

บทที่ 8

ความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนตามสัญญา ที่เกี่ยวกับการขนส่ง

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในแง่การจัดระเบียบความสัมพันธ์ระหว่างเอกชนคู่สัญญาในเชิงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพื่อการที่สินค้าที่รับขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า กฎหมายต่าง ๆ เหล่านี้อยู่ในรูปพระราชบัญญัติต่าง ๆ

8.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

กฎหมายฉบับนี้กำหนดสิทธิหน้าที่ความรับผิดชอบของคู่สัญญารับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ และผู้รับตราส่งที่ปลายทางเอาไว้ โดยในส่วนของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหายของสินค้าที่อยู่ในความดูแล หรือการส่งมอบสินค้าที่ล่าช้ากว่ากำหนดหรือที่ควรจะเป็น แต่อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งก็สามารถที่จะปฏิเสธความรับผิดชอบได้หากว่าสินค้านั้นสูญหายหรือเสียหายเพราะเหตุที่ไม่ใช่ความผิดของผู้ขนส่ง เช่น การสงคราม ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเล หรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือ การนัดหยุดงาน ปิดงานงดจ้างที่ทำเรือ เป็นต้น

นอกจากนี้ ผู้ขนส่งยังสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนอันเนื่องมาจากการที่สินค้าที่ขนส่งสูญหายหรือเสียหายได้ โดยกฎหมายให้สามารถจำกัดความรับผิดได้ในอัตรา 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง เช่น 1 ลัง ถัง หรือกล่อง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น

8.2 พระราชบัญญัติกักเรือ พ.ศ. 2534

กฎหมายฉบับนี้กำหนดให้อำนาจแก่เจ้าหนี้ของเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือเดินทะเล ในอันที่จะร้องขอให้ศาลยุติธรรมสั่งกักเรือลำที่มีหนี้สินติดค้างกันอยู่กับเจ้าหนี้นั้นไว้ที่ทำเรือของประเทศไทยได้ เพื่อป้องกันมิให้เรือสำนั้นออกเดินทางต่อไป เจ้าหนี้จะได้มีเรือลำที่กักไว้เป็นหลักประกันในการชำระหนี้ที่ติดค้างกันอยู่ โดยหลังจากนี้เจ้าหนี้ก็

ต้องรีบฟ้องคดีต่อศาลเพื่อเรียกร้องให้มีการชำระหนี้ที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือติดค้างอยู่ หากตนขณะคดีก็สามารถที่จะเอาชำระหนี้จากเรือสำนันั้นได้

แต่อย่างไรก็ตาม เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือนั้นก็สามารถที่จะขอให้ศาลปล่อยเรือนั้นไต่โดยนำเงินหรือหลักประกันอย่างอื่นมาวางศาลตามจำนวนเงินที่เป็นหนี้แต่ไม่เกินมูลค่าของเรือสำนันั้นตามที่ศาลจะได้กำหนด เจ้าหนี้ก็จะมีตัวเงินหรือหลักประกันอย่างอื่นนั้นเป็นประกันการชำระหนี้ต่อไป

หนี้ที่เจ้าหนี้ของเรือสำนันั้นจะขอให้ศาลสั่งกักเรือไว้ได้นั้นมีหลายประเภท ทั้งนี้ที่เกิดจากความรับผิดชอบตามสัญญา รับขนของทางทะเล การเช่าเรือ การที่เรือชนหรือโดนกัน และเกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือทรัพย์สิน ทั้งนี้ที่เกิดจากการลากจูงเรือ การนำร่อง และการจำนองเรือ เป็นต้น

8.3 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบริมสิทธิ์ทางทะเล พ.ศ. 2537

กฎหมายฉบับนี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการในการที่จะจำนองเรือเอาไว้ โดยเฉพาะ ต่างหากจากบทบัญญัติทั่วไปในการจำนองอสังหาริมทรัพย์ เช่น ที่ดิน ตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นช่องทางหนึ่งที่ทำให้เจ้าของเรือสามารถใช้เรือของตนเป็นหลักประกันในการขอสินเชื่อหรือกู้ยืมเงินเพื่อนำมาใช้ในการประกอบกิจการ

โดยกฎหมายกำหนดว่า เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย สามารถจดทะเบียนจำนองได้ตามกฎหมายนี้ แต่จะเอาไปจำนองไม่ได้ ผลของการจำนองเรือทำให้เจ้าของเรือยังสามารถใช้ประโยชน์จากเรือสำนันั้นได้อยู่ เพราะไม่ได้ส่งมอบเรือให้แก่เจ้าหนี้ผู้รับจำนอง แต่เจ้าหนี้ผู้รับจำนองเรือไว้ทรงไว้ซึ่งสิทธิ์ที่จะได้รับชำระหนี้จากเรือสำนันั้นได้ก่อนเจ้าหนี้อื่น ๆ ของเจ้าของเรือนั้น

เมื่อจะบังคับชำระหนี้เพราะผู้จำนองไม่ชำระหนี้คืน เจ้าหนี้ผู้รับจำนองต้องใช้วิธีบังคับจำนอง โดยการขอให้ศาลมีคำสั่งให้ผู้จำนองหรือผู้รับจำนองเอาเรือออกขาย หรือโดยการยึดเรือที่จำนองออกขายทอดตลาด

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า ในส่วนของรถยนต์นั้น แต่เดิมมักจะใช้การจำนำรถยนต์ เป็นหลักในการได้มาซึ่งสินเชื่อหรือเงินกู้จากเจ้าหนี้ แต่ปัจจุบัน ได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 เพิ่มเติมมาตรา 17/1 ว่า รถยนต์ที่จดทะเบียนแล้ว ให้เป็นทรัพย์สินประเภทที่จำนองเป็นประกันหนี้ได้ตามกฎหมาย โดยให้สันนิษฐานไว้

ก่อนว่าผู้มีชื่อเป็นเจ้าของในทะเบียนรถยนต์เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ดังนั้น ในปัจจุบัน การใช้รถยนต์เป็นประกันในการขอสินเชื่อหรือกู้เงินจึงสามารถจดทะเบียนจำนองได้ เช่นเดียวกับเรือและอสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น

8.4 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

กฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าที่มีการใช้ยานพาหนะขนส่งหลายชนิดจากต้นทางไปถึงปลายทางด้วยสัญญาฉบับเดียวที่ทำขึ้นระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง ซึ่งอาจจะมีทั้งการใช้รถยนต์ รถไฟ เรือ หรืออากาศยานในการขนส่งสินค้านั้นจนกว่าจะถึงปลายทาง ทั้งนี้ เป็นกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นผู้รับผิดชอบการขนส่งสินค้าที่ต้องใช้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้โดยเฉพาะ โดยเริ่มต้นตั้งแต่รับสินค้าไว้ในความดูแลที่ต้นทางจนกระทั่งส่งมอบที่ปลายทาง

ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต้องรับผิดชอบในการที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าไม่ได้เกิดจากความผิดของตน ตัวแทน หรือผู้ขนส่งที่ใช้ในการขนส่งทอดอื่น ๆ ทุกรูปแบบก็ตาม ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนได้

ผู้ที่เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งแบบนี้จะเกิดความชัดเจนแน่นอนและสะดวกในการที่จะเรียกร้องให้ผู้ขนส่งแบบนี้แต่ผู้เดียวรับผิดชอบต่อกรณีที่สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า ทั้งนี้ ไม่ว่าความรับผิดชอบจะเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทอดใดรูปแบบใด

8.5. กฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางถนนและทางอากาศ

ปัจจุบันเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะรับขน มาตรา 608 ถึงมาตรา 639 ซึ่งมีหลักการสำคัญคล้ายกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่ว่าผู้ขนส่งทางถนนด้วยรถยนต์กับทางอากาศไม่สามารถจำกัดความรับผิดชอบได้ ถ้าสินค้าที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า เว้นแต่ผู้ส่งกับผู้ขนส่งจะได้ทำความตกลงกันไว้โดยชัดแจ้งว่าให้ผู้ขนส่งทางรถยนต์หรือทางอากาศนั้น สามารถจำกัดความรับผิดชอบในการชดใช้ค่าเสียหายหากเกิดกรณีที่สินค้าที่ขนส่งนั้นสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชกช้า