

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีน

กรกาญจน์ แก้วมูลคำ*

บทคัดย่อ

สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่อาจกล่าวได้ว่าเป็นมหาอำนาจทางการพาณิชย์นาวีประเทศหนึ่งของโลก โดยสาธารณรัฐประชาชนจีนได้รวบรวมกฎหมายพาณิชย์นาวีฉบับต่างๆเข้าด้วยกันในรูปแบบประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี ซึ่งการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความเป็นที่น่าสนใจ ทั้งนี้ เนื่องจากการพาณิชย์นาวีมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการพัฒนาทางการค้าและเศรษฐกิจของประเทศ สาธารณรัฐประชาชนจีนจึงจำเป็นที่จะต้องพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีให้เป็นระบบทันสมัยและให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้สอดคล้องกับการค้าในโลกยุคปัจจุบัน และด้วยการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีอย่างเป็นระบบทำให้สาธารณรัฐประชาชนจีนประสบความสำเร็จในด้านการพาณิชย์นาวี ดังนั้นประเทศไทยจึงควรศึกษาเปรียบเทียบ วิเคราะห์ข้อดี ข้อเสียประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนเพื่อนำมาปรับปรุงพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยให้เป็นระบบทันสมัยและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

สาธารณรัฐประชาชนจีนนับเป็นหนึ่งในประเทศอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีที่สำคัญลำดับต้นๆของโลก โดยปัจจุบันสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นประเทศที่มีท่าเรือเป็นจำนวนมาก และมีกองเรือพาณิชย์ใหญ่เป็นอันดับที่ 4 ของโลก มีกองเรือพาณิชย์ทั้งหมด 3,629 ลำ คิดเป็นร้อยละ 8.91 ของส่วนแบ่งตลาดโลก¹ ซึ่งพัฒนาการด้านพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันนั้นมีความก้าวหน้าเป็นอย่างมาก ส่วนหนึ่งเนื่องจากสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีการพัฒนาในส่วนของนโยบายและกฎหมายอย่างเป็นระบบและพัฒนาควบคู่กันไป โดยในส่วนของกฎหมายนั้นสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติกฎหมายพาณิชย์นาวีไว้หลายฉบับ และได้มีการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีขึ้นอันถือเป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีที่สำคัญที่สุดของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งในบทความนี้จะได้กล่าวถึงประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนว่ามีประวัติความเป็นมา มีเนื้อหาสาระสำคัญในภาพรวมอย่างไร และวิเคราะห์ประมวลกฎหมายดังกล่าวว่ามีข้อดีและข้อเสียอย่างไรบ้าง ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทยการที่กฎหมายพาณิชย์นาวีไม่ได้ถูกรวบรวมไว้ในรูปแบบประมวลกฎหมายสมควรที่จะมีการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีหรือไม่

*นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับสอง) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ปีการศึกษา 2554

¹ UNCTAD, "REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2012," สืบค้นเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2556, จาก <https://unctad.org>, 10 สิงหาคม 2556.

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

1. ความเป็นมาของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

สาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีประชากรประมาณ 1,300 ล้านคน เป็นประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในโลก โดยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่ถูกโอบล้อมไปด้วยทะเล มีแนวชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 18,400 กิโลเมตร ส่งผลให้ประชาชนจีนเป็นชนชาติที่มีประวัติศาสตร์ทางการเดินเรือที่ยิ่งใหญ่ โดยย้อนกลับไปได้เมื่อประมาณ 2,000 ปีก่อน จีนเป็นชนชาติที่มีเรือและเทคนิคการเดินเรือที่ถือว่าก้าวหน้ามากที่สุดในโลก² เมื่อต้นราชวงศ์ถัง (ค.ศ. 618–907) จีนนั้นมีชื่อเสียงและมีความมั่งคั่งในการค้าสินค้าโดยการขนส่งทางทะเลเป็นอย่างมาก และตั้งแต่ราชวงศ์หมิงเป็นต้นมา (ค.ศ. 1368–1644) จีนได้ก้าวขึ้นมาเป็นผู้นำในการต่อเรืออันเป็นรากฐานในการสร้างความเจริญรุ่งเรืองแก่อุตสาหกรรมพาณิชย์และเป็นการพัฒนาการค้ากับต่างประเทศอีกด้วย แต่ต่อมาในปี ค.ศ.1911 การปกครองแบบราชาธิปไตยของจีนต้องสิ้นสุดลงที่ราชวงศ์ชิงเนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงการปกครอง ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าวนั้นได้เกิดสงครามกลางเมืองขึ้น มีการแย่งชิงอำนาจระหว่างพรรครัฐบาลกับพรรคคอมมิวนิสต์³ และหลังจากที่มีการแย่งชิงอำนาจกันมาเป็นระยะเวลาหลายสิบปี ในที่สุดในปี ค.ศ.1949 พรรคคอมมิวนิสต์ได้รับชัยชนะและก่อตั้งสาธารณรัฐประชาชนจีนขึ้น ทั้งนี้ สถานการณ์ทางการเมืองที่วุ่นวายดังกล่าวส่งผลให้อุตสาหกรรมพาณิชย์ต้องหยุดชะงักลง

ในช่วงทศวรรษที่ 1950 หลังจากที่ได้ก่อตั้งสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นกองเรือที่เคยมีอยู่เดิมส่วนมากย้ายไปที่ไต้หวัน แม้กระทั่งในปี ค.ศ.1961 ที่ได้มีการจัดตั้งบริษัทการเดินเรือแห่งแรกที่มีชื่อว่า COSCO (China Ocean Shipping Company)⁴ ซึ่งมีกองเรือเป็นของตนเองน้อยกว่า 20 ลำ⁵ ประเทศจีนจึงจำเป็นต้องพึ่งพาเรือจากต่างชาติโดยการชาร์เตอร์เรือในการขนส่งสินค้าทั้งการนำเข้าและส่งออก ทำให้สถานการณ์อุตสาหกรรมพาณิชย์ของประเทศจีนตกต่ำลง ดังนั้นรัฐบาลจึงตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว จึงได้มีการจัดระบบกฎหมายพาณิชย์และบัญญัติกฎหมายพาณิชย์ไว้เกือบ 20 ฉบับขึ้นซึ่งรวมถึงประมวลกฎหมายพาณิชย์ด้วย ทั้งนี้โดยมองว่าการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์เป็นสิ่งจำเป็นและจะทำให้ระบบกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นระบบ

² Wu Huanning, "China and Maritime Law," สืบค้นเมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2556, จาก <https://maritimejournal.murdoch.edu.au>.

³ การเปลี่ยนแปลงการปกครองครั้งแรกนั้นได้เปลี่ยนระบอบการปกครองจากราชาธิปไตยมาเป็นระบอบประชาธิปไตย นำโดย ดร.ซุนยัตเซ็น แต่เมื่อ ดร.ซุนยัตเซ็นได้เสียชีวิตลง ก็เกิดการแย่งชิงอำนาจระหว่างพรรครัฐบาล(ก๊กมินตั๋ง) ซึ่งต้องการปกครองโดยระบอบประชาธิปไตย กับ พรรคคอมมิวนิสต์นำโดยนายเหมา เจ๋อตง และในที่สุดพรรคคอมมิวนิสต์ก็ได้รับชัยชนะ จึงทำให้จีนปกครองในระบอบคอมมิวนิสต์มาจนถึงปัจจุบัน

⁴ COSCO (China Ocean Shipping Company) เป็นบริษัทการเดินเรือที่รัฐบาลจีนถือหุ้นใหญ่

⁵ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 2

โดยประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นนับว่าเป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีที่สำคัญเป็นอย่างยิ่งในระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีน ซึ่งได้เริ่มร่างตั้งแต่ปี ค.ศ.1952 และได้ประกาศใช้ในวันที่ 7 พฤศจิกายน ค.ศ. 1992 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1993 โดยใช้ระยะเวลาในการจัดทำนานถึง 40 ปี เนื่องจากเหตุการณ์ทางการเมืองที่เกิดการปฏิวัติทางวัฒนธรรม (Cultural Revolution)⁶ ทำให้การร่างประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีนั้นต้องหยุดชะงักลง ซึ่งในช่วงแรกของการร่างประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีได้นำกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศรัสเซียมาเป็นแบบในการร่าง อย่างไรก็ตามเมื่อเหตุการณ์ทางการเมืองดังกล่าวสิ้นสุดลงสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ดำเนินนโยบายเปิดประเทศในปี ค.ศ.1980 และในปีถัดมาได้ดำเนินการร่างประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีขึ้นอีกครั้งหนึ่ง โดยการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีในครั้งนี้ได้บัญญัติให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีที่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เข้าเป็นภาคี ซึ่งจะทำให้ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนมีความเป็นสากล เป็นที่ยอมรับของนานาประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากว่าเมื่อสาธารณรัฐประชาชนจีนได้ดำเนินนโยบายเปิดประเทศ ทำให้การค้าระหว่างประเทศของสาธารณรัฐประชาชนจีนเติบโตอย่างรวดเร็ว มีการขนส่งสินค้าทางทะเล การนำเข้าและส่งออกมากถึงร้อยละ 90⁷ ส่งผลให้อุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีขยายตัวเป็นอย่างมาก มีคดีเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีขึ้นสู่ศาลเป็นจำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่มักเป็นประเด็นพิพาทกับต่างประเทศ จึงเกิดแรงกดดันจากประเทศคู่ค้าให้แก้ไขปรับปรุงกฎหมายพาณิชย์นาวีที่มีอยู่ให้สอดคล้องตามหลักสากล จึงได้มีการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีโดยยึดตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาที่เกี่ยวกับพาณิชย์นาวีที่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เข้าเป็นภาคี

เมื่อมีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้วได้มีการออกกฎเกณฑ์ทางพาณิชย์นาวีในหลายเรื่องตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี เช่น กฎเกณฑ์ในการจดทะเบียนเรือ ปี ค.ศ.1994 เป็นต้น และนอกจากนี้ได้มีการจัดทำประมวลวิธีพิจารณาความทางพาณิชย์นาวี ปี ค.ศ.1999 (Maritime Procedure Law 1999) เพื่อทำให้ระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นระบบตามนโยบายทางด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีที่วางไว้

2. เนื้อหาและสาระสำคัญของประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีน

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีน (Maritime Code of the people's Republic of China) หรือที่เรียกว่า CMC นั้นถูกจัดทำขึ้นเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องหรือความสัมพันธ์ต่างๆที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางทะเลและการเดินเรือทะเล ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความมั่นใจและคุ้มครองสิทธิและผลประโยชน์ของคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งเป็นการสนับสนุนส่งเสริมด้านพาณิชย์นาวี เศรษฐกิจและการค้าของสาธารณรัฐประชาชนจีน

⁶ ในปี ค.ศ.1966 - 1976 สมัยประธานาธิบดีเหมา เจ๋อตง ได้มีการปฏิวัติทางวัฒนธรรม (Cultural Revolution) อันเป็นการโค่นล้มระบบทุนนิยม และปฏิรูปทุกอย่างที่ขัดกับลัทธิสังคมนิยมหรือคอมมิวนิสต์

⁷ Li, KX. & Ingram, CWM, *Maritime Law And Policy In China*, (Great Britain: Cavendish Publishing Limited, 2002), p.12.

โดยประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นมีทั้งหมด 278 มาตรา เนื้อหาแบ่งเป็น 14 หมวด มีเนื้อหาสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

2.1 บทบัญญัติทั่วไป (General Provisions)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้แบ่งบทบัญญัติทั่วไปออกเป็น 6 มาตรา ได้แก่มาตราที่ 1 ถึงมาตราที่ 6 โดยรวมจะกล่าวถึงเหตุผลที่มีการบัญญัติประมวลกฎหมายนี้ มีการให้คำนิยามศัพท์ รวมถึงการกำหนดกฎเกณฑ์ของการขนส่งทางพาณิชย์และการบริการลากจูง ในสาธารณรัฐประชาชนจีนจะต้องเป็นเรือที่มีธงสัญชาติจีน ทั้งนี้เรือที่จะใช้ธงชาติจีนหรือมีสัญชาติจีนนั้นจะต้องทำการจดทะเบียนเรือตามกฎหมายของสาธารณรัฐประชาชนจีนเสียก่อน

2.2 เรือ (Ships)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนในหมวดนี้แบ่งออกเป็น 3 ส่วน กล่าวคือ กรรมสิทธิ์ในเรือ (Ownership of ships) การจำนองเรือ (Mortgage of ships) และบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime liens) ทั้งนี้ในส่วนของการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเลนั้น สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เป็นภาคีใน Convention on Maritime Liens and Mortgage 1967 ทำให้บทบัญญัติในเรื่องดังกล่าวเป็นไปตามหลักในอนุสัญญานี้

ในส่วนแรก จะกล่าวถึงกรรมสิทธิ์ในเรือ มีทั้งหมด 4 มาตรา ได้แก่มาตรา 7 ถึงมาตรา 10 โดยกรรมสิทธิ์ในเรือเจ้าของเรือมีสิทธิใช้ประโยชน์จากเรือที่ตนมีกรรมสิทธิ์ ทั้งนี้การได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ การโอนกรรมสิทธิ์ หรือการสูญสิ้นกรรมสิทธิ์ในเรือจะต้องมีการจดทะเบียนกับหน่วยงานที่มีอำนาจ หากฝ่าฝืนไม่มีการจดทะเบียนดังกล่าวแล้ว ไม่สามารถยกขึ้นต่อสู้กับบุคคลภายนอกได้

ในส่วนที่สอง เป็นเรื่องการจำนองเรือ มีทั้งหมด 10 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 11 ถึงมาตรา 20 โดยการจำนองเรือตามประมวลกฎหมายนี้จะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรและมีการจดทะเบียนจำนองเรือด้วย หากฝ่าฝืนผู้จำนองและผู้รับจำนองไม่สามารถอ้างการจำนองเรือเป็นข้อต่อสู้กับบุคคลภายนอกได้ ทั้งนี้การจดทะเบียนจำนองเรือนั้นให้ใช้บังคับกับเรือที่อยู่ระหว่างการต่อเรือด้วย โดยผู้ที่สามารถนำเรือไปจำนองได้ต้องเป็นเจ้าของเรือ และเมื่อมีการจำนองเรือแล้วมีผลทำให้ผู้รับจำนองหรือเจ้าหนี้จำนองมีสิทธิได้รับชำระหนี้เอาจากเรือก่อนเจ้าหนี้สามัญ และสิทธิจำนองย่อมตกติดไปกับตัวเรือเสมอ

โดยส่วนสุดท้ายจะกล่าวถึงบุริมสิทธิทางทะเล มีทั้งหมด 10 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 21 ถึงมาตรา 30 ซึ่งจะมีการนิยามความหมายของคำว่าบุริมสิทธิทางทะเล และมีการกำหนดถึงประเภทของสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลไว้ และมีการจัดลำดับการได้รับชำระหนี้ของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลประเภทใดจะได้รับชำระหนี้ก่อนหรือหลัง ทั้งนี้ ลำดับการได้รับชำระหนี้ระหว่างเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลกับเจ้าหนี้อื่น เจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลมีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อน นอกจากนี้ยังได้กำหนดเหตุที่ทำให้บุริมสิทธินั้นระงับสิ้นไปแต่อย่างไรก็ตามบุริมสิทธิทางทะเลไม่ระงับโดยการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือ แต่จะตกติดไปกับเรือนั้นด้วย

2.3 นายเรือและลูกเรือ (Master and Crew)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ทั้งหมด 10 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 31 ถึงมาตรา 40 โดยคนประจำเรือจะต้องมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถอีกทั้งยังได้กำหนดหน้าที่และสิทธิของนายเรือไว้อย่างชัดเจน

2.4 สัญญาขนส่งของทางทะเล (Contracts of carriage of goods by sea)

สัญญาขนส่งของทางทะเลนับเป็นส่วนที่สำคัญอย่างมากในประมวลกฎหมายมีทั้งสิ้น 66 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 44 ถึงมาตรา 106 โดยหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ได้มีการนำหลักการมาจาก Hague Visby Rules ผสมกับ Hamburg Rules ทั้งที่สาธารณรัฐประชาชนจีนไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาทั้งสองฉบับแต่อย่างใด⁸

อย่างไรก็ตามบทบัญญัติในหมวดนี้ได้มีการกำหนดหน้าที่ผู้ขนส่ง โดยหลักแล้วผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย มีหน้าที่ส่งมอบของไปยังท่าเรือที่ตกลงกันไว้ในสัญญา และมีหน้าที่ออกใบตราส่ง ทั้งนี้ ในส่วนนี้ได้ใช้คำว่า Transport Documents ซึ่งมีความหมายกว้างกว่าใบตราส่ง ดังนั้น ผู้ขนส่งสามารถออกเอกสารอย่างอื่นที่ไม่ใช่ใบตราส่งไว้เพื่อเป็นหลักฐานได้ และผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้รับชำระค่าระวางเป็นการตอบแทน โดยได้บัญญัติถึงความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีต่างๆ ซึ่งโดยหลักนั้นจะต้องรับผิดหากของได้สูญหาย หรือเสียหาย หรือมีการร่งของล่าช้าอันเนื่องมาจากความผิดของผู้ขนส่ง นอกจากนี้ มีการบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิด และการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ด้วย ในส่วนของผู้ส่งของ และผู้รับตราส่งได้บัญญัติถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดไว้เช่นกัน

นอกจากนี้ ในหมวดที่ว่าด้วยสัญญาขนส่งของทางทะเลได้กำหนดเรื่องสัญญาเช่าเรือเดินทะเลแบบรายเที่ยว (Voyage Charter Party) และสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Contracts) ไว้ด้วย อาจเนื่องด้วยลักษณะของสัญญาเช่าเรือเดินทะเลแบบรายเที่ยวนั้นมีลักษณะที่คล้ายกับสัญญาขนส่งของทางทะเล จึงได้นำมาบัญญัติรวมกันไว้เพื่อทำให้เกิดความเข้าใจได้ง่ายขึ้น มีทั้งหมด 10 มาตราตั้งแต่มาตรา 92 ถึงมาตรา 101 ซึ่งกำหนดให้นำบทบัญญัติเรื่องสิทธิและหน้าที่ในสัญญาขนส่งของทางทะเลมาใช้บังคับกับเรื่องสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว ในกรณีที่ไม่มีบทบัญญัติ โดยสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวนั้นผู้เช่าเรือสามารถนำเรือที่เช่าไปให้เช่าช่วงได้ แต่ทั้งนี้สิทธิและหน้าที่ตามสัญญาเช่าเรือที่ผู้เช่าเรือได้ทำกับเจ้าของเรือจะไม่ถูกกระทบ และในส่วนของสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอาจเป็นเพราะในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นมีการขนส่งทางทะเลรวมอยู่ด้วยจึงบัญญัติให้ย่ำต่อการใช้กฎหมาย โดยมีทั้งหมด 5 มาตราตั้งแต่มาตรา 102 ถึงมาตรา 106 ถือว่ามีรายละเอียดน้อยมาก

2.5 สัญญาขนส่งคนโดยสารทางทะเล (Contracts of carriage of passengers by sea)

สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นภาคีใน Athens Convention 1974 ดังนั้น บทบัญญัติในหมวดนี้จึงมีหลักเกณฑ์เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว โดยประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ทั้งหมด 20 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 107 ถึงมาตรา 126 โดยสัญญาขนส่งคนโดยสารผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบทั้งคนโดยสารและสัมภาระติดตัวของคนโดยสารเพื่อการตาย การบาดเจ็บของคนโดยสารและความสูญหายหรือเสียหายของสัมภาระอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่มีเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนที่

⁸ LAI XU, "CHINA'S APPROACH TOWARD INTERNATIONAL CONVENTIONS: THE IMPACT of the HAMBURG RULES on the MARITIME CODE of the PRC," (Master's thesis. University of Georgia, 2008), p.52

ได้ทำภายใต้อำนาจที่ได้รับมอบหมาย และหากคนโดยสารมีส่วนก่อให้เกิดเหตุเช่นนั้น ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะลดลงตามสัดส่วน ทั้งนี้ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะจำกัดความรับผิดชอบของตนได้

2.6 สัญญาเช่าเรือ (Charter parties)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ทั้งหมด 28 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 127 ถึงมาตรา 154 โดยหมวดนี้จะแบ่งสัญญาเช่าเรือไว้เป็น 2 ประเภทด้วยกัน กล่าวคือ สัญญาเช่าเรือตามกำหนดเวลา (Time Charter Party) และสัญญาเช่าเรือเปล่า (Bareboat Charter Party)

สัญญาเช่าเรือตามกำหนดเวลาได้บัญญัติไว้ตั้งแต่มาตรา 131 ถึงมาตรา 143 กำหนดสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามสัญญาเช่าเรือตามกำหนดเวลา สามารถสรุปได้ดังนี้ เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องส่งมอบเรือภายในกำหนดเวลาที่ตกลงกันไว้ หากไม่สามารถส่งมอบเรือให้ผู้เช่าเรือได้ภายในระยะเวลาที่ตกลงกัน ผู้เช่าเรือมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ ซึ่งการส่งมอบเรือเจ้าของเรือมีหน้าที่เตรียมเรือให้อยู่ในสภาพที่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ทั้งนี้ผู้เช่าเรือมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าระวางเรือตามที่ได้ตกลงกันไว้ และหากไม่จ่าย เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงทรัพย์สินของผู้เช่าเรือที่อยู่บนเรือ และผู้เช่าเรือสามารถนำเรือที่เช่าเรื่อนั้นไปให้เช่าต่อช่วงได้ โดยสัญญาเช่าเรือหลักจะไม่ถูกระทบ

สัญญาเช่าเรือเปล่าได้บัญญัติไว้ตั้งแต่มาตรา 145 ถึงมาตรา 154 โดยกำหนดสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาตามสัญญาเช่าเรือเปล่า ซึ่งสามารถสรุปได้ดังนี้ เจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องส่งมอบเรือที่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย โดยผู้เช่าเรือมีหน้าที่บำรุงรักษา ซ่อมแซมเรือในระยะเวลาที่ทำการเช่าเรือเปล่า ทั้งนี้ ในระหว่างอายุสัญญาเช่าเรือเปล่า ผู้เช่าเรือจะต้องทำประกันภัยเรือตามมูลค่าในขอบเขตที่เจ้าของเรือยินยอม โดยผู้เช่าเรือเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเอง และผู้เช่าเรือไม่สามารถนำเรือที่เช่าเรือออกให้เช่าต่อช่วงได้ โดยปราศจากความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากเจ้าของเรือ

2.7 สัญญาลากจูงทางทะเล (Contracts of sea towage)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ทั้งหมด 10 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 155 ถึงมาตรา 164 โดยสัญญาลากจูงทางทะเลเป็นสัญญาที่ผู้ลากจูงทำการลากจูงวัตถุในทะเลจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง ซึ่งคู่สัญญาอีกฝ่ายตกลงจะจ่ายค่าบริการการลากจูงให้ ทั้งนี้บทบัญญัติในเรื่องสัญญาลากจูงเรือทางทะเลจะไม่นำมาใช้บังคับกับการให้บริการลากจูงเรือภายในบริเวณท่าเรือ และหากเป็นการลากจูงเรือลำเลียงที่ใช้ในการขนส่งของทางทะเลจะต้องนำหลักเกณฑ์เรื่องการขนส่งของทางทะเลมาใช้บังคับ

⁹ สัญญาเช่าเรือ (Charter Parties) แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ สัญญาเช่าเรือเดินทะเลแบบรายเที่ยว (Voyage Charter Party) สัญญาเช่าเรือตามกำหนดเวลา (Time Charter Party) และสัญญาเช่าเรือเปล่า (Bareboat Charter Party)

2.8 เรือชนกัน (Collision of ships)

สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นภาคีใน Collision Convention 1910 ดังนั้นบทบัญญัติหมวดนี้จึงมีหลักเกณฑ์เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว โดยประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ทั้งหมด 6 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 165 ถึงมาตรา 170 ซึ่งเป็นบทบัญญัติเฉพาะเรือชนกันที่เกี่ยวกับทางแพ่งเท่านั้น เรือชนกันหมายถึงอุบัติเหตุอันเกิดจากการสัมผัสกันของเรือในทะเลหรือน่านน้ำที่สามารถเดินเรือได้ที่ติดต่อกับทะเล ทั้งนี้ไม่รวมถึงเรือสำหรับใช้ในการทหาร เรือที่ใช้ในการปฏิบัติการเพื่อสาธารณประโยชน์ และการชนกันของเรือซึ่งมีขนาดบรรทุกน้อยกว่า 20 ตันกรอส โดยบทบัญญัตินี้ใช้บังคับทั้งกรณีเรือก่อความเสียหายจากการกระทำโดยจงใจหรือไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์การเดินเรือ รวมทั้งกรณีเรือก่อความเสียหายแม้ไม่มีการชนกัน

2.9 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage at sea)

สาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นภาคีใน International Convention on Salvage 1989 ดังนั้นบทบัญญัติในหมวดนี้จึงมีหลักเกณฑ์เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ 22 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 171 ถึงมาตรา 192 โดยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามบทบัญญัตินี้ ได้วางหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยไว้ กล่าวคือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องทำการช่วยเหลือกู้ภัยโดยระมัดระวังตามสมควร และมีสิทธิได้รับรางวัลหากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นประสบความสำเร็จทำให้เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นปลอดภัย ทั้งนี้ หากเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือของที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หากทำการกู้ภัยสำเร็จจะได้เงินทดแทนพิเศษเพิ่มขึ้นอีก แต่หากประมาทเลินเล่อไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม อาจถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนทั้งหมดหรือบางส่วน นอกจากนี้ในส่วนหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ประสบภัยนั้น จะต้องให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ในระหว่างปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย และจะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินมีหน้าที่ต้องจ่ายเงินรางวัลให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

2.10 ความเสียหายทั่วไป (General Average)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ 11 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 193 ถึงมาตรา 203 โดยให้ความหมายของ ความเสียหายทั่วไป ไว้ว่าหมายถึง การเสียสละหรือมีรายจ่ายเป็นกรณีพิเศษที่เกิดขึ้นโดยสมัครใจและได้กระทำขึ้นตามสมควรเพื่อที่จะป้องกันรักษาเรือ ของ หรือทรัพย์สินอื่นๆ ที่ผจญภัยทางทะเลร่วมกัน ซึ่งการประเมินมูลค่าของในการร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปของผู้ที่ต้องรับผิดชอบแบ่งออกเป็น การประเมินมูลค่าเรือ การประเมินมูลค่าทรัพย์สิน และการประเมินมูลค่าของค่าระวางเรือ

2.11 การจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล (Limitation of liability for maritime claims)

สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เป็นภาคีใน Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims 1976 ดังนั้น บทบัญญัติในหมวดนี้จึงมีหลักเกณฑ์เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว โดยประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ทั้งหมด 12 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 204

ถึงมาตรา 215 โดยกำหนดให้การจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลใช้บังคับกับเจ้าของเรือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ชาร์เตอร์เรือ รวมถึงผู้ดำเนินงานเรือด้วย และได้กำหนดสิทธิเรียกร้องที่บุคคลดังกล่าวสามารถอ้างการจำกัดความรับผิดได้ ทั้งกำหนดจำนวนเงิน จำกัดความรับผิดของบุคคลดังกล่าว รวมถึงกรณีที่ไม่สามารถอ้างการจำกัดความรับผิดได้ด้วย

2.12 สัญญาประกันภัยทางทะเล (Contracts of marine insurance)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ทั้งหมด 41 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 216 ถึงมาตรา 256 ได้มีการบัญญัติเรื่องต่างๆไว้ดังนี้ หลักเกณฑ์ในเรื่องมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ซึ่งเป็นไปตามที่คู่สัญญาตกลงกัน หลักเกณฑ์เรื่องสัญญาประกันภัยแบบเปิด หลักเกณฑ์เรื่องการประกันภัยซ้ำซ้อน หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยทางทะเล เช่น มีหน้าที่แถลงข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญซึ่งผู้เอาประกันภัยรู้หรือควรจะได้รู้อันอาจมีผลต่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยในการเรียกเบี้ยประกันภัยหรือการตัดสินใจเข้าทำสัญญาประกันภัย หลักเกณฑ์เรื่องคำรับรอง หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้รับประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าสินไหมไม่เกินวงเงินเอาประกันภัยหรือตามสัดส่วน โดยความเสียหายของวัตถุเอาประกันภัยแบ่งเป็นเสียหายโดยสิ้นเชิง (total loss) และเสียหายบางส่วน (partial loss) และหลักเกณฑ์ว่ากรณีใดบ้างที่สัญญาประกันภัยจะสิ้นสุดลง ทั้งนี้ หลักเกณฑ์เรื่องของการประกันภัยทางทะเลได้นำแบบอย่างมาจาก Maritime Insurance Act 1906¹⁰ ของประเทศอังกฤษ

2.13 อายุความ (Limitation of time)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ 11 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 257 ถึงมาตรา 267 โดยเป็นการบัญญัติอายุความแยกออกมาต่างหากไว้เฉพาะ ซึ่งบัญญัติอายุความไว้ครอบคลุมถึงสิทธิเรียกร้องในเรื่องต่างๆที่ได้กล่าวไว้ในประมวลกฎหมายนี้ เช่น อายุความว่าด้วยสัญญารับขนของทางทะเล กำหนดให้อายุความเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลมีระยะเวลา 1 ปีนับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบหรือควรส่งมอบสินค้า เป็นต้น

2.14 การบังคับใช้กฎหมายในกรณีมีองค์ประกอบระหว่างประเทศ (Application of law in relation to foreign-related matters)

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติไว้ 9 มาตรา ตั้งแต่มาตรา 268 ถึงมาตรา 276 ซึ่งเป็นการจัดลำดับศักดิ์ของกฎหมายพาณิชย์และอุดช่องว่างทางกฎหมาย กล่าวคือกรณีที่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศใดๆที่ได้บัญญัติแตกต่างไปจากประมวลกฎหมายฉบับนี้ ให้บทบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องดังกล่าวมีผลใช้บังคับ เว้นแต่จะได้มีการตั้งข้อสงวนไว้ในเรื่องนั้นๆ และในกรณีที่เรื่องใดไม่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องระบุไว้ สามารถนำแนวทางปฏิบัติระหว่างประเทศ รวมทั้งกฎหมายของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่เกี่ยวข้องและอนุสัญญาระหว่างประเทศที่สาธารณรัฐประชาชนจีนได้เป็นภาคีมาใช้บังคับได้

¹⁰ Maritime Insurance Act 1906 เป็นกฎหมายการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ ที่มีอิทธิพลไปทั่วโลก หลายๆประเทศได้มีการบัญญัติกฎหมายประกันภัยทางทะเลโดยนำเอากฎหมายของประเทศอังกฤษฉบับนี้เป็นต้นแบบ

นอกจากนี้ โดยหลักแล้วคู่สัญญาสามารถที่จะเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญาที่ตนตกลงทำขึ้นได้ เว้นแต่กฎหมายจะบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น และหากเป็นกรณีที่คู่สัญญาไม่ได้ตกลงกันว่าจะใช้กฎหมายใดบังคับแก่สัญญานั้น จึงจะกำหนดให้ใช้กฎหมายของประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับสัญญามากที่สุดบังคับแก่สัญญานั้นได้

ดังที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ในบทบัญญัติต่างๆของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนได้บัญญัติขึ้นตามอนุสัญญาต่างๆที่ได้เข้าเป็นภาคี ซึ่งแม้ในเรื่องของสัญญาเช่าเรือ สัญญาลากจูงเรือ ความเสียหายทั่วไป และสัญญาประกันภัยทางทะเลจะไม่มียุทธศาสตร์ระหว่างประเทศก็ตาม แต่ยังมีกฎเกณฑ์และสัญญามาตรฐานที่ใช้กันเป็นสากลเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าวซึ่งสาธารณรัฐประชาชนจีนได้นำมาเป็นหลักเกณฑ์ในการบัญญัติประมวลกฎหมายฉบับนี้ได้ด้วย

3. วิเคราะห์ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

เมื่อพิจารณาประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนจะพบว่า ได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์และเนื้อหาของกฎหมายพาณิชย์ไว้ครอบคลุมในเรื่องของ เรือ คนประจำเรือ สัญญารับขนของทางทะเล สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สัญญารับขนคนโดยสาร สัญญาเช่าเรือ สัญญาลากจูงทางทะเล เรือโดนกัน การช่วยเหลือภัยทางทะเล ความเสียหายทั่วไป การจำกัดความรับผิดชอบสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล และสัญญาประกันภัยทางทะเล โดยจะเห็นได้ว่าประมวลกฎหมายพาณิชย์ดังกล่าวมีเนื้อหาโดยหลักเป็นกฎหมายพาณิชย์ในทางแพ่ง จะมีกฎหมายพาณิชย์ในทางมหาชนบ้างเพียงเล็กน้อย เช่น ในเรื่องของสัญญาเช่าเรือ และคุณสมบัติของคนประจำเรือที่จะต้องมีการประกาศนียบัตร เป็นต้น¹¹ จึงอาจกล่าวได้ว่าประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีนนั้นเป็นประมวลกฎหมายพาณิชย์ในทางแพ่งเป็นหลัก

การบัญญัติประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เมื่อพิจารณาจากเนื้อหาสาระสำคัญทั้ง 14 หมวด โดยแต่ละหมวดจะแยกเป็นส่วนต่างๆอีก มีทั้งหมด 278 มาตรา จะพบว่ามี การบัญญัติเนื้อหาสาระสำคัญของกฎหมายพาณิชย์ไว้ค่อนข้างครบถ้วนในส่วนของกฎหมายพาณิชย์ในทางแพ่ง มีความกระชับ และเข้าใจได้ง่าย นอกจากนี้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนยังได้มีการบัญญัติลำดับศักดิ์และการอุดช่องว่างทางกฎหมายของกฎหมายพาณิชย์ไว้ เพื่อเป็นการแก้ปัญหาในกรณีที่ไม่มีกฎหมายบัญญัติเรื่องนั้นๆไว้โดยตรง ดังที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้น ทำให้เห็นว่าสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นได้ให้ความสำคัญกับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ตนเข้าเป็นภาคีเป็นอย่างยิ่ง นับเป็นจุดเด่นของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน

อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติเนื้อหาบางเรื่องในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นได้บัญญัติไว้ไม่ละเอียดมากนัก ทำให้ขาดรายละเอียดบางเรื่อง เช่น เรื่องของสัญญาขนส่ง

¹¹ Yingying Zou, "Delivery of Goods by the Carrier under the Contract of Carriage by Sea, a Focus on China," (Ph.D.Dissertation. Erasmus University Rotterdam, 2005), p.16.

ต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่มีเพียง 5 มาตราเท่านั้น ทั้งที่ควรจะมีรายละเอียดมากกว่านี้ และในส่วนของ การประกันภัยทางทะเล มีเพียง 40 มาตรา ซึ่งได้บัญญัติไว้เพียงหลักกว้างๆ เท่านั้น ไม่ครอบคลุมรายละเอียด ทั้งหมดเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล นับว่าเป็นจุดด้อยประการหนึ่งของประมวลกฎหมายพาณิชย์ของ สาธารณรัฐประชาชนจีน

ส่วนข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีน กล่าวคือ หมวดสัญญา रखของทางทะเล ได้มีการนำเรื่องสัญญาเช่าเรือเดินทะเลแบบรายเที่ยวมา บัญญัติไว้ในหมวดนี้นั้นเหมาะสมแล้วหรือไม่ ซึ่งเหตุที่บัญญัติเรื่องเรื่องสัญญาเช่าเรือเดินทะเลแบบราย เที่ยวมาบัญญัติไว้ในหมวดนี้อาจเป็นเพราะว่าสัญญาเช่าเรือเดินทะเลแบบรายเที่ยวมีลักษณะคล้ายคลึงกับ สัญญา रखของทางทะเล แต่ทั้งนี้สัญญาทั้งสองมีลักษณะที่แตกต่างกัน หากนำไปบัญญัติไว้ในหมวดของ สัญญาเช่าเรือน่าจะเหมาะสมกว่า ในด้านการจัดหมวดหมู่ให้เป็นระบบมากยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ เรื่องอายุความที่มีการบัญญัติแยกออกมาต่างหากเป็นหมวดของอายุความโดยเฉพาะ นั้น ในเนื้อหาแต่ละหมวดจะไม่ได้กล่าวเรื่องอายุความไว้ หากต้องการจะรู้ว่าอายุความในเรื่องนั้นๆมีอายุความ เท่าใดก็ต้องมาดูที่หมวดอายุความเท่านั้น เหตุที่เป็นเช่นนี้อาจเนื่องมาจากต้องการให้เป็นระบบ ทั้งนี้ สำหรับ ผู้เขียนเห็นว่าการบัญญัติเช่นนี้เป็นระบบดี แต่ค่อนข้างจะยุ่งยากในการหาอายุความในแต่ละเรื่อง ซึ่งเมื่อเทียบ กับระบบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทยนั้น ได้มีการแยกอายุความออกเป็น ส่วน เช่นกัน ในกรณีของอายุความทั่วไป แต่ทั้งนี้ในเนื้อหาถ้าเรื่องใดต้องการบัญญัติอายุความไว้เป็นการเฉพาะก็จะ บัญญัติอายุความลงไปในเรื่องนั้นเลย น่าจะง่ายต่อการค้นหาและนำมาใช้ได้มากกว่า

เมื่อศึกษาประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชนจีนแล้วศึกษาเปรียบเทียบกับ กฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยที่อยู่ในรูปแบบกฎหมายรายฉบับ โดยบัญญัติเป็นพระราชบัญญัติต่างๆ เช่น พระราชบัญญัติการ रखของทางทะเล พ.ศ.2534 , พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหาย จากเรือโดนกัน พ.ศ.2548 และพระราชบัญญัติการช่วยเหลือภัยทางทะเล พ.ศ.2550 เป็นต้น ไม่ได้รวบรวม ไว้ในรูปแบบประมวลกฎหมายอย่างสาธารณรัฐประชาชนจีน จะพบว่ากฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย นั้นกระจัดกระจายอยู่ในกฎหมายหลายฉบับ ยากแก่การค้นหา และนอกจากนี้กฎหมายพาณิชย์ของ ประเทศไทยยังขาดบทบัญญัติในเรื่องที่สำคัญ เช่น เรื่องสัญญาเช่าเรือ และการประกันภัยทางทะเล เป็น ต้น นับว่าเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นกับกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย อันจะส่งผลให้เกิดปัญหาและอุปสรรค ในด้านพาณิชย์และการค้าระหว่างประเทศตามมาเป็นอย่างยิ่ง ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยควรที่จะเร่ง แก้ปัญหาดังกล่าว เพื่อให้กฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยมีความก้าวหน้า มีเนื้อหาครบถ้วนสมบูรณ์ และ มีความเป็นระบบ โดยเริ่มจากการบัญญัติกฎหมายพาณิชย์ให้มีเนื้อหาสาระครบถ้วนสมบูรณ์เสียก่อน และ ในส่วนที่จะจัดทำในรูปแบบประมวลกฎหมายหรือไม่นั้น ผู้เขียนเห็นว่าการจัดทำกฎหมายพาณิชย์ให้อยู่ใน รูปแบบประมวลกฎหมาย จะทำให้ง่ายต่อการนำมาใช้ และเป็นระบบอย่างยิ่ง จึงควรจัดทำประมวลกฎหมาย พาณิชย์ของประเทศไทย ทั้งนี้ประเทศไทยควรที่จะจัดทำให้มีรูปแบบเหมือนประมวลกฎหมายพาณิชย์ของ สาธารณรัฐประชาชนจีนหรือไม่นั้น ผู้เขียนเห็นว่าประมวลกฎหมายพาณิชย์ของสาธารณรัฐประชาชน จีนนั้นมีทั้งจุดเด่นและจุดด้อย หากประเทศไทยจะจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์จึงควรที่จะนำเอาเฉพาะ

จุดเด่นมาเป็นต้นแบบ โดยในส่วนของจุดด้อยนั้นประเทศไทยก็ควรเร่งให้ดีกว่าของสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้เห็นว่าถ้าหากประเทศไทยจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีนั้น ประเทศไทยจะมีเนื้อหาในแต่ละเรื่อง ที่ครบถ้วนสมบูรณ์และมีรายละเอียดมาก เนื่องจากการบัญญัติเป็นพระราชบัญญัติมาก่อน

4. บทสรุป

จากที่ได้ศึกษาความเป็นมา เนื้อหาสาระสำคัญโดยภาพรวม และบทวิเคราะห์ในประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้น จะพบว่าประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีนนั้นใช้เวลาร่างยาวนานมาก และสะท้อนให้เห็นถึงระบบเศรษฐกิจ การเมืองและกฎหมายของสาธารณรัฐประชาชนจีน ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีน แม้จะมีการรวบรวมไว้อย่างเป็นระบบ ยังคงมีทั้งจุดเด่นและจุดด้อย แต่ถึงอย่างไรก็ตามการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชยนาวีของสาธารณรัฐประชาชนจีน ส่งผลให้เกิดประโยชน์ และเป็นการเพิ่มศักยภาพในด้านพาณิชยนาวีและการค้าระหว่างประเทศ รวมถึงเศรษฐกิจโดยรวมของสาธารณรัฐประชาชนจีนเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งถ้าหากประเทศไทยต้องการจะพัฒนาและเพิ่มศักยภาพในด้านพาณิชยนาวีเพื่อเศรษฐกิจของประเทศนั้น จึงสมควรอย่างยิ่งที่จะต้องดำเนินการปรับปรุงระบบกฎหมายพาณิชยนาวีอย่างจริงจังให้มีความทันสมัยและเป็นระบบ

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- ไพฑูริย์ เอกจริยากร. กฎหมายพาณิชยนาวี ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553.
- ไพฑูริย์ เอกจริยากร. กฎหมายพาณิชยนาวี ตอน 2. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553.
- ไพฑูริย์ เอกจริยากร. กฎหมายพาณิชยนาวี ตอน 3. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553.
- กำชัย จงจักรพันธ์. รวมกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2553.
- สุขสันต์ วิเวกเมธากร. มังกร 50 ปี. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ร่วมด้วยช่วยกัน, 2543.
- สุขสันต์ วิเวกเมธากร. สหสมังกรวรรณ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ร่วมด้วยช่วยกัน, 2543.
- ปรีวัฒน์ จันท. 600ปี สมุทธยาตราเจ้าหน่อกษัตริย์ผู้กลายเป็นเทพเจ้า “ข้าปอง” อันศักดิ์สิทธิ์. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มติชน, 2548.

วิทยานิพนธ์

อัจจิมา จรุงสำราญ. “ความเหมาะสมของประเทศไทยในการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์”.

วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

ภาษาอังกฤษ

หนังสือ

Li, KX. & Ingram, CWM. Maritime Law And Policy In China. Great Britain: Cavendish Publishing Limited, 2002.

Pitman B. Potter. The Chinese Legal System Globalization and local legal culture. New York: Routledge, 2001.

Arthur Power Dudden. The AMERICAN PACIFIC From the Old China Trade to the Present. New York: Oxford University Press, 1992.

วิทยานิพนธ์

Yingying Zou. “Delivery of Goods by the Carrier under the Contract of Carriage by Sea, a Focus on China”. Ph.D.Dissertation. Erasmus University Rotterdam, 2005.

LAI XU. “CHINA’S APPROACH TOWARD INTERNATIONAL CONVENTIONS: THE IMPACT of the HAMBURG RULES on the MARITIME CODE of the PRC”. Master’s thesis. University of Georgia, 2008.

เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

Wu Huanning. “China and Maritime Law”. <https://maritimejournal.murdoch.edu.au>, 10 สิงหาคม 2556.

Wang Hongyu. “Practising Maritime Law from the Perspective of Chinese Lawyer”. <https://www.cmi2012beijing.org>, 10 สิงหาคม 2556.

UNCTAD. “REVIEW OF MARITIME TRANSPORT 2012”. <https://unctad.org>, 10 สิงหาคม 2556.

“MARITIME CODE OF THE PEOPLE’S REPUBLIC OF CHINA”. <https://repub.eur.nl>, 10 สิงหาคม 2556.