



บทที่ 5

วิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการแก้ไขตามกฎหมายไทย

ตามที่ได้ศึกษามาในบทก่อน ๆ เกี่ยวกับคุณลักษณะทางกฎหมาย ความเปลี่ยนแปลงได้ และผลของการโอนบิลออฟเฟลติง โดยพิจารณาถึงแนวทางตามกฎหมายต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศเปรียบเทียบกับแนวทางตามหลักกฎหมายไทย เรื่องรับขนภายในประเทศในปัจจุบันซึ่งสรุปได้ว่า ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลใช้โดยเฉพาะ แม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในเรื่องรับขนมาตรา 609 วรรค 2 จะบัญญัติไว้ว่า "รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" ซึ่งแสดงว่าผู้บัญญัติกฎหมายประสงค์จะแยกการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศจากการรับขนภายในประเทศ ศาลไทยแก้ปัญหานี้โดยนำหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 1 บรรพ 2 และ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขนมาปรับใช้แก่คดี แต่การรับขนของทางทะเลมีขั้นตอนและวิธีการที่แตกต่างจากการรับขนภายในประเทศมากมายและเป็น เรื่องทางการค้าระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับนานาชาติ กฎหมายที่ใช้บังคับแก่เรื่องนี้จึงจำเป็นต้องมีลักษณะเฉพาะและเป็นสากล เป็นที่ยอมรับของประเทศต่าง ๆ และสอดคล้องกับจารีตประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศที่ปฏิบัติกันมาการใช้กฎหมายของศาลไทยในปัจจุบันจึงก่อให้เกิดผลใน 2 ประการที่สำคัญ ดังนี้คือ

1. กฎหมายที่ศาลจะนำมาใช้บังคับแก่คดีในเรื่องการรับขนของทางทะเล ยังไม่เป็นที่แน่นอนชัดเจนว่าจะนำหลักกฎหมายในส่วนใดมาปรับใช้แก่คดีและไม่ครอบคลุมทุก ๆ กรณีที่เกี่ยวข้องกับนิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาการรับขนของทางทะเลและผู้รับโอนใบตราส่งคือ

ประการแรก ในเรื่องเกี่ยวกับคุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงในฐานะเป็นใบรับของหรือเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการที่ผู้ขนส่งรับของไว้ ตามหลักกฎหมายต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศได้ยอมรับถึงฐานะของบิลออฟเลดิงว่าเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการที่ผู้ขนส่งรับของไว้ เกี่ยวกับจำนวนสภาพและเครื่องหมายแห่งหีบห่อหรือคุณภาพของสินค้าในระหว่างคู่สัญญาการรับขนของทางทะเล แต่ในกรณีที่ผู้รับโอนบิลออฟเลดิงหรือผู้รับตราส่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามรายละเอียดของสินค้าที่ปรากฏในบิลออฟเลดิงแล้ว บุคคลดังกล่าวจะได้รับความคุ้มครองโดยผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นไม่ได้ แต่แนวทางตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนไม่มีการบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งเกี่ยวกับฐานะของใบตราส่งในกรณีนี้ คงมีแต่เพียงบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 612 และ 613 ซึ่งบัญญัติไว้เกี่ยวกับรายการที่ต้องแสดงในใบกำกับของและใบตราส่ง แต่มิได้มีการบัญญัติว่าเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการที่ผู้ขนส่งรับของไว้หรือความคุ้มครองที่บุคคลภายนอกจะได้รับดังเช่นกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งจะโยนภาระการพิสูจน์เป็นอย่างอื่นให้แก่ผู้ขนส่ง ดังนั้นฐานะของใบตราส่งตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนจึงเป็นเพียงหลักฐานที่มีน้ำหนักมากอย่างหนึ่งเกี่ยวกับการรับของตามรายการที่ระบุไว้ในใบตราส่งเท่านั้น

ประการที่สอง ในเรื่องเกี่ยวกับคุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงในฐานะเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล กรณีนี้ก็เช่นเดียวกับกรณีแรก คือหลักกฎหมายต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศยอมรับฐานะของบิลออฟเลดิงว่าเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล โดยเฉพาะใน HAMBURG RULES ได้มีการบัญญัติขยายไปถึงการให้ความคุ้มครองบุคคลที่สามและผู้รับตราส่งซึ่งได้รับบิลออฟเลดิงไว้โดยสุจริตในบางเรื่อง เช่นการที่ผู้ขนส่งและผู้ส่งของตกลงกันให้บรรทุกของบนพากระวางได้ตาม HAMBURG RULES ข้อ 9 วรรค 2 หรือการชำระค่าระวาง ตาม HAMBURG RULES ข้อ 16 วรรค 4 เป็นต้น ส่วนกรณีตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนไม่มีบทบัญญัติในเรื่องนี้ไว้ และถึงแม้ใบตราส่งจะสามารถเป็น

หลักฐานที่มีน้ำหนักมากอย่างหนึ่งในการพิสูจน์นิติสัมพันธ์ของคู่สัญญา เพราะกฎหมายมิได้กำหนดให้ต้องทำสัญญารับขนเป็นหนังสือ แต่หลักตามกฎหมายไทยก็ให้ผลแตกต่างจากหลักกฎหมายต่างประเทศในเรื่องการพิสูจน์ โดยตามกฎหมายไทยผู้อ้างประโยชน์จากใบตราส่งมีการพิสูจน์ว่าได้ตกลงทำสัญญารับขนเช่นข้อความในใบตราส่งนั้น

ประการที่สาม ในเรื่องเกี่ยวกับคุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงในฐานะเป็นเอกสารสิทธิหรือสัญญาลักษณะแทนสินค้า ตามกฎหมายและคำพิพากษาของศาลต่างประเทศ บิลออฟเลดิงเป็นสัญญาลักษณะแทนสินค้า ผู้มีสิทธิในบิลออฟเลดิงคือผู้มีสิทธิครอบครองสินค้า จึงอาจโอนการครอบครองสินค้าได้ด้วยการสลักหลัง และส่งมอบบิลออฟเลดิงและหากการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงนั้นเป็นการโอนโดยมีเจตนาให้กรรมสิทธิในสินค้าโอนไปยังผู้รับสลักหลังด้วยแล้ว สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลยอมโอนไปยังผู้รับสลักหลังด้วย ความเป็นสัญญาลักษณะแทนสินค้าของบิลออฟเลดิงจะสิ้นสุดลงเมื่อได้มีการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ทรงบิลออฟเลดิงโดยชอบ ตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนมีบทบัญญัติสองมาตราที่ดูเหมือนจะกล่าวถึงคุณลักษณะทางกฎหมายของบิลออฟเลดิงในฐานะเป็นเอกสารสิทธิหรือสัญญาลักษณะแทนสินค้า คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 614 ซึ่งบัญญัติให้ใบตราส่งสามารถสลักหลังโอนให้กันได้ เว้นแต่มีข้อห้ามการสลักหลัง และมาตรา 615 ที่ว่าถ้าได้ทำใบตราส่งให้แก่กัน การจะรับมอบของต้องเวนคืนใบตราส่งหรือให้ประกันตามสมควร ซึ่งแสดงให้เห็นว่าใบตราส่งสามารถสลักหลังโอนให้กันได้และผู้รับสลักหลังสามารถเวนคืนใบตราส่งเพื่อรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่ง อย่างไรก็ตาม กฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติหรือคำพิพากษาของศาลที่วางหลักในรายละเอียดเกี่ยวกับผลของการสลักหลังโอนใบตราส่ง ในเรื่องการโอนการครอบครองหรือกรรมสิทธิในสินค้า การสลักหลังที่มีผลเป็นการโอนสิทธิเกี่ยวกับสินค้าโดยสมบูรณ์หรือโดยมีเงื่อนไข หรือโดยไม่มีผลเป็นการโอนสิทธิเกี่ยวกับสินค้าเลย ซึ่งกรณีนี้มักเป็นเรื่องของการสลักหลังโอนบิลออฟเลดิงในการซื้อขายระหว่างประเทศ

การสลักหลังมีผลเป็นการ โอนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาการรับขนของทางทะเลไปยังผู้รับสลักหลังหรือไม่ เป็นต้น

ประการที่สี่ กรณีเกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายของผู้ขนส่งในกรณีที่ขงที่ขนส่งสูญหาย บอบสลาย หรือส่งมอบชกช้า เมื่อพิจารณาเทียบเคียงกับแนวทางของกฎหมายไทยตามประมวลกฎหมายแห่งและพาณิชย์มาตรา 616 แล้วหลักกฎหมายต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศบัญญัติถึงกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดไว้กว้างกว่าและครอบคลุมเหตุการณ์ต่าง ๆ ที่มีจะเกิดขึ้นได้เสมอในการรับขนของทางทะเล เช่น ความสูญหายบอบสลาย หรือการส่งมอบชกช้าที่เกิดจากการออกนอกเส้นทางการเดินทางเรือปกติโดยสมควรของเรือเพื่อช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สินในทะเล ซึ่งเป็นกรณีที่นานาชาติยอมรับกันว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด กรณีตามข้อนี้จึงเป็นเรื่องที่ความรับผิดของผู้ขนส่งตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนมีมากกว่าตามหลักกฎหมายต่างประเทศ

2. หลักกฎหมายไทยแตกต่างจากหลักกฎหมายต่างประเทศ อนุสัญญาระหว่างประเทศและจารีตประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศ คือ

ประการที่หนึ่ง กรณีความเปลี่ยนมือได้ของบิลออฟเลดิง ตามหลักกฎหมายต่างประเทศ ถือว่าบิลออฟเลดิงมีคุณสมบัติเป็นตราสารที่ถึงเปลี่ยนมือได้เท่านั้น เพราะผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน ยกเว้นบางกรณีที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นพิเศษให้ผู้รับโอนมีสิทธิดีกว่าผู้โอน แต่ตามหลักกฎหมายไทยเรื่องรับขนไม่มีกฎหมายหรือแนวคำพิพากษาวางหลักเกี่ยวกับความเปลี่ยนมือได้ของใบตราส่งโดยชัดแจ้ง ซึ่งถ้านำบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องการ โอนสิทธิ เรียบร้อยในหนังสืออื่นซึ่งต้องชำระตามเขาส่งมาใช้แก่กรณีนี้แล้ว ผลของการโอนใบตราส่งจะทำให้ผู้รับโอนมีสิทธิดีกว่าผู้โอนเช่นเดียวกับการ โอนตัวเงิน ซึ่งไม่น่าจะถูกต้องกับแนวทางปฏิบัติในทางการค้าที่ให้บิลออฟเลดิงสามารถโอนเปลี่ยนมือกันได้ก็เพื่อให้เกิดความคล่องตัวของพ่อค้าที่สามารถ

โอนขายสินค้าได้แม้อยู่ในระหว่างการขนส่ง หรือโอนแก่ธนาคารเพื่อเป็นการประกัน
หนี้เงินกู้ แต่ตัวเงินนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้แทนเงินตราในทางการค้า และมักมี
การสลักหลังเปลี่ยนมือไปหลายทอด ดังนั้นกฎหมายจึงบัญญัติคุ้มครองผู้รับสลักหลังโดย
สุจริตให้มีสิทธิดีกว่าผู้โอนได้ เพื่อให้ตัวเงินมีความเชื่อถือสูงขึ้น อย่างไรก็ตามเกี่ยวกับ
กับความเปลี่ยนมือได้ของใบตราส่งตามกฎหมายไทยยังคงมีปัญหาในบางประการว่า
จะสามารถทำได้หรือไม่ เช่นการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ถือ การสลักหลังลอยใบตราส่ง
การสิ้นสุดของความเปลี่ยนมือได้ของใบตราส่ง การโอนสินค้าที่มีการออกใบตราส่ง
โดยวิธีอื่นนอกเหนือจากการสลักหลังโอนใบตราส่ง เป็นต้น

ประการที่สอง กรณีการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้
แตกต่างไปจากที่บัญญัติไว้โดยกฎหมาย ตามกฎหมายต่างประเทศและอนุสัญญา
ระหว่างประเทศ อาจทำได้เฉพาะในกรณีที่ผู้ขนส่งเพิ่มความรับผิดของตน หรือสละข้อ
ยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายทั้งหมดหรือบางส่วน แต่จะตกลงกันยกเว้นความรับผิด
ของผู้ขนส่งให้น้อยไปกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ไม่ได้ ข้อตกลงดังกล่าวจะมีผลใช้ขึ้น
ผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนบิลออฟเลดิงได้ต่อเมื่อได้มีการระบุไว้ในบิลออฟเลดิงเท่านั้น
แต่เมื่อพิจารณาเทียบเคียงกับแนวทางตามหลักกฎหมายไทยในเรื่องการรับขนภายใน
ประเทศแล้ว จะเห็นได้ว่าตามหลักกฎหมายดังกล่าว คู่กรณีสามารถตกลงยกเว้นหรือจำกัด
ความรับผิดของผู้ขนส่งได้ทุกกรณีซึ่งก่อให้เกิดผลเสียแก่ผู้ส่งของเพราะโดยปกติผู้ขน
ส่งจะมีอำนาจต่อรองมากกว่าแต่ทั้งนี้ข้อตกลงดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับได้ต่อเมื่อผู้ส่ง
ได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งซึ่งตามที่ได้อ้างมาแล้วในบทที่ 4 ว่าตามแนวคำ
พิพากษาของศาลไทย ในกรณีที่มีการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งลง
ในใบตราส่ง ข้อตกลงดังกล่าวจะมีผลใช้บังคับได้ต่อเมื่อผู้ส่งของได้ลงลายมือชื่อด้วย
ในใบตราส่ง ซึ่งตามปกติจารีตประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศบิลออฟเลดิงจะ
ลงนามโดยผู้ขนส่งเท่านั้น เพราะมีวัตถุประสงค์ให้เป็นหลักฐานแห่งการรับสินค้าตาม
บิลออฟเลดิง และในทางปฏิบัติในทางการค้าบางครั้งผู้ส่งของไม่ได้ไปติดต่อกับผู้

ขนส่งเองแต่เป็นการส่งของผ่านผู้รับจัดการขนส่ง

นอกจากนี้มีข้อน่าพิจารณาว่าข้อตกลงดังกล่าวระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของเกี่ยวกับสิทธิของผู้ส่งของ ถ้ามิได้มีการระบุลงไว้ในใบตราส่งแล้วจะมีผลใช้ยื่นผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนบิลออฟเลตติงเพียงใด เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 บัญญัติไว้แต่เพียงว่า สิทธิทั้งหลายของผู้ส่งของยอมโอนไปยังผู้รับตราส่งเมื่อสินค้าที่ขนส่งถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งได้เรียกให้ส่งมอบแล้ว ซึ่งเมื่อพิจารณาตามตัวอักษรประกอบกับการที่กฎหมายไม่ได้บัญญัติว่าสัญญารับขนของทางทะเลต้องทำเป็นหนังสือหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือ และไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นโดยชัดแจ้ง ทำให้อาจตีความได้ว่าสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งของยอมโอนไปยังผู้รับตราส่งไม่ว่าจะได้มีการระบุลงไว้ในใบตราส่งหรือไม่ และในกรณีที่ผู้ส่งของตกลงจำกัดสิทธิของตนไว้สิทธิของผู้รับตราส่งก็จะลดน้อยลง แต่การตีความในลักษณะนี้อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นที่ธรรมแก่ผู้รับตราส่งซึ่งไม่อาจทราบถึงข้อตกลงดังกล่าวระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของได้ จึงยังเป็นปัญหาว่าข้อตกลงดังกล่าวระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของนั้นจะมีผลถึงผู้รับตราส่งหรือผู้รับสละหลังหรือไม่ เพียงใด

ประการที่สาม กรณีที่สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลจะโอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสละหลัง ตามกฎหมายต่างประเทศทั้งสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลจะโอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสละหลัง เมื่อได้มีการตราส่งหรือการสละหลังบิลออฟเลตติงซึ่งมีผลให้กรรมสิทธิ์ในสินค้าที่ระบุไว้ในบิลออฟเลตติงโอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสละหลัง แต่กรณีตามหลักกฎหมายไทยเรื่องการรับขนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 627 บัญญัติว่าเฉพาะสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งของเท่านั้นที่จะโอนไปยังผู้รับตราส่งเมื่อสินค้าที่ขนส่งถึงตำบลที่กำหนดให้ส่งและผู้รับตราส่งเรียกให้ส่งมอบแล้ว ซึ่งในกรณีนี้ทำให้เกิดปัญหาว่าหน้าที่ของผู้ส่งของจะตกไปยังผู้รับตราส่งด้วยหรือไม่ เช่น หน้าที่ในการชำระค่าระวางเรือ หรือหน้าที่อื่น ๆ ที่ผู้ส่ง

ของและผู้ขนส่งตกลงกันได้ ซึ่งถ้าพิจารณาโดยดีความตามตัวอักษรแล้วจะเห็นว่า เฉพาะสิทธิเท่านั้นที่โอนไป ดังนั้นในส่วนที่เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งจึงต้องไปว่ากล่าวกับผู้ส่งของตัวเอง หรือใช้สิทธิต่อตัวสินค้า ซึ่งถ้าเป็นการซื้อขายระหว่างประเทศที่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งอยู่คนละประเทศแล้ว ย่อมเป็นการไม่สะดวกที่ผู้ขนส่งจะต้องไปดำเนินการฟ้องร้องผู้ส่งของเป็นอีกส่วนหนึ่งต่างหาก นอกจากนี้เมื่อพิจารณาตามหลักกฎหมายไทยผู้ขนส่งจะทำความตกลงกับผู้ส่งของให้หน้าที่ตามสัญญา โอนไปยังผู้รับตราส่งด้วยย่อมไม่ได้ เพราะในเรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 374 คู่สัญญาจะตกลงกันให้ประโยชน์แก่บุคคลภายนอกได้ แต่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่ของบุคคลภายนอกไม่ได้จะทำได้ เฉพาะแต่กำหนดเป็นเงื่อนไขให้บุคคลภายนอกต้องกระทำการใดก่อนเข้าถือเอา ประโยชน์ตามสัญญา แต่กรณีนี้ผู้ขนส่งไม่สามารถฟ้องผู้รับตราส่งให้ปฏิบัติตามสัญญาได้ คงมีแต่เพียงสิทธิที่จะยังไม่ปฏิบัติตามสัญญาจนกว่าจะได้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขแล้ว เท่านั้น อย่างไรก็ตามหากตีความโดยพิจารณาจากลักษณะของธุรกิจการรับขนของ ทางทะเลแล้ว อาจกล่าวได้ว่าแม้บทบัญญัติของกฎหมายจะบัญญัติไว้แต่เพียงว่าสิทธิทั้งหลายแต่ก็มีความหมายรวมถึงหน้าที่ด้วยเพราะหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล โดยส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นข้อจำกัดของสิทธิที่โอนไปนั่นเอง เช่น หน้าที่ในการชำระค่าระวาง ส่วนหน้าที่อื่น ๆ ที่ไม่โอนไปนั้นเพราะโดยสภาพเป็นหน้าที่ที่ไม่สามารถโอนไปได้อยู่ในตัวเอง เช่น หน้าที่ที่ผู้ส่งของต้องรับผิดชอบผู้ขนส่งในความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากการที่ผู้ส่งของแจ้งข้อความเกี่ยวกับรายละเอียดของสินค้าไม่ถูกต้อง

เป็นที่น่าสังเกตว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 627 บัญญัติไว้ แต่เพียงว่าสิทธิทั้งหลายของผู้ส่งของจะโอนไปยังผู้รับตราส่ง จึงยังเป็นปัญหาว่าสิทธิดังกล่าวจะโอนไปยังผู้รับสัถหลังหรือไม่เพียงใด ซึ่งถ้าพิจารณามาตรา 627 นี้ ประกอบกับมาตรา 614 ซึ่งบัญญัติให้ใบตราส่งสามารถสัถหลังโอนให้แก่กันได้ เว้นแต่มีข้อห้ามการสัถหลังแล้ว ก็น่าที่จะตีความมาตรา 627 นี้ได้ว่า สิทธิทั้งหลายของ

ผู้ส่งของยอมโอนตกเป็นทอด ๆ ไปยังผู้รับสัถ์หลังโอนใบตราส่งด้วย

ประการที่สี่ กรณีจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีสินค้าที่ขนส่งสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชกช้า ตามกฎหมายต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศผู้ขนส่งมีความรับผิดตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแก่ผู้ส่งของ แต่ไม่เกินวงเงินจำกัดความรับผิดขั้นสูงตามกฎหมายต่อหนึ่งหีบห่อหรือต่อหนึ่งกิโลกรัมแล้วแต่กรณี แต่ตามหลักกฎหมายไทย เรื่องรับขน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 627 กำหนดไว้แต่เพียงว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายบุกสลาย หรือส่งมอบชกช้า แต่มิได้มีการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ ดังนั้นผู้ขนส่งจึงมีความรับผิดต่อผู้ส่งของตามหลักทั่วไปของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222 โดยไม่จำกัดจำนวนขั้นสูง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง

ประการที่ห้า กรณีอายุความการฟ้องร้องเกี่ยวกับความรับผิดทั้งปวงของผู้ขนส่งในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่ง ตามกฎหมายต่างประเทศมีกำหนดระยะเวลา 1 ปี นับแต่ส่งมอบหรือวันที่ควรจะได้ส่งมอบ แต่ดูกรณีอาจตกลงกันภายหลังที่สาเหตุแห่งการฟ้องร้องได้เกิดขึ้นแล้วให้ขยายระยะเวลานี้ออกไปได้ ส่วนตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ HAMBURG RULES อายุความมีกำหนดระยะเวลา 2 ปี นับตั้งแต่วันที่ถัดจากวันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือบางส่วนของของหรือในกรณีที่ไม่มี การส่งมอบ ให้เริ่มตั้งแต่วันที่สุดท้ายที่ควรจะได้มีการส่งมอบของ และผู้ถูกเรียกร้องอาจขยายอายุความออกไปในระหว่างที่อายุความยังไม่สิ้นสุดได้โดยแจ้งเป็นหนังสือต่อผู้เรียกร้องก่อนครบกำหนดอายุความ ตามหลักกฎหมายไทย เรื่องรับขนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 กำหนดอายุความการฟ้องร้องในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่ขนส่งสูญหายหรือบุกสลายหรือส่งชกช้าไว้มีกำหนด 1 ปี นับแต่ส่งมอบหรือวันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีมีการทุจริต แต่แนวปฏิบัติของศาลในปัจจุบันไม่นำอายุความตามมาตรา 624 มาใช้บังคับแก่การรับขนของทางทะเล แต่ได้นำบทบัญญัติมาตรา 164 มาใช้

บังคับ คืออายุความ 10 ปี ทั้ง ๆ ที่การรับขนภายในประเทศซึ่งมีความสลับซับซ้อนน้อยกว่าการรับขนของทางทะเล ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 624 ยังกำหนดอายุความการฟ้องร้องไว้เพียง 1 ปี ซึ่งกรณีนี้ก่อให้เกิดปัญหายุ่งยากในทางปฏิบัติ เพราะผู้ขนส่งต้องเก็บหลักฐานต่าง ๆ ไว้จนกว่าจะครบ 10 ปี โดยเฉพาะพยานที่เป็นบุคคล เช่น นายเรือ คนประจำเรือ ซึ่งถึงเวลานั้นแล้วอาจหาตัวไม่ได้

จากผลของการใช้กฎหมายของศาลไทยในปัจจุบันดังกล่าวมาข้างต้นนั้นได้เป็นอุปสรรคสำคัญในการที่ประเทศไทยจะพัฒนาทางด้านการค้าระหว่างประเทศให้ก้าวหน้าทัดเทียมประเทศอื่น ๆ ทั้งนี้โดยมีเหตุผลดังนี้ คือ

1. การที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่จะใช้บังคับแก่นิติสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาในเรื่องรับขนของทางทะเล และแนวปฏิบัติของศาลในปัจจุบันอาศัยหลักทั่วไป ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และอาศัยเทียบเคียงจากบทกฎหมายใกล้เคียงอย่างอื่นทำให้บทกฎหมายที่นำมาใช้แก่เรื่องการรับขนของทางทะเลยังไม่แน่นอน ชัดเจน และบางกรณีไม่ครอบคลุมถึงเหตุการณ์ต่าง ๆ ซึ่งเป็นลักษณะเฉพาะของธุรกิจการค้าประเภทนี้ บุคคลแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล เช่น ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ผู้รับประกันภัย ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลภายนอกผู้รับโอนบิลออฟเลตติง ไม่สามารถทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของตนตามกฎหมายอย่างชัดเจนและผลเกี่ยวโยงไปถึงทางปฏิบัติในการประกอบธุรกิจการรับขนของทางทะเล เช่นในกรณีความรับผิดของผู้ขนส่งในเมื่อสินค้าที่ขนส่งสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชกช้า ซึ่งหลักเกณฑ์ตามกฎหมายไทยและหลักกฎหมายสากลแตกต่างกัน ซึ่งจะมีผลถึงการกำหนดราคาค่าระวาง การกำหนดอัตราเบี้ยประกัน และการชำระค่าเบี้ยประกันช้าซ้อนเพื่อเอาประกันในภัยเดียวกันระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของ เพราะความไม่แน่นอนว่าภัยชนิดใดบ้างที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดหรือไม่ต้องรับผิด

2. การที่กฎหมายไทยในหลายกรณีมีหลักที่แตกต่างจากจารีตประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศในเรื่องการรับประกันของทางทะเลซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปหรือจากหลักกฎหมายสากลที่นานาประเทศส่วนมากยอมรับ เช่น HAGUE VISBY RULES ก่อให้เกิดปัญหาในเรื่องการบังคับตามกฎหมาย เพราะเมื่อมีข้อพิพาทซึ่งตามกฎหมายไทยผู้ขนส่งมีความรับผิด แต่ถ้าต้องดำเนินการฟ้องร้องหรือบังคับคดีในต่างประเทศซึ่งยึดถือหลักกฎหมายสากลอาจก่อให้เกิดปัญหาว่าศาลต่างประเทศไม่บังคับให้ตามกฎหมายไทย และการที่คู่สัญญาจะกำหนดให้นำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับแก่สัญญารับประกันของทางทะเล ก็อาจมีข้อยุ่งยากในบางกรณีที่จะนำหลักเกณฑ์ตามกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับไม่ได้ เพราะอาจขัดต่อกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน เช่น เรื่องอายุความการฟ้องร้องตามสัญญารับประกันของทางทะเล ข้อตกลงระหว่างคู่สัญญาให้ขยายอายุความออกไป เป็นต้น

นอกจากนี้ความแตกต่างของหลักกฎหมายไทยกับหลักกฎหมายต่างประเทศมีผลกระทบโดยตรงต่อเศรษฐกิจของประเทศ และต่อบุคคลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องในการรับประกันของทางทะเลอันได้แก่ ผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ผู้รับประกันภัย และบุคคลภายนอก เช่น การที่ผู้ขนส่งถูกฟ้องคดีในประเทศไทยเกี่ยวกับความรับผิดในกรณีที่สินค้าสูญหาย บอบสลาย หรือส่งมอบช้า ผู้ขนส่งจะมีการระแวงความรับผิดตามกฎหมายไทยสูงกว่าตามกฎหมายต่างประเทศ เพราะกฎหมายไทยไม่มีวงเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยแคบกว่า โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าผู้ขนส่งเป็นบริษัทเดินเรือไทยคู่กรณีสามารถฟ้องร้องให้รับผิดในศาลไทยได้ แต่ในทางกลับกันหากผู้ขนส่งเป็นบริษัทเดินเรือต่างประเทศซึ่งไม่มีสาขาหรือตัวแทนในประเทศไทย คู่กรณีไม่สามารถฟ้องให้ต้องรับผิดในศาลไทย เพราะตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 4(2) จำเลยต้องมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย นอกจากนี้การที่ความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยมากกว่าตามกฎหมายต่างประเทศ ทำให้ผู้ขนส่งในประเทศไทยมีการระแวงภัยสูงกว่าบริษัทเดินเรือไทยจึงมีต้นทุนค่าใช้จ่าย

สูงกว่าบริษัทเดินเรือต่างประเทศเป็นอุปสรรคต่อการแข่งขันและการกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในท่าเรือเดียวกันผลกระทบต่อ PROTECTION & INDEMNITY CLUB (P&I) คือมีการะความเสี่ยงภัยที่สูงกว่าทั้งนี้เพราะความไม่แน่นอนและความไม่ชัดเจนของกฎหมายไทย ซึ่งยังต้องอาศัยการตีความในหลาย ๆ เรื่องประกอบกับแนวคำพิพากษาของศาลไทยในเรื่องนี้ยังมีอยู่น้อยมาก ซึ่งมีผลกระทบต่อห้องร้องเรียกค่าชดเชยความเสียหายที่ได้รับช่วงสิทธิมา

ในส่วนผู้ส่งของความแตกต่างของหลักกฎหมายไทยกับหลักกฎหมายต่างประเทศมีผลกระทบในเรื่องภาระการพิสูจน์เพราะผู้ส่งของตามกฎหมายไทยจะไม่ได้รับประโยชน์จากหลักกฎหมายในเรื่องที่ว่าบิลออฟเลดิงถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการรับของและหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล นอกจากนี้ผู้ส่งของยังต้องมีการะเสียเบี้ยประกันที่สูงเพราะความไม่ชัดเจนของกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งและผู้ส่งของ และหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบตามกฎหมายไทยที่แตกต่างจากสากลทำให้ทั้งผู้ขนส่งและผู้ส่งของอาจต้องเอาประกันภัยในภัยเดียวกันซ้อนกัน และผู้ส่งของต้องรับภาระเบี้ยประกันในส่วนที่ผู้ขนส่งผลัการะมาให้ตนในรูปค่าระวางที่สูงขึ้นกับค่าเบี้ยประกันในส่วนความเสี่ยงภัยของผู้ส่งของเอง สำหรับผลกระทบต่อผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังบิลออฟเลดิง เช่น ในเรื่องการฟ้องผู้ขนส่งหากสินค้าที่ขนส่งสูญหายในระหว่างการขนส่ง เพราะเมื่อพิจารณาตามแนวทางของกฎหมายไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 627 แล้วจะเห็นว่าสิทธิตามสัญญารับขนจะโอนไปเมื่อสินค้าถึงท่าจุดหมายปลายทางและผู้รับตราส่งเรียกให้ส่งมอบสินค้า ดังนั้นถ้าสินค้าที่ขนส่งสูญหายระหว่างการขนส่งเสียแล้วสิทธิตามสัญญารับขนจะไม่สามารถโอนไปยังผู้รับตราส่งได้

อย่างไรก็ตามในปัจจุบัน รัฐบาลได้เล็งเห็นถึงความจำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลขึ้นใช้โดยเฉพาะและได้มอบให้หน่วยงานที่

เกี่ยวข้องกับดำเนินการจัดร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ... ซึ่งปัจจุบันอยู่ในระหว่างขั้นตอนการพิจารณาทางกระบวนการนิติบัญญัติ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้จัดร่างขึ้นโดยนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องรับขน และ HAGUE VISBY RULES, HAMBURG RULES มาประกอบการพิจารณาด้วย โดยพิจารณาถึงความเหมาะสมกับสภาพของประเทศไทยเป็นหลัก ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ขจัดความไม่แน่นอนชัดเจนนของกฎหมายไทยในหลาย ๆ ประการรวมทั้งการกำหนดหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายสากล คือ

1. คุณสมบัติทางกฎหมายของใบตราส่งในฐานะเป็นใบรับของหรือเป็นหลักฐานเบื้องต้นแห่งการที่ผู้ขนส่งรับของไว้ ได้มีการบัญญัติรับรองไว้ในร่างพระราชบัญญัติ พ.ศ. ... ร่างมาตรา 3 ที่ว่า "ใบตราส่งหมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานว่าได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว ..." และบัญญัติคุ้มครองผู้รับโอนโดยสุจริตโดยไม่ให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น ตามร่างมาตรา 25 ที่ว่า "... แต่ถ้าใบตราส่งใดได้โอนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อตามข้อความในใบตราส่งนั้นแล้ว ผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่างอื่นมิได้"

2. คุณสมบัติทางกฎหมายของใบตราส่งในฐานะเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ร่างพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. ... มิได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งถึงคุณสมบัติประการนี้ของใบตราส่ง คงมีแต่บทบัญญัติในร่างมาตรา 3 ตอนท้ายที่ว่า "... ใบตราส่งอาจมีเงื่อนไขที่ถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลอยู่ด้วยก็ได้ ..." ซึ่งเป็นความมุ่งหมายของกฎหมายที่ต้องการให้ใบตราส่งเป็นเพียงหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น มิใช่เป็นตัวสัญญารับขนของทางทะเล แต่ถ้าเป็นกรณีระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งซึ่งบทบัญญัติในร่างมาตรา 3 บัญญัติให้หมายความรวมถึง ผู้รับสละหลังใบตราส่งคนสุดท้ายด้วย ใบตราส่ง

จะถือว่าเป็นข้อสัญญาการรับขนของทางทะเลระหว่างบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ตามที่บัญญัติไว้ในร่างมาตรา 26 ที่ว่า "ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง"

นอกจากนี้บทบัญญัติในร่างมาตรา 11 และร่างมาตรา 22 ได้บัญญัติคุ้มครองผู้รับตราส่งและบุคคลภายนอกผู้สุจริตซึ่งเชื่อตามข้อความในใบตราส่ง ไม่ให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่นในเรื่องข้อตกลงเกี่ยวกับการบรรทุกของบนปากกระวาง และเกี่ยวกับการชำระค่าระวางและค่าเรือเสียเวลา

3. คุณลักษณะทางกฎหมายของใบตราส่งในฐานะเป็น เอกสารสิทธิหรือ สัญญลักษณ์แทนสินค้าและความเปลี่ยนมือได้ของใบตราส่ง ร่างพระราชบัญญัติไม่ให้ความชัดเจนเช่นเดิมเพราะบทบัญญัติที่กล่าวถึง คุณลักษณะในประการนี้คือ ร่างมาตรา 27 และ 28 เหมือนกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 614 และ 615

อย่างไรก็ตามร่างมาตรา 29 ได้บัญญัติถึงการสิ้นสุดของความเป็นสัญญลักษณ์แทนสินค้าของใบตราส่งในกรณีที่มีการออกต้นฉบับใบตราส่งมากกว่าหนึ่งฉบับ คือ เมื่อของได้ถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางแล้ว แม้ผู้รับตราส่งจะนำต้นฉบับใบตราส่งมาเวนคืนเพียงฉบับเดียวผู้ขนส่งก็ต้องส่งมอบของให้ และเมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของแล้วใบตราส่งฉบับอื่น ๆ ที่ยังไม่ได้เวนคืนเป็นอันสิ้นสุด

แม้บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติจะไม่ได้กล่าวถึงผลของการโอนใบตราส่งว่าผู้รับโอนจะมีสิทธิดีกว่าผู้โอนหรือไม่ แต่ก็มีบทบัญญัติในหลายมาตราที่คุ้มครองผู้รับตราส่งรวมถึงผู้รับสละหลังโอนใบตราส่งคนสุดท้ายด้วยตามร่างมาตรา 3 คือ ร่างมาตรา 11 ที่ว่าการตกลงให้บรรทุกสินค้าบนปากกระวางต้องจดแจ้งลงในใบตราส่งไม่

เช่นนั้นผู้ขนส่งจะยกเป็นข้อต่อสู้บุคคลภายนอก หรือผู้รับตราส่งซึ่งไม่รู้ถึงข้อตกลงนั้นมิได้
 ร่างมาตรา 22 เกี่ยวกับค่าระวางเรือและค่าเรือเสียเวลา ผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็นอย่าง
 อื่นต่อผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยสุจริต เชื่อตามข้อความในใบตราส่งไม่ได้
 ร่างมาตรา 25 ในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่บันทึกเกี่ยวกับสภาพของสินค้าว่าไม่ถูกต้องตรงกับความจริงหรือไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ลงในใบตราส่ง ผู้ขนส่งจะพิสูจน์เป็น
 อย่างอื่นต่อผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งรับโอนใบตราส่งโดยสุจริต เชื่อตามข้อความในใบตราส่งไม่ได้ ร่างมาตรา 26 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งให้
 เป็นไปตามเฉพาะที่ปรากฏในใบตราส่ง

4. กรณีเกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายของผู้ขนส่งในกรณีที่
 ของที่ขนส่งสูญหาย บอบสลายหรือส่งมอบช้าช้า ร่างพระราชบัญญัติว่าถึงเรื่องนี้กว้าง
 กว่ากฎหมายในปัจจุบัน และใกล้เคียงกับหลักตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและ
 กฎหมายต่างประเทศดังปรากฏในหมวด 5 เรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตั้ง
 แต่ร่างมาตรา 51-57

5. กรณีการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งให้แตกต่างไป
 จากที่บัญญัติไว้โดยกฎหมาย ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติไว้สอดคล้องกับหลักกฎหมาย
 ต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศดังปรากฏในร่างมาตรา 17 โดยบัญญัติให้
 ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเลที่ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิด
 ใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้หรือทำให้น้อยลงหรือบิดการะการพิสูจน์ซึ่งร่าง
 พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็น
 ผู้พิสูจน์ตกเป็นโมฆะ แต่ไม่ตัดสิทธิกรณีที่จะกำหนดหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่ง
 ให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ อย่างไรก็ตามข้อตกลงดังกล่าวจะมีผลต่อ
 ผู้รับตราส่งและผู้รับสั๊กหลังเมื่อได้ระบุลงในใบตราส่ง เพราะร่างมาตรา 26
 บัญญัติว่า "...ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับ

การขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง"

6. กรณีที่สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลจะโอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง ร่างพระราชบัญญัตินี้บัญญัติไว้ไม่ชัดเจน คือร่างมาตรา 26 บัญญัติไว้ว่า "ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้นให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง" ซึ่งบทบัญญัติในมาตรานี้ทำให้เข้าใจได้ว่าเป็นการกล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องที่เกี่ยวกับการขนส่งของให้เป็นไปตามที่ปรากฏในใบตราส่งเท่านั้น แต่บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ได้บัญญัติหลักเกณฑ์ในส่วนของสิทธิและหน้าที่ตามสัญญาการรับขนของทางทะเลระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งจะโอนไปยังผู้รับตราส่ง หรือผู้รับสลักหลังโอนใบตราส่งหรือไม่ เพียงใด และสิทธิและหน้าที่ดังกล่าวจะโอนไปเมื่อใดมีเงื่อนไขอย่างไร และเมื่อโอนไปแล้วสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของที่มีต่อผู้ขนส่งจะยังคงอยู่หรือไม่

อย่างไรก็ตามบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติร่างมาตรา 32 วรรค 2 ได้บัญญัติถึงความรับผิดชอบของผู้ส่งของในความเสี่ยงที่เกิดขึ้นแก่ผู้ขนส่งอันเนื่องมาจากความไม่ถูกต้องแท้จริงของข้อความเกี่ยวกับสภาพของสินค้า ว่าผู้ส่งของยังคงต้องมีความรับผิดชอบแม้จะได้โอนใบตราส่งนั้นให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วก็ตาม ซึ่งหลักเกณฑ์นี้สอดคล้องกับหลักกฎหมายสากล อนึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัติร่างมาตรา 32 วรรค 2 แล้วทำให้อาจตีความในทางกลับกันได้ว่ากฎหมายมีความประสงค์โดยปริยายให้สิทธิและหน้าที่ทั้งหลายระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่ง โอนไปยังผู้รับตราส่งแล้วกฎหมายจึงต้องบัญญัติไว้ด้วยถึงกรณีที่สิทธิและหน้าที่ใดบ้างให้ผู้ส่งของยังคงมีอยู่ต่อไป

7. กรณีวงเงินจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของ ในกรณีที่สินค้าที่ส่งสูญหาย บุกสลาย ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติไว้สอดคล้องในหลักการ

กับหลักกฎหมายต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศ หมวด 5 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหายตั้งแต่ร่างมาตรา 58-61

8. อายุความการฟ้องร้องเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งเนื่องจากการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้าแห่งของที่รับขน ร่างมาตรา 46 กำหนดไว้ 1 ปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือถ้าไม่มีการส่งมอบ นับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามสัญญา หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันควร

กล่าวโดยสรุปร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ทำให้เกิดความชัดเจนและแน่นอนแก่หลักกฎหมายในเรื่องการรับขนของทางทะเล ในหลาย ๆ ประการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของ ผู้ขนส่ง ผู้รับตราส่ง โดยอาศัยเทียบเคียงจาก HAGUE VISBY RULES และ HAMBURG RULES โดยดัดแปลงให้เหมาะสมกับประเทศไทย อย่างไรก็ตามในส่วนที่เกี่ยวกับการโอนใบตราส่ง ร่างพระราชบัญญัตินี้ยังไม่ให้ความชัดเจนนัก ไม่ว่าจะเป็นเกี่ยวกับคุณลักษณะของใบตราส่งในฐานะเป็นเอกสารสิทธิ ความเปลี่ยนมือได้ของใบตราส่งและผลของการโอนใบตราส่งในส่วนที่เกี่ยวกับสิทธิในสินค้า สิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเล และความคุ้มครองแก่บุคคลภายนอก ซึ่งผู้เขียนมีความเห็นว่าควรจะเพิ่มบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับการโอนใบตราส่งนี้ไว้เป็นอีกหมวดหนึ่งต่างหากในพระราชบัญญัติ โดยมีรายละเอียดดังนี้

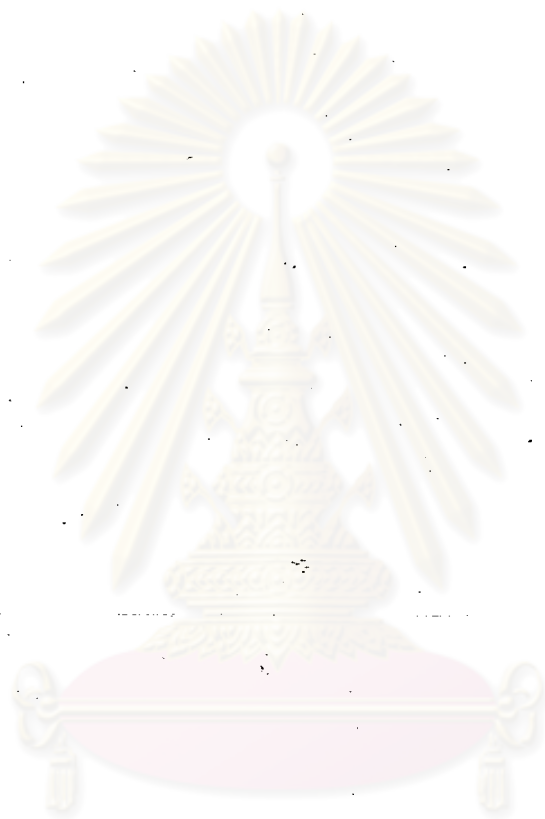
1. กล่าวถึงคุณลักษณะของใบตราส่งในฐานะเป็นเอกสารสิทธิหรือสัญญาลักษณะแทนสินค้าว่า เริ่มต้นและสิ้นสุดเมื่อใด
2. กล่าวถึงความเปลี่ยนมือได้ของใบตราส่งว่ากระทำได้เพียงใด เงื่อนไข และวิธีการในการโอนใบตราส่ง
3. ผลของการโอนใบตราส่งว่ามีผลเป็นเพียงการโอนการครอบครองสินค้าหรือมีผลเป็นการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า เงื่อนไขของการโอนใบตราส่งโดย

สมบูรณ์ การโอนโดยมีเงื่อนไขหรือการโอนที่ไม่มีผลเป็นการโอนสิทธิในสินค้าเลย ซึ่งหลักเกณฑ์เหล่านี้จะมีผลเกี่ยวข้องกับ การซื้อขายระหว่างประเทศ การโอนใบตราส่ง มีผลให้ผู้รับโอนมีสิทธิดีกว่าผู้โอนหรือไม่ เงื่อนไขเกี่ยวกับการโอนไปยังสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งและผู้ส่งของที่จะโอนไปยังผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลัง ความคุ้มครองที่บุคคลภายนอกผู้สุจริตจะได้รับ

การบัญญัติกฎหมายในส่วนนี้ต้องคำนึงถึงจารีตประเพณีทางการค้าในเรื่อง การรับขนของทางทะเล หลักกฎหมายสากล ประกอบกับความเหมาะสมกับประเทศไทยและหลักกฎหมายไทยในส่วนอื่น ๆ ด้วย ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมธุรกิจพาณิชย์นาวี และการค้าขายระหว่างประเทศ

นอกจากนี้เป็นที่ควรตระหนักว่า ปัจจุบันการค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศของไทยเจริญก้าวหน้าและขยายตัวออกไปอย่างกว้างขวาง ทำให้ประเทศไทยต้องบัญญัติกฎหมายใหม่ ๆ ทางด้านการพาณิชย์ออกใช้เพื่อส่งเสริมและรองรับการขยายตัวให้ทัดเทียมนานาประเทศและสอดคล้องกับประเพณีการค้าระหว่างประเทศและหลักเกณฑ์กฎหมายสากล ด้วยเหตุผลเดียวกัน การที่ประเทศไทยจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.... ฉบับนี้ก็เพื่อรองรับการขยายตัวทางด้านการค้าทางทะเลของไทยในปัจจุบัน ซึ่งหากพิจารณาในอีกด้านหนึ่งแล้วจะเห็นว่าการบัญญัติกฎหมายพิเศษออกมาใช้เป็นคราว ๆ ไปเมื่อมีความจำเป็นในแต่ละเรื่อง ทำให้กฎหมายทางด้านการพาณิชย์ของไทยกระจัดกระจายไม่เป็นหมวดหมู่และไม่สอดคล้องต้องกันกับกฎหมายเดิมที่ใช้อยู่ น่าจะมีการพิจารณาจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์แยกออกจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยรวมกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการพาณิชย์และแก้ไขปรับปรุงให้ทันสมัย เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติออกใช้ครั้งแรกตั้งแต่ปี พ.ศ. 2468 แต่ปัจจุบันรูปแบบและประเพณีปฏิบัติทางการค้าได้เปลี่ยนแปลงไปมาก ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการบัญญัติกฎหมายพิเศษออกใช้เป็นคราว ๆ ไปเมื่อ

มีความจำเป็นจะเป็นประโยชน์ในการแก้ปัญหาเฉพาะหน้า แต่ถ้าจะให้สมบูรณ์แล้วน่าจะ
จะบัญญัติประมวลกฎหมายพาณิชย์แยกออกต่างหากจากประมวลกฎหมายแพ่งเพื่อนำมาใช้
สำหรับเรื่องเฉพาะที่เกี่ยวกับการพาณิชย์ที่มีอยู่ในปัจจุบันเสียเลย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย