

**บทที่ 3**  
**การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้กฎหมาย**  
**ต่างประเทศ**

**3.1 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทน**

**3.1.1 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนของประเทศอังกฤษ**

นักกฎหมายของประเทศอังกฤษให้คำนิยามคำว่า "ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า" หมายถึง บุคคลผู้ทำหน้าที่เป็นคนกลางติดต่อประสานงานเพื่อก่อให้เกิดนิติสัมพันธ์ระหว่างตัวการและบุคคลภายนอก โดยอาจเป็นคนกลางระหว่างบริษัทผู้ขนส่งและลูกค้า<sup>1</sup> ทั้งนี้การพิจารณาว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการในฐานะเช่นใดนั้นต้องพิจารณาจากสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างลูกค้าและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประกอบกับเอกสารการขนส่งอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็นเอกสารการจอง (Booking Note) ใบรับของ รวมทั้งประเพณีปฏิบัติทางการค้าเป็นสำคัญ

การทำหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนของลูกค้า ศาลได้มีวินิจฉัยในคดี Langley, Belon and Gaunt Ltd. V Moreley ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีหน้าที่กระทำการใด ๆ โดยใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่ธรรมดาจะต้องใช้และสมควรต้องใช้ในวิชาชีพของตน ในการปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้ารวมทั้งต้องตรวจสอบสินค้าก่อนที่จะส่งมอบให้ผู้ขนส่งเพื่อให้สินค้าสามารถส่งถึงผู้รับตราส่งที่ปลายทางได้อย่างปลอดภัย<sup>2</sup>

เนื่องจาก ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถให้บริการในฐานะตัวแทนของบุคคลหลายฝ่ายในเวลาเดียวกัน การพิจารณาความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในกรณีเช่นนี้ต้องพิจารณาว่าขณะที่เหตุแห่งความสูญหาย เสียหายนั้นผู้จัดการขนส่งสินค้าปฏิบัติหน้าที่แทนบุคคลใด จึงจะสามารถกำหนดสถานภาพ และความรับผิดที่ถูกต้องของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างถูกต้องและเป็นธรรมแก่คู่สัญญาทุกฝ่าย

<sup>1</sup> D.J. Hill, Freight Forwarders (London : Steven & Sons, 1972), p. 38

<sup>2</sup> Sir Alan Abraham Mocatta, Sir Michael J. Mustill and Stewart C. Boyd, Scrutton on charterparties and bill of lading, 19<sup>th</sup> Ed. (London : Sweet & Maxwell, 1984), p. 44.

คดี C.A. Pisani & Co. Ltd. V Brown Jen Kinson & Co. Ltd.<sup>3</sup>

บริษัท C.A. Pisani เป็นโจทก์ยื่นฟ้องให้บริษัท Brown Jen ผู้ขนส่งจำเลยที่ 1 และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำเลยที่ 2 ให้รับผิดชอบการกระทำการโดยประมาท เลินเล่อมีผลทำให้สินค้าที่โจทก์นำเข้าได้รับความเสียหาย โดยในการนำเข้าสินค้าของบริษัท โจทก์ครั้งนี้ จำเลยที่ 2 ได้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของโจทก์ผู้นำเข้าในการดำเนินการด้านพิธีการต่าง ๆ ขณะเดียวกันจำเลยที่ 2 ได้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบริษัทผู้ขนส่งจำเลยที่ 1 ในการขนถ่ายสินค้าที่พิพาทขึ้นจากรือที่ทำการขนส่งสินค้า

จำเลยที่ 2 ได้แก้ต่างข้อกล่าวหาข้างต้นโดยยกประเด็นขึ้นต่อสู้ดังนี้

1. จำเลยที่ 2 ทำหน้าที่เป็นเพียงตัวแทนดำเนินการพิธีการศุลกากรของโจทก์เมื่อปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตอำนาจของตนจึงไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ
2. จำเลยที่ 2 ทำหน้าที่เป็นเพียงตัวแทนของจำเลยที่ 1 ในการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากรือภายใต้เงื่อนไขในใบตราส่ง โดยกำหนดให้จำเลยที่ 1 เป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวสินค้าโจทก์ แต่ทั้งนี้จำเลยที่ 1 ยังคงไม่สิ้นสิทธิไต่เบี่ยแก่จำเลยที่ 2 หากปรากฏว่าสินค้าได้เสียหายในขณะที่จำเลยที่ 2 ทำการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากรือ

คดีนี้ศาลมีคำพิพากษาว่า ความเสียหายของสินค้าอันเป็นสินค้าพิพาทเกิดขึ้นในขณะที่สินค้าบรรจุอยู่ในเรือสินค้า หากได้เสียหายในขณะที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (จำเลยที่ 2) ดำเนินการถ่ายขึ้นจากรือแต่อย่างใดไม่ เช่นนี้จึงถือว่าในขณะที่ความเสียหายได้เกิดขึ้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ทำหน้าที่ในฐานะตัวแทนของบริษัทโจทก์จึงไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับสินค้าพิพาท

แต่ไม่ว่าอย่างไรก็ตาม การให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนของลูกค้าไม่ว่าเป็นการทำหน้าที่เป็นตัวแทนออกของ การดำเนินพิธีการทางศุลกากรในนามของลูกค้า การจัดหาประกันในนามของลูกค้า ล้วนแต่ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายลักษณะตัวแทน (Law of Agency) และหลักกฎหมายที่เกิดขึ้นจากคำพิพากษาของศาลเป็นสำคัญ<sup>4</sup>

<sup>3</sup> Ibid, p. 48.

<sup>4</sup> UNCTAD Secretariat, Organization and Promotion of Freight forwarding in Developing countries, February 1980.

ประเทศอังกฤษมีการบังคับใช้กฎหมายในระบบ Common Law จึงไม่มีบทบัญญัติให้ความหมายของคำว่า "ตัวแทน" ดังเช่นประเทศที่มีการบังคับใช้กฎหมายในระบบ Civil Law ก็ตาม แต่นักกฎหมายชาวอังกฤษมีความพยายามในการให้คำจำกัดความของคำว่า ตัวแทน เช่น Professor Seavcy<sup>5</sup> กล่าวว่า "ตัวแทนเป็นความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นจากความตกลงร่วมกันระหว่างบุคคลหนึ่ง (ตัวแทน) ซึ่งได้รับความไว้วางใจ และถูกควบคุมโดยบุคคลอีกคนหนึ่ง (ตัวการ) โดยมีอำนาจที่จะกระทำการให้เกิดการเปลี่ยนแปลงฐานะทางกฎหมายของตัวการได้"

กฎหมายของประเทศอังกฤษให้ความสำคัญในเรื่องของอำนาจของตัวแทนเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะจะถือว่าการใดที่ตัวแทนกระทำโดยมีอำนาจ ไม่ว่าจะเป็อำนาจที่ได้รับจากตัวการหรืออำนาจที่ได้ตามกฎหมายก็ตาม เท่ากับว่าตัวแทนการกระทำนั้นโดยอำนาจของตัวเอง เช่น ถ้าพิจารณาจากผลที่ตัวการมอบหมายให้ตัวแทนทำสัญญาอย่างใดแทนตน เมื่อตัวแทนได้ทำสัญญาเช่นนั้นตามที่ตัวการมอบหมายทุกประการ หรือตัวการทำกรเช่นนั้นเอง ก็มีผลทางกฎหมายเช่นเดียวกัน<sup>6</sup> ดังนั้นหากตัวแทนทำการภายในขอบอำนาจของตน ตัวการย่อมผูกพันรับผิดชอบในการใด ๆ ที่ตัวแทนได้ทำขึ้นกับบุคคลภายนอกเสมือนตัวการเป็นผู้ก่อให้เกิดนิติสัมพันธ์นั้นด้วยตนเอง

แม้หลักการพื้นฐานของการเกิดขึ้นของตัวแทนในกฎหมายอังกฤษถือว่าตัวแทนย่อมเกิดขึ้นโดยการตกลง (by agreement) แต่การตกลงนี้ไม่จำเป็นต้องอยู่ในรูปของสัญญาเท่านั้น อาจเป็นการตกลงโดยปริยายก็ได้ จึงเป็นที่มาของสัญญาตัวแทนโดยปริยายของประเทศอังกฤษ

เนื่องจากสัญญาตัวแทนนั้นก็เหมือนสัญญาอื่นทั่วไป ที่อาจเกิดขึ้นได้โดยปริยายโดยอาศัยการประพฤติปฏิบัติ (conduct) ระหว่างกันของคู่สัญญา โดยที่คู่สัญญาไม่ได้ตกลงอย่างชัดแจ้งไม่ว่าจะในเรื่องของข้อกำหนดของการใช้ หรือแม้แต่ในเรื่องของบำเหน็จ (remuneration) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งไม่มีการมอบอำนาจให้เห็นเป็นพิเศษตามความเป็นจริง กล่าวโดยสรุปกฎหมายอังกฤษถือว่าสัญญาไม่จำเป็นต้องทำโดยแจ้งชัดเสมอไป และหลักเกณฑ์เดียวกันนี้ใช้กับการตกลงที่ไม่ได้อยู่ในรูปแบบของสัญญาอีกด้วย

<sup>5</sup> G.H.L. Fridman, *The Law of Agency*, (London:Steven , 1970), p. 15-16

<sup>6</sup> ปริญญา บุญปทุมพงศ์, "ตัวแทนเจ็ด", (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ; 2532) , หน้า 75

การประพุดิปฏิบัติระหว่างกันของตัวการและตัวแทนที่จะถือว่่าก่อให้เกิดความตกลงโดยปริยายนั้น จะต้องเป็นการประพุดิปฏิบัติอย่างมีเหตุผล จนทำให้บุคคลทั่วไปสามารถอนุมานได้ว่ามีการให้ความยินยอมที่ทำให้เกิดความสัมพันธ์ในสัญญาตัวแทน<sup>7</sup> เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ทำหน้าที่ในฐานะตัวแทนของลูกค้าย่อมถือว่่าเป็นการตกลงโดยปริยายว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีอำนาจโดยปริยายในการยืนยันการส่งสินค้า ปริมาณ หรือ น้ำหนักของสินค้าที่ขนส่งแก่ผู้รับตราส่ง เพราะถือว่่าเป็นประเพณีปฏิบัติทางการค้าว่าผู้รับจัดการขนส่งมีอำนาจเช่นนั้น ในการพิจารณาว่ามีสัญญาตัวแทนโดยปริยายเกิดขึ้นหรือไม่ ศาลจะเป็นผู้พิจารณาโดยจะพิจารณาจากพฤติกรรม (behaviour) ระหว่างกันของคู่สัญญาว่ามีกรยอมรับในเรื่องเกี่ยวกับสัญญาตัวแทนหรือไม่ ศาลจะไม่พิจารณาถึงเจตนาที่แท้จริงที่อยู่ข้างในของคู่สัญญาว่าเป็นอย่างไรร เพราะยากที่จะล่วงรู้ได้ แต่ศาลจะพิจารณาในฐานะวิญญูชนว่า จากการประพุดิปฏิบัติของคู่สัญญานั้นในฐานะวิญญูชนแล้วเป็นที่เข้าใจอย่างมีเหตุผลสมควรได้หรือไม่ว่า คู่สัญญาได้ตกลงกันโดยปริยาย (implicitly agree) แล้วให้เกิดเป็นสัญญาตัวแทน และเมื่อถือว่่ามีสัญญาตัวแทนโดยปริยายเกิดขึ้นมาแล้ว ผลที่คู่สัญญาจะได้รับนั้น ถือเสมือนว่าอยู่ในฐานะเดียวกันกับสัญญาตัวแทนโดยแจ้งชัด

นอกจากการพิจารณาสถานะและความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตามหลักกฎหมายลักษณะตัวแทน (Law of agency) อันเป็นทั่วไปแล้ว หากกรณีผู้รับจัดการขนส่งสินค้ากระทำแทนลูกค้าแต่มิได้เปิดเผยชื่อลูกค้าโดยการเข้าทำสัญญากับขนส่งในนามของตนเอง และไม่ได้แจ้งให้ผู้ขนส่งทราบว่่าผู้รับจัดการขนส่งเข้าทำสัญญาในฐานะเป็นตัวแทน กฎหมายอังกฤษมีหลักในเรื่องตัวการไม่เปิดเผยชื่อโดยถ้าตัวแทนเข้าทำสัญญากับบุคคลภายนอกแทนตัวการไม่เปิดเผยชื่อตัวการ<sup>8</sup>

1. ตัวการที่ไม่เปิดเผยชื่อสามารถปรากฏตัวเข้าเรียกร้องต่อบุคคลภายนอกได้โดยตรง และจะมีผลให้ตัวการนั้นต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกในการที่ตัวแทนของตนไปในฐานะเป็นตัวแทนได้ด้วย เห็นได้ว่า ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกให้ลูกค้าของผู้รับจัดการขนส่งซึ่งเป็นตัวการรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้รับจัดการขนส่งภายในขอบอำนาจการเป็นตัวแทนได้

<sup>7</sup> สิริวัชร อินทรสังขนาวิน, "ตัวแทนโดยปริยาย", (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532), หน้า 11

<sup>8</sup> ฌญฐา เจือทอง, "สิทธิของผู้ขนส่งตามสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งของทางทะเล ศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายไทยกับกฎหมายอังกฤษ และกฎหมายสหรัฐอเมริกา", วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2548), หน้า 149.

2. หากตัวแทนทำสัญญากับบุคคลภายนอกในนามตนเองและไม่แจ้งให้บุคคลภายนอกทราบว่าตนทำสัญญาในฐานะเป็นเพียงตัวแทนเท่านั้น และบุคคลภายนอกพบว่าการกระทำตัวแทนเป็นการกระทำตัวการ บุคคลภายนอกมีสิทธิเลือกให้ตัวแทนเปิดเผยชื่อของตัวการเพื่อมารับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย หรือ อาจเลือกให้ตัวแทนรับผิดชอบแต่ลำพังก็ได้ กรณีดังกล่าวถือว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำสัญญากับบุคคลภายนอกในนามของผู้ส่งเช่นนี้ ถือว่าผู้ส่งหรือลูกค้าผู้ขนส่งมีนิติสัมพันธ์ระหว่างกันในรูปแบบของสัญญา (Privity of contract) อย่างไรก็ตาม การถือสิทธิตาม Privity of Contract ขึ้นอยู่กับการถือเอาสิทธิของบุคคลภายนอกเป็นสำคัญ ทั้งนี้ บุคคลภายนอกมีสิทธิในการเลือกที่จะให้ตัวการ (ลูกค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า) หรือตัวแทน (ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า) รับผิดชอบก็ได้

อย่างไรก็ดีแม้ Law of Agency ของประเทศอังกฤษจะให้ตัวแทนต้องผูกพันรับผิดชอบตามสัญญาที่ตนได้กระทำแทนตัวการต่อบุคคลภายนอกต่อเมื่อตัวแทนกระทำการหรือละเว้นกระทำการด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อเกินกว่าของอำนาจโดยชอบที่ตัวแทนได้ให้ไว้ แต่หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำหน้าที่ในฐานะตัวแทนของลูกค้าดำเนินการติดต่อจองพื้นที่ระวางสำหรับกับบริษัทเรือ แม้จะเป็นการปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบอำนาจแห่งตนหากปรากฏข้อเท็จจริงว่าลูกค้าผิดสัญญาจองพื้นที่ระวางสินค้าที่ทำไว้แก่บริษัทเรือ เช่นนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องผูกพันรับผิดชอบเป็นการส่วนตัว

คดี *Anglo Overseas Transport Ltd. V. Titan Industrial Corp. Ltd (1950)*<sup>9</sup>

บริษัท Anglo Overseas Transport โฉกที่ห้องร้องไห้บริษัท Titan Industrial Corp จำเลยที่ 1 ผู้ส่งของ ร่วมรับผิดชอบกับผู้รับจัดการขนส่งสินค้า จำเลยที่ 2 ต่อการระวางสินค้าที่จำเลยทั้ง 2 ได้ติดต่อจองพื้นที่ระวางสินค้าแก่บริษัทโจทก์ แต่มิได้มีการขนส่งสินค้าตามเอกสารการจองที่โจทก์ออกให้แก่จำเลยทั้งสอง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจำเลยที่ 2 ให้การต่อสู้ว่า ตนทำหน้าที่จองระวางพื้นที่สินค้ากับบริษัทโจทก์ในฐานะตัวแทนของจำเลยที่ 1 เท่านั้นทั้งเป็นการกระทำภายในขอบอำนาจที่จำเลยที่ 1 ได้มอบไว้แก่ตนโดยชอบ จึงไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่จำเลยที่ 1 ไม่ส่งสินค้าบรรทุกลงเรือและไม่ได้จ่ายค่าระวางตามเอกสารการจอง

ศาลมีคำพิพากษาว่าข้ออ้างดังกล่าวของผู้รับจัดการขนส่งสินค้ารับฟังไม่ได้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายังคงต้องผูกพันรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นการส่วนตัว เนื่องจาก

<sup>9</sup> D.J. Hill, *Freight Forwarders*, (London : Steven & Sons, 1972), p. 41

ประเพณีทางการค้าของธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าแห่งกรุงลอนดอน ถือว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้า แม้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ส่งของในการจองระวางเรือหากผู้ส่งของมิได้ทำการขนส่งตาม เอกสารการจองที่ได้ระบุไว้ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะเรียกให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบชำระค่า ระวางดังกล่าวแก่ตนได้โดยตรง ทั้งนี้เพราะ ผู้ติดต่อจองพื้นที่ระวางเรือกับขนส่งคือผู้รับจัดการ ขนส่งสินค้าซึ่งผู้ขนส่งทราบถึงฐานะทางการเงินเป็นอย่างดีย่อมสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ขนส่งได้ ว่าจะสามารถไต่เบี่ยเอาแก่ความเสียหายใดๆที่เกิดขึ้นได้มากกว่าการไต่เบี่ยเอาแก่ผู้ส่ง ซึ่งผู้ขนส่ง ไม่ทราบถึงฐานะทางการเงิน ทั้งหากให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหลุดพ้นจากความรับผิดชอบใด ๆ หาก ไม่มีการขนส่งสินค้าค้าตามเอกสารการจองระวางเรือ ผู้ขนส่งย่อมไม่มีหลักประกันใด ๆ และขาด ความมั่นใจว่าจะสามารถได้รับชำระค่าระวางตามสัญญาหรือไม่ ซึ่งจะทำให้ธุรกิจการขนส่งสินค้า ทางทะเลไม่สามารถดำรงอยู่ต่อไปได้

### 3.1.2 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะ ตัวแทนของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาถือว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เป็นบุคคลผู้ทำหน้าที่เป็นคน กลาง (Intermediary) ประสานงานระหว่างตัวการและบุคคลที่สามเช่นเดียวกับผู้ขนส่งในประเทศ อังกฤษ เพียงแต่ประเทศสหรัฐอเมริกามีการกำหนดสภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็น 2 ประเภทคือ Ocean Freight Forwarder และ Domestic Forwarder แต่เฉพาะผู้รับจัดการขนส่ง สินค้า ประเภท Ocean Freight forwarder เท่านั้นที่ให้บริการในฐานะตัวแทนของผู้ใช้บริการ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล (Ocean Freight forwarder)<sup>10</sup> จะทำหน้าที่เป็น ตัวแทนของลูกค้าในการดำเนินการรับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ มักมีการตั้ง สำนักงานอยู่ตามท่าเรือต่าง ๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกาเพื่อความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ Ocean Freight Forwarder อาจมีชื่อเรียกอย่างอื่นเช่น International Forwarding Agent, Foreign freight Forwarder, หรือ Forwarding Agent ก็ได้ แต่ก็คงถือว่าเป็นผู้ให้บริการรับจัดการขนส่งในฐานะ ตัวแทนลูกค้าอยู่นั่นเอง

เนื่องจากทั้งประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอังกฤษบังคับใช้กฎหมายในระบบ Common Law ส่งผลให้ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการในฐานะตัวแทนอยู่บน

<sup>10</sup> Gerald H Ullman , "The Role of the American Ocean Freight Forwarder in Intermodal, Containerized Transportation," Journal of Maritime Law and Commerce Vol 2 , No2 ( February 1970 ) : p. 25.

พื้นฐาน Law of Agency เช่นเดียวกัน กล่าวคือเมื่อตัวแทนทำสัญญากับบุคคลภายนอกแทนตัวการไม่ว่าตัวแทนจะเปิดเผยชื่อตัวการหรือไม่ก็ตาม ตัวการจะได้สิทธิตามสัญญาทั้งหมดที่ตัวแทนทำไว้กับบุคคลภายนอก หากเกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งผู้ขนส่งจะต้องเรียกให้ผู้ส่งของซึ่งเป็นตัวการรับผิดชอบ แต่ถ้าผู้รับจัดการขนส่งกระทำการเกินขอบอำนาจในฐานะเป็นตัวแทน ผู้ขนส่งต้องเรียกให้ผู้รับจัดการขนส่งรับผิดชอบโดยตรง ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งทำเข้าสัญญากับผู้ขนส่งโดยไม่เปิดเผยชื่อตัวการโดยทำสัญญาในนามตนเองและไม่แจ้งให้บุคคลภายนอกทราบว่าตนทำหน้าที่เป็นตัวแทน บุคคลภายนอกจะมีสิทธิเลือกให้ตัวแทนเปิดเผยชื่อตัวการเพื่อให้ตัวการรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายหรือตัวแทนรับผิดชอบแต่ลำพังในความเสียหายที่ตัวแทนกระทำภายในขอบอำนาจการเป็นตัวแทนก็ได้ ดังนั้นเมื่อผู้รับจัดการขนส่งทำสัญญากับผู้ขนส่งผู้ขนส่งจึงมีสิทธิต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งซึ่งเป็นตัวการตามสัญญาที่ได้ทำไว้กับผู้รับจัดการขนส่ง และบริษัทเรือผู้ขนส่งยังมีสิทธิเลือกให้ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งรับผิดชอบหรือจะให้ผู้รับจัดการขนส่งรับผิดชอบเองก็ได้หากผู้รับจัดการขนส่งทำสัญญากับบริษัทเรือผู้ขนส่ง โดยไม่แจ้งว่าตนกระทำการในฐานะเป็นตัวแทนของลูกค้า

### 3.1.3 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนของประเทศฝรั่งเศส

ประเทศฝรั่งเศสถือเป็นประเทศที่อยู่ภายใต้กฎหมายในระบบ Civil Law การพิจารณาสภาพสิทธิหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจแตกต่างกันไปขึ้นอยู่กับกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ แต่โดยทั่วไปจะพิจารณาจากข้อตกลงในสัญญาที่ผู้รับจัดการขนส่งได้ทำต่อตัวผู้ส่ง หรือผู้รับสินค้าในแต่ละกรณีเป็นสำคัญ โดยรูปแบบของสัญญาที่ทำขึ้นจะมีอยู่ 2 ประเภท คือ contract of commission เป็นกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำสัญญาโดยตนเข้าเป็นคู่สัญญาในนามของตนเองในกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยตรง และอีกประเภทหนึ่ง คือสัญญาที่กระทำในรูปการมอบอำนาจ (heading of mandate) ถือเป็นสัญญาตัวแทน โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเป็นตัวแทนเข้าทำสัญญากับบุคคลภายนอกในนามของตัวการ ทั้งนี้เนื้อหาของสัญญาอาจเป็นได้ทั้งเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหรือไม่ก็ได้<sup>11</sup> ดังนั้นสถานะของผู้รับจัดการขนส่งภายใต้ระบบ Civil law สามารถเป็นได้ทั้งตัวแทนผู้ส่งหรือผู้ขนส่งก็ได้ ทั้งนี้

<sup>11</sup>D.J. Hill, *Freight Forwarders*, (London : Steven & Sons, 1972), p. 150.

ต้องพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันเป็นกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ เป็นสำคัญ<sup>12</sup>

การกำหนดสถานะภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าภายใต้กฎหมายระบบ Civil Law โดยพิจารณาจากความสมบูรณ์ของสัญญาจัดการขนส่งสินค้ามี 2 ทฤษฎีกล่าวคือ<sup>13</sup>

ทฤษฎีแรก ถือว่าสัญญาจัดการขนส่งสินค้าเป็นสัญญาที่สามารถ แบ่งแยกออกจากสัญญาขนส่งสินค้าเป็นแต่ละสัญญาแยกต่างหากออกจากกัน ดังนั้นการกำหนด สถานะภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจึงขึ้นอยู่กับรูปแบบการดำเนินการของผู้รับจัดการขนส่ง ภายใต้สัญญาจัดการขนส่งที่สร้างขึ้นระหว่างตนกับลูกค้าเป็นสำคัญ เช่น หากผู้รับจัดการขนส่ง สินค้าดำเนินการด้านพิธีการ ก็ถือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าว่ามีฐานะเป็นตัวแทนของลูกค้า หรือหากผู้รับจัดการขนส่งสินค้ารับดำเนินการขนส่งสินค้าโดยออกเอกสารการขนส่งที่ระบุตัวตน ให้บริการในฐานะ ผู้ขนส่งย่อมมีความรับผิดชอบต่อตัวสินค้าเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง เช่นนี้ถือว่ามีฐานะ เป็นผู้ขนส่ง

ทฤษฎีที่สอง ถือว่าสัญญาจัดการขนส่งสินค้าเป็นสัญญาที่ไม่สามารถ แบ่งแยกออกจากสัญญาขนส่งสินค้าได้ ดังนี้ การกำหนดสถานะภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจึง ขึ้นอยู่กับหน้าที่หลักของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในการดำเนินการขนส่งสินค้า เช่น ในการ ดำเนินการตามสัญญาขนส่งสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่เป็นทั้งตัวแทนของลูกค้า(ผู้ ส่ง)ต่อการดำเนินการด้านพิธีการต่างๆ และขณะเดียวกันผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการใน ฐานะเป็นผู้ขนส่ง ดังนั้นสถานะภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องพิจารณาว่าหน้าที่ใดคือหน้าที่ หลักของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในการดำเนินการขนส่งสินค้า หากหน้าที่หลักคือ หน้าที่ในฐานะผู้ ขนส่ง สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ว่าตามสัญญาขนส่ง หรือ สัญญาปรับ จัดการขนส่ง ย่อมต้องบังคับในฐานะผู้ขนส่งทั้งสิ้น โดยในการพิจารณาคดีศาลประเทศฝรั่งเศสจะ รับฟังทั้ง 2 ทฤษฎีเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่กรณีทุกฝ่าย

สัญญาจัดการขนส่งสินค้าภายใต้กฎหมายฝรั่งเศส แม้จะเป็นการกระทำใน นามของ 3 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า แต่มีผลผูกพันคู่สัญญาทั้ง 3 ฝ่าย คือ ผู้ส่ง ผู้ขนส่ง และผู้รับ จัดการขนส่ง โดยประมวลกฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศส มาตรา 101 บัญญัติว่า “ใบตราส่งเป็นสัญญา

<sup>12</sup> UNCTAD Secretariat, Organization and Promotion of Freight Forwarding in Developing Countries , p. 16

<sup>13</sup> Ibid, p. 52.

ที่ได้กระทำขึ้นระหว่างผู้ส่งและผู้ขนส่งหรือระหว่างผู้ส่ง ตัวกลาง และผู้ขนส่ง" ด้วยเหตุนี้กรณีหากสินค้าเกิดการสูญหายหรือเสียหาย ผู้ส่งมีสิทธิจะเลือกฟ้องร้องผู้ขนส่ง หรือ ผู้รับจัดการขนส่งก็ได้ ทั้งการคิดค่าบริการของผู้รับจัดการขนส่งไม่ว่าจะเป็นรูปของค่าตอบแทนสำหรับการให้บริการในการจัดการขนส่งหรือการกำหนดจำนวนเงินเป็นอัตราค่าระวางที่แน่นอนย่อมไม่มีผลกระทบต่อการศึกษาสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า<sup>14</sup>

กฎหมายพาณิชย์ของประเทศฝรั่งเศสแบ่งประเภทของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็น 2 ประเภท คือ Commissionnaire de Transport และ Transitaire de transport

Transitaire de transport เป็นบุคคลที่ทำหน้าที่รับสินค้าจากผู้ส่งและจัดให้มีการขนส่งต่อไป หน้าที่ของ Transitaire de transport จำกัดอยู่เฉพาะหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายและกิจกรรมของ Transitaire de transport จะไม่เลยออกไปกว่าที่ทำเรือหรือ ณ ชายแดนของประเทศที่เขาเข้ารับการกระทำหน้าที่ Transitaire de transport นี้อยู่ในฐานะตัวแทน (Mandataire) ของผู้ที่ยอมมอบหมายให้ทำหน้าที่ดังกล่าว ส่วน Commissionnaire de transport นั้น ศาสตราจารย์ Rodiere R. ได้อธิบายว่าเป็นตัวกลางที่กระทำกิจการในนามของตนเองเพื่อประโยชน์ของตัวเอง ซึ่งโดยปกติจะเป็นผู้ส่งสินค้า เพื่อจัดการให้มีการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง โดยมีสิทธิเลือกเส้นทาง (Voies) และวิธีการ (Moyens) ในการขนส่งนั้น

ความยุ่งยากที่เกิดขึ้นอยู่บ่อย ๆ ในการพิจารณาคดีในศาลคือ ปัญหาว่าบุคคลนั้นได้กระทำหน้าที่ของตนในฐานะ Transitaire หรือในฐานะ Commissionnaire de transport แต่ในขณะนี้ดูเหมือนว่าทั้งแนวคำพิพากษาและแนวความคิดทางนิติศาสตร์ได้ชี้ให้เห็นจุดแบ่งแยกระหว่างบุคคลทั้ง 2 ประเภทแล้ว โดยอาศัยหลักเกณฑ์ที่ว่า Transitaire นั้น ถือว่าเป็นตัวแทนของผู้มอบหมายให้กระทำการนั้น ๆ Transitaire หาได้มีอิสระในการจัดกิจกรรมที่เขาได้รับมอบโดยไม่มีสิทธิเลือกวิธีการและเส้นทางในการขนส่งดังเช่น Commissionnaire de transport และกิจการที่ Transitaire กระทำไปนั้น Transitaire หาได้ทำในนามของตนเองไม่ แต่กระทำในนามของตัวเอง

<sup>14</sup>D.J. Hill, Gerald H Ullman , "The Role of the American Ocean Freight Forwarder in Intermodal, Containerized Transportation," Journal of Maritime Law and Commerce Vol 2 , No2 ( February 1970 ) p.61

มอบหมายและเพื่อประโยชน์ของบุคคลนี้<sup>15</sup> เช่นนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในประเทศฝรั่งเศสที่ให้บริการในฐานะตัวแทนคือ Transitaire de transport เท่านั้น

Transitaire de transport หมายถึง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่มีลักษณะการให้บริการคล้ายคลึงกับ forwarding agent โดยจะกระทำหน้าที่เป็นตัวกลาง ประสานงานระหว่างผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลกล่าวคือ Transitaire จะรับสินค้าจากผู้ขนส่งสินค้าทางทะเล จากนั้นจะทำหน้าที่เป็นตัวกลางติดต่อกับผู้ขนส่งโดยทางอื่น เพื่อให้มีการขนส่งต่อไปยังปลายทางนอกท่าเรือ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางน้ำ ทางรถไฟ หรือทางอากาศ นอกจากนี้ อาจจะมีการให้บริการในการจัดหาประกันภัยกับตัวสินค้า การดำเนินการด้านพิธีการศุลกากร รวมถึงการให้บริการเช่าและการเก็บรักษาสินค้าในคลังสินค้าในระหว่างการขนส่งอีกด้วย

อย่างไรก็ตามในการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภท Transitaire รวมถึงการติดต่อดำเนินธุรกรรมใด ๆ กับบุคคลทั้งหลาย นั้นถือว่าการกระทำเพื่อประโยชน์ของตัวการ (ลูกค้า) ทั้งสิ้น โดย Transitaire มีฐานะเป็นเพียงตัวแทน (agent) ของลูกค้าเท่านั้น เพราะเหตุที่หน้าที่และการให้บริการของ Transitaire จะจำกัดเพียงการดำเนินการตามที่ลูกค้าได้มอบหมายเป็นการเฉพาะเท่านั้น ทั้งการดำเนินการจะกระทำจำกัดได้เพียงบริเวณท่าเรือ หรือชายแดนของประเทศที่ได้รับมอบหมาย และไม่มีสิทธิเลือกวิธีในการขนส่งตลอดจนเส้นทางการขนส่งสินค้าต้องเป็นการดำเนินการตามที่ลูกค้ากำหนดเช่นนี้ Transitaire จึงมีสถานะเป็นเพียงตัวแทนลูกค้า (ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง) เท่านั้น

#### ความรับผิดของ Transitaire de transport

Transitaire de transport เป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่มีสถานภาพเป็นเพียงตัวแทนของผู้ส่ง (ลูกค้า) เท่านั้น ความรับผิดจะเกิดขึ้นเมื่อมีการละเมิดข้อกำหนดในสัญญาบริหารจัดการขนส่งหรือผิดจากคำสั่งของลูกค้าเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกเป็นการส่วนตัว รวมทั้งไม่ต้องรับผิดต่อการกระทำของบุคคลภายนอกที่เข้ามาทำสัญญากับตน ทั้งนี้เนื่องจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ถือว่าเป็นคู่สัญญาเพราะเป็นการทำสัญญาในฐานะตัวแทนของลูกค้าเท่านั้น หาก Transitaire จะต้องรับผิดจำต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า ความเสียหายเกิดจากการกระทำโดยตรงของ Transitaire เช่น Transitaire ไม่ใช้ความระมัดระวังที่พอเพียงในการเก็บรักษาสินค้าที่อยู่ในความดูแลของตนเป็นเหตุให้สินค้าเสียหาย เป็นต้น

<sup>15</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, "กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส", (กรุงเทพฯ : วิทยุชุมชน, ตุลาคม 2541), หน้า 210

### 3.2 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่ง

#### 3.2.1 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งของประเทศอังกฤษ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านอกจากจะมีสถานภาพเป็นตัวแทนกระทำการแทนผู้ส่งของหรือผู้รับของในการจองระวางเรือกับบริษัทเรือเพื่อจัดการขนส่งสินค้าให้ไปถึงจุดหมายปลายทางตามที่ได้รับมอบหมายแล้ว ในบางกรณีผู้รับจัดการขนส่งอาจทำการในฐานะเป็นผู้ขนส่ง แม้ว่าจะไม่ได้ทำการขนส่งด้วยตนเองก็ตาม เช่นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งออกรายย่อยต่างๆ แล้วรับขนส่งรวมกันไปในตู้คอนเทนเนอร์เดียวกัน การให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าในลักษณะเช่นนี้อาจเรียกได้ว่า "Groupage Shipment" คือ การที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ารับที่จะขนส่งสินค้าของผู้ส่งของรายย่อยหลาย ๆ รายที่ประสงค์จะดำเนินการขนส่งสินค้าไปยังท่าปลายทางเดียวกัน ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งประเภทนี้จะออกใบตราส่งที่เรียกว่า "House Bill of Lading" หรือเอกสารอย่างอื่นที่มีลักษณะเดียวกันให้แก่ผู้ส่งของรายต่าง ๆ ซึ่งเป็นลูกค้าของตน ส่วนผู้ขนส่งทางเรือเมื่อได้รับสินค้าจากผู้รับจัดการขนส่งแล้วก็จะออก "Master Bill of Lading" หรือ Consignment Note แก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เห็นได้ว่าในกรณีนี้ผู้ส่งของจะไม่ต้องติดต่อกับผู้ขนส่งทางเรือแต่อย่างใดเลย

แม้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะมีได้มีเรือสำหรับขนส่งสินค้าแต่ผู้รับจัดการขนส่งสามารถจัดการให้สินค้าสามารถขนถ่ายไปยังท่าเรือปลายทางได้โดยเข้าทำ สัญญาช่วง (Subcontract) ให้ผู้ขนส่งทางเรือที่แท้จริงนั้นทำการขนส่งสินค้าไปยังปลายทางต่อไป จึงถือได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งในกรณีนี้เป็นผู้ขนส่งประเภทที่ไม่มีเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier : NVOCC) อย่างไรก็ตามการพิจารณาความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะผู้ขนส่งตามกฎหมายอังกฤษนั้นต้องสามารถระบุได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้ขนส่งสินค้าประเภทใดระหว่าง Common Carrier และ Private Carrier

ประเทศอังกฤษถือเป็นประเทศในระบบ Common Law ซึ่งมีการให้คำกักความของผู้ขนส่ง หมายถึง บุคคลที่ดำเนินการจัดให้มีการบริการขนส่งสินค้าโดยไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของเรือหรือพาหนะใด ๆ โดยมีการจำแนกประเภทของผู้ส่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้<sup>16</sup>

<sup>16</sup> Nicholas J. Healy and David J. Sharpe, Case and Materials on Admiralty, (Minnesota : West Publishing, 1979), p. 402.

1. ผู้ขนส่งที่รับขนส่งสินค้าแก่เฉพาะบุคคล (Private Carrier) คือ ผู้ขนส่งที่ทำการขนส่งให้เฉพาะบุคคล ผู้ขนส่งจะรับขนส่งสินค้าให้เฉพาะกับบางบุคคลที่ได้มีการทำสัญญาข้อตกลงเป็นพิเศษต่อกันเท่านั้นไม่มีเจตนาที่จะรับขนส่งสินค้าให้กับบุคคลทั่วไป เช่น ในกรณีการจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ เป็นต้น

2. ผู้ขนส่งที่รับขนส่งสินค้าแก่บุคคลทั่วไป (Common Carrier) ผู้ขนส่งทั่วไปหรือผู้ขนส่งสาธารณะคือบุคคลที่แสดงตนแก่สาธารณะทั่วไปว่าตนเองมีความพร้อมและมีเจตนาในการที่จะรับขนส่งสินค้าให้กับบุคคลทั่วไปเพื่อรับค่าระวางเป็นค่าตอบแทน トラบเท่าที่พาหนะที่ใช้ในการขนส่งของผู้ขนส่งมีระวางที่ว่างเหลือพอที่จะรับขนส่งสินค้าได้ ทั้งนี้ สินค้าที่รับขนส่งดังกล่าวจะต้องไม่ไปทำความเสียหายให้กับสินค้าของบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งได้รับไว้ก่อนแล้ว เมื่อพิจารณาจากการปฏิบัติการขนส่งจะสามารถแยกพิจารณาออกได้ 2 ประเภท

ก. ผู้ขนส่งตามข้อตกลงของสัญญา (Contractual Carrier) คือ บุคคลที่ทำสัญญารับขนส่งสินค้าจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่งตามข้อตกลงในสัญญากับลูกค้าซึ่งอาจหมายถึงผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งก็ได้ แม้ตนเองจะไม่ได้ปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเองแต่อย่างไรก็ตามการว่าจ้างช่วงเพื่อให้ผู้ขนส่งอื่นปฏิบัติการขนส่งแทนตน ยกตัวอย่างเช่น ผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือ Non-Vessel Operating Common Carrier (VOCC)

ข. ผู้ขนส่งที่ปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเอง (Actual Carrier) คือบุคคลที่ทำสัญญารับขนส่งสินค้ากับผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งและปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเอง เช่น ผู้ขนส่งที่มีเรือเป็นของตนเอง หรือ Vessel Operating Common Carrier (NVOCC)

อนึ่ง การจำแนกประเภทของผู้ขนส่งทั่วไป Common Carrier ก็เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาสถานภาพทางกฎหมายของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าว่าในแต่ละกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านำมาจัดการขนส่งสินค้าตามคำสั่งของลูกค้าได้ดำเนินการในฐานะผู้ขนส่งหรือเป็นการกระทำการแทนผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง แต่อย่างไรก็ตามยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาในการกำหนดสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้หมดสิ้นไปได้

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ได้เข้าทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับลูกค้าในฐานะผู้ขนส่งแม้ไม่ได้ทำการขนส่งสินค้าด้วยตนเองแต่ทำการว่าจ้างช่วงให้ Actual Carrier ปฏิบัติการขนส่งแทนตนจึงถือถือเป็นการให้บริการในฐานะผู้ขนส่งตามข้อตกลงของสัญญา (Contractual Carrier) ซึ่งถือเป็นผู้ขนส่งทั่วไป Common Carrier ประเภทหนึ่ง ซึ่งผู้ขนส่งสาธารณะในระบบ

กฎหมาย Common Law กฎหมายได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดโดยเคร่งครัด<sup>17</sup> กฎหมายถือว่าผู้ขนส่งมีฐานะเสมือนเป็นผู้รักษาสินค้า มีหน้าที่รับผิดชอบความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าในขณะที่มีการขนส่งสินค้าดังกล่าว ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุแห่งการยกเว้นความรับผิดได้เพียงภายในขอบเขตที่จำกัด เช่น ในกรณีที่เป็นเหตุสุดวิสัย การกระทำของชนชาติศัตรู จากสภาพของสินค้านั้นเอง หรือจากการกระทำผิดของผู้ส่ง ส่วนในกรณีที่เป็นผู้ขนส่งที่ทำการขนส่งเฉพาะบางบุคคล ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเสมือนตนเองเป็นผู้รักษาของสินค้า ผู้ขนส่งจะรับผิดเฉพาะในกรณีที่เป็นความผิดที่เกิดจากการกระทำละเมิดหน้าที่ความรับผิดชอบ หรือละเมิดข้อตกลงกันได้ตามสัญญาการรับขนของทางทะเลดังกล่าว<sup>18</sup>

ส่วนในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการยกเว้นความรับผิด ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุแห่งการยกเว้นความรับผิดไม่ได้ถ้าผู้ขนส่งละเลยไม่เอาใจใส่ในการที่จะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรที่ตนจะต้องใช้เพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าที่ทำการขนส่งดังกล่าว หรือเป็นในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายมีสาเหตุจากสภาพความไม่พร้อมของเรือที่จะออกเดินทะเล (unseaworthiness) ตั้งแต่เริ่มออกเดินทาง<sup>19</sup>

ประเทศอังกฤษ สิทธิหน้าที่และความรับผิดของผู้รับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญาการรับขนของทางทะเลอยู่ภายใต้บังคับของ Carriage of Goods by Sea Act 1924 ซึ่งได้ออกตามบทบัญญัติใน Hague Visby Rules 1968 ตามที่ประเทศอังกฤษได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญาฉบับดังกล่าว

กฎหมายรับขนของทางทะเลฉบับดังกล่าวนี้จะไม่ใช้กับการขนส่งสินค้าจากท่าเรือในประเทศอังกฤษที่เป็นสัตว์มีชีวิตและสินค้าที่บรรจุทุกบนปากกระวาง ยกเว้นในกรณีที่มีการระบุข้อความในใบตราส่งหรือเอกสารที่เป็นใบรับของที่โอนเปลี่ยนมือไม่ได้ซึ่งถือเสมือนหนึ่งเป็นใบตราส่งตามบทบัญญัติในอนุสัญญา Hague Rules ว่า การรับขนของตามสัญญานับขนของทางทะเลระหว่างคู่กรณีจะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา Hague Rules ในกรณีเช่นนี้ Carriage of

<sup>17</sup>Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, Volume 1, 13<sup>th</sup> ed, (London : Stevens & Sons, 1982), p. 3.

<sup>18</sup>Thomas J. Seboenbaun, *Amirality and Maritime Law*, (Minnesola : West Publishing, 1987), p. 293.

<sup>19</sup>Raoul Colinvaux, *Carver's Carriage by Sea*, Volume 1, 13<sup>th</sup> ed, (London : Stevens & Sons, 1982) , p. 19.

Goods by Sea Act 1971 จะมีผลให้บังคับกับการรับขนส่งสินค้าดังกล่าว แม้จะเป็นการรับขนส่งด้วยชีวิตหรือการบรรทุกสินค้าบนปากระวางก็ตาม<sup>20</sup>

Carriage of Goods by Sea Act 1971 ได้บัญญัติว่า กฎหมายฉบับนี้จะใช้บังคับการขนส่งสินค้าทางทะเลเท่านั้น โดยผู้ขนส่งจะรับผิดชอบการขนส่งสินค้านับตั้งแต่เวลาที่ผู้ขนส่งสินค้าลงเรือจนกระทั่งได้สินค้าขึ้นจากเรือ และในมาตรา 3 ได้บัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งว่าก่อนที่เรือจะออกเดินทางรับขนส่งของผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการที่จะทำให้เรือมีสภาพที่สามารถออกเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ผู้ขนส่งต้องจัดให้มีคนประจำเรือ อุปกรณ์เครื่องมือ ระวังบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ในเรือมีความเหมาะสมที่จะรักษาและขนส่งสินค้าตามที่ได้รับมอบหมาย ผู้ขนส่งจะต้องทำการเก็บรักษาระบบยกขนส่งสินค้าดังกล่าวด้วยความระมัดระวังสมกับการประกอบอาชีพการรับขนส่งของทางทะเลของตน ผู้ขนส่งหลังจากที่ได้รับสินค้าจากผู้ส่งแล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกใบตราส่งให้กับผู้ส่งตามที่ผู้ส่งร้องขอ

ในกรณีที่เป็นข้อยกเว้นความรับผิด ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกเว้นความรับผิดในความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้าจากสาเหตุตามที่ บัญญัติในมาตรา 4 หากมาจากกรกระทำของนายเรือ ลูกเรือ คนนำร่อง หรือผู้ทำหน้าที่จัดการเรือ การเกิดอัคคีภัย แต่ทั้งนี้ ต้องมิใช่เกิดจากการกระทำผิดของผู้ขนส่ง การเกิดอุบัติเหตุและภัยอันตรายจากท้องทะเล เหตุสุดวิสัยการเกิดสงคราม การกระทำของข้าศึก การใช้มาตรการปราบปรามและป้องกันโรคติดต่อ การกระทำผิดละเว้นการกระทำของผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้าหรือตัวแทนของผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้า การนัดหยุดงาน การเกิดจลาจล การรักษาชีวิตและทรัพย์สินในทะเล ความเสียหายที่เกิดจากสภาพของสินค้าเอง ความบกพร่องในการบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย และความเสียหายที่ไม่สามารถตรวจพบได้จากสภาพภายนอกแม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรก็ตาม ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะใช้สิทธิอ้างเหตุแห่งการยกเว้นความรับผิดดังกล่าวนี้ได้ ผู้ขนส่งจะต้องได้ปฏิบัติหน้าที่ของตนอย่างสมบูรณ์แล้วตามที่ ได้บัญญัติอยู่ในกฎหมายการรับขนส่งของทางทะเล นอกจากนี้ ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้หรืออ้างเหตุแห่งการยกเว้นความรับผิดตามที่บัญญัติในกฎหมายฉบับนี้ได้ เช่นเดียวกับผู้ขนส่งทุกประการ

อย่างไรก็ตาม ในกฎหมายฉบับนี้ มาตรา 5 ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะทำสัญญากับผู้ส่งเพื่อให้มีการรับผิดมากกว่าที่บัญญัติในกฎหมาย แต่ไม่มีสิทธิที่จะทำสัญญา

<sup>20</sup>E.R Hardy Ivamy, *Carriage of Goods by Sea*, 5<sup>th</sup> ed. ( London: Eutlerworths, 1989), p. 96-97.

ข้อตกลงยกเว้นความรับผิดมากกว่าที่บัญญัติในกฎหมาย นอกจากนี้ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยจากผู้ส่งในกรณีที่ผู้ส่งไม่แจ้งรายละเอียดของสินค้าให้ถูกต้องตามสภาพความเป็นจริง อันเป็นเหตุให้ผู้ขนส่งได้รับความเสียหาย ส่วนในกรณีการจำกัดความรับผิด มาตรา 4 ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดสำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าหรือความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับสินค้า 666.67 SDR ต่อ 1 หีบห่อ หรือต่อ 1 หน่วย หรือ 2SDR ต่อน้ำหนักรวม 1 กิโลกรัมของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่อย่างใดจะสูงกว่า และในมาตรา 3 ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดถ้าไม่มีการฟ้องร้องดำเนินคดีภายใน 1 ปี

### 3.2.2 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งของประเทศสหรัฐอเมริกา

ประเทศสหรัฐอเมริกาได้แบ่งประเภทผู้ขนส่งสินค้าออกเป็น 2 ประเภท คือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทางทะเล (Ocean Freight Forwarder) ซึ่งให้บริการในฐานะตัวแทนและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Domestic Forwarder) ที่ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Domestic Forwarder) คือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการต่อการจัดการหาการขนส่งแก่ลูกค้าภายในประเทศและยังให้บริการรวมถึงการขนส่งสินค้าทางบก โดยทำการรวบรวมสินค้าจากเจ้าของสินค้าหลายรายรวมกันขนส่งไปในรถบรรทุกทุกเที่ยวเดียวกัน จากสถานที่หนึ่งภายในประเทศไปสู่อีกสถานที่หนึ่งภายในประเทศ ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติ Interstate Commerce Act (ICA) 1942 หลังจากนั้นในวันที่ 20 ธันวาคม 1950 ได้มีการใช้บทบัญญัติดังกล่าวโดยให้คำจำกัดความของ Domestic Forwarder (ผู้รับจัดการขนส่งภายในประเทศ) หมายถึง บุคคลที่แสดงต่อสาธารณะชนว่าเป็นผู้ขนส่งสาธารณะ คือแสดงแก่บุคคลทั่วไปว่าตนเองมีความสามารถและมีเจตนาในการที่จะรับขนส่งสินค้าโดยประสงค์จะรับค่าระวางเป็นการตอบแทนตราบเท่าที่พาหะของตนที่ใช้ในการขนส่งมีระวางที่ว่างเหลือพอที่จะรับขนส่งสินค้าได้<sup>21</sup> ดังนั้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภท Domestic Forwarder หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าภายในประเทศต้องให้บริการในฐานะผู้ขนส่งเท่านั้น

คดีของ St. Paul and P. RR. V. Acme Fast Freight , Inc ศาลสูงของประเทศสหรัฐอเมริกาได้แบ่งกิจการของผู้รับจัดการขนส่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้

<sup>21</sup> Gerald H Ullman , "The Role of the American Ocean Freight Forwarder in Intermodal, Containerized Transportation," Journal of Maritime Law and Commerce Vol 2 , No2 ( February 1970 ),p. 630.

ประเภทที่ 1 ผู้รับจัดการขนส่งมีหน้าที่เป็นเพียงผู้จัดการขนส่ง (arrange for transportation) ให้กับผู้ส่งของตามที่ได้รับมอบหมาย

ประเภทที่ 2 ผู้รับจัดการขนส่งได้ทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมสินค้า LCL จากผู้ส่งในรายต่าง ๆ ขนส่งไปยังจุดหมายปลายทางเดียวกันภายใต้ใบตราส่งฉบับเดียวกัน ในกรณีเช่นนี้ผู้รับจัดการขนส่งจะมีบทบาทซ้อน 2 บทบาทในขณะเดียวกันคือ

1. ในด้านความสัมพันธ์กับผู้ส่งของผู้รับจัดการขนส่งมีฐานะเป็นผู้ขนส่ง
2. ในด้านความสัมพันธ์กับผู้ขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งมีฐานะเป็นผู้ส่งของ

นอกจากนี้ ในคดี Troy V. The Eastern Company of Warehouse (1921) คณะกรรมการของ Federal Maritime Board ได้ให้ข้อวินิจฉัยในคดีดังกล่าวว่า ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งได้ออก Through B/L ให้กับผู้ส่งของและรับผิดชอบการขนส่งของดังกล่าวตั้งแต่รับของที่จะขนส่งจากสถานที่ตามที่อยู่ที่กำหนดจนถึงสถานที่รับของของผู้รับ (door-to-door) ในกรณีเช่นนี้ผู้รับจัดการขนส่งได้ทำการในฐานะผู้ขนส่งโดยเป็นผู้ขนส่งสาธารณะตามที่ได้บัญญัติในกฎหมาย Shipping Act<sup>22</sup>

ในกรณีของประเทศสหรัฐอเมริกา FMC (Federal Maritime Commission) ได้ให้ข้อวินิจฉัยว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ได้รับจัดการขนส่งของทางทะเลสามารถเป็นผู้ขนส่งได้โดยเป็นผู้ขนส่งประเภทที่ไม่ได้ประกอบการเดินเรือขนส่งของตนเอง (NVOCC) ถ้าเข้าองค์ประกอบดังนี้

1. ได้แสดงตนให้เป็นที่ปรากฏว่าเป็นผู้จัดหาการบริการขนส่งโดยวิธีการเช่าเรือในทางการค้าระหว่างประเทศ
2. มีหน้าที่รับผิดชอบหรือรับผิดชอบตามกฎหมายสำหรับในความปลอดภัยของของที่ขนส่ง
3. จัดให้มีการขนส่งของในนามของตนเอง

ประเทศสหรัฐอเมริกากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งของทางทะเลมี 2 ฉบับคือ The Carriage of Goods by Sea Act 1936 : COGSA และ The Harter Act 1893

<sup>22</sup> D.J.Hill, *Freight Forwarders*, (London : Steven & Sons, 1972), p.40

The Harter Act จะมีผลการบังคับใช้กับสัญญาการรับขนของทางทะเลที่เป็นการขนส่งระหว่างประเทศนับตั้งแต่ได้รับมอบสินค้าจากผู้ส่งจนกระทั่งได้มีการขนส่งสินค้าลงเรือ และจะมีผลการใช้บังคับอีกช่วงหนึ่งในระยะเวลานับตั้งแต่ผู้ขนส่งได้ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือจนกระทั่งมีการส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับตราส่ง<sup>23</sup> ส่วน The Carriage of Goods by Sea Act หรือ COGSA เป็นกฎหมายการรับขนของทางทะเลที่ได้ออกตามบทบัญญัติในอนุสัญญาของ Hague Rules ตามที่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ให้สัตยาบันและมีผลการใช้ในประเทศดังกล่าวในปี ค.ศ.1936 COGSA จะมีผลใช้บังคับกับสัญญาการรับขนของทางทะเลในทางการค้าระหว่างประเทศ โดยจะเริ่มมีผลการใช้บังคับใช้ในระยะเวลานับตั้งแต่ผู้ขนส่งได้ขนถ่ายสินค้าลงเรือจนกระทั่งได้ขนสินค้าขึ้นจากเรือ (Tackle to tackle)<sup>24</sup>

ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในกฎหมาย COGSA มาตรา 3 (8) ได้บัญญัติในกรณีนี้ว่า ห้ามผู้ขนส่งทำสัญญาข้อตกลงกับผู้ส่งในการที่จะปลดเปลื้องความรับผิดชอบของตนที่มีสาเหตุจากการกระทำผิด หรือกระทำโดยประมาทหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด หรือกำหนดความรับผิดชอบตนให้น้อยกว่าที่กฎหมายกำหนด ถ้าผู้ขนส่งทำข้อตกลงดังกล่าวนี้กับผู้ส่ง ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ ไม่มีผลการบังคับใช้ตามกฎหมาย และในกรณีของข้อตกลงที่ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในการประกันของสินค้าก็เป็นโมฆะเช่นเดียวกัน แต่ถ้าผู้ขนส่งจะทำสัญญาข้อตกลงกับผู้ส่งเพื่อรับผิดชอบมากกว่าที่กฎหมายกำหนด ข้อตกลงดังกล่าวนี้ มีผลใช้บังคับได้ แต่ถ้าเป็นกรณีที่กฎหมาย COGSA มีผลการบังคับใช้ที่ไม่ใช่เกิดจากผลการบังคับใช้ตามบทบัญญัติของกฎหมาย แต่มีผลการบังคับใช้เนื่องจากข้อตกลงของสัญญาที่คู่กรณีได้ทำ ความตกลงที่จะนำกฎหมาย COGSA มาใช้บังคับกับสัญญาการรับขนของที่เป็นการรับขนของเฉพาะของคู่กรณี (private carriage) ซึ่งไม่อยู่ภายใต้การบังคับของกฎหมาย COGSA ในกรณีเช่นนี้ผู้ขนส่งจะทำสัญญาข้อตกลงกับผู้ส่งให้มีเงื่อนไขที่แตกต่างไปจากบทบัญญัติในกฎหมาย COGSA ก็ได้<sup>25</sup>

หน้าที่ของผู้ขนส่ง กฎหมาย COGSA มาตรา 3(1) ได้บัญญัติเกี่ยวกับกรณีนี้ว่า ก่อนที่เรือจะออกเดินทางรับขนสินค้า ผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่พร้อมและสามารถออกเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ผู้ขนส่งต้องจัดให้มีคนประจำเรือ อุปกรณ์เครื่องมือ และตามส่วนต่างๆ ของเรือให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมที่จะบรรทุกและเก็บรักษาสินค้าที่ขนส่งได้อย่าง

<sup>23</sup> J.F. Wilson, Maritime Law, (London : Cambridge, 1987), p. 3/6.

<sup>24</sup> Ibid, p. 314.

<sup>25</sup> Ibid., p. 325-326.

ปลอดภัย และในมาตรา 3 (2) ได้บัญญัติว่า ผู้ขนส่งต้องทำการขนส่งและเก็บรักษาสินค้าด้วยความระมัดระวังสมควรกับการประกอบวิชาชีพของตน

ข้อยกเว้นความรับผิด กฎหมาย COGSA มาตรา 4(2) ได้บัญญัติในกรณีนี้ว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดความเสียหายของสินค้าที่มีสาเหตุจากความผิดพลาดในการเดินเรือและการจัดการเรือ การเกิดอัคคีภัย ยกเว้นในกรณีที่ผู้ขนส่งเป็นผู้กระทำทำให้เกิดอัคคีภัยดังกล่าว การเกิดภัยอันตรายและอุบัติเหตุในท้องทะเล เหตุสุดวิสัย การเกิดสงคราม การกระทำของบุคคลที่เป็นข้าศึกของประเทศ การถูกยึดเรือโดยเจ้าผู้ครองนครหรือผู้ปกครองประเทศหรือประชาชน หรือโดยบทบัญญัติของกฎหมาย การใช้มาตรการปราบปรามและป้องกันโรคติดต่อ การนัดหยุดงานการเกิดจลาจล การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ส่งสินค้าหรือเจ้าของสินค้าสภาพแห่งของนั้น การบรรจุหีบห่อของสินค้าบกพร่อง การทำเครื่องหมายของสินค้าบกพร่อง ความเสียหายที่ไม่อาจจะตรวจพบได้จากสภาพภายนอกแม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วก็ตาม

ทั้งนี้ ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าในประเทศสหรัฐอเมริกาที่ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งประเภทผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือ Non-Vessel Operating Common Carrier (NVOCC) ถือเป็นผู้ขนส่งประเภทเดียวกับผู้ขนส่งตามข้อตกลงของสัญญา (Contractual Carrier) ในประเทศอังกฤษ ทั้งประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอังกฤษต่างเป็นประเทศในระบบกฎหมาย Common Law เช่นเดียวกัน และ The United State Carriage by Sea Act , 1936 หรือ COGSA ได้มีการนำต้นร่างมาจาก Hague Rules เช่นเดียวกับ The Carriage of Goods by Sea Act , 1971 ของประเทศอังกฤษจึงทำให้บทบัญญัติทั้งสองมีความคล้ายคลึงกัน

### 3.2.3 การดำเนินธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งของประเทศฝรั่งเศส

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศฝรั่งเศสแบ่งประเภทของผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าออกเป็น 2 ประเภท คือ Commissionnaire de Transport และ Transitaire de transport แต่เฉพาะผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าประเภท Commissionnaire de Transport เท่านั้นที่ให้บริการในฐานะผู้ขนส่ง

Commissionnaire de transport หมายถึง ผู้ประกอบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งให้บริการในฐานะตัวการทำหน้าที่เป็นตัวกลางที่กระทำการกิจการในนามของตนเอง ซึ่งโดยปกติจะเป็นผู้ส่งสินค้าเพื่อจัดการให้มีการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง โดยมี

สิทธิเลือกเส้นทางและวิธีการในการขนส่งนั้น<sup>26</sup> โดยจะมีการให้บริการขนส่งสินค้าแบบ door-to-door ทั้งมีการประกันผลสำเร็จของการส่ง ในปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่าเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal transport Operator : MTO)

หลักเกณฑ์ในการแบ่งแยกการดำเนินการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าว่ากรณีใด ถือว่ากระทำในฐานะ transitaire de transport หรือ commissionaire de transport พิจารณาจากอำนาจควบคุมของลูกค้า (ผู้ส่ง) ต่อรูปแบบการดำเนินงานให้บรรลุตามสัญญา กล่าวคือ กรณี transitaire ถือว่าเป็นตัวแทนของลูกค้าในการดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายเท่านั้น ไม่มีอำนาจในการเลือกเส้นทางหรือวิธีการขนส่ง ส่วนกรณี commissionaire การดำเนินธุรกรรมใด ๆ ถือว่าทำในนามตนเอง หรือ มีสถานการณ์เป็นตัวการเช่นนี้ลูกค้าไม่มีสิทธิในการออกคำสั่งใด ๆ ต่อรูปแบบหรือเส้นทางของการขนส่งเพาะเป็นการดำเนินการที่มุ่งหวังผลสำเร็จของงานเป็นสำคัญ

ในทางวิชาการเป็นที่ยอมรับกันว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายมาตรา 96-102 และมาตรา 108 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศสอันเป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับ Commissionaire de transport ทางบกและทางน้ำ สามารถจะนำมาใช้ปรับแก้ Commissionaire de transport ที่รับจัดการให้มีการขนส่งไม่ว่าจะใช้เส้นทางบก ทะเล หรือ อากาศด้วย

#### สิทธิและหน้าที่ของ Commissionaire de transport<sup>27</sup>

Commissionaire de transport เข้าทำสัญญากับผู้ส่งของ เพื่อจัดการให้มีการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง และเพื่อการนี้เขาจึงปฏิบัติการชำระหนี้ให้ผลสำเร็จ (Uneobligation de resultat) ที่จะต้องทำให้มีการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางและประกันต่อผลสำเร็จนี้

ในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว Commissionaire de transport มีอิสระที่จะเลือกเส้นทาง (Voies) และวิธีการ (Moyens) ในการขนส่ง และ Commissionaire de transport อาจทำหน้าที่ขนส่งสินค้านั้นเองหรือใช้ให้บุคคลอื่นทำการขนส่งก็ได้ Commissionaire de

<sup>26</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, "Commissionaire de Transport ของ ฝรั่งเศส", จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี ปีที่ 1, ฉบับที่ 5 (พฤศจิกายน 2533) : 13

<sup>27</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ฝรั่งเศส, (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, ตุลาคม 2541), หน้า 211

transport เข้ารับทำหน้าที่ในการจัดการให้มีการขนส่งสินค้าโดยหวังที่จะได้รับค่าตอบแทนในการจัดการนั้น และเพื่อเป็นประกันการที่จะได้รับชำระค่าตอบแทนนี้ Commissionnaire de transport มีสิทธิยึดหน่วงเหนือสินค้าที่ตนได้รับหน้าที่จัดการให้มีการขนส่ง

#### ความรับผิดของ Commissionnaire de transport

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภท Commissionnaire de transport ซึ่งได้กระทำการในฐานะตัวกลางในการส่งสินค้าตามสัญญาจัดการขนส่ง ความรับผิดจะเกิดขึ้นในกรณีที่ได้มีการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ตกลงกันได้ หรือปฏิบัติหน้าที่โดยความประมาทเลินเล่อทำให้สินค้าที่ได้รับมอบหมายให้จัดการขนส่งสูญหายหรือเสียหาย Commissionnaire de transport จะหลุดพ้นจากความรับผิดได้เมื่อพิสูจน์ว่าความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้านั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศฝรั่งเศส มาตรา 98 หรือว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุที่อุบัติโดยบังเอิญ หรือสภาพของสินค้าเอง หรือหีบห่อของสินค้าชำรุดบกพร่องตามหลักกฎหมายทั่วไป<sup>28</sup>

ในกรณีที่ Commissionnaire de transport ต้องรับผิด Commissionnaire de transport จะรับผิดเต็มจำนวนความเสียหาย อย่างไรก็ตาม Commissionnaire de transport อาจจะไม่จำกัดความรับผิดของตนโดยอาศัยเงื่อนไขที่ปรากฏอยู่ในสัญญา ซึ่งเงื่อนไขนี้ได้เคยถูกศาลตัดสินว่าใช้บังคับได้ แต่เงื่อนไขดังกล่าวจะใช้บังคับได้ก็ต่อเมื่อเป็นเงื่อนไขที่กำหนดขึ้นโดยกลุ่มวิชาชีพ และผู้ว่าจ้างให้ Commissionnaire de transport ทำการขนส่งสินค้าได้รู้และยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว Commissionnaire de transport นอกจากจะต้องรับผิดความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตนแล้ว Commissionnaire de transport ต้องรับผิดความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งที่ Commissionnaire de transport เลือกใช้บริการด้วยตามที่บัญญัติในประมวลกฎหมายพาณิชย์ มาตรา 99 อย่างไรก็ตาม ความรับผิดของ Commissionnaire de transport จะมีขอบเขตจำกัดเท่ากับบุคคลที่เขาใช้ให้กระทำการขนส่งแทนเท่านั้น ดังนั้น Commissionnaire de transport จึงสามารถอ้างเหตุยกเว้นและการจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งสินค้านั้น ๆ สามารถจะอ้างได้ แต่ถ้า Commissionnaire de transport ได้กระทำผิดเป็นการส่วนตัว ก็ไม่มีสิทธิที่จะอ้างเหตุผลยกเว้นและการจำกัดความรับผิดอย่างเช่นที่ผู้ขนส่งจะอ้างได้

<sup>28</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, "Commissionnaire de Transport ของ ฝรั่งเศส", จุลสารกฎหมายพาณิชย์ ปีที่ 1 ,ฉบับที่ 5 (พฤศจิกายน 2533) : 14

นอกจากนี้ Commissionnaire de transport มีสิทธิที่จะฟ้องผู้ขนส่งที่ต้องรับผิดชอบได้ และมีสิทธิที่จะยึดหนังสือสินค้าที่ตนได้รับหน้าที่จัดการให้มีการขนส่งเพื่อเป็นประกันในการที่จะได้รับชำระค่าระวางในการจัดการขนส่ง

Commissionnaire de transport หากรูปแบบการให้บริการ คือ การขนส่งสินค้า ความรับผิดชอบอยู่ในฐานะเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง จึงต้องนำบทบัญญัติของผู้ขนส่งมาปรับใช้ในกรณีดังกล่าวด้วย คือ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบตามความเสียหายที่เกิดกับสินค้า ตามมาตรา 27 ของกฎหมายลงวันที่ 18 มิถุนายน 1996 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า<sup>29</sup> "ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของสินค้า" ส่วนในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าไปถึงปลายทางล่าช้า กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลไม่ได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่าผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่มีการขนส่งสินค้าล่าช้ากฎหมายเพียงกำหนดในมาตรา 38 ของกฎหมายของฝ่ายบริหาร (decret 1966) ว่าผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องขนส่งสินค้าด้วยความระมัดระวังเอาใจใส่ จากบทบัญญัติของกฎหมายนี้ จึงสรุปได้ว่าผู้ขนส่งสินค้าโดยไม่ชักช้า ระยะเวลาของการรับผิดชอบ มาตรา 27 ได้กำหนดไว้ว่า ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าตั้งแต่เวลาที่ได้รับมอบสินค้าจนถึงเวลาที่ส่งมอบ และการส่งมอบจะต้องทำทันทีหลังจากขนของขึ้นจากเรือตามวิธีการส่งมอบที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขใบตราส่ง

การยกเว้นความรับผิด มาตรา 27 ได้กำหนดไว้ว่าผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายสืบเนื่องมา

1. จากกรณีที่เรือไม่มีความสามารถที่จะเดินทะเลได้เว้นแต่ที่ผู้ขนส่งจะได้ปฏิบัติตามมาตรา 21 ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งจักต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถจะเดินทะเลได้ก่อนที่เรือจะออกเดินทาง

2. กรณีที่ความเสียหายมีสาเหตุจากความผิดพลาดในการเดินเรือของกัปตัน ผู้นำร่อง และบรรดาลูกเรือ

3. การเกิดอัคคีภัย

<sup>29</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, "ความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลตามใบตราส่งตามกฎหมายในของ ฝรั่งเศส", วารสารนิติศาสตร์ ปีที่ 17, ฉบับที่ 14 (ธันวาคม 2530) : 23-30.

4. ข้อเท็จจริงหรือสาเหตุที่ไม่สามารถจะเอาความผิดต่อผู้ขนส่งได้ เช่น เหตุสุดวิสัย ภัยทางทะเล สงคราม สงครามกลางเมือง จลาจล การปราบปรามโรคติดต่อและการกระทำของโจรสลัด

5. การนัดหยุดงาน

6. การเสื่อมคลายตามธรรมชาติของสินค้า ณ ท่าเรือปลายทาง

7. ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการบรรจุสินค้า ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ของเรือ

อย่างไรก็ตาม ข้อยกเว้นดังกล่าวข้างต้นนี้ ผู้ขนส่งไม่สามารถจะนำมาอ้างเพื่อที่จะไม่ต้องรับผิดชอบได้ถ้าปรากฏว่าผู้ขนส่ง ผู้แทน หรือลูกเรือได้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ นอกจากนี้มาตรา 27 ของกฎหมายลงวันที่ 18 มิถุนายน 1966 บัญญัติให้ข้อตกลงที่ผู้ขนส่งทำกับผู้ส่งเป็นโมฆะ ถ้าผู้ขนส่งได้ทำข้อตกลงยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง นอกเหนือไปจากที่บัญญัติไว้ในมาตรา 27 ดังกล่าวข้างต้น หรือการผลักภาระหน้าที่ในการพิสูจน์หลักฐานตามที่กฎหมายกำหนดไว้ จำกัดจำนวนเงินที่จะต้องรับผิดชอบไว้ต่ำกว่ากฎหมายไว้ตามมาตรา 28 รวมทั้งข้อตกลงที่ให้ผู้ขนส่งได้รับประโยชน์จากสัญญาประกันภัย

การจำกัดความรับผิด ผู้ขนส่งจะรับผิดในจำนวนเงินที่สูงที่สุดคือ 666.67 D.T.S (droit de triage special) ต่อหีบห่อหรือต่อหน่วยและ 2 D.T.S. ต่อกิโลกรัม จำนวนเงินสูงสุดที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบนี้อาจมีการแก้ไขเป็นอย่างอื่นได้ ถ้ามีข้อตกลงเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าบนปากกระวาง ยกเว้นการขนส่งคอนเทนเนอร์และการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งอาจกำหนดให้จำนวนเงินที่ต้องรับผิดชอบต่ำกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ได้ หรือในกรณีที่มีการแจ้งราคาสินค้าไว้ในใบตราส่ง หรือคู่สัญญาตกลงให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบสูงกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ได้ หรือในกรณีที่ปรากฏว่าความสูญหายหรือเสียหายมีผลมาจากการกระทำโดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น หรือการกระทำที่ผู้ขนส่งเล็งเห็นว่าความเสียหายจะเกิดขึ้น ผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวน

ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นแก่สินค้าอันเนื่องมาจากการขนส่ง ผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับตราส่งจะต้องฟ้องร้อง Commissionnaire de transport ภายในกำหนดเวลา 1 ปี นับแต่วันที่สินค้าควรจะถูกส่งมอบในกรณีที่สินค้าสูญหายสิ้นเชิง หรือนับแต่วันที่สินค้าได้มีการส่งมอบในกรณีอื่น ๆ (มาตรา 108 ประมวลกฎหมายพาณิชย์) ทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงวิธีการหรือรูปแบบ (Mode) ในการขนส่งว่าจะได้ขนส่งไปโดยวิธีการใด เมื่อ Commissionnaire de transport ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับตราส่งไปแล้ว หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าการสูญหาย

หรือเสียหายของสินค้าเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ขนส่งคนใด Commissionnaire de transport ก็มีสิทธิไปเรียกร้องเอาแก่ผู้ขนส่งคนนี้ได้<sup>30</sup>

### 3.3 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศอังกฤษ ฉบับปี 2004 ( British International Freight Association (BIFA) Standard Trading Conditions)

นอกจากการศึกษาการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายแล้ว การศึกษาเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าที่ใช้บังคับกับผู้ดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในต่างประเทศ อาจทำให้เห็นถึงการนำข้อกำหนดมาปรับใช้เป็นข้อสัญญา โดยในที่นี้จะศึกษาเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศอังกฤษ ฉบับปี 2004 ( British International Freight Association (BIFA) Standard Trading Conditions) \* ซึ่งมีความสอดคล้องกับเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าของประเทศต่างๆ ในหลายประเทศ

การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในประเทศอังกฤษ มีการขยายตัวอย่างมากจนกระทั่งมีการรวมกลุ่มระหว่างผู้ประกอบการด้วยกัน ในรูปของการจัดตั้งสถาบันผู้รับจัดการขนส่งสินค้าแห่งประเทศอังกฤษ (Institute of Shipping and forwarding Agent ) ขึ้นในปี ค.ศ. 1944 โดยมีสำนักงานใหญ่ ณ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ อันมีวัตถุประสงค์ในการผลิตบุคลากรที่มีความรู้ ความเชี่ยวชาญต่อการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้า ตลอดจนพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกของสถาบัน ซึ่งต่อมาได้พัฒนาเป็นสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศอังกฤษ ( British International Freight Association (BIFA) )

สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศอังกฤษ ( British International Freight Association (BIFA) ) ได้จัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า เพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ถือเป็นการสร้าง

<sup>30</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส, (กรุงเทพฯ : วิทยุชน, ตุลาคม 2541), หน้า 212-213

\* โปรดดู คือ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับปี 2004 ( British International Freight Association (BIFA) Standard Trading Conditions) ในภาคผนวก ก.

มาตรฐานการให้บริการของผู้จัดการขนส่งสินค้าและสร้างความมั่นใจให้แก่ผู้ให้บริการ โดยเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปัจจุบันที่ สมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย นำมาบังคับใช้แก่สมาชิกของตนคือ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับปี 2004 ( British International Freight Association (BIFA) Standard Trading Conditions) โดยมีการกำหนด สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งนี้บุคคลที่สามารถนำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าของสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แห่งประเทศอังกฤษ ฉบับปี 2004 มาบังคับใช้ต่อกิจการรับจัดการขนส่งสินค้าของตนได้นั้นต้องเป็นสมาชิกของสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทยเท่านั้น

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าถือว่ากิจกรรมทั้งหลายของบริษัทที่กระทำไปในกิจการไม่ว่าจะมีค่าตอบแทนหรือไม่ ให้ถือบังคับตามข้อกำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับนี้ และหากบทบัญญัติใดที่รวบรวมระเบียบหรือคำสั่งที่ใช้เป็นการเฉพาะกับการประกอบธุรกิจให้บังคับตามระเบียบหรือคำสั่งเหล่านั้น และ ไม่สามารถตีความข้อกำหนดใดภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานนี้ว่าเป็นการละสิทธิหรือความคุ้มกันของบริษัท\* หรือเป็นการเพิ่มความรับผิดชอบหรือความรับผิดของบริษัท หนึ่งต่อไปนี้จะใช้คำว่า "บริษัท" แทน คำว่า ผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

### 3.3.1 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทน

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับปี 2004 ของสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย ไม่ได้กำหนดว่าการให้บริการในรูปแบบใดจึงจะถือว่าเป็นการให้บริการในฐานะตัวแทนของลูกค้า เพียงแต่กำหนดสิทธิ หน้าที่ หากให้บริการในฐานะตัวแทนว่าเมื่อบริษัทกระทำการในฐานะตัวแทนในนามของลูกค้า และลูกค้าให้อำนาจแก่บริษัทโดยการแสดงออกโดยชัดแจ้ง บริษัทมีสิทธิเข้าทำสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วนในนามของลูกค้าที่อาจจำเป็นหรือพึงกระทำเพื่อให้คำสั่งของลูกค้าเกิดผลสำเร็จ และไม่ว่าสัญญาดังกล่าวจะอยู่ภายใต้บังคับเงื่อนไขการค้าขายของคู่สัญญาซึ่งเป็นคู่สัญญาในสัญญานั้นหรือไม่ก็ตาม หากลูกค้าต้องการ บริษัทอาจต้องแสดงหลักฐานของสัญญาที่บริษัทเข้าเป็นคู่สัญญาในนามของลูกค้า

---

\* บริษัท หมายถึง ผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทยเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม จากกรณีที่บริษัทอาจตกเป็นผู้ผิดนัดต่อหน้าที่ในการจัดหาหลักฐาณดังกล่าว ต้องถือว่าบริษัทได้ทำสัญญาเกี่ยวกับลูกค้าในฐานะตัวการในการกระทำการตามคำสั่งของลูกค้า<sup>31</sup>

### 3.3.2 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวการ

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับปี 2004 ของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย ไม่ได้มีการกำหนดว่าการให้บริการในรูปแบบใดจึงจะถือว่าเป็นการให้บริการในฐานะตัวการ หรือ ผู้ขนส่ง เพียงแต่กำหนดสิทธิหน้าที่ ของบริษัทในฐานะตัวการว่าหากบริษัทเข้าทำสัญญาในฐานะตัวการสำหรับบริการใดๆ บริษัทมีเสรีภาพเต็มที่ในการให้บริการนั้นด้วยตนเอง หรือทำสัญญารับเหมาช่วงในข้อตกลงใดก็ตาม ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของบริการนั้น<sup>32</sup>

อนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทน หรือ ตัวการก็ตาม เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับปี 2004 กำหนดให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า มีสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ เช่นเดียวกันภายใต้ข้อกำหนดที่ใช้บังคับสำหรับการให้บริการในทุกรูปแบบ

### 3.3.3 สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสำหรับการให้บริการในทุกรูปแบบ

#### ก. สิทธิของ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

##### 1 สิทธิต่อการกำหนดเส้นทางสำหรับขนส่งสินค้า

บริษัทสงวนสิทธิในเสรีภาพของตนอย่างเต็มที่ต่อวิธีการ เส้นทาง หรือ กระบวนการที่ต้องกระทำในการให้บริการใดๆ ซึ่งจัดให้มีในการประกอบธุรกิจภายใต้เงื่อนไข<sup>33</sup>

##### 2 สิทธิต่อตัวสินค้า

<sup>31</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 6,7

<sup>32</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 5

<sup>33</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 4

## 2.1 สิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อการชำระหนี้

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้ากำหนดให้บริษัทมีสิทธิยึดหน่วงทั่วไป ต่อสินค้า และ เอกสารที่เกี่ยวข้องกับสินค้าซึ่งอยู่ในความครอบครอง การรักษา หรือ การควบคุมของบริษัท เพื่อการชำระหนี้ตามจำนวนเงินซึ่งลูกค้าและ/หรือเจ้าของค้ำชำระอยู่แก่บริษัทไม่ว่าในงวดใดก็ตาม โดยค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าที่ยึดถือไว้โดยอาศัยสิทธิยึดหน่วงนั้นตกเป็นภาระแก่ลูกค้าหากบริษัททำการแจ้งให้ลูกค้าทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 28 วัน บริษัทมีสิทธิขายหรือจำหน่ายหรือจัดการสินค้าหรือเอกสารนั้นในฐานะตัวแทนของลูกค้า โดยลูกค้าต้องรับภาระค่าใช้จ่าย และใช้เงินรายได้ในการจ่ายเงินจำนวนดังกล่าว สำหรับจำนวนยอดเงินคงเหลือหลังจากที่ลูกค้าได้จ่ายจำนวนเงินที่ค้ำชำระให้แก่บริษัท หรือค่าใช้จ่ายในการขายและ/หรือการจำหน่ายและ/หรือการจัดการ ให้ส่งคืนแก่ลูกค้าโดยถือว่าบริษัทเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่มีต่อสินค้าหรือเอกสารที่ตนได้ใช้สิทธิขายหรือจำหน่ายออกไป

กรณีสินค้าที่สามารถเสียหายหรือเน่าเสียได้ สิทธิของบริษัทในการขาย จำหน่ายหรือจัดการอื่นใดต่อสินค้านั้นมีขึ้นโดยทันทีทันใด ไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ลูกค้าทราบล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 28 วัน แต่บริษัทต้องแจ้งให้ลูกค้าทราบถึงข้อเท็จจริงดังกล่าว เพื่อความประสงค์ของลูกค้าที่มีต่อการขายหรือการจำหน่ายสินค้า ก่อนที่บริษัทจะกระทำการขาย หรือ จำหน่ายสินค้าดังกล่าว<sup>34</sup>

## 2.2 สิทธิต่อสินค้าที่ไม่มีผู้รับมอบตามกำหนด

หากลูกค้า ผู้รับของ หรือเจ้าของสินค้า ไม่ปฏิบัติตามสัญญาในการรับการส่งมอบสินค้า ณ เวลา และสถานที่ที่กำหนด และ ณ เวลา และสถานที่ที่บริษัทมีสิทธิกระทำการส่งมอบ บริษัทมีสิทธิต่อตัวสินค้า 2 ประการดังนี้<sup>35</sup>

ก. บริษัทมีสิทธิในการเก็บสินค้า หรือเก็บบางส่วน of สินค้า โดยความเสี่ยงภัยทั้งหมดในสินค้าตกเป็นพับแก่ลูกค้า หรือผู้รับของ หรือเจ้าของ ส่วนค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่บริษัทต้องจ่ายไปอันเป็นผลสืบเนื่องมาจากการไม่กระทำการรับการส่งมอบสินค้านี้ดังกล่าว ให้ถือเป็นค่าระวางที่ได้รับ และหากบริษัทต้องการ ลูกค้าต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายเหล่านั้น

<sup>34</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 8

<sup>35</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 10(a)

ข. บริษัทมีสิทธิในการจำหน่ายหรือจัดการอื่นใดอันสมควรแก่พฤติการณ์ โดยลูกค้าเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่ายภายใต้เงื่อนไขต่อไปนี้

กรณีสินค้าทั่วไป บริษัทมีสิทธิจำหน่ายหรือจัดการอื่นใดภายหลังจากการบอกกล่าวล่วงหน้าเป็นเวลาอย่างน้อย 28 วัน ต่อลูกค้าแล้ว หรือ หากไม่อาจทราบตัวลูกค้าได้ แต่ต้องได้มีการใช้ความพยายามตามสมควรในการติดต่อคู่สัญญาที่บริษัทอาจสันนิษฐานได้ว่ามีส่วนได้เสียในสินค้า และหากบริษัทเก็บรักษาสินค้าไว้เป็นเวลา 90 วัน และสินค้านั้นมีอาจส่งมอบตามคำสั่งได้ บริษัทมีสิทธิในการจำหน่ายหรือจัดการอื่นใดโดยไม่ต้องมีการบอกกล่าวล่วงหน้า

กรณีสินค้าเน่าเสีย เสียหาย หรือ เปลี่ยนสภาพไป หรือ อยู่ในภาวะทำงานเองเดียวกันอันทำให้หรืออาจทำให้เกิดความสูญหายหรือความเสียหายต่อบริษัท หรือ ต่อบุคคลภายนอก หรือเป็นการขัดแย้งกับกฎหมายหรือระเบียบที่บังคับ บริษัทมีสิทธิจำหน่ายหรือจัดการอื่นใดโดยไม่ต้องมีการบอกกล่าวล่วงหน้า

### 2.3 สิทธิต่อสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ<sup>36</sup>

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้ากำหนดว่า เว้นแต่มีการตกลงเป็นหนังสือโดยเจ้าหน้าที่ของบริษัทที่ได้รับมอบอำนาจ บริษัทจะไม่ยอมรับหรือจัดการกับสินค้าที่ต้องการ

การจัดการเป็นพิเศษในการขนส่ง การจัดการ หรือการรักษาความปลอดภัย ไม่ว่าจะเพราะโดยลักษณะของตัวสินค้าที่ดึงดูดการลักทรัพย์ หรือโดยลักษณะอื่นซึ่งรวมถึง แต่ไม่จำกัดเพียงแห่งทองคำหรือแท่งเงิน เหรียญกษาปณ์ หินมีค่า อัญมณี ของมีค่า ของโบราณ รูปภาพ ชิ้นส่วนของมนุษย์ สัตว์ปีก สัตว์เลี้ยง พืชพันธุ์ อย่างไรก็ตาม ลูกค้าอาจส่งมอบสินค้าดังกล่าวให้กับบริษัท หรือทำให้บริษัทยึดถือหรือซื้อขายสินค้าดังกล่าวในลักษณะอื่นที่แตกต่างไปจากข้อตกลงที่ทำไว้ก่อน บริษัทไม่มีความรับผิดชอบใดในสินค้าหรือความรับผิดชอบที่เกี่ยวข้องกับสินค้า ไม่ว่าความรับผิดชอบนั้นเกิดขึ้นอย่างไรก็ตาม

นอกจากนี้ เว้นกรณีที่เป็นไปตามคำสั่งเป็นหนังสือที่ได้รับมาก่อนและ บริษัทยอมรับคำสั่งนั้นเป็นหนังสือ ไม่เช่นนั้นย่อมถือว่าบริษัทจะไม่ยอมรับหรือไม่ซื้อขายสินค้าที่มีลักษณะอันตรายโดยสภาพ หรืออาจทำให้เกิดความเสียหายโดยสภาพ หรือสินค้าที่น่าจะทำให้เกิดการชอนเร้น หรือเกือหนุนสัตว์หรือแมลงศัตรูพืช หรือแมลงอื่นๆ หรือสินค้าที่อาจเน่าเสียได้หรือส่งผลกระทบต่อสินค้าอื่น หากสินค้านั้นได้รับการยอมรับโดยข้อตกลงพิเศษ แต่ในภายหลังบริษัท

<sup>36</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 14,15

เห็นว่า ลินค่านั้นทำให้เกิดความเสี่ยงภัยต่อสินค้าอื่น ต่อทรัพย์สิน ชีวิต หรือสุขภาพ หากสามารถกระทำได้และการนั้นสมเหตุสมผล บริษัทต้องติดต่อลูกค้าเพื่อให้ลูกค้าขนย้ายหรือจัดการสินค้า แต่ทั้งนี้ ในทุกกรณี บริษัทสงวนสิทธิ์ที่จะกระทำการดังกล่าวโดยลูกค้าเป็นผู้เสียค่าใช้จ่าย

#### 2.4 สิทธิต่อสินค้าอันตราย

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า<sup>37</sup> กำหนดว่าหากลูกค้าส่งมอบสินค้าให้แก่บริษัท หรือกระทำการใดอันเป็นเหตุให้บริษัทต้องจัดการกับสินค้าที่เป็นอันตรายหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายได้โดยสภาพ หรือสินค้าที่น่าจะก่อให้เกิดการชอนเร้นหรือเกือหนุนสัตว์หรือแมลงศัตรูพืช หรือแมลงอื่นๆ หรือสินค้าที่อาจเน่าเสียได้หรืออาจส่งผลกระทบต่อสินค้าอื่น ไม่ว่าจะโดยได้สำแดงสินค้านี้ต่อบริษัทหรือไม่ก็ตาม ลูกค้าต้องรับผิดชอบความสูญหายหรือความเสียหายใดที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวข้องกับสินค้านี้ และต้องชดเชยให้แก่บริษัทซึ่งค่าเสียหายที่เกิดจากบตลงโทษสิทธิเรียกร้อง ราคาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และสินค้าต้องได้รับการจัดการในวิธีที่บริษัทหรือบุคคลใดที่สินค้าอยู่ในความครอบครองพึงกระทำตามที่เห็นเหมาะสม ณ เวลาดังกล่าว

#### 3. สิทธิในการได้รับชำระวง

บริษัทมีสิทธิในการได้รับชำระล่วงหน้าและได้รับชำระซึ่งค่านายหน้า เบี้ยเลี้ยง และค่าตอบแทนอื่นๆ ที่โดยปกติประเพณีนายหน้าชำระวงพึงได้รับชำระล่วงหน้าหรือได้รับชำระจากลูกค้า<sup>38</sup>

#### ข. หน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต่อลูกค้า

บริษัทต้องกระทำหน้าที่ของตนด้วยความเอาใจใส่ ความขยันหมั่นเพียร ทักษะ และการตัดสินใจที่สมเหตุสมผล<sup>39</sup> แต่บริษัทไม่มีหน้าที่ในการจัดหาประกันภัยให้แก่ลูกค้าเว้นแต่กรณีที่ลูกค้าได้ให้คำสั่งเป็นหนังสือ และบริษัทยอมรับคำสั่งดังกล่าวเป็นหนังสือ และการประกันภัยทั้งหมดที่มีผลโดยบริษัท อยู่ภายใต้บังคับข้อยกเว้นปกติและเงื่อนไขปกติของกรมธรรม์ประกันภัยของผู้รับประกันภัยหรือผู้รับความเสี่ยง เว้นแต่กรณีที่ตกลงเป็นอื่นเป็นหนังสือ บริษัทไม่

<sup>37</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 8

<sup>38</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 9

<sup>39</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 23

มีหน้าที่ในการจัดให้มีการประกันภัยสินค้าซึ่งแยกต่างหาก แต่อาจแสดงการประกันภัยดังกล่าวในกรมธรรม์เปิด หรือในกรมธรรม์ทั่วไปที่บริษัทเป็นผู้ถือ<sup>40</sup>

### ค. ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

#### ความรับผิดต่อความสูญหายหรือความเสียหายของสินค้า

บริษัทต้องรับผิดต่อความสูญหายหรือความเสียหายเนื่องจากการไม่กระทำการส่งมอบ หรือการจัดการให้มีการส่งมอบ ภายในเวลาอันสมควร วันที่รับสินค้าไว้ในครอบครอง จนถึงวันที่ส่งมอบสินค้า ณ จุดหมายที่ตกลงกัน แต่ไม่ว่าในกรณีใด ให้ความรับผิดไม่เกินกว่าจำนวนเงินซึ่งเท่ากับจำนวนเงินจำนวนสองเท่าของมูลค่าของสัญญาฉบับนั้นๆ ของบริษัทและหากไม่มีความสูญหายหรือความเสียหาย ไม่ว่าในกรณีใด บริษัทไม่ต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เป็นผลโดยตรงหรือเป็นผลโดยอ้อม ที่เป็นความเสียหายในกำไร ความเสียหายในตลาด หรือผลของความล่าช้า อันเนื่องมาจากการเบี่ยงเบนไม่ปฏิบัติตามสัญญา ไม่ว่าเกิดขึ้นจากสาเหตุใดก็ตาม<sup>41</sup>

#### ความรับผิดต่อการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมแทนลูกค้า

หากบริษัทยอมรับคำสั่งจากลูกค้า เพื่อให้บริษัทเก็บค่าธรรมเนียม ค่าภาษี ราคา หนี้ค้างชำระแก่ลูกค้าหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากผู้รับของ หรือบุคคลอื่นเมื่อได้รับหลักฐานของความประสงค์ที่เหมาะสมโดยบริษัท และในกรณีที่ไม่มีหลักฐานการจ่ายเงิน (ไม่ว่าเพราะเหตุผลใดก็ตาม) โดยผู้รับของดังกล่าวหรือโดยบุคคลอื่น ลูกค้ายังคงต้องรับผิดชอบต่อค่าธรรมเนียม ค่าภาษี ราคา หนี้ค้างชำระแก่ลูกค้า หรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ดังกล่าว<sup>42</sup>

#### ความรับผิดต่อการให้คำแนะนำแก่ลูกค้า

หากบริษัททำหน้าที่ให้คำแนะนำแก่ลูกค้า ถือว่าคำแนะนำและข้อมูลที่บริษัทให้นั้น ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใด ให้ถือว่าเป็นการที่บริษัทจัดหาให้กับลูกค้าเท่านั้น ลูกค้าต้องขอใช้ค่าเสียหายใดๆ ที่มีต่อการสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการส่งต่อคำแนะนำหรือข้อมูลดังกล่าวให้กับบุคคลภายนอก<sup>43</sup>

<sup>40</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 11(a)

<sup>41</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 26(b)

<sup>42</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 12(b)

<sup>43</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 13

### ง. การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้า “

(ก) การเรียกร้องใดของลูกค้าต่อบริษัทอันเกิดขึ้นเนื่องจากการให้บริการ โดยบริษัทให้แก่ลูกค้า หรือเนื่องจากการบริการที่บริษัทได้ให้แก่ลูกค้าอยู่ ต้องทำเป็นหนังสือและแจ้งให้บริษัททราบภายใน 14 วัน นับจากวันที่บริษัทรู้ หรือควรรู้ถึงเหตุการณ์ซึ่งเป็นมูลเหตุของการเรียกร้องนั้น สิทธิเรียกร้องใดที่ไม่มีการเรียกร้องและไม่มีการแจ้งให้บริษัททราบตามที่กล่าวข้างต้น ถือว่าเป็นการสละสิทธิเรียกร้องนั้นและสิทธิเรียกร้องนั้นมีอาจบังคับได้ เว้นแต่ว่า เมื่อลูกค้าสามารถแสดงให้เห็นว่าลูกค้าไม่สามารถปฏิบัติตามข้อจำกัดเรื่องเวลานั้นได้ และลูกค้าได้เรียกร้องภายในระยะเวลาอันสมควรตามที่ลูกค้าสามารถกระทำได้

อย่างไรก็ตาม หากลูกค้าไม่ได้ฟ้องร้องดำเนินคดี และมีการแจ้งให้บริษัททราบภายในเก้าเดือนนับจากวันที่เกิดขึ้นของเหตุการณ์อันเป็นมูลเหตุของการฟ้องร้องดำเนินคดี ดังกล่าวต่อบริษัท

บริษัทอาจหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการให้บริการที่ให้กับลูกค้า หรือบริการที่กำลังให้บริการแก่ลูกค้าอยู่ ไม่ว่าความรับผิดนั้นเกิดขึ้นอย่างไร

### จ. ข้อจำกัดความรับผิด<sup>45</sup>

บริษัทแม้ต้องรับผิดต่อความสูญหาย เสียหาย เกิดขึ้น ภายใต้ข้อกำหนดของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าก็ตาม แต่ไม่ว่าความรับผิดของบริษัทจะเกิดขึ้นจากสาเหตุใด และสาเหตุของการสูญหายและความเสียหายจะปรากฏหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้บริษัทต้องไม่รับผิดเกินกว่า

#### ข้อจำกัดความรับผิดต่อความสูญหาย ความเสียหาย

บริษัทต้องไม่รับผิดเกินกว่า มูลค่าของการสูญหายหรือความเสียหาย หรือจำนวนเงิน จำนวน 2 SDR ต่อกิโลกรัมต่อน้ำหนักทั้งหมดของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่ากัน

<sup>44</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 27

<sup>45</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 26

ข้อจำกัดความรับผิดต่อความผิดพลาด และ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่

กรณีความผิดพลาด และ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ หรือความผิดพลาด และ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ที่เกิดขึ้นซ้ำๆ หรือความผิดพลาดและ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ที่แสดงให้เห็นความต่อเนื่องของความผิดพลาดและ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ในครั้งแรกบริษัทต้องไม่รับผิดชอบเกินกว่า

(ก) ความสูญหายที่เกิดขึ้น หรือ

(ข) ผลรวมของปีการค้าขายปีหนึ่งในเวลาซึ่งความผิดพลาดและ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ครั้งแรกเกิดขึ้น โดยไม่เกิน 75000 SDR แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่ากัน

การจำกัดความรับผิดต่อการเรียกร้องอื่นๆ

(ก) มูลค่าของตัวสินค้าในธุรกรรมระหว่างบริษัทและลูกค้าที่เกี่ยวข้อง หรือ

(ข) เมื่อน้ำหนักของสินค้าสามารถระบุได้ จำนวนเงินที่คำนวณได้ที่ระดับ 2 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดของสินค้านั้นในธุรกรรมนั้น หรือ

(ค) 75,000 SDR ต่อหนึ่ง ธุรกรรมแล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่ากัน

ทั้งนี้การคำนวณมูลค่าของสินค้าตามข้อ 26 คือมูลค่าของสินค้าในเวลาทีสินค้าถูกขนลงเรือหรือควรจะถูกขนลงเรือ และ มูลค่าของ SDR ที่ได้รับการคำนวณ ณ วันที่บริษัทได้รับการเรียกร้องเป็นหนังสือ

**จ. ข้อยกเว้นความรับผิด**

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า กำหนดว่าบริษัทไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย ความเสียหาย ที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้<sup>46</sup>

(ก) ความรับผิด ความสูญหาย ความเสียหาย ราคา และค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งหมด (รวมถึงค่าธรรมเนียม ค่าอากร ค่าภาษี เงินบังคับจ่าย เงินที่ถูกเรียกเก็บ เงินมัดจำ และรายจ่ายใดก็ตามที่มีลักษณะเป็นรายจ่ายที่ถูกเรียกเก็บโดยหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับสินค้า ทั้งนี้ โดยไม่ทำให้เสื่อมเสียสิทธิ์ในคุณลักษณะทั่วไปของความรับผิด การสูญหาย ราคา และค่าใช้จ่ายใดๆ

<sup>46</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 20

ทั้งหมด) ซึ่งเกิดจากการที่บริษัทกระทำการตามคำสั่งของลูกค้า หรือเกิดจากการผิดสัญญา รับประทานของลูกค้าที่บัญญัติในเงื่อนไขเหล่านี้ หรือจากความประมาทเลินเล่อของลูกค้า และ

(ข) โดยไม่มีการยกเลิกบทบัญญัติในข้อกำหนดข้อ (ก) ข้างต้น ความรับผิดใดที่ บริษัทต้องรับผิด หรือความรับผิดใดที่ตกแก่บริษัท หากความรับผิดดังกล่าวเกิดขึ้นเพราะการ กระทำตามคำสั่งของลูกค้า บริษัทต้องรับผิดต่อคู่สัญญาทุกฝ่าย และ

(ค) สิทธิเรียกร้อง ราคาและความประสงค์ใดๆ ทั้งหมดและไม่ว่ากระทำต่อบุคคล ใดหรือฟ้องร้องคดีดำเนินคดีต่อบุคคลใดก็ตาม หากความรับผิดเกินกว่าความรับผิดของบริษัท ภายใต้ข้อกำหนดในเงื่อนไขเหล่านี้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเป็นสิทธิเรียกร้อง ราคาและหรือความประสงค์ที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวเนื่องกับการผิดสัญญา ความประมาทเลินเล่อ หรือการไม่กระทำการตามหน้าที่ของบริษัท คนรับใช้ของบริษัท คู่สัญญาช่วง หรือตัวแทนหรือไม่ และ

(ง) สิทธิเรียกร้องใดๆ อันมีลักษณะเป็น General Average ซึ่งอาจเรียกร้องต่อ บริษัทได้

บริษัทหลุดพ้นจากความรับผิดในการสูญหายหรือความเสียหายใด ถ้าการสูญ หายหรือความเสียหายนั้นเกิดจาก หรือมีลักษณะดังต่อไปนี้<sup>47</sup>

(ก) การนัดหยุดงาน การปิดโรงงาน การหยุดงานหรือการละเว้นการปฏิบัติงาน ของลูกจ้าง หรือผลลัพธ์ใดที่บริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แม้ว่าจะได้ใช้ความพยายามอัน สมเหตุสมผลแล้วก็ตาม; หรือ

(ข) สาเหตุหรือเหตุการณ์ที่บริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และผลลัพธ์ที่บริษัทไม่อาจ หลีกเลี่ยงได้ แม้ว่าจะได้ใช้ความพยายามอันสมเหตุสมผลแล้วก็ตาม

### 3.3.4 สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดของลูกค้าต่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า กำหนดให้ลูกค้ามีหน้าที่ต่อบริษัทที่ตนว่าจ้างให้ ดำเนินการรับจัดการขนส่งในการรับประกันว่า<sup>48</sup>

<sup>47</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 24

1. ลักษณะ และ ลักษณะเฉพาะของสินค้า หรือ ข้อมูลที่จัดให้ หรือ บริการที่ ต้องการสมบูรณ์และถูกต้อง และ หน่วยขนส่งและ/หรืออุปกรณ์ที่ลูกค้าจัดหาให้อันเกี่ยวข้องกับ การกระทำการตามบริการที่ถูกร้องขอเหมาะสมกับวัตถุประสงค์

2. สินค้าทั้งหมดถูกจัดเตรียม บรรจุหีบห่อ เก็บรักษา ติดฉลาก และ / หรือทำ เครื่องหมายอย่างถูกต้องและเพียงพอ และการจัดเตรียม บรรจุหีบห่อ เก็บรักษา ติดฉลาก และ หรือ/ทำเครื่องหมายนั้นเหมาะสมต่อการปฏิบัติการหรือธุรกรรมใดที่มีผลต่อสินค้าหรือมีผลต่อ ลักษณะของสินค้า

3. เมื่อบริษัทได้รับสินค้าที่เก็บรักษาไว้แล้วในหรือบนหน่วยขนส่งจากลูกค้า และ หน่วยขนส่งนั้นอยู่ในสภาพดี และเหมาะสมต่อการขนส่งไปยังจุดหมายที่ต้องการของสินค้าที่ขนส่ง ในหรือขนส่งขึ้นบนหน่วยขนส่งนั้น

4. เมื่อบริษัท เป็นผู้จัดหาหน่วยขนส่งในการขนส่งสินค้าขึ้นหน่วยขนส่งโดยลูกค้า หน่วยขนส่งนั้นอยู่ในสภาพที่ดี และเหมาะสมต่อการขนส่งไปยังจุดหมายที่ต้องการของสินค้าที่ขนส่ง ในหรือขนส่งขึ้นบนหน่วยขนส่งนั้น

นอกจากนี้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า กำหนดให้ลูกค้าต้องให้การรับประกันว่า ตนเป็นเจ้าของหรือเป็นตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของ และ ลูกค้า ยอมรับเงื่อนไขเหล่านี้ ไม่เฉพาะในนามของตนเองแต่บังคับรวมถึงตัวแทนของตนและเจ้าของสินค้าที่แท้จริงด้วย<sup>49</sup> และ การชดใช้ราคาค่าเสียหายของลูกค้าต่อบริษัทนั้นเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ลูกค้าต้องจ่ายเงิน เป็นเงินสดให้กับบริษัท หรือตามที่ตกลงกันเป็นอย่างอื่น สำหรับจำนวนเงินที่เกิดจากสิทธิเรียกร้อง สิทธิเรียกร้องแย้ง หรือ การหักกลบลบหนี้<sup>50</sup>

จากการศึกษา กฎหมายในต่างประเทศจะพบได้ว่าการพิจารณาสถานภาพ สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในต่างประเทศ แม้จะมีความพยายามเสนอทฤษฎี ต่างๆ เพื่อระบุสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้มีความชัดเจนและแบ่งแยกออกจากผู้ ให้บริการการขนส่งสินค้าประเภทอื่นๆ แต่เนื่องจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการที่หลากหลาย ครอบคลุมเกือบทั้งหมดของธุรกิจขนส่งสินค้านับตั้งแต่การติดต่อจองระวางสินค้าแก่ผู้ส่ง หรือ ผู้รับ

<sup>48</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 17

<sup>49</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 3

<sup>50</sup> BIFA Standard Trading Conditions Article 21(a)

ตราส่ง ดำเนินการในฐานะตัวแทนหรือในนามของลูกค้าในการทำข้อตกลงที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้ากับบุคคลภายนอก รวมทั้งเป็นตัวแทนของลูกค้าในการดำเนินการด้านพิธีการต่างๆ นอกจากนั้นในการให้บริการในฐานะตัวแทน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถให้บริการในฐานะตัวแทนของบุคคลมากกว่าหนึ่งฝ่ายในเวลาเดียวกัน รวมถึงการให้บริการในฐานะผู้ขนส่งสินค้าแม้จะเป็นผู้ขนส่งประเภท Contractual Carrier ก็ตาม เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีรูปแบบการให้บริการที่หลากหลายเช่นนี้ทฤษฎีต่างๆจึงไม่สามารถแก้ไขปัญหาในการกำหนดสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้เท่าใดนัก การกำหนดสถานภาพ สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจึงจำต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงในแต่ละรูปแบบการให้บริการ ประกอบกับข้อตกลงที่ทำขึ้นระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและลูกค้าเป็นสำคัญ