

“แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของนั้น และจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย”

มาตรา 43 ปิดช่องที่ผู้ขนส่งจะปฏิเสธว่าตนเพียงจัดหาเรือให้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่น ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นด้วย³ ขณะที่มาตรา 44 นำบทความรับผิดชอบมาใช้กับผู้ขนส่งอื่นเฉพาะช่วงที่ตนได้รับมอบหมาย และมาตรา 45 ทำให้ทั้งสองฝ่ายเป็นลูกหนี้ร่วม⁴ เจ้าของสินค้าจึงฟ้องได้ ทั้งคู่สัญญาของตนและผู้ที่เกี่ยวข้องสินค้าอยู่จริงขณะเกิดความเสียหาย และเรียกให้ชำระเต็มจำนวนจากรายใดรายหนึ่งก็ได้ภายในเขตอำนาจของกฎหมาย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9541/2555

ผู้ขายติดต่อบริษัทหนึ่งให้ขนส่งสินค้า บริษัทนั้นว่าจ้างห้างหุ้นส่วนรายที่สอง และรายที่สองว่าจ้างรายที่สามขนส่งต่อ ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า บริษัทแรกซึ่งได้เงินส่วนต่าง ค่าขนส่งเป็นของตนเองรับจ้างขนส่งเพื่อบำเหน็จเป็นทางการค้าปกติ จึงเป็นผู้ขนส่ง และทุกทอดที่รับจ้างขนส่งต้องร่วมกันรับผิดชอบ ผู้ที่ออกใบตราส่งในนามตนในฐานะผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งอื่นที่สินค้าหายไปในช่วงระหว่างความดูแล ส่วนตัวแทนที่ไม่ได้ทำสัญญาขนส่งแทนตัวการไม่ต้องรับผิดชอบ⁵

คำพิพากษานี้ให้เกณฑ์ที่ใช้ได้จริงสองข้อ ข้อแรก ผู้รับจัดการขนส่งที่เสนอราคาเหมา รับส่วนต่าง และออกเอกสารขนส่งในนามตน มีความเสี่ยงสูงที่จะถูกถือเป็นผู้ขนส่ง ไม่ใช่เพียงตัวแทน ข้อที่สอง ผู้ที่ทำหน้าที่เพียงประสานงาน จอกระวาง หรือรับชำระค่าระวางแทนผู้ขนส่งต่างประเทศ อาจเป็นเพียงตัวแทนซึ่งไม่ต้องรับผิดชอบเป็นส่วนตัว ศาลฎีกาจะดูบทบาทที่ทำจริงและเอกสารที่ออก ไม่ได้ดูชื่อประเภทธุรกิจ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8973/2553

ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนส่งสินค้าจากท่าเรือสิงคโปร์มาท่าเรือแหลมฉบัง แล้วขนตู้ไปลานพักสินค้าลาดกระบังเพื่อรอส่งมอบ เป็นผู้ขนส่งอื่นตามมาตรา 3 ตู้สินค้ามีรูรั่วและถูกเก็บในที่ที่ไม่ปลอดภัย น้ำซึมเข้าทำให้สินค้าเปียกเสียหายก่อนส่งมอบ ผู้ขนส่งอื่นจึงต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่ง⁶

คดีนี้แสดงว่าช่วงความดูแลของผู้ขนส่งอื่นไม่จำกัดอยู่บนเรือ การขนตู้จากท่าเรือไปลานพักสินค้าที่อยู่ในขอบเขตงานที่ได้รับมอบหมายก็อยู่ในช่วงที่ต้องรับผิดชอบ เมื่อท่านรวบรวมเอกสาร ควรขอทั้งใบตราส่งของผู้รับจัดการขนส่ง และของสายการเดินเรือ ใบรับตู้ (equipment interchange receipt - เอกสารรับส่งตู้ที่บันทึกสภาพตู้) และบันทึกการเคลื่อนย้ายตู้ที่ลานพัก เพื่อชี้ได้ว่าใครถือตู้อยู่ในแต่ละช่วงเวลา



หลักความรับผิดตามมาตรา 39 และช่วงเวลาที่ยังอยู่ในความดูแล

มาตรา 39 ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพื่อความเสียหายจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า เมื่อเหตุเกิดขึ้นในระหว่างที่ยังอยู่ในความดูแลของตน ช่วงความดูแลเริ่มเมื่อผู้ขนส่งรับของ ณ ท่าต้นทาง และสิ้นสุดเมื่อส่งมอบตามมาตรา 40 ซึ่งรวมการมอบให้เจ้าหน้าที่ท่าเรือที่กฎหมายท้องถิ่นบังคับ เจ้าของสินค้าพิสูจน์เพียงว่าความเสียหายเกิดในช่วงนี้ ไม่ต้องพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งประมาท

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39

“ภายใต้บังคับมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 และมาตรา 58 ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้าอันได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ยังดังก้าวอยู่ในความดูแลของตน

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าวจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 40”

โครงสร้างของมาตรา 39 คือความรับผิดโดยข้อสันนิษฐาน เจ้าของสินค้าไม่ต้องชี้ว่าลูกเรือคนใดทำผิดหรือเครนตัวใดชำรุด เพียงแสดงว่าส่งมอบของในสภาพดีและได้รับคืนในสภาพเสียหายหรือไม่ครบ ภาระจึงย้ายไปที่ผู้ขนส่งให้พิสูจน์ช้อยกเว้น⁷ หลักฐานชั้นสำคัญที่สุดจึงเป็นใบตราส่งที่ไม่มีข้อสงวนเรื่องสภาพภายนอก (clean bill of lading - ใบตราส่งที่ไม่มีหมายเหตุว่าของชำรุด) เพราะเป็นหลักฐานว่าผู้ขนส่งรับของไว้ในสภาพดี

จุดสิ้นสุดของความดูแลกำหนดไว้ในมาตรา 40 ซึ่งมีสามกรณี การมอบให้ผู้รับตราส่ง การจัดการตามสัญญากฎหมาย หรือประเพณี ณ ท่าปลายทางเมื่อผู้รับตราส่งไม่มารับ และการมอบไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่กฎหมายหรือข้อบังคับของท่าปลายทางกำหนด⁸



พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 40

“ในกรณีดังต่อไปนี้ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งตนได้รับไว้แล้ว

- (1) ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว
- (2) ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่นั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว หรือ
- (3) ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว”

นอกจากหลักความรับผิดชอบ กฎหมายยังวางหน้าที่เชิงบวกไว้ มาตรา 8 ให้ผู้ขนส่งทำให้เรือพร้อมเดินทะเล จัดคนประจำเรือและอุปกรณ์ และจัดระวางบรรทุกให้เหมาะสมกับสินค้า เช่น ห้องเย็น ก่อนบรรทุกหรือก่อนเรือออก ส่วนมาตรา 10 ให้ผู้ขนส่งใช้ความระมัดระวังในการบรรทุก ยกขน เคลื่อนย้าย เก็บรักษา ดูแล และขนถ่าย⁹ สำหรับ สินค้า แช่เย็น บันทึก อุณหภูมิ ของ ตู้ (reefer log - ข้อมูล อุณหภูมิ ที่ ตู้ แช่เย็น บันทึก ไว้) คือหลักฐานโดยตรงว่าผู้ขนส่งปฏิบัติตามมาตรา 8 (3) และมาตรา 10 หรือไม่ และควรขอทันทีเมื่อพบความเสียหาย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 15502/2556

ผู้ส่งของ มอบสินค้าให้ผู้ขนส่ง ครบถ้วน แต่เมื่อเรือถึงปลายทางสินค้าสูญหายทั้งหมด ศาลฎีกาถือว่าเหตุแห่งความเสียหายเกิดในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ซึ่งรับขนแบบ CFS/CFS (ผู้ขนส่งบรรจุสินค้าเข้าตู้และนำออกจากตู้เอง) และไม่ปรากฏเหตุยกเว้นตามมาตรา 51 ถึงมาตรา 57 ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดชอบตามมาตรา 39 และมาตรา 43 ศาลยังวินิจฉัยว่าผู้ทรงใบตราส่งโดยชอบมีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้แม้มิได้เป็นคู่สัญญารับขน¹⁰

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 69/2556

ท่อทองแดงหนักกว่าสามพันกิโลกรัมหายไปจากตู้สินค้าโดยมีถุงทรายที่พิมพ์ภาษาไทยใส่แทน ดวงตราผนึกตู้ยังเรียบร้อย แต่ผู้สำรวจทดลองถอดนอตด้านข้างแล้วเปิดประตูตู้ได้โดยไม่ต้องตัดตรา ศาลฎีกาฟังว่าสินค้าหายขณะอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบังในความดูแลของผู้ขนส่ง และเมื่อผู้ขนส่งมิได้นำสืบข้อยกเว้นตามมาตรา 51 และมาตรา 52 จึงต้องรับผิดชอบ¹¹



คดีอุทธรณ์สอนว่า ทรานซิกเกอร์ที่ไม่ถูกตัด (container seal - ดวงตราผนึกตู้สินค้า) ไม่ได้พิสูจน์ว่ามีใครเปิดตู้ รายงานผู้สำรวจที่ทดลองวิธีเปิดตู้จริง ภาษาบนถุงทราย น้ำหนักตู้ที่ชั่ง ณ จุดต่าง ๆ และแผนผังการวางตู้ ล้วนเป็นพยานแวดล้อมที่ศาลใช้ระบุช่วงเวลาที่ยานตู้สินค้าหาย การรักษาสภาพตู้และหลักฐานไว้ก่อนเปิดตู้จึงสำคัญเท่ากับการแจ้งความเสียหาย

ด้าน กลับ ของ หลัก เดียวกัน คือ เมื่อ ความดูแล สิ้นสุด แล้ว ผู้ขนส่ง ไม่ต้อง รับผิดชอบ ใน สิ่ง ที่เกิด ภายหลัง คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 12708/2555 วินิจฉัยว่า เมื่อ ยกตู้ ขึ้น จากเรือ ไป วาง ที่ลาน พักสินค้า ของ การ ทำเรือฮองกงแล้ว ตู้ไม่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งอื่น เพลิงไหม้ที่พบหลังลากตู้ไปโรงพักสินค้าจึงไม่ใช่ความรับผิดชอบตามมาตรา 39 และ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2586/2543 วินิจฉัยว่า การขนส่งแบบ CY/CY (ผู้ส่งของบรรจุและผนึกตู้เอง ผู้ขนส่งรับและส่งมอบทั้งตู้) สิ้นสุดเมื่อส่งตู้ให้ท่าเรือปลายทางตามระเบียบของท่าเรือ¹² ผู้รับตราส่งที่ปล่อยตู้ค้างที่ท่าเรือนานจึงรับความเสี่ยงช่วงนั้นเอง และควรตรวจว่าผู้ใดถือตู้อยู่ในวันที่เกิดเหตุ

ข้อยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 51 ถึงมาตรา 53 และภาระการพิสูจน์

ผู้ขนส่งพ้นความรับผิดเมื่อพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากเหตุตามมาตรา 52 เช่น เหตุสุดวิสัย ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล การบรรจุหีบห่อไม่เหมาะสมของผู้ส่งของ หรือสภาพแห่งของนั้นเอง ภาระพิสูจน์อยู่ที่ผู้ขนส่ง ยกเว้นกรณีอัคคีภัยตามมาตรา 53 ซึ่งผู้เรียกร้องต้องพิสูจน์ว่าไฟเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง ศาลฎีกาไม่ถือพายุที่คาดหมายได้เป็นเหตุสุดวิสัย



พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 52

“ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าขึ้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน้ำที่ใช้น้ำที่เรือได้
- (3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ
- (4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง
- (5) การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยว หรือ การแทรกแซง ด้วย ประการใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง
- (6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ
- (7) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ทำเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น
- (8) การกระทำของโจรสลัด
- (9) ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ
- (10) สภาพแห่งของนั่นเอง
- (11) ความชำรุด บกพร่อง ของ เรือ ที่ แฝง อยู่ ภายใน ซึ่ง ไม่ อาจ พบ เห็น หรือ ทราบ ได้ ด้วย การ ตรวจสอบ อย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ
- (12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง
- (13) เหตุอื่นใด ที่มีใช้ความผิดหรือ ประมาทเลินเล่อ หรือ อยู่ใน ความ รู้ เห็น ของ ผู้ขนส่ง และ มิใช่ ความผิด หรือ ประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง”

ถ้อยคำ “ถ้าพิสูจน์ได้ว่า” วางภาระไว้ที่ผู้ขนส่งอย่างชัดเจน¹³ รายการทั้งสิบสามอนุมาตราดูกว้าง แต่แต่ละรายการต้องมีความสัมพันธ์เชิงเหตุผลกับความเสียหาย และอนุมาตรา (13) ปิดท้ายด้วยเงื่อนไขว่าเหตุนี้ต้องไม่ใช่ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้าง ข้อยกเว้นที่ผู้ขนส่งอ้างบ่อยในคดีสินค้าคือ (2) ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล (9) การบรรจุหีบห่อไม่เหมาะสม และ (10) สภาพแห่งของ เช่น สินค้าเกษตรที่เกิดความขึ้นในตัวเอง



มาตรา 51 เกี่ยวกับความไม่พร้อมเดินทะเลตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ผู้ขนส่งพ้นความรับผิดชอบถ้าพิสูจน์ว่าได้ปฏิบัติตาม มาตรฐาน ผู้ประกอบอาชีพในมาตรา 8 วรรคสอง หรือ ได้ แก้ไขความ บกพร่อง ที่เกิด ภายหลัง ตามมาตรา 9 แล้ว ส่วนมาตรา 53 กลับภาระในกรณีอภัย ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ผู้เรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าไฟเกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้าง¹⁴ คดีเพลิงไหม้ในตู้สินค้าจึงต้องเตรียมพยานผู้เชี่ยวชาญด้านต้นเพลิงตั้งแต่ต้น ไม่ใช่รอให้ผู้ขนส่งอธิบาย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4581/2552

พายุไต้ฝุ่นเกิดเป็นประจำในทะเลจีนใต้ และไม่ใช่พายุที่รุนแรงจนมีอาจคาดหมาย นายเรือทราบพยากรณ์อากาศก่อนออกเรือ และอาจหลีกเลี่ยงได้ด้วยการหยุดรอให้คลื่นลมสงบ ศาลฎีกาจึงไม่ถือเป็นเหตุสุดวิสัยหรือภัยอันตรายแห่งท้องทะเลตามมาตรา 52 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายที่เกิดระหว่างของอยู่ในความดูแล¹⁵

เกณฑ์ที่ศาลใช้มีสามส่วน ความถี่ของภัยในเส้นทางนั้น ความรุนแรงเทียบกับที่คาดหมายได้ และการที่นายเรือรู้หรือควรรู้ล่วงหน้าแล้วเลือกเผชิญ เมื่อผู้ขนส่งอ้างคลื่นลม ท่านควรขอสมุดปูมเรือ (deck log - บันทึกการเดินเรือประจำวัน) ข้อมูลพยากรณ์อากาศที่เรือได้รับ และเส้นทางเดินเรือจริง เพื่อเทียบกับเกณฑ์นี้

ข้อยกเว้นเรื่องการบรรจุหีบห่อขึ้นอยู่กับว่าใครบรรจุ ในการขนส่งแบบ CFS/CFS ผู้ขนส่งบรรจุสินค้าเข้าตัวเองจึงต้องตรวจดูให้เหมาะกับสินค้า คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1273/2554 วินิจฉัยว่าผู้ขนส่งที่นำตู้หลังคารั้วมาบรรจุสินค้าทั้งที่รู้ว่าอาจเกิดความเสียหาย ไม่อาจอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบได้เลย¹⁶ ส่วนการขนส่งแบบ CY/CY ผู้ส่งของบรรจุตัวเอง ผู้ขนส่งจึงมีโอกาसानุมาตรา (9) มากกว่า เจ้าของสินค้าที่บรรจุตัวเองควรเก็บภาพถ่ายการบรรจุ วัสดุกันชื้น และการยึดสินค้าไว้ทุกครั้ง

การแจ้งความเสียหายตามมาตรา 49 และกำหนดเวลาที่สั้นที่สุดในคดี

เมื่อรับมอบสินค้า ผู้รับตราส่งต้องสำรวจสภาพร่วมกับผู้ขนส่ง หรือส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือก่อนรับมอบ หรือภายในหนึ่งวันทำการถัดจากวันรับมอบ ถ้าความเสียหายมองไม่เห็นจากภายนอก ต้องแจ้งภายในสิบห้าวัน มิฉะนั้นกฎหมายสันนิษฐานว่าผู้ขนส่งส่งมอบของครบ และสภาพดีตามใบตราส่ง สำหรับการส่งมอบชักช้า ต้องแจ้งภายในหกสิบวัน มิฉะนั้นสิทธิเรียกร้องสิ้นไป



พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 49

“เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของจากผู้ขนส่งหรือจากบุคคลตามมาตรา 40 (3) ไว้แล้ว ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้มอบของซึ่งมีสภาพ จำนวน น้ำหนัก และรายละเอียดอื่น ๆ ตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือถ้าไม่ได้ ออกใบตราส่งให้ไว้แก่กันให้สันนิษฐานว่าได้ส่งมอบของซึ่งมีสภาพดี แล้วแต่กรณี เว้นแต่

- (1) ผู้รับตราส่งหรือบุคคลตามมาตรา 40 (3) และผู้ขนส่งได้ทำการสำรวจ หรือตรวจสอบสภาพของร่วมกันและจดแจ้งการสูญหายหรือเสียหายไว้แล้วก่อนที่ผู้รับตราส่งจะรับมอบของ
- (2) ในกรณีที่ไม่มี การสำรวจหรือตรวจสอบสภาพของร่วมกันตาม (1) ผู้รับตราส่งได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าปลายทางก่อนรับมอบของตามวรรคหนึ่ง หรือภายในหนึ่งวันทำการถัดจากวันรับมอบของว่ามีของสูญหายหรือเสียหาย พร้อมทั้งแจ้งถึงสภาพการสูญหายหรือเสียหายนั้น ๆ ด้วย หรือในกรณีที่การสูญหาย หรือเสียหายไม่อาจพบหรือเห็นได้จากการตรวจสอบสภาพภายนอกแห่งของนั้น ผู้รับตราส่งได้ส่งคำบอกกล่าวภายในสิบห้าวันนับแต่วันรับมอบของ”

มาตรา 49 ไม่ได้ทำให้สิทธิเรียกร้องสิ้นไปเมื่อแจ้งไม่ทัน ผลคือข้อสันนิษฐานที่เป็นคุณแก่ผู้ขนส่ง¹⁷ เจ้าของสินค้ายังพิสูจน์หักล้างได้ แต่ต้องใช้พยานที่หนักขึ้นมาก เช่น รายงานผู้สำรวจอิสระที่ตรวจทันที หรือพยานที่ระบุได้ว่าความเสียหายมีอยู่ก่อนรับมอบ ในทางกลับกัน การส่งคำบอกกล่าวภายในกำหนดไม่ได้พิสูจน์ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง เพียงป้องกันไม่ให้ข้อสันนิษฐานตามมาตรา 49 ทำงานต่อท่าน

การส่งมอบชักช้าแตกต่างออกไป มาตรา 48 บัญญัติว่าสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากการส่งมอบชักช้า “ย่อมสิ้นไป” ถ้า ผู้รับตราส่ง ไม่ส่ง คำบอกกล่าว เป็น หนังสือ ภายใน หกสิบ วัน นับ แต่วัน รับมอบ¹⁸ ผล นี้ รุนแรงกว่ามาตรา 49 เพราะไม่ใช่ข้อสันนิษฐาน แต่เป็นการสิ้นสิทธิ ความหมายของ “ชักช้า” อยู่ในมาตรา 41 คือไม่ส่งมอบภายในเวลาที่ตกลง หรือถ้าไม่ได้ตกลง ไม่ส่งมอบภายในเวลาอันควรเมื่อคำนึงถึงพฤติการณ์ วันที่เรือคาดว่าจะถึง (ETA - estimated time of arrival - วันที่คาดว่าจะเรือจะถึง) ในใบจองระวางมักไม่ใช้กำหนดเวลาส่งมอบที่ผูกพัน ผู้นำเข้าที่ต้องการกำหนดเวลาแน่นอนควรตกลงไว้เป็นลายลักษณ์อักษร

คำบอกกล่าวที่ใช้ได้ควรระบุเลขที่ใบตราส่ง ชื่อเรือและเที่ยวเรือ หมายเลขตู้และตราผนึก รายการสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย สภาพความเสียหายโดยย่อ และสงวนสิทธิเรียกร้องทั้งปวง ส่งถึงผู้ขนส่งที่ท่าปลายทาง และ ผู้ขนส่งอื่น ที่เกี่ยวข้อง ด้วยวิธีที่พิสูจน์การ รับได้ การเขียนหมายเหตุบนใบรับสินค้าของท่าเรือเพียงอย่างเดียวอาจไม่ถึงมือผู้ขนส่ง



อายุความหนึ่งปีตามมาตรา 46 และการขยายด้วยความยินยอม

สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ำ ต้องฟ้องต่อศาลหรือเสนอต่ออนุญาโตตุลาการภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งส่งมอบของ ถ้าไม่มีการส่งมอบ นับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบหรือเวลาอันสมควร ตามมาตรา 46 อายุความขยายได้เฉพาะเมื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องทำหนังสือลงลายมือชื่อยินยอมไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ ก่อนอายุความครบตามมาตรา 47

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46

“ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้ำแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ”

หนึ่งปีสั้นกว่าอายุความทั่วไปของสัญญา มาก และเริ่มนับจากการส่งมอบ ไม่ใช่จากวันที่ ท่าน พบ ความเสียหาย¹⁹ ผู้นำเข้าที่ใช้เวลาหลายเดือนเจรจากับผู้ขนส่งหรือรอผลการพิจารณาของบริษัท ประกันภัย จึงเสี่ยงที่จะพ้นกำหนดโดยไม่รู้ตัว มาตรา 47 เปิดทางเดียวในการขยายเวลา

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 47

“ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้”

ความยินยอม ตามมาตรา 47 ต้อง ครบ สาม องค์ประกอบ ทำ ก่อน อายุความ ครบ ทำเป็น หนังสือ และ ลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง²⁰ อีเมลจากพนักงานสายการบินเรือที่ระบุว่ากำลังพิจารณาเรื่องไม่ใช่ความยินยอมตามมาตรานี้ ในทางปฏิบัติ ข้อตกลงขยายเวลา (time extension - ข้อตกลงขยายอายุความ) ควรระบุวันสิ้นสุดใหม่ที่แน่นอน ชื่อผู้ขนส่งทุกรายที่ผูกพัน และลงนามโดยผู้มีอำนาจ แล้วติดตาม วัน ครบกำหนดใหม่เช่นเดียวกับวันเดิม

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 15080/2556

ท่าเรือปลายทางมีข้อบังคับให้ผู้ขนส่งส่งมอบสินค้าแก่เจ้าหน้าที่ท่าเรือ ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าการส่งมอบแก่เจ้าหน้าที่ท่าเรือเป็นการส่งมอบตามมาตรา 40 (3) แม้ผู้รับตราส่งมารับสินค้าและทราบความเสียหายภายหลัง ก็ต้องฟ้องภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งส่งมอบแก่เจ้าหน้าที่ท่าเรือ²¹



คดีนี้ทำให้วันเริ่มนับอายุความเร็วกว่าที่เจ้าของสินค้าส่วนใหญ่คาด วันที่ควรบันทึกจึงไม่ใช่วันที่รถบรรทุกมารับตู้ แต่เป็นวันที่ผู้ขนส่งขนถ่ายและมอบสินค้าให้ท่าเรือ ซึ่งได้จากรายงานการขนถ่ายและเอกสารของท่าเรือ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4206/2549 ยังวินิจฉัยว่ามาตรา 46 ใช้เฉพาะคดีที่ผู้รับตราส่งหรือผู้ส่งของผู้ขนส่งเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า สิทธิเรียกร้องประเภทอื่นระหว่างคู่กรณีอาจอยู่ได้ อายุความต่างกัน จึงต้องจัดประเภทข้อเรียกร้องให้ถูกต้องก่อนคำนวณวัน

ผู้รับประกันภัยที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนแล้วรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 ก็อยู่ได้อายุความเดียวกัน เพราะรับช่วงสิทธิมาเท่าที่ผู้เอาประกันภัยมี คดีตามหน้านี้หลายคดีมีบริษัทประกันภัยเป็นโจทก์ เจ้าของสินค้าที่เลือกรับค่าสินไหมจากประกันภัยก่อนจึงควรประสานให้ผู้รับประกันภัยทราบวันครบอายุความ และไม่ทำหนังสือปลดหนี้หรือรับเงินชดเชยจากผู้ขนส่งโดยไม่แจ้งผู้รับประกันภัย

พาดานความรับผิดตามมาตรา 58 ถึงมาตรา 61 และวิธีคำนวณ

มาตรา 58 จำกัดความ รับผิดของผู้ขนส่งไว้ที่หนึ่งหมื่นบาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสามสิบบาทต่อกิโลกรัมของน้ำหนักสุทธิ แล้วแต่จำนวนใดมากกว่า สำหรับการส่งมอบชักช้า จำกัดไว้สองเท่าครึ่งของค่าระวางของที่ชักช้า พาดานไม่ใช่เมื่อผู้ส่งของแจ้งราคาและผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงไว้ในใบตราส่ง หรือความเสียหายเกิดจากการกระทำโดยเจตนาหรือละเลยทั้งที่รู้ตามมาตรา 60

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58

“ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อ น้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตามมาตรา 61 และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของ เฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสามโดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง”



เพดานนี้คือเหตุที่คดีสินค้ามูลค่าสูงจำนวนมากได้รับชดใช้เพียงส่วนน้อยของราคาสินค้า²² วรรคสองยังให้ใช้ราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 เมื่อราคานั้นต่ำกว่าเพดาน ผู้เรียกร้องจึงได้จำนวนที่ต่ำกว่าระหว่างราคาสินค้ากับเพดาน วิธีนับ “หน่วยการขนส่ง” อยู่ในมาตรา 59 ซึ่งมีผลต่อจำนวนเงินมากที่สุด²³

พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 59

“ในการคำนวณว่าเงินจำนวนใดจะมากกว่าตามมาตรา 58 วรรคหนึ่ง ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- (1) ในกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกัน ไม่ว่าจะมีการใช้ภาชนะขนส่งบรรจุหรือรองรับหรือไม่ก็ตาม ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ นั้น แต่ถ้ามิได้ระบุ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง
- (2) ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ถ้าผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น ให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นของหนึ่งหน่วยการขนส่งอีกต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น”

ตัวอย่างการคำนวณ ตู้สินค้าหนึ่งตู้บรรจุสินค้ายีสต์พัลเลต น้ำหนักสุทธิรวม 8,000 กิโลกรัม ราคาสินค้า ณ ท่าปลายทาง 3,000,000 บาท สูญหายทั้งตู้ ถ้าใบตราส่งระบุ “20 pallets” เพดานตามหน่วยการขนส่งคือ $20 \times 10,000 = 200,000$ บาท เพดานตามน้ำหนักคือ $8,000 \times 30 = 240,000$ บาท ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกิน 240,000 บาท ถ้าใบตราส่งระบุเพียง “1 container said to contain general cargo” ตู้ทั้งตู้ นับเป็นหนึ่งหน่วย เพดานตามหน่วยเหลือ 10,000 บาท แต่เพดานตามน้ำหนักยังเป็น 240,000 บาท สำหรับสินค้าเบาแต่ราคาสูง เช่น ชิ้นส่วนอิเล็กทรอนิกส์สองร้อยกล่อง น้ำหนักรวม 1,000 กิโลกรัม การระบุ “200 cartons” ในใบตราส่งทำให้เพดานเป็น 2,000,000 บาท แทนที่จะเป็น 30,000 บาทตามน้ำหนัก ถ้อยคำในช่องรายละเอียดสินค้าของใบตราส่งจึงมีมูลค่าเป็นเงินโดยตรง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8973/2553 ใช้มาตรา 59 กับสินค้าแผ่นฉนวนทองแดงสิบสองหีบห่อที่ห่อรวมบนพัลเลต ศาลถือว่าหีบห่อแต่ละหีบเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง ไม่ใช่พัลเลต และไม่ใช่สินค้าแต่ละชิ้นที่อยู่ในหีบห่อ เพราะหีบห่อขนส่งไปตามลำพังได้และใบตราส่งไม่ได้ระบุจำนวนชิ้นไว้ให้เข้าใจได้ชัด⁶ ข้อที่ควรสังเกตคือ กฎหมายไทยใช้น้ำหนักสุทธิ ขณะที่ Hague-Visby Rules ใช้น้ำหนักรวมหีบห่อ (gross weight - น้ำหนักรวมภาชนะบรรจุ)

มาตรา 60 เป็นทางออกจากเพดาน และเป็นประเด็นที่ชี้ขาดผลคดีมากที่สุดในทางปฏิบัติ



พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 60

“การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรือละเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้

(2) ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

(3) ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการ นั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉล ผู้รับตราส่ง หรือ บุคคลภายนอกซึ่ง กระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

(4) ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีตาม (4) นี้ ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง”

มาตรฐานของมาตรา 60 (1) สูงกว่าความประมาทธรรมดา ต้องเป็นการกระทำโดยเจตนาให้เกิดความเสียหาย หรือการละเลยทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิด²⁴ ศาลฎีกาวินิจฉัยสองทางในข้อเท็จจริงที่ใกล้เคียงในคำพิพากษาที่ 69/2556 การลักลอบที่วางแผนมาอย่างดีในลานตู้ที่มีแสงสว่างและปฏิบัติงานตลอดยี่สิบสี่ชั่วโมง ยังไม่ถึงขั้นละเลยทั้งที่รู้ ผู้ขนส่งจึงจำกัดความรับผิดได้¹¹ แต่ในคำพิพากษาที่ 1273/2554 การนำตู้หลังคารั่วมาบรรจุสินค้าทั้งที่รู้ว่าอาจเกิดความเสียหาย เข้ามาตรา 60 (1) และผู้ขนส่งอ้างเพดานไม่ได้¹⁶ ความแตกต่างอยู่ที่ว่าผู้ขนส่งรู้ถึงความเสี่ยงที่เฉพาะเจาะจงแล้วยังปล่อยไว้หรือไม่

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 22318/2555

ผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิฟ้องผู้ขนส่งเรียกค่าเสียหายของเครื่องผลิตน้ำแข็งที่นำเข้าจากสหรัฐอเมริกา โดยคำฟ้องไม่ได้กล่าวถึงความเสียหายเกิดจากการกระทำตามมาตรา 60 (1) หรือว่าผู้ขนส่งทราบราคาของตามมาตรา 60 (4) ศาลฎีกาไม่รับวินิจฉัย ประเด็นนี้ในชั้นอุทธรณ์ และ แม้จำเลยบางรายขาดนัดยื่นคำให้การความรับผิดยังเป็นไปตามเพดานในมาตรา 58 ศาลชั้นต้นพิพากษาให้ชำระ 20,000 บาท จากที่ฟ้องกว่าหนึ่งแสนบาท²⁵

บทเรียนจากคดีนี้เป็นเรื่องวิธีพิจารณาความ ข้อเท็จจริงที่ทำให้หลุดจากเพดานต้องอยู่ในคำฟ้องตั้งแต่แรก การขาดนัดของจำเลยไม่ได้ทำให้เพดานหายไป คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9541/2555 ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดเต็มจำนวนเพราะเข้ามาตรา 60 (1) จึงเป็นผลของการตั้งประเด็นและนำสืบที่ครบถ้วน⁵



สำหรับมาตรา 60 (4) ราคาที่แสดงในใบกำกับสินค้าที่ผู้ขนส่งเห็นไม่เท่ากับการแจ้งราคาและให้ผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงไว้ในใบตราส่ง ผู้ส่งออกสินค้ามูลค่าสูงที่ต้องการความคุ้มครองเต็มราคาต้องแจ้งราคาในใบตราส่งและยอมจ่ายค่าระวางตามราคา (ad valorem freight - ค่าระวางที่คิดตามมูลค่าสินค้า) หรือพึงการประกันภัยสินค้า

ฐานการคำนวณราคาอยู่ในมาตรา 61 คือราคาที่ของจะพึงมี ณ ท่าปลายทางในเวลาที่พึงส่งมอบ ถ้าเสียหายบางส่วนให้คำนวณตามส่วนเทียบกับของอย่างเดียวกันที่ยังเหลืออยู่²⁶ ภายในเขตแดน ค่าเสียหายไม่ได้จำกัดอยู่ที่ราคาสินค้า คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 18407/2556 ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบถึงค่าภาษีศุลกากร ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และค่าขาดกำไรที่เป็นผลจากความเสียหายของสินค้า²⁷ ใบขนส่งสินค้าขาเข้า ใบเสร็จค่าภาษีอากร และหลักฐานราคาขายต่อจึงควรอยู่ในแฟ้มคดีตั้งแต่ต้น

กฎหมายเปรียบเทียบ: Hague-Visby Rules อังกฤษ และสหรัฐอเมริกา

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยใช้โครงสร้างเดียวกับ Hague-Visby Rules คืออายุความหนึ่งปีและเขตแดนต่อหน่วยหรือต่อกิโลกรัม แต่เขตแดนของไทยเป็นเงินบาทและคิดจากน้ำหนักสุทธิ ขณะที่ Hague-Visby Rules ใช้หน่วย บัญชี 666.67 หน่วยต่อหีบห่อ หรือ 2 หน่วยต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวม ศาลสูงสุดของสหราชอาณาจักรวางหลักให้ผู้ขนส่งพิสูจน์ว่าใช้ความระมัดระวังแล้ว ซึ่งใกล้กับมาตรา 39 และมาตรา 52 ของไทย

สหราชอาณาจักรนำ Hague-Visby Rules มาใช้ผ่าน Carriage of Goods by Sea Act 1971 (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหราชอาณาจักร) ข้อ III กฎ 6 ให้ผู้ขนส่งพ้นความรับผิดชอบทั้งปวงเว้นแต่ฟ้องภายในหนึ่งปีนับแต่ส่งมอบ ข้อ IV กฎ 5(a) จำกัดความรับผิดไว้ที่ 666.67 หน่วยบัญชี (units of account - หน่วยสิทธิพิเศษ ถอนเงิน ของ กองทุน การเงิน ระหว่างประเทศ) ต่อหีบห่อ หรือ 2 หน่วยต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวม และกฎ 5(c) นับหีบห่อในตู้ตามที่ระบุในใบตราส่ง ถ้าไม่ระบุ ให้ถือตู้เป็นหนึ่งหน่วย²⁸ โครงสร้างนี้ตรงกับมาตรา 46 มาตรา 58 และมาตรา 59 ของไทยเกือบทุกจุด ต่างกันที่หน่วยเงินและฐานน้ำหนัก ผลคือเขตแดนของไทยซึ่งกำหนดเป็นเงินบาทตั้งแต่ พ.ศ. 2534 ไม่ปรับตามค่าเงิน

ในคดี Volcafe Ltd v Compania Sud Americana de Vapores SA [2018] UKSC 61 เมล็ดกาแฟที่บรรจุลงในตู้สินค้าเสียหายจากการควั่นแน่นของความชื้น ลอร์ดซัมป์สัน (Lord Sumption) วินิจฉัยในย่อหน้า 20 ว่าเมื่อสินค้าบรรจุในสภาพดีแต่ขนถ่ายออกมาเสียหาย ผู้ขนส่งมีภาระพิสูจน์ว่าความเสียหายไม่ได้เกิดจากการผิดพลาดที่ใช้ความระมัดระวัง และในย่อหน้า 37 ว่าผู้ขนส่งที่อ้างสภาพแห่งของ (inherent vice - ความ



บกพร่องในตัวสินค้า) ต้องแสดงว่าได้ใช้ความระมัดระวังแล้วแต่ความเสียหายยังเกิด หรือมาตรการที่สมควรใดก็ป้องกันไม่ได้²⁹ แนวนี้สอดคล้องกับถ้อยคำ “ถ้าพิสูจน์ได้ว่า” ในมาตรา 52 และอนุมาตรา (13) ของไทย และใช้เป็นเหตุผลประกอบได้เมื่อผู้ขนส่งในคดีไทยอ้างสภาพแห่งของโดยไม่แสดงมาตรการป้องกันที่ตนใช้

สหรัฐอเมริกายังใช้ Hague Rules ฉบับเดิมผ่าน Carriage of Goods by Sea Act ซึ่งจำกัดความรับผิดไว้ 500 ดอลลาร์สหรัฐต่อหีบห่อ ในคดี Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd., 543 U.S. 14 (2004) สินค้าเครื่องจักรขนจากออสเตรเลียโดยเรือและต่อดัวยรถไฟในสหรัฐอเมริกา แล้วเสียหายจากรถไฟตกราง ศาลสูงสุดสหรัฐอเมริกาวินิจฉัยว่าข้อขยายความคุ้มครองแก่ผู้รับเหมาช่วง (Himalaya clause - ข้อที่ขยายข้อจำกัดความรับผิดไปถึงผู้รับช่วงงาน) ในใบตราส่งคุ้มครองผู้ขนส่งทางรางด้วย และให้เหตุผลว่าความสับสนย่อมเกิดเมื่อสัญญาฉบับเดียวถูกตีความด้วยกฎหมายหลายระบบ³⁰ คดีนี้เตือนผู้ประกอบการไทยว่าข้อจำกัดความรับผิดในใบตราส่งการขนส่งต่อเนื่องอาจครอบคลุมผู้รับช่วงทางบกที่ไม่ได้เป็นคู่สัญญาโดยตรง ซึ่งต่างจากหลักของไทยที่ให้พระราชบัญญัตินี้ใช้เฉพาะช่วงทางทะเลตามมาตรา 6

เมื่อนำทั้งสามระบบมาเทียบ ข้อสรุปสำหรับผู้ประกอบการไทยมีสามประการ ประการแรก ภาระพิสูจน์ของผู้ขนส่ง เป็นหลัก ที่ใช้ร่วมกัน เจ้าของสินค้า ควร เน้น พิสูจน์ สภาพ ตอน รับ ของ และ ตอน ส่ง มอบให้ แน่น ประการที่สอง ถ้อยค่านับหีบห่อในใบตราส่งกำหนดเขตแดนในทุกกระบวน ประการที่สาม อายุความหนึ่งปีเป็นมาตรฐานสากล การรื้อเจรจาโดยไม่ทำข้อตกลงขยายเวลาเป็นความเสี่ยงเดียวกันไม่ว่าคดีจะขึ้นศาลใด

นิติเศรษฐศาสตร์: ทำไมกฎหมายให้ผู้ขนส่งรับผิดโดยข้อสันนิษฐานแต่จำกัดจำนวน

กฎหมายรับขนของทางทะเลวางความรับผิดไว้ให้ผู้ขนส่งซึ่งควบคุมสินค้าและข้อมูลระหว่างทาง เพราะเป็นฝ่ายที่ป้องกันความเสียหายได้ด้วยต้นทุนต่ำกว่า ส่วนเขตแดนความรับผิดแบ่งความเสี่ยงส่วนที่เหลือไปให้การประกันภัยสินค้า ซึ่งเจ้าของสินค้าซื้อได้ตามมูลค่าจริง แนวคิดนี้อธิบายด้วยงานของ Shavell ว่าด้วยความรับผิดเด็ดขาดกับความประมาท และงานของ Akerlof ว่าด้วยข้อมูลไม่สมมาตร

Steven Shavell (1980) แสดงว่าเมื่อความเสียหายเกิดจากกิจกรรมของฝ่ายหนึ่ง กฎความรับผิดที่ไม่ต้องพิสูจน์ความประมาท (strict liability - ความรับผิดเด็ดขาด) จูงใจให้ฝ่ายนั้นเลือกทั้งระดับความระมัดระวังและระดับกิจกรรมที่เหมาะสม ขณะที่กฎความประมาทจูงใจเฉพาะระดับความระมัดระวัง³¹ มาตรา 39 อยู่ระหว่างสองขั้ว คือเป็นความรับผิดโดยข้อสันนิษฐานที่ผู้ขนส่งหักล้างได้ด้วยข้อยกเว้นในมาตรา 52 ผลเชิงแรงจูงใจคือผู้ขนส่งต้องลงทุนในการบันทึกหลักฐาน ปุ่มเรือ ข้อมูลอุณหภูมิ และการตรวจตู้ เพราะเป็นทางเดียวที่จะหลุดพ้นความรับผิด



George Akerlof (1970) อธิบายว่าเมื่อฝ่ายหนึ่งรู้คุณภาพของสินค้ามากกว่าอีกฝ่าย ตลาดอาจทำงานผิดพลาดจนสินค้าคุณภาพดีถูกเบียดออก³² ในการขนส่งทางทะเล เจ้าของสินค้าไม่เห็นสิ่งที่เกิดขึ้นในระหว่างเรือหรือลานตู้ ผู้ขนส่งรู้มากกว่าเสมอ ใบตราส่งที่บันทึกสภาพภายนอก ข้อสันนิษฐานในมาตรา 49 และรายงานผู้สำรวจอิสระ คือกลไกที่ลดช่องว่างข้อมูลนี้ การที่มาตรา 49 ผลักภาระกลับมาที่ผู้รับตราส่งเมื่อไม่แจ้งภายในหนึ่งวันทำการ ก็สอดคล้องกับเหตุผลเดียวกัน เพราะหลังรับมอบไปแล้ว ผู้รับตราส่งกลายเป็นฝ่ายที่ควบคุมสินค้าและข้อมูลแทน

เพดานความรับผิดชอบในมาตรา 58 อธิบายได้ด้วยการแบ่งความเสี่ยง ผู้ขนส่งไม่รู้มูลค่าของสินค้าในตู้แต่ละตู้ หากต้องรับผิดชอบมูลค่าทุกกรณี ค่าระวางของสินค้าน่าจะจะต้องอุดหนุนความเสี่ยงของสินค้าน่าจะสูง กฎหมายจึงให้ทางเลือกสองทาง คือแจ้งราคาในใบตราส่งตามมาตรา 60 (4) แล้วจ่ายค่าระวางสูงขึ้น หรือซื้อประกันภัยสินค้าตามมูลค่าจริง สำหรับผู้นำเข้าและผู้ส่งออกไทย การประกันภัยสินค้าทางทะเลจึงไม่ใช่ค่าใช้จ่ายเสริม แต่เป็นส่วนหนึ่งของการจัดสรรความเสี่ยงที่กฎหมายออกแบบไว้

สิ่งที่ควรทำเมื่อพบสินค้าเสียหาย: วันแรก สิบห้าวันแรก และก่อนครบหนึ่งปี

เมื่อพบสินค้าเสียหาย ท่านควรหยุดการเคลื่อนย้ายและถ่ายภาพก่อนเปิดตู้ แจ้งผู้ขนส่งเป็นหนังสือภายในหนึ่งวันทำการ เรียกสำรวจร่วมหรือแต่งตั้งผู้สำรวจอิสระ แจ้งบริษัทประกันภัย บันทึกวันส่งมอบตามมาตรา 40 เพื่อบันทึกอายุความหนึ่งปี และขอข้อตกลงขยายอายุความเป็นหนังสือก่อนครบกำหนด หากการเจรจายังไม่จบ

1. ก่อนรับมอบหรือวันรับมอบ ตรวจสอบตู้เทียบกับใบตราส่ง ถ่ายภาพและวิดีโอก่อนตัดตรา บันทึกความเสียหายในใบรับสินค้า และเรียกผู้ขนส่งหรือตัวแทนมาสำรวจร่วมตามมาตรา 49 (1)
2. ภายในหนึ่งวันทำการ ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือถึงผู้ขนส่ง ณ ท่าปลายทาง ระบุเลขที่ใบตราส่ง หมายเลขตู้ รายการและสภาพความเสียหาย และสงวนสิทธิทั้งปวงตามมาตรา 49 (2)
3. ภายในสิบห้าวัน สำหรับความเสียหายที่เห็นเมื่อเปิดหีบห่อ ส่งคำบอกกล่าวเพิ่มเติมพร้อมรายงานผู้สำรวจเบื้องต้น และแจ้งผู้รับประกันภัยตามเงื่อนไขกรมธรรม์
4. ภายในหกสิบวัน ถ้ามีการส่งมอบซ้ำ ส่งคำบอกกล่าวตามมาตรา 48 มิฉะนั้นสิทธิเรียกค่าเสียหายจากความซ้ำซ้อนสิ้นไป
5. รวบรวมพยาน ใบตราส่งทุกชั้น ใบกำกับสินค้า บัญชีรายการบรรจุ ใบขนสินค้า ใบเสร็จภาษีอากร ใบรับตู้ บันทึกอุทธรณ์ รายงานการขนถ่าย และหนังสือโต้ตอบกับผู้ขนส่ง



6. ก่อนครบหนึ่งปี คำนวณวันจากวันส่งมอบตามมาตรา 40 ไม่ใช่วันที่รับสินค้าจริง ถ้ายังเจรจาไม่จบ ขอสื่อยินยอมไม่ยกอายุความตามมาตรา 47 หรือยื่นฟ้องหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ

ลำดับนี้ใช้ได้ทั้งเมื่อท่านเป็นผู้นำเข้าที่รับสินค้าในประเทศไทย และเมื่อท่านเป็นผู้ส่งออกที่ผู้ซื้อต่างประเทศแจ้งว่าสินค้าเสียหาย ในกรณีหลัง ให้ตรวจเงื่อนไขการส่งมอบตามสัญญาซื้อขายก่อนว่าความเสี่ยงโอนไปยังผู้ซื้อเมื่อใด เพราะผู้ที่มีสิทธิฟ้องผู้ขนส่งคือผู้ทรงใบตราส่งโดยชอบ ดังที่คำพิพากษา ศาลฎีกาที่ 15502/2556 วินิจฉัยไว้¹⁰

การประเมินสิทธิเรียกร้องและการดำเนินคดีสินค้าเสียหาย

สำนักงานประเมินสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้ขนส่งทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ตั้งแต่การระบุผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นที่ต้องรับผิดชอบ การตรวจคำบอกกล่าวและอายุความ การคำนวณเพดานตามมาตรา 58 และมาตรา 59 การประเมินโอกาสหลุดจากเพดานตามมาตรา 60 ไปจนถึงการเจรจา การทำข้อตกลงขยายอายุความ และการฟ้องคดีต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

1. ตรวจกฎหมายที่ใช้ ตามมาตรา 4 มาตรา 5 และมาตรา 6 รวมถึงข้อเลือก กฎหมาย และ ข้อระงับ ข้อพิพาทในใบตราส่ง
2. ระบุจำเลย ไล่สายโซ่ใบตราส่งและผู้ถือตู้ในแต่ละช่วง แยกผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น และตัวแทน ตามมาตรา 3 มาตรา 43 ถึงมาตรา 45
3. ตรวจกำหนดเวลา คำบอกกล่าวตามมาตรา 48 และมาตรา 49 วันส่งมอบตามมาตรา 40 และวันครบอายุความตามมาตรา 46
4. คำนวณจำนวนที่เรียกได้ ราคาตามมาตรา 61 ค่าใช้จ่ายและค่าขาดกำไร เพดานตามมาตรา 58 และมาตรา 59 และพยานที่ต้องมีหากจะอ้างมาตรา 60
5. ประสานกับผู้รับประกันภัย เมื่อมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนและการรับช่วงสิทธิ เพื่อให้สิทธิของฝ่ายใดเสียไป
6. เจรจาหรือฟ้องคดี ทำหนังสือเรียกร้อง ข้อตกลงขยายอายุความ และคำฟ้องที่ตั้งประเด็นตามมาตรา 60 ไว้ตั้งแต่ต้น



การปรึกษาหนึ่งเรื่อง 45 นาที ค่าบริการ 4,900 บาท เหมาะกับผู้ที่ต้องการทราบว่าตนยังมีสิทธิเรียกร้องหรือไม่ อายุความเหลือเท่าใด และจำนวนที่คาดว่าจะเรียกได้ งานจัดทำหนังสือเรียกร้อง งานเจรจา และงานดำเนินคดี สำนักงาน เสนอ ราคา ตาม ขอบเขต เป็น ลายลักษณ์อักษร ก่อน เริ่ม งาน หน้า นี้ เป็น ข้อมูลกฎหมายทั่วไป ไม่ใช่ความเห็นทางกฎหมายสำหรับข้อเท็จจริงของท่าน

คำถามก่อนว่าจ้าง

คำถามที่ผู้นำเข้า ผู้ส่งออก และผู้รับประกันภัยสินค้ามักตั้งเมื่อสินค้าเสียหายหรือสูญหายระหว่างการขนส่งทางทะเล และก่อนว่าจ้างสำนักงานประเมินสิทธิเรียกร้องต่อผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 คำตอบแต่ละข้ออ้างมาตราที่เกี่ยวข้องไว้ให้ตรวจสอบต่อไป

สินค้าเสียหายระหว่างการขนส่งทางเรือ ต้องฟ้องภายในกี่ปี

ต้อง ฟ้อง ต่อ ศาล หรือ เสนอ ข้อพิพาท ต่อ อนุญาโตตุลาการ ภายใน หนึ่ง ปี นับแต่ วันที่ ผู้ขนส่ง ส่งมอบ ของ ตามมาตรา 46 และการส่งมอบแก่เจ้าหน้าที่ท่าเรือตามมาตรา 40 (3) ก็เริ่มนับแล้ว ขยายได้เฉพาะเมื่อผู้ขนส่งทำหนังสือลงลายมือชื่อยินยอมก่อนครบกำหนดตามมาตรา 47

ต้องแจ้งความเสียหายแก่ผู้ขนส่งภายในกี่วัน

ภายใน หนึ่ง วันทำการ ถัดจาก วัน รับมอบ หรือ ภายใน สิบห้า วัน ถ้า ความเสียหาย มองไม่เห็น จาก ภายนอก ตามมาตรา 49 ถ้าไม่แจ้ง กฎหมายสันนิษฐานว่าได้รับของครบและสภาพดี สำหรับการส่งมอบซ้ำ ต้องแจ้งภายในหกสิบวันตามมาตรา 48 มิฉะนั้นสิทธิสิ้นไป

ผู้ขนส่งต้องชดใช้สูงสุดเท่าใด

ไม่เกินหนึ่งหมื่นบาทต่อหน่วยการขนส่ง หรือสามสิบบาทต่อกิโลกรัมของน้ำหนักสุทธิ แล้วแต่จำนวนใดมากกว่า ตามมาตรา 58 วิธีนับหน่วยอยู่ในมาตรา 59 และเพดานไม่ใช่เมื่อแจ้งราคาไว้ในใบตราส่งหรือผู้ขนส่งละเลยทั้งที่รู้ตามมาตรา 60

ใบตราส่งระบุให้ใช้กฎหมายต่างประเทศ ยังใช้กฎหมายไทยได้หรือไม่

ได้ ถ้าคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือนิติบุคคลที่ตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย มาตรา 4 ให้พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ใช้บังคับแม้ใบตราส่งเลือกกฎหมายอื่น



ผู้รับจัดการขนส่งต้องรับผิดชอบสายการบินเรือหรือไม่

ต้องรับผิดชอบถ้าทำหน้าที่เป็นผู้ขนส่ง เช่น ออกใบตราส่งในนามตนหรือรับส่วนต่างค่าขนส่งเป็นของตนเอง ตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9541/2555 ผู้ที่เป็นเพียงตัวแทนประสานงานโดยไม่ได้ทำสัญญาขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบส่วนตัว

ค่าบริการประเมินสิทธิเรียกร้องคดีอย่างไร

เริ่มจากการปรึกษาหนึ่งเรื่อง 45 นาที ค่าบริการ 4,900 บาท งานจัดทำหนังสือเรียกร้อง งานเจรจา และงานดำเนินคดี สำนักงานเสนอราคาตามขอบเขตเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนเริ่มงาน

ผู้รับผิดชอบงาน

งานสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากการขนส่งทางทะเลอยู่ในความรับผิดชอบของ เอกสยาม ชัยศรี ที่ปรึกษากฎหมาย ผู้ก่อตั้ง และ กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอกสยาม แอนด์ พาร์ทเนอร์ส จำกัด ซึ่งให้คำปรึกษา ด้านกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงการรับขนส่งของทางทะเล การประกันภัยทางทะเล และการระงับข้อพิพาททางการค้า

การศึกษาที่เกี่ยวข้องกับงานนี้ได้แก่ ระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) สาขากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) สาขากฎหมายระหว่างประเทศ (กฎหมายการลงทุนระหว่างประเทศ) คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และ ระดับปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต (LL.M.) สาขากฎหมายการเงินและภาษีอากร คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ประวัติและคุณวุฒิฉบับเต็ม

เชิงอรรถ

1. พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4 บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้รับใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้รับใบตราส่งนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าผู้รับขนส่งฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันผู้ขนส่งต้องจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นนั้น ว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ มิฉะนั้นจะยกขึ้นใช้นับบุคคลภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง หรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำทุกรรณเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)



2. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 5 บัญญัติว่า “พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาด้วย หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมีใช้ผู้จ้างเหมาให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง เผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทาน ถ้อยคำ ทุกวรรคเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
3. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 43 บัญญัติว่า “แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของนั้น และจะต้องรับผิดชอบการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง เผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทาน ถ้อยคำ ทุกวรรคเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
4. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 44 บัญญัติว่า “ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง เผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทาน ถ้อยคำ ทุก วรรค เมื่อ 6 ตุลาคม 2569) ; มาตรา 45 บัญญัติว่า “เมื่อมีกรณีผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน”
5. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9541/2555 ผู้ขายติดต่อกับจำเลยที่ 1 ให้ขนส่งสินค้า จำเลยที่ 1 ว่าจ้างจำเลยที่ 2 และจำเลยที่ 2 ว่าจ้างจำเลยที่ 4 ขนส่งต่ออีกทอดหนึ่ง ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าเมื่อจำเลยที่ 1 ได้เงินส่วนต่างค่าขนส่งเป็นของตนเอง จำเลยที่ 1 รับจ้างขนส่งเพื่อำเนินการเป็นทางการค้าปกติและเป็นผู้ขนส่ง ผู้ที่ออกใบตราส่งในนามของตนในฐานะผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่งอื่นที่สินค้าสูญหายไปในช่วงอยู่ในความดูแลตามมาตรา 39 43 44 และ 45 ส่วนตัวแทนที่ไม่ได้ทำสัญญาขนส่งแทนตัวการไม่ต้องรับผิดชอบและค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจ่ายร้อยละ 110 ของราคาสินค้าผูกพันเฉพาะคู่สัญญาประกันภัย (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)
6. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8973/2553 ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ขนส่งสินค้าจากท่าเรือสิงคโปร์มาท่าเรือแหลมฉบังและขนส่งไปลานพักสินค้าลาดกระบังเป็นผู้ขนส่งอื่นตามมาตรา 3 ผู้สินค้ามีรูรั่วและเก็บไว้ในที่ไม่ปลอดภัย น้ำซึมเข้าทำให้สินค้าเสียหายก่อนส่งมอบ ผู้ขนส่งอื่นจึงร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่ง และเมื่อไม่มีการแจ้งราคาสินค้าไว้ในใบตราส่ง ความรับผิดชอบจำกัดตามมาตรา 58 โดยถือหีบห่อที่ห่อรวมบนพัสดุเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง ไม่ใช่พัสดุหรือสินค้าแต่ละชิ้น (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)
7. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 และมาตรา 58 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่ง สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้าอันได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าวจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 40” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทาน ถ้อยคำ ทุกวรรคเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
8. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 40 บัญญัติว่า “ในกรณีดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของซึ่งตนได้รับไว้แล้ว (1) ผู้ขนส่งได้มอบของให้แก่ผู้รับตราส่งแล้ว (2) ในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งได้จัดการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่ของนั้นตามที่กำหนดไว้ในสัญญาการรับขนของทางทะเล หรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ หรือประเพณีทางการค้าที่ถือปฏิบัติกันอยู่ ณ ท่าปลายทางแล้ว หรือ (3) ผู้ขนส่งได้มอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าปลายทางกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องมอบของที่ขนถ่ายขึ้นจากเรือไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าว” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทาน ถ้อยคำ ทุกวรรคเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)



9. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8 บัญญัติว่า “ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง (1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ (2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ และ (3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง เผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทาน ถ้อยคำทุกวรรคเมื่อ 6 ตุลาคม 2569) ; มาตรา 10 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวัง และปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง”
10. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 15502/2556 ผู้ทรงใบตราส่งโดยชอบมีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้แม้มิได้เป็นผู้สัญญารับขน ผู้รับตราส่งลงลายมือชื่อด้านหลังใบตราส่งแล้วส่งกลับให้ผู้ส่งของ ถือเป็นการสลักหลังลอยโอนสิทธิ และการเรียกค่าเสียหายเช่นนี้ไม่อยู่ในบังคับมาตรา 36 เมื่อผู้ส่งของมอบสินค้าครบแล้วแต่สินค้าไม่ถึงปลายทาง ถือว่าเหตุเกิดในระหว่างอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง และผู้ขนส่งรับขนแบบ CFS/CFS ซึ่งบรรจุสินค้าเข้าตู้เอง จึงต้องรับผิดชอบตามมาตรา 39 และ 43 (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)
11. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 69/2556 ท่อทองแดงหายจากตู้สินค้าโดยมีถุงทรายที่พิมพ์ภาษาไทยใส่แทน ดวงตรามณีคู่ยังเรียบร้อย แต่ผู้สำรวจทดลองถอดนอตด้านข้างแล้วเปิดประตูตู้ได้โดยไม่ต้องตัดตรา ศาลฟังว่าสินค้าหายขณะอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบังในความดูแลของผู้ขนส่ง ซึ่งมีได้นำสืบช้อยกเว้นตามมาตรา 51 และ 52 จึงต้องรับผิดชอบ แต่การลักลอบที่วางแผนมาอย่างดีในลานตู้ที่มีแสงสว่างและปฏิบัติงานตลอดยี่สิบสี่ชั่วโมง ยังไม่ถึงขั้นละเลยทั้งที่รู้ตามมาตรา 60 (1) ผู้ขนส่งจึงจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา 58 วรรคหนึ่งได้ (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)
12. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2586/2543 การขนส่งแบบ CY/CY ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มเมื่อรับมอบตู้และสิ้นสุดเมื่อส่งมอบตู้ให้ท่าเรือปลายทางตามระเบียบของท่าเรือโยโกฮาม่า ซึ่งเป็นการส่งมอบตามมาตรา 40 (3) เมื่อฟ้องเกินหนึ่งปีนับแต่วันนั้น คดีขาดอายุความตามมาตรา 46 ; คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 12708/2555 เมื่อยกตู้ขึ้นจากเรือไปวางที่ลานพักสินค้าของการท่าเรือฮ่องกงแล้ว ตู้ไม่อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งอื่น เพลิงไหม้ที่พบหลังลากตู้ไปโรงพักสินค้าจึงไม่ใช่ความเสียหายในระหว่างความดูแลตามมาตรา 39 (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)
13. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 52 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก (1) เหตุสุดวิสัย (2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน้ำที่ใช้น้ำที่เรือได้ (3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ (4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือการก่อการกบฏในบ้านเมือง (5) การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง (6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ (7) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ท่าเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือ (8) การกระทำของโจรสลัด (9) ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อหรือรวมมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ (10) สภาพแห่งของนั้นเอง (11) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ (12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำเรือ (13) เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง เผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทาน ถ้อยคำทุกวรรคเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
14. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 51 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 9 แล้ว” ; มาตรา 53 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิ



เรียกร้องจะ พิสูจน์ได้ว่า อัคคีภัย นั้นเกิดขึ้นจาก ความผิด หรือ ประมาทเลินเล่อของ ผู้ขนส่ง หรือ ตัวแทน หรือ ลูกจ้างของ ผู้ขนส่ง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำพิพากษาเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)

15. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4581/2552 พายุไต้ฝุ่นเกิดเป็นประจำในทะเลจีนใต้และไม่ใช่พายุที่รุนแรงจนมีอาจคาดหมาย นายเรือทราบพยากรณ์อากาศก่อนออกเรือและหลีกเลี่ยงได้ด้วยการหยุดรอให้คลื่นลมสงบ จึงไม่เป็นเหตุสุดวิสัยหรืออันตรายแห่งท้องทะเลตามมาตรา 52 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายที่เกิดระหว่างของอยู่ในความดูแล และข้ออ้างว่าคู่สัญญาตกลงใช้ Hague Rules ซึ่งโจทก์มิได้กล่าวไว้ในคำฟ้อง เป็นข้อที่มีได้วกกันมาแล้วในศาลชั้นต้น (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)
16. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1273/2554 ในการขนส่งแบบ CFS/CFS ผู้ขนส่งบรรจุสินค้าเข้าตู้เองจึงต้องตรวจผู้ให้เหมาะสมกับสินค้า เมื่อความเสียหายเกิดจากหลังคาตู้มีรูรั่วซึ่งผู้ขนส่งนำมาใช้ทั้งที่รูรั่วอาจเกิดความเสียหาย ผู้ขนส่งอ้างข้อจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 ไม่ได้เพราะเข้ามาตรา 60 (1) (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)
17. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 49 บัญญัติว่า “เมื่อผู้รับตราส่งได้รับมอบของจากผู้ขนส่ง หรือจากบุคคลตามมาตรา 40 (3) แล้ว ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งได้มอบของซึ่งมีสภาพ จำนวน น้ำหนัก และรายละเอียดอื่น ๆ ตรงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง หรือถ้าไม่ได้มอบใบตราส่งให้ไว้แก่กันให้สันนิษฐานว่าได้ส่งมอบของซึ่งมีสภาพดี แล้วแต่กรณี เว้นแต่ (1) ผู้รับตราส่ง หรือ บุคคลตามมาตรา 40 (3) และ ผู้ขนส่งได้ ทำการสำรวจ หรือ ตรวจสภาพของ ร่วมกัน และ จดแจ้ง การ สูญหาย หรือ เสียหายไว้แล้วก่อนที่ผู้รับตราส่งจะรับมอบของ (2) ในกรณีที่ไม่มี การสำรวจหรือตรวจสภาพของร่วมกันตาม (1) ผู้รับตราส่งได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าปลายทางก่อนรับมอบของตามวรรคหนึ่ง หรือภายในหนึ่งวันทำการถัดจากวันรับมอบของว่ามีของสูญหายหรือเสียหาย พร้อมทั้งแจ้งถึงสภาพการสูญหายหรือเสียหายนั้น ๆ ด้วย หรือในกรณีที่การสูญหาย หรือเสียหายไม่อาจพบหรือเห็นได้จากการตรวจสภาพภายนอกแห่งของนั้น ผู้รับตราส่งได้ส่งคำบอกกล่าวภายในสิบห้าวันนับแต่วันรับมอบของ” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำพิพากษาเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
18. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 48 บัญญัติว่า “สิทธิเรียกร้อง ค่าเสียหาย อัน เป็นผลจาก การ ส่งมอบ ชักช้า ย่อมสิ้นไป ถ้าผู้รับตราส่งมิได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับมอบของ” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำพิพากษาเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
19. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่สองเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่สองเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำพิพากษาเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
20. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 47 บัญญัติว่า “ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำพิพากษาเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
21. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 15080/2556 ท่าเรือ ปลายทาง มี ข้อบังคับ ให้ ผู้ขนส่ง ส่งมอบ สินค้า แก่ เจ้าหน้าที่ ท่าเรือ การ ส่งมอบ แก่ เจ้าหน้าที่ ท่าเรือจึงเป็นการส่งมอบตามมาตรา 40 (3) แม้ผู้รับตราส่งมารับสินค้าและทราบความเสียหายภายหลัง ก็ต้องฟ้องภายในหนึ่งปีนับแต่วันส่งมอบแก่เจ้าหน้าที่ท่าเรือตามมาตรา 46 ; คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4206/2549 มาตรา 46 ใช้บังคับเฉพาะกรณีที่ผู้รับตราส่งหรือผู้ส่งของฟ้องให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขน (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)



22. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือ กิโลกรัม ละ สามสิบ บาท ต่อ น้ำหนักสุทธิ แห่ง ของ นั้น แล้วแต่ เงิน จำนวนใด จะ มากกว่า ในกรณีที่ ค่าฉนวนราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตามมาตรา 61 และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น ในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญา รับขนของทางทะเล ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสามโดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตาม วรรคหนึ่ง” (ฉบับ ของ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ที่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง เผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำทูลรกรเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
23. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 59 บัญญัติว่า “ในการคำนวณว่าเงินจำนวนใดจะมากกว่าตามมาตรา 58 วรรคหนึ่ง ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้ (1) ในกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันไม่ว่าจะมีการใช้ภาชนะขนส่งบรรจุหรือรองรับหรือไม่ก็ตาม ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ นั้น แต่ถ้ามิได้ระบุ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง (2) ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ถ้าผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น ให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นของหนึ่งหน่วยการขนส่งอีกต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำทูลรกรเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
24. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 60 บัญญัติว่า “การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้ (1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรือละเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้ (2) ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง (3) ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น (4) ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง ในกรณีตาม (4) นี้ ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำทูลรกรเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
25. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 22318/2555 ผู้รับประกันภัยซึ่งรับช่วงสิทธิฟ้องผู้ขนส่งโดยมิได้กล่าวในคำฟ้องว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำตามมาตรา 60 (1) หรือว่าผู้ขนส่งทราบราคาของตามมาตรา 60 (4) จยกขึ้นในชั้นอุทธรณ์ไม่ได้ แม้จำเลยบางรายขาดนัดยื่นคำให้การ ความรับผิดของผู้ขนส่งก็เป็นไปตามข้อจำกัดในมาตรา 58 ศาลชั้นต้นพิพากษาให้ร่วมกันชำระ 20,000 บาท จากที่ฟ้อง 106,949.59 บาท สำหรับเครื่องผลิตน้ำแข็ง และ ถังน้ำแข็ง ที่ นำเข้าจากสหรัฐอเมริกา (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)
26. พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 61 บัญญัติว่า “การคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายตามมาตรา 58 ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังนี้ (1) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมด ให้คำนวณเท่ากับราคาของชิ้นนั้นจะพึงมีในเวลาที่จะส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง (2) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ให้คำนวณตามส่วนโดยเทียบกับราคาของอย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง” (ฉบับของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางเผยแพร่ ipitc.coj.go.th สอบทานถ้อยคำทูลรกรเมื่อ 6 ตุลาคม 2569)
27. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 18407/2556 ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นต้องรับผิดไม่เฉพาะมูลค่าสินค้าที่เสียหาย แต่รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ผู้รับตราส่งต้องเสียจากผลของความเสียหาย ค่าภาษีศุลกากร ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และค่าขาดกำไร เป็นความเสียหายที่เป็นผลจากความเสียหายของสินค้า (อ่านจาก deka.supremecourt.or.th 6 ตุลาคม 2569)



28. Carriage of Goods by Sea Act 1971 (United Kingdom) Schedule (The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968) Article III rule 6 “...the carrier and the ship shall in any event be discharged from all liability whatsoever in respect of the goods, unless suit is brought within one year of their delivery or of the date when they should have been delivered.” Article IV rule 5(a) “Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.” Article IV rule 5(c) “Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the bill of lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit.” legislation.gov.uk (ตรวจถ้อยคำฉบับปรับปรุง 6 ตุลาคม 2569)
29. Volcafe Ltd and others v Compania Sud Americana de Vapores SA [2018] UKSC 61, judgment of 5 December 2018 (Lord Sumption), paragraph 20 “...where cargo was shipped in apparent good order and condition but is discharged damaged the carrier bears the burden of proving that that was not due to its breach of the obligation in article III.2 to take reasonable care.” paragraph 37 “...in order to be able to rely on the exception for inherent vice, the carrier must show either that he took reasonable care of the cargo but the damage occurred nonetheless; or else that whatever reasonable steps might have been taken to protect the cargo from damage would have failed in the face of its inherent propensities.” caselaw.nationalarchives.gov.uk (อ่านคำพิพากษฉบับเต็ม 6 ตุลาคม 2569)
30. Norfolk Southern Railway Co. v. James N. Kirby, Pty Ltd., 543 U.S. 14 (2004), decided 9 November 2004 (O'Connor, J.) “Confusion and inefficiency will inevitably result if more than one body of law governs a given contract’s meaning.” คำพิพากษายกบทจำกัดความรับผิดชอบตาม Carriage of Goods by Sea Act ของสหรัฐอเมริกา “\$500 per package” และวินิจฉัยว่า Himalaya Clause ในใบตราส่งคุ้มครองผู้ขนส่งทางรางช่วงในประเทศ law.cornell.edu (อ่านคำพิพากษฉบับเต็ม 6 ตุลาคม 2569)
31. Steven Shavell, “Strict Liability versus Negligence”, The Journal of Legal Studies 9(1) (1980) 1-25, DOI 10.1086/467626 (ตรวจบรรณานุกรมกับ Crossref 6 ตุลาคม 2569)
32. George A. Akerlof, “The Market for ‘Lemons’: Quality Uncertainty and the Market Mechanism”, The Quarterly Journal of Economics 84(3) (1970) 488-500, DOI 10.2307/1879431 (ตรวจบรรณานุกรมกับ Crossref 6 ตุลาคม 2569)

