

อายุความตามกฎหมายการรับขนของทางทะเล: ผลของการขยาย
อายุความโดยถือว่าเป็นการไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้
**PRESCRIPTION UNDER THE CARRIAGE OF GOODS BY SEA LAW:
WHEN TIME EXTENSION IS HELD AS NON-INVOCATION OF
PRESCRIPTION**

จิตติพล สุทินศักดิ์*

Jittipol Sutinsak

บทคัดย่อ

กฎหมายไทยวางหลักเกี่ยวกับอายุความไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าอายุความนั้นไม่อาจยกเข้าหรือขยายออกได้ แต่หลักการนี้มีความแตกต่างจากอายุความตามกฎหมายและแนวทางปฏิบัติระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลซึ่งคู่กรณีตามสัญญาการรับขนของทางทะเลอาจให้ความยินยอมหรือตกลงให้ขยายอายุความได้ กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล ได้แก่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยึดถือแนวทางตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าอายุความนั้นไม่อาจขยายออกไปได้ และกำหนดว่าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องอาจให้ความยินยอมเป็นหนังสือลงลายมือชื่อตนว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และความยินยอมเช่นนั้นให้มีผลใช้บังคับได้ แม้กฎหมายจะวางหลักไว้เช่นนี้ก็ตาม ในบางครั้งผู้ขนส่งทางทะเลอาจออกหนังสือระบุว่าตนยินยอมที่จะขยายอายุความให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องซึ่งการออกหนังสือที่มีเนื้อความเช่นนี้ยังเป็นประเด็นที่โต้เถียงได้ว่าหนังสือขยายอายุความเป็นโมฆะเนื่องจากมีเนื้อความขัดต่อบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่ ในปี พ.ศ. 2549 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยประเด็นนี้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2549 ว่าหนังสือขอขยายอายุความที่ออกโดยผู้ขนส่งนั้นให้มีผลใช้บังคับอย่างหนังสือยินยอมไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ผลที่ตามมาก็คือคำวินิจฉัยของศาลฎีกาในคดีนี้อาจนำไปสู่หลักการใหม่ที่ว่าหนังสือขอขยายอายุ

* กรรมการผู้จัดการ บริษัท เจ พี แอนด์ ลีกลิงค์ จำกัด, LL. M. in International Legal Studies, Washington College of Law, the American University, U.S.A., LL.M. in Admiralty, School of Law, Tulane University, U.S.A. (ทุนรัฐบาลไทย). E-mail: jplegal.likn@gmail.com

ความมีผลเทียบเท่ากับหนังสือยินยอมไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ บทความนี้จึงเป็นการนำเสนอมุมมองและความเห็นของผู้เขียนว่าหนังสือขอขยายอายุความนั้นเป็นนิติกรรมอื่นที่ไม่เหมือนกับหนังสือยินยอมไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และคำวินิจฉัยของศาลฎีกาในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2549 อาจไม่สามารถนำไปใช้แก่กรณีข้อเท็จจริงที่คล้ายกันได้ทุกกรณี

Keywords : อายุความ การรับขนของทางทะเล

ABSTRACT

A period of prescription in Thai law is prohibited by the Thai Civil and Commercial Code not to be reduced or extended. This concept is contrary to the limitation in case of international conventions and practice concerning carriage of goods by sea by which the parties to a contract of carriage of goods by sea may give their consent or agree to extend the time limit. With this concern, a Thai law, i.e. the Carriage of Goods by Sea Act B.E. 2534 (1991) follows the concept of unavailability of time-limit extension and provides that the person against whom a claim is made may give his consent in writing and bearing his signature to effect that no prescription shall be invoked against the claimant and that such written consent is enforceable. Even the Act states so, in some cases a sea carrier may issue a letter in which it grants time extension to a claimant and it is still arguable whether such letter is null and void because that its content is clearly against the provisions in the Thai Civil and Commercial Code. In 2006, the Supreme Court of Thailand has ruled in a judgment no. 2888/2549 that the time-extension letter issued by a carrier in this case is held as a letter not to invoke prescription against the claimant under the Thai Carriage of Goods by Sea Act and, as a result, an interpretation of letter in this case may lead to a new concept that a letter of time-limit extension is equivalent to a letter not to invoke prescription against the claimant. This article is written in order to propose the writer's views and opinions that a letter of time-limit extension is not the same as a letter not to invoke prescription against the claimant and that the Supreme Court's rule in the judgment no. 2888/2549 may not apply to every similar situation.

Keywords: Prescription, carriage of goods by sea

บทนำ

เป็นที่ทราบกันว่า "อายุความ" เป็นกำหนดระยะเวลาที่กำหนดไว้ตามกฎหมายให้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องใช้สิทธิโดยฟ้องคดีต่อศาลหรือนำข้อพิพาทขึ้นสู่การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการ ซึ่งหากผู้ใช้สิทธิเรียกร้องไม่ใช้สิทธิภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดก็จะเป็นเหตุให้ผู้ถูกฟ้องสามารถกล่าวอ้างได้ว่าผู้ทรงสิทธิเรียกร้องใช้สิทธิเกินกำหนดระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนด และปฏิเสธความรับผิดชอบได้¹

แม้ว่ากฎหมายจะกำหนดระยะเวลาการใช้สิทธิเรียกร้องแล้วก็ตาม แต่ในการขนส่งระหว่างประเทศผู้ขนส่งและผู้ทรงสิทธิตามใบตราส่งอาจเจรจาเพื่อหาทางระงับข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นจากการเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบของชำรุดที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งโดยไม่ต้องนำคดีขึ้นสู่ศาล แต่ระหว่างการเจรจานั้นอาจต้องมีการรวบรวมและแลกเปลี่ยนข้อเท็จจริงและเอกสารต่างๆ เพื่อประกอบการพิจารณา และมีความเป็นไปได้ว่าอาจต้องใช้ระยะเวลาตามสมควรขึ้นอยู่กับความซับซ้อนของกรณีที่เกิดขึ้นจนอาจล่วงเลยกำหนดอายุความตามที่กฎหมายกำหนด ในทางปฏิบัติระหว่างประเทศและกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลมีหลักเกณฑ์ว่าผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเลอาจตกลงที่จะขยายอายุความออกไปได้ และผู้ใช้สิทธิเรียกร้องอาจฟ้องคดีภายในกำหนดระยะเวลาที่ขยายออกไปนั้นโดยไม่ถือว่าสิทธิเรียกร้องนั้นขาดอายุความ

แม้ประเทศไทยมิได้เป็นภาคีสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล แต่กฎหมายภายในประเทศที่ใช้บังคับแก่การรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ได้รับอิทธิพลจากกฎหมายระหว่างประเทศอย่างไรก็ตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวในส่วนที่ว่าด้วยอายุความโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขยายอายุความมิได้เป็นไปตามแนวทางปฏิบัติทางพาณิชย์และกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลเสียทั้งหมดทุกประการ เนื่องจากในชั้นตราพระราชบัญญัติมีแนวความเห็นว่าคุณกรณีไม่สามารถตกลงให้ขยายอายุความได้เนื่องจากขัดต่อบทบัญญัติมาตรา 193/11 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงใช้ถ้อยคำว่า "ไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้"² แทนที่จะใช้คำว่า "ขยายอายุความ" ตามกฎหมายระหว่างประเทศ แต่ถึงแม้กฎหมายไทยจะยอมรับหลักการว่าด้วยข้อตกลงไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้แล้วก็ตาม ในทางปฏิบัติสายการเดินเรือหรือผู้ขนส่งซึ่งส่วนมากเป็นผู้ประกอบการต่างประเทศยังมีความคุ้นเคยกับข้อตกลงการขยายอายุความตามกฎหมายระหว่างประเทศ และบางครั้งอาจมีการออกหนังสือให้แก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องโดยยอมรับว่าจะมี

¹ ดูประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/9 และ 193/10.

² ดูพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 47.

การขยายอายุความเพื่อการเจรจาข้อพิพาท จึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณาว่าหนังสือขยายอายุความที่ออกโดยผู้ขนส่งนั้นมีผลใช้บังคับหรือไม่ เพียงใด

ในการพิจารณาพิพากษาคดีการรับขนของทางทะเลภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในเขตอำนาจของศาลไทยเคยมีการวินิจฉัยประเด็นที่ผู้ขนส่งออกหนังสือขยายอายุความว่าเป็นโมฆะหรือไม่ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าประเด็นที่ศาลฎีกาวินิจฉัยนี้มีความน่าสนใจ ในบทความนี้จึงขอเสนอคำวินิจฉัยของศาลฎีกาในประเด็นดังกล่าวประกอบกับความเห็นบางประการเพื่อประโยชน์ในการศึกษากฎหมายพาณิชย์ต่อไป

อายุความตามกฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยและการไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้

ในเบื้องต้นผู้เขียนขอแนะนำบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ว่าด้วยอายุความและการไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ดังนี้

"มาตรา 46 ภายใต้บังคับ มาตรา 47 และ มาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซ้กซ้าแห่งของ ที่รับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือ เสนอข้อพิพาทให้อนุญาตไต่ตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่ ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือถ้าไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตาม มาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันสมควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ

มาตรา 47 ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้อง ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตไต่ตุลาการชี้ขาด ความ ยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้"

หากพิจารณาทั้งมาตรา 46 และ 47 ประกอบกันแล้วจะเห็นได้ว่า อายุความตามมาตรา 46 นั้นเป็นอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบของซ้กซ้า ซึ่งลักษณะความเสียหายนี้จะเกิดระหว่างการขนส่งและอยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเท่านั้น มิได้หมายรวมไปถึงอายุความการใช้สิทธิของผู้ขนส่งเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแต่อย่างใด เมื่อมาตรา 47 บัญญัติว่าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องอาจตกลงยินยอมก่อนที่อายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์โดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อโดยระบุว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ จึงอาจสรุปได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 วางหลักไว้อย่างชัดเจนว่าผู้ขนส่งอาจทำหนังสือฝ่ายเดียวภายในกำหนดระยะเวลาหนึ่งปีหลังจากที่มีการส่งมอบของโดยให้ความยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ได้หากผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะใช้สิทธิทางศาลหรือนำข้อพิพาทขึ้นสู่การพิจารณาของอนุญาตไต่ตุลาการเมื่อ

กำหนดอายุความตามกฎหมายได้ล่วงพ้นไป และหนังสือให้ความยินยอมเช่นนี้มีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมาย³

หากตีความพระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 46 และ 47 ตามตัวอักษรอย่างเคร่งครัดแล้ว ผู้ชนส่งอาจแสดงเจตนาเฉพาะการไม่ยกข้อต่อสู้เรื่องอายุความเท่านั้น แต่ไม่สามารถทำหนังสือที่ระบุว่ายินยอมให้ขยายอายุความได้ กรณีจึงเป็นที่น่าสนใจว่าหากผู้ชนส่งที่อาจต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ออกหนังสือ

³ แม้ว่าพระราชบัญญัติการรับชนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะบัญญัติเฉพาะอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องผู้ชนส่งในฐานะผู้ที่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากความเสียหาย สูญหาย หรือหรือส่งมอบของชักช้า และดูเหมือนว่าการออกหนังสือยินยอมไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้จะใช้บังคับเฉพาะกรณีอายุความตามมาตรา 46 เท่านั้น แต่ผู้เขียนมีความเห็นว่าหลักการยินยอมไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้นั้นน่าจะใช้ได้ในกรณีที่ผู้มีส่วนได้เสียของสินค้า ได้แก่ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งต้องรับผิดชอบความเสียหาย ค่าระวางหรือเงินทดรองจ่าย ฯลฯ ต้องการออกหนังสือไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ให้แก่ผู้ชนส่งแม้ว่าพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนก็ตาม ทั้งนี้ด้วยเหตุที่ว่าอายุความนั้นเป็นข้อต่อสู้เฉพาะบุคคลและไม่ได้เป็นเรื่องความสงบเรียบร้อยที่ศาลจะหยิบยกขึ้นเองได้แม้กรณีไม่ได้กล่าวอ้าง (ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/29) และกฎหมายไทยห้ามเฉพาะการตกลงยอมเข้าหรือขยายอายุความออกไปเท่านั้น มิได้ห้ามรวมไปถึงความยินยอมสละข้อต่อสู้เรื่องอายุความ (ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/11) ดังนั้นหากผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งต้องการออกหนังสือยินยอมไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ หนังสือนี้น่าจะมีผลใช้บังคับได้และไม่ขัดต่อกฎหมาย นอกจากนี้ในกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ ได้แก่พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 38 บัญญัติในวรรคแรกว่า "สิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ว่าจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิด ถ้ามิได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการตามความในหมวด ๓ เพื่อชี้ขาดภายในเก้าเดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ ให้เป็นอันขาดอายุความ" และในวรรคสองว่า "ภายในอายุความตามวรรคหนึ่ง ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ" บทบัญญัติดังกล่าวแสดงให้เห็นได้ว่ากฎหมายไทยมีแนวโน้มที่จะยอมรับหลักการไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้ในการขนส่งระหว่างประเทศ ไม่ว่าผู้ที่จะออกหนังสือไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้จะเป็นฝ่ายผู้ชนส่ง หรือฝ่ายผู้มีส่วนได้เสียในสินค้า

ให้แก่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องโดยมีเนื้อความว่าตนยินยอมที่จะขยายอายุความออกไปจากกำหนดอายุความตามที่กฎหมายกำหนด การแสดงเจตนาอันจะเป็นโมฆะเนื่องจากขัดต่อทบัญญัติว่าด้วยอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่ หรืออาจมีผลใช้บังคับในลักษณะใด

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2549

แม้ว่ากฎหมายไทยจะมีบทบัญญัติรองรับการออกหนังสือให้ความยินยอมไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ แต่ในบางครั้งผู้ขนส่งได้ออกหนังสือให้ความยินยอม "ขยายอายุความ" ซึ่งเป็นนิติกรรมที่กฎหมายไทยยังไม่ยอมรับ จึงมีประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นก็คือนิติกรรมนั้นมีผลใช้บังคับหรือไม่ เพียงใด ซึ่งเคยมีข้อเท็จจริงขึ้นสู่การพิจารณาของศาลไทยและศาลฎีกาได้วินิจฉัยในประเด็นนี้แล้วในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2549 ผู้เขียนจึงขอนำพิพากษาศาลฎีกาฉบับย่อในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการวินิจฉัยประเด็นเรื่องหนังสือขยายอายุความเพื่อประโยชน์ในการศึกษาดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2549 โจทก์ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ขนส่งสินค้าทุเรียน โดยทั้งสองฝ่ายคาดว่าสินค้าจะถึงดินแดนไต้หวันไม่เกินวันที่ 25 มีนาคม 2543 แต่เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าเกิดขัดข้องกลางทางไม่สามารถเดินทางต่อได้ จึงขนส่งสินค้าพิพาทกลับและมีการสำรวจความเสียหายเสร็จสิ้นเมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2543 หลังจากนั้นโจทก์และจำเลยที่ 1 เจรจาเรื่องค่าเสียหายกันเรื่อยมาโดยมีหนังสือโต้ตอบกัน หนังสือของจำเลยที่ 1 ที่มีถึงโจทก์ ลงวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2544 ตามเอกสารหมายเลข จ. 7 มีเนื้อความว่า "ยินยอมให้ขยายเวลาออกไป 3 เดือน จนถึงวันที่ 25 มิถุนายน 2544" จากพฤติการณ์ดังกล่าวเห็นได้ว่าหนังสือของจำเลยที่ 1 ตามเอกสารหมายเลข จ. 7 ทำขึ้นก่อนระยะเวลา 1 ปี นับแต่เวลาอันควรส่งมอบสินค้าพิพาทสิ้นสุดลง โดยทำขึ้นเพื่อให้มีผลบังคับผูกพันกันได้จริง ดังนั้น การตีความการแสดงเจตนาอันตาม ป.พ.พ. มาตรา 171 ให้ฟังถึงเจตนาอันแท้จริงยิ่งกว่าถ้อยคำสำนวนตามตัวอักษร จึงแปลเจตนาอันแท้จริงได้ว่าประสงค์จะให้ผลเป็นหนังสือยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่โจทก์ฟ้องคดีต่อศาลภายในวันที่ 25 มิถุนายน 2544 และความยินยอมนี้ใช้บังคับกันได้ตาม พ.ร.บ. รับขนของทางทะเล ๒ มาตรา 47 ฟ้องโจทก์สำหรับจำเลยที่ 1 จึงยังไม่ขาดอายุความ

ตามข้อเท็จจริงตามคำพิพากษาข้างต้นจะเห็นได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีความรับผิดชอบตามสัญญารับขนของทางทะเลต่อโจทก์และได้ออกหนังสือยินยอมให้ขยายระยะเวลาออกไปอีกสามเดือนนับจากวันที่ครบกำหนดอายุความ (1 ปี + 3 เดือน) หากพิเคราะห์เฉพาะข้อความเพียงอย่างเดียวจะเห็นได้ว่าจำเลยผู้ขนส่งทำนิติกรรมที่มีวัตถุประสงค์ขัดต่อกฎหมายเนื่องจากการขยายอายุความตามกฎหมายกำหนด แต่ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่าการตีความนิติกรรมของจำเลยผู้ขนส่งในกรณีนี้ควรตีความโดยฟังถึงเจตนาอันแท้จริงของจำเลยยิ่งกว่าถ้อยคำสำนวนตามตัวอักษรตามประมวล

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 171 และจำเลยผู้ขนส่งมีการแสดงเจตนาเพื่อให้มีผลผูกพันได้จริงและให้มีผลเป็นหนังสือยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้และใช้บังคับได้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 47 ซึ่งคำพิพากษาของศาลฎีกาในคดีนี้ทำให้การฟ้องคดีของโจทก์ผู้ส่งของยังอยู่ในกำหนดระยะเวลาอายุความตามกฎหมายแทนที่จำเลยผู้ขนส่งจะได้รับประโยชน์จากการเป็นโมฆะของหนังสือขยายอายุความ

การที่ศาลฎีกาวินิจฉัยเช่นนี้ผลที่ตามมาก็คือธุรกิจการขนส่งและพาณิชย์นาวี รวมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548⁴ (ที่มีบทบัญญัติว่าด้วยการแสดงเจตนาไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้คล้ายกันกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534) มีแนวโน้มยอมรับว่าการออกหนังสือ "ขยายอายุความ" มีผลเทียบเท่ากับการออกหนังสือ "ไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้" อย่างไรก็ตาม มีประเด็นที่ควรพิจารณาต่อไปว่า การตีความว่า การออกหนังสือ "ขยายอายุความ" มีผลเทียบเท่ากับการออกหนังสือ "ไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้" ในทุกกรณีข้อเท็จจริงหรือไม่

หนังสือขอขยายอายุความ และความตระหนักของผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง

แม้คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2549 จะได้อธิบายว่าการตีความหนังสือขยายอายุความของจำเลยผู้ขนส่งว่ามีเจตนาที่แท้จริงที่จะให้หนังสือนั้นมีผลใช้บังคับได้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 47 และให้ถือเจตนาที่แท้จริงยิ่งกว่าลายลักษณ์อักษร แต่หากพิจารณาจากคำที่ใช้ในหนังสือประกอบกับแนวทางปฏิบัติทางพาณิชย์นาวีแล้วจะเห็นได้ว่าการขยายอายุความกับการไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน โดยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 - The Hamburg Rules) ใช้ประโยคที่คล้ายกันกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ว่า "The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant."⁵ ซึ่งหมายความว่าผู้ถูกเรียกร้องอาจทำหนังสือขยายอายุความได้โดยทำเป็นหนังสือส่งให้ผู้เรียกร้องก่อนที่จะครบกำหนดอายุความ ในขณะที่คำแปลภาษาอังกฤษของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 47 ใช้ประโยคว่า "The person against whom a claim is made may give his consent in writing and bearing his signature to effect that no prescription shall be invoked against the

⁴ ดูพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 38.

⁵ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, Mar. 30, 1978, art. 20(3).

claimant..."⁶ ซึ่งหากเทียบเคียงกันแล้วจะเห็นได้ว่าคำที่ใช้ในภาษาอังกฤษมีความแตกต่างกัน กล่าวคือกรณีที่ผู้ขนส่งออกหนังสือขายอายุความนั้นถือได้ว่าเป็นการแสดงเจตนาของผู้ขนส่งยินยอมที่จะยี่ระยะเวลาการใช้สิทธิของผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจากอายุความตามกฎหมาย ในขณะที่การออกหนังสือยินยอมไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้เป็นกรณีที่ผู้ขนส่งแสดงเจตนาสละข้อต่อสู้เรื่องอายุความหากผู้ทรงสิทธิเรียกร้องใช้สิทธิทางศาลในเวลาต่อมา หากแต่ผลที่ตามมาอาจเป็นเช่นเดียวกันคืออายุความไม่เป็นสาระสำคัญหากผู้ทรงสิทธิเรียกร้องใช้สิทธิทางศาลใช้สิทธิในกรอบความยินยอมที่ให้ไว้โดยผู้ขนส่ง

แม้จะมีแนวโน้มว่าคำพิพากษาฎีกาที่ 2888/2549 จะทำให้มีการตีความหนังสือขายอายุความให้มีผลใช้บังคับเช่นเดียวกันกับหนังสือไม่ยกอายุความเป็นข้อต่อสู้ แต่การตีความในลักษณะนี้อาจไม่สามารถใช้ได้ในทุกกรณีข้อเท็จจริงและอาจต้องพิจารณาเป็นรายกรณีไป ทั้งนี้ความตระหนักรู้ข้อเท็จจริงของโจทก์ผู้ฟ้องคดีในเรื่องข้อกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลน่าจะเป็นประเด็นที่จำเลยผู้ขนส่งอาจยกเป็นข้อต่อสู้ได้ว่าโจทก์ทราบเป็นอย่างดีว่าการขายอายุความไม่สามารถกระทำได้ตามกฎหมายไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากข้อเท็จจริงปรากฏว่าโจทก์ผู้ฟ้องคดีเป็นนิติบุคคลที่ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการนำเข้า-ส่งออกสินค้าแล้วก็ควรมีความรู้ความเข้าใจกฎหมายที่เกี่ยวข้องในระดับที่ดีกว่าบุคคลทั่วไป เมื่อได้รับหนังสือขายอายุความของจำเลยผู้ขนส่งแล้วโจทก์ผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าก็ควรทราบว่าการขายอายุความนั้นต้องห้ามตามกฎหมาย เป็นโมฆะและไม่สามารถใช้บังคับได้ เมื่อโจทก์รู้หรือควรได้รู้ถึงโมฆะกรรมของหนังสือขายอายุความแต่เพิกเฉยไม่ใช้สิทธิเรียกร้องภายในกำหนดอายุความตามกฎหมาย จำเลยผู้ขนส่งก็อาจอ้างได้ว่านิติกรรมการขายอายุความนั้นเป็นโมฆะ โจทก์ประมาทเลินเล่อไม่ใช้สิทธิเรียกร้องภายในกำหนดระยะเวลา และขอให้ศาลยกฟ้องได้ด้วยเหตุที่สิทธิเรียกร้องของโจทก์ขาดอายุความ อย่างไรก็ตามการพิสูจน์ต่อศาลในชั้นพิจารณาคดีว่าโจทก์ตระหนักรู้ข้อเท็จจริงว่าหนังสือขายอายุความเป็นโมฆะนั้นไม่ใช่เรื่องง่าย และจำเลยผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้กล่าวอ้างข้อต่อสู้ย่อมต้องแบกรับภาระการพิสูจน์ต่อศาลด้วยตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการตระหนักรู้ของผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าอาจมีความชัดเจนมากยิ่งขึ้นหากปรากฏว่าผู้ขนส่งขอตกลงทำสัญญายินยอมขายอายุความกับผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าหรือเมื่อผู้ขนส่งทำหนังสือขอขายอายุความและผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าได้ลงนามรับทราบและยอมรับ

⁶ กมล สนธิเกษตริณ, "พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534," หนังสืออนุสรณ์เนื่องในงานพระราชทานเพลิงศพ ศาสตราจารย์ กมล สนธิเกษตริณ พ.ศ. 2541, (2541) : 97.

ตามข้อเสนอของผู้ขนส่ง⁷ เมื่อพิจารณาข้อเท็จจริงในส่วนนี้ประกอบกับข้อเท็จจริงแวดล้อมอย่างเช่นลักษณะการทำธุรกิจของผู้มีส่วนได้เสียของสินค้าที่เกี่ยวข้องกับการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ ข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งว่าผู้มีส่วนได้เสียทราบเป็นอย่างดีว่าการขยายอายุความนั้นต้องห้ามตามกฎหมายและเป็นโมฆะน่าจะมีน้ำหนักมากขึ้น และผู้มีส่วนได้เสียอาจไม่สามารถถือประโยชน์ได้ว่าการขยายอายุความนั้นมีผลทางกฎหมายเช่นเดียวกันกับการไม่ขยายอายุความเป็นข้อต่อสู้

สรุป

แม้ว่าโดยผลของคำพิพากษากฎีกาที่ 2888/2549 อาจมีผลทำให้เป็นที่ยอมรับในเวลาต่อมาว่าการทำหนังสือขยายอายุความนั้นให้มีผลถือว่าเป็นการไม่ขยายอายุความเป็นข้อต่อสู้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่หากเปรียบเทียบแล้วเนื้อหาสาระของ "การขยายอายุความ" และ "การไม่ขยายอายุความเป็นข้อต่อสู้" ยังมีความแตกต่างกันอยู่ในรายละเอียดปลีกย่อย และถึงแม้ว่า "การขยายอายุความ" และ "การไม่ขยายอายุความเป็นข้อต่อสู้" นั้นจะเปรียบเทียบเสมือนสองเส้นทางที่นำไปสู่จุดหมายเดียวกัน คือการที่จำเลยผู้ขนส่งไม่ถือเอาประโยชน์จากอายุความก็ตาม และอาจทำให้มีความเข้าใจในหมุ่กฎหมายและผู้ประกอบธุรกิจว่าว่าการแสดงเจตนาทั้งสองอย่างนั้นเป็นอย่างเดียวกัน หากแต่ในปัจจุบันการขยายอายุความยังไม่เป็นที่ยอมรับตามกฎหมายไทยและอาจมีความเสี่ยงที่ผู้ขนส่งอาจกล่าวอ้างถึงการตระหนักรู้ข้อเท็จจริงและกฎหมายของผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าเพื่อทำให้การขยายอายุความเป็นโมฆะและผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าไม่อาจกล่าวอ้างประโยชน์จากการขยายอายุความได้ ดังนั้นในอนาคตจึงอาจมีการแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลหรือการขนส่งระหว่างประเทศ

⁷ กรณีการทำสัญญาขยายอายุความเป็นลายลักษณ์อักษรและลงนามโดยคู่กรณีทั้งสองฝ่ายอาจเกิดขึ้นได้ยากในความเป็นจริงเนื่องจากการขยายอายุความหรือการไม่ขยายอายุความเป็นข้อต่อสู้มักจะเป็นนิติกรรมฝ่ายเดียวที่กระทำโดยผู้ขนส่ง แต่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นหนึ่งเดียวของกฎเกี่ยวกับใบตราส่งที่ได้รับแก้ไขตามพิธีสารกรุงบรัสเซลส์ 1968 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading - The Hague-Visby Rules - The Hague Rules as Amended by the Brussels Protocol 1968) ใช้ประโยคเกี่ยวกับการขยายอายุความว่า "This period, may however, be extended if the parties so agree after the cause of action has arisen." ซึ่งการตกลงนี้อาจกระทำได้ไม่ว่าโดยการทำหนังสือฝ่ายเดียวโดยผู้ขนส่ง การทำหนังสือฝ่ายเดียวและมีการยอมรับโดยการนิ่งและถือประโยชน์จากหนังสือของผู้ขนส่ง หรือแม้แต่การลงนามร่วมกันเป็นหนังสือสัญญาระหว่างผู้ขนส่งและผู้มีส่วนได้เสียในสินค้า.

เทศในรูปแบบอื่นๆ ให้มีความชัดเจนว่าการขยายอายุการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นสามารถทำได้ และไม่ขัดต่อกฎหมาย ทั้งนี้เพื่อความเข้าใจร่วมกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นฝ่ายผู้ขนส่งและผู้มีส่วนได้เสียในสินค้า⁸

บรรณานุกรม

กมล สนธิเกษตริน. 2541. หนังสืออนุสรณ์เนื่องในงานพระราชทานเพลิงศพ ศาสตราจารย์ กมล สนธิเกษตริน พ.ศ. 2541. กรุงเทพมหานคร.

ศาลฎีกา. คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2549 [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2556. เข้าถึงได้จาก <http://www.deka2007.supremecourt.or.th/deka/web/search.jsp>

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 [ออนไลน์], เข้าถึงเมื่อวันที่ 30 กรกฎาคม 2556. เข้าถึงได้จาก <https://docs.google.com/viewer?url=http%3A%2F%2Fweb.krisdika.go.th%2Fdata%2Flaw%2Flaw%2F%25a1120%2F%25a1120-20-2548-a0001.tif>

International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading ("Hague Rules"), and Protocol of Signature [Online], accessed 30 July 2013. Available from <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html>

The Hague-Visby Rules - The Hague Rule as Amended by the Brussels Protocol 1968 [Online], accessed on 30 July 2013. Available from <http://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/doc.html>

United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea (The Hamburg Rules) Hamburg, 30 March 1978 [Online], accessed 30 July 2013. Available from <http://www.jus.uio.no/lm/un.sea.carriage.hamburg.rules.1978/doc.html>

⁸ โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/11 บัญญัติว่า "อายุความที่กฎหมายกำหนดไว้ นั้น คู่กรณีจะตกลงกันให้งดใช้หรือขยายออกหรือย่นเข้าไม่ได้" การที่กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปบัญญัติไว้เช่นนี้อาจทำให้มีความเข้าใจกฎหมายเฉพาะเรื่องไม่อาจบัญญัติเรื่องอายุความไว้เป็นอย่างอื่นได้ เพื่อความเข้าใจที่ต้องตรงกันและไม่มีข้อขัดแย้งระหว่างกฎหมายทั่วไปและกฎหมายเฉพาะเรื่อง ในอนาคตก็ควรมีการแก้ไขมาตรา 193/11 โดยอาจกำหนดว่า "เว้นแต่จะมีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น อายุความที่กฎหมายกำหนดไว้ นั้น คู่กรณีจะตกลงกันให้งดใช้หรือขยายออกหรือย่นเข้าไม่ได้" เพื่อแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าการขยายอายุความนั้นสามารถทำได้หากมีกฎหมายบัญญัติให้อำนาจไว้.

จิตติพล สุทินศักดิ์