

การแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น โดยอาศัยร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ....

ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้นซึ่งได้กล่าวไว้ใน บทที่ 3 แล้วนั้น ล้วนเป็นผลมาจากการที่เรายังไม่มีกฎหมายบัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษรในเรื่องของการรับขนของทางทะเลไว้โดยตรง ซึ่งนับได้ว่าการไม่มีกฎหมายดังกล่าวเป็นอุปสรรคอย่างหนึ่งในการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวี และการค้าระหว่างประเทศเป็นอย่างยิ่ง

ด้วยเหตุนี้จึงได้มีการร่างกฎหมายในทางแพ่งว่าด้วยการรับขนของทางทะเลไว้เป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อให้บุคคลที่เกี่ยวข้องในธุรกิจการขนส่งของทางทะเลได้ทราบถึงสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบในทางแพ่งของตนต่อบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องว่ามีอยู่อย่างไรบ้าง เพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจในด้านนี้จะได้สามารถวางแผนการดำเนินงานธุรกิจได้ด้วยความมั่นใจ นอกจากนี้ยังเป็นผลให้ปัญหาและข้อพิพาทต่าง ๆ ลดน้อยลงเพราะทุกฝ่ายต่างได้ทราบถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนตามที่ได้กำหนดไว้แล้ว ร่างกฎหมายดังกล่าวนี้เรียกว่า "ร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ..."

1. ลักษณะโดยทั่วไปของร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ....

ร่างพระราชบัญญัตินี้ในชั้นแรกได้ยกร่างขึ้นโดยเจ้าหน้าที่ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี และนำเสนอคณะกรรมการเฉพาะเรื่องเพื่อยกร่างกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเพื่อพิจารณา ซึ่งคณะกรรมการเฉพาะเรื่องฯ ได้พิจารณาแก้ไขจนเห็นว่าหลักการที่เหมาะสมกับสภาพทั่วไปของประเทศไทยดีแล้วจึงได้นำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เพื่อดำเนินการเสนอคณะรัฐมนตรี แล้วส่งต่อไปยังสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณาต่อไป ซึ่งหลังจากที่ร่างพระราชบัญญัติได้ผ่านเข้าไปอยู่ระหว่างการพิจารณาของกรรมาธิการวิสามัญแห่งสภาผู้แทนราษฎรนั้น ได้มีการยุบสภาเมื่อต้นปี พ.ศ. 2531 ดังนั้นในขณะนั้นคณะรัฐมนตรีจึงได้มีมติให้นำร่างพระราชบัญญัตินี้เสนอคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎร (พรรคร่วมรัฐบาล) เพื่อพิจารณานำเสนอสภาผู้แทนราษฎรต่อไปแล้ว ในขณะเดียวกันสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรของพรรคประชากรไทยก็ได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.... ซึ่งมีสาระสำคัญเหมือนกันกับร่างของฝ่ายรัฐบาลต่อสภาผู้แทนราษฎรอีกทางหนึ่ง อย่างไรก็ตามคาดว่าร่างพระราชบัญญัติทั้งสองนี้จะได้รับการพิจารณารับหลักการจากสภาในการประชุมสมัยหน้าต่อไป

วัตถุประสงค์ทั่วไปของการร่างพระราชบัญญัตินี้ก็เพื่อให้เป็นการบรรลุผลตามเจตนารมณ์ของผู้บัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในอันที่จะให้มีกฎหมายแพ่งเป็นลายลักษณ์อักษรที่แน่นอน เพื่อตัดปัญหาที่มักจะเป็นข้อพิพาทกันอยู่ในปัจจุบัน เช่นว่า จารีตประเพณีสากลอย่างใดอย่างหนึ่งมีอยู่หรือไม่ และจารีตประเพณีเช่นนั้น ใช้บังคับกันได้หรือไม่ เป็นต้น

นอกจากวัตถุประสงค์ทั่วไปแล้วร่างพระราชบัญญัตินี้ก็ยังมีวัตถุประสงค์เฉพาะอีกสองประการคือ ประการแรก เพื่อจัดอุปสรรคในการพัฒนาพาณิชย์ ซึ่งการบัญญัติกฎหมายแพ่งว่าด้วยการรับขนส่งทางทะเลไว้เป็นลายลักษณ์อักษรเช่นนี้ ย่อมทำให้ผู้ประกอบการธุรกิจการขนส่งของทางทะเลเกิดความมั่นใจในสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนอันยังผลให้ธุรกิจประเภทนี้สามารถดำเนินกิจการได้อย่างราบรื่น และบรรยากาศในการลงทุนกับธุรกิจด้านนี้ก็จะแจ่มใสขึ้นกว่าเดิม ประการที่สอง เพื่อคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนรวมของประเทศ แม้ว่าในการบัญญัติกฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ ส่วนหนึ่งจะต้องยึดถือจารีตประเพณีสากลของการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก แต่อีกส่วนหนึ่งก็ต้องไม่ละเลยการคุ้มครองผลประโยชน์ส่วนรวมของประเทศด้วยเช่นกัน สำหรับกรณีของประเทศไทยนั้นเนื่องจากปัจจุบันผู้ส่งสินค้าออกและผู้ส่งสินค้าเข้ายังต้องอาศัยการบริการขนส่งของเรือต่างชาตินานกว่าเรือไทยอยู่ ดังนั้นจึงต้องมีบทบัญญัติคุ้มครองผู้ส่งสินค้าคนไทยซึ่งเป็นผู้ให้บริการส่วนใหญ่ไม่ให้ถูกผู้ขนส่งเอาเปรียบโดยไม่เป็นธรรมด้วย

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีร่างบทบัญญัติทั้งสิ้นรวม 61 มาตรา โดยประกอบไปด้วยส่วนต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. บทกึ่งหลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติ

"หลักการ" ก็คือ ให้มีกฎหมายว่าด้วยการรับขนส่งทางทะเลขึ้น

"เหตุผล" ซึ่งหมายถึง ความจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายในเรื่องนี้ คือ โดยที่ป.พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขนส่ง มาตรา 609 วรรคสอง บัญญัติว่า "การรับขนส่งทางทะเลท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" จึงจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับขนส่งทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ แต่ในทางปฏิบัติพบว่า ได้นำหลักสากลเรื่องการรับขนส่งของทางทะเลมาใช้ ทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนส่งของทางทะเลไม่มีความแน่ใจได้ว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เพียงใด เมื่อมีกรณีพิพาทหรือมีการฟ้องร้องเป็นคดีกันในศาล ก็เป็นการยากแก่การพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี อนึ่ง การขนส่งทางทะเลในระยะเวลาที่

ผ่านมาได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากสินค้าเข้าหรือสินค้าส่งออกของไทยมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี และการขนส่งสินค้าชายฝั่งทางทะเลของไทยก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ สมควรที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลให้เป็นภาระแน่นอนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการรับขนของทางทะเลเป็นไปได้โดยราบรื่นและชัดเจนยิ่งขึ้นจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่าย ทั้งจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัติขึ้น

2. บทบัญญัติทั่วไป

บทบัญญัติทั่วไปจะวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับบุคคล เช่น "ผู้ขนส่ง" "ผู้ขนส่งอื่น" "ผู้ส่งของ" "ผู้รับตราส่ง" เกี่ยวกับสิ่งของเช่นคำว่า "ของ" "ภาระขนส่ง" และเกี่ยวกับเอกสารที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล เช่นคำว่า "ใบตราส่ง"* นอกจากนี้ยังวางหลักเกณฑ์ถึงลักษณะของสัญญารับขนของทางทะเล ตลอดจนขอบเขตของการใช้บังคับของกฎหมายอีกด้วย ดังจะเห็นได้จากบทวิเคราะห์ศัพท์ใน มาตรา 3 แห่งร่างพระราชบัญญัตินี้

3. บทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่ง

ร่างพระราชบัญญัติจะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่งเพื่อวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ของผู้ขนส่ง ได้แก่

- 3.1 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (หมวด 1)
- 3.2 ความรับผิดของผู้ขนส่ง (หมวด 4)
- 3.3 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง (หมวด 5)
- 3.4 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย (หมวด 6)

* เฉพาะในบทที่ 6 นี้ จะเรียก "บิลออฟเลดิง" ว่า "ใบตราส่ง" เพื่อให้เป็นไปตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.

4. บทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ส่งของ

ร่างพระราชบัญญัติจะวางหลักเกณฑ์ไว้ใน หมวด 3 เกี่ยวกับหน้าที่ สิทธิ และ ความรับผิดชอบของผู้ส่งของ

5. บทบัญญัติเกี่ยวกับใบตราส่ง

ในหมวด 2 ของร่างพระราชบัญญัติ จะวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับรายการในใบ ตราส่ง ชนิดของใบตราส่ง และการออกใบตราส่ง

เมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับเป็นกฎหมายแล้ว ทางผู้ร่างกฎหมายคาดว่าผลที่ จะได้รับจากการใช้กฎหมายนี้ คือ

1. จำนวนข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลจะลดน้อยลง เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้รู้ถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนล่วงหน้าตั้งแต่ก่อนที่จะเข้าทำสัญญาแล้ว
2. เมื่อมีการพิพาทกันในศาลหรืออนุญาโตตุลาการ ย่อมเป็นการสะดวกแก่ทุกฝ่าย ในอันที่จะฟ้องคดี ต่อสู้คดี และวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาท เพราะมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้เป็นลายลักษณ์ อักษรอย่างแน่ชัดแล้ว
3. ผู้ประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเลจะเกิดความมั่นใจในการวางแผนการค้าเนิน กิจการและขยายกิจการ เพราะมีกฎเกณฑ์กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบตนเองและบุคคลที่ เกี่ยวข้องไว้ได้อย่างแน่ชัดแล้ว
4. ธุรกิจการขนส่งทางทะเลและการค้าระหว่างประเทศจะดำเนิน ไปโดยราบรื่น ยิ่งขึ้น เป็นผลให้บรรยากาศการลงทุนในธุรกิจดังกล่าวดีขึ้น อันจะส่งผลดีต่อผู้บริโภคในประเทศ และผู้ผลิตสินค้าหรือผู้ส่งสินค้าไปขายยังต่างประเทศด้วย

2. การแก้ไขปัญหาที่ว่าอย่างไรคือการรับขนของทางทะเลโดยอาศัยร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ....

ในปัญหาที่ว่าอย่างไรคือการรับขนของทางทะเลนั้น ประกอบไปด้วยปัญหาที่ว่า จะครอบคลุมถึงทะเลภายในประเทศด้วยหรือไม่ และสัญญาในการรับขนของทางทะเลนั้นจะเริ่มต้นและสิ้นสุดเมื่อใดซึ่งสำหรับปัญหาแรกนั้น ในร่างพระราชบัญญัตินี้ ได้บัญญัติไว้ถึงกรณีนี้เช่นกัน โดยนำไปบัญญัติไว้ในร่างมาตรา 3 ซึ่งเป็นบทวิเคราะห์ศัพท์และในร่างมาตรา 4 ซึ่งเป็นบทกำหนดขอบเขตของพระราชบัญญัตินี้ว่าจะให้พระราชบัญญัติดังกล่าวมีผลบังคับใช้กว้างขวางมากน้อยแค่ไหนเพียงใด

ร่างมาตรา 3 ซึ่งเป็นบทวิเคราะห์ศัพท์ในร่างพระราชบัญญัตินี้ ได้ให้นิยามของคำว่า "สัญญารับขนของทางทะเล" ว่า หมายความว่า "สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ ในประเทศหนึ่ง ไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง"

และข้อความในร่างมาตรา 4 แห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ ได้กำหนดไว้ว่า

"พระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักร ไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่า ให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่น หรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด เป็นผู้สัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

การขนส่งของทางทะเลภายในราชอาณาจักร ถ้าได้ตกลงกันเป็นหนังสือว่า ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับโดยอนุโลม

ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ แต่ถ้ามีการออกใบตราส่ง ใบรับของหรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกันผู้ขนส่งต้องจัดแจ้งไว้ในใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารอื่นนั้นว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบจะยกขึ้นใช้ข้อยกข้อยกภายนอกซึ่งเป็นผู้รับตราส่งหรือรับโอนสิทธิตามใบตราส่ง ใบรับของ หรือเอกสารดังกล่าวมิได้"

บทวิเคราะห์ศัพท์ คำว่า "สัญญารับขนของทางทะเล" ตามร่างมาตรา 3 นี้มีที่มา จาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก (Hamburg Rules) กฎที่ 1 (6) ซึ่งเมื่อได้กำหนดไว้ชัดเจน เช่นนี้แล้ว ปัญหาที่ว่าสัญญารับขนของทางทะเลจะหมายความรวมถึงการรับขนของทางทะเลภายใน ประเทศด้วยหรือไม่ก็เป็นอันหมดปัญหาไป เพราะตามร่างพระราชบัญญัตินี้ถือว่าสัญญารับขนของทาง ทะเลจะต้องเป็นกรณีรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น นอกจากนี้หลักเกณฑ์ในร่าง มาตรา 4 ยังได้เน้นถึงความในข้อนี้อีกครั้งหนึ่ง ดังจะเห็นได้จากข้อความที่ว่า "พระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักร ไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณา จักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร มายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร....."

ผลของหลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้ก็คือ การรับขนของทางทะเลจากจุดใดจุดหนึ่ง ไปยังจุด หนึ่งจุดใดภายในราชอาณาจักร เช่น กรณีข้อเท็จจริงจากคำนิพากษาฎีกาที่ 999/2496 ซึ่งเป็นกรณ ีรับขนของจากกรุงเทพฯ ไปสงขลาก็ดี หรือกรณีข้อเท็จจริงจากคำนิพากษาฎีกาที่ 828/2498 ซึ่ง เป็นกรณีรับขนของจากกรุงเทพฯ ไปสุราษฎร์ธานีก็ดี สัญญารับขนของทางทะเลทั้งสองกรณิดังกล่าว ย่อม ไม่ใช่สัญญารับขนของทางทะเลตามความหมายของร่างพระราชบัญญัตินี้อีกต่อไป

อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัตินี้ก็ยังคงเปิดโอกาสให้คู่สัญญาในสัญญารับขนของ ทางทะเลภายในประเทศมีสิทธิที่จะตกลงกันว่าให้นำร่างพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับ โดยอนุโลมได้ แต่ทั้งนี้จะต้องตกลงกันเป็นหนังสือด้วย ฉะนั้นหากคู่สัญญารายใด ไม่ประสงค์จะให้ร่างพระราชบัญญัตินี้ มีผลบังคับกับสัญญารับขนของทางทะเลภายในประเทศของตนก็ย่อมได้

ด้วยเหตุนี้ ผู้เขียนจึงเห็นว่าผู้ร่างกฎหมายได้เลือกเขตอำนาจอธิปไตยของรัฐเป็น เกณฑ์ในการแบ่งแยกว่ากรณีใดถือว่าเป็นสัญญารับขนของทางทะเลและกรณีใดไม่ใช่ แต่มิได้เลือก ลักษณะของความเสียหายในทะเลเป็นเกณฑ์ นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าในร่าง มาตรา 3 ใช้คำว่า "ท่าหรือที่" ทั้งสองคำเพราะคำว่า "ที่" มีความหมายกว้างกว่าคำว่า "ท่า" เนื่องจาก "ที่" บางแห่งอาจไม่ใช่ "ท่า" ก็ได้ "ที่" อาจหมายถึงบริเวณที่ติดทะเลอยู่แล้ว เช่น จอดเรือไว้ กลางแม่น้ำแล้วใช้เรือ Lighter จอดเทียบเพื่อลำเลียงสินค้า หรืออาจหมายถึงที่บนบกอันได้แก่ บริเวณภายในประเทศที่ไม่ติดทะเลเลยก็ได้ ฉะนั้นการบัญญัติคำว่า "ที่" และ "ท่า" ไว้ทั้งสองคำ ย่อมสามารถแสดงความหมายของคำว่า "สัญญารับขนของทางทะเล" ได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้น

สำหรับปัญหาที่ว่าสัญญาในการรับขนส่งของทางทะเล เริ่มต้นและสิ้นสุดลงเมื่อใดนั้น ในร่างพระราชบัญญัติฯ มิได้กล่าวไว้ในบทวิเคราะห์ศัพท์ซึ่งอยู่ในส่วนที่ว่าด้วยบทบัญญัติทั่วไป แต่กลับนำไปบัญญัติไว้ในบทบัญญัติที่เกี่ยวกับผู้ขนส่งซึ่งแต่เดิมในชั้นยกร่างครั้งแรกนั้น ได้มีการให้นิยามคำว่า "สัญญาการขนส่งของทางทะเล" ไว้ในมาตรา 3 (5) และยังได้ให้คำนิยามคำว่า "การขนส่งของ" ไว้ใน มาตรา 3 (8) อีกด้วยว่า "การขนส่งของตามพระราชบัญญัตินี้ เริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาในความดูแล ณ ท่าที่บรรทุกของลงเรือ จนกระทั่งขนถ่ายของขึ้นจากเรือและส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง" ซึ่งบทบัญญัตินี้มีลักษณะคล้ายกับกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ในกฎที่ 4 ข้อ 1 และ กฎที่ 4 ข้อ 2 และคล้ายกับกฎหมายการขนส่งของทางทะเลอีกฉบับหนึ่งของสหรัฐอเมริกาที่เรียกว่า Harter Act ดังนั้น ร่างพระราชบัญญัติในชั้นแรกนั้นจึงได้กำหนดขอบเขตแห่งความรับผิดของผู้ขนส่งไว้โดยให้ เริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาในความดูแล ณ ท่าที่บรรทุกของลงเรือจนถึงท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือและส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง ดังนั้น ถ้าในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวของที่ขนส่งนั้นเกิดสูญหายหรือบุบสลายผู้ขนส่งจะต้องรับผิด ต่อมาฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการเฉพาะเรื่อง ฯ ได้เสนอว่าไม่ควรใช้คำนิยามดังกล่าว โดยได้เสนอคำนิยามของคำว่า "การขนส่งของ" ใหม่ว่า หมายถึง "ระยะเวลาตั้งแต่เวลาที่ได้บรรทุกของลงเรือแล้วจนถึงเวลาที่ได้ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ" ซึ่งบทนิยามนี้้นำหลักเกณฑ์มาจากกฎแห่งกรุงเฮก และ The Carriage of Goods by Sea Act ของอังกฤษซึ่งได้กำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งไว้แคบกว่าใน กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กและ Harter Act โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กนั้น ได้บัญญัติระยะเวลาความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในกฎที่ 4 ว่า "ความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้สัญญานี้ เริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาในความดูแล ณ ท่าที่บรรทุกของลงเรือ ในระหว่างการรับขนของจนกระทั่งถึงท่าที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ" และยังได้บัญญัติไว้ในอนุมาตรา (2) และ (3) ขยายความการปฏิบัติตั้งแต่ขณะที่รับของจนถึงขณะที่ส่งมอบของตลอดจนบัญญัติถึงความหมายของผู้ขนส่งหรือผู้รับตราส่งไว้โดยละเอียดอีกด้วย ดังนั้น ถ้าในระหว่างระยะเวลาดังกล่าวของที่ขนส่งนั้นสูญหายหรือบุบสลายผู้ขนส่งจะต้องรับผิดซึ่งเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งส่วนใหญ่ซึ่งเป็นเจ้าของเรือต้องรับภาระเพิ่มมากขึ้น

แต่ถึงกระนั้นก็ตาม ในที่สุดร่างพระราชบัญญัตินี้ก็ได้ยอมรับหลักการของ กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก มาไว้ในร่างฯ แม้จะมีได้บัญญัติไว้ในบทนิยามก็ตาม โดยได้นำไปบัญญัติไว้ในบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งในหมวด 4 ร่างมาตรา 39 วรรค 2 ซึ่งบัญญัติว่า "เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ

หรือตัวแทนผู้ส่งของ หรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่า
 ต้นทางที่บรรทุกลงเรือ กำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดัง
 กล่าวจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่กำหนดไว้ใน
 มาตรา 40"

ผู้เขียนเห็นว่า การที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ได้ยึดแนวทางตามกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก
 แทนที่จะยึดแนวทางตามกฎแห่งกรุงเฮก เช่นนี้ ไม่เป็นการสอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมกิจการ
 พาณิชยนาวีของประเทศไทยที่ต้องการสนับสนุนให้คนไทยหันมาประกอบธุรกิจผู้ขนส่งให้มากขึ้น การใช้
 คำนิยามตามอย่าง กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก แม้จะให้ผลดีในกรณีผู้ขนส่งที่เป็นชาวต่างประเทศก็
 ตามแต่ถ้าพิจารณาให้ดีให้ลึกซึ้งถึงผลในระยะยาวแล้ว ธุรกิจผู้ขนส่งของคนไทยตลอดจนกองเรือพาณิชย์
 ของไทยก็มีโอกาสเติบโตได้ยากเช่นกัน ถ้าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในประเทศที่กิจการพาณิชยนาวี
 ยังไม่เจริญมากเท่าที่ควรอย่างเราจะต้องมีการะมากถึงเพียงนี้ และเห็นว่าลักษณะขอบเขตความ
 รับผิดชอบของผู้ขนส่งตามกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก เหมาะสำหรับประเทศที่มีระบบการขนส่งที่เจริญครบ
 วงจรแล้วเท่านั้น โดยกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเริ่มตั้งแต่รับมอบสินค้าไปจนถึงส่งมอบสินค้าเลย
 แต่สภาพการณ์ของระบบการขนส่งสินค้าในประเทศไทยยังไม่เป็นเช่นนั้น ดังนั้นการที่เราจะเอา
 อย่างกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กในเรื่องขอบเขตความรับผิดชอบ ทั้ง ๆ ที่ระบบการขนส่งของเรายังไม่
 พร้อม โดยเฉพาะในเรื่องการรับมอบของหรือส่งมอบของกับผู้ส่งสินค้าที่ท่าเรือ ซึ่งทำให้ผู้ขนส่งมี
 ความเสี่ยงภัยต่อความสูญหายหรือเสียหายอย่างมาก

ผู้เขียนเห็นว่า ในภาวะปัจจุบันเช่นนี้การกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งน่าจะ
 นำกฎแห่งกรุงเฮกมาใช้บังคับจนกว่าระบบการขนส่งสินค้าของประเทศไทยเป็นไปตามมาตรฐาน
 แล้วจึงค่อยนำเรื่องขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาพิจารณากันใหม่อีกครั้งหนึ่ง

นอกจากประเด็นที่ว่าสัญญาการรับขนของทางทะเลจะครอบคลุมถึงการรับขนของทาง
 ทะเลภายในประเทศด้วยหรือไม่และประเด็นที่ว่าสัญญาการรับขนของทางทะเลเริ่มต้นและสิ้นสุดลง
 เมื่อใดแล้ว สิ่งที่จะช่วยให้ทราบถึงลักษณะและขอบเขตของสัญญาการรับขนของทางทะเลตามร่าง
 พระราชบัญญัติที่กำลังพิจารณาอยู่นี้ก็คือการที่ร่างพระราชบัญญัติได้กำหนดไว้ในร่างมาตรา 5 และ
 ร่างมาตรา 6 กล่าวคือ

ในร่างมาตรา 5 มีข้อความว่า

"พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมาดังกล่าว หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมา ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้"

การที่ร่างพระราชบัญญัติได้กำหนดไว้เช่นนี้ทำให้สามารถเข้าใจถึงขอบเขตที่แน่นอนของร่างพระราชบัญญัตินี้ว่ากรณีใดบ้างที่ร่างพระราชบัญญัตินี้จะมีผลบังคับ เนื่องจากในกรณีที่เรือที่ใช้ในการขนส่งของเป็นเรือที่เข้ามาขึ้นโดยปกติชายเรือหรือตัวแทนจะออกใบตราส่งให้สำหรับของที่บรรทุกลงเรือ แม้ว่าของนั้นจะได้บรรทุกลงเรือที่เข้ามาก็ตาม ซึ่งถ้าผู้เช่าเรือบรรทุกของซึ่งเป็นของตนเองกรณีเช่นนี้ใบตราส่งนั้นก็ถือเป็นเพียง "ใบรับ" และ "เอกสารสิทธิ" เท่านั้นไม่ถือเป็นสัญญาชั้นใหม่หรือเปลี่ยนแปลงแก้ไขสัญญาเช่าเรือระหว่างผู้เช่าและผู้ให้เช่าแต่อย่างใดในกรณีนี้จะเห็นได้ว่าใบตราส่งที่ออกให้ผู้เช่านั้นไม่ได้กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาตามสัญญาการขนส่งของทางทะเลแต่อย่างใด ฉะนั้นร่างพระราชบัญญัตินี้จะไม่ใช้บังคับ ในทางตรงข้ามถ้าใบตราส่งได้ออกให้แก่ผู้ส่งของและผู้ส่งของได้สลักหลังโอนให้ผู้เช่าในกรณีเช่นนี้เอกสารใบตราส่งถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญาการขนส่งของทางทะเลที่ผู้เช่าสามารถเรียกให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดแก่ของที่ขนส่งได้ หรือถ้าเอกสารใบตราส่งได้ออกให้แก่ผู้เช่า แล้วผู้เช่าได้สลักหลังโอนให้แก่บุคคลที่สาม ผลของการโอนเช่นนี้เสมือนทำให้เกิดสัญญารับผิดของทางทะเลชั้นใหม่ระหว่างผู้ขนส่งกับบุคคลที่สามด้วย กรณีนี้ร่างพระราชบัญญัตินี้จึงจะมีผลใช้บังคับ

ส่วนในร่างมาตรา 6 นี้มีข้อความว่า

"สัญญารับผิดของที่มีการขนส่งทางทะเลและทางอื่นรวมอยู่ด้วย ให้อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น"

ในการส่งของจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งโดยขนส่งด้วยวิธีต่าง ๆ หลายวิธี เช่น ทางรถยนต์ รถไฟ เครื่องบิน และเรือ นั้น หลักเกณฑ์ที่ใช้อยู่เดิมคือ ถ้ามีการขนส่งทอดได้ก็ให้ใช้กฎหมายการขนส่งของทอดนั้น เช่น การขนส่งทางบกก็ใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก หรือการขนส่งทางอากาศก็ใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ

ต่อมา กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ได้บัญญัติแนวความคิดใหม่ในการจัดระบบการขนส่งขึ้น โดยที่ให้ผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งรับผิดชอบต่อการขนส่งจากที่แห่งหนึ่ง ไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยตลอดทั้งระบบที่เรียกว่า Through Carriage

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากความรับผิดชอบของผู้ขนส่งตามร่างพระราชบัญญัตินี้หมายถึงการที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่ขนส่งจนกว่าจะได้มีการส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง ซึ่งถ้าผู้รับตราส่งมิได้รับของที่ท่าเรือ หากแต่ระบุให้ส่งถึงในฝั่งซึ่งเป็นเหตุให้ต้องมีการขนส่งทอดอื่น ๆ ต่อจากท่าเรือปลายทางด้วยซึ่งการที่จะให้ผู้ขนส่งต้องตามไปรับผิดชอบด้วยทุกทอดเช่นนี้ย่อมเป็นภาระหนักแก่เจ้าของเรือไทยเป็นอย่างมาก และไม่เป็นการสอดคล้องกับนโยบายการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศ ด้วยเหตุนี้จึงต้องกำหนดว่าร่างพระราชบัญญัตินี้จะใช้บังคับเฉพาะกับการขนส่งในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลเท่านั้น

3. การแก้ไขปัญหาว่าจะนำกฎหมายใดมาใช้บังคับกับข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับการรับขนส่งของทางทะเล โดยอาศัยร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ....

ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายในเรื่องการรับขนส่งของทางทะเล ใช้บังคับนั้น แล่นอนที่สุดว่าปัญหาที่ว่า จะนำกฎหมายใดมาใช้บังคับกับข้อเท็จจริงนั้นย่อมเป็นปัญหาที่สำคัญอันดับแรกสำหรับผู้ใช้อกฎหมาย แต่เมื่อใดที่ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ... ดังกล่าวมีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายแล้ว เมื่อนั้นปัญหาในเรื่องการไม่มีกฎหมายบังคับใช้นั้นก็คงเป็นอันยุติลงได้และประเด็นเรื่องการแก้ไข พพ. มาตรา 4 ก็คงจะไม่ใช่ประเด็นที่สำคัญอีกต่อไป

อนึ่ง เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ.... นี้เป็นกฎหมายสารบัญญัติ และเป็นกฎหมายเอกชนที่ว่าด้วยสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบระหว่างคู่สัญญาที่เป็นเอกชนด้วยกัน โดยเน้นเฉพาะคู่สัญญาแห่งสัญญารับขนส่งของทางทะเลอันได้แก่ผู้ขนส่งกับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเท่านั้น ดังนั้นปัญหากฎหมายบางเรื่องอาจไม่อยู่ในข่ายที่ร่างพระราชบัญญัตินี้จะยื่นมือเข้าไปช่วยแก้ไขได้ ซึ่งคงต้องรอให้มีการออกกฎหมายใหม่เฉพาะเรื่องเป็นรายการกันไป เช่น พระราชบัญญัติว่าด้วยการกักเรือ หรือพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล เป็นต้น

นอกจากร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว จะได้รับญัตติให้ผู้ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของเป็นผู้ขนส่งแล้ว ยังได้รับญัตติเพิ่มเติมถึงการที่ผู้ขนส่งที่เข้ารับขนช่วง โดยไม่ได้ เข้าทำสัญญากับผู้ส่งของด้วย โดยเรียกบุคคลดังกล่าวนี้ว่า "ผู้ขนส่งอื่น" และให้รวมถึง "บุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่น ได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้น" ด้วย

ข้อแตกต่างระหว่างคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" กับคำว่า "บุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่น ได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้น" ญัตติเกิดขึ้นว่าคำว่า "บุคคลอื่นใด" นี้จะมีความหมายเพียงใด กล่าวคือ จะต้องเป็นผู้ขนส่งอาชีพหรือไม่ หรือเป็นผู้ที่กระทำการขนส่งชั่วคราวที่มิใช่ผู้ขนส่งอาชีพด้วย ในเรื่องนี้ได้มีความเห็นออกเป็น 2 ความเห็น โดยความเห็นแรกเห็นว่าคำว่า "บุคคลอื่นใด" นี้ ถ้าหากเขาได้รับมอบหมายช่วงต่อจากผู้ขนส่งอื่นให้ทำการขนส่งของต่อไป แม้เพียงครั้งเดียวก็ถือว่าจะต้องมีความรับผิดชอบตามร่างพระราชบัญญัตินี้ด้วย ซึ่งความจริงโดยปกติแล้วแม้บุคคลนี้จะไม่ได้ดำเนินการขนส่งเป็นปกติธุระในฐานะเป็นผู้ขนส่งอาชีพก็ตาม ก็ถือได้ว่าเป็น "บุคคลอื่นใด" ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ สำหรับความเห็นอีกฝ่ายหนึ่งนั้นเห็นว่า "บุคคลอื่นใด" ควรจะมีความหมายเฉพาะผู้ที่กระทำการขนส่งเป็นปกติธุระในฐานะเป็นผู้ขนส่งอาชีพเท่านั้น กล่าวคือจะต้องพิจารณาถึงว่าบุคคลนั้นได้ดำเนินการขนส่งสินค้า เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติหรือไม่ เพราะข้อเท็จจริงอาจเป็นได้ว่า อาจจะมีบุคคลที่ไม่ได้ดำเนินการขนส่งเป็นทางค้าปกติ แต่รับช่วงการขนส่งต่อไป ซึ่งอาจจะเป็นผู้ที่สิ้น และถ้าหากเขาจะเรียกบำเหน็จก็จะได้รับเพียงเล็กน้อย ถ้าหากจะต้องให้บุคคลนี้ในฐานะเป็นผู้ขนส่งอื่นด้วยก็จะเป็นภาระที่หนักเกินไปแก่บุคคลดังกล่าว

ผู้เขียนมีความเห็นว่า คำว่า "บุคคลอื่นใด" นี้มีความหมายที่กว้างซึ่งอาจรวมไปถึงบุคคลอื่นใดก็ตามที่เข้ามาเกี่ยวข้องในระหว่างการขนส่งช่วงใดช่วงหนึ่ง แม้เขาจะไม่ได้เป็นผู้ขนส่งอาชีพเลยก็ตาม แต่จะต้องมีความรับผิดชอบอย่างผู้ขนส่งอาชีพ ซึ่งไม่ตรงตามสถานะหรือหน้าที่ที่แท้จริงของเขา กล่าวคือ เขาอาจจะ ไม่มีเครื่องมือหรืออุปกรณ์การเดินเรือหรือสิ่งที่มีความจำเป็นต่อการขนส่งและการดูแลรักษาสินค้าอย่างผู้ขนส่งอาชีพจะต้องกระทำ เพราะเหตุว่า เขาไม่ต้องการที่จะดำเนินการเป็นผู้ขนส่งอาชีพ แต่เขามามีส่วนร่วมในการขนส่งช่วงหนึ่งนั้นก็อาจเป็นเพราะเพื่อช่วยเหลือผู้ขนส่งอื่นเพื่อให้มีการขนส่งไปยังที่หมายปลายทางได้เท่านั้น ดังนั้นถ้าหากจะให้บุคคลเช่นนี้มีความรับผิดชอบในฐานะเป็นผู้ขนส่งด้วยก็จะเป็นภาระที่หนักเกินไป ผู้เขียนเห็นว่าควรจะให้ความหมายคำว่า "บุคคลอื่นใด" นี้ ให้หมายถึงบุคคลเช่นใดให้แน่ชัดลงไปกว่านี้

และเพื่อมิให้คำนิยามของคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" มีความหมายที่กว้างเกินไปซึ่งอาจจะทำให้คลุมไปถึงกรณีตัวแทนซึ่งในบางครั้งไม่ได้เป็นผู้รับทำการขนส่งช่วงเอง หากแต่เป็นเพียงผู้รับจัดการติดต่อในเรื่องต่าง ๆ เช่น รับจัดหาเสบียง น้ำ เชื้อเพลิง ให้เท่านั้น ซึ่งไม่สมควรจะต้องรับผิดชอบร่วมกับบริษัทเรือหรือผู้ขนส่งด้วย ดังนั้น ในบทนิยามดังกล่าวจึงได้เห็นว่า แต่ทั้งนี้จะไม่รวมถึงตัวแทนของผู้ขนส่งที่ได้รับมอบหมายให้กระทำการแทนในฐานะตัวแทนเรือ ดังจะเห็นได้จากข้อความที่ว่า

"....แต่ทั้งนี้ ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น จีซีการเข้าเมือง จีซีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น"

ที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ต้องกล่าวถึง "ตัวแทน" ไว้ในตอนท้ายของบทนิยามคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" เช่นนี้ ก็เนื่องจากข้อความตอนต้นของบทนิยามนี้อาจทำให้เข้าใจคลาดเคลื่อนไปได้ว่าบุคคลซึ่งกระทำการในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งแต่เพียงอย่างเดียว ทำต้นทางหรือปลายทางจะต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องกล่าวไว้ให้ชัดแจ้งเพราะประเทศไทยยังไม่เคยมีกฎหมายเรื่องนี้มาก่อน สิ่งใดที่อาจเป็นที่สงสัยได้ก็ควรทำให้เกิดความกระจ่างเสียตั้งแต่ต้น ทั้งนี้เพื่อมิให้เกิดปัญหาในการตีความภายหลัง

สำหรับบทนิยามของคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" นี้ได้มาจากคำว่า "actual carrier" ใน กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 1 ข้อ 2 ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่จะคุ้มครองเจ้าของสินค้าโดยให้เจ้าของสินค้าสามารถฟ้องเรียกค่าเสียหายจากบุคคลที่ทำการขนส่งของมันตามความเป็นจริงได้ถึงแม้ว่าบุคคลดังกล่าวจะไม่ได้เป็นผู้ทำสัญญากับผู้ส่งของก็ตาม ฉะนั้นถ้าบุคคลใดได้กระทำการใดซึ่งเข้าข่ายของการเป็น "ผู้ขนส่งอื่น" ตามที่นิยามไว้ บุคคลนั้นก็ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง ถ้าสินค้าสูญหายหรือเสียหาย เจ้าของสินค้าก็สามารถเรียกค่าเสียหายจากบุคคลดังกล่าวได้

อนึ่ง ตัวแทนเรือบางรายอาจกระทำการในฐานะ "ตัวแทน" ของผู้ขนส่งและในฐานะ "ผู้ขนส่งอื่น" ด้วยก็ได้ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ตัวแทนนั้นก็ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้า เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง ส่วนตัวแทนเรือที่กระทำการในฐานะ "ตัวแทน" ของผู้ขนส่งแต่เพียงอย่างเดียวก็ไม่ต้องรับผิดชอบใน เรื่องสินค้าสูญหายหรือเสียหายต่อเจ้าของสินค้า ทั้งนี้ตามหลักทั่วไปของกฎหมายในเรื่องตัวแทนทั้ง กฎหมายไทยและกฎหมายต่างประเทศ

มีข้อสังเกตว่าร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะไม่แต่ต้องหลักกฎหมายในเรื่องตัวแทนแต่ ประการใดไม่ว่าในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตัวแทน ถึงอย่างไรก็ยังคงต้องเป็นไป ตามหลักเดิมในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อยู่ดี

ยังมีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่าในปัจจุบันซึ่งร่างพระราชบัญญัตินี้ยังไม่มียกบังคับ เจ้าของสินค้าก็สามารถฟ้องเรียกค่าเสียหายจากตัวแทนเรือได้โดยการที่ศาลตัดสินให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดชอบต่อ เจ้าของสินค้าเนื่องจากตัวแทนนั้นมิได้กระทำการในฐานะ "ตัวแทน" ของผู้ขนส่งแต่เพียงอย่างเดียว แต่ยังสามารถกระทำการในฐานะ "ผู้ขนส่ง" ด้วย ศาลจึงตัดสินให้รับผิดชอบในฐานะ "ผู้ขนส่งร่วม" ตาม พ.พ. ด้วย ซึ่งเมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้ออกใช้เป็นกฎหมายแล้ว ก็ไม่ต้องเกรงว่าตัวแทนที่เคยรับ รับผิดชอบไม่ต้องรับผิดชอบอีกต่อไป ตัวแทนเรือที่เคยรับผิดชอบตามแนวคำพิพากษาของศาลในปัจจุบันก็ยังคง ต้องรับผิดชอบอยู่อย่างเดิม ไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลงเพราะคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ก็คือคำว่า "ผู้ขนส่งร่วมกัน" ตาม พ.พ. นั่นเองไม่มีอะไรแตกต่างกัน ข้อสำคัญอยู่ที่ว่าพฤติการณ์ แห่งการกระทำของตัวแทนในกรณีนั้น ๆ นั้นเองว่าได้กระทำการที่เป็นการ "ขนส่ง" นอกเหนือไป จากการกระทำในฐานะ "ตัวแทน" ของผู้ขนส่งด้วยหรือไม่

จะเห็นได้ว่าในร่างเดิมนั้น ผู้ยกร่างมิได้ใช้บทนิยามของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ในทำนอง เดียวกับกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก หากแต่ได้ใช้บทนิยามทำนองเดียวกับกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 1(1) โดยใช้ข้อความว่า "ผู้ขนส่ง คือ บุคคลผู้รับขนส่งของเพื่อำาเห็จเป็นทางค้าปกติของตนและให้ หมายความรวมถึงเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือหรือผู้ซึ่งทำสัญญาขนส่งทางทะเลกับผู้ส่งของ" ซึ่งถ้า ใช้บทนิยามตาม กฎแห่งกรุงเฮก ดังกล่าว อาจทำให้เป็นที่สงสัยได้ว่า ยังมีบุคคลอื่นใดที่อาจต้อง รับผิดชอบในฐานะ "ผู้ขนส่ง" ได้อีกบ้างหรือไม่นอกเหนือไปจากเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ และ ใครเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งถ้าเรือที่บรรทุกของเป็นเรือเช่า เพราะในทางปฏิบัติบางครั้งผู้ เช่าเรือจะเป็นผู้ออกบิลออฟเลตติง แต่ในบิลออฟเลตติงนั้นจะมีข้อกำหนดที่เรียกว่า Demise Clause ซึ่งจะมีผลทำให้ผู้เช่าเรือรับผิดชอบต่อความรับผิดโดยอ้างว่าตนไม่ได้เป็นผู้ขนส่ง ผู้เช่าเรือจึงกลายเป็น

เพียงตัวแทนเรือ ส่วนเจ้าของเรือก็กลายเป็นผู้ทำสัญญากับผู้ส่งของ เรื่องนี้จึงมีผู้เกี่ยวข้องเป็น 2 คน คือ ผู้เช่าเรือกับเจ้าของเรือ ดังนั้น เพื่อป้องกันผลประโยชน์ของฝ่ายเจ้าของสินค้าไม่ให้ฟ้องผิดตัวซึ่งอาจเป็นเหตุให้ล่วงพ้นกำหนดอายุความได้ จึงควรกำหนดไว้ให้เป็นที่ยอมรับในบทนิยามแต่แรกเลยว่า ใครก็ตามที่ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับ "ผู้ส่งของ" ต้องรับผิดชอบในฐานะ "ผู้ขนส่ง" เสมอ ซึ่งเป็นบทนิยามกว้าง ๆ ที่เป็นไปในแนวเดียวกับกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก และมีลักษณะทำนองเดียวกับบทนิยามใน ป.พ. ทั้งนี้ เพื่อให้เป็นที่ลี้ภัยสงสัยว่า "ผู้ขนส่ง" นั้นไม่จำเป็นจะต้องเป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเท่านั้น แต่อาจเป็นใครก็ได้ที่ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของด้วยเหตุนี้ ในที่สุดที่ประชุมคณะกรรมการเฉพาะเรื่องเพื่อพิจารณาข่างกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและการส่งเสริมการพาณิชย์ จึงได้เลือกที่จะให้นิยามคำว่า "ผู้ขนส่ง" ตามแนวทางที่บัญญัติไว้ตาม กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 1 ข้อ 1 และ ข้อ 2 โดยกำหนดแยกไว้ทั้งกรณี "ผู้ขนส่ง" และ "ผู้ขนส่งอื่น"

ต่อกรณีตามปัญหาที่เกิดขึ้นใน บทที่ 3 ที่ว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งหรือไม่นั้น หากร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายเมื่อไร ปัญหาที่ว่าใครบ้างที่จะต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งก็คงจะชัดเจนยิ่งขึ้น และศาลซึ่งเป็นผู้ใช้กฎหมายดังกล่าวก็คงจะไม่ตีความให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งเสมอไป หากข้อเท็จจริงมิได้ปรากฏเช่นนั้น อย่างไรก็ตามสำหรับกรณีเรื่องตัวแทนเรือนี้ได้เคยมีผู้เรียกร้องให้ร่างพระราชบัญญัตินี้ให้คำวิเคราะห้ศัพท์คำว่า "ตัวแทนเรือ" ไว้ให้แน่ชัดด้วย เพราะอาจมีข้อสงสัยขึ้นมาได้เกี่ยวกับขอบอำนาจของตัวแทนเรือว่ามีแค่ไหนอย่างไร ในตอนแรกบางท่านก็มีความเห็นว่าควรปล่อยไว้ให้เป็นที่ยอมรับกันโดยอาศัยจารีตประเพณี จะเหมาะสมกว่า แต่ต่อมาก็เห็นว่าถ้าขึ้นปล่อยให้เป็น เรื่องของจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นแล้วอาจมีปัญหาในแง่ที่ว่า จารีตประเพณีของแต่ละท้องถิ่นอาจแตกต่างกัน ซึ่งเมื่อเกิดเป็นปัญหาขึ้นสู่ศาลศาลอาจวินิจฉัยให้เป็นผู้ขนส่งด้วยเหมือนเช่นที่แล้วมาก็ได้ ดังนั้นจึงอาจจะต้องมีบทนิยามที่แน่นอนขึ้นไว้ แต่ในที่สุดที่ประชุมฯ ก็มีมติให้คำนิยามคำว่า "ตัวแทนเรือ" ไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้แต่อย่างใด ด้วยเหตุผลที่ว่าร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.... นี้ เป็นร่างพระราชบัญญัติที่มีวัตถุประสงค์ที่จะวางหลักเกณฑ์อันเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ระหว่างคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลอันได้แก่ สิทธิหน้าที่ระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งเป็นสิ่งสำคัญ ส่วนความรับผิดชอบของบุคคลที่มีใช้คู่สัญญาแห่งสัญญารับขนของทางทะเลโดยตรง เช่น ตัวแทนเรือก็ดี ผู้ขนถ่ายสินค้าก็ดี หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็ดี สิทธิหน้าที่ตลอดจนความรับผิดชอบของบุคคลเหล่านี้จะต้องแยกไปบัญญัติไว้ในกฎหมายแต่ละฉบับแต่ละเรื่องเป็นรายกรณีไป ดังนั้น จึงเป็นไปได้ที่ร่างพระราชบัญญัตินี้จะครอบคลุมไปถึงความรับผิดชอบของบุคคลเหล่านี้ด้วย สิ่งที่จะทำได้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ก็มีเพียงให้คำนิยามของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ไว้ให้ชัดแจ้งโดยไม่ทำให้เกิดความไขว้เขวว่าตัวแทนเรือ ผู้ขนถ่ายสินค้า

หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีฐานะเป็นผู้ขนส่งสินค้าไปด้วยก็เพียงพอแล้ว ส่วนการที่บุคคลแต่ละประเภทจะมีฐานะทางกฎหมายอย่างไรและมีความรับผิดชอบอย่างไรกันบ้างนั้นเป็นหน้าที่ของ กฎหมายใหม่ในแต่ละเรื่อง เช่น ถ้าเป็นกรณีของตัวแทนเรือ ก็อาจยกเว้นเป็นพระราชบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของตัวแทนเรือขึ้นไว้โดยตรงเลย เป็นต้น

4.2 ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำว่า "ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด" นี้เป็นคำที่ใช้เรียกกันใน บพพ. แต่คำที่ใช้เรียกในร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ... นี้ ใช้คำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" โดยได้กำหนดไว้ถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นในหมวด 4 ซึ่งว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในร่างมาตรา 43 ร่างมาตรา 44 และร่างมาตรา 45

ร่างมาตรา 43 มีข้อความว่า

"แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งก้ำแห่งของเดิมและจะต้องรับผิดชอบเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนด้วย"

ร่างมาตรา 44 มีข้อความว่า

"ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่น เฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย"

ร่างมาตรา 45 มีข้อความว่า

"เมื่อมีการที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดชอบในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน"

หลักการในร่างมาตรา 43 นั้น มีที่มาจาก ปพพ. มาตรา 617 ซึ่งบัญญัติว่า "ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชั่งช้ำ อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้น ไปอีกทอดหนึ่ง" และมีที่มาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 10 ข้อ 1 ซึ่งมีข้อความสำคัญว่า "...the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier...."

วัตถุประสงค์ของร่างมาตรา 43 นี้ เพื่อเป็นการยืนยันถึงความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่ได้ทำการขนส่งของที่รับขนด้วยตนเองเพราะถึงอย่างไรผู้ขนส่งก็เป็นผู้ทำสัญญารับขนกับผู้ส่งของ แต่วัตถุประสงค์ของกฎที่ 10 ข้อ 1 แห่ง กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก นั้นต้องการจะลดข้อเสียเปรียบของเจ้าของสินค้าในกรณีที่สินค้าของตนได้ขนส่งโดยเรือเข้าเมื่อสินค้าสูญหายและเจ้าของสินค้าได้ไปฟ้องผู้เช่าเรือให้รับผิดชอบ ผู้เช่าเรือก็บิดความรับผิดชอบโดยอ้างว่าตนไม่ได้เป็นผู้ขนส่งเนื่องจากมีข้อกำหนดที่เรียกว่า Demise Clause ไว้ในบิลออฟเลดิง ครั้นเจ้าของสินค้าจะไปฟ้องเจ้าของเรือก็ปรากฏว่าคดีหมดอายุความเสียแล้ว คณะผู้ร่าง กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก จึงได้วางหลักการขึ้นใหม่ว่าในกรณีเช่นนี้ทั้งบุคคลที่เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของซึ่งเรียกว่า "ผู้ขนส่ง" และบุคคลอื่นซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของแต่เป็นผู้ทำการขนส่งของนั้นจริงซึ่งเรียกว่า "actual carrier" ต่างต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งด้วยกันทั้งคู่ ส่วนความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นจะมีแค่ไหนเพียงใดนั้นต้องพิจารณาในร่างมาตรา 44 ต่อไป

ร่างมาตรา 44 มีที่มาจาก ปพพ. มาตรา 618 ซึ่งบัญญัติว่า "ถ้าของนั้นได้ขนส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บอบสลายหรือส่งชั่งช้ำ" และมีที่มาจากกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 10 ข้อ 2 ซึ่งมีข้อความว่า "2. All the provisions of this Convention governing the responsibility of the carrier also apply to the responsibility of the actual carrier for the carriage performed by him."

วัตถุประสงค์ของร่างมาตรา 44 คือ เพื่อให้ "ผู้ขนส่งอื่น" ซึ่งไม่ได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนส่งของทางทะเลต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งด้วย แต่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งอื่นนั้นแคบกว่า ปพพ. มาตรา 618 กล่าวคือ รับผิดชอบเฉพาะการขนส่งในส่วนของตนเท่านั้น ไม่ต้องรับผิดชอบร่วมในการขนส่งส่วนอื่น ๆ ที่ตนไม่ได้ทำการขนส่งด้วย

มีข้อสังเกตว่าบทบัญญัติใน ปพพ. มาตรา 618 นั้นเป็นข้อยกเว้นของหลักกฎหมายที่ว่าสัญญามีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญา (Privity of Contract) และตามหลักใน ปพพ. มาตรา 374 เรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกซึ่งก็เป็นข้อยกเว้นของหลัก Privity of Contract นั้น คู่สัญญาสามารถทำสัญญาดังกล่าวเพื่อให้ประโยชน์แก่บุคคลภายนอกได้ แต่จะทำสัญญาให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกไม่ได้ ซึ่งในจุดนี้มีข้อถกเถียงกันว่ากรณีที่บทบัญญัติในมาตรา 618 กำหนดให้ผู้ขนส่งรายหลังต้องรับผิดชอบตามข้อสัญญาที่ผู้ขนส่งคนแรกได้ทำไว้กับผู้ส่งสินค้า นั้น ดูเหมือนว่าบทบัญญัติในมาตรา 618 จะเป็นบทบัญญัติที่ยอมให้ผู้ขนส่งคนแรกทำสัญญาที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งคนหลัง ๆ ได้ ซึ่งในเรื่องนี้เป็นเรื่องยากที่จะสามารถหยั่งรู้อิงเจตนารมณ์ที่แท้จริงของผู้ร่างกฎหมายมาตรา 618 ได้ ทั้งนี้เพราะมาตรา 618 นั้นมีที่มาจากกฎหมายของหลายประเทศ ซึ่งได้แก่ German Commercial Code มาตรา 441, 443, 432 และ 469 Swiss Civil Code มาตรา 459 และ Japanese Commercial Code มาตรา 339 ประกอบกับวิธีการยกร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของเราในขณะนั้นใช้วิธีจ้างชาวต่างประเทศเข้ามาทำการยกร่าง อีกทั้งระบบการจดทะเบียนกิจการพาณิชย์ในสมัยนั้นก็ยังไม่เป็นระบบเหมือนในสมัยนี้ จึงไม่มีหลักฐานที่พอจะศึกษาได้แต่อย่างใด

อย่างไรก็ตามก็มีบางท่านได้ให้ความเห็นว่าเจตนารมณ์ของผู้ร่างมาตรา 618 นี้่าจะมีเจตนาแต่เพียงต้องการคุ้มครองผู้ส่งของในการถือการขนส่งทางบกและทางน้ำภายในประเทศไทยเท่านั้นและคงไม่ได้มีเจตนาจะให้มาตรานี้ใช้บังคับกับการขนส่งนอกราชอาณาจักรไทยด้วยแต่อย่างใด (สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์ 2532 : 16)

ส่วนร่างมาตรา 45 นั้นมีที่มาจากกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 10 ข้อ 4 โดยเฉพาะในถ้อยคำที่ว่า "...their liability is joint and several" และกฎที่ 10 ข้อ 6 ที่ว่า "...right of recourse as between the carrier and the actual carrier..." และมีที่มาจาก ปพพ. ลักษณะหนึ่ง หมวด 3 ซึ่งว่าด้วยลูกหนี้และเจ้าหนี้หลายคน

โดยเฉพาะคำว่า "ลูกหนี้ร่วมกัน" จาก มาตรา 291 ซึ่งน่าจะเทียบได้กับข้อความใน กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ที่ว่า "their liability is joint and several" เพราะเป็นกรณีที่เจ้าหนี้อาจฟ้องบังคับชำระหนี้ที่ค้างชำระแก่ตนโดยสิ้นเชิงเอาจากลูกหนี้คนใดคนหนึ่งเพียงคนเดียว หรือจะฟ้องลูกหนี้ทั้งหมดรวมกันก็ได้แล้วแต่จะเลือก

มีข้อสังเกตว่าเมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้ออกใช้เป็นกฎหมายแล้ว แนวคำนิยามสาขาฎีกาในเรื่องนี้คงจะเปลี่ยนแปลงไปจากที่ผ่านมาก็ให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดในแต่ละทอดรับผิดชอบร่วมกันอย่างลูกหนี้ร่วม โดยไม่คำนึงว่าความสูญหายจะเกิดขึ้นในช่วงใด มาเป็นผู้ขนส่งทอดแต่ละรายคงต้องรับผิดชอบเฉพาะการขนส่งในช่วงของตนเท่านั้น ไม่ต้องรับผิดชอบร่วมกับผู้ขนส่งคนอื่นสำหรับการขนส่งในช่วงที่ตนไม่ได้ทำการขนส่งด้วย โดยที่ผู้ขนส่งคนอื่นนั้น ไม่ได้มีนิติสัมพันธ์อย่างหนึ่งอย่างใดกับตน

4.3 ข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

4.3.1 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ... ได้กำหนดถึงเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ในหมวด 5 ตั้งแต่ร่างมาตรา 51 ถึง ร่างมาตรา 57 ดังรายละเอียดที่จะพิจารณาต่อไปตามลำดับ ดังนี้

ร่างมาตรา 51 กำหนดว่า

ศูนย์วิทยุแพทยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

"ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดขึ้นจากการไม่เป็นไปตาม มาตรา 8 วรรคหนึ่ง * ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ตาม มาตรา 8 วรรคสอง ** หรือมาตรา 9 *** แล้ว"

ร่างมาตรา 51 นี้มีที่มาจาก กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 1 ส่วนร่างมาตรา 8 ก็ได้หลักการมาจาก กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 3 ข้อ 1 ซึ่งได้กำหนดข้อความสำคัญไว้ว่า "exercise due diligence to (a) Make the ship seaworthy (b) Properly man, etc; (c) Make the holds, etc; fit and safe for their reception, carriage, and preservation"

* ร่าง มาตรา 8 วรรคหนึ่ง มีข้อความว่า

"ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

(1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
(2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น"

** ร่างมาตรา 8 วรรคสอง มีข้อความว่า

"ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการที่ปวงเท่าที่เป็นธรรมดา และสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล"

*** ร่างมาตรา 9 มีข้อความว่า

"ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตาม มาตรา 8 เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น"

ดังนั้นร่าง มาตรา 51 นี้จึงเป็นบทบัญญัติที่กำหนดผลของการที่ผู้ขนส่งปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตนในเรื่องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย* (seaworthiness of the ship) ตามที่ได้กำหนดไว้ในร่างมาตรา 8 ว่า ถ้าได้กระทำการที่พึงปรารถนาที่ผู้ขนส่งซึ่งใช้ความระมัดระวังตามสมควรจะพึงกระทำ** (exercise due diligence) ตามร่างมาตรา 8 แล้ว ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบ ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ขนส่งมีการจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าเป็นเช่นนั้นเสียก่อน จึงจะยอมให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ แต่ถ้าหากพิสูจน์ไม่ได้ก็ต้องรับผิดชอบ

ร่างมาตรา 52 กำหนดว่า

"ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้านั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้
- (3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ
- (4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือการก่อความวุ่นวายในบ้านเมือง
- (5) การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐ หรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง

* เฉพาะในบทที่ 6 นี้จะเรียก "สภาพสมควรเดินทะเลได้" ว่า "สภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย" เพื่อให้เป็นไปตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ....

** เฉพาะในบทที่ 6 นี้จะเรียก "ใช้ความอดุสาหะตามสมควร" ว่า "ใช้ความระมัดระวังตามสมควรจะพึงกระทำ" เพื่อให้เป็นไปตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ....

- (6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ
- (7) การนัดหยุดงาน การปิดงานด้าง การผลงาน หรือ การจงใจทำงานล่าช้าที่ท่าเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็น อุปสรรคแก่การบรรทุก หรือขนถ่ายของ หรือเป็นอุปสรรคแก่ การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น
- (8) การกระทำของโจรสลัด
- (9) ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัด ไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อ ไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ
- (10) สภาพแห่งของนั้นเอง
- (11) ความชำรุดบกพร่องของ เรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็น หรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือ ท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบ อาชีพตรวจเรือ
- (12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องใน การปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง
- (13) เหตุอื่นใดที่มีไขความผิดหรือประมาท เลินเล่อหรืออยู่ในความ รู้เห็นของผู้ขนส่ง และมีไขความผิดหรือประมาท เลินเล่อของ ตัวแพทหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง"

ในร่างมาตรา 52 วรรคแรกนี้เป็นภาระเน้นให้เห็นชัดเจนว่า ผู้ขนส่งจะต้อง พิสูจน์ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า กับเหตุที่เป็นข้อยก เว้นความรับผิดตั้งแต่ (1) - (13) ตามที่ตนได้ยกขึ้นอ้างด้วย ผลที่ตามมาคือภาระการพิสูจน์ ในเรื่องนี้จะตกอยู่กับผู้ขนส่ง

สำหรับในเรื่องภาระการพิสูจน์นี้ มีหลักทั่วไปอยู่ว่าผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นต้อง พิสูจน์ ตั้งนั้น ถ้าเมื่อใดที่ต้องการจะให้ภาระการพิสูจน์ตกเป็นของผู้ใด โดยเฉพาะควรจะต้อง กำหนดลงไปให้ชัดแจ้งในกฎหมายเฉพาะเรื่องนั้น ๆ มิฉะนั้นศาลจะปรับใช้กับหลักทั่วไป ดังกล่าว

ในเรื่องภาระการพิสูจน์ มีหลักทั่วไปอยู่ว่าผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นต้องพิสูจน์ กล่าวคือ ถ้าเจ้าของสินค้าอ้างว่าสินค้าสูญหาย เสียหาย เจ้าของสินค้าต้องพิสูจน์ว่าสินค้ามีความสูญหาย เสียหายเกิดขึ้น เป็นต้น สำหรับความสูญหายเสียหายของสินค้าที่ขนส่งทางทะเลนั้น ในกฎแห่งกรุงเฮก ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้หลายประการและกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้หลายประการเช่นกัน ดังนั้นภาระการพิสูจน์จะตกอยู่กับฝ่ายใดตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกนั้น ในเบื้องต้นเมื่อปรากฏว่าสินค้าสูญหายหรือเสียหายที่ปลายทาง เจ้าของสินค้าจะต้องมีการะในการพิสูจน์ว่าสินค้านั้นสูญหายหรือเสียหาย โดยแสดงว่าในขณะที่ส่งมอบสินค้าให้กับผู้ขนส่งที่ต้นทางนั้น สินค้าอยู่ในสภาพที่ดี (good order) โดยอ้างถึงใบตราส่งปราศจากเงื่อนไข (Clean Bill of Lading) เมื่อสินค้ามาถึงปลายทางสินค้าสูญหายหรือเสียหาย (bad order) โดยอ้างถึงหลักฐานการสำรวจสินค้าต่าง ๆ เมื่อพิสูจน์ได้ดังนั้น ภาระการพิสูจน์จะเปลี่ยนมายังผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ถึงสาเหตุของความเสียหาย และพิสูจน์ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นแม้เกิดขึ้นก็เข้าข้อยกเว้น ในกฎที่ 4 ข้อ 1 และ ข้อ 2 ซึ่งถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ดังนั้นแล้วผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิด สำหรับในกรณีกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กันนั้น เจ้าของสินค้าจะต้องพิสูจน์ว่าสินค้าสูญหายหรือเสียหาย และความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดขึ้นในขณะที่สินค้านั้นอยู่ในความครอบครองของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ว่าแม้ความเสียหายจะเกิดขึ้น แต่ตนก็ได้ใช้มาตรการที่พึงปรารถนาที่จะกระทำแล้ว*

* กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กัน กฎที่ 5 ข้อ 1 บัญญัติว่า

"The carrier is liable for loss resulting from loss of or damage to the goods as well as from delay in delivery, if the occurrence which caused the loss, damage, or delay took place while the goods were in his charge as defined in Article 4, unless the carrier proves that he, his servants or agents, took all measures that could reasonably be required to avoid the occurrence and its consequences."

อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่า แม้การนำสืบพยานตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์ก จะมีความสะดวกกว่ากฎหมายแห่งกรุงเฮก ในประเด็นที่ได้พิจารณาดังกล่าวแล้วก็ตาม แต่ถ้าพิจารณาตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กที่ได้กำหนดไว้ในกฎที่ 5 นั้น จะเห็นว่า มีลักษณะเป็นการสร้างภาระที่ลำบากให้แก่ผู้ขนส่งไม่เหมือนกับภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่งตามกฎหมายแห่งกรุงเฮกที่เพียงแต่พิสูจน์ให้เข้าช้อยก วันก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

นอกจากนั้น ถ้าพิจารณาในแง่มุมอื่นบ้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องดุลยพินิจของศาลในการที่จะตัดสินคดีในส่วนที่เกี่ยวกับช้อยก วันความรับผิดชอบของผู้ขนส่งนั้น จะเห็นได้ว่าการที่กฎหมายแห่งกรุงเฮกระบุไว้ถึงช้อยก วัน 17 ข้อนั้น ช้อยก วันความรับผิดชอบดังกล่าวมีลักษณะเป็นรูปธรรม และช้อยก วันบางข้อก็ยกตัวอย่างไว้ชัดเจน ซึ่งมีข้อดีในแง่ที่เป็นเครื่องช่วยในการตัดสินใจของศาล และยังสามารถช่วยทำให้แนวทางของคำพิพากษาแต่ละคดี ในเรื่องทำนองเดียวกันไม่ต่างกันมากเกินไป ในขณะที่ช้อยก วันความรับผิดชอบตามกฎหมายแห่งเมืองแฮมเบอร์กนั้นมีลักษณะเป็นนามธรรมมาก ดังจะเห็นได้จากคำว่า "การใช้มาตรการที่พึงปรารถนาที่จะกระทำ (took all measures that could reasonably be required)" ซึ่งเป็นคำที่กว้างและศาลยังมีหน้าที่ต้องตีความอีกว่า อย่างไรเป็นมาตรการดังกล่าวซึ่งบางศาลอาจตีความกว้างบางศาลอาจตีความแคบต่างกันไปหลายแนว

ในการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ผู้ร่างได้ใช้วิธีการประนีประนอม ระหว่างกฎหมายแห่งกรุงเฮก ซึ่งปกป้องเจ้าของเรือกับ กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ซึ่งปกป้องเจ้าของสินค้าทั้งนี้ โดยพิจารณาถึงประโยชน์ของเรือไทยเป็นหลัก โดยซึ่งน้ำหนักระหว่างเจ้าของเรือ และเจ้าของสินค้า เพื่อให้มีฝ่ายที่เสียประโยชน์น้อยที่สุด ดังนั้นจึงเกิดปัญหาในชั้นนี้ว่า ในเรื่องนี้ควรปล่อยไว้ให้ผู้ซึ่งกฎหมายนำหลักทั่วไปที่ว่าผู้ใดกล่าวอ้างผู้ขนส่งต้องพิสูจน์มาปรับใช้หรือควรจะระบุนิติการพิสูจน์ให้ชัดเจนลงไปว่าเป็นของผู้ขนส่ง โดยอยู่บนพื้นฐานที่ว่าสินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งตลอดมาเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้า ผู้ขนส่งก็จะต้องมีภาระการพิสูจน์ ซึ่งในที่สุดผู้ร่างกฎหมายก็เห็นพ้องกันว่าควรจะระบุนิติการไปให้ชัดเจนเลย เพราะกฎหมายนี้เป็นกฎหมายพิเศษซึ่งประเทศไทยยังไม่เคยมีมาก่อน

ด้วยเหตุดังกล่าวมานี้ ในร่างมาตรา 52 จึงได้กำหนดภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่งให้สิ้นสงสัยไปเลยว่าเป็นภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่ง และยังเป็น การป้องกันมิให้ภาระการพิสูจน์ตกมาอยู่แก่ฝ่ายผู้ส่งสินค้าหรือเจ้าของสินค้าด้วย ดังนั้นตามร่างมาตรา 52 นี้ ผู้ขนส่งจึงต้องพิสูจน์ว่า:

1. มีเหตุใดเหตุหนึ่งใน 13 เหตุซึ่งเป็นข้อยกเว้นตามร่างมาตรา 52 เกิดขึ้น
2. ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเป็นผลมาจากหรือเกิดขึ้นจากเหตุใดเหตุหนึ่งใน 13 เหตุที่กำหนดไว้

ในทางกลับกันฝ่ายเจ้าของสินค้าก็ยังสามารถพิสูจน์หักล้างข้อกล่าวอ้างของผู้ขนส่งดังกล่าวได้ โดยการพิสูจน์ว่าแม้ว่าจะมีเหตุตามข้อยกเว้นเกิดขึ้นก็จริงแต่เหตุที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้เป็นเหตุที่ทำให้สินค้าเสียหาย แต่ความจริงแล้วสินค้าเสียหายโดยเกิดจากเหตุอื่น เช่นว่า แม้จะมีพายุเกิดขึ้นก็ตามแต่สินค้าก็ไม่ได้เสียหายเพราะพายุนั้น สินค้าเสียหายเนื่องจากการดูแลรักษาไม่ดีต่างหาก ดังนี้ เป็นต้น

จากร่างมาตรา 52 ดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าในที่สุดผู้ร่างกฎหมายยึดแนวทางตามกฎแห่งกรุงเฮกเป็นหลัก มิได้ยึดแนวทางตามกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กแต่อย่างใด ซึ่งผู้เขียนเห็นด้วย ทั้งนี้เพราะทั้งกฎแห่งกรุงเฮกและกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กนั้น ต่างก็มีข้อดีข้อเสียด้วยกันทั้งคู่ ข้อดีของกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กก็คือไม่มีความยุ่งยากในการสืบพยาน แต่ก็มีข้อเสียคือสร้างภาระที่หนักเกินไปให้แก่ผู้ขนส่งและบทบัญญัติในเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดก็มีลักษณะนามธรรมมากเกินไป ส่วนข้อดีของกฎแห่งกรุงเฮกก็คือไม่สร้างภาระแก่ผู้ขนส่งหนักเท่ากับกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก และข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งมีลักษณะที่เป็นรูปธรรม แต่ก็มีข้อเสียคือมีความยุ่งยากในการสืบพยาน

เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่อยู่ระหว่างการพัฒนาาระบบกฎหมายพาณิชย์นาวี ดังนั้นในสภาพการณ์เช่นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าการร่างกฎหมายตามแนวทางของกฎแห่งกรุงเฮกดังกล่าวเป็นการเหมาะสมกับสภาพการณ์ของประเทศในขณะนั้นแล้ว ทั้งนี้เพราะในขณะที่เรากำลังต้องการส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศให้ประเทศพึ่งตนเองได้โดยการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยให้มั่นคงต่อไปนั้น ลักษณะของกฎหมายในส่วนแบ่งไม่ควรมีข้อสันนิษฐานของกฎหมายที่มีลักษณะเป็นการสร้างภาระที่หนักให้แก่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมากเกินไป ไม่ว่าฝ่ายนั้นจะเป็นฝ่ายเจ้าของสินค้าหรือฝ่ายผู้ขนส่งก็ตาม

สำหรับข้อยกเว้นความรับผิดทั้ง 13 ข้อ ในร่างมาตรา 52 นี้มีที่มาจากกฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 ซึ่งกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเอาไว้รวม 17 ข้อด้วย

กันโดยผู้ร่างกฎหมายฉบับนี้ได้นำเอกสารซึ่งสรุปข้อเสนอแนะของ UNCTAD's Committee on Shipping เรื่องข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตาม กฎแห่งกรุงเฮกมาใช้ประกอบการพิจารณา ร่างมาตรานี้ด้วย

ในการพิจารณาร่างมาตรานี้ในเบื้องต้นได้มีการนำข้อยกเว้นใน กฎแห่งกรุงเฮก ทั้งหมดมาจัดเรียงตามลักษณะที่ใกล้เคียงกันเป็นกลุ่ม รวม 6 กลุ่ม เสร็จแล้วก็แยกพิจารณาเป็นรายการทีละไปว่าจะยอมรับข้อใด ไม่ยอมรับข้อใด และเมื่อรับเข้ามาไว้ในร่างกฎหมายนี้แล้วจะนำมาเขียนในลักษณะใดตามลำดับก่อนหลังอย่างไรและด้วยถ้อยคำอย่างไร ดังนั้นผลที่ออกมาจึงไม่เหมือนกับข้อยกเว้นตาม กฎแห่งกรุงเฮก ไปเสียทั้งหมด ดังจะเห็นได้จากข้อความในร่างมาตรา 52 (1) ถึง (13) เปรียบเทียบกับข้อความใน กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 (a) ถึง (q) ตามตารางเปรียบเทียบต่อไปนี้

ถ้อยคำใน กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2	ข้อความที่ใช้ในร่างพระราชบัญญัติฯ
<p>Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from :</p>	<p><u>มาตรา 52</u> ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชั่งช้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก</p>
<p>(a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship. (การกระทำ การประมาทเลินเล่อ หรือการละเว้นปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือ คนนำร่อง หรือคนประจำเรือของผู้ขนส่งที่เกี่ยวกับการเดินเรือหรือการดำเนินการเกี่ยวกับเรือ)</p>	<p><u>มาตรา 52 (12)</u> ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง</p>

ถ้อยคำใน กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2	ข้อความที่ใช้ในร่างพระราชบัญญัติฯ
<p>(b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier (ไฟไหม้ เว้นแต่เกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งได้มีส่วนรู้เห็นเอง)</p>	<p><u>มาตรา 53</u> ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าอันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง</p>
<p>(c) Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters (ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่อาจจะเดินเรือได้)</p>	<p><u>มาตรา 52 (2)</u> ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน่านน้ำที่ใช้เดินเรือได้</p>
<p>(d) Act of God (เหตุสุดวิสัย)</p>	<p><u>มาตรา 52 (1)</u> เหตุสุดวิสัย</p>
<p>(e) Act of war (การสงคราม)</p>	<p><u>มาตรา 52 (3)</u> การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ</p>
<p>(f) Act of public enemies</p>	<p>ไม่ปรากฏในร่างพระราชบัญญัตินี้</p>

ถ้อยคำใน กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2	ข้อความที่ใช้ในร่างพระราชบัญญัติฯ
<p>(g) Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process (การจับกุมหรือหน่วงเหนี่ยวโดยประมุขของประเทศ ผู้ปกครองประเทศ ประชาชนหรือการกักโดยผลทางกฎหมาย)</p>	<p><u>มาตรา 52 (5)</u> การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือการแทรกแซงด้วยประการใด ๆ ซึ่งกระทำต่อเรือโดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นเหตุมาจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง</p>
<p>(h) Quarantine restrictions (การกักเรือเพื่อป้องกันโรคติดต่อ)</p>	<p><u>มาตรา 52 (6)</u> การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ</p>
<p>(i) Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative (การกระทำหรือการละเว้นกระทำของผู้ส่งของหรือเจ้าของสินค้า หรือตัวแทนของบุคคลเช่นว่านั้น)</p>	<p><u>มาตรา 52 (9)</u> ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อหรือรวมมัด ไม้มัดมัดแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อ ไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ</p>
<p>(j) Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general (การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผละงานหรือเหตุยุ่งยากเกี่ยวกับแรงงานไม่ว่าเหตุใดไม่ว่าจะเกิดขึ้นเป็นการทั่วไปหรือบางส่วน)</p>	<p><u>มาตรา 52 (7)</u> การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผละงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ทำเรือซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่า เรือนั้น</p>

ถ้อยคำใน กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2	ข้อความที่ใช้ในร่างพระราชบัญญัติฯ
(k) Riots and civil commotions (การจลาจลและการก่อกองรุมววย ในบ้านเมือง)	<u>มาตรา 52 (4)</u> สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อกอง การร้าย หรือการก่อกองรุมววยในบ้านเมือง
(l) Saving or attempting to save life or property at sea. (การช่วยเหลือกู้ภัยหรือการพยายาม ช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตหรือทรัพย์สินในทะเล)	<u>มาตรา 55</u> ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสีย หาย หรือส่งมอบชกช้ำถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกช้ำนั้น เป็นผลมาจากการ ใช้มาตรการกั้งปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วย ทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตาม ส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปถ้ามี
(m) Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods. (การสูญเสียขนาดหรือน้ำหนักหรือความ เสียหายประการอื่นซึ่งเกิดขึ้นจากความชำรุดบก พร่องที่แฝงอยู่ภายใน หรือจากคุณภาพหรือความ ไม่ได้แห่งของมันเอง)	<u>มาตรา 52 (10)</u> สภาพแห่งของมันเอง
(n) Insufficiency of packing (การบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรงเพียงพอ)	อยู่ในมาตรา 52 (9) แล้ว

<p>ถ้อยคำใน กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2</p>	<p>ข้อความที่ใช้ในร่างพระราชบัญญัติฯ</p>
<p>(o) Insufficiency or inadequacy of marks (ทำเครื่องหมายไม่ชัดเจนพอ)</p>	<p>อยู่ในมาตรา 52 (9) แล้ว</p>
<p>(p) Latent defects not discoverable by due diligence. (ข้อบกพร่องที่แฝงอยู่ในซึ่งไม่สามารถพบได้โดยการใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่สมควรต้องใช้ตามปกติ)</p>	<p><u>มาตรา 52 (11)</u> ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและ โดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ</p>
<p>(q) Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or the servants of the carrier contributed to the loss or damage.</p>	<p><u>มาตรา 52 (13)</u> เหตุอื่นใดที่ไม่ใช่ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งและมีใช่ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง</p>

<p>ถ้อยคำใน กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2</p>	<p>ข้อความที่ใช้ในร่างพระราชบัญญัติฯ</p>
<p>(เหตุอันใดที่เกิดขึ้นโดยมิใช่ความผิดหรือ ความรู้เห็นของผู้ขนส่งและมีมิใช่ความผิดหรือความ ประมาทเลินเล่อของตัวแท่นหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง แต่ทั้งนี้ให้เป็นภาระของบุคคลซึ่งยกเหตุขึ้น อ้างเพื่อปิดความรับผิดในอันที่จะพิสูจน์ว่าความผิด หรือความรู้เห็นของผู้ขนส่ง และความผิดหรือประ มาทเลินเล่อของตัวแท่นหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งไม่ ได้มีส่วนทำให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายนั้น)</p>	
<p>ไม่ปรากฏใน กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2</p>	<p>มาตรา 52 (8) การกระทำของโจรสลัด</p>

จะเห็นได้จากตารางเปรียบเทียบข้างต้นว่าร่างพระราชบัญญัตินี้ถึงแม้จะมี จำนวนข้อยกเว้นความรับผิดอยู่เพียง 13 ข้อ ในขณะที่ กฎแห่งกรุงเฮก มีข้อยกเว้นความรับผิดอยู่ ถึง 17 ข้อก็ตาม แต่เนื้อหาของข้อยกเว้นตามร่างพระราชบัญญัตินี้ก็ครอบคลุมครบถ้วนหรืออาจจะ มากไปกว่าจำนวนข้อยกเว้นใน กฎแห่งกรุงเฮก ด้วย ทั้งนี้เนื่องจากผู้ร่างกฎหมายได้นำข้อยกเว้น ที่มีข้อความใกล้เคียงกันแต่อยู่กันคนละข้อมาบัญญัติรวมไว้ในข้อเดียวกันนั่นเอง ดังจะเห็นได้จาก การนำข้อยกเว้นในเรื่องการบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรงเพียงพอ และข้อยกเว้นในเรื่องการทำเครื่องหมาย ไม่ชัดเจนพอไปรวมไว้ในข้อยกเว้นเรื่องความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งตามร่างมาตรา 52 (9) โดยยกขึ้นไว้เป็นตัวอย่างในร่างมาตรา ดังกล่าว

ข้อนำสังเกตในร่างมาตรา 52 นี้ก็คือ ไม่มีการกำหนดให้การกระทำของชนชาติศัตรู (Act of public enemies) เป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่อย่างใด คงมีแต่ในเรื่องของสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธตามข้อยกเว้นใน ข้อ (3) และสงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้ายหรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมืองตามข้อยกเว้น ข้อ (4) เท่านั้น

สำหรับคำว่า "การก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง" ตามข้อยกเว้นข้อ (4) นั้นเป็นคำที่มีใช้อยู่ในประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 215 ความว่า "...กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้เกิดการวุ่นวายขึ้นในบ้านเมือง....."

ส่วนร่างมาตรา 52 (7) ในเรื่องการนัดหยุดงานนั้น ผู้ร่างกฎหมายเห็นว่าคำว่า "เหตุยุ่งยากเกี่ยวกับแรงงานอื่น ๆ" ซึ่งเป็นคำที่ใช้อยู่ใน กฎแห่งกรุงเฮก นั้น มีความหมายกว้างเกินไป เช่น กรณีที่มีการถือป้ายประท้วงขัดขวางไม่ให้คนเข้าไปทำงาน เช่นนั้นก็อาจถือเป็นเหตุยุ่งยากเกี่ยวกับแรงงานได้แล้ว ซึ่งเป็นการสร้างควมลำบากใจให้แก่ผู้ขนส่งเป็นอย่างยิ่งในอันที่จะตัดสินใจว่าการกระทำนั้น ๆ อยู่ในสภาพรุนแรงถึงขนาดที่จะเบี่ยงเบนเส้นทางเดินเรือ ไปยังท่าเรืออื่นได้แล้วหรือไม่ ดังนั้น เพื่อกำหนดแนวทางให้ชัดเจนยิ่งขึ้นจึงได้ตัดคำว่า "เหตุยุ่งยากเกี่ยวกับแรงงานอื่น ๆ" ออกไปเสีย

การใช้ถ้อยคำในร่างมาตรา 52 นี้ ผู้ร่างกฎหมายพยายามที่จะใช้ถ้อยคำให้มีความสอดคล้องต้องกันกับถ้อยคำที่ได้บัญญัติไว้ใน พ.พ. มาตรา 616 ดังจะเห็นได้จากการใช้คำว่า "ความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง" คำว่า "การบรรจุหีบห่อ" และคำว่า "เครื่องหมายที่หีบห่อ หรือสินค้าไม่ชัดเจนเพียงพอ" ในร่างมาตรา 52 (9) และจะเห็นได้จากการใช้คำว่า "สภาพแห่งของมันเอง" ในร่างมาตรา 52 (10) ซึ่งถ้อยคำเหล่านี้ล้วนเป็นคำที่ใช้อยู่ใน พ.พ. ทั้งสิ้น

ในร่างมาตรา 52 (9) ข้อความที่ว่า "...เช่น การบรรจุหีบห่อหรือรวมมัดไม้มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ..." นี้มีที่มาจาก กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 (n) ซึ่งใช้ถ้อยคำว่า "Insufficiency of packing" เมื่อพิจารณาความมุ่งหมายอันแท้จริงของกฎแห่งกรุงเฮกแล้ว พบว่ามุ่งถึงเรื่องการบรรจุหีบห่อสินค้าทั้งในเรื่องความไม่มั่นคงแข็งแรงของหีบห่อและในเรื่องความไม่เหมาะสมในการหีบห่อตามสภาพของสินค้าที่อยู่ในหีบห่อด้วย เช่น หีบห่อเป็นลังไม่มีเหล็กคาดซึ่งเมื่อพิจารณาผิวเผินก็เห็นว่ามั่นคงแข็งแรงดี แต่อาจเป็นไปได้ที่

ตะปูที่ใช้ตอกกลางและเหล็กคานามีขนาดสั้น โปหรือเล็กไป หรือบางกรณีที่ตัวหีบห่อภายนอกดูแข็งแรงจริงแต่ข้างในไม่ได้รองหรืออัดด้วยวัสดุกันกระแทกกระทึก ทำให้ของในหีบห่อเสียหายจากการกระแทกกระทึก กรณีเหล่านี้ก็อยู่ในความหมายของ Insufficiency of packing ได้

ในทางปฏิบัติถ้าผู้ขนส่งพบว่าผู้ส่งของบรรจุหีบห่อมาไม่เรียบร้อยแล้วผู้ขนส่งจะให้ผู้ส่งของนำของกลับไปจัดทำใหม่ให้เรียบร้อย ถ้าผู้ส่งของไม่จัดทำ ผู้ขนส่งก็จะหมายเหตุไว้ในบิลออฟเลดิงแล้วจัดส่งของไปตามสภาพเช่นนั้น

ดังนั้น การใช้ถ้อยคำดังกล่าวในร่างมาตรา 52 (9) ที่ว่า "...เช่น การบรรจุหีบห่อหรือรวมมัด ไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ..." จึงเป็นการใช้ถ้อยคำที่ถูกต้องตรงตามความมุ่งหมายของ กฎแห่งกรุงเฮก แล้ว

สำหรับร่างมาตรา 52 (10) ซึ่งกำหนดถึง "สภาพแห่งของนั่นเอง" ในขณะที่ กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 (๓) กำหนดว่า "Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods." นั้น จะเห็นได้ว่าในร่างมาตรา 52 (10) นี้เป็นการเขียนไว้อย่างสั้น ๆ และไม่ค่อยชัดเจนนัก อันที่จริงน่าจะไดยกตัวอย่างกรณีที่น่าจะถือว่าเป็นความบกพร่องในสภาพแห่งของนั่นเองไว้ด้วย โดยอาจนำตัวอย่างนี้มาจากกรณีซึ่งเป็นที่ยอมรับกันตามประเพณีทางการค้าว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบไว้ให้เห็นด้วย ทั้งนี้เพราะเมื่อมีการตีพิพาทกันขึ้น ฝ่ายเจ้าของสินค้าก็มักจะไม่นยอมรับว่าความเสียหายของสินค้านั้นเป็นเหตุมาจากสภาพแห่งของนั่นเอง ฝ่ายผู้ขนส่งจึงต้องจ้างนักวิทยาศาสตร์ทางชีวเคมีมาแสดงการพิสูจน์ให้เห็น ซึ่งการพิสูจน์เช่นนี้ต้องสิ้นเปลืองค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก และยังคงเสียเวลาไม่น้อยด้วย ทั้ง ๆ ที่บางกรณีได้เคยมีการพิสูจน์ต่อศาลมาแล้วว่าความเสียหายในกำนันเองนั้นเกิดจากสภาพแห่งของนั่นเอง ดังนั้น การยกตัวอย่างไว้ให้เห็นจึงย่อมเป็นการช่วยลดกรณีพิพาทได้มากกว่า

ร่างมาตรา 52 (11) กำหนดว่า "ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ ภายในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วยการตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยวิธีฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ"

ร่างมาตรา 52 (11) นี้มีที่มาจาก กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 (p) ที่บัญญัติไว้ว่า "Latent defects not discoverable by due diligence" ซึ่งจะเห็นได้ว่าในกฎแห่งกรุงเฮกเองก็มีได้ระบุชัดเจนว่า ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในนี้ เป็นความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในตัวเรือ หรือสินค้าหรือสิ่งอื่น เพราะถ้าเป็นความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในตัวเรือก็ น่าจะเข้าลักษณะของเรื่องการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สมควรเดินทะเลได้ (seaworthiness) แต่ถ้าเป็นเรื่องความชำรุดบกพร่องที่เกิดกับสินค้าก็น่าจะเข้าลักษณะสภาพชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในสินค้านั้นเอง (inherent defect) สำหรับปัญหาเนื่องจากกฎแห่งกรุงเฮก ได้ใช้บังคับมาตั้งแต่ปี 1924 จนถึงปัจจุบันนับเป็นเวลานานพอสมควรแล้ว แต่จากคำพิพากษาของศาลต่างประเทศไม่ปรากฏเลยว่ามีประเด็นข้อพิพาทในเรื่องนี้ที่เกี่ยวพันถึงสิ่งอื่นนอกเหนือไปจากตัวเรือเลย ทุกคดีล้วนอ้างถึงแต่ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในตัวเรือทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้ผู้ร่างกฎหมายจึงได้กำหนดชัดเจนลงไปในเรื่องมาตรา 52 (11) ว่าเฉพาะความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในตัวเรือเท่านั้น

ส่วนสาเหตุที่ร่างมาตรา 52 (11) นี้ได้กำหนดมาตรฐานการตรวจสอบไว้ในระดับผู้มีอาชีพตรวจเรือ แทนที่จะกำหนดไว้เพียงในระดับผู้มีอาชีพรับขนของทางทะเลก็ เพราะเหตุผลที่ว่าเรือเดินทะเลทุกลำจะต้องได้รับการตรวจจากผู้มีอาชีพตรวจเรืออยู่เป็นระยะ ๆ ตลอดอายุการใช้งานของเรืออยู่แล้ว กล่าวคือ ตั้งแต่เริ่มต้นของการเป็นเรือใหม่ เจ้าของเรือที่ส่งต่อเรือจากอุ้งมือโดยตรงก่อนที่จะนำเรือนั้นออกไปใช้ เจ้าของเรือจะต้องนำเรือของตนไปให้สถาบันจัดชั้นเรือตรวจและออก Safety Certificate ให้เสียก่อนและเมื่อใช้เรือนั้นไปในระยะเวลาหนึ่งก็จะต้องนำเรือมาตรวจเป็นระยะ ๆ เพื่อรับ Safety Certificate เป็นระยะ ๆ เช่นกัน ถ้ากรณีที่เรือประสบภัยและได้รับความเสียหายก่อนครบกำหนดตรวจตามปกติ ก็ต้องนำเรือนั้นไปตรวจทั้งก่อนและหลังจากซ่อมเรือเสร็จแล้วด้วย ถ้าระหว่างที่ Safety Certificate ยังมีอายุใช้งานได้อยู่และในขณะนั้นเรือเกิดชำรุดบกพร่องเป็นเหตุให้สินค้าเสียหายผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดชอบ ด้วยเหตุนี้การกำหนดมาตรฐานของการตรวจสอบไว้ในระดับผู้มีอาชีพตรวจเรือ จึงไม่น่าจะเป็นเรื่องเหลือวิสัยหรือไม่เป็นธรรมแก่ผู้ขนส่งแต่ประการใด ดังจะเห็นได้จากการที่มีคำพิพากษาของศาลต่างประเทศได้ตัดสินเป็นบรรทัดฐานในเรื่องนี้ไว้เช่นเดียวกัน

ร่างมาตรา 52 (12) กำหนดว่า "ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง" ร่างมาตรา 52 (12) นี้มีที่มาจาก กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 (a) ซึ่งมีข้อความว่า "Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier

in the navigation or in the management of the ship (การกระทำ การประมาท เลินเล่อ หรือการละเว้นปฏิบัติหน้าที่ของนายเรือ คนนำร่อง หรือคนประจำเรือของผู้ขนส่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือหรือการดำเนินการเกี่ยวกับเรือ)"

จะเห็นได้ว่าร่างมาตรา 52 (12) นี้กำหนดข้อยกเว้นที่แคบกว่า กฎแห่งกรุงเฮก กล่าวคือตามกฎแห่งกรุงเฮกนั้น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่ความเสียหายของสินค้าเกิดจากความผิดพลาดในการเดินเรือซึ่งเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของนายเรือ ผู้นำร่อง หรือ คนประจำเรือ แต่ร่างมาตรา 52 (12) ยกเว้นให้เฉพาะกรณีที่ความผิดพลาดในการเดินเรือเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ของผู้นำร่องหรือเกิดจากคำสั่งของผู้นำร่องเท่านั้น ดังนั้นตามร่างมาตรา 52 (12) นี้ ถ้าความผิดพลาดในการเดินเรือเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของนายเรือ หรือของคนประจำเรือแล้ว ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เหตุผลที่กฎแห่งกรุงเฮกกำหนดให้ผู้ขนส่งได้รับยกเว้นความรับผิดในการกระทำของนายเรือและคนประจำเรือด้วยเป็นเพราะในสมัยนั้นเป็นสมัยที่เริ่มมีเรือกลไฟใช้เป็นครั้งแรก คนส่วนมากจึงยังไม่ค่อยคุ้นเคยกับเครื่องจักรกลเท่าใดนัก โอกาสที่จะทำผิดพลาดจึงมีได้ง่าย และอีกประการหนึ่งคือ การที่เจ้าของเรือไม่ได้ดูแลเรือของตนอย่างใกล้ชิดนั้นทำให้การจ้างคนประจำเรือเป็นหน้าที่ของนายเรือ ซึ่งเจ้าของเรือย่อมไม่มีโอกาสที่จะพิจารณาคัดเลือกด้วยตนเอง เช่นในบางครั้งอาจมีการเลิกจ้างคนเดิมและว่าจ้างคนใหม่ในต่างประเทศ หรือบางครั้งอาจได้คนที่ไม่ค่อยเหมาะสมสักมาเป็นคนประจำเรือแต่จำเป็นต้องจ้างไว้ เพราะต้องรับออกเรือหรือไม่มีคนให้เลือก เป็นต้น

ร่างมาตรา 52 (13) กำหนดว่า "เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาท เลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งและมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง" ร่างมาตรานี้มีที่มาจาก กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 (q) เป็นข้อที่รวมเอา ข้อยกเว้นอื่น ๆ ที่มีได้กล่าวถึงไว้ในข้อต้น ๆ อันเป็นเหตุที่เกิดขึ้นโดยมิใช่ความผิดของผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ทั้งนี้โดยให้ภาระการพิสูจน์ตกอยู่กับบุคคลซึ่งยกเหตุดังกล่าวขึ้นอ้าง ซึ่งลักษณะการบัญญัติกฎหมายตามข้อ (13) นี้เป็นสิ่งที่เรียกว่า "บทสัมพัลลา (all cases)" นั้นเอง

เหตุผลที่กฎแห่งกรุงเฮก กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดข้อสุดท้ายของ กฎที่ 4 ข้อ 2 ไว้เช่นนี้ก็เนื่องจากเมื่อได้พิจารณาถึงสภาพของการขนส่งของทางทะเลแล้วเห็นว่า เหตุที่จะทำให้สินค้าเสียหายโดยมิใช่ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งนอกจากที่กำหนดไว้ในข้อ (a) ถึง (p) แล้วยังอาจมีกรณีอื่นได้อีก จึงได้กำหนดข้อยกเว้นไว้

ในลักษณะรวม ๆ ไว้เป็นข้อสุดท้าย (sweeping clause) โดยถือหลัก "รับผิดต่อเมื่อกระทำผิด (fault liability)" ของผู้ขนส่งเป็นสำคัญ ทั้งนี้เนื่องจากว่าหลักเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง ในกฎหมายการรับขนส่งของทางทะเลนั้นแต่เดิมใช้หลัก "รับผิดอย่างเคร่งครัด (strict liability)" แต่ต่อมาได้โอนมาใช้หลัก "รับผิดต่อเมื่อกระทำผิด" ดังกล่าวซึ่งตามหลักนี้ ผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดในกรณีที่ความเสียหายของสินค้าเกิดจากเหตุใด ๆ ก็ตามที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อ หรืออยู่ในความรู้เห็นของตนและมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแท่นหรือลูกจ้างของตนด้วย ดังนั้นการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดในข้อนี้ตามแนวทางของกฎหมายแห่งกรุงเฮก จึงเป็นการรับกันกับ หลักการในเรื่องความรับผิดของผู้ขนส่ง

ร่างมาตรา 53 กำหนดว่า

"ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิ เรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง หรือตัวแท่นหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง"

ร่างมาตรา 53 นี้มีที่มาจาก กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 (b) ซึ่งมีข้อความว่า "Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier (ไฟไหม้ เว้นแต่การเกิดไฟไหม้นั้นเป็นเหตุมาจากความผิดหรือความรู้เห็นของผู้ขนส่ง)" แต่ร่างมาตรา 53 ได้ขยายความรับผิดกรณีไฟไหม้ของผู้ขนส่งออกไปจากที่กำหนดไว้ใน กฎแห่งกรุงเฮก โดยรวมไปถึงกรณีตัวแท่นหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งด้วย ซึ่งถ้าจะเขียนไว้ในร่างมาตรา 52 ข้อใดข้อหนึ่งจะทำให้ข้อความนั้นยาวมากเกินไป จึงได้ยกเรื่องไฟไหม้นี้ไปเขียนเป็นร่างมาตรา 53 ต่างหากอีกร่างมาตราหนึ่ง

นอกจากนั้นคำว่า "ไฟไหม้" ก็ได้เปลี่ยนเป็นคำว่า "อัคคีภัย" ซึ่งหมายความรวมถึง เปลวไฟและความร้อนด้วย เช่นในบางกรณีสินค้าอาจไม่โดนไฟ แต่ก็เสียหายจากความร้อนหรือเปลวไฟได้เช่นกัน การใช้คำว่า "อัคคีภัย" จึงครอบคลุมกว้างกว่าคำว่า "ไฟไหม้"

ร่างมาตรา 54 กำหนดว่า

"ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัย หรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าว"

ร่างมาตรา 54 นี้ที่มาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 5 ข้อ 4 (a) และ (i) ซึ่งยังไม่มีประเทศใดใช้กัน เพราะช้อยกเว้นเช่นนี้ไม่มีบัญญัติไว้ใน กฎแห่งกรุงเฮก แต่อย่างใด

ร่างมาตรา 55 มีข้อความว่า

"ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำนั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเลหรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี"

ร่างมาตรา 55 นี้ที่มาจาก กฎแห่งกรุงเฮก กฎที่ 4 ข้อ 2 (1) และมีข้อสังเกตว่าในการช่วยชีวิตคนนั้น ผู้ขนส่งสามารถใช้มาตรการทุกอย่างได้แม้ว่าจะต้องทำความเสียหายให้แก่สินค้าเพียงใดก็ตาม แต่ถ้าเป็นการช่วยเรือหรือสินค้าให้ปลอดภัยแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องใช้มาตรการตามสมควรเท่านั้น

ส่วนคำว่า "การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป" นี้มีความหมายเดียวกับคำว่า "General Average" นั้นเอง

ร่างมาตรา 56 มีข้อความว่า

"ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเป็นผลมาจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั้นเองถ้าพิสูจน์ได้ว่า

(1) ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้น โดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนเองแล้ว และ

(2) ในเหตุการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ อาจเกิดจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับ ถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแพนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง"

ร่างมาตรา 56 นี้มีที่มาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 5 ข้อ 5 ซึ่งเป็นกรณีที่ "ของ" ที่ขนส่งนั้นเป็น "สัตว์มีชีวิต" ในทางปฏิบัติให้การขนส่งสัตว์มีชีวิตอาจทำได้ใน 2 ลักษณะ คือ การขนส่งบนปากกระวาง (deck cargoes) ซึ่งจะใช้กับการขนส่งสัตว์ระยะสั้น ๆ กับการขนส่งโดยใช้เรือที่ใช้สำหรับการขนส่งสัตว์โดยเฉพาะ (animals carrier) ดังนั้นสัตว์จึงอาจตายหรือบาดเจ็บได้ในการขนส่งทั้งสองลักษณะนี้ ซึ่งผู้ขนส่งจะไม่ต้องรับผิดชอบอยู่ว่าผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ตนได้ปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ส่งของแล้ว และความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีนั้นอาจเป็นเหตุสืบเนื่องมาจากสาเหตุพิเศษในตัวสัตว์นั่นเอง

มีข้อสังเกตว่าข้อความใน กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 5 ข้อ 5 ตอนท้าย ซึ่งได้กำหนดไว้เป็นบทสันนิษฐานว่า "it is presumed that the loss ... was so caused, unless there is proof that...." นั้นเข้าใจว่าบทสันนิษฐานดังกล่าวจะใช้ได้ต่อเมื่อผู้ขนส่งได้พิสูจน์ตามเงื่อนไขทั้ง 2 ข้อแล้ว ซึ่งการพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเป็นเหตุสืบเนื่องมาจากสาเหตุพิเศษในตัวสัตว์เองนั้น ผู้ขนส่งพิสูจน์แต่เพียงว่า มีความเป็นไปได้หรืออาจเป็นไปได้เท่านั้น เพราะใช้ถ้อยคำว่า "could be attributed to" และเมื่อผู้ขนส่งพิสูจน์ได้แล้วผลก็ยังไม่เด็ดขาด เพียงแต่เกิดข้อสันนิษฐานที่เป็นคุณแก่ตนขึ้นเท่านั้นว่า ความเกิดจากเหตุดังกล่าว ดังนั้นกฎหมายจึงยังเปิดโอกาสให้เจ้าของสินค้าพิสูจน์หักล้างข้อสันนิษฐานดังกล่าวได้โดยพิสูจน์ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแพนของผู้ขนส่ง ซึ่งถ้าเจ้าของสินค้าสามารถพิสูจน์ได้ เช่นนี้ผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดชอบ

สำหรับเหตุผลที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ถึง 2 ข้อด้วยกันจึงจะไม่ต้องรับผิดชอบ นั้น น่าจะมีเหตุผลดังนี้

1. การพิสูจน์แต่เพียงว่าผู้ขนส่งได้ปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ส่งของแล้วเป็น เรื่องที่ผู้ขนส่งอาจอ้างได้โดยที่ผู้ส่งของไม่มีโอกาสโต้แย้ง เพราะข้อเท็จจริงทั้งหลายในระหว่าง ทำการขนส่งอยู่ในความรับรู้ของผู้ขนส่งแต่เพียงฝ่ายเดียว ดังนั้นเพื่อเพิ่มน้ำหนักของข้ออ้างดังกล่าว จึงให้ผู้ขนส่งต้องพิสูจน์ด้วยว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น อาจ หรือมีความเป็นไปได้ที่จะเป็นเหตุสืบ เนื่องมาจากสาเหตุพิเศษภายในตัวสัตว์

2. การพิสูจน์ของผู้ขนส่งดังกล่าวในข้อ 1 นั้น ไม่ได้กำหนดให้ต้องพิสูจน์ให้เห็นว่า ความเสียหายเกิดจากสาเหตุพิเศษภายในตัวสัตว์นั้น เพราะผู้ขนส่งโดยทั่วไปย่อมไม่อยู่ใน วิชาชีพที่จะรู้รายละเอียดอันแท้จริงเกี่ยวกับภัยต่าง ๆ ซึ่งมีลักษณะพิเศษของสัตว์ที่ตนขนส่งอย่างดีพอ จึงให้พิสูจน์โดยคร่าว ๆ แต่เพียงว่ามีความเป็นไปได้เท่านั้น

3. เนื่องจากผู้ส่งสินค้าอาจรู้รายละเอียดเกี่ยวกับสัตว์ที่ขนส่งได้ดีกว่าผู้ขนส่ง จึงให้โอกาสแก่ผู้ส่งสินค้าที่จะนำสืบพิสูจน์หักล้างได้อีกชั้นหนึ่งว่าข้อพิสูจน์ของผู้ขนส่งที่ว่ามีความ เป็นไปได้นั้นแท้จริงแล้วความเสียหายมิได้เกิดจากความเป็นไปได้นั้นดังกล่าว โดยแท้ หากแต่เกิดจาก ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแท่นหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่ง หากพิสูจน์ได้ เช่นนั้นก็ย่อมเป็นการหักล้างข้อสันนิษฐานที่เป็นคุณแก่ผู้ขนส่งไปในตัวอันเป็นผลให้ผู้ขนส่ง ต้องรับผิดชอบในที่สุด

ร่างมาตรา 57 มีข้อความว่า

"ถ้าของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาकारบัตร ตั๋วเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทานสินค้า อัญมณีหรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายหรือเสียหายแห่ง ของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบถึงสภาพและราคาของนั้น ในเวลาที่นำของ มามอบให้

ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้ ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบเพียงไม่เกินราคาที่แจ้งไว้เท่านั้น"

ร่างมาตรา 57 นี้มีที่มาจากกฎหมายของประเทศต่าง ๆ อันได้แก่ United States Revised Statutes : R.S. 4281 (46 U.S.C. 181) ของประเทศสหรัฐอเมริกา ประมวลกฎหมายพาณิชย์ มาตรา 578 ซึ่งใช้บังคับแก่การรับขนของทางทะเลโดยอนุโลมตาม มาตรา 766 ของประเทศญี่ปุ่น ประมวลกฎหมายพาณิชย์มาตรา 136 ซึ่งใช้บังคับแก่การรับขนทาง ทะเลโดยอนุโลมตามมาตรา 812 ของประเทศเกาหลีใต้ และประมวลกฎหมายแพ่ง มาตรา 639 ของประเทศไต้หวัน

มีข้อสังเกตว่าร่างมาตรานี้มีลักษณะทำนองเดียวกับบทบัญญัติใน พ.พ. บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน ในมาตรา 620 ซึ่งมีที่มาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์มาตรา 578 ของ ญี่ปุ่นเช่นกัน มาตรา 620 พ.พ. บัญญัติไว้มีข้อความว่า "ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในเงินทองตรา ษบัตร ธนาคารบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี และของมีค่าอย่าง อื่น ๆ หากมิได้รับบอกราคาหรือสภาพแห่งของไว้ในขณะที่ส่งมอบแก่ตน แต่ถ้าของนั้นได้บอกราคา ทำนว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็ย่อมจำกัดเพียงไม่เกินราคาที่บอก"

ที่กล่าวมาทั้งหมดนี้เป็นเรื่องข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่มีอยู่ในร่าง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ..... หมวด 5 ตั้งแต่ร่างมาตรา 51 ถึงร่าง มาตรา 57 ซึ่งเมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้ ออกใช้บังคับเป็นกฎหมายเมื่อใดแล้วปัญหาที่ว่าศาลจะนำพ.พ. มาตรา 625 ที่บัญญัติว่า "ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้ แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใด ทำนว่าความนั้นเป็น โฆษะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น" มาปรับใช้อีกก็คงจะหมดไป และตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ข้อกำหนดในสัญญารับขนของทางทะเล จะเป็นโฆษะก็ต่อเมื่อเป็นกรณีที่ต้องด้วยร่างมาตรา 17 ซึ่งมีข้อความดังนี้

"ร่างมาตรา 17 ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์ ที่ประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็น โฆษะ

(1) ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัตินี้

(2) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือมาตรา 60

(3) บัดการะการนิสงฆ์ซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้ เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง ไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้นิสงฆ์

(4) ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญารับขนส่งของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่ง ไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้ เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ ไม่ตัดสิทธิคู่กรณีที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้"

4.3.2 ข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

ร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ..... ได้กำหนดถึงข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในหมวด 6 ตั้งแต่ร่างมาตรา 58 ถึงร่างมาตรา 61

ในร่างมาตรา 58 มีข้อความว่า

"ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือ กิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตามมาตรา 61 และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดชอบไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบของชั่งช้ำ ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชั่งช้ำ แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนส่งของทางทะเล

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสามโดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง"

ร่างมาตรา 58 นี้ผู้ร่างได้ประมวลหลักมาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 6 โดยมีการแก้ไขถ้อยคำบ้างเล็กน้อย กล่าวคือ ข้อความในร่างมาตรา 58 วรรค 1 นั้นมาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 6 ข้อ 1 (a) ซึ่งใช้ถ้อยคำว่า " 1.(a) The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit of 2.5 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher"

คำว่า "หน่วยการขนส่ง" ตามร่างมาตรา 58 วรรค 1 มีความหมายตามบทวิเคราะห์ศัพท์ในร่างมาตรา 3 แห่งร่างพระราชบัญญัตินี้ บทวิเคราะห์ศัพท์ดังกล่าวได้ให้ความหมายไว้ว่า "หน่วยแห่งของที่ขนส่งทางทะเลซึ่งนับเป็นสภหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ชัน ถัง ตู ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือ หน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น"

จะสังเกตว่าคำที่ใช้เรียกหน่วยของสินค้าในแต่ละที่จะไม่เหมือนกัน เช่น ในกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ใช้คำว่า "package or other shipping unit (หีบห่อหรือหน่วยที่ใช้ในการขนส่งทางเรืออย่างอื่น)" ในประเทศอังกฤษใช้คำว่า "per package or unit" ในประเทศสหรัฐอเมริกาใช้คำว่า "per package or customary freight unit"

ส่วนคำว่า "ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของมัน" นั้น ที่ต้องใช้คำว่าน้ำหนักสุทธิก็เพื่อต้องการให้หมายถึงเฉพาะน้ำหนักของสินค้าเท่านั้น ไม่รวมถึงน้ำหนักของหีบห่อด้วย ทั้งนี้เพราะในกรณีที่สินค้าหายและจะคำนวณน้ำหนักของสินค้าทั้งหมดนั้น จะคำนวณน้ำหนักของของทั้งหมดหักด้วยน้ำหนักของหีบห่อที่เหลือเป็นน้ำหนักของของที่หาย

ร่างมาตรา 58 วรรค 1 นี้เป็นเรื่องของการคำนวณความรับผิดในกรณีของสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน โดยมีหลักว่าผู้ขนส่งจะรับผิดชอบในจำนวนไม่เกิน 10,000 บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือ กิโลกรัมละสามลิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของมัน ทั้งนี้แล้วแต่

เงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน ซึ่งในการคำนวณว่าเงินจำนวนใดจะมากกว่ากันนั้นต้องไปพิจารณากันตามร่างมาตรา 59 ซึ่งได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้โดยละเอียด

มีข้อสังเกตในเรื่องวงเงินสูงสุดที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความเสียหายกับของที่ได้รับขนไว้ คือ ตาม Hague-Visby Rules นั้นแต่เดิมได้กำหนดไว้ไม่เกิน 100 ปอนด์สเตอร์ลิงต่อตันต่อคำต่อหีบหรือต่อหน่วยหรือจำนวนเงินสกุลอื่นที่มีค่าเท่ากัน ต่อมาพิธีสารแก้ไขปี ค.ศ. 1968 ได้แก้ไขมูลค่าความรับผิดเป็น 10,000 แฟรังก์ทองคำต่อหีบหรือต่อหน่วยหรือ 30 แฟรังก์ทองคำต่อตันทั่วโลกของน้ำหนักสินค้าที่สูญหายหรือบุบสลาย ท้ายสุดเมื่อปี ค.ศ. 1979 ได้มีการแก้ไขอนุสัญญาอีกครั้งหนึ่งที่กรุงบรัสเซลส์ เพื่อแก้ไขหน่วยเงินตราจากแฟรังก์ทองคำซึ่งเปลี่ยนแปลงบ่อยและไม่แน่นอนตามราคาทองคำให้เป็นหน่วยเงินสากลคือ SDR (Special Drawing Rights หรือสิทธิถอนเงินพิเศษ) ของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund หรือ IMF) ซึ่งเป็นหน่วยเงินที่ค่อนข้างแน่นอน และประเทศไทยก็เป็นสมาชิก IMF ด้วย สำหรับ กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก นั้นได้ระบุวงเงินจำกัดความรับผิดไว้เป็นหน่วยทางบัญชี (Unit Account) ซึ่งก็หมายถึงสิทธิถอนเงินพิเศษ (SDR) นั่นเอง SDR นี้เป็นหน่วยเงินสากลที่ค่อนข้างแน่นอน โดยจะมีประกาศออกมาเป็นระยะ ๆ ว่า ขณะนี้ SDR มีค่าเท่ากับกี่ดอลลาร์ มูลค่า SDR ครั้งล่าสุด ณ วันที่ 21 เมษายน 2532 นั้น 1 SDR มีมูลค่าเท่ากับ 1.3077 เหรียญสหรัฐ หรือ 172.159 เยน

ในการกำหนดวงเงินของความรับผิดนี้ แต่ละประเทศมีวิธีการปฏิบัติที่ไม่เหมือนกัน อย่างไรก็ตามเท่าที่ปรากฏ การกำหนดวงเงินของความรับผิดนี้มีที่ใช้อยู่ 2 ระบบ คือ

1. กำหนดไว้เป็นหน่วยเงินมาตรฐานสากล
2. กำหนดไว้เป็นหน่วยเงินท้องถิ่น

มีหลายประเทศที่ใช้หน่วยเงินมาตรฐานสากล และก็มีหลายประเทศที่ใช้หน่วยเงินท้องถิ่น เช่น อิตาลีกำหนดไว้เป็นเงินลิรา ญี่ปุ่นกำหนดไว้เป็นเงินเยน เนเธอร์แลนด์กำหนดไว้เป็นเงินกิลเดอร์ ซึ่งในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผู้ร่างได้เลือกที่จะกำหนดเป็นเงินบาทของไทย โดยกำหนดไว้ในวงเงิน 10,000 บาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง ข้อที่น่าพิจารณาคือข้อนี้คือ อัตราดังกล่าวนี้มีความเหมาะสมดีแล้วหรือไม่เพียงใด

จะสังเกตว่าวงเงินจำกัดความรับผิดของประเทศต่าง ๆ ที่ทำการค้าขายกับไทย เช่นประเทศสหรัฐอเมริกา จะกำหนดให้รับผิดในวงเงิน 500 เหรียญสหรัฐฯ ต่อหนึ่งหน่วยหรือประเทศญี่ปุ่น กำหนดในวงเงิน 100,000 เยน (ประมาณ 10,000 บาท เมื่อคิดเป็นเงินไทย) ต่อหนึ่งหน่วย ผู้ร่างกฎหมายได้พิจารณาข้อจำกัดความรับผิดตามกฎหมายญี่ปุ่น เพราะญี่ปุ่นเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย จึงได้กำหนดให้เป็นวงเงิน 10,000 บาท ซึ่งถึงแม้จะน้อยกว่าของสหรัฐอเมริกาและกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก แต่ก็สมฐานะของผู้ประกอบการในประเทศไทยและถ้าพิจารณาจากสินค้าหลักของประเทศไทยที่ส่งออกไปยังต่างประเทศแล้วข้อจำกัดความรับผิดหน่วยละ 10,000 บาทนี้ ก็ถือว่าเหมาะสมดีและอาจจะมากเกินไปด้วยซ้ำสำหรับสินค้าบางชนิด เช่น น้ำตาล หรือ ข้าว ที่บรรจุกระสอบ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามก็มีเสียงคัดค้านจากกลุ่มผู้ประกอบการประกันวินาศภัยว่าในกรณีที่เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ผู้ซื้อสินค้าอาจจะเสียเปรียบได้ ทั้งนี้เพราะโดยทั่วไปแล้วสินค้าขาเข้ามักมีราคาแพงมาก การจำกัดวงเงินความรับผิดไว้ต่ำเกินไปเช่นนี้ อาจทำให้ผู้ซื้อสินค้าเสียเปรียบ เช่น ของชิ้นหนึ่งราคานับล้านบาท ถ้าเกิดสูญหายหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ผู้ซื้อสินค้าก็สามารถเรียกค่าเสียหายจากผู้ขนส่งได้เพียง 10,000 บาทเท่านั้น

ต่อมาในข้อนี้ผู้ร่างกฎหมายได้ให้คำชี้แจงว่า ส่วนมากผู้นำสินค้าเข้า (Importer) มักจะซื้อสินค้าแบบ CIF ซึ่งการซื้อขายในรูปแบบนี้ ผู้ขายจะต้องทำประกันภัยระหว่างขนส่งให้ในวงเงินร้อยละ 110 ของราคาสินค้าที่ปลายทางโดยให้ผู้ซื้อเป็นผู้รับประโยชน์อยู่แล้ว ดังนั้น หากสินค้าสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิงผู้ซื้อก็สามารถเรียกค่าเสียหายดังกล่าวจากบริษัทประกันภัยได้เต็มวงเงินประกัน ซึ่งก็คุ้มกับราคาของสินค้านั้นอยู่แล้ว

ส่วนผู้ส่งสินค้าเข้าที่ซื้อแบบ FOB ซึ่งผู้ขายไม่ได้ทำประกันภัยระหว่างการขนส่งให้ นั้น ผู้ซื้อก็จะเป็นผู้ทำประกันภัยเองอยู่แล้ว

อนึ่ง ในการกำหนดวงเงินจำกัดความรับผิดนี้ ผู้ร่างกฎหมายได้ตระหนักดีว่าสินค้าขาเข้าจากต่างประเทศส่วนมากเป็นสินค้าที่มีราคาแพง แต่เห็นว่าการซื้อสินค้าจากต่างประเทศเกือบทั้งหมดเป็นการซื้อแบบ CIF คือผู้ขายจะเป็นผู้จ่ายค่าระวางและทำประกันภัยให้ผู้ซื้อไว้ด้วยแล้วในวงเงินประกันภัยที่คุ้มราคา ดังนั้นถ้าสินค้าเกิดสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิง เจ้าของสินค้าก็เรียกค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้คุ้มราคาอยู่แล้ว

นอกจากนั้นสินค้าจากต่างประเทศดังกล่าวย่อมได้ทำประกันภัยไว้ตั้งแต่เมืองท่าต้นทางในต่างประเทศ บริษัทที่รับประกันภัยสินค้าฯ เข้าส่วนมากจึงน่าจะเป็นบริษัทในต่างประเทศ การที่บริษัทประกันภัยต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของสินค้าเต็มจำนวนตามวงเงินเอาประกัน แต่รับช่วงสิทธิไป เรียกร้องจากผู้ขนส่งได้เพียง 10,000 บาทนั้น แม้จะเป็นการทำให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้เสียประโยชน์ แต่บริษัทประกันภัยผู้เสียประโยชน์ในกรณีเช่นนี้ก็ไม่ใช่บริษัทประกันภัยของไทย

อย่างไรก็ตาม กลุ่มผู้ประกอบการธุรกิจประกันวินาศภัยก็ยังคงทักท้วงอีกว่าแม้การกำหนดวงเงินจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวจะทำให้ไปโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของคนไทยที่ซื้อสินค้าจากต่างประเทศแล้วก็ตาม แต่ก็ยังมีบางกรณีที่ผู้ขายอาจไม่ได้ทำประกันภัยไว้ หรือทำประกันภัยไว้แต่ไม่ได้คุ้มครองทุกอย่าง หรือคุ้มครองแต่เฉพาะกรณีเสียหายสิ้นเชิง ซึ่งผู้ร่างกฎหมายก็ได้ชี้แจงว่า ในสมัยปัจจุบันนี้การจ่ายเงินค่าสินค้าที่ซื้อจากต่างประเทศจะกระทำกันโดยการเปิด L/C ไว้กับธนาคาร และธนาคารจะจ่ายเงินค่าสินค้าแบบ L/C ก็ต่อเมื่อผู้ขายได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน L/C กล่าวคือ ใน L/C จะกำหนดเงื่อนไขการจ่ายเงินไว้ว่าให้จ่ายเงินเมื่อผู้รับประโยชน์ (Beneficiary) หรือผู้ขายสินค้านั้นนำหลักฐานอันได้แก่ Clean and Shipped Bill of Lading Saler's Invoice และกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าประเภทคุ้มครองทุกอย่างในวงเงินประกันภัยร้อยละ 110 ของราคา CIF ซึ่งระบุให้ผู้ซื้อเป็นผู้รับประโยชน์ ไปมอบให้แก่ธนาคาร ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าตามปกติผู้ซื้อสินค้าจะได้รับความคุ้มครองความเสียหายเต็มมูลค่าของสินค้าอยู่แล้ว

ส่วนปัญหาที่ว่าผู้ซื้อบางคนอาจเปิด L/C ให้ผู้ขายโดยไม่ได้กำหนดเงื่อนไขไว้ว่าผู้ขายต้องทำประกันภัย หรือกำหนดว่าให้ทำประกันภัยแล้วแต่ไม่ได้ระบุว่าเป็นประกันภัยแบบคุ้มครองทุกอย่างนั้น ถ้าเป็นกรณีเช่นนี้ก็ถือว่าผู้ซื้อซึ่งมิได้ระมัดระวังยอมเสียประโยชน์ของตน แต่ในทางปฏิบัติแล้วกรณีดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้ยากมาก เพราะโดยทั่วไปธนาคารพาณิชย์ที่ให้บริการในเรื่องการเปิด L/C จะมีเจ้าหน้าที่คอยให้คำแนะนำแก่ลูกค้า เพื่อระมัดระวังและรักษาผลประโยชน์ให้แก่ลูกค้าอยู่แล้ว

ร่างมาตรา 58 วรรค 3 มีข้อความว่า

"ในกรณีที่มีการส่งมอบของชุกช้า ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่ง ของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชุกช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล"

หลักการในวรรค 3 นี้มีที่มาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 6 ข้อ 1 (b) ซึ่งมีข้อความว่า "1. (b) The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of Article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea."

ร่างมาตรา 58 วรรค 4 มีข้อความว่า

"ในการที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม โดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง"

ที่มาของวรรค 4 นี้มาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 6 ข้อ 1 (c) ซึ่งใช้ถ้อยคำว่า "1. (c) in no case shall the aggregate liability of the carrier, under both sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under sub-paragraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred."

ร่างมาตรา 59 มีข้อความว่า

"ในการคำนวณว่าเงินจำนวนใดจะมากกว่าตามมาตรา 58 วรรคหนึ่ง ให้ใช้หลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้"

(1) ในการที่ที่มีการรวบรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกัน ไม่ว่าจะมีการใช้ภาชนะขนส่งบรรจุหรือรองรับหรือไม่ก็ตาม ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งที่รวมกันนั้นไว้ในใบตราส่ง ให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีจำนวนหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้เท่านั้น แต่ถ้ามิได้ระบุ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันนั้นเป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

(2) ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งสูญหายหรือเสียหาย ถ้าผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น ให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นของหนึ่งหน่วยการขนส่งอีกต่างหากจากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น"

ร่างมาตรา 59 (1) มีที่มาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 6 ข้อ 2 (a) ซึ่งใช้ถ้อยคำว่า "(a) Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit."

มีข้อสังเกตว่าคำว่า "ภาชนะขนส่ง" ซึ่งใน กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ใช้คำว่า "article of transport" นั้น ในกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก มิได้ให้นิยามไว้เหมือนอย่างเช่นในร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ....นี้ ดังจะเห็นได้จากร่างมาตรา 3 ซึ่งเป็นบทวิเคราะห์ศัพท์ที่ได้กล่าวถึงคำว่า "ภาชนะขนส่ง" ไว้ในบทวิเคราะห์ศัพท์ของคำว่า "ของ" และคำว่า "ภาชนะขนส่ง" ดังนี้

"ของ" หมายความว่า สหวิมทรัย สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหาเพื่อใช้ในการขนส่งด้วย

"ภาชนะขนส่ง" หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของหรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกันเพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล

ส่วนร่างมาตรา 59 (2) นี้ก็มีที่มาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 6 ข้อ 2 (b) ซึ่งมีข้อความว่า "(b) In cases where the article of transport itself has been lost or damaged, that article of transport, if not owned or otherwise supplied by the carrier, is considered one separate shipping unit."

ร่างมาตรา 60 มีข้อความว่า

"การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

- (1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรือละเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้
- (2) ผู้ส่งและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง
- (3) ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ขนส่งของแจ้งหรือจัดให้โดยไม่มีบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะงดลดผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น
- (4) ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีตาม (4) นี้ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง"

ร่างมาตรา 60 นี้มีที่มาจากหลายแห่ง ได้แก่ Hague-Visby Rules ภาที่ 4 ข้อ 5 (a), (e), (f) และ (g) ซึ่งมีข้อความดังนี้

"(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 the equivalent of 10,000 francs per package or unit or 30 francs per kilo of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher,

(e) Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result.

(f) The declaration mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph, if embodied in the bill of lading, shall be prima facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier,

(g) By agreement between the carrier, master or agent of the carrier and the shipper other maximum amounts than those mentioned in sub-paragraph (a) of this paragraph may be fixed, provided that no maximum amount so fixed shall be less than the appropriate maximum mentioned in that sub-paragraph"

นอกจากนี้ยังมีที่มาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 8 ข้อ 1 ซึ่งมีข้อความว่า

"Loss of right to limit responsibility

1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in Article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or

delay would probably result." และมีที่มาจากกฎหมายฝรั่งเศสรัฐบัญญัติเลขที่ 66-420 ลงวันที่ 18 มิถุนายน 1966 มาตรา 28 ซึ่งได้บัญญัติถึงกรณีที่ผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อจำกัดความรับผิดชอบได้เอาไว้ใน 2 กรณี คือกรณีที่ผู้ขนส่งฉ้อฉลและกรณีที่ผู้ส่งของแจ้งราคาของโดยแสดงไว้ในใบตราส่งและผู้ขนส่งยอมรับถึงกรณีหลังนี้ไม่ใช่ข้อสันนิษฐานเด็ดขาด ผู้ขนส่งอาจพิสูจน์เป็นอย่างอื่นได้

ร่างมาตรา 61 มีข้อความว่า

ดั่งนี้ "การคำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายตามมาตรา 58 ให้ใช้หลักเกณฑ์

(1) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมด ให้คำนวณเท่ากับราคาที่ของนั้นจะ
จะมีในเวลาที่ขนส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง

(2) ถ้าของสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ให้คำนวณตามส่วนโดยเทียบกับ
ราคาของอย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง"

ร่างมาตรา 61 นี้ เป็นเรื่องมูลค่าแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย และฐานที่
ใช้ในการคิดคำนวณ ซึ่งมีที่มาจาก Hague-Visby Rules กฎที่ 4 ข้อ 5 (b) ซึ่งกำหนดว่า
"The total amount recoverable shall be calculated by reference to the
value of such goods at the place and time at which the goods are
discharged from the ship in accordance with the contract or should
have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the
commodity exchange price, or, if there be no such price, according to
the current market price, or, if there be no commodity exchange price
or current market price, by reference to the normal value of goods of
the same kind and quality.

นอกจากนี้ก็ยังมามีที่มาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่น มาตรา 580 ซึ่งได้บังคับแก่การรับขนของทางทะเลด้วย ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเกาหลีใต้ มาตรา 137 ซึ่งอนุโลมไว้กับการรับขนของทางทะเล และประมวลกฎหมายแพ่งของ ไต้หวัน มาตรา 638 และการที่ร่างมาตรานี้ระบุถึงแต่เฉพาะกรณีของสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิง หรือบางส่วนเท่านั้น มิได้ระบุถึงกรณีส่งมอบชั่งช้ำเนื่องจากเรื่องนี้ได้กำหนดไว้แล้วในร่างมาตรา 58 วรรค 3 ซึ่งมีที่มาจาก กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก กฎที่ 6 ข้อ 1 (b) ว่าให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบไม่เกิน 2 1/2 เท่าของค่าระวาง ส่วนกรณีส่งมอบชั่งช้ำตามกฎหมายญี่ปุ่นและเกาหลีใต้นั้นมีหลักการเช่นเดียวกันกับ ปพพ. มาตรา 621 ที่บัญญัติว่า "ค่าสินไหมทดแทนในการส่งมอบของชั่งช้ำนั้น ท่านห้ามมิให้คิดเกินกว่าจำนวน เช่นจะพึงกำหนดไว้ในเหตุของสูญหายสิ้นเชิง"

จะเห็นได้ว่า การที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติรองรับหลักการในเรื่องข้อจำกัดความรับผิดไว้เป็นที่แน่ชัดในหมวด 6 ตั้งแต่ร่างมาตรา 58 ถึง ร่างมาตรา 61 เช่นนี้เมื่อเกิดคดีข้อพิพาทขึ้นในอนาคตเกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและเมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายแล้ว ศาลย่อมจะต้องนำบทบัญญัติในร่างมาตราเหล่านี้ไปปรับกับข้อเท็จจริง ปัญหาต่าง ๆ ที่เคยเกิดขึ้นในอดีตเมื่อครั้งที่ศาลได้เคยนำ ปพพ. มาตรา 625 มาปรับใช้อันเป็นผลให้ข้อจำกัดความรับผิด เป็น โฉมเก่าคู่สัญญาไม่ได้ตกลงด้วยชัดแจ้งนั้นก็คงจะหมดไป ข้อจำกัดความรับผิดตามร่างพระราชบัญญัตินี้จะตกเป็น โฉมใหม่ได้เมื่อเข้ากรณีตามร่างมาตรา 17 (2) ที่ว่า ข้อกำหนด ในสัญญารับขนของทางทะเลจะตกเป็น โฉมเก่า ".....(2) กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือมาตรา 60....." ซึ่งความละเอียดในมาตราทั้งสองนี้ได้กล่าวมาแล้ว

5. การแก้ไขปัญหาในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่งโดยอาศัยร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.....

ร่างพระราชบัญญัติได้ให้ความหมายของคำว่า "ผู้รับตราส่ง" ไว้ในบทวิเคราะห์ศัพท์ในร่างมาตรา 3 ว่า

" "ผู้รับตราส่ง" หมายความว่า

(ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่งหรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม

(ข) ผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง หรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนามและไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ

(ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น"

ถ้าจะให้เกิดความเข้าใจในความหมายของผู้รับตราส่งยิ่งขึ้นก็ต้องอ่านประกอบกับบทวิเคราะห์ศัพท์คำว่า "ใบตราส่ง" ในร่างมาตรา 3 ดังกล่าวซึ่งมีข้อความว่า

"ใบตราส่ง" หมายความว่า เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลแสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามที่ระบุในใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง"

มีข้อสังเกตว่า "บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง" ตามกรณีข้อ (ก) นี้ หมายถึงผู้รับตราส่งในกรณีที่ใบตราส่งนั้นเป็นใบตราส่งระบุชื่อ (Named Bill of Lading) ซึ่งวิธีการโอนใบตราส่งชนิดนี้ คือ ผู้ส่งสินค้าจะระบุชื่อผู้รับสินค้าและที่อยู่ของผู้รับสินค้าลงในใบตราส่งแล้วขีดมาคำว่า "to order" ออก มีผลให้ผู้ที่มีสิทธิในตัวสินค้าก็คือผู้ที่ถูกระบุชื่อไว้เท่านั้น นอกจากนั้นใบตราส่งระบุชื่อนี้จะไม่สามารถโอนสลักหลังต่อไปอีกด้วย

ส่วนคำว่า "ผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม" นั้นได้แก่กรณีตามร่างมาตรา 27 หมวด 2 * ซึ่งใช้ข้อความที่มีลักษณะคล้ายกับบทบัญญัติใน พ.พ. ลักษณะรับขนมาตรา 614 ซึ่งบัญญัติว่า "แม้ว่าใบตราส่งจะได้ออกให้แก่บุคคลผู้ใดโดยนามก็ตาม ท่านว่ายอม

* ร่างมาตรา 27 มีข้อความว่า

"ใบตราส่งใดแม้จะได้ออกให้แก่บุคคลใดโดยนามก็ยังคงอาจโอนให้กันได้โดยการสลักหลัง เว้นแต่จะมีข้อกำหนดห้ามการสลักหลังไว้ในใบตราส่งนั้น"

สลักหลังโอนกันได้ เว้นแต่จะมีข้อห้ามการสลักหลังไว้" ถ้าอ่านด้วยภาษาไทยจากร่างมาตรา 27 อาจยังไม่ค่อยเข้าใจความหมายของคำว่า "ออกให้แก่บุคคลโดยนาม" นี้ แต่เมื่ออ่านด้วยภาษาอังกฤษของ พ.พ. มาตรา 614 ซึ่งบัญญัติว่า "Even though a consignment note has been made out to a named person, it can be transferred by indorsement, unless the indorsement is forbidden in the consignment note" แล้วทำให้เข้าใจได้ว่าผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนามตามข้อ (ก) ในร่างมาตรานี้คงหมายถึงเฉพาะกรณีออกใบตราส่งให้แก่บุคคลใดโดยนามและมีข้อห้ามการสลักหลังไว้เท่านั้น ทั้งนี้ เพราะในข้อ (ข) ได้กำหนดถึงกรณีใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนามและไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้แล้ว

สำหรับกรณีผู้รับตราส่งตามข้อ (ข) นอกจากจะหมายถึงกรณี "ใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนามและไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้" แล้วยังหมายถึงกรณีสลักหลังใบตราส่งโดยระบุชื่อผู้ส่งด้วย ซึ่งในทางปฏิบัติจะระบุชื่อธนาคารหรือชื่อผู้รับตราส่งให้เป็นผู้ส่ง (To the order of...) เมื่อจะโอนสิทธิในสินค้าตามใบตราส่งชนิดนี้ ผู้ส่งก็เพียงสลักหลังต่อไปให้กับผู้รับสินค้าที่ปลายทางโดยสลักหลังระบุชื่อผู้รับสินค้า ดังนั้น ผู้มีชื่อเป็นผู้รับสลักหลังคนสุดท้ายจึงเป็นผู้มีสิทธิรับสินค้าที่ปลายทาง ซึ่งบุคคลดังกล่าวนี้ก็คือผู้รับตราส่งที่เป็น "ผู้รับสลักหลังคนสุดท้ายสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาส่ง" ตามข้อ (ข) นั้นเอง

ในทางทฤษฎี ยังมีการออกใบตราส่งผู้ถือ (Bearer Bill of Lading) อีกด้วย โดยเป็นใบตราส่งที่มีข้อความว่า "bearer" และจะไม่ระบุชื่อผู้ใดลงไปเลย การโอนสิทธิในสินค้าก็เพียงแต่ส่งมอบใบตราส่งให้แก่กันเท่านั้น ผู้ใดเป็นผู้ทรงใบตราส่งในขณะนั้นก็มิสิทธิไปปรับมอบสินค้าได้ แต่ผู้ร่างกฎหมายเห็นว่าในทางปฏิบัติไม่เคยพบว่ามี การออกใบตราส่งชนิดนี้ และเห็นว่าใบตราส่งชนิดนี้คงมีอยู่แต่ในทางทฤษฎี และในด้วยบทกฎหมายของบางประเทศ เช่น ประเทศฝรั่งเศส * เท่านั้น ดังนั้นจึงมิได้นำหลักการดังกล่าวมาใส่ไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้

* กฎหมายฝรั่งเศสได้ให้นิยามคำว่า "ผู้รับตราส่ง" ไว้ว่า

"The consignee is he whose name is indicated in the bill of lading as a named person : it is he who presents the bill of lading at arrival when the bill of lading is made to the holder : it is the last endorsee in the case the bill of lading made to order"

ส่วนความหมายของผู้รับตราส่งในกรณีข้อ (ค) นั้น หมายถึงบุคคลที่มีชื่อเป็นผู้รับของในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง และบุคคลที่มีชื่อเป็นผู้รับของในกรณีที่มีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

ผู้ร่างกฎหมายเห็นว่าแม้ในทางปฏิบัติส่วนใหญ่ของการรับขนของทางทะเลจะมีการออกใบตราส่งเสมอก็ตาม แต่ก็มีบางกรณีที่อาจไม่มีใบตราส่งให้แก่กันแม้ว่าโอกาสที่จะเป็นเช่นนั้นจะมีน้อยมากก็ตาม ดังนั้น ผู้ร่างกฎหมายจึงได้ให้ความหมายของผู้รับตราส่งให้รวมไปถึงกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งไว้ด้วย

สำหรับเรื่องลักษณะของผู้รับตราส่งนั้น ร่างพระราชบัญญัติได้กล่าวไว้ในร่างมาตรา 26 ซึ่งอยู่ในหมวด 2 ว่าด้วยใบตราส่ง โดยใช้ข้อความว่า

"ในกรณีที่ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งนั้น ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง"

หลักการตามร่างมาตรานี้ตรงกับบทบัญญัติในกฎหมายของประเทศต่าง ๆ ได้แก่มาตรา 572 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่น มาตรา 131 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของเกาหลีใต้ และมาตรา 627 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของไต้หวัน ซึ่งบทบัญญัติเหล่านี้เป็นบทบัญญัติที่นำไปใช้กับการรับขนของทางทะเลด้วย

ร่างมาตรา 26 นี้เป็นเรื่องเฉพาะความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งซึ่งถือว่าเป็นบุคคลภายนอกเพราะไม่ได้เป็นผู้ทำสัญญากับผู้ขนส่งโดยตรง การที่กำหนดไว้เช่นนี้ก็เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้รับตราส่ง เนื่องจากผู้รับตราส่งสามารถทราบได้ล่วงหน้าว่าตนจะต้องมีสิทธิหน้าที่อย่างไรบ้างโดยอาจรู้ได้จากข้อกำหนดในใบตราส่งที่ตนถืออยู่นั่นเอง และผู้ขนส่งก็ไม่อาจนำข้อความอื่นที่ไม่มีปรากฏในใบตราส่งมาใช้หาผลประโยชน์จากผู้รับตราส่งได้ แม้ว่าข้อความดังกล่าวนั้นจะเป็นเรื่องและผู้ขนส่งได้ตกลงไว้กับผู้ส่งของก็ตาม ส่วนความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของนั้นอาจมีเพิ่มเติมหรือแตกต่างไปจากที่กำหนดไว้ในใบตราส่งอย่างใดก็ได้เพราะใบตราส่งถือเป็นเพียงหลักฐานเบื้องต้น (prima facie evidence) เท่านั้น

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนยังคงเห็นว่าร่างมาตรา 26 นี้ยังคงมีปัญหาที่จะต้องพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้คือ

1. ร่างมาตรา 26 ยังไม่ได้กล่าวถึงเรื่องสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้ขนส่งว่า นอกจาก "สิทธิ" แล้ว "หน้าที่" หรือ "ความรับผิดชอบ" ตามสัญญาดังกล่าวจะโอนไปยังผู้รับตราส่งหรือไม่ ทั้งนี้เพราะในทุกสัญญา คู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างก็มีสิทธิควบคู่ไปกับหน้าที่ หรือความรับผิดชอบด้วยกันทั้งสิ้น ผู้เขียนเห็นว่าในประเด็นนี้ร่างมาตรา 26 ควรจะได้เขียนให้ชัดเจนกว่านี้ว่าหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลจะโอนไปด้วยหรือไม่

2. ร่างมาตรา 26 มิได้บอกว่าสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างผู้ส่งสินค้ากับผู้ขนส่งที่โอนไปยังผู้รับตราส่งนั้นจะโอนไปเพียงใด โอนเมื่อไร และโอนโดยมีเงื่อนไขอย่างไร ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าร่างมาตรา 26 ควรจะกำหนดให้ชัดเจนลงไปกว่านี้ เพื่อที่จะได้ไม่ต้องมีข้อโต้เถียงกันอีกในภายหลังว่าสิทธิของผู้รับตราส่งที่จะฟ้องร้องผู้ขนส่งนั้นมีอยู่หรือไม่ มีอยู่เพียงใดและมีตั้งแต่เมื่อใด เป็นต้น

3. ในขณะที่ร่างมาตรา 26 ต้องพิจารณาควบคู่ไปกับบทวิเคราะห์ศัพท์คำว่า "ใบตราส่ง" ตามร่างมาตรา 3 นั้น ปรากฏว่าตัวบทบัญญัติในร่างมาตรา 3 เองก็ยังมีความไม่ชัดเจนอยู่ด้วยเช่นกัน กล่าวคือ ในขณะที่ตามหลักสากลนั้นใบตราส่งมีคุณลักษณะทางกฎหมายอยู่สามประการด้วยกันคือ เป็นหลักฐานแห่งการรับของ เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล และเป็นเอกสารสิทธินั้น บทวิเคราะห์ศัพท์คำว่า "ใบตราส่ง" ตามร่างมาตรา 3 ได้บัญญัติรองรับเฉพาะคุณลักษณะสองประการแรกของใบตราส่งเท่านั้น แต่ในเรื่องลักษณะของใบตราส่งที่เป็นเอกสารสิทธินั้น ร่างพระราชบัญญัติมิได้ให้ความชัดเจนในเรื่องลักษณะของใบตราส่งในแง่ที่เป็นเอกสารสิทธิไว้ กล่าวคือถ้าจะให้มีความตามที่ต้องการว่าใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธินั้นจะต้องใช้วิธีอ่านประกอบกันหลาย ๆ ร่างมาตราเป็นต้นว่า ร่างมาตรา 3 คำว่า "ผู้รับตราส่ง" "ใบตราส่ง" ร่างมาตรา 26 เรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งให้เป็นตามข้อกำหนดในใบตราส่ง ร่างมาตรา 27 เรื่อง ใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลใดโดยนาม ร่างมาตรา 28 เรื่องผู้รับตราส่งเรียกให้ผู้ขนส่งมอบสินค้าต่อเมื่อได้เวนคืนใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่ง ร่างมาตรา 29 เรื่องใบตราส่งมีต้นฉบับหลายฉบับ ถ้าผู้รับตราส่งนำต้นฉบับมาเวนคืนเพียงฉบับเดียว ผู้ขนส่งก็ต้องส่งมอบของไว้ และร่างมาตรา 36 วรรค 2 ถ้าผู้ขนส่งได้จัดการไปตามคำสั่งของผู้ส่งของโดยไม่ได้รับเวนคืนต้นฉบับใบตราส่งทั้งหมดผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้รับตราส่งซึ่งมีใบตราส่งฉบับที่ยังไม่ได้เวนคืน ฯลฯ และเมื่ออ่านร่างมาตราเหล่านี้ประกอบกันแล้วต้องอาศัยการตีความเสียก่อน จึงจะ

สามารถทราบว่า ได้มีการโอนสิทธิหน้าที่หรือไม่เพียงใด ซึ่งนับว่าเป็นวิธีที่สร้างความยุ่งยากให้แก่ ผู้ใช้กฎหมายอยู่ไม่น้อยทีเดียว ผู้เขียนเห็นว่าควรเพิ่มบทบัญญัติในร่างมาตรา 3 ในส่วนบทวิเคราะห์ คำว่า "ใบตราส่ง" ให้ชัดเจนกว่านี้ว่าใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิด้วย

เหตุผลที่ยกประเด็นนี้ขึ้นมาพิจารณาก็เพราะว่าถ้าได้บัญญัติรับรองอย่างชัดเจนว่าให้ใบตราส่งเป็นเอกสารสิทธิแล้ว ผลที่ตามมาคือจะทำให้สิทธิตามใบตราส่งเป็นสิทธิที่มีตราสาร ซึ่งอาจโอนให้กันได้โดยเพียงแต่ทำการสลักหลังและส่งมอบเท่านั้น เมื่อผู้ส่งได้สลักหลังและส่งมอบใบตราส่งไปให้แก่ผู้รับสินค้าที่ปลายทาง ผู้รับสินค้าก็จะกลายเป็นผู้ทรงใบตราส่ง ซึ่งคำว่า "ผู้ทรงใบตราส่ง" ก็คือ ผู้ทรงสิทธิของผู้ส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลนั่นเอง หมายความว่าผู้ส่งมีสิทธิเป็นเช่นใด ผู้ทรงใบตราส่งก็มีสิทธิเป็นเช่นนั้นด้วย ทั้งนี้เพราะเหตุผลสำคัญของการออกใบตราส่งนั้นก็เพื่อประโยชน์ในการโอนสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลนั่นเอง

4. เนื่องจากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งวิเคราะห์ถึงสัญญารับขนของทางทะเลในกรณีที่มีการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศประกอบอยู่ด้วย ทั้งนี้เพราะการรับขนของทางทะเลส่วนใหญ่มักจะ เป็นไปเพื่อสนับสนุนการซื้อขายระหว่างประเทศนั่นเอง ดังนั้น ในส่วนที่เกี่ยวกับปัญหาของร่าง มาตรา 26 นี้ ส่วนหนึ่งจึงมาจากปัญหาของ ปพพ. ลักษณะซื้อขาย มาตรา 463 ในเรื่องการส่งมอบสินค้าที่ซื้อขายให้แก่ผู้ขนส่งด้วยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ กล่าวคือ ในขณะที่บทบัญญัติในเรื่องนี้ตาม The Sale of Goods Act 1979 ของอังกฤษได้บัญญัติไว้ในมาตรา 32 โดยแยกเป็น 2 อนุ มาตรา ดังนี้

"(1) ในกรณีที่ผู้ขายมีหน้าที่ต้องส่งสินค้าไปให้แก่ผู้ซื้อตามสัญญา การส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่ง ให้ถือว่าได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อแล้ว

(2) เว้นแต่ผู้ซื้อจะมอบหมายให้กระทำเป็นอย่างอื่น ผู้ขายต้องทำสัญญาขึ้นกับผู้ขนส่ง ในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ซื้อโดยสมเหตุสมผล เมื่อคำนึงถึงสภาพของสินค้าและพฤติการณ์แวดล้อมกรณีอื่น ๆ ถ้าผู้ขายละเลยไม่กระทำดังกล่าวนั้น และสินค้าได้สูญหาย หรือเสียหายไปในระหว่าง การขนส่ง ผู้ซื้ออาจจะปฏิเสธที่จะถือว่าการส่งมอบแก่ผู้ขนส่งเท่ากับเป็นการส่งมอบให้แก่ตัวเขา หรืออาจจะเรียกให้ผู้ขายรับผิดชอบในความเสียหายนั้นก็ได้"

แต่บทบัญญัติใน พ.พ. มาตรา 463 ซึ่งนำมาจาก The Sale of Goods Act 1979 มาตรา 32 ของอังกฤษนั้น กลับนำมาเฉพาะอนุมาตรา 1 เท่านั้น โดยมีได้นำเอาอนุมาตรา 2 มาด้วย ดังนั้น หลักเกณฑ์ในเรื่องสิทธิของผู้รับตราส่งตามกฎหมายไทยจึงขาดความสมบูรณ์ในตัวเองตั้งแต่จุดนี้แล้ว ซึ่งผลของ พ.พ. มาตรา 463 ดังกล่าวย่อมกระทบต่อกรณีสิทธิของผู้รับตราส่งตามร่างพระราชบัญญัติด้วยเช่นกัน

5. นอกจากอังกฤษจะมีระบบกฎหมายในเรื่องซื้อขายที่สมบูรณ์ในตัวเองดังที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น อังกฤษยังมีกฎหมายพิเศษในเรื่องการโอนสิทธิตามสัญญารับขนของทางทะเลที่มีใบตราส่งอีกด้วย ซึ่งร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่มีบทบัญญัติกำหนดดังกล่าวดังกล่าว

การที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดลงไปให้ชัดเจนอย่างเช่น กฎหมายของบางประเทศเช่น The Bills of Lading Act, 1855 มาตรา 1 และ 2 ของอังกฤษ* ซึ่งเป็นแม่บทสำคัญเกี่ยวกับเรื่องการโอนสิทธิและหน้าที่ตามสัญญารับขนของทางทะเลนั้น ผู้ร่างกฎหมายได้ให้เหตุผลในเรื่องนี้ว่าเป็นเพราะปัญหาในเรื่องความแตกต่างของระบบกฎหมาย เนื่องจากระบบกฎหมายของอังกฤษเป็นระบบคอมมอนลอว์ (Common Law) แต่ระบบกฎหมายของเราเป็นระบบซีวิลลอว์ (Civil Law) ดังนั้นการเลือก กฎหมายของประเทศญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และ

* ในมาตรา 1 และมาตรา 2 ของ The Bill of Lading Act, 1855 ของอังกฤษบัญญัติไว้ว่า

"มาตรา 1 ผู้รับตราส่งที่มีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งและผู้รับสลักหลังใบตราส่ง ซึ่งได้กรรมสิทธิ์ในสินค้าโดยผลของการตราส่งและการสลักหลัง จะได้รับโอนสิทธิในการฟ้องร้องและมีหน้าที่ทั้งหมดเกี่ยวกับสินค้านี้ดังกล่าวนั้นเสมือนหนึ่งว่าตนเป็นคู่สัญญารับขนตามที่ระบุในใบตราส่ง"

"มาตรา 2 บทบัญญัติในกฎหมายนี้ไม่กระทบถึงสิทธิที่จะระงับการขนส่งหรือสิทธิเรียกร้องค่าระวางจากผู้ส่งเดิมหรือเจ้าของหรือความรับผิดใด ๆ ของผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังโดยเหตุหรือเนื่องมาจากการเป็นผู้รับตราส่งหรือผู้รับสลักหลังหรือการรับสินค้าโดยเหตุหรือเนื่องมาจากการตราส่งหรือการสลักหลังนั้น"

ได้วันซึ่งใช้ระบบซีวิลลอว์ เช่นเดียวกับ เรามาเป็นแบบในการร่งย้อมเป็นการสะดวกและปลอดภัยกว่า ดังนั้นร่างมาตรา 26 จึงได้ถูกร่างขึ้นมาอย่างกว้าง ๆ โดยใช้คำว่า "ความสัมพันธ์... ในเรื่องทั้งหลาย... ให้เป็นไปตามใบตราส่ง" เท่านั้น ซึ่งการบัญญัติไว้เพียงเท่านั้นยังไม่ได้ให้ความกระจ่างแต่อย่างใด ผู้เขียนเห็นว่า การที่ร่างพระราชบัญญัตินี้จะผลกระทบให้แก่ผู้ใช้กฎหมายเป็นผู้ตีความเอาเองนั้น ไม่ใช่การแก้ปัญหา ตรงกันข้ามอาจเป็นตัวก่อให้เกิดปัญหาตามมาอีกมากมายอย่างที่คาดไม่ถึงอีกด้วย การแก้ปัญหาที่ถาวรควรเป็นวิธีการร่างกฎหมายในเรื่องนี้ให้ชัดเจนกว่าที่เป็นอยู่ เท่านั้นยังไม่พอ ในการร่างกฎหมายดังกล่าวผู้ร่างจะต้องศึกษากฎหมายทั้งระบบให้ละเอียดรอบคอบต่อผลกระทบซึ่งกันและกันในระหว่างกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอีกด้วย เช่น ควรจะมีการพิจารณาแก้ไขหลักเกณฑ์ตาม ปพพ. มาตรา 463 เรื่องการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งด้วยหรือไม่ ถ้าแก้ไขแล้วจะมีผลอย่างไรต่อร่างพระราชบัญญัตินี้ เป็นต้น เนื่องจากวิทยานิพนธ์เรื่องนี้มีขอบเขตเฉพาะในเรื่องของสัญญารับขนส่งของทางทะเลซึ่งเป็นเพียงส่วนหนึ่งของระบบเท่านั้น สิ่งที่ทำได้ในที่นี้จึงเพียงแต่ชี้ให้เห็นถึงปัญหาเท่าที่เกี่ยวกับสัญญารับขนส่งของทางทะเลโดยตรง และแนวทางกว้าง ๆ ในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวเพื่อให้ผู้ที่สนใจทำการศึกษาต่อไป

6. การแก้ไขปัญหาในเรื่องอายุความโดยอาศัยร่างพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล
พ.ศ....

ร่างมาตรา 46 มีข้อความว่า

"ภายใต้บังคับมาตรา 47 และมาตรา 48 สิทธิเรียกร้องเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำแห่งของที่รับขนส่งตามสัญญารับขนส่งของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาล หรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดภายในปีหนึ่งนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือถ้าไม่มี การส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดเวลาอันควรตามมาตรา 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ"

ร่างมาตรา 47 มีข้อความว่า

"ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้"

มีข้อนำพิจารณาว่าอายุความ 1 ปี ตามร่างมาตรา 46 ดังกล่าวเหมาะสมดีแล้วหรือไม่ ทั้งนี้เนื่องจากมีผู้วิพากษ์วิจารณ์ว่าระยะเวลา 1 ปี นั้นสั้นเกินไป และมีผลเป็นการจำกัดสิทธิของผู้ใช้บริการขนส่งทางเรือในการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ส่ง เนื่องจากมีเวลาสำรวจความเสียหายและจัดเตรียมหลักฐานในการฟ้องร้องไม่มากพอ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับอายุความของการขนส่งภายในประเทศแล้วจะเห็นว่าการขนส่งภายในประเทศมีระยะทางและเวลาการขนส่ง การจัดส่งเอกสาร การตรวจรับสินค้าและกระบวนการทางการเงินไม่ซับซ้อนยุ่งยากเท่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นการที่ ปพพ. มาตรา 624 กำหนดอายุความสำหรับการขนส่งทางบกภายในประเทศเอาไว้ 1 ปี จึงมีความเหมาะสมดีอยู่แล้ว แต่การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศนั้นมีระยะทางไกลกว่า มีระยะเวลานานกว่า การตรวจรับสินค้าก็มีความสลับซับซ้อน อีกทั้งกระบวนการส่งเอกสารในเรื่องการชำระเงินก็ต้องผ่านระบบธนาคารระหว่างประเทศ การกำหนดอายุความจึงควรเป็น 2 ปี ไม่ใช่เพียงแต่ 1 ปี ตามร่างมาตรา 46 การกำหนดอายุความไว้ 2 ปี นี้มีผลดีในแง่ที่เป็นการกำหนดอายุความไว้มิให้สั้นเกินไป และยังเป็นโอกาสให้มีการต่อรองตกลงนอกศาลได้มากขึ้น ทั้งนี้เพื่อประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายของทุกฝ่ายที่จะต้องสูญเสียไปในศาล

นอกจากนี้อายุความ 1 ปี ยังถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่าเป็นอายุความที่กำหนดไว้ใน กฎแห่งกรุงเฮก ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ให้ประโยชน์แก่สายการบิน เรือของประเทศที่พัฒนาแล้วมากกว่าผู้ส่งสินค้าด้วย ในขณะที่กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์ก ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มุ่งจะคุ้มครองประโยชน์ของประเทศที่กำลังพัฒนานั้นกำหนดอายุความไว้ 2 ปี

อย่างไรก็ตาม แม้ร่างมาตรา 46 จะกำหนดอายุความเอาไว้เพียง 1 ปี แต่อายุความดังกล่าวก็อาจขยายได้โดยผลของร่างมาตรา 47 ที่ว่าก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้น เป็นข้อต่อสู้โดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อของตนไว้ ดังนั้นความยินยอมดังกล่าวนี้ใช้บังคับได้ ในขณะที่หลักในเรื่องอายุความตาม ปพพ. มาตรา 191 บัญญัติว่า "อายุความที่กฎหมายกำหนดไว้นั้น ผู้ใดหาอาจจะขยายออกหรือยื่นเข้าได้ไม่" ซึ่งในเรื่องนี้เนื่องจากร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. เป็นกฎหมายพิเศษเฉพาะเรื่อง ดังนั้นการกำหนดข้อความตามร่างมาตรา 46 เช่นนี้จึงเป็นการที่กฎหมายพิเศษบัญญัติไว้ถึงกรณียกเว้นไปจากหลักทั่วไปใน ปพพ. นั้นเอง

ผู้เขียนเห็นว่า การที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดอายุความไว้ให้ เป็นที่แน่นอนว่าต้องฟ้องคดีภายใน 1 ปี โดยอาจขยายอายุความได้โดยไม่มีกำหนดเช่นนี้ ย่อมไม่ต่างอะไรกับการที่กฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ปกป้องผู้ส่งสินค้าในประเทศกำลังพัฒนา กำหนดอายุความไว้ 2 ปี โดยอาจขยายอายุความออกไปได้โดยไม่มีกำหนดเช่นกัน อย่างไรก็ตาม การจะขยายอายุความไม่ว่าจะเป็นกฎแห่งกรุงเฮกหรือกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กได้นั้นก็จะต้องมีการปฏิบัติตามเงื่อนไขให้ครบถ้วน ดังนั้นไม่ว่าร่างพระราชบัญญัตินี้จะยึดกฎแห่งกรุงเฮกหรือกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กเป็นเกณฑ์ ผลที่ออกมาก็จะไม่แตกต่างกันแต่อย่างใด เพราะคู่สัญญาอาจตกลงขยายอายุความดังกล่าวได้อยู่ดี นอกจากนั้นเมื่อเปรียบเทียบระหว่างกฎแห่งกรุงเฮกซึ่งมีหลายประเทศเข้า เป็นสมาชิกครบถ้วนโดยมีประเทศสมาชิกเป็นจำนวนมากแล้วกับกฎแห่งเมืองแฮมเบอร์กซึ่งยังไม่มีผลบังคับใช้ในขณะนี้เนื่องจากยังมีประเทศเข้าเป็นสมาชิกยังไม่ครบถ้วน การที่ร่างมาตรา 46 กำหนดแนวทางอายุความในทำนองเดียวกับกฎแห่งกรุงเฮก ย่อมมีผลดีในแง่ได้รับการยอมรับเชื่อถือจากประเทศคู่ค้าสำคัญของประเทศไทย ซึ่งส่วนใหญ่ได้แก่บรรดาประเทศทั้งหลายที่เป็นสมาชิกในกฎแห่งกรุงเฮก เช่น ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา เป็นต้น

ผู้เขียนเห็นว่า การที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดอายุความไว้ให้ เป็นที่แน่นอน ย่อมมีผลดีอย่างน้อยก็ในแง่ที่ว่าเมื่อเกิดข้อพิพาทในเรื่องอายุความขึ้นในศาล และถ้าร่างพระราชบัญญัตินี้มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายแล้ว ศาลคงไม่ล่าอายุความตาม พ.พ. 164 ซึ่งมีกำหนด 10 ปี มาปรับใช้อีกแน่นอน เนื่องจากกรณีที่จะนำ พ.พ. มาตรา 164 มาใช้ได้นั้นจะต้องเป็นกรณีที่ปรากฏว่าไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นเสียก่อน ในเมื่อร่างพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดเรื่องอายุความไว้แล้ว 1 ปี ตามร่างมาตรา 46 ประกอบร่างมาตรา 47 ดังนั้นศาลซึ่งเป็นผู้ใช้กฎหมายก็ย่อมจะต้องนำบทบัญญัติ เรื่องอายุความตามร่างพระราชบัญญัตินี้ไปปรับใช้

ศูนย์วิจัยทรัพย์สินทางปัญญา
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย