

บทที่ 4

การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้กฎหมายไทย

4.1 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนจองพื้นที่

ระวางสินค้า

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า คือ ผู้ทำหน้าที่เป็นคนกลางในการประสานงานและอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ให้แก่ ผู้ส่งสินค้า ที่มีความต้องการจะส่งสินค้าไปยังต่างประเทศ กับ สายการบิน หรือเจ้าของเรือ¹ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และ ผู้ส่งสินค้า เริ่มจากการที่ผู้ส่งสินค้าแจ้งความประสงค์ไปยังผู้รับจัดการขนส่งสินค้าว่าต้องการส่งออกสินค้า โดยประสงค์ให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เป็นผู้ดำเนินการรับจัดการขนส่งสินค้าของตน ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะดำเนินการติดต่อไปยังตัวแทนของสายการบิน หรือสายการบินที่จะเดินทางไปยังปลายทางที่ผู้ส่งสินค้าต้องการส่งออกสินค้า จากนั้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเสนอตารางการเดินเรือ หรือ ตารางการบินให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจว่าต้องการส่งสินค้าตามวันและเวลาใด เมื่อมีการกำหนดวัน และ เวลาที่แน่นอนแล้ว ผู้ส่งสินค้าจะแจ้งความประสงค์ดังกล่าวพร้อมทั้งรายละเอียดของสินค้า และ ชื่อผู้รับตราส่งให้แก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เพื่อให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการจองระวางพื้นที่สินค้ากับสายการบิน หรือ สายการบินตามคำสั่งของผู้ส่งสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการจองพื้นที่ระวางสินค้าจะไม่ทำการออกเอกสารการขนส่งใดๆ แก่ผู้ส่งสินค้า โดยบุคคลที่มีหน้าที่ออกเอกสารการขนส่งหรือใบตราส่ง(B/L)แก่ผู้ส่งสินค้า คือ ผู้ขนส่งซึ่งอาจเป็นตัวแทนของสายการบิน หรือ ผู้ขนส่งสินค้าประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non Vessel Operator Common Carrier : NVOCC) หากเป็นกรณีการขนส่งทางอากาศผู้ที่มีหน้าที่ออกAWB(Air Way Bill) แก่ผู้ส่งคือ ตัวแทนของสายการบิน ทั้งนี้ หลังจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการจองพื้นที่ระวางสินค้ากับผู้ขนส่งตามคำสั่งของผู้ส่งสินค้า สายการบินหรือสายการบินก็จะส่งข้อมูลของใบกำกับสินค้าของการขนส่งสินค้า (Cargo Manifest) ครั้งนั้น ๆ ไปยังประเทศปลายทางเพื่อให้ตัวแทนของตนทราบว่าสินค้าชนิดใดมาและผู้ใดเป็นผู้มีสิทธิ์ในตัวสินค้านั้น ๆ เมื่อรับข้อมูลใบกำกับสินค้า ตัวแทนสายเรือ หรือ สายการบิน จะจัดเตรียม ใบส่งปล่อยสินค้า (D/O – Delivery Order) เพื่อให้ผู้รับสินค้าหรือผู้ซื้อนำเอาใบตราส่ง (B/L – Bill of Lading) มาเวนคืนแลกกับ D/O เพื่อให้ ตัวแทนออกของจะได้นำไปออกของ

¹ คำพิพากษาฎีกาที่ 15/2547

การจองพื้นที่ระวางสินค้าโดยการติดต่อผ่านผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ส่งของ 2 ประการ

1 ผู้ส่งสินค้าที่ส่งสินค้าผ่านทางผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถขนส่งในอัตราค่าระวางต่ำกว่าที่ผู้ส่งสินค้าจะติดต่อกับสายเดินเรือ สายการบินโดยตรง เนื่องจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่จะทำสัญญากับบริษัทผู้ขนส่งเพื่อประกันจำนวนและปริมาณของสินค้าที่จะขนส่งกับบริษัทผู้ขนส่งภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ล่วงหน้าแน่นอน (Time Volume Control หรือ TVC) ประโยชน์จากการทำสัญญาดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะสามารถจองพื้นที่ระวางสินค้าได้ในอัตราที่ต่ำกว่าอัตราที่บริษัทเรือได้ตั้งไว้เพื่อขายให้กับลูกค้าโดยทั่วไป

2 ผู้ส่งออกรายย่อยที่มีปริมาณสินค้าไม่มากพอที่จะบรรจุได้เต็มหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์ หรือที่เรียกว่า สินค้า LCL* หากผู้ส่งติดต่อให้บริษัทเรือเป็นผู้ขนส่งสินค้าโดยตรงจะต้องเสียอัตราค่าระวางสูงกว่าการติดต่อผ่านทางผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามาก ทั้งนี้เพราะบริษัทผู้ขนส่งจะคิดอัตราค่าระวางตามอัตราที่ใช้สำหรับสินค้า LCL โดยเฉพาะ ทำให้ผู้ส่งสินค้าไม่ว่าจะส่งสินค้าจำนวนเล็กน้อยแค่ไหนก็ตามจะต้องเสียอัตราค่าระวางอย่างน้อยตามอัตราค่าระวางต่ำสุดตามอัตราที่บริษัทเรือได้กำหนดในบัญชีอัตราค่าระวาง

อย่างไรก็ตาม แม้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่เป็นคนกลาง ระหว่าง ผู้ส่งสินค้า และ ตัวแทนของสายเดินเรือเพื่อดำเนินการจองพื้นที่ระวางสินค้าในนามของผู้ส่งก็ตาม แต่ก็ไม่ถือว่าเป็นการดำเนินธุรกิจในฐานะนายหน้าแต่อย่างใด เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 845 บัญญัติว่า “บุคคลผู้ใดตกลงจะให้ค่าบำเหน็จแก่นายหน้าเพื่อที่ชี้ช่องให้ได้เข้าทำสัญญาก็ดี จัดการให้ได้ทำสัญญากันก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าบำเหน็จก็ต่อเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จเนื่องแต่ผลแห่งการที่นายหน้าได้ชี้ช่องหรือจัดการนั้น ถ้าสัญญาที่ได้ทำกันไว้นั้นมีเงื่อนไขเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนไซ้ ท่านว่าจะเรียกจ่ายค่าบำเหน็จค่านายหน้ายังหาได้ไม่ จนกว่าเงื่อนไขนั้นจะสำเร็จแล้ว

* LCL (Less Than Container Loads) คือการบรรจุสินค้าไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์ มักเป็นสินค้าจากผู้ส่งรายย่อยที่มีจำนวนน้อยต้องนำไปรวมกับสินค้าของผู้ส่งรายย่อยอื่นๆ ณ สถานีตู้สินค้าหรือ CFS (Container Freight Station) เพื่อที่จะบรรจุสินค้าให้เต็มตู้ ซึ่งบริษัทเรือจะต้องมีภาระในการหาสินค้าจากผู้ส่งรายอื่นมาบรรจุให้เต็ม

นายหน้ามีสิทธิที่จะได้รับค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปก็ต่อเมื่อได้ตกลงกันไว้เช่นนั้น ความข้อนี้ท่านให้ใช้บังคับแม้ถึงว่าสัญญาจะมีได้ทำกันสำเร็จ"

จากบทบัญญัติมาตรา 845 ข้างต้นนี้ จึงสรุปความหมายของสัญญานายหน้าได้ว่า สัญญาณายหน้าคือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะให้คำบำเหน็จแก่บุคคลอีกคนหนึ่งซึ่งเรียกว่า นายหน้า จากการชี้ช่องให้ได้เข้าทำสัญญาหรือจัดการให้ได้ทำสัญญาเมื่อสัญญานั้นได้ทำกันสำเร็จ² วัตถุประสงค์ของสัญญานายหน้าคือ การที่นายหน้าชี้ช่องหรือจัดการให้มีการทำสัญญา โดยกิจการที่นายหน้าได้ทำไปเป็นเพียงสะพานทอดหรือเป็นเพียงเครื่องมือเพื่อติดต่อกันระหว่างบุคคลสองฝ่ายเท่านั้น โดยนายหน้าไม่มีอำนาจทำการแทนตัวการ³ การปฏิบัติหน้าที่ของนายหน้าจึงมิได้เป็นการกระทำแทนคู่สัญญาฝ่ายใด และไม่มีสิทธิที่จะลงชื่อในสัญญาหรือเข้าทำสัญญาแทนคู่สัญญาที่มอบหมายให้ทำเป็นนายหน้า เช่นนี้ นายหน้าจึงไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาที่ตนชี้ช่องเพราะนายหน้ามิได้เข้าไปเกี่ยวข้องกับการทำสัญญานั้นโดยตรง

4.1.1 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนจอฟื้นที่ระหว่างสินค้าภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เมื่อพิจารณาการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าจะพบว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ได้ทำหน้าที่เป็นเพียงผู้ชี้ช่อง เพื่อให้ผู้ส่งของมีสถานะเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งกับผู้ขนส่งเท่านั้น แต่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้ดำเนินการด้านพิธีการต่างๆตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งสินค้าเพื่อทำการขนส่งของให้ไปถึงผู้รับตราส่งที่ปลายทาง ทั้งเอกสารการขนส่งที่บริษัทเรือออกให้แก่ผู้ส่งของบางกรณีจะระบุชื่อ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะผู้ส่ง (shipper) แม้จะระบุต่อท้ายว่า As Agent ก็ตาม นอกจากนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบต่อการกระทำโดยปราศจากอำนาจ หรือ นอกเหนืออำนาจที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งสินค้า ดังนี้ จึงกล่าวได้ว่าการประกอบกิจการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามิใช่เป็นเพียงการดำเนินการในสถานะของนายหน้าแต่อย่างใด

² ใผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายตัวแทน-นายหน้า, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, ตุลาคม 2541), หน้า 309.

³ จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพฯ: นิติธรรม, กรกฎาคม 2543), หน้า 9.

คำพิพากษาฎีกาที่ 4812/2533 พฤติการณ์ระหว่างโจทก์จำเลยที่โจทก์เป็นผู้จัดส่งสินค้าให้จำเลย โดยโจทก์เป็นผู้ติดต่อสายการบินให้ทำการขนส่งให้ ติดต่อกับพิธีการศุลกากร เป็นการกระทำแทนจำเลยทั้งสิ้นมิใช่กระทำในนามของโจทก์เองโดยตรง ใบตราส่งซึ่งเป็นของสายการบิน ก็ระบุว่าจำเลยในนามโจทก์เป็นผู้ส่งของ รายการในใบเสร็จรับเงินที่โจทก์เรียกเก็บเงินจากจำเลยก็ได้ระบุค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่จ่ายแทนจำเลยไว้ว่า มีค่าระวางสินค้าทางอากาศ ค่าล่วงเวลาศุลกากร ค่าอากร ค่านายตรวจ ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ค่าธรรมเนียมคลังสินค้าค่ารถบรรทุกและอื่น ๆ แยกต่างหากจากค่าบริการของโจทก์ ยิ่งแสดงให้เห็นชัดว่าโจทก์คิดแต่เพียงค่าบริการในการจัดส่งสินค้าให้จำเลยเท่านั้น มิได้คิดค่าระวางพาหนะในฐานะเป็นผู้ขนส่งแต่อย่างใดลักษณะการประกอบกิจการของโจทก์ดังกล่าวเป็นการให้บริการในการจัดส่งสินค้ายิ่งกว่าเป็นผู้ขนส่งเสียเอง เพราะไม่มีการกระทำอันแสดงว่า โจทก์ตกลงขนของหรือสินค้าไปส่งให้แก่ผู้รับตราส่งเพื่อำเน็จซึ่งได้แก่ค่าระวางพาหนะและโจทก์ได้ออกใบตราส่งเองแต่อย่างใด ความสัมพันธ์ระหว่างโจทก์จำเลยมีลักษณะเป็นสัญญาตัวแทนมิใช่รับขน ทั้งโจทก์ไม่ได้ทำการชี้ช่องให้จำเลยเข้าทำสัญญากับผู้ใด และไม่ได้จัดการให้จำเลยได้ทำสัญญากับผู้ใดด้วยการกระทำของโจทก์ จึงไม่เข้าลักษณะนายหน้า ตาม ป.พ.พ. มาตรา 845 การที่สินค้าของจำเลยสูญหาย เสียหายหรือถึงที่หมายล่าช้า เนื่องจากการขนส่งของสายการบินโดยไม่ได้เกิดขึ้นเพราะความประมาทเลินเล่อของโจทก์ โจทก์จึงไม่ต้องรับผิดชอบ จำเลยต้องชดใช้เงินทดรองและค่าใช้จ่ายที่โจทก์ได้ออกไปเนื่องในการจัดทำกิจการแก่โจทก์

อย่างไรก็ตาม การให้บริการจองพื้นที่ระวางสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ถือว่าเป็นการให้บริการในสถานะตัวแทนในทุกกรณีแต่อย่างใดไม่ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับรูปแบบการจองพื้นที่ระวางสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นสำคัญ

รูปแบบการให้บริการจองพื้นที่ระวางสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าแบ่งได้ 2 รูปแบบดังนี้

รูปแบบที่ 1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจองพื้นที่ระวางสินค้าจากบริษัทเรือ จากนั้นจึงนำสิทธิการจองพื้นที่ระวางสินค้ามาขายแก่ผู้ส่ง หรือ ผู้ตราส่ง ในภายหลัง

รูปแบบที่ 2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจองพื้นที่ระวางสินค้าตามคำสั่งที่ได้รับมอบหมาย จากผู้ตราส่ง หรือ ผู้รับตราส่ง

รูปแบบที่ 1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจองพื้นที่ระวางสินค้า จากบริษัทเรือ จากนั้นจึงนำสิทธิการจองพื้นที่ระวางสินค้ามาขายแก่ผู้ส่ง หรือ ผู้ตราส่ง ในภายหลัง

การดำเนินธุรกิจในลักษณะเช่นนี้ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ถือว่าเป็นกระทำในสถานะตัวแทนของผู้ส่งของแต่อย่างใด ทั้งนี้เพราะตามลักษณะของสัญญาตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797 จะต้องประกอบด้วยบุคคลคนหนึ่งซึ่งเรียกว่าตัวการมอบหมายให้บุคคลอีกคนหนึ่งที่เป็นตัวแทนไปทำสัญญาติดต่อกับบุคคลภายนอก กล่าวคือตัวการจะต้องมอบหมายอำนาจให้ตัวแทนก่อน ตัวแทนจึงจะไปทำการติดต่อกับบุคคลภายนอกได้ และการมอบหมายอำนาจดังกล่าวจะเป็นลายลักษณ์อักษรหรือด้วยวาจาก็ได้

การที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจองพื้นที่ระวางสินค้าจากบริษัทผู้ขนส่งไว้ล่วงหน้าก่อนที่ผู้ส่ง (ผู้ให้บริการ) จะทำการติดต่อขอให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการจองพื้นที่ระวางสินค้าแทนตน โดยภายหลังเมื่อได้รับการติดต่อจากผู้ให้บริการให้ดำเนินการจองพื้นที่ระวางสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะนำพื้นที่ระวางสินค้าที่ตนได้จองล่วงหน้ามาเสนอขายให้กับผู้ให้บริการในอัตราค่าระวางที่เพิ่มขึ้นจากที่ตนได้รับจากบริษัทผู้ขนส่ง การจองพื้นที่ระวางสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในลักษณะดังกล่าวไม่ก่อให้เกิดสัญญาตัวการ ตัวแทนระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและผู้ส่ง เพราะการติดต่อขอจองพื้นที่ระวางสินค้าจากบุคคลภายนอกได้เกิดขึ้นก่อนที่จะได้รับมอบหมายจากลูกค้าซึ่งเป็นตัวการ จึงถือว่าขัดกับหลักสัญญาตัวการตัวแทน เพราะโดยปกติสัญญาระหว่างตัวการกับตัวแทนจะเกิดก่อน ส่วนสัญญาระหว่างตัวแทนกับบุคคลภายนอกจะเกิดภายหลัง เพราะเหตุว่าตัวการต้องมอบอำนาจให้ตัวแทนเสียก่อนตัวแทนจึงจะมีอำนาจไปติดต่อกับบุคคลภายนอก⁴

นอกจากนี้การจองพื้นที่ระวางสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไว้ล่วงหน้า แม้ต่อมาผู้ส่งจะรับซื้อใบจองนั้นในภายหลังก็ไม่ถือว่าการรับซื้อใบจองของผู้ส่งเป็นการให้สัตยาบันต่อการดำเนินการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในสถานะตัวแทนของผู้ส่งแต่อย่างใดไม่ ทั้งนี้เพราะสาระสำคัญของตัวแทนโดยการให้สัตยาบันนั้น ตัวแทนต้องทำงานแทนผู้อื่นเท่านั้นหากทำงานให้แก่ตนเองแล้วไม่ตกอยู่ภายใต้หลักทั่วไปของเรื่องตัวการตัวแทน* แต่หากพิจารณา

⁴ ไผ่ชิต เอกจริยกร, คำอธิบายตัวแทน-นายหน้า, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, ตุลาคม 2541), น.47

* คำพิพากษาฎีกาที่ 5566/ 2540 โจทก์ประกอบธุรกิจให้บริการแก่สมาชิกผู้ถือบัตรอเมริกันเอ็กซ์เพรส ผู้ถือบัตรสามารถใช้บัตรเครดิตซื้อสินค้า และใช้บริการจากร้านค้าที่ทำสัญญากับโจทก์ว่าจะรับบัตรเครดิตแทนการชำระด้วยเงินสด ร้านค้าจะส่งใบบันทึกการขายมายังโจทก์ โจทก์จะเป็นผู้ชำระราคาสินค้าหรือบริการโดยหักส่วนลด 3% ถึง 3.5% จากนั้นโจทก์จะเรียกเก็บเงินจากผู้ถือบัตร ไม่ว่าจะเรียกเก็บได้หรือไม่ โจทก์ก็ไม่สิทธิเรียกเก็บจากสินค้า หากแต่เป็นร้านค้า

จากการดำเนินธุรกิจของผู้จัดการขนส่งสินค้าจะพบว่ารายได้หลักของธุรกิจนี้คืออัตราส่วนต่างค่าระวางที่ผู้จัดการขนส่งสินค้าได้จากการจองพื้นที่ระวางจากบริษัทผู้ขนส่งแล้วจึงนำมาเสนอขายให้แก่ผู้ส่งในภายหลัง จะเห็นได้ว่าเป็นการที่ผู้จัดการขนส่งสินค้าใช้ทุนของตนเองไปซื้อสิทธิเรียกร้องค่าระวางจากบริษัทผู้ขนส่งเพื่อให้ตนเองมีสิทธิเรียกร้องค่าระวางจากลูกค้าเป็นไปเพื่อผลประโยชน์ในการประกอบธุรกิจของตนเอง มิใช่รับจัดการธุรกิจให้แก่ผู้ส่งแต่อย่างใด เช่นนี้ไม่ว่าจะพิจารณาเช่นไรก็ถือไม่ได้ว่า การที่ผู้จัดการขนส่งสินค้าจองพื้นที่ระวางสินค้าจากบริษัทผู้ขนส่งไว้ก่อนแล้วนำไปทยอยขายต่อให้กับผู้ส่งในภายหลัง เป็นการกระทำในสถานะตัวแทนของผู้ส่ง⁵

แม้การที่ผู้จัดการขนส่งสินค้าจองพื้นที่ระวางสินค้าจากบริษัทผู้ขนส่งล่วงหน้าแล้วจึงนำมาทยอยขายแก่ผู้ส่งภายหลังจะไม่ถือว่าการที่ผู้จัดการขนส่งสินค้ามีฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่ง เพราะผู้จัดการขนส่งสินค้ายังไม่ได้รับมอบอำนาจจากผู้ส่งก็ตาม แต่การจองพื้นที่ระวางสินค้าของผู้จัดการขนส่งสินค้าอาจอยู่ในฐานะคำเสนอ ส่วนการรับซื้อใบจองของผู้ส่งถือเสมือนหนึ่งเป็นคำสนอง เมื่อคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกันจึงเกิดเป็นสัญญาขึ้นในภายหลัง

รูปแบบที่ 2 ผู้จัดการขนส่งสินค้าจองพื้นที่ระวางสินค้าตามคำสั่งที่ได้รับมอบหมายจากผู้ตราส่ง หรือ ผู้รับตราส่ง

การให้บริการจองพื้นที่ระวางสินค้ารูปแบบที่ 2 เริ่มจากการที่ผู้ส่งสินค้าแจ้งความประสงค์ไปยังผู้จัดการขนส่งสินค้าว่าต้องการส่งออกสินค้าโดยประสงค์ให้ผู้จัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้ดำเนินการรับจัดการขนส่งสินค้าของตน ภายหลังจากรับทราบคำสั่งจากผู้ส่ง ผู้จัดการขนส่งสินค้าจะทำการติดต่อไปยังตัวแทนของสายการบิน หรือสายการบิน ที่จะเดินทางไปยังท่าปลายทางที่ผู้ส่งสินค้าต้องการส่งออกสินค้า จากนั้นผู้จัดการขนส่งสินค้าจะเสนอตารางการเดินทาง หรือ ตารางการบินเพื่อให้ผู้ส่งสินค้าตัดสินใจว่าต้องการส่งสินค้าตามวันและเวลาใด เมื่อมีการกำหนดวัน และ เวลาที่แน่นอนแล้ว ผู้ส่งสินค้าจะแจ้งความประสงค์ดังกล่าว พร้อมทั้งรายละเอียดของสินค้า และ ชื่อผู้รับตราส่งให้แก่ผู้จัดการขนส่งสินค้า เพื่อให้ผู้รับ

โอนสิทธิเรียกร้องในการเรียกเก็บค่าสินค้าและบริการให้โจทก์ โดยโจทก์ใช้ทุนของโจทก์เรียกร้องค่าซื้อสินค้าจากร้านค้าคู่สัญญากับโจทก์ เป็นเรื่องที่โจทก์ประกอบธุรกิจของโจทก์เอง มิใช่รับจัดการธุรกิจให้ผู้อื่น มิใช่หน้าหน้า หรือ ตัวแทน

จัดการขนส่งสินค้าทำการจองระวางสินค้ากับบริษัทผู้ขนส่งตามคำสั่งของผู้ส่งสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเมื่อจองพื้นที่ระวางสินค้ากับบริษัทผู้ขนส่งตามคำสั่งของผู้ส่ง บริษัทเรือจะออกเอกสารการจอง เพื่อเป็นหลักฐานในการแสดงความจำนงขอจองระวางพื้นที่ระวางสินค้านั้นระหว่างผู้ส่ง และ บริษัทผู้ขนส่ง โดยใบจองจะระบุชื่อ ผู้ส่งหรือ ชื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ในฐานะผู้ส่ง และ บริษัทเรือ ในฐานะ Carrier แต่หากระบุชื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะ ผู้ส่ง จะต่อท้ายว่า As Agent นิติสัมพันธ์ระหว่างบริษัทเรือ หรือ สายการบิน และ ผู้ส่ง คือ ผู้ขนส่งและผู้ส่ง ส่วนผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นมีฐานะเป็นเพียงตัวแทนของ ผู้ส่งเท่านั้น เช่นนี้ถือว่า นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งและผู้รับจัดการขนส่งสินค้า คือตัวการและตัวแทน ตามนัยแห่งคำพิพากษาฎีกาที่ 15 /2547 โดยจำเลยที่ 1 ประกอบธุรกิจ Freight Forwarder ให้บริการในฐานะตัวแทนของโจทก์ดำเนินการติดต่อจองพื้นที่ระวางสินค้า จำเลยที่ 2 ในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง

คำพิพากษาฎีกาที่ 15/2547 หลักฐานเอกสารที่โจทก์ระบุอ้างว่าได้มีการทำสัญญารับขนของทะเลนั้นเป็นเพียงตารางการเดินทางเรือที่จำเลยที่ 1 ได้รับมาจากจำเลยที่ 2 แล้วนำมาส่งให้โจทก์ทราบ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจว่าจะส่งสินค้าไปกับเรือหรือไม่ ในใบตราส่งซึ่งถือว่าเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเลก็ไม่มีชื่อบริษัทจำเลยที่ 2 เป็นผู้ขนส่ง แม้จะมีชื่อบริษัทจำเลยที่ 2 แต่จำเลยที่ 2 ระบุว่าลงชื่อในช่องผู้ขนส่งไว้ในฐานะตัวแทนผู้ขนส่ง นอกจากนี้ตามสัญญารับขนของทางทะเล ผู้ขนส่งจะต้องได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าระวาง แต่จำเลยที่ 1 ได้รับค่าตอบแทนจากโจทก์เป็นบำเหน็จตัวแทนที่เกิดจากส่วนต่างของค่าระวางเรือที่จำเลยที่ 1 เรียกเก็บจากโจทก์หักด้วยค่าระวางเรือที่จำเลยที่ 1 ได้ทรงจ่ายแทนโจทก์ไปแล้ว ส่วนจำเลยที่ 2 เมื่อได้รับค่าระวางเรือในฐานะตัวแทนผู้ขนส่งก็ต้องส่งไปให้ตัวการซึ่งเป็นผู้ขนส่ง ทั้งจำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 ได้รับค่าตอบแทนในลักษณะที่เป็นตัวแทน จึงรับฟังไม่ได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งและจำเลยที่ 2 เป็นผู้ร่วมขนส่งกับจำเลยที่ 1 เมื่อจำเลยทั้ง 2 เป็นเพียงตัวแทนในการดำเนินการขนส่งทางทะเลให้แก่โจทก์ โดยรับค่าตอบแทนเป็นค่าบำเหน็จ หาใช่ผู้ขนส่งที่ได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าระวางเรือไม่ จำเลยทั้งสองจึงไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดจากการที่สินค้าพิพาทส่งไปไม่ถึงท่าเรือปลายทางตามกำหนดเวลา

ดังนั้น การให้บริการจองพื้นที่ระวางสินค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต่อทั้งสายเดินเรือ และ สายการบินในรูปแบบที่ 2 ถือว่าเป็นการให้บริการในสถานะตัวแทนของผู้ส่ง ย่อมมีสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบได้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะตัวการตัวแทน กล่าวคือ



4.1.1.1 สิทธิหน้าที่ ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในฐานะตัวแทนของพื้นที่ระวางสินค้า

1 สิทธิที่จะได้รับค่าบำเหน็จ

บำเหน็จ แม้หาใช่สาระสำคัญแห่งสัญญาตัวแทนแต่อย่างใดไม่ ทั้งกฎหมายให้
สันนิษฐานในเบื้องต้นไว้ก่อนว่า การกระทำในสถานะตัวแทนเป็นการทำให้เปล่า เว้นแต่จะมี
ข้อตกลงกันไว้ไม่ว่าโดยตรง หรือ โดยปริยาย หรือโดยมีธรรมเนียมในธุรกิจเช่นนั้น ว่าเป็นการ
กระทำโดยมีค่าบำเหน็จมิใช่ทำให้เปล่า⁶

ข้อยกเว้นที่ให้ตัวแทนมีสิทธิเรียกบำเหน็จจากตัวการได้ดังต่อไปนี้

ก. มีข้อตกลงไว้ในสัญญาว่ามีบำเหน็จ เป็นกรณีตกลงกันโดยแจ้งชัด และ
ปฏิบัติกันอยู่เป็นส่วนใหญ่เมื่อมีข้อตกลงกันไว้ในสัญญาว่ามีบำเหน็จโดยแจ้งชัดแล้ว ก็ต้องแปล
ข้อความอันเกี่ยวกับสิทธิของตัวแทน ที่จะได้บำเหน็จเช่นนี้จากตัวสัญญาโดยเคร่งครัด กฎหมาย
จะไม่ยอมให้คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งนำสืบถึงข้อตกลงอย่างใดอย่างหนึ่งที่มีข้อความขัดแย้งกับ
สัญญาเช่นนั้น ซึ่งมีข้อความชัดอยู่แล้วไม่ว่าสัญญานี้จะอาศัยประเพณีหรือเหตุอื่นๆ มาเป็น
ข้ออ้างก็ตาม แต่คู่ความอาจนำสืบถึงธรรมเนียมและประเพณีพิเศษ เพื่ออธิบายขยายข้อความ
ตามสัญญานั้นซึ่งมีข้อความกำกวมอยู่บางข้อ หรือสืบเพิ่มเติมข้อความในสัญญาให้แจ้งชัดขึ้นได้
เท่าที่ไม่ขัดกับข้อสัญญาเดิม⁷

ข. ทางการที่คู่สัญญาประพุดติดอกันนั้นเป็นปริยายว่ามีบำเหน็จ เป็นเรื่อง
ระหว่างตัวการกับตัวแทนโดยเฉพาะ ไม่ว่าจะมิประเพณีในเรื่องนั้นหรือไม่ เป็นกรณีที่ทั้งสองฝ่าย
เคยเป็นตัวการตัวแทนกันมาแล้ว และทุกครั้งหรือส่วนใหญ่ที่ปฏิบัติกันมา ตัวการเคยให้บำเหน็จ
แก่ตัวแทนเสมอ เป็นอัตราที่แน่นอน และมาคราวนี้ ตัวแทนย่อมคาดหวังว่า เมื่อตนปฏิบัติหน้า

⁶ มาตรา 803 ตัวแทนไม่มีสิทธิได้รับบำเหน็จ เว้นแต่จะมีข้อตกลงกันไว้ในสัญญาว่ามี
บำเหน็จหรือทางการที่คู่สัญญาประพุดติดอกันว่ามีบำเหน็จ หรือเคยเป็นธรรมเนียมมีบำเหน็จ

⁷ ไชยเจริญ สันติศิริ, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยตัวแทนนายหน้า จัดการงานนอก
สั่ง, (พระนคร : โรงพิมพ์ภักดีประดิษฐ์, 2513) , หน้า 135-136.

ตัวแทนเสร็จสิ้นแล้ว จะได้รับบำเหน็จดังเคยมา แม้ตัวการจะมีได้ตกลงกันเรื่องบำเหน็จกันไว้เลยก็ ต้องถือว่าเขาทั้งสองตกลงให้บำเหน็จแก่ตัวแทนที่เคยให้มาก่อน⁸

ค. เคยเป็นธรรมเนียม มีบำเหน็จ คือ เคยเป็นธรรมเนียมกันมาว่า การจัดการอย่างนั้นเขาให้บำเหน็จกัน⁹ และเป็นธรรมเนียมประเพณีโดยทั่วไป เช่น ประเพณีการค้า ประเพณีธนาคาร ประเพณีหาแหล่งเงินทุน ประเพณีการขายอสังหาริมทรัพย์ ซึ่งแต่ละอย่างอาจจะมีการนิยมการจ่ายบำเหน็จตัวแทนไม่เท่ากัน¹⁰

เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการจองพื้นที่ระวางสินค้าตามคำสั่งที่ผู้ส่งมอบหมายเสร็จสิ้นลง ผู้ส่งยอมไม่สามารถปฏิเสธไม่จ่ายค่าบำเหน็จตัวแทนแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เพราะถือว่าเป็นธรรมเนียมประเพณีโดยทั่วไปว่าการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เป็นการให้บริการโดยประสงค์จะเรียกค่าบำเหน็จ หากการทำให้เปล่าแต่อย่างใดไม่ ทั้งข้อตกลงในการเรียกบำเหน็จแม้จะเป็นการแตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายแต่มาตรา 803 มิใช่กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อย หรือ ศีลธรรมอันดีของประชาชน ข้อตกลงดังกล่าวจึงมีผลใช้บังคับได้

2. หน้าที่ไม่เข้าทำนิติกรรมในนามของตัวการกับตนเอง หรือในฐานะเป็นตัวแทนของบุคคลภายนอก

หน้าที่นี้บางครั้ง นักกฎหมายก็เรียกว่า “หน้าที่กระทำการด้วยความซื่อสัตย์สุจริต และจงรักภักดี” หรือที่ภาษาอังกฤษเรียกว่า “fiduciary duty” ภาษานี้กำหนดหน้าที่อันเป็นคุณลักษณะพิเศษที่สำคัญยิ่งประการหนึ่งของตัวแทน ตัวแทนจะต้องกระทำการเพื่อตัวการแต่ผู้เดียว เสมือนหนึ่งตัวการกระทำการนั้นด้วยตนเอง ซึ่งยอมไม่นำเอาประโยชน์ผู้อื่นเข้ามาขัดกับประโยชน์ตน¹¹ ดังนั้น ตัวแทนจะไปเป็นตัวแทนให้กับบุคคลภายนอกด้วย หรือไม่ได้เป็นตัวแทนให้

⁸ สติติย์ เล็งไธสง, คำอธิบายกฎหมาย ตัวแทนและนายหน้า, (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2539), หน้า 82.

⁹ กมล สนธิเกษตริน, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย ตัวแทนและนายหน้า, (กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, 2530), หน้า 82.

¹⁰ สติติย์ เล็งไธสง, คำอธิบายกฎหมาย ตัวแทนและนายหน้า, (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2539), หน้า 83.

¹¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 88.

บุคคลภายนอก แต่จะเป็นตัวบุคคลภายนอกเสียเองไม่ได้¹² แต่อย่างไรก็ตาม ก็มีข้อยกเว้น 2 ประการที่จะทำการขัดต่อผลประโยชน์ของตัวการได้ คือ

1. ตัวแทนได้รับความยินยอมจากตัวการและ
2. นิติกรรมนั้นมีแต่เฉพาะการชำระหนี้เท่านั้น

ในทางปฏิบัตินั้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจจะทำหน้าที่แทนบุคคลหลายฝ่ายที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้า เช่น เป็นตัวแทนให้กับบริษัทเรือ เป็นตัวแทนให้กับบริษัทประกันภัย ซึ่งหากผลประโยชน์ของตัวการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการในสถานะตัวแทนไม่ขัดกันและไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย ย่อมถือว่าไม่ขัดต่อเจตนารมณ์ของมาตรา 805 แต่อย่างไร

3. หน้าที่ต้องทำการตามคำสั่งของตัวการ หรือตามธรรมเนียมที่เคยปฏิบัติ

มาตรา 807 วรรคหนึ่งบัญญัติว่า "ตัวแทนต้องทำการตามคำสั่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายของตัวการ เมื่อไม่มีคำสั่งเช่นนั้นก็ต้องดำเนินตามทางที่เคยทำกันมาในกิจการค้าขายอันเขาให้ตนทำอยู่นั้น" บทบัญญัตินี้เป็นบทบัญญัติที่กำหนดให้ตัวแทนมีหน้าที่ทำการตามคำสั่งหรือความประสงค์ของตัวการ¹³ หน้าที่ประการนี้ถือว่าสำคัญมาก เพราะตัวการตั้งตัวแทนให้ทำการที่ตัวการประสงค์จะให้ทำ ไม่ใช่ตัวแทนอยากจะทำอะไรก็ได้ตามที่ตนเองประสงค์อยากจะทำ ทั้งนี้เพื่อให้การสำเร็จได้ดังที่ตัวการประสงค์ที่จะให้ตัวแทนกระทำการนั่นเอง¹⁴

คำสั่งตามมาตรานี้พึงเข้าใจว่า มิใช่กิจการที่ตัวการมอบหมาย แต่หมายถึงรายละเอียดในการทำกิจการนั้นอีกชั้นหนึ่ง กิจการที่มอบหมายอาจมีคำสั่งหรือไม่มีคำสั่งเลยก็ได้ หรืออาจจะมีคำสั่งในภายหลังก็ได้ กฎหมายบัญญัติไว้เพื่อบังคับตัวแทนให้ปฏิบัติการให้ดีที่สุดหรือให้สมประโยชน์ตัวการเท่านั้น¹⁵ มาตรา 807 วรรคหนึ่ง นี้กำหนดคำสั่งไว้ 3 ประเภทด้วยกัน คือ

¹² จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย, คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตัวแทน-นายหน้าจ้างทำของ, (กรุงเทพฯ : นิติธรรม, 2547), หน้า 79.

¹³ สถิตย์ เล็งไธสง, คำอธิบายกฎหมาย ตัวแทนและนายหน้าเรียงมาตราฉบับสมบูรณ์ ที่สุด, (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2539), หน้า 100.

¹⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายตัวแทน - นายหน้า, หน้า 136.

¹⁵ กุศล บุญเย็น, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย ตัวแทนและนายหน้า, (กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, 2541), หน้า 75.

3.1 หน้าที่กระทำการตามคำสั่งโดยชัดแจ้ง

เป็นกรณีที่ตัวการให้อำนาจไว้โดยชัดแจ้ง (express authority) อาจเป็นการมอบหมายโดยมอบอำนาจ มอบมอบฉันทะ หรือออกคำสั่งด้วยปากเปล่าก็ได้ ตัวการสั่งอย่างไร ตัวแทนมีหน้าที่ปฏิบัติตามความประสงค์ของตัวการ เสมือนหนึ่งเป็นตัวของตัวเอง¹⁶

3.2 หน้าที่กระทำการตามคำสั่งโดยปริยาย

เป็นกรณีที่ตัวการมิได้สั่งโดยชัดแจ้ง เป็นการให้อำนาจโดยปริยาย (implied authority) กล่าวคือ ตัวการมิได้สั่งเป็นกิจจะลักษณะเป็นถ้อยคำ หรือหนังสือ แต่โดยพฤติการณ์หรือกิริยาอาการของตัวการ เช่น ตัวการพยักหน้าหมายความว่าให้ทำได้ ถ้าโบกมือไปข้างหน้าหมายความว่าให้ทำต่อไป และการสั่งศีรษะหมายถึงให้หยุด เป็นต้น บางกรณีอาจสั่งให้ตัวแทนกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยชัดแจ้ง แต่ไม่กำหนดรายละเอียด¹⁷

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะ เป็นกรณีคำสั่งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย มีข้อยกเว้น 4 ประการด้วยกัน ที่ตัวแทนไม่จำเป็นต้องทำตามคำสั่งที่ตัวการมอบหมายมา คือ

- ก) สัญญาตัวแทนนั้นมีวัตถุประสงค์ขัดต่อกฎหมายโดยชัดแจ้ง
- ข) เป็นการมอบหมายให้กระทำการซึ่งขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน
- ค) ถ้าหากว่ากิจการที่มอบหมายให้ทำนั้น เป็นการมอบหมายในเหตุพ้นวิสัยที่จะทำได้
- ง) ก่อนที่ตัวแทนจะเริ่มกระทำการตัวแทนได้บอกเลิกการเป็นตัวแทน หรือตัวการได้ถอนอำนาจของตัวแทน เช่นนี้ ย่อมทำให้สัญญาตัวแทนสิ้นสุดลงตามมาตรา 826 ตัวแทนไม่มีหน้าที่ที่จะต้องกระทำการตามที่มอบหมาย¹⁸

¹⁶ สถิติย์ เล็งไธสง, คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้าเรียงมาตราฉบับสมบูรณ์ ที่สุด,(กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2539), หน้า 101.

¹⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 101.

¹⁸ มาโนช สุทธิวาทนฤพุมิ, บันทึกคำบรรยายวิชากฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2519) , หน้า 105.

3.3 หน้าที่กระทำการตามทางที่เคยทำกันมาในกิจการค้าขายในกรณีที่ไม่มีคำสั่งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย กรณีที่ไม่มีคำสั่งของตัวการนั้น ก็หมายความว่าตัวการตั้งตัวแทนให้ดำเนินการใดแล้วก็มีได้มีคำสั่งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายไว้แต่ประการใด มาตรา 807 จึงกำหนดว่าให้ตัวแทนต้องดำเนินตามที่เคยทำกันมาในกิจการค้าขายอันเขาให้ตนทำอยู่นั้น ซึ่งก็มีผู้เห็นว่ากิจการค้าขายที่ตัวการให้ตัวแทนทำอยู่นั้นมีอยู่ 2 ความหมาย คือ

1) การที่ตัวการและตัวแทนเคยปฏิบัติกันมาอย่างนั้น ตัวการเคยให้ตัวแทนทำอย่างไรมาก่อน ย่อมหมายความว่า ตัวการให้อำนาจตัวแทนทำอย่างนั้นในคราวนี้อีก เรียกว่าอำนาจที่เคยทำกันมา (usual authority)

2) ทางที่คนทั้งหลายปฏิบัติกันมา ถ้าตัวแทนกระทำการเช่นนั้น ย่อมถือว่ากระทำภายในขอบอำนาจ เป็นอำนาจตามธรรมเนียม (customary authority)

4 หน้าที่ต้องกระทำการด้วยตนเอง

ผู้ใดได้รับแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนกระทำการใดผู้หนึ่งจะต้องทำกิจการนั้นด้วยตนเอง เพราะการที่ตัวการจะตั้งผู้ใดเป็นตัวแทนนั้น บุคคลซึ่งเป็นตัวแทนเป็นสาระสำคัญที่ตัวการหยิบยกขึ้นพิจารณา เช่น ความรู้ความสามารถ ความไว้เนื้อเชื่อใจ ฯลฯ ดังนั้น มาตรา 808 จึงบัญญัติว่า "ตัวแทนต้องทำงานด้วยตนเอง เว้นแต่จะมีอำนาจใช้ตัวแทนชงทำการได้"¹⁹ เรื่องนี้เป็นหลักที่มีมาแต่โบราณ ดังสุภาษิตกฎหมายโรมันบทหนึ่งที่ว่า delegates non potest delegare (a delegate cannot delegate) แปลว่า "ตัวแทนไม่สามารถตั้งตัวแทนต่อ"²⁰ แต่อย่างไรก็ตาม มีข้อยกเว้นที่ตัวแทนมีอำนาจแต่งตั้งตัวแทนชงทำการแทนได้ 2 กรณีดังต่อไปนี้

1. อำนาจที่ตัวการให้ไว้โดยชัดแจ้ง

เป็นกรณีที่ตัวการกำหนดโดยแจ้งชัดอนุญาตให้ตัวแทนตั้งตัวแทนชงได้ เมื่อเป็นเช่นนี้ตัวแทนมีอำนาจตั้งตัวแทนชงได้ ตัวการจะระบุชื่อบุคคลที่เป็นตัวแทนชงหรือไม่ก็ได้ หรือ

¹⁹ กมล สนธิเกษตริน, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย ตัวแทนและนายหน้า, (กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, 2530), หน้า 46-47.

²⁰ สถิตย์ เล็งไธสง, คำอธิบายกฎหมาย ตัวแทนและนายหน้าเรียงมาตราฉบับสมบูรณ์ ที่สุด, (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, 2539), หน้า 106.

*ตัวแทนชง คือ บุคคลซึ่งได้รับแต่งตั้งจากตัวแทนให้ทำงานแทนตัวแทน ซึ่งงานนั้นตัวแทนได้รับมอบหมายจากตัวการ

เพียงระบุไว้ว่าให้ตัวแทนใช้ตัวแทนช่วงได้ก็เป็นการเพียงพอแล้ว หากตัวการระบุว่าให้ตัวแทนใช้บุคคลใดเป็นตัวแทนช่วง ตัวแทนก็ต้องใช้บุคคลนั้น เพราะตัวแทนมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคำสั่งของตัวการ ตามมาตรา 807 วรรคหนึ่งที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น แต่ในกรณีที่ตัวการไม่ได้ระบุเฉพาะเจาะจงถึงผู้ที่จะเป็นตัวแทนช่วงได้ ตัวแทนก็มีอิสระในการเลือกตัวแทนช่วงได้ แต่ในการตั้งตัวแทนช่วงดังกล่าว ตัวแทนจะต้องกระทำการอย่างเหมาะสม มิฉะนั้นจะต้องรับผิดชอบต่อตัวการตามมาตรา 812 และ 813²¹ ที่จะได้กล่าวต่อไปในเรื่องความรับผิดของตัวแทนต่อตัวการ

2. อำนาจที่เกิดขึ้นโดยปริยาย

กรณีอำนาจที่จะตั้งตัวแทนช่วงโดยแจ้งชัดนั้นมักไม่มีปัญหา ปัญหา มักจะเกิดแต่ในกรณีที่ตัวการให้อำนาจโดยปริยาย เพราะเป็นเรื่องเดาใจตัวการ ต้องอาศัยธรรมเนียม ประเพณี ตลอดจนจนพฤติการณ์ต่างๆ เป็นเครื่องชี้เจตนาของตัวการ²² ซึ่งในกรณีต่อไปนี้ ถือว่ามีอำนาจโดยปริยายที่จะตั้งตัวแทนช่วงได้

ก) เมื่อกิจการที่ตัวแทนได้รับมอบหมายมานั้น มีธรรมเนียมประเพณีพิเศษในการค้าขายวิชาชีพหรือกิจการประเภทนั้น ให้ตั้งตัวแทนช่วงได้ก็ตั้งได้ แต่ประเพณีเช่นว่านี้ต้องเป็นธรรมเนียมประเพณีที่สมควร

ข) เมื่อขณะที่ตัวการตั้งตัวแทนช่วงนั้น ตัวการได้ทราบดีแล้วว่า ตัวแทนตั้งใจที่จะตั้งตัวแทนช่วงอีกต่อหนึ่ง ตัวการก็มีได้ว่ากระไร ย่อมถือว่าเป็นการอนุญาตโดยปริยาย

ค) เนื่องจากิริยาและทางปฏิบัติระหว่างตัวการตัวแทน ซึ่งมีเหตุผลพอที่จะสันนิษฐานได้ว่าตัวการตั้งใจจะให้อำนาจตัวแทนตั้งตัวแทนช่วงได้

ง) ในระหว่างที่ตัวแทนปฏิบัติตามหน้าที่อยู่นั้น มีเหตุฉุกเฉินอันมิได้คิดได้ฝันไว้เกิดขึ้น ซึ่งเป็นการจำเป็นที่ตัวแทนต้องโอนอำนาจให้ตัวแทนช่วงทำการต่อไป เช่นเป็นต้นว่า เกิดเจ็บป่วยลง ซึ่งถ้าไม่ได้ตัวแทนช่วงแล้ว อาจจะทำให้เกิดการเสียหายขึ้นแก่ตัวการได้²³ อำนาจในกรณีนี้ นักกฎหมายบางท่านเห็นว่า เป็นเรื่องกฎหมายให้อำนาจ ในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน มาตรา 802

²¹ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายตัวแทน - นายหน้า, คำอธิบายตัวแทน-นายหน้า, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ : วิญญูชน, ตุลาคม 2541), หน้า 142-143.

²² สติชัย เล็งไธสง, คำอธิบายกฎหมาย ตัวแทนและนายหน้า, หน้า 109.

²³ ไชยเจริญ สันติศิริ, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้าจัดการงานนอกสั่ง, หน้า 89.

ให้อำนาจตัวแทนที่จะกระทำการใดๆ ซึ่งวิญญูชนจะพึงทำ เพื่อป้องกันมิให้ตัวการเสียหาย ย่อมมีอำนาจทำได้ทั้งสิ้น รวมทั้งอำนาจตั้งตัวแทนช่วงกระทำการนั้นๆ ด้วย²⁴

จ) ตามสภาพแห่งกิจการที่ตัวแทนได้รับมอบหมายมาทำนั้น ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน ซึ่งเห็นได้ว่าเป็นการจำเป็นต้องตั้งตัวแทนช่วงทำการด้วย เพื่อเป็นเครื่องมือช่วยเหลือให้กิจการนั้นบรรลุเป็นผลสำเร็จไปได้²⁵

การที่ผู้ส่งสินค้าจอร์วางพื้นที่สินค้า โดยให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นตัวแทนของตนในการติดต่อกับบริษัทเรือ แทนการจอร์วางพื้นที่สินค้าต่อบริษัทเรือโดยตรง ทั้งนี้เพราะผู้ส่งพึงพอใจในอัตราค่าระวางที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเสนอให้มากกว่าประสงค์ให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องกระทำการตามที่ตนมอบหมายด้วยตนเองแต่อย่างใดไม่ ทั้งธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าถือได้ว่าเป็นกิจการที่มีธรรมเนียมประเพณีทางการค้าว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีอำนาจโดยปริยายที่สามารถตั้งตัวแทนช่วงให้ทำงานแทนตนได้

4 หน้าที่ส่งมอบเงิน หรือ ทรัพย์สินอย่างอื่นบรรดาที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้รับไว้เกี่ยวกับการเป็นตัวแทนภายใต้บังคับแห่งมาตรา 810

เหตุที่สัญญาตัวแทน คือ สัญญาที่ตัวแทนมีอำนาจทำการแทนตัวการตามที่ตัวการได้ให้ความไว้วางใจและมอบหมายให้ตัวแทนกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง และตัวแทนก็ตกลงที่จะกระทำตามที่ได้ตัวการมีคำสั่งหรือมอบหมายจากตัวการ กล่าวคือ ตัวแทนจะต้องกระทำการใดกับบุคคลที่สามในนามตัวการ (on behalf of principal) ดังนั้นเมื่อตัวแทนได้ทำนิติกรรมกับบุคคลภายนอกตามที่ตัวการมอบหมายแล้ว การนั้นก็เสมือนตัวการเป็นผู้กระทำด้วยตนเอง ตัวการจึงมีสิทธิ หน้าที่ต่อบุคคลภายนอกทุกประการ ส่วนตัวแทนก็หลุดพ้นหน้าที่และความรับผิดชอบ ดังนั้นการใดๆที่ตัวแทนได้กระทำต่อบุคคลภายนอกถือเป็นการกระทำแทนตัวการทั้งสิ้น เช่นนี้ เงินหรือทรัพย์สินที่ตัวแทนได้รับมานั้นไม่ใช่ของตน แต่เป็นของตัวการ หรือ ได้มาเนื่องจากการกระทำแทนตัวการ หากเป็นกรณีที่ตัวแทนทำเองด้วยคุณสมบัติของตัวเองโดยไม่อ้างตัวการ ย่อมไม่ได้รับเงิน หรือ ทรัพย์สินนั้น ความชอบที่จะได้ทรัพย์สินนั้นจึงควรเป็นของตัวการ

²⁴ สถิติย เล็งไธสง, คำอธิบายกฎหมาย ตัวแทนและนายหน้า, หน้า 108-109.

²⁵ ไชยเจริญ สันติศิริ, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้าจัดการงานนอกสั่ง, หน้า 89.

ดังนั้น หน้าที่ที่สำคัญประการหนึ่งที่ตัวแทนต้องปฏิบัติต่อตัวการคือ ตัวแทนต้องส่งมอบเงินหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบรรดาที่ตัวแทนได้รับไว้เกี่ยวกับการเป็นตัวแทนภายใต้บังคับแห่งมาตรา 810²⁶ สิ่งที่ตัวแทนต้องส่งให้แก่ตัวการตามที่ระบุไว้ในมาตรา 810 ได้แก่

- 1) เงิน
- 2) ทรัพย์สินอย่างอื่น
- 3) สิทธิทั้งหลายซึ่งตัวแทนชวนชวายได้มาในนามของตนเอง แต่โดยฐานที่ทำการแทนตัวการ แม้จะได้มาในฐานะที่เป็นลาภส่วนตัวก็ตาม²⁷

คำพิพากษาฎีกาที่ 1404-1405 / 2510 การตั้งตัวแทนให้ซื้อที่ดินและรับซื้อฝากบ้าน ที่ดินและบ้านจึงเป็นทรัพย์สินที่ตัวแทนได้รับไว้เกี่ยวกับการเป็นตัวแทนซึ่งตัวแทนต้องส่งให้แก่ตัวการ และกรณีเช่นนี้เป็นเรื่อง เป็นเรื่องตัวการเรียกร้องเอาประโยชน์จากการที่ตัวแทนได้กระทำแทนตัวการ แม้การตั้งตัวแทนจะมีได้กระทำเป็นหนังสือ ตัวแทนก็มีหน้าที่แก่ตัวการ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ทำการจองพื้นที่ระวางสินค้ากับบริษัทเรือแทนลูกค้าตามคำสั่งของลูกค้า การกระทำดังกล่าวถือว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นมีสถานะเป็นตัวแทนทำการแทนตัวการหรือลูกค้าของตนดังนั้นย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 810 เช่นกัน

อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัตินั้น การที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจองพื้นที่ระวางสินค้ากับบริษัทเรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้รับส่วนลดในค่าระวางเรือ เช่น ในการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ บริษัทเรือคิดราคาตู้ละ 20,000 บาท บริษัทเรือได้ให้ส่วนลดแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า โดยคิดค่าระวางในอัตราตู้คอนเทนเนอร์ตู้ละ 15,000 บาท แต่เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้า นำไปเสนอแก่ลูกค้าอาจเสนอในอัตราค่าระวางการขนส่งตู้ละ 17,000 บาท หรือ 19,000 บาท หรือ 21,000 บาท แล้วแต่กรณี ขึ้นอยู่กับสภาพตลาดในขณะนั้น จะเห็นว่าส่วนต่างของอัตราค่าระวางที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตกลงกับบริษัทเรือกับอัตราที่เสนอต่อลูกค้า นั้น ถือเป็นรายได้หลักในการประกอบกิจการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และพิจารณาได้ว่าเงินที่ได้นี้เป็นเงินและทรัพย์สินอย่างอื่นบรรดาที่ตัวแทนได้รับไว้เกี่ยวกับการเป็นตัวแทนนั้น มิใช่เป็นเงินบำเหน็จที่

²⁶ มาตรา 810 เงินหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบรรดาที่ตัวแทนได้รับไว้เกี่ยวกับการเป็นตัวแทนนั้น ท่านว่าต้องส่งมอบให้แก่ตัวการจนหมดสิ้น

²⁷ กมล สนธิเกษตริณ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย ตัวแทนและนายหน้า, หน้า 151.

ลูกค้าได้ตกลงให้กับผู้จัดการขนส่งสินค้า เพื่อเป็นการตอบแทนในการบริการขนส่งสินค้า ตาม มาตรา 803 แต่อย่างไร หากพิจารณาในแง่ของตัวบทกฎหมายรายได้ดังกล่าวต้องคืนแก่ลูกค้า ตามหลักแห่งมาตรา 810 หากพิจารณาจากแง่มุมของลูกค้า โดยปกติลูกค้าก็ไม่อาจทราบได้ว่า ผู้จัดการขนส่งสินค้าได้จองพื้นที่ระวางสินค้ากับบริษัทเรือในอัตราเท่าใด ถูกกว่าที่นำมาเสนอ ตนมาน้อยแค่ไหนเพียงใด ลูกค้าจะสนใจเพียงว่าผู้จัดการขนส่งสินค้านั้นมีความน่าเชื่อถือ หรือ มีศักยภาพเพียงพอในการจัดการขนส่งสินค้าของตนและให้บริการอำนวยความสะดวก ได้ตรงตามความต้องการของตนหรือไม่เท่านั้นแม้จะไม่มีกรคืนส่วนต่างค่าระวางเรือดังกล่าวแก่ ตัวการหรือลูกค้าของผู้จัดการขนส่งสินค้าก็ตามแต่ก็ถือว่าการสมประโยชน์ทั้งสองฝ่าย

4.1.1.2 ความรับผิดของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะ ตัวแทนจองพื้นที่ระวางสินค้า

เนื่องจากความรับผิดของตัวแทนต่อตัวการภายในประเทศต่างจากความรับผิด ของตัวแทนต่อตัวการที่อยู่ต่างประเทศ ดังนั้นการพิจารณาความรับผิดของผู้จัดการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนจองพื้นที่ระวางสินค้าภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จำต้องแยกพิจารณาเป็น 2 กรณี คือ

1 ความรับผิดของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนจอง พื้นที่ระวางสินค้าแก่ผู้ใช้บริการภายในประเทศ และ

2 ความรับผิดของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนจอง พื้นที่ระวางสินค้าแก่ผู้ใช้บริการในต่างประเทศ

1. ความรับผิดของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทน จองพื้นที่ระวางสินค้าแก่ผู้ใช้บริการภายในประเทศ

ความรับผิดของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อตัวการ (ผู้ใช้บริการ)

เมื่อตัวการได้ให้ความไว้วางใจแต่งตั้งบุคคลใดเป็นตัวแทนแล้ว ตัวแทนก็จำเป็นต้อง กระทำการเป็นตัวแทนอย่างระมัดระวัง และรอบคอบภายในขอบเขตอำนาจแห่งตน หากตัวแทน กระทำตามหน้าที่ครบถ้วนถูกต้อง ตัวแทนก็จะหลุดพ้นไปซึ่งความรับผิดชอบทั้งหลายทั้งปวงไม่ว่าจะ เป็นความรับผิดต่อตัวการหรือบุคคลภายนอก และการปฏิบัติหน้าที่ตลอดจนสิทธิเรียกร้องในฐานะ คู่สัญญาต่อบุคคลภายนอกตกเป็นภาระแก่ตัวการทันที เว้นแต่กรณีที่การปฏิบัติการของตัวแทนได้

ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตัวการตัวแทนก็ต้องรับผิด ภายใต้บังคับมาตรา 812 บัญญัติว่า "ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นอย่างใด ๆ เพราะความประมาทเลินเล่อของตัวแทนก็ดี เพราะไม่ทำการเป็นตัวแทนก็ดี หรือเพราะทำการโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนืออำนาจก็ดี ท่านว่าตัวแทนจะต้องรับผิด"

มาตรานี้กล่าวถึงเหตุของความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตัวการเพราะเหตุที่ตัวแทนกระทำการประการใดประการหนึ่งดังต่อไปนี้คือ

- ก. ตัวแทนประมาทเลินเล่อ
- ข. ตัวแทนไม่กระทำการเป็นตัวแทน
- ค. ตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจ หรือทำการนอกเหนืออำนาจ
- ก. ตัวแทนประมาทเลินเล่อ

การที่ตัวแทนประมาทเลินเล่อนี้ ไม่ใช่เพราะตัวแทนไม่ได้กระทำการ แต่ได้กระทำการไปโดยปราศจากความระมัดระวังที่ควรจะใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของตน จนก่อให้เกิดความระมัดระวังที่ควรจะใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของตน จนก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตัวการ

คำพิพากษาฎีกาที่ 2643/2520 จำเลยไม่บันทึกความบกพร่องของสินค้าในใบตราส่งว่ามันสำปะหลังที่รับขนส่ง "ยังไม่แห้งสนิท" ให้ตรงกับใบส่งหรือใบรับขั้นต้น เป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อต้องรับผิดต่อตัวการ ซึ่งต้องรับผิดต่อเจ้าของเรือตามที่ผู้รับสินค้าเรียกร้องและอนุญาตตุลาการชี้ขาดให้โจทก์รับผิดชอบต่อเจ้าของเรือ

- ข. ตัวแทนไม่กระทำการเป็นตัวแทน

การไม่กระทำการเป็นตัวแทน นอกจากจะหมายความว่า ตัวแทนไม่กระทำการตามที่ตัวการได้ใช้ให้กระทำแทนแล้ว ยังหมายความรวมถึง แม้ตัวแทนจะได้ปฏิบัติการเป็นตัวแทน แต่ตัวแทนละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตนในฐานะตัวแทนที่ควรกระทำด้วย รวมทั้ง การไม่ทำงานด้วยความซื่อสัตย์สุจริตและละเลยการกระทำหน้าที่ตามกฎหมาย²⁸

²⁸ ศาสตราจารย์กมล สนิทเกษตรสิน, ประมวลแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า, หน้า 80

เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในสถานะตัวแทนของผู้ส่งของดำเนินการจองพื้นที่ ระบายสินค้ากับบริษัทเรือรับสินค้าจากตัวแทนเรือบริษัทหนึ่งเพื่อให้ผู้ส่งของทำสัญญาจองพื้นที่ ระบายสินค้ากับบริษัทเรือดังกล่าวในอัตราที่สูงกว่าราคาท้องตลาดอย่างมากเช่นนี้ถือว่าเป็นการที่ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่กระทำตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดวันเป็นการฝ่าฝืน ม.825 ที่บัญญัติมิ ให้ตัวแทนรับสินค้าหรือค่านายหน้าลับๆ จากบุคคลภายนอกเพื่อกระทำการใด ๆ อันเป็นประโยชน์ แก่บุคคลภายนอกนั้น อันจะทำให้ตัวการได้รับความเสียหายหรือเสียประโยชน์

คำพิพากษาฎีกาที่ 1725-6/2516 โจทก์นำเช็คซึ่งบริษัทโรงสีไฟออกให้เข้าบัญชี เงินฝากของโจทก์ที่ธนาคารจำเลยเพื่อให้จำเลยเรียกเก็บจากเช็คนั้น ปรากฏว่าธนาคารจำเลยเรียก เก็บเงินตามเช็คไม่ได้ และมีได้แจ้งให้โจทก์ทราบภายในเวลาอันสมควร ถือว่าธนาคารจำเลยซึ่ง เป็นตัวแทนเรียกเงินตามเช็คให้โจทก์ มิได้ปฏิบัติอันควรแก่หน้าที่ตัวแทน

ค. ตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจ หรือทำการนอกเหนืออำนาจ

การกระทำโดยปราศจากอำนาจ หมายถึง การที่ตัวแทนกระทำการโดยที่ตัวการ ไม่ได้มอบอำนาจให้ตัวแทนกระทำการดังกล่าว

การกระทำการเกินขอบอำนาจ หมายถึง การที่ตัวแทนได้รับมอบอำนาจจาก ตัวการให้กระทำภายใต้ขอบเขตอย่างใดอย่างหนึ่งแต่ตัวแทนได้ทำเกินขอบอำนาจของตนที่ตัวการ ได้ให้อำนาจไว้ เช่น นายจันทร์ตั้งนายอังคารให้เป็นตัวแทนในการให้บุคคลอื่นกู้ยืมเงินได้ไม่เกินคน ละ 10,000 บาท แต่ปรากฏว่านายอังคารได้ให้นายพุธกู้ยืมเงินถึง 15,000 บาท และเมื่อถึงกำหนด ชำระนายพุธไม่ยอมชำระหนี้ทั้งหมดและไม่มีทรัพย์สินใดเลยที่จะนำมาชำระหนี้เงินกู้ได้ ดังนี้ใน ส่วนที่นายอังคารให้นายพุธกู้ไปเกิน 5,000 บาท ดังกล่าว นายอังคารก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย ที่เกิดขึ้น เพราะนายอังคารได้กระทำการนอกเหนืออำนาจของตน

อย่างไรก็ตาม หากปรากฏในภายหลังว่า ตัวการได้ให้สัตยาบันต่อการกระทำ นอกเหนือขอบอำนาจหรือปราศจากอำนาจของตัวแทน มีผลให้นิติกรรมซึ่งแต่เดิมไม่ผูกพันตัวการ กลับผูกพันตัวการโดยตรง และทำให้ตัวแทนหลุดพ้นความผิดที่มีต่อบุคคลภายนอก ตามบังคับ แห่งมาตรา 823 แต่ทั้งนี้ ทำหลุดพ้นจากความรับผิดต่อตัวการในความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก กิจการที่ตนกระทำโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจอย่าง ใดไม่เสียหายที่เกิดขึ้นจากกิจการที่ตนกระทำโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจอย่าง ใดไม่

ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อบุคคลภายนอก

ตามปกติสัญญาที่ตัวแทนทำกับบุคคลภายนอกนั้นผูกพันตัวการโดยตรงถือเสมือนว่าเป็นสัญญาที่ตัวการเข้าทำเอง ตัวแทนเป็นเพียงเครื่องมือหรือตัวเชื่อมต่อเสมือนว่าเป็นสัญญาที่ตัวการกับบุคคลภายนอกเท่านั้น ฉะนั้น ตัวแทนจึงไม่มีสิทธิและความรับผิดชอบเป็นส่วนตัวในสัญญานั้นต่อบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตาม ก็มีข้อยกเว้นว่าสัญญาที่ตัวแทนทำขึ้นในลักษณะดังจะกล่าวต่อไปนี้ ตัวแทนต้องรับผิดชอบเป็นส่วนตัวต่อบุคคลภายนอก คือ

(1) สัญญาที่ตัวแทนกระทำในนามของตนเองโดยมิได้เปิดเผยชื่อตัวการหรือมิได้บอกว่าใครเป็นตัวการ ดังนี้ตัวแทนต้องรับผิดชอบในสัญญานั้นต่อบุคคลภายนอกแม้ว่าความจริงตนกระทำแทนตัวการก็ตามและแม้ภายหลังตัวการนั้นจะเปิดเผยให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบว่าใครเป็นตัวการแล้วก็ตาม ตัวแทนก็ยังไม่พ้นความรับผิดชอบ เว้นแต่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้นรู้ว่าใครเป็นตัวการและเลือกรับเอาตัวการเป็นคู่สัญญานั้นด้วยตนอย่างไรก็ตาม ถ้าตัวแทนเข้าทำสัญญาโดยแจ้งให้บุคคลภายนอกทราบว่าตนกระทำการในฐานะเป็นตัวแทน แต่มิได้แจ้งชื่อของตัวการให้ทราบ การไม่แจ้งชื่อตัวการไม่ทำให้ตัวแทนต้องรับผิดชอบในสัญญานั้น

(2) สัญญาที่ตัวแทนกระทำกับบุคคลภายนอกโดยไม่มีอำนาจ (ปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจที่ตัวการมอบหมาย) ตัวแทนต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ตัวการจะได้ให้สัตยาบันหรือเว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าบุคคลภายนอกนั้น ได้ทราบว่าตัวแทนทำโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือของอำนาจ การที่กฎหมายกำหนดให้ตัวแทนต้องรับผิดชอบเป็นส่วนตัวเช่นนี้ก็เพื่อป้องกันผลประโยชน์ของบุคคลภายนอกที่เข้าทำสัญญากับตัวแทน โดยเชื่อตามคำรับรองของตัวแทนว่ามีอำนาจทำการตัวการ เพราะสัญญานั้นไม่ผูกพันตัวการเสียแล้ว

(3) ในกรณีที่ตัวแทนลงนามในสัญญาโดยไม่มีอำนาจ ในเบื้องต้นตัวแทนต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ข้อความทั้งหมดในสัญญานั้นเองแสดงให้เห็นว่ารายละเอียดของสัญญานั้นเป็นเรื่องที่ตัวการได้ตกลงกับบุคคลภายนอกไว้แล้ว ตัวแทนลงนามในสัญญาในฐานะตัวแทนซึ่งได้รับมอบอำนาจให้ลงชื่อของตัวแทนว่าลงนามในฐานะตัวแทน กระทำการลงนามในสัญญาแทนตัวการเท่านั้น ดังนี้ตัวแทนก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

(4) สัญญาที่ตัวแทนเข้าทำโดยยอมรับผิดชอบเป็นส่วนตัว หรือแสดงว่าเป็นตัวการเสียเอง ทั้งนี้ โดยปรากฏจากข้อความในสัญญาหรือจากพฤติการณ์ในเรื่องนั้นว่าตัวแทนตั้งใจจะรับผิดชอบเป็นส่วนตัว

(5) สัญญาที่ตัวแทนอ้างว่าทำแทนตัวการ แต่ความจริงตัวแทนทำขึ้นเพื่อประโยชน์ของตนเอง หรือตัวแทนนั้นกลายเป็นตัวการ หรือตัวการไม่มีตัวตนจริงเป็นเพียงแค่สมมติขึ้นมา

(6) สัญญาที่ตัวแทนทำแทนตัวการในกิจการที่ตัวการเองไม่มีความสามารถที่จะทำสัญญาดังกล่าวได้ เช่น นอกขอบเขตแห่งวัตถุประสงค์ของตัวการ หรือตามกฎหมายตัวการทำสัญญาเช่นนั้นไม่ได้ เช่นคนต่างด้าวกฎหมายห้ามมีกรรมสิทธิ์ในที่ดิน เป็นต้น

(7) เงินที่ตัวแทนรับไว้แทนตัวการ

7.1 เงินที่ตัวแทนรับไว้จากบุคคลภายนอกในฐานะแทนตัวการ ถ้าบุคคลภายนอกนั้นมีสิทธิเรียกคือจากตัวการอันเนื่องมาจากหนี้รายอื่น หรือการหักกลบลบหนี้ ตัวแทนไม่มีหน้าที่รับผิดชอบต้องคืนเงินให้แก่บุคคลภายนอก แม้ว่าเงินนั้นยังอยู่ในมือของตัวแทนก็ตามเป็นเรื่องที่บุคคลภายนอกจะต้องไปเรียกคืนเอาจากตัวการโดยตรงทั้งนี้เว้นแต่

(1) เงินนั้นบุคคลภายนอกจ่ายให้แก่ตัวแทนด้วยความสำคัญผิดในข้อเท็จจริง หรือจ่ายให้เนื่องจากผลของการกระทำผิดกฎหมายบางอย่างเช่น กลฉ้อฉลหรือขมขู่ ซึ่งตัวแทนทำขึ้นหรือรู้เห็น เช่นนี้ ตัวแทนมีความรับผิดชอบเป็นส่วนตัวต้องคืนให้แก่บุคคลภายนอกนั้น

(2) เงินนั้นบุคคลภายนอกจ่ายให้แก่ตัวแทนโดยสำคัญผิดในข้อเท็จจริงหรือโดยผลของกลฉ้อฉล หรือการกระทำผิดกฎหมายอย่างอื่น ซึ่งตัวแทนไม่มีส่วนรู้เห็น ตัวแทนต้องคืนให้แก่บุคคลภายนอกเมื่อเขาทวงคืน เว้นแต่ตัวแทนได้มอบเงินนั้นให้ตัวการ หรือได้กระทำการใดเป็นเท่ากับได้มอบให้ตัวการไปแล้ว

(3) เงินนั้นบุคคลภายนอกได้ใช้ให้มาตามสัญญาที่ตัวแทนเข้าทำเป็นส่วนตัวในนามตนเอง (ได้รับมอบอำนาจให้ใช้ชื่อตัวแทน) และมีกรณีที่จะต้องคืนให้แก่บุคคลภายนอกนั้น

7.2 ถ้าตัวแทนได้รับคำสั่งจากตัวการให้จ่ายเงินซึ่งตัวแทนได้รับมาแล้วหรือจะได้รับการมาให้แก่บุคคลภายนอกแทนตัวการ หากตัวแทนไม่ได้จ่ายเงินนั้นให้ ทั้ง ๆ ที่เงินนั้นตัวแทนได้รับมาจากตัวการแล้ว อันเป็นการขัดคำสั่งตัวการ ตัวแทนก็ยังไม่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (ตัวการยังคงต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก) เว้นแต่ตัวแทนจะได้ยอมผูกพัน รับผิดชอบเป็นส่วนตัวโดยแจ้งการยอมเข้ารับผิดชอบเป็นส่วนตัวให้บุคคลภายนอกทราบหรือรับจะจ่ายเงินนั้นให้แก่บุคคลภายนอกโดยไม่มีเงื่อนไข หรือรับว่าจะถือเงินไว้เพื่อบุคคลภายนอก ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้แม้ภายหลังตัวการเป็นบุคคลล้มละลายหรือตัวการถอนอำนาจจ่ายเงินนั้นจากตัวแทน ก็ไม่ทำให้ตัวแทนพ้นความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก นอกจากที่กล่าวข้างต้นนี้แล้ว ตัวแทนไม่ต้องรับผิดชอบต่อใช้เงินคือแก่บุคคลภายนอก ถ้าบุคคลภายนอกมีสิทธิอย่างไรที่จะเอาคืน ก็ต้องว่ากล่าวเอากับตัวการ ไม่มีอำนาจที่จะฟ้องร้องเอาตัวแทน

โดยแจ้งการยอมเข้ารับผิดชอบเป็นส่วนตัวให้บุคคลภายนอกทราบหรือรับจะจ่ายเงินนั้นให้แก่บุคคลภายนอกโดยไม่มีเงื่อนไข หรือรับว่าจะถือเงินไว้เพื่อบุคคลภายนอก ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้แม้ภายหลังตัวการเป็นบุคคลล้มละลายหรือตัวการถอนอำนาจจ่ายเงินนั้นจากตัวแทน ก็ไม่ทำให้ตัวแทนพ้นความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก นอกจากที่กล่าวข้างต้นนี้แล้ว ตัวแทนไม่ต้องรับผิดชอบใช้เงินคือแก่บุคคลภายนอก ถ้าบุคคลภายนอกมีสิทธิอย่างไรที่จะเอาคืน ก็ต้องว่ากล่าวเอากับตัวการ ไม่มีอำนาจที่จะฟ้องร้องเอาตัวแทน

2. ความรับผิดชอบของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนของพื้นที่ระวางสินค้าแก่ผู้ใช้บริการในต่างประเทศ

การให้บริการของผู้จัดการขนส่งสินค้านอกจากการให้บริการของพื้นที่ระวางสินค้าแก่ผู้ส่งสินค้าภายในประเทศแล้ว ผู้จัดการขนส่งสินค้ายังให้บริการแก่ผู้ซื้อสินค้าที่อยู่ในต่างประเทศที่มีความประสงค์จะซื้อสินค้าจากผู้ส่งภายในประเทศด้วยเช่นกัน ผู้จัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการในรูปแบบนี้เรียกว่า Consolidator หมายถึง ผู้จัดการขนส่งสินค้าที่มีฐานะเป็นตัวแทนของผู้ซื้อสินค้าในต่างประเทศ ทำหน้าที่ในการรวบรวมสินค้าภายในประเทศตามคำสั่งของผู้ซื้อในต่างประเทศ และเนื่องจากสัญญาซื้อขายระหว่างผู้ขายภายในประเทศและผู้ซื้อในต่างประเทศ อยู่ในเทอมของ FOB (Free on Board) * จึงเป็นหน้าที่ของผู้ซื้อที่ต้องจัดหาพาหนะเพื่อทำการขนส่งสินค้าตามคำสั่งของผู้ซื้อ ผู้จัดการขนส่งสินค้าประเภทนี้จะไม่ทำการออกใบตราส่งแก่ผู้ใช้บริการ แต่ผู้จัดการขนส่งสินค้าจะออก FCR (Forwarder's Certificate of Receipt) แก่ผู้ส่งสินค้าเพื่อเป็นหลักประกันว่าผู้ส่งสินค้าได้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้จัดการขนส่งสินค้าและผู้จัดการขนส่งสินค้าได้รับมอบสินค้าไว้ในครอบครองเพื่อทำการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งต่อไป โดยบุคคลที่มีหน้าที่ออกใบตราส่งคือสายการบินเร็ว หรือ Non Vessel Operating Common Carrier : NVOCC ซึ่งใบตราส่งจะระบุชื่อ ผู้ซื้อในต่างประเทศ ในฐานะผู้รับตราส่ง และ ผู้จัดการขนส่งสินค้า ในฐานะผู้ส่ง

ความรับผิดชอบของผู้จัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการในฐานะตัวแทนของผู้ซื้อในต่างประเทศ ย่อมแตกต่างจากการให้บริการในฐานะตัวแทนของผู้ส่งภายในประเทศ เนื่องจากบุคคลภายนอกที่เข้าทำนิติกรรมกับตัวการที่อยู่ต่างประเทศย่อมมีความเสี่ยง และความยุ่งยากในการ

* FOB (Free on Board) คือสัญญาซื้อขายที่ผู้ซื้อมีหน้าที่รับภาระในค่าใช้จ่ายโดยต้องเป็นผู้ชำระค่าระวางบรรทุกเรือ (freight) รวมทั้งค่าทำประกันทางทะเล (Maritime Insurance) รวมถึงรับความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นนับตั้งแต่สินค้านั้นพ้นกราบเรือ ณ ท่าเรือที่ต้นทาง

ใช้สิทธิเรียกร้องต่อตัวการมากกว่าการทำนิติกรรมกับตัวการภายในประเทศ ดังนั้นความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภทนี้จึงตกอยู่ภายใต้บทบังคับเรื่องตัวแทนที่ดำเนินการแทนตัวการต่างประเทศอันเป็นบทบัญญัติเฉพาะต่างจากความรับผิดของตัวแทนลักษณะทั่วไป กล่าวคือ มาตรา 824 บัญญัติว่า "ตัวแทนคนใดทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ท่านว่าตัวแทนคนนั้นจะต้องรับผิดตามสัญญานั้นแต่ลำพังตนเองแม้ทั้งชื่อของตัวการจะได้เปิดเผยแล้ว เว้นแต่ข้อความแห่งสัญญาจะแย้งกันกับความรับผิดของตัวแทน" การที่มาตรา 824 กำหนดให้ตัวแทนจะต้องรับผิดตามสัญญาเอง ซึ่งไม่เป็นไปตามหลักความรับผิดของตัวแทนที่ไม่ต้องรับผิดในกิจการที่ตนทำไปในขอบอำนาจของตนตามมาตรา 820 เนื่องจากว่าวัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของมาตรา 824 นี้ก็คือการเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกฟ้องร้องบังคับเอากับตัวแทนได้เพื่อความสะดวก เพราะการจะไปฟ้องร้องตัวการซึ่งอยู่ที่ต่างประเทศเป็นเรื่องลำบาก และต้องเสียค่าใช้จ่ายมาก แต่ทั้งนี้ตัวการก็ยังคงต้องผูกพันรับผิดอยู่ตามหลักทั่วไป จึงเป็นการเปิดโอกาสให้แก่คู่สัญญาว่าจะเลือกบังคับเอากับตัวแทนที่อยู่ในประเทศ หรือจะไปบังคับเอากับตัวการซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศก็ได้ มาตรา 824 จึงไม่ได้มีเจตนารมณ์ที่จะป้องกันหรือคุ้มครองช่วยเหลือตัวการที่อยู่ในต่างประเทศแต่อย่างใด²⁹

ตัวอย่าง นาย ก. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นตัวแทนบริษัท A (ผู้ซื้อสินค้า) ในการรวบรวมสินค้าจากผู้ขายในประเทศไทย เพื่อทำการขนส่งไปสู่บริษัท A ซึ่งมีที่ทำการใหญ่และภูมิลำเนาที่ประเทศสหรัฐอเมริกา นาย ก. ทำสัญญาซื้อขายสินค้ากับนาย ข. ผู้ขายรายย่อยรายหนึ่ง เมื่อครบกำหนดต้องชำระสินค้าตามสัญญาปรากฏว่า บริษัท A ไม่ได้ชำระราคาค่าสินค้าส่งผลให้นาย ข. ได้รับความเสียหายเช่นนี้ นาย ข. สามารถฟ้องร้องให้นาย ก. ต้องรับผิดได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4199/2548 (ประชุมใหญ่) แม้โดยหลักทั่วไปว่าด้วยความรับผิดชอบของตัวการและตัวแทนต่อบุคคลภายนอก เมื่อตัวแทนกระทำการแทนตัวการภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทนแล้ว ตัวการย่อมมีความผูกต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายที่ตัวแทนได้ทำไปดังกล่าวนั้น โดยตัวแทนไม่ต้องผูกพันหรือรับผิดต่อบุคคลภายนอกตาม ป.พ.พ. มาตรา 820 ก็ตาม แต่ในกรณีตัวแทนที่ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศนั้นเป็นกรณีที่มี มาตรา 824 บัญญัติไว้เป็นพิเศษให้ตัวแทนเช่นนี้ต้องรับผิดตามสัญญานั้นแต่ลำพังตนเอง ซึ่งหมายความว่าตัวแทนเช่นนี้ต้องมีความรับผิดชอบด้วย ดังนั้น เมื่อ

²⁹ ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล , ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ(Principal who is and had domicile in foreign country), วารสารกฎหมาย ปีที่ 7, ฉบับที่ 2 , น. 55

โจทก์ฟ้องจำเลยที่ 1 ตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศกับจำเลยที่ 2 ตัวแทนที่ทำสัญญารับขนของทางทะเลแทนจำเลยที่ 1 รวมกันมาและศาลได้พิจารณาเห็นว่า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบโจทก์ตามสัญญาดังกล่าวแล้ว จำเลยที่ 2 ก็ต้องรับผิดชอบโจทก์อีกคนหนึ่งได้ตาม ป.พ.พ. มาตรา 824 เมื่อโจทก์ได้ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ให้ขนส่งสินค้าให้โจทก์อีกโดยติดต่อกับจำเลยที่ 2 ตัวแทนของจำเลยที่ 1 ในประเทศไทย ซึ่งจำเลยที่ 2 เป็นผู้รับจองระวางเรือแทนจำเลยที่ 1 และเป็นผู้ลงลายมือชื่อออกใบตราส่งโดยระบุว่าจำเลยที่ 2 เป็นตัวแทนของจำเลยที่ 1 ผู้ขนส่ง ดังนี้ กรณีเป็นเรื่องที่จำเลยที่ 2 เป็นตัวแทนทำสัญญารับขนของทางทะเลแทนจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ จำเลยที่ 2 ในฐานะตัวแทนจึงต้องรับผิดชอบตามสัญญานั้นด้วย

อนึ่ง การที่จะนำมาตรา 824 มาปรับใช้เพื่อให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบต่อผู้ซื้อ (ตัวการ) ต้องปรากฏว่า

ก. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (ตัวแทน) ต้องเป็นผู้ทำสัญญากับบุคคลภายนอกในนามตนเอง หากเป็นกรณีผู้ซื้อ (ตัวการ) เป็นผู้ทำสัญญากับบุคคลภายนอกในนามตนเอง เช่นนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านั้นย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบก็จกการที่ตัวการทำขึ้น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1646/2546 จำเลยเป็นตัวแทนผู้ขนส่งและได้ทำสัญญารับขนส่งสินค้าให้แก่โจทก์แทนผู้ขนส่งที่เป็นตัวการอยู่ต่างประเทศ และมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ มิใช่เป็นเพียงนายหน้าในการจองระวางเรือ จำเลยจึงต้องรับผิดชอบตามสัญญานั้นแต่ลำพังตาม ป.พ.พ. มาตรา 824 แม้จำเลยจะไม่ใช่ผู้ขนส่งหรือผู้ส่งอื่น เมื่อผู้ขนส่งผิดสัญญาไม่ส่งสินค้าให้ถึงปลายทางแต่ปล่อยให้สินค้าไปตกค้างระหว่างทางเป็นเหตุให้โจทก์ได้รับความเสียหาย ต้องเสียค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจกจำเลยจึงต้องรับผิดชอบชำระเงินดังกล่าวพร้อมดอกเบี้ยแก่โจทก์

อย่างไรก็ตามความรับผิดชอบของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเกิดต่อเมื่อตนได้เข้าทำสัญญากับบุคคลภายนอกในนามของตนเองเท่านั้น หากเป็นกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการด้านพิธีการทั่วไปหรือการจัดหาบริการต่าง ๆ แก่ผู้ส่ง โดยตนไม่ได้เข้าผูกพันเป็นคู่สัญญากับบุคคลภายนอก ก็หาจำต้องรับผิดชอบตาม ม.824 ไม่

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 214/2517 ม. เป็นผู้รับขนส่งทางทะเล มีสำนักงานใหญ่ ณ ประเทศฝรั่งเศส ได้แต่งตั้งจำเลยเป็นตัวแทนในประเทศไทย โดย น. (ผู้ซื้อ) ซื้อสินค้าจาก อ. ในประเทศ โมริอคโค โดย อ. ตกลงให้ ม. เป็นผู้ขนส่ง และ น. ผู้ซื้อได้ทำสัญญากับโจทก์ ประกันภัยความเสียหายอันจะเกิดแก่สินค้าในระหว่างการขนส่ง เมื่อเรือมาถึงท่าเรือประเทศไทยแล้ว จำเลยในฐานะตัวแทน

ของท่านรอง ม.ได้บอกกล่าวให้ น.ไปรับของ ปรากฏว่าสินค้าได้รับความเสียหาย โจทก์ในฐานะผู้รับ
 ปลายทางของม.ได้บอกกล่าวให้ น. ไปรับของเอง ปรากฏว่าสินค้าได้รับความเสียหาย โจทก์ในฐานะ
 ผู้รับประกันภัยจึงต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ น. ดังนี้ แม้โจทก์จะมีสิทธิรับช่วงสิทธิของ น. ผู้เอา
 ประกัน ที่จะเรียกร้องค่าสินไหมจาก ม. ที่อยู่ต่างประเทศและจำเลยเป็นตัวแทนในประเทศไทย โจทก์
 ก็ขอให้อำเลยชำระค่าสินไหมทดแทนตามลำพัง ตนเองไม่ได้ เพราะจำเลยไม่ได้ทำสัญญาแทน ม.
 ตัวการตาม ม.824

ข.ผู้ซื้อ (ตัวการ) ต้องมีภูมิลำเนาและอยู่ในต่างประเทศ

การที่ตัวการจะมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศหรือไม่ให้พิจารณาว่าถ้าตัวการเป็น
 บุคคลธรรมดา ตัวการมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศหรือไม่ ถ้าไม่มีก็ถือว่าตัวการนั้นมีภูมิลำเนาอยู่
 ต่างประเทศ ส่วนในกรณีที่ตัวการเป็นนิติบุคคลมีสำนักงานใหญ่ (Head office) อยู่ในต่างประเทศก็
 ถือได้ว่าตัวการมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ แต่หากนิติบุคคลนั้นมีสาขาอยู่ในประเทศไทย ก็ถือว่านิติ
 บุคคลนั้นมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย และไม่ถือว่าเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศตามมาตรา 824
 ทั้งนี้ ก็เป็นไปตามที่มาตรา 69 ที่บัญญัติว่า “ในกรณีที่นิติบุคคลที่ตั้งที่ทำการหลายแห่งหรือมี
 สำนักงานสาขา ให้ถือว่าถิ่นอันเป็นที่ตั้งของที่ทำการหรือของสำนักงานใหญ่อยู่ต่างประเทศและมี
 สาขาอยู่ในประเทศไทย ต้องถือว่าบริษัทมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ในส่วนกิจการที่ทำนั้น ผู้จัดการ
 สาขาไม่ต้องรับผิดชอบในสัญญาลำพังตนเอง

คำพิพากษาฎีกาที่ 133/2473 โจทก์ฟ้องเรียกเงินประกันภัยจากจำเลย 3,500
 บาท ซึ่งโจทก์ได้ทำสัญญาประกันอัคคีภัยไว้กับบริษัทจำเลยที่ 2 ซึ่งสำนักงานจดทะเบียนอยู่ที่
 ช่างกอง และมีสาขาอยู่ในกรุงเทพฯ จำเลยที่ 1 เป็นผู้จัดการแทนบริษัท ในขณะที่ทำสัญญาจำเลยที่
 2 มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพฯ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 71 และจำเลยที่ 1
 เป็นแต่ตัวแทนเท่านั้น เพราะฉะนั้นจะบังคับให้จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่ง
 และพาณิชย์ มาตรา 824 ไม่ได้ เพราะมาตรานี้บัญญัติให้ตัวแทนรับผิดชอบแต่ลำพังตนเอง ต่อเมื่อ
 ตัวการมีภูมิลำเนาในต่างประเทศเท่านั้น จึงให้ยกฟ้องโจทก์ที่เรียกเงินจากจำเลยที่ 1 นั้นเมื่อ
 ตัวการมีภูมิลำเนาในต่างประเทศเท่านั้น จึงให้ยกฟ้องโจทก์ที่เรียกเงินจากจำเลยที่ 1 นั้นเสีย แต่
 คดีส่วนจำเลยที่ 2 นั้น โจทก์มิได้อุทธรณ์ฎีกาขึ้นมา

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่มีสถานะเป็นตัวแทนของผู้ซื้อใน
 ต่างประเทศ (ตัวการ) ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 824 ก็มีได้หมายความว่า
 ผู้ซื้อในต่างประเทศจะสิ้นความรับผิดชอบในนิติกรรมใดๆที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้กระทำลงโดย
 อำนาจที่ได้รับมอบจากตัวการแต่อย่างใดไม่ ผู้ซื้อในต่างประเทศยังคงต้องผูกพันรับผิดชอบต่อ

บุคคลภายนอก เช่นเดียวกับตัวการภายในประเทศตามมาตรา 820 ทั้งนี้เพราะ ม.824 เป็นบทบัญญัติที่เพิ่มความรับผิดให้แก่ตัวแทนเท่านั้น หาได้ยกเว้นความรับผิดของตัวการแต่อย่างใด

ช้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนของตัวการที่อยู่ต่างประเทศ

1. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจตกลงกับบุคคลภายนอก ในการยกเว้นความรับผิดตาม ม.824 ได้เพราะกรณีดังกล่าวเป็นการตกลงจำกัดความรับผิดที่ไม่ใช่กฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน กล่าวคือ ม.824 เป็นบทบัญญัติที่ไม่เป็นบทบังคับ คือบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ยอมให้คู่กรณีตกลงเป็นอย่างอื่นได้ คือ คู่สัญญาสามารถตกลงทำสัญญากันมีข้อความขัดแย้งกับกฎหมายได้³⁰ ถือเป็นกรณีที่ลูกค้าสละสิทธิเรียกร้องตาม ม.824 นั้นเอง

2. มาตรา 824 บัญญัติให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีความรับผิดจากมูลเหตุที่เกิดจากสัญญาเท่านั้น หากเป็นความรับผิดที่เกิดจากการมูลละเมิด หากจำต้องรับผิดไม่ เช่น กรณีความรับผิดที่เกิดจากการกระทำละเมิดของลูกจ้างของผู้ซื้อในต่างประเทศ แม้ผลแห่งการละเมิดเกิดจากการที่ลูกจ้างได้ทำไปในหน้าที่การงานของตัวการก็ตาม

คำพิพากษาฎีกาที่ 987/2506 ตัวแทนในประเทศมีหน้าที่ดำเนินธุรกิจรับจัดส่งสินค้าและหาผู้ขนส่งแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศ จะต้องรับผิดตามลำพังตนเองก็แต่เฉพาะกรณีตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการเท่านั้น และไม่จำเป็นต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างของตัวการได้กระทำไปในหน้าที่การงานของตัวการแต่อย่างใด

คำพิพากษาฎีกาที่ 139/2502 จำเลยเป็นตัวแทนของบริษัทที่อยู่ต่างประเทศมีหน้าที่ในการดำเนินการจัดหารถบรรทุกสินค้าเมื่อเรือของบริษัทนั้นเข้ามาในประเทศไทย และมีหน้าที่ต่าง ๆ เกี่ยวกับสินค้าที่บรรทุกส่งออกไป จำเลยไม่ได้ร่วมกับบริษัทดังกล่าวในการขนส่งสินค้า ทั้งยังไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการเดินเรือเข้ามาในประเทศไทย การเดินเรืออยู่ภายใต้การรับผิดชอบของผู้บังคับการเรืออันเป็นลูกจ้างของบริษัทเดินเรือ เมื่อใบจักรของเรือหมุนพันท้ายเรือของโจทก์แตกและจมลง จำเลยไม่ต้องร่วมรับผิดด้วยแต่อย่างใด

³⁰ ศาสตราจารย์ ดร.หยุด แสงอุทัย, "ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป" , (กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2514) , หน้า 127.

เป็นการขนส่งทางบกประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624³¹ กำหนดอายุความในฟ้องร้องผู้ขนส่งสำหรับสินค้าที่สูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าทำให้ฟ้องร้องภายในกำหนดระยะเวลา 1 ปี นับตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของ หรือนับตั้งแต่วันที่ควรจะได้มีการส่งมอบ เช่นเดียวกับการขนส่งทางทะเลเหตุที่มาตรา 164 บัญญัติให้อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้จัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดในฐานะตัวแทนของผู้ส่ง หรือ ผู้รับตราส่ง มีระยะเวลาถึง 10 ปี ในขณะที่อายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องให้ที่ผู้ขนส่งทางทะเลและผู้ขนส่งทางบกต้องรับผิดมีอายุความเพียง 1 ปีเท่านั้น อายุความที่แตกต่างกันมากมายเช่นนี้ ส่งผลให้หากผู้จัดการขนส่งสินค้าซึ่งต้องรับผิดที่เกิดขึ้นในฐานะตัวแทน ผู้จัดการขนส่งสินค้าจำต้องรับภาระเป็นผู้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนแต่เพียงผู้เดียว เนื่องจากไม่สามารถไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งเพราะคดีขาดอายุความ

4.1.2 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนของพื้นที่ระวางสินค้าภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533

การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ภายในประเทศไทยได้มีการรวมกลุ่มกันในรูปแบบของสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thailand International Freight Forwarders Association : TIFFA) มีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างมาตรฐาน และ พัฒนาศักยภาพของสมาชิก โดยสมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศร่วมกับสมาคมนายหน้าผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศไทย จัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 * ขึ้น อันมีวัตถุประสงค์หลักในการกำหนด สิทธิ หน้าที่ ความรับผิด ตลอดจนข้อจำกัด และ ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้จัดการขนส่งสินค้าให้ชัดเจนยิ่งขึ้นเพราะขณะนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังไม่มีผลบังคับใช้มีเพียงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เท่านั้นที่นำมาระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้า โดยเนื้อหาของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าจัดทำขึ้นโดยเทียบเคียงจากหลักกฎหมายสากลระหว่างประเทศเช่น Hague Rule ปี 1924 Hague-Visby ปี 1977 ทั้งนี้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าระบุว่าหากมีบทบัญญัติของกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับส่วนใดส่วนหนึ่งของการ

³¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 "ในข้อความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งช้าขึ้นนั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบหรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต"

* โปรดดู เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า พ.ศ. 2533 ในภาคผนวก ข.

ประเทศร่วมกับสมาคมนายหน้าผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศไทย จัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 * ขึ้น อันมีวัตถุประสงค์หลักในการกำหนด สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ ตลอดจนข้อจำกัด และ ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้ชัดเจนยิ่งขึ้นเพราะขณะนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังไม่มีผลบังคับใช้มีเพียงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เท่านั้นที่นำมาระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้า โดยเนื้อหาของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าจัดทำขึ้นโดยเทียบเคียงจากหลักกฎหมายสากลระหว่างประเทศเช่น Hague Rule ปี 1924 Hague-Visby ปี 1977 ทั้งนี้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าระบุว่าหากมีบทบัญญัติของกฎหมายภายในที่เกี่ยวข้องกับส่วนใดส่วนหนึ่งของการให้บริการ ก็ให้ถือบังคับตามกฎหมายนั้น โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่สามารถมีสิทธินำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้ามาบังคับใช้กับการดำเนินธุรกิจของตนได้นั้นต้องเป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) เท่านั้น อย่างไรก็ตามเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้ามิใช่กฎหมายแต่เป็นเพียงการแสดงเจตนาระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเท่านั้น

ดังนั้น เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าจะมีผลบังคับใช้ก็ต่อเมื่อคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายคือทั้งผู้ให้บริการ และ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ทราบถึงความมีอยู่และสภาพบังคับตามเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า

4.1.2.1 สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนจอฟื้นที่ระวางสินค้า

ข้อกำหนดภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า พ.ศ. 2533 แยกพิจารณาได้ 3 ตอน
ดังนี้

ตอนที่ 1 ใช้บังคับสำหรับการให้บริการในทุกกรณี ข้อ 15 ถึง ข้อ 35

ตอนที่ 2 ใช้บังคับสำหรับกรณีขอเขตการให้บริการ ในฐานะตัวแทน ข้อ 36 ถึง
ข้อ 40

ตอนที่ 3 ใช้บังคับสำหรับกรณีขอเขตการให้บริการ ในฐานะการเอกเทศข้อ 41 ถึง
ข้อ 44

* โปรดดู เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า พ.ศ. 2533 ในภาคผนวก ข.

ภายใต้ข้อกำหนดของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า พ.ศ. 2533 ถือว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ให้บริการในฐานะตัวแทนในกรณีดังต่อไปนี้³²

1. บริษัท ทำการเปิดตัวแทน ในกรณี บริษัท จัดให้ได้มาซึ่งบิลออฟเลดิง หรือ เอกสารหลักฐานสัญญาขนส่งระหว่าง "บุคคล" อื่นนอกจากตัว "บริษัท" กับ "ลูกค้า" หรือ "เจ้าของ"

การที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการจองพื้นที่ระวางสินค้ากับบริษัทเรือ ตามคำสั่งของลูกค้า (ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง) โดยบริษัทเรือ จะออกใบตราส่ง (Bill of Lading) โดยระบุว่าลูกค้าเป็นผู้ส่งของ การดำเนินธุรกิจในรูปแบบนี้ถือว่าการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการในฐานะตัวแทน ภายใต้บังคับของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า

2. บริษัท ทำการเป็นตัวแทนเสมอ เมื่อ "บริษัท" ให้บริการเรื่อง หรือเกี่ยวกับการศุลกากร ภาษี ใบอนุญาต เอกสารทางกงสุล ใบรับรองต่าง ๆ รวมทั้งบริการอื่นทำนองเดียวกัน

ภายใต้บังคับของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ข้อ 6 ถือว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งจากบริษัทในการเข้าทำสัญญาแทนลูกค้าในการดำเนินการต่อไปนี้ เว้นแต่จะมีการตกลงโดยเฉพาะเป็นอย่างอื่น

- ก. เพื่อให้มีการขนส่งสินค้าโดยเส้นทางวิธีการ หรือบุคคลใด ๆ
- ข. เพื่อเก็บรักษา บรรจุ ถ้ายลำเรือ บรรจุทุก ขนถ่าย หรือจัดการใด ๆ สินค้า โดยบุคคลใด ณ สถานที่ใดไม่ว่าบนบก กลางทะเล และไม่ว่าจะเป็นระยะเวลาอันเท่าใด
- ค. เพื่อขนส่งหรือเก็บรักษาสินค้า ในหรือบนตู้คอนเทนเนอร์ แล้วแต่กรณีหรือปะปน กับสินค้าอื่น
- ง. เพื่อทำการอื่นใดที่จำเป็นตามที่ "บริษัท" เห็นสมควรในการปฏิบัติหน้าที่ของตน หรือเพื่อประโยชน์ของ "ลูกค้า"

สิทธิ หน้าที่ ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

1 สิทธิ หน้าที่ต่อการปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้า

³² เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า พ.ศ. 2533 ข้อ 36

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต โดยใช้ฝีมือ และ วิจารณ์ญาณ ด้วยความระมัดระวัง ตามสมควรแก่วิชาชีพ โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิ ปฏิบัติตามข้อตกลงโดยกระทำด้วยตนเอง หรือให้บุคคลอื่นกระทำแทนตน ไม่ว่าจะบริษัทแม่ บริษัทในเครือหรือในกลุ่ม หรือบุคคล ห้างร้าน หรือบริษัทใด แต่หากปรากฏว่าหลังจากทำสัญญา มีเหตุการณ์ หรือ สถานการณ์ที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเห็นว่าการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาทั้งหมด หรือบางส่วนไม่สามารถกระทำต่อไปได้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องดำเนินการแจ้งให้ลูกค้าทราบ เพื่อขอทราบคำสั่งต่อไป³³ อย่างไรก็ตามหากระหว่างการทำบริการนั้น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เห็นสมควรหนีห่างจากคำสั่งของลูกค้าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถกระทำได้ หากเป็นไปเพื่อ ประโยชน์ของลูกค้า โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบใดๆต่อการใช้สิทธินั้น³⁴

2 สิทธิ หน้าที่ ต่อสินค้าที่อยู่ในความครอบครอง³⁵

2.1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิเรียกให้ลูกค้ารับรองต่อตนว่า

- ก. ลูกค้าเป็นเจ้าของหรือบุคคลที่เจ้าของสินค้ามอบหมายและมีอำนาจเข้ารับ เงื่อนไขนี้ เพื่อผูกพันตนเองและ/หรือ เพื่อเจ้าของที่ตนกระทำการแทนนั้น
- ข. ลูกค้า มีความรู้ตามสมควรในเรื่องต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อการค้าดำเนินธุรกิจ ของตน ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงเงื่อนไขของการซื้อขายสินค้า และเรื่องต่าง ๆ อันเกี่ยวเนื่องกัน
- ค. การพรรณนารายละเอียดของสินค้า ที่ให้ไว้ต่อบริษัท สมบูรณ์ ถูกต้อง และ ครบถ้วน
- ง. สินค้าได้มีการบรรจุและทำเครื่องหมายโดยเรียบร้อยถูกต้อง เว้นแต่ผู้รับจ้าง การขนส่งสินค้าจะได้รับคำสั่งให้ทำการดังกล่าวเอง

จ. ลูกค้าต้องทำการเตือนให้บริษัททราบถึงสภาพของสินค้าที่ส่งมอบซึ่งอาจ กระทบกระเทือน หรือแปดเปื้อนสินค้าอื่น

2.2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิยึดหน่วงสินค้า และเอกสารใดที่เกี่ยวข้องที่อยู่ใน ความครอบครองดูแลรักษาหรือควบคุมของตน สำหรับหนี้เงินทั้งหลายที่ถึงกำหนดชำระ และ เมื่อได้รับการแจ้งให้ลูกค้าทราบภายในกำหนด 28 วัน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิขายหรือ จำหน่ายสินค้าหรือเอกสาร ในฐานะตัวแทนของลูกค้า และนำเงินดังกล่าวมาชำระหนี้หนี้

³³ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับ ปี พ.ศ. 2533 ข้อ 5 และข้อ 7

³⁴ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับ ปี พ.ศ. 2533 ข้อ 4

³⁵ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับ ปี พ.ศ. 2533 ข้อ 12

ทั้งนี้หากเป็นสินค้าที่อาจเน่าเปื่อย หรือเสื่อมเสียไปผู้รับจัดการขนส่งสินค้า มีสิทธิขาย หรือจำหน่าย สินค้า ทันทีที่หนี้เงินใด ๆ ถึงกำหนดชำระ

3. สิทธิหน้าที่ในการจัดหาประกันภัย³⁶

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่มีหน้าที่ในการจัดหาประกันภัยแก่ลูกค้า เว้นแต่ มีคำสั่งโดยชัดแจ้งและทำเป็นหนังสือจากลูกค้าให้มีการจัดหาประกันภัยให้ โดยประกันภัยที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจัดหาให้ นั้นจะเป็นจะตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขและข้อยกเว้นตามกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทผู้เอาประกัน ทั้งนี้ในการจัดหาประกันภัยผู้รับจัดการขนส่งสินค้ากระทำในฐานะตัวแทนของลูกค้าเท่านั้น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่จำเป็นต้องมีความรับผิดชอบใดๆทั้งสิ้น ลูกค้าในฐานะผู้เอาประกันภัยจำต้องวางค่าเอาประกันภัยเท่านั้น

4. สิทธิในการได้รับค่าบริการ³⁷

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสิทธิในการเรียกและได้รับชำระค่าบริการ ค่าธรรมเนียม ค่าป่วยการหรือค่าตอบแทนใด ๆ ตามธรรมเนียมประเพณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ควรจะมีสิทธิหรือได้รับชำระ โดยถือว่าลูกค้าตกลงจะชำระจำนวนเงินทั้งหลายที่ถึงกำหนดชำระแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทันทีที่เป็นเงินสดหรืออย่างอื่นตามที่ตกลง โดยปราศจากการหักลด ผัดผ่อน หรือหักกลบลบหนี้ ไม่ว่าจะมีการเรียกร้อง ฟ้องร้อง หรือ ฟ้องแย้งแล้วหรือไม่ก็ตาม และสำหรับหนี้เงินที่ถึงชำระและมีการค้างชำระผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิเรียกดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปี จากยอดหนี้ที่ค้างชำระนั้นตลอดระยะเวลาที่ยังไม่ได้ชำระหนี้ดังกล่าว

ความผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหากให้บริการในฐานะเป็นตัวแทนของลูกค้าภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า พ.ศ. 2533 กำหนดว่า ในการทำสัญญาใด ๆ กับบุคคลภายนอก เพื่อทำการขนส่ง เก็บรักษา หรือจัดการสินค้าหรือบริการอื่นใดที่เกี่ยวกับสินค้า หากแต่เป็นเพียงการกระทำในฐานะตัวแทนของลูกค้า เพื่อจัดหาบริการเหล่านั้น โดยการใช้วิชาชีพอันดีที่มีอยู่แล้ว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำหรือละเว้น กระทำของบุคคลภายนอกแต่อย่างใด แม้สัญญาที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ากระทำกับบุคคลภายนอกจะแตกต่างจากคำสั่งของลูกค้าก็ตาม ทั้งนี้เพราะเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 กำหนดให้สิทธิผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการในฐานะตัวแทนของลูกค้ามีอำนาจทำสัญญาแทนลูกค้า โดยสัญญาใดๆที่ทำการขึ้นย่อมมีผลผูกพันลูกค้าแม้การ

³⁶ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับ ปี พ.ศ. 2533 ข้อ 22

³⁷ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับ ปี พ.ศ. 2533 ข้อ 11 และ ข้อ 29

ทำสัญญาดังกล่าวจะแตกต่างจากคำสั่งของลูกค้ำก็ตาม โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหลุดพ้นจากความรับผิดชอบใด ๆ ต่อความสูญหาย เสียหาย ค่าใช้จ่าย ค่าเสียหาย ที่เกิดจากการที่ตนทำสัญญาแทนลูกค้ำ³⁸

4.1.2.2 สิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนของพื้นที่ระวางสินค้าภายใต้ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

การบังคับใช้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ในการกำหนดสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบ ระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผู้ให้บริการ (ผู้ส่ง หรือผู้ตราส่ง) โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายที่เข้าผูกพันตนตามข้อกำหนดของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ย่อมมีสิทธิเสรีภาพในการแสดงเจตนาทำสัญญาอย่างเต็มที่ ภายใต้หลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา ซึ่งหากข้อตกลงที่แสดงออกมานั้นไม่ต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมาย ไม่เป็นการพันวิสัย หรือ ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้วย่อมใช้บังคับกันได้ ไม่ว่าข้อตกลงนั้นจะทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายได้เปรียบหรือเสียเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายเพียงใดก็ตาม แต่เนื่องจาก ปัจจุบันประเทศไทยมีการประกาศใช้ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 อันมีเจตนารมณ์ในการแก้ไขปัญหาค่าไม่เป็นธรรมในสัญญาโดยมุ่งที่จะให้ศาลเป็นผู้ตรวจสอบสัญญาที่อยู่ในขอบเขตของพระราชบัญญัตินี้ว่ามีลักษณะเป็นการเอาเปรียบกันมากเกินไปหรือไม่ และมีการกำหนดแนวทางให้ศาลพิจารณาว่าข้อสัญญาหรือข้อตกลงใดจึงถือว่ามีผลไม่เป็นธรรม รวมทั้งให้อำนาจศาลที่จะสั่งให้ข้อสัญญาหรือข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรมนั้นมีผลใช้บังคับได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี โดยกฎหมายกำหนดประเภทนิติกรรมสัญญาที่ศาลมีอำนาจตรวจสอบความไม่เป็นธรรมภายใต้บังคับแห่งมาตรา 4 ถึง มาตรา 9 รวม 8 ประเภทดังนี้

1) สัญญาระหว่างผู้บริโภคร่วมกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ ตามมาตรา 4 คือ สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีฐานะเป็นผู้บริโภคทำกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่มีฐานะเป็นผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ

2) สัญญาสำเร็จรูป หมายความว่า สัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษร โดยมีการกำหนดข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้าไม่ว่าจะทำในรูปแบบใดซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนำมาใช้ในการประกอบของตน

³⁸ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับ ปี พ.ศ. 2533 ข้อ 38 และข้อ 39

3) สัญญาขายฝาก ตามมาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้มีได้ให้นิยามศัพท์ไว้เป็นพิเศษเพราะมุ่งหมายถึงสัญญาขายฝากตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาตรา 491

4) ข้อตกลงจำกัดสิทธิในการประกอบอาชีพการทำงาน และข้อตกลงจำกัดเสรีภาพในการทำนิติกรรมที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ ตามมาตรา 5 บัญญัติว่า "ข้อตกลงจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพในการประกอบอาชีพการทำงานหรือการทำนิติกรรมที่เกี่ยวกับการประกอบธุรกิจหรือวิชาชีพซึ่งไม่เป็นโมฆะแต่เป็นข้อตกลงที่ทำให้ผู้ถูกจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพต้องรับภาระมากกว่าที่จะพึงคาดหมายได้ตามปกติ ให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น"

5) ข้อตกลงยกเว้น หรือ จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ หรือความชำรุดบกพร่องหรือการรอนสิทธิในทรัพย์สินที่ส่งมอบให้แก่ผู้บริโภค ตามสัญญาที่ทำระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ

6) ข้อสัญญาที่ให้สิ่งใดไว้เป็นมัดจำ ตามมาตรา 7 ซึ่งให้อำนาจศาลใช้ดุลพินิจในการ ลดมัดจำลงเพียงเท่าความเสียหายที่แท้จริง หากพิจารณาเห็นว่ามัดจำนั้นสูงเกินส่วนโดยในช่วงท้ายของมาตรา 7 กล่าวว่า ให้ศาลรับมัดจำได้เพียงเท่าความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น มิได้บัญญัติว่าให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี ดังนั้นจึงไม่มีอำนาจนำหลักการวินิจฉัยตามมาตรา 10 ของกฎหมายมาปรับใช้กับการลดมัดจำตามมาตรา 7 ได้

7) ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

8) ความตกลงหรือความยินยอมของผู้เสียหายในคดีละเมิด ตามมาตรา 9 ซึ่งบัญญัติไว้เพื่อคุ้มครองผู้เสียหายแม้ว่าจะได้ตกลงหรือยินยอมสำหรับการกระทำตามกรณีตามกฎหมายกำหนด ซึ่งลักษณะดังที่บัญญัติไว้เป็นเรื่องในคดีละเมิดโดยกำหนดไว้เป็น 2 กรณี คือ การที่ต้องห้ามแจ้งโดยกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ทั้งสองกรณีดังกล่าวนี้ครอบคลุมการกระทำต่าง ๆ ได้หลายประการ

นิติกรรมสัญญาประเภทอื่น ๆ มิได้อยู่ในขอบเขตของพระราชบัญญัตินี้ คู่กรณีต้องผูกพันตามนิติกรรมสัญญาที่ได้ทำไว้ ศาลไม่มีอำนาจใช้ดุลพินิจตามกฎหมายฉบับนี้ไปปรับลดข้อสัญญาดังกล่าวให้เกิดความเป็นธรรมได้

การบังคับใช้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และ ผู้ให้บริการ ให้ถือว่าเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าทั้งเป็นการกำหนดมาตรฐานการให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ซึ่งทั้งผู้ให้บริการ และ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถเรียกร้องตามข้อกำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทาง

การค้าได้หากปรากฏว่าไม่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าว โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้กำหนดข้อกำหนดส่วนที่เป็นสาระสำคัญในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าล่วงหน้าก่อนที่ผู้ให้บริการจะเข้ามาทำสัญญา ผู้ให้บริการไม่มีสิทธิร่วมในกำหนดข้อกำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้ามีเพียงสิทธิในการเลือกว่าจะเข้าเป็นคู่สัญญาตามเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับที่ 2533 หรือไม่เท่านั้น จึงถือว่าเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับปี 2533 เป็นสัญญาสำเร็จรูปที่ศาลมีอำนาจตามมาตรา 4 ในการปรับลดข้อกำหนดใดที่ไม่เป็นธรรม หรือคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร ให้มีผลบังคับเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่การเท่านั้น

อนึ่ง สัญญาสำเร็จรูปภายใต้พระราชบัญญัติข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มีลักษณะสำคัญ 3 ประการดังนี้³⁹

1. ต้องเป็นสัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษร (Written Contract) สัญญาที่ทำด้วยวาจาไม่สามารถเป็นสัญญาสำเร็จรูปได้ แม้จะมีการบันทึกเทปหรือวิดีโอเทปไว้เป็นหลักฐานก็ตาม แต่ถ้าสัญญาได้ทำกันเป็นลายลักษณ์อักษรแล้ว แม้จะมีได้มีการลงลายมือชื่อของคู่สัญญากำกับไว้ก็มิใช่ข้อสำคัญ เช่น สัญญาที่ทำผ่านเครื่องโทรสาร หรือ อิเล็กทรอนิกส์ (e-mail) เป็นต้น ดังจะเห็นความข้อนี้ได้จากถ้อยคำในนิยามศัพท์ที่ว่า "ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด" ขยายความอยู่ด้วย

2. ข้อสัญญาส่วนที่เป็นสาระสำคัญของสัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรจะต้องถูกกำหนดขึ้นไว้ล่วงหน้าก่อนการทำสัญญา คือ ข้อสัญญาส่วนที่เป็นสาระสำคัญนั้นมิได้เกิดจากการเจรจาต่อรองของคู่สัญญาจนตกลงกันได้เช่นนั้น หากแต่เป็นข้อที่คู่สัญญาฝ่ายที่นำข้อสัญญาดังกล่าวมาใช้ยืนยันว่าจะต้องมีข้อสัญญาเป็นเช่นนั้น มิฉะนั้นก็จะไม่มีการทำสัญญาดังกล่าว เป็นการทำให้คู่สัญญาฝ่ายตรงข้ามตกอยู่ในภาวะที่จะเลือกได้เพียงว่าจะเข้าทำสัญญาดังกล่าวหรือไม่เท่านั้น (Take it or leave it contract) ส่วนการเจรจาต่อรองในเนื้อหาของข้อสัญญาส่วนที่เป็นสาระสำคัญนั้นจะไม่สามารถกระทำได้เลย อนึ่ง ข้อสัญญาที่กำหนดไว้ล่วงหน้าไม่จำเป็นต้องบันทึกไว้ในกระดาษเสมอไป จะบันทึกไว้ในคอมพิวเตอร์ หรือสื่ออื่นใดก็ได้ จุดสำคัญที่อยู่ที่จะต้องไม่มีการเจรจาต่อรองในสาระสำคัญของข้อสัญญานั้น อย่างไรก็ตาม มิได้หมายความว่าสัญญาสำเร็จรูปจะมีการเจรจาต่อรองไม่ได้เลย แม้จะมีการเจรจาต่อรองกันในข้อสัญญาบางข้อ แต่ในขณะที่เดียวกันก็มีข้อ

³⁹ จรัญ ภักดีธนากุล, "สรุปสาระสำคัญ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540," เอกสารประกอบการสัมมนา เรื่อง พระราชบัญญัติว่าด้วยสัญญาที่ไม่เป็นธรรม : วิเคราะห์หลักการ ผลกระทบ ปัญหาอุปสรรคและ Workshop เสนอที่สถาบันพัฒนาข้าราชการฝ่ายตุลาการ 6 มิถุนายน 2541

สัญญาที่เป็นสาระสำคัญบางข้อถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าโดยไม่มีการเจรจาต่อรองกัน สัญญานั้นก็อาจเป็นสัญญาสำเร็จรูปได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งถ้าข้อที่เปิดโอกาสให้คู่สัญญาเจรจาต่อรองกันได้นั้นมิใช่ข้อที่เป็นสาระสำคัญของสัญญา

3. ข้อสัญญาที่กำหนดไว้ล่วงหน้านั้น จะต้องถูกนำมาใช้ในการประกอบกิจการของคู่สัญญาฝ่ายที่ยืนยันให้มีข้อสัญญาดังกล่าว โดยองค์ประกอบข้อนี้มุ่งจะแบ่งแยกระหว่างสัญญาที่ทำให้การประกอบธุรกิจการค้ากับสัญญาที่บุคคลทั่วไปทำเป็นครั้งคราว โดยจะถือว่าเป็นสัญญาสำเร็จรูปก็เฉพาะแต่สัญญาที่ทำในทางธุรกิจการค้าหรือการประกอบกิจการอื่นเท่านั้น

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับปี 2533 ถือเป็นสัญญาสำเร็จรูป จึงตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 4 พระราชบัญญัติข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 คือศาลมีอำนาจปรับลดข้อกำหนดใดที่ไม่เป็นธรรม หรือ คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร ให้มีผลบังคับเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่การเท่านั้น ข้อตกลงที่ถือว่าเป็นการที่คู่สัญญาได้เปรียบฝ่ายหนึ่งเกินควร คือ ข้อตกลงที่มีผลให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีภาระในการปฏิบัติตามสัญญาเกินกว่าที่วิญญูชนจะนึกคาดหมายได้ตามปกติ ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 4 พระราชบัญญัติข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 บัญญัติเป็นแนวทางไว้ดังนี้

- 1) ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบที่เกิดจากการผิดสัญญา
- 2) ข้อตกลงให้ต้องรับผิดชอบหรือรับภาระมากกว่าที่กฎหมายกำหนด
- 3) ข้อตกลงให้สัญญาสิ้นสุดลงโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร หรือให้สิทธิบอกเลิกสัญญาได้โดยอีกฝ่ายหนึ่งมิได้ผิดสัญญาในข้อสาระสำคัญ
- 4) ข้อตกลงให้สิทธิที่จะไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อหนึ่งข้อใด หรือ ปฏิบัติตามสัญญาในระยะเวลาที่ล่าช้าได้โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร
- 5) ข้อตกลงให้สิทธิคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกร้องหรือกำหนดให้อีกฝ่ายหนึ่ง ต้องรับภาระเพิ่มขึ้นมากกว่าภาระที่เป็นอยู่ในเวลาที่ทำสัญญา
- 6) ข้อตกลงในสัญญาขายฝากที่ผู้ซื้อฝากกำหนดค่าสินไถ่สูงกว่าราคาขายบวกอัตราดอกเบี้ยร้อยละ 15 ต่อปี
- 7) ข้อตกลงในสัญญาเช่าซื้อที่กำหนดราคาค่าเช่าซื้อ หรือ กำหนดให้ผู้เช่าซื้อต้องรับภาระสูงเกินควร
- 8) ข้อตกลงในสัญญาบัตรเครดิตที่กำหนดให้ผู้บริโภคต้องชำระดอกเบี้ย เบี้ยปรับ ค่าใช้จ่าย หรือประโยชน์อื่นใดที่สูงเกินกว่าที่ควร ในกรณีที่ผิดหรือเกี่ยวเนื่องกับการผิดนัดชำระหนี้

9) ข้อตกลงที่กำหนดวิธีคิดดอกเบี้ยทบต้นที่ทำให้ผู้บริโภคต้องรับภาระสูงกว่าที่ควร

ข้อตกลงตามเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบระหว่าง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและ ลูกค้าที่ถือว่าเป็นข้อตกลงที่ทำให้ลูกค้าต้องรับผิดชอบภาระเกินกว่าที่วิญญูชนจะพึงคาดหมายได้ตามปกติอันถือว่าเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม ผู้เขียนขอยกตัวอย่างพอสังเขปดังนี้

1. สิทธิของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตามที่ได้บัญญัติในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ข้อ 4 (ง) ว่า "ถ้าในขณะที่ของการให้บริการ หาก "บริษัท" เห็นสมควรเห็นเห "คำสั่ง" ของ "ลูกค้า" เพื่อประโยชน์ของ "ลูกค้า" เอง "บริษัท" มีสิทธิที่จะดำเนินการดังกล่าวได้ และไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบใด ๆ ต่อการใช้สิทธินั้น" ข้อตกลงดังกล่าวถือเป็นข้อตกลงที่ให้สิทธิผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ที่จะไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อหนึ่งข้อใดโดยไม่มีเหตุอันควร ตามมาตรา 4 วรรค สาม (4) ทั้ง การพิจารณาเกี่ยวกับผลประโยชน์ที่ผู้ส่งสินค้าจะได้รับในความเห็นของผู้รับจัดการขนส่งอาจไม่ตรงกับความคิดเห็นของผู้ส่งสินค้าได้ เช่น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของลูกค้าในการจองพื้นที่ระวางสินค้า เปลี่ยนแปลงบริษัทที่ทำการขนส่งสินค้าต่างไปจากคำสั่งที่ลูกค้าได้ให้ไว้ เนื่องจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเห็นว่าบริษัทที่รับดำเนินการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงใหม่นี้แม้จะมีอัตราค่าระวางที่สูงกว่า แต่สามารถขนส่งได้รวดเร็วและปลอดภัยมากกว่า ข้อตกลงเช่นนี้ศาลจึงมีอำนาจปรับลดได้เท่าที่เป็นธรรม

2. ข้อ 39 (ก) ในการกระทำเป็นตัวแทน "ลูกค้า" นั้น บริษัทมีอำนาจเข้าทำสัญญาแทน "ลูกค้า" และกระทำการใด ๆ เพื่อให้สัญญานั้น และ หรือการกระทำนั้น ๆ มีผลผูกพัน "ลูกค้า" ทุกประการ แม้ว่าจะแตกต่างจาก "คำสั่ง" ของลูกค้าก็ตาม ข้อตกลงเช่นนี้ ถือเป็น การที่ตกลงให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิไม่ปฏิบัติตามสัญญาได้โดยเหตุผลอันควร ทั้งเป็นข้อตกลงให้ต้องรับผิดชอบหรือรับภาระมากกว่าที่กฎหมายกำหนด ตามมาตรา 4 (2) (3) เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 807 บัญญัติให้ ตัวแทนต้องทำการตามคำสั่งแสดงออกโดยชัดแจ้ง หรือ โดยปริยายของตัวการเท่านั้น และ ตัวการต้องผูกพันรับผิดชอบบุคคลภายนอกเฉพาะในกิจการที่ที่ตัวแทนหรือตัวแทนช่วงได้ทำภายในขอบอำนาจของตน

3. การกำหนดให้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งปวง หากลูกค้าไม่ได้บอกกล่าวความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบซ้กข์้าของสินค้าภายใน 14 วัน นับแต่วันที่มีการส่งมอบของหรือ นับแต่วันที่ควรจะส่งมอบของ จึงถือว่าเป็นข้อตกลงที่ลูกค้าต้องรับภาระมากกว่าที่กฎหมายกำหนดตามมาตรา 4(2) เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและลักษณะตัวการตัวแทนไม่ได้

กำหนดอายุความในการใช้สิทธิเรียกร้องของตัวการหากตัวแทนทำผิดสัญญาไว้เฉพาะจึงต้องอาศัยอายุความทั่วไปตาม ม. 164 คือ 10 ปี

เนื่องจากบรรดาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัตินี้เกือบทุกกรณีมิได้เป็นโมฆะเสียเปล่าไป แต่ให้เป็นอำนาจของศาลในการใช้ดุลพินิจปรับลดสภาพบังคับลงได้โดยให้มีผลบังคับกันได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี ดังนี้เมื่อข้อตกลงบางข้อ ภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ทำให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้เปรียบลูกค้าเก็บสมควรอันถือว่าเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม หากมีการฟ้องร้องบังคับตามข้อกำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 จะมีผลบังคับได้เพียง เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น โดยถือเป็นดุลพินิจของศาลในการวินิจฉัยว่าเช่นไรจึงจะเป็นธรรมและสมควรแก่กรณีโดยพิเคราะห์ถึงพฤติการณ์ทั้งปวง รวมทั้ง สภาพของคู่สัญญาในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ความสุจริต อำนาจต่อรอง ฐานะทาง เศรษฐกิจ ความรู้ความเข้าใจ ความสันติชัดเจน ความคาดหมาย แนวทางที่เคยปฏิบัติ ทางเลือกอย่างอื่น และทางได้เสียทุกอย่างของคู่สัญญาตามสภาพที่เป็นจริง ปกติประเพณีของสัญญาชนิดนั้น เวลาและสถานที่ในการทำสัญญาหรือในการปฏิบัติตามสัญญา การรับภาระที่หนักกว่ามากของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 10 พระราชบัญญัติข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

4.2 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร

4.2.1 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนของผู้นำเข้าสินค้า

การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนของผู้นำเข้าสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเข้ามามีบทบาทในการดำเนินการติดต่อประสานงานกับทั้งหน่วยงานของรัฐและเอกชนนับตั้งแต่การดูแลการขนส่งสินค้าแทนผู้นำเข้าหากเป็นการซื้อขายในรูปแบบ FOB (Free On Board) ที่ผู้นำเข้า (ผู้รับตราส่ง) เป็นผู้รับผิดชอบในการขนส่งและชำระค่าระวาง การตรวจสอบเอกสารทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง การดำเนินพิธีการศุลกากร ทั้งชำระค่าภาษีอากร ค่าธรรมเนียม และค่าบริการต่าง ๆ ให้กับเจ้าหน้าที่ศุลกากรและส่วนราชการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจนกระทั่งรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งเพื่อทำการส่งมอบแก่ผู้นำเข้าต่อไป รวมถึงการให้คำแนะนำแก่ผู้นำเข้าในการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่งหากปรากฏว่าสินค้าที่นำเข้าสูญหายหรือเสียหาย

การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนของผู้นำเข้าสินค้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินพิธีการศุลกากรนั้น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะทำหน้าที่เป็นคนกลางติดต่อประสานงานระหว่างผู้นำเข้า และ บริษัทเรือเพื่อแจ้งถึงกำหนดวันที่เรือจะเข้ามาถึงท่าภายในประเทศเพื่อให้ผู้นำเข้าจัดเตรียมเอกสารการรับมอบของ โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเป็นผู้ดำเนินการรวบรวมเอกสารการขนส่งต่างๆจากทั้งผู้ตราส่งในต่างประเทศและผู้นำเข้าภายในประเทศพร้อมทั้งจัดทำบัญชีสินค้าฉบับHouse Manifest แสดงละเอียดของสินค้าที่ลูกค้าของตนนำเข้ามาในราชอาณาจักร ภายหลังจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้ารวบรวมหลักฐานสำหรับการรับมอบของพร้อมทั้งจัดทำบัญชีสินค้าฉบับHouse Manifest เสร็จสิ้น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องทำการส่งมอบบัญชีสินค้า ฉบับHouse Manifest แก่ตัวแทนเรือล่วงหน้าอย่างน้อย 3 วันก่อนกำหนดวันเรือเข้า หลังจากตัวแทนเรือได้รับบัญชีสินค้าสำหรับเรือฉบับ House Manifest จากผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตัวแทนเรือจะดำเนินการรวบรวมข้อมูลจาก House Manifest ที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทุกรายซึ่งตนรับทำการขนส่ง เพื่อจัดทำบัญชีสินค้าสำหรับเรือฉบับนายเรือ หรือ Master Manifestแสดงละเอียดของสินค้าทั้งหมดที่บรรทุกอยู่ในเรือเพื่อยื่นแก่กรมศุลกากรตามบังคับแห่งมาตรา38⁴⁰ ต่อไป

การนำสินค้าเข้ามาในราชอาณาจักรนั้นภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติศุลกากรมาตรา 38 กำหนดให้นายเรือทุกลำที่บรรทุกสินค้า ฤามีแต่ฮับเฉา(เรือเปล่า) ซึ่งมาแต่

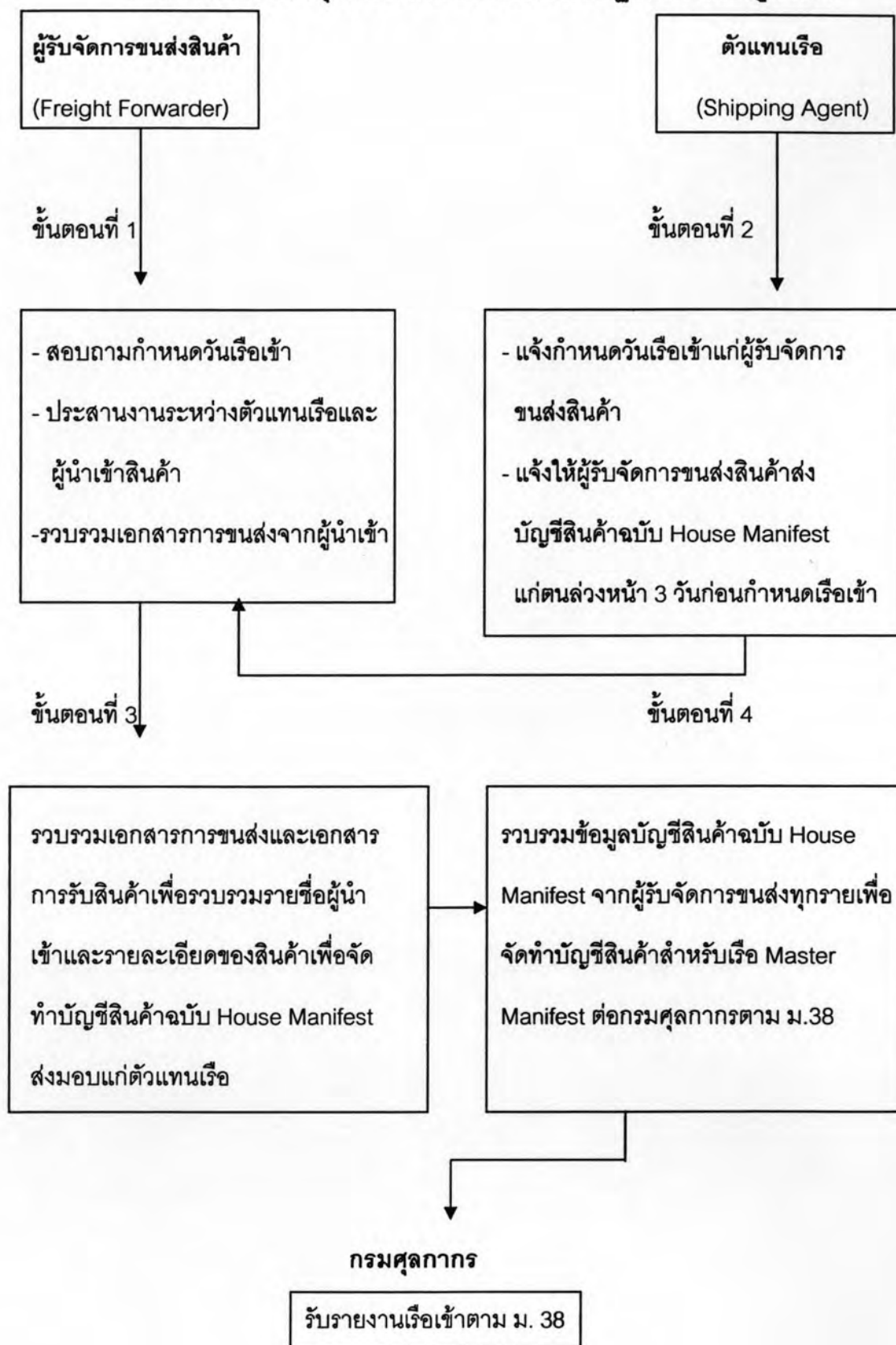
⁴⁰ ม. 38 พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 “นายเรือทุกลำที่บรรทุกสินค้า ฤามีแต่ฮับเฉา ซึ่งมาแต่ภายนอกพระราชอาณาเขตต้องทำรายงานอันถูกต้องยื่นต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ตามแบบที่กำหนดไว้ (ใบแนบ 1) ภายในยี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เมื่อเรือมาถึงท่า เมื่อยื่นรายงานนี้ให้นายเรือแสดงใบทะเบียนเรือเพื่อตรวจด้วย และรายงานนี้ต้องทำขึ้นก่อนเปิดระวางเรือวันแต่จะได้รับอนุญาตพิเศษ และถ้าเรือลำใดมาถึงท่าสินค้าต่างประเทศที่ประสงค์จะส่งออกก็ตี ฤาจะขนขึ้น ณ ที่อื่นภายในพระราชอาณาจักรก็ตี นายเรือจะต้องแถลงข้อความว่าด้วยสินค้านั้น ๆ ลงไว้ในรายงานด้วยถ้าและเรือลำนั้นจะเดิมต่อไปยังท่าอื่นภายในพระราชอาณาจักร นายเรือจะต้องมีสำเนาเดินทาง ซึ่งพนักงานเจ้าหน้าที่รับรองแล้วไปด้วย และจะต้องแสดงสำเนาในเมื่อทำรายงานขาเข้ายื่น ณ ท่าอื่น และจะต้องทำดังนี้ต่อไปทุก ๆ ท่าจนกว่าเรือนั้นจะได้ออกพ้นไป ฤาจนกว่าจะได้ถ่ายสินค้าต่างประเทศออกจากเรือหมด แล้วแต่กรณี ถ้ามีการทำผิดต่อบทมาตรานี้ด้วยประการใด ๆ ท่านว่านายเรือมีความผิดต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท และบรรดาของที่มีได้ทำรายงานยื่นไว้โดยถูกต้องนั้น ให้กักไว้จนกว่าจะได้รายงานให้ถูกต้อง ฤาจนกว่าจะได้อธิบายเหตุที่ทำการขาดตกบกพร่องนั้นให้เป็นที่พอใจของอธิบดี”

ภายนอกพระราชอาณาเขต ต้องทำรายงานอันถูกต้องยื่นต่อเจ้าพนักงานเจ้าหน้าที่ตามแบบที่กำหนดภายใน 24 ชม. นับแต่เรือมาถึงท่า จำนวน 3 ชุด พร้อมทั้งบัญชีสินค้าสำหรับเรือจำนวน 3 ชุด ซึ่งต้องมีข้อความถูกต้องตรงกัน โดยการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือรวมทั้งบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) และเอกสารต่าง ๆ นายเรือต้องรายงานด้วยตนเอง เว้นแต่จะได้รับผ่อนผันให้ตั้งตัวแทนมารายงานแทนนายเรือได้ ซึ่งนายเรือต้องลงลายมือชื่อรับรองทุกฉบับ เว้นแต่บัญชีคอนเทนเนอร์ (CONTAINER LIST) บริษัทเจ้าของคอบเทนเนอร์เป็นผู้ลงลายมือชื่อ หากข้อความในบัญชีสินค้าสำหรับเรือไม่ถูกต้องประการใด นายเรือมีความผิดต้องระวางโทษตาม ม. 38

อนึ่ง ประมวลระเบียบปฏิบัติศุลกากรข้อ 2 02 01 03 กำหนดให้บัญชีสินค้าสำหรับเรือต้องแสดงรายการดังต่อไปนี้

1. ที่ซึ่งได้บรรทุกของลงตามลำดับเลข
2. เครื่องหมาย และเลขหมายที่บัพทิมี่ของอยู่ข้างในสำหรับคอนเทนเนอร์ ต้องสำแดงเครื่องหมายและเลขหมายประจำคอนเทนเนอร์ด้วย
3. จำนวนที่บัพทิมี่
4. ชนิดของ
5. ชื่อผู้ส่ง ต้องสำแดงชื่อโดยชัดเจน จะระบุเพียงว่า "ผู้ส่ง" เท่านั้นไม่ได้
6. ชื่อผู้รับตราส่ง ต้องสำแดงชื่อโดยชัดเจนจะระบุเพียงว่า "ผู้รับตราส่ง" เท่านั้นไม่ได้
7. น้ำหนักของแต่ละรายการและน้ำหนักรวม (เป็นมาตราเมตริก ถ้าแต่ละรายการสำแดงเป็นมาตราเมตริกไม่ได้ ก็ให้สำแดงยอดรวมเป็นมาตราเมตริก)

ขั้นตอนการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนผู้นำเข้า *



* ข้อมูลจากสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย(TIFFA)

เนื่องจาก พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 บัญญัติรับรองเพียงอำนาจนายเรือ หรือ บุคคลที่นายเรือมอบอำนาจให้ทำการแทน หรือ เจ้าของตู้เทนเนอร์เท่านั้น ที่มีสิทธิในการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) ต่อกรมศุลกากรตามมาตรา 38 ห้ามมิทบบัญญัติรับรองสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าว่าขณะดำเนินการศุลกากรอยู่ในฐานะเช่นใด จึงทำให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถทำการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือด้วยตนเองต่อกรมศุลกากรได้โดยตรง แต่ต้องดำเนินการผ่านทางนายเรือ โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าคงมีแต่เพียงหน้าที่ในการรวบรวมเอกสารขนส่งจากผู้นำเข้า เพื่อจัดทำบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest เสนอต่อตัวแทนเรือเท่านั้น เพื่อให้นายเรือรวบรวมข้อมูลจากบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทุกรายที่ตนรับทำการขนส่งให้และจัดทำเป็นบัญชีสินค้าฉบับนายเรือ หรือ Master Manifest เพื่อเอกสารประกอบการรายงานเรือเข้ายื่นต่อกรมศุลกากรตามมาตรา 38 ต่อไป ซึ่งข้อมูลในบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest และข้อมูลในบัญชีสินค้าฉบับ Master Manifest ส่วนใหญ่มีเนื้อความเช่นเดียวกัน จึงอาจกล่าวได้ว่านายเรือทำหน้าที่เป็นเพียงคนกลางในการส่งผ่านข้อมูลระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและกรมศุลกากรเท่านั้น

ในทางปฏิบัติ ตัวแทนเรือ(Shipping Agent) มักตั้งข้อกำหนดให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายื่นบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest แก่ตนล่วงหน้าอย่างน้อย 3 วันก่อนเรือเข้า เพื่อให้ตัวแทนเรือมีเวลาเพียงพอในการจัดทำบัญชีสินค้าฉบับ Master Manifest ยื่นต่อกรมศุลกากรตาม ม.38 ที่กำหนดให้นายเรือต้องรายงานเรือเข้าพร้อมทั้งยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือล่วงหน้าอย่างน้อย 24 ชั่วโมงก่อนเรือเข้า การกำหนดเวลาล่วงหน้าถึง 3 วัน เช่นนี้ หากเป็นการนำเขาสินค้าจากท่าต้นทางที่มีระยะทางไม่ไกลมากนัก ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าน่าจะไม่สามารถยื่นบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest ได้ทันเวลาที่ตัวแทนเรือกำหนด เนื่องจาก ระบบการขนส่งสินค้าในปัจจุบันมีการพัฒนาอย่างรวดเร็วจึงทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถดำเนินการโดยใช้ระยะเวลาไม่มากนัก เช่น การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างท่าต้นทาง ณ ประเทศสิงคโปร์มายังท่าปลายทาง ณ ประเทศไทย ใช้ระยะเวลาในการขนส่งเพียง 2-3 วัน เท่านั้น แนวทางแก้ไขปัญหานี้ในทางปฏิบัติของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า คือการสำแดงชื่อของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้นำเข้าในบัญชีสินค้าไปเสียก่อน หลังจากนั้นจึงขอดำเนินการขอแก้ไขชื่อผู้นำเข้าของในภายหลังหรือเรียกว่าการขอดำเนินการ Amend Should Be ในส่วนที่เกี่ยวกับ Consignee (ผู้รับตราส่ง)

การขอดำเนินการ Amend Should Be⁴¹ คือการขอแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือ เนื่องจากรายการที่สำแดงในบัญชีสินค้าสำหรับเรือต่างกับที่สำแดงในใบขนสินค้าและรายการที่ไม่ตรงกันนั้น โดยไม่เกี่ยวกับจำนวนของที่บรรทุกมา การขอดำเนินการ Amend Should Be กรมศุลกากรยังคงบัญญัติรับรองเฉพาะอำนาจของนายเรือหรือตัวแทนที่นายเรือมอบอำนาจเท่านั้น ซึ่งนายเรือจะยินยอมให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า แก้ไขรายละเอียดของผู้นำเข้ารายย่อยก็ต่อเมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าปฏิบัติตามเงื่อนไขที่บริษัทเรือกำหนด โดยอาจอยู่ในรูปการเรียกร้องค่าปรับ หรือ ค่าใช้จ่ายอื่นใด ทั้งการขอแก้ไขชื่อผู้นำเข้าหรือการดำเนินการ Amend Should Be ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 38 อันเป็นการกระทำผิดตามกฎหมายศุลกากร เนื่องจากกฎหมายศุลกากรเป็นบทบัญญัติมีสภาพบังคับ (Sanction) โดยการกำหนดความผิด และโทษทางอาญาไว้ในกฎหมายศุลกากร แต่ความรับผิดและโทษในกฎหมายศุลกากรนั้นมีลักษณะพิเศษต่างจากหลักกฎหมายทั่วไปกล่าวคือ ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 2 กำหนดให้บุคคลใดจะต้องรับโทษก็ต่อเมื่อได้กระทำการอันกฎหมายที่ใช้ขณะกระทำนั้นบัญญัติว่าเป็นความผิด ซึ่งหมายความว่าผู้ใดจะต้องรับโทษต้องมีบทกฎหมายว่าการกระทำผู้นั้นเป็นความผิดและกำหนดโทษไว้จึงจะสามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้ ต่างจากกฎหมายศุลกากรที่แม้หากมีบทบัญญัติว่าการกระทำใดเป็นการกระทำผิดแต่ไม่ได้กำหนดโทษสำหรับผู้กระทำความผิดไว้ก็สามารถลงโทษผู้กระทำความผิดได้⁴² การขอแก้ไขชื่อผู้นำเข้าหรือการดำเนินการ Amend Should Be ถือว่าการยื่นบัญชีสินค้าที่ไม่ถูกต้องเป็นความผิดตาม ม.38 การขอดำเนินการแก้ไขซึ่งผู้นำเข้าให้ถูกต้องนั้นจะกระทำได้ก็ต่อเมื่อทำการเปรียบเทียบปรับตัวแทนเรือเพื่อเป็นการระงับคดีความผิดตาม ม.38 เสียก่อน ตามความในพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 119 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ใดกระทำความผิดพระราชบัญญัติศุลกากร และความผิดนั้นมีได้บัญญัติโทษไว้เป็นอย่างอื่นในพระราชบัญญัติศุลกากรหรือกฎหมายอื่น ผู้นั้นต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าพันบาท ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะต้องเป็นผู้แบกรับภาระค่าเปรียบเทียบปรับดังกล่าว การที่ต้องแบกรับภาระต้นทุนที่เพิ่ม เช่นนี้ส่งผลให้ผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่ซึ่งล้วนแต่เป็นผู้ประกอบการไทยขาดศักยภาพในการแข่งขันกับผู้ประกอบการจากต่างชาติ

⁴¹ สกล สกลเดช, กฎหมายศุลกากรและพิธีการนำเข้า (กรุงเทพมหานคร : อักษรโสภณ, 2542), หน้า 187

⁴² กฤษฎา ทองธรรมชาติ, ความรู้ทั่วไปว่าด้วยกฎหมายศุลกากร (กรุงเทพมหานคร : พิมพ์ดี, 2536), หน้า 16.

4.2.2 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนของผู้ส่งออกสินค้า

การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนผู้ส่งออกสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะให้บริการแก่ผู้ส่งออกนับตั้งแต่การบรรจุหีบห่อของสินค้าหากผู้ส่งไม่ได้ทำการบรรจุหีบห่อของสินค้าก่อนที่จะส่งมอบให้กับผู้รับจัดการขนส่ง โดยการบรรจุหีบห่อสินค้าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องคำนึงถึงเส้นทางและรูปแบบของการขนส่งรวมทั้งสภาพของสินค้า ตลอดจนระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของประเทศที่เป็นจุดหมายปลายทางของการขนส่ง พร้อมทั้งให้คำแนะนำในการเลือกเส้นทางและรูปแบบการขนส่งพร้อมจองพื้นที่ระวางสินค้ากับผู้ขนส่งที่เหมาะสมแก่สินค้าที่จะทำการส่งออก รวมทั้งศึกษาข้อกำหนดในเลตเตอร์ออฟเครดิตและระเบียบข้อบังคับของผู้ส่งออกเพื่อดำเนินพิธีการต่างๆตามที่กฎหมายกำหนดที่เกี่ยวข้องกับการส่งออกสินค้า จนกระทั่งส่งมอบสินค้าแก่ผู้ขนส่งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะให้บริการแก่ทั้งผู้ส่งออกที่ทำการขนส่งสินค้าประเภท FCL (Full Container Load) หรือผู้ส่งออกที่มีปริมาณสินค้าที่จะทำการขนส่งมากพอที่จะบรรจุเต็มหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์โดยผู้ส่งออกอาจจะรับมอบตู้คอนเทนเนอร์ไปบรรจุสินค้าเอง จากนั้นจึงมอบหมายให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการพิธีการแทนตน หรือ อาจมอบหมายให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการบรรจุหีบห่อ (Packaging) สินค้าแทนตนด้วยก็ได้ และผู้ส่งรายย่อยที่บรรจุสินค้าแบบ LCL (Less than Container Load) หรือการบรรจุสินค้าไม่เต็มตู้คอนเทนเนอร์มักเป็นการส่งออกจากผู้ส่งรายย่อยที่มีจำนวนสินค้าน้อยต้องนำไปรวมกับสินค้าของผู้ส่งรายย่อยอื่นๆ ซึ่งการรับขนส่งสินค้าประเภท LCL ในปัจจุบันสายเดินเรือมักจะไม่รับจองระวางสินค้าจากผู้ส่งออกรายย่อยโดยตรงแต่ละทำการขายพื้นที่ระวางสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เพื่อให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้รวบรวมสินค้าจากผู้ส่งออกรายย่อยทั้งหลาย โดยเรียกการให้บริการในรูปแบบดังกล่าวว่า Consolidation หรือ Groupage Shipment

การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนดำเนินการศุลกากรแก่ผู้ส่งออกสินค้า ขั้นตอนแรก ผู้ส่งออกจะแจ้งความประสงค์ไปยังแผนกบริการลูกค้าขาออก (Out bound Customer Service Section) ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าว่าต้องการให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านำดำเนินการจัดการส่งออกสินค้าของตน การให้บริการเริ่มต้นจากการจองพื้นที่ระวางสินค้ากับบริษัทเพื่อดำเนินการขนส่งสินค้าพร้อมทั้งส่งมอบสำเนาใบการจองตู้สินค้า (Book List) แก่ผู้ส่งออก

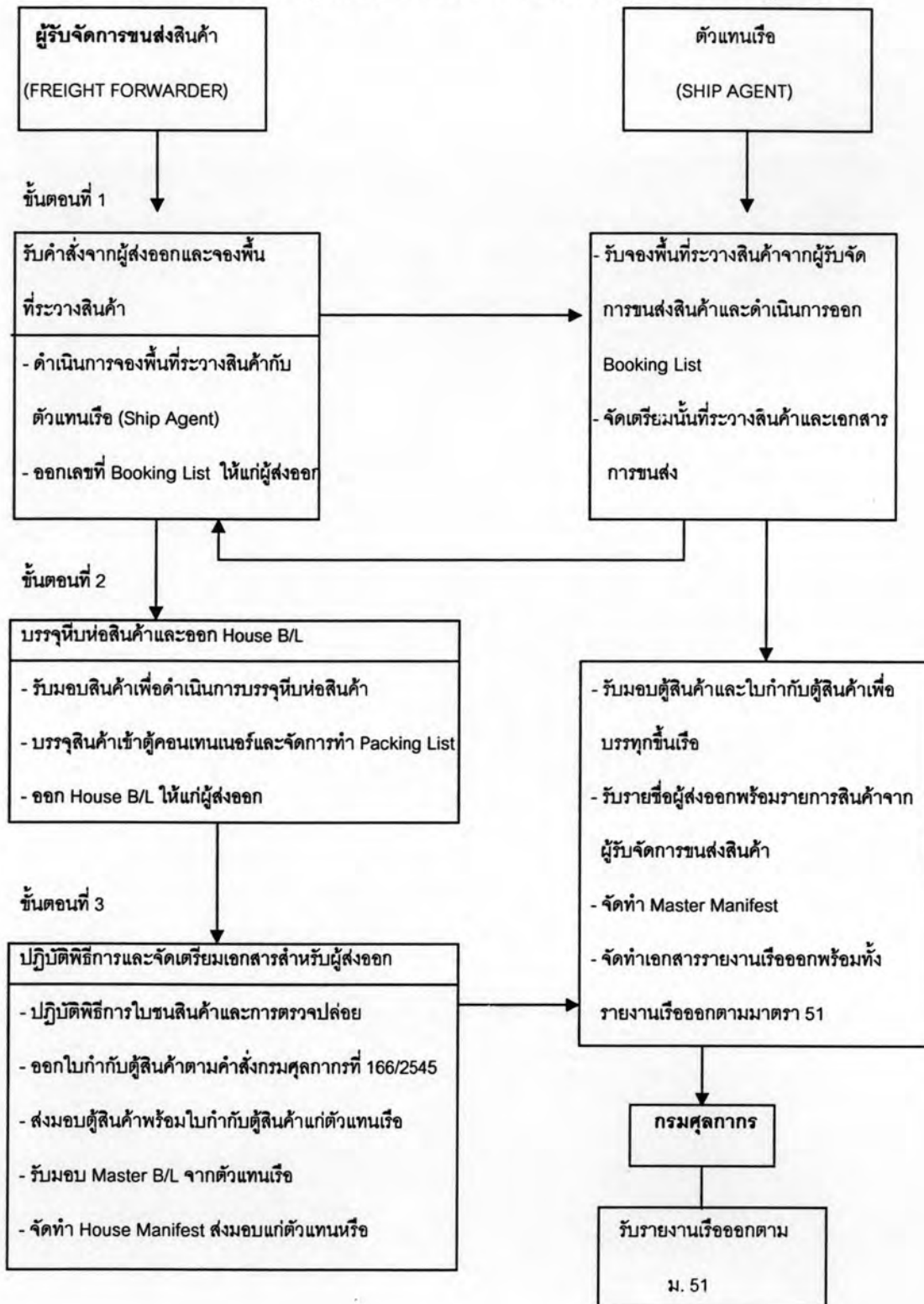
ขั้นตอนที่สอง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะทำการรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งออกรายต่าง ๆ เพื่อทำการบรรจุหีบห่อสินค้าในกรณีที่ถูกคำมอบหมายให้ดำเนินการโดยคำนึงถึงเส้นทางขนส่ง รูปแบบการขนส่ง คุณสมบัติเฉพาะตัวของสินค้า และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับประเทศที่สินค้าต้องผ่านแดน หลังจากจึงรวบรวมสินค้าจากผู้ส่งออกรายย่อย ๆ บรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อจัดทำ Packing List หรือในกำกับกับการบรรจุหีบห่อสินค้าซึ่งมีรายละเอียดเกี่ยวกับรายการสินค้า ปริมาณของสินค้าที่บรรจุไว้ในแต่ละหีบห่อ น้ำหนัก และขนาดของหีบห่อ น้ำหนักและปริมาณการรวมของสินค้า โดยในการรับมอบสินค้าสินค้าจากผู้ส่งออก หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำการจองพื้นที่ระวางสินค้ากับบริษัทเรือในฐานะตัวการผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะออก House Bill of Lading แก่ผู้ส่งออกเพื่อเป็นหลักฐานในการขนส่ง หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำการจองพื้นที่ระวางสินค้ากับบริษัทเรือตามคำสั่งของผู้ส่งออกซึ่งเป็นการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนของผู้ส่งออก ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภทนี้จะไม่ทำการออกใบตราส่งแก่ผู้ให้บริการ แต่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะออก FCR (Forwarder's Certificate of Receipt) แก่ผู้ส่งสินค้า เพื่อเป็นหลักฐานว่าผู้ส่งสินค้าได้ส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้รับมอบสินค้าไว้ในครอบครองเพื่อทำการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งต่อไป โดยบุคคลที่มีหน้าที่ออกใบตราส่งคือสายการบินเรือ หรือ Non Vessel Operating Common Carrier : NVOCC ซึ่งใบตราส่งจะระบุชื่อ ผู้ซื้อในต่างประเทศ ในฐานะผู้รับตราส่ง และ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ในฐานะผู้ส่ง หลังจากนั้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะทำการรวบรวมเอกสารต่าง ๆ เพื่อส่งแก่มอบบริษัทเรือ

ขั้นตอนที่สาม ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะทำการรวบรวมเอกสารการขนส่งต่าง ๆ จากผู้ส่งออกเพื่อปฏิบัติพิธีการต่าง ๆ รวมทั้งการตรวจปล่อยสินค้า รวมถึงจัดทำเอกสารขาออก เช่น Shipping Order ระบุรายละเอียด รายการสินค้า ชื่อผู้ส่ง ชื่อผู้รับจำนวนหีบห่อ ชื่อเมืองต้นทาง ปลายทาง เพื่อให้ฝ่ายปฏิบัติงานท่าเรือตรวจสอบความเรียบร้อยของสินค้า และบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ เนื่องจาก กรมศุลกากรจึงได้เปลี่ยนแปลงวิธีการตรวจและควบคุมการบรรจุสินค้าออกโดยระบบคอนเทนเนอร์มาเป็นการเลือกตรวจเฉพาะ Shipment ที่มีความเสี่ยงสูง โดยนำหลักบริหารความเสี่ยงมากำหนดเป็นเงื่อนไขในระบบคอมพิวเตอร์ แทนการตรวจสอบทุก shipment และใช้วิธีการควบคุมคอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าส่งออกที่สถานีตรวจสอบ (Checking Post) แทนการควบคุมคอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าส่งออกขณะบรรทุกสินค้า¹ โดยระบุให้ ผู้รับผิดชอบการบรรจุเป็นผู้มีหน้าที่จัดทำใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์พร้อมทั้งลงลายมือชื่อรับรองความถูกต้อง

¹วิชัย มากวัฒนสุข, กฎหมายภาษีและพิธีการศุลกากร (สามเจริญพาณิชย์, กรุงเทพมหานคร), หน้า 305.

และต้องเป็นผู้รับผิดชอบปรากฏว่าสินค้าภายในตู้ แตกต่างจากข้อความในใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์ โดยคำสั่งกรมศุลกากรที่ 166/2545 ที่ระบุให้คำนิยามคำว่า "ผู้รับผิดชอบการบรรจุ" หมายรวมถึงผู้จัดการขนส่ง เช่นนี้ผู้จัดการรวมส่งสินค้าจึงมีหน้าที่ในการจัดทำใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์พร้อมทั้งลงลายมือชื่อเพื่อรับรองความถูกต้อง ทั้งการบรรจุสินค้าแบบ FCL และ การบรรจุสินค้าแบบ LCL หลังจากผู้จัดการขนส่งสินค้าจัดทำใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์เสร็จสิ้น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะส่งมอบใบกำกับตู้คอนเทนเนอร์แก่ตัวแทนเรือ (shipping Agent) เพื่อให้ตัวแทนเรือส่งมอบแก่กรมศุลกากรต่อไปศุลกากร หลังจากรับบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ขึ้นเรือนายเรือจะรับบรรจุทุกโดยทำการบันทึกว่าตู้คอนเทนเนอร์หมายเลขใดได้บรรจุทุกขึ้นเรือบ้างโดยบันทึกใน Tally sheet แล้วจึงส่งมอบ Tally sheet ให้การทำเรือแห่งประเทศไทยเพื่อบันทึกข้อมูลลงในคอมพิวเตอร์ จากนั้นกรมศุลกากรจะรับแผ่น diskette จากการทำเรือแห่งประเทศไทย และทำการออก "Royal Thai Custom-Export Sea Cargo Container List " เพื่อใช้เป็นเอกสารในการตรวจสอบการรับบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ และนายเรือจะทำการจัดทำบัญชีสินค้าฉบับ Master Manifest พร้อมทั้งรวบรวมเอกสารการขนส่งต่างๆจากผู้จัดการขนส่งสินค้าเพื่อทำการรายงานเรือออกต่อกรมศุลกากรตามมาตรา 51 ต่อไป

ขั้นตอนการดำเนินการธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนผู้ส่งออก *



* ข้อมูลจากสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศไทย (TIFFA)

เนื่องจากพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ไม่มีบทบัญญัติรับรองสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต่อการดำเนินธุรกรรมใดๆ จึงทำให้การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนผู้ส่งออกสินค้าประสบปัญหาเช่นเดียวกับการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะตัวแทนผู้นำเข้า กล่าวคือ ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินการในฐานะตัวแทนของผู้นำเข้า หรือ ผู้ส่งออก พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 มาตรา 38 และ มาตรา 51 กำหนดให้ นายเรือเป็นบุคคลผู้มีหน้าที่ในการยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) ต่อกรมศุลกากร เพื่อแสดงถึงประเภทและปริมาณของสินค้าที่เรือทำการขนส่งรวมทั้งชื่อผู้ส่งและผู้รับตราส่ง เมื่อพระราชบัญญัติศุลกากรไม่ได้บัญญัติรับรองอำนาจของผู้จัดการขนส่งสินค้าให้สามารถยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือโดยตรงต่อกรมศุลกากร เช่นนี้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีหน้าที่จัดทำบัญชีสินค้าสำหรับเรือฉบับ House Manifest แสดงรายละเอียดของสินค้าขาเข้ากรณีเป็นตัวแทนของผู้นำในการดำเนินพิธีการศุลกากรหรือ จัดทำ House Manifest แสดงรายละเอียดของสินค้าขาออก หากเป็นตัวแทนของผู้ส่งออก หลังจากนั้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะดำเนินการรวบรวมรายชื่อผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกแล้วแต่กรณี เพื่อส่งมอบแก่ตัวแทนเรือเพื่อดำเนินการจัดทำเป็นบัญชีสินค้าสำหรับเรือฉบับ Master Manifest ยื่นต่อเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรต่อไป

แม้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 จะไม่ได้ระบุให้อำนาจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่นบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest ต่อเจ้าหน้าที่กรมศุลกากรได้โดยตรง แต่ต้องดำเนินการผ่านตัวแทนของสายเดินเรือก็ตาม แต่หากพิจารณาจากบทบัญญัติของพระราชบัญญัติ จะพบทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวในหมวด 14 เรื่องตัวแทน กล่าวคือ ⁴³

มาตรา 106 บัญญัติว่า "บุคคลใดได้รับอำนาจจากเจ้าของสินค้า โดยแสดงออกชัดหรือโดยปริยายให้เป็นตัวแทนในเรื่องสินค้านั้น ๆ เพื่อกิจการใด ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ และการให้อำนาจนั้นพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อนุมัติแล้วไซ้ ท่านให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นเจ้าของสินค้าในกิจการนั้น ๆ "

การเป็นตัวแทนในเรื่องสินค้าใด ๆ จะต้องประกอบไปด้วยหลักเกณฑ์ทั้งสองข้อคือ

1. ได้รับอำนาจจากเจ้าของสินค้าให้เป็นตัวแทน

⁴³ ชูชาติ อัสวโรจน์ , กฎหมายศุลกากร, พิมพ์ครั้งที่ 2(กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2542), หน้า 232-233.

บุคคลจะต้องได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของสินค้าไม่ว่าจะโดยการแสดงออกชัดหรือโดยปริยายให้เป็นตัวแทนในเรื่องสินค้านั้น ๆ เพื่อกิจการอย่างใด ๆ ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 เช่นการยื่นใบขนสินค้าเข้าหรือการยื่นใบขนสินค้าขาออก การขอรับเงินอากรที่ชำระไว้เกินคืน บุคคลที่จะเป็นตัวแทนย่อมอยู่ในบังคับของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1 ลักษณะ 2 ส่วนที่ 2 ซึ่งว่าด้วยความสามารถด้วย เช่น มาตรา 19 บัญญัติ "บุคคลย่อมพ้นจากภาวะผู้เยาว์และบรรลุนิติภาวะเมื่อมีอายุยี่สิบปีบริบูรณ์" หรือมาตรา 21 ที่บัญญัติว่า "ผู้เยาว์จะทำนิติกรรมใด ๆ ต้องได้รับความยินยอมของผู้แทนโดยชอบธรรมก่อน การใด ๆ ที่ผู้เยาว์ได้ทำลงปราศจากการยินยอมเช่นนั้นเป็นโมฆียะ เว้นแต่จะมีบัญญัติไว้เป็นอย่างอื่น "

2. พนักงานเจ้าหน้าที่ได้อนุมัติการให้อำนาจเป็นตัวแทน

เมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ได้อนุมัติแล้ว กฎหมายให้ถือว่าบุคคลนั้นเป็นเจ้าของสินค้าในกิจการนั้น หากพนักงานเจ้าหน้าที่ไม่อนุมัติ บุคคลผู้ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของสินค้าจะทำการเป็นตัวแทนไม่ได้ เหตุผลคงเป็นเพราะพิธีการศุลกากรมีความยุ่งยากซับซ้อน การให้พนักงานเจ้าหน้าที่อนุมัติจึงเป็นการกลั่นกรองคุณสมบัติของบุคคลที่จะเป็นตัวแทนได้ โดยกรมศุลกากรอาจกำหนดคุณสมบัติของการเป็นตัวแทนได้ โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 106 นี้ ประกอบมาตรา 3 เพื่อออกข้อบังคับสำหรับกรมศุลกากรในการพิจารณาอนุมัติบุคคลเป็นตัวแทน

ดังนั้น เมื่อตัวแทนเรือมอบอำนาจให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายื่นบัญชีสินค้า (Manifest) แทนตนโดยผลของ มาตรา 107 บัญญัติว่า "ถ้านายเรือลำใดให้อำนาจแก่บุคคลใดให้กระทำกิจการเป็นตัวแทนของตนโดยได้รับอนุมัติของพนักงานเจ้าหน้าที่ และบุคคลนั้นยอมรับเป็นตัวแทนโดยแสดงออกชัดหรือโดยปริยาย เพื่อกระทำหน้าที่ใด ๆ ตามบังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ไว้ ในเมื่อไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ ท่านว่าตัวแทนนั้น ต้องระวางโทษเช่นเดียวกับนายเรือ" ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจึงจำต้องมีความรับผิดชอบระวางโทษที่พระราชบัญญัติศุลกากรกำหนดไว้แก่นายเรือ

ทั้งนี้ แม้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 จะบัญญัติให้นายเรือสามารถมอบอำนาจให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือแทนตนได้ก็ตาม แต่บทบัญญัติดังกล่าวยังไม่สามารถขจัดปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติให้หมดสิ้นไปได้ เนื่องจากการมอบอำนาจตามมาตรา 106 จะมีผลสมบูรณ์ต่อเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ทำการอนุมัติอำนาจการเป็นตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเสียก่อน แต่นายเรือมักมอบอำนาจให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือฉบับ House Manifest โดยระบุว่าการที่นายเรือมอบอำนาจให้แก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเพียงเพื่อความสะดวกแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้การปฏิบัติตามขั้นตอนและพิธีการศุลกากรเท่านั้น นายเรือไม่ขอรับรองความถูกต้องของข้อความในรายการบัญชีสินค้าฉบับ House

Manifest และ ไม่ขอรับผิดชอบใด ๆ ต่อข้อความในบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest ดังกล่าว การมอบอำนาจของนายเรือโดยปฏิเสธความรับผิดชอบใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการกระทำที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ากระทำลงภายในขอบอำนาจที่ตนได้รับมอบหมายจากนายเรือ ถือว่าเป็นการขัดกับหลักมอบอำนาจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรแม้พร้อมที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้ประกอบการแต่เมื่อการมอบอำนาจของนายเรือขัดต่อกฎหมายที่เกี่ยวข้องและก่อให้เกิดความเสียหายต่อทางราชการ พนักงานเจ้าหน้าที่จึงไม่ยอมรับความสมบูรณ์ถูกต้องของหนังสือมอบอำนาจดังกล่าว จึงทำให้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ม.106 ไม่สามารถแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติต่อการดำเนินพิธีการศุลกากรของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าได้

เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติดังกล่าว สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) จึงได้มีการเสนอข้อเรียกร้องเพื่อขอแก้ไข มาตรา 38 และมาตรา 51 แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 เพื่อให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่นบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest ต่อกรมศุลกากรได้โดยตรงไม่จำเป็นต้องดำเนินการผ่านนายเรือหรือให้นายเรือมอบอำนาจให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการแทน

แม้ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะเป็นธุรกิจที่มีประโยชน์อย่างยิ่งต่อการพัฒนาการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทั้งเป็นผู้อำนวยความสะดวกแก่ทั้งผู้ส่งออก ผู้นำเข้าหรือแม้กระทั่งผู้ประกอบการเดินเรือก็ตาม แม้การให้สิทธิแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่นบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest จะทำให้บริการการขนส่งมีความรวดเร็วมากขึ้นก็ตาม แต่ทั้งนี้การจะให้สิทธิแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเทียบเท่ากับนายเรือ คงเป็นไปได้แต่เพียงให้สิทธิผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเข้ามามีบทบาทหรือทำหน้าที่เชื่อมต่อจากนายเรือเท่านั้น กล่าวคือภายหลังจากนายเรือยื่น บัญชีสินค้าสำหรับเรือฉบับ Master Manifest แล้วผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิในการยื่นบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest เพื่อขอแก้ไข หรือขยายความในรายละเอียดเท่านั้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่ใช่การแก้ไขในสาระสำคัญ หรือแก้ไขให้ผิดไปจากข้อเท็จจริงในส่วนที่เกี่ยวกับชนิดหรือปริมาณของสินค้า นอกจากนี้ต้องมีการแยกความรับผิดชอบระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และบริษัทเรือออกจากกันอย่างเด็ดขาด เมื่อตัวแทนเรือยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือฉบับ Master Manifest เสร็จสิ้นโดยไม่มีรายละเอียดของสินค้าทั้งหมดที่ตนรับดำเนินการขนส่ง หากตู้สินค้าตู้ใดที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านำรับผิดชอบ และมีความประสงค์จะขอยื่น House Manifest โดยตรงต่อกรมศุลกากร เจ้าหน้าที่และความรับผิดชอบเรือต่อสินค้าในตัวดังกล่าว ควรจะต้องสิ้นสุดลง โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องเข้ามารับผิดชอบต่อแทนบริษัทเรือ

อนึ่งหากให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่น Manifest ต่อกรมศุลกากรได้ โดยตรงนั้นอาจเป็นการเพิ่มภาระในการตรวจเอกสารต่อกรมศุลกากรทั้งนี้เพราะปัจจุบันกรมศุลกากรจะทำการตรวจสอบ เอกสารที่ทางนายเรือรวบรวมและทำการส่งต่อกรมศุลกากรเพียงฉบับเดียวเท่านั้น แต่การขนส่งสินค้าโดยเรือลำหนึ่ง ๆ จะมีผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหลายราย นอกจากนี้ แต่ละรายอาจมีตัวแทนย่อยออกไปอีกหลายบริษัท ดังนี้ หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่น บัญชีสินค้าต่อกรมศุลกากรได้โดยตรง จะทำให้ขั้นตอนการยื่นบัญชีสินค้า (manifest) ของเรือลำหนึ่ง ๆ ต้องมีการยื่น Manifest จากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทุกราย อันอาจเป็นการยากต่อการควบคุม และตรวจสอบ เช่นนี้หากจะมีการแก้ไขมาตรา 38, 51 เพื่อให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่น Manifest โดยตรงต่อกรมศุลกากรแล้วจำเป็นต้องมีสร้างระบบการตรวจสอบเอกสารที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพควบคู่กันไปด้วย

เนื่องจาก กฎหมายศุลกากรยอมรับอำนาจของบุคคล 3 ฝ่าย คือ ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก และนายเรือ หรือผู้แทนของสามบุคคลนี้เท่านั้น หากมีบทบัญญัติใดในการรับรองสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต่อการดำเนินธุรกรรมใด ๆ ต่อกรมศุลกากร ทำให้ธุรกรรมต่าง ๆ ที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องดำเนินการในนามของตัวแทนบุคคลอื่น ไม่ว่าจะเป็นการนำเข้าสินค้าหรือส่งออกสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจึงไม่สามารถยื่นบัญชีสินค้าเข้าหรือบัญชีสินค้าขาออกรวมถึงการขอแก้ไขบัญชีสินค้าดังกล่าวด้วยตนเอง แต่ต้องทำการผ่านทางตัวแทนเรือ หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายื่นบัญชีสินค้าเรือโดยนายเรือมอบอำนาจให้กระทำแทนภายใต้บทบัญญัติมาตรา 38 หรือ มาตรา 51 ประกอบ มาตรา 107 แล้วแต่กรณี แต่การมอบอำนาจให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการแทนบุคคลอื่น ถือว่าเป็นการแก้ไขในเบื้องต้นเท่านั้น และยังขาดประสิทธิภาพในการบังคับให้ในทางปฏิบัติ การแก้ไขปัญหาดังกล่าวหากเป็นการแก้ไขโดยใช้ระยะเวลาไม่มากนัก อาจกระทำโดยการแก้ไขเพิ่มเติมประมวลระเบียบปฏิบัติการศุลกากรโดยอาศัยอำนาจจากความในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 ที่ให้อำนาจอธิบดีออกข้อบังคับสำหรับกรมตามที่เห็นว่าจำเป็นเพื่อดำเนินการให้เป็นไปโดยเรียบร้อยและให้บังคับไปตามนั้น เพื่อกำหนดสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า แต่ทั้งนี้ปัญหาที่แท้จริงของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าคือการไม่มีสถานภาพ และไม่มียกย่องรับรองอำนาจของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต่อการดำเนินการทางพิธีการศุลกากร จึงสมควรอย่างยิ่งในการแก้ไข เพิ่มเติมพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 เพื่อรับรองสถานภาพ ตลอดจนสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

การรับรองสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศตามกฎหมายศุลกากร จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้เกี่ยวข้องดังนี้

1. ภาครัฐ

1.1 การรับรองสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะทำให้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นบุคคลผู้มีสิทธิดำเนินพิธีการศุลกากรต่อกรมศุลกากรได้อย่างถูกต้อง ซึ่งจะทำให้กรมศุลกากรมีรายละเอียดและข้อมูลของบริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เข้ามาปฏิบัติ พิธีการศุลกากรกับตน อันจะทำให้สะดวกต่อการตรวจสอบและควบคุมผู้ประกอบการ

1.2 การรับรองสถานภาพย่อมทำให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเกิด สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบต่อการดำเนินการใดๆในสถานภาพตามกฎหมายของตน อันเป็นการประกันว่าหากมีความเสียหายใดๆเกิดขึ้น กรมศุลกากรจะสามารถได้รับชดเชยความเสียหายใดๆได้ทันที

1.3 การส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ เพราะผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศเป็นธุรกิจเป็นผู้เชื่อมโยงธุรกิจในการขนส่งทั้งหลาย ทั้งเป็นผู้อำนวยความสะดวกแก่ ทั้งผู้ส่งออก ผู้นำเข้า และผู้ขนส่ง หากมีการรับรองสถานภาพของผู้ประกอบการจะเป็นการสร้าง ความน่าเชื่อถือของผู้ประกอบการ ต่อทั้งภาครัฐ และ ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าในประเทศและผู้ ส่งออกและผู้นำเข้าต่างชาติ

2. ผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้า

2.1 สามารถได้รับบริการที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ ทั้งยังเป็นการลดค่าใช้จ่าย ในการนำเข้า หรือ ส่งออก สินค้า

2.2 สามารถเลือกใช้บริษัทผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ และ ฐานะทางการเงินที่มั่นคง

2.3 หากเกิดความเสียหายใดจากการใช้บริการย่อมสามารถได้รับการชดเชย อย่างเหมาะสม และ เป็นธรรม

3. สายการบินเรือ หรือผู้ขนส่ง

3.1 การรับรองสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมิใช่การตัด ทอนอำนาจของสายการบินเรือ แต่อย่างไรก็ตาม หากเป็นการให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นบุคคลผู้มีสิทธิ ดำเนินพิธีการศุลกากรต่อกรมศุลกากรได้อย่างถูกต้องเท่านั้น จึงถือว่าเป็นการแบ่งเบาความรับผิดชอบ ของสายการบินเรือต่อกรมศุลกากรได้ทางหนึ่ง เนื่องจาก หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสถานภาพ ตามกฎหมายศุลกากรแล้ว กรมศุลกากรย่อมสามารถเรียกร้องให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านำรับผิดชอบ ต่อกรมศุลกากรได้โดยตรงไม่ต้องเรียกร้องผ่านสายการบินเรือ

3.2 หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่น House Manifest เพื่อขอแก้ไขรายการสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์ที่ตนรับจัดการขนส่งต่อกรมศุลกากรได้โดยตรงไม่ต้องกระทำผ่านนายเรือ หรือให้นายเรือมอบอำนาจเช่นในปัจจุบัน จะทำให้ความรับผิดชอบใดๆของสายเดินเรือต่อตัวสินค้าที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าขอแก้ไขลดลง เพราะ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะหนึ่งคือผู้นำเข้าของ เมื่อผู้นำเข้าขอแก้ไขรายการสินค้าของตน ความรับผิดชอบของสายการเดินเรือต่อเจ้าของสินค้า ณ ต้นทางย่อมสิ้นสุดลง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจำเป็นต้องเป็นผู้เข้ามารับผิดชอบในความเสียหายใดๆต่อตัวสินค้าไม่ว่าจะเป็นเรื่องภาษีอากร หรือความรับผิดในตัวสินค้าที่มีการขอแก้ไข

ดังนั้น หากมีการแก้ไข เพิ่มเติม พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 เพื่อรับรองสถานภาพ ตลอดจนสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า จะทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทราบถึงบทบาท และความรับผิดชอบผู้รับจัดการขนส่งสินค้า อันเป็นการสร้างความมั่นใจว่าการดำเนินธุรกรรมใด ๆ ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นไปด้วยความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพอันส่งผลต่อผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ

4.3 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้รับจ้าง

ทำของ

การให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าครอบคลุมนับตั้งแต่การดำเนินการด้านพิธีการต่างๆ ณ ท่าต้นทางแทนผู้ส่ง จนกระทั่งส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่ง ณ ท่าปลายทาง โดยทุกๆขั้นตอนของการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าล้วนแต่มีความสำคัญเพื่อให้สินค้าส่งถึงผู้รับตราส่งอย่างรวดเร็วและปลอดภัยซึ่งรวมถึงการให้บริการรับจัดทำวัสดุหีบห่อแก่สินค้า (Packaging) ทั้งนี้ การรับจัดทำวัสดุหีบห่อให้กับสินค้าของลูกค้า ต้องคำนึงถึงรูปแบบการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางถนน ทางราง ทางทะเลหรือทางอากาศก็ตาม นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงประเภทของสินค้าเป็นสำคัญ โดยหากเป็นของอันตราย (dangerous goods) การบรรจุหีบห่อต้องบรรจุโดยภาชนะที่เหมาะสมกับสินค้าประเภทนั้นๆ เพื่อเป็นการป้องกันสินค้าไม่ให้เสียหายเนื่องจากการขนส่ง หรือเคลื่อนย้ายตู้สินค้า

การให้บริการรับจ้างบรรจุหีบห่อ หรือ Packaging ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจทำการส่งพนักงานของตนไปทำการบรรจุหีบห่อสินค้าให้แก่ผู้ส่ง ณ โรงงานของผู้ผลิต หรืออาจนำสินค้ามาบรรจุหีบห่อ ณ โกดังสินค้าของตน ทั้งนี้หลังจากการบรรจุสินค้าเสร็จสิ้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจรับจัดการเรื่องการขนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่ง (Tranship) อีกด้วย เนื่องจากการให้บริการบรรจุหีบห่อของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นการให้บริการโดยต้องอาศัยความเชี่ยวชาญ

โดยเฉพาะ ซึ่งผู้ส่งไม่มีความเชี่ยวชาญเช่นนั้น จึงไม่มีความสามารถออกคำสั่งบังคับบัญชาให้ผู้รับจัดการขนส่งทำการเช่นไร⁴⁴⁾ เพียงแต่ระหว่างทำงานนั้นผู้ส่งหรือตัวแทนของผู้ส่งมีอำนาจตรวจตรางานได้ตลอดเวลาเท่านั้น โดยผู้ส่งตกลงให้สินจ้างตอบแทนผลสำเร็จของงานตามที่ได้ทำการว่าจ้างผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เช่นนี้ถือเป็นการให้บริการในสถานะผู้รับจ้างทำของ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 575 ทั้งนี้สัญญาจ้างทำของระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและผู้ส่งของเกิดขึ้นและผลสมบูรณ์ทันทีที่แสดงเจตนาตกลงกัน กล่าวคือไม่ต้องทำตามแบบและไม่ต้องมีหลักฐานแต่อย่างใด ก็สามารถฟ้องร้องบังคับกันได้⁴⁵⁾

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3125/2523 จำเลยจ้างเหมาให้โจทก์ที่ 1 หากคนงานมาทำการขนถ่ายสินค้าจากเรือเดินทะเลเป็นลำๆ ไป โจทก์ที่ 2 ถึงที่ 11 เป็นคนงานของโจทก์ที่ 1 ในเดือนหนึ่งๆ โจทก์จะได้งานขนถ่ายสินค้า 1 ถึง 3 ลำ ลำหนึ่งๆ ต้องใช้เวลาขนถ่ายอย่างมาก 7 วัน จำเลยจ่ายค่าจ้างให้ตามน้ำหนักของสินค้า โจทก์ที่ 1 เป็นผู้รับเงินก่อนไปจ่ายแก่โจทก์อื่นๆ ดังนี้ จำเลยเป็นนายจ้าง (ผู้ว่าจ้าง) ของโจทก์ที่ 1 ในลักษณะของการจ้างทำของ

ดังนี้ เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้บริการในสถานะผู้รับจ้างทำของย่อมมีสิทธิหน้าที่ความรับผิดชอบในฐานะผู้รับจ้างทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

4.3.1 สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในสถานะผู้รับจ้างทำของภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1. หน้าที่ต้องทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้าง

เนื่องจากวัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของอยู่ที่ให้ผู้รับจ้างกระทำการงานสิ่งหนึ่งสิ่งใดจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้างดังนี้กล่าวไว้ในมาตรา 587 ผู้รับจ้างจึงมีหน้าที่ในประการแรกและประการที่สำคัญคือต้องทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้าง แต่การงานที่ผู้รับจ้างจะต้องกระทำจนสำเร็จนั้นมิได้หมายความว่า ผู้รับจ้างจะต้องลงมือกระทำด้วยตนเอง ผู้รับจ้างอาจเป็นเพียงผู้ควบคุมให้

⁴⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1176/2510 สัญญาจ้างทำของตาม ป.พ.พ มาตรา 587 นั้น ผู้รับจ้างตกลงจะทำงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยผู้รับจ้างไม่ได้อยู่ในความควบคุมบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้างและผู้ว่าจ้างไม่สิทธิจะสั่งงานหรือบงการแก่ผู้รับจ้าง

⁴⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1633/2525 สัญญาว่าจ้างทำของกฎหมายมิได้บังคับว่าต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือจึงจะฟ้องร้องบังคับคดีได้

ลูกจ้างของตนหรือว่าจ้างผู้อื่นต่อให้ทำงานนั้น แทนตนทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้ เว้นแต่สาระสำคัญของสัญญาขึ้นอยู่กับความชำนาญหรือความสามารถของผู้รับจ้าง⁴⁶⁾ แต่อย่างไรก็ตามหากมีข้อตกลงกันระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างว่าห้ามมิให้ผู้รับจ้างเองงานไปว่าจ้างชวงให้บุคคลอื่นทำต่อไปอีกทอดทอดหนึ่ง ก็ต้องเป็นไปตามข้อตกลงดังกล่าว เนื่องจาก ม.607 มิใช่บทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน คู่สัญญาจึงสามารถตกลงเป็นอย่างอื่นได้

ดังนั้นหากไม่มีทางทำข้อตกลงระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และผู้ส่ง ห้ามมิให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำการว่าจ้างชวงให้บุคคลอื่นทำงานแทนตน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามักให้บริการขนถ่ายสินค้าระหว่างการขนส่ง โดยทำการว่าจ้างชวงให้ Shore Handling ทำงานแทนตนทั้งนี้นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และ Shore Handling ก็คือสัญญาจ้างทำของเช่นกัน

2. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องยินยอมให้ผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนตรวจตรางาน

มาตรา 592 บัญญัติว่า "ผู้รับจ้างต้องยอมให้ผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนของผู้ว่าจ้างตรวจตราการงานได้ตลอดเวลาที่ทำอยู่นั้น"

การตรวจตรางานของผู้ว่าจ้างหรือตัวแทนของผู้ว่าจ้างคงมีสิทธิเพียงตรวจดูความเรียบร้อยเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของผู้ว่าจ้างในการตรวจสอบว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีข้อบกพร่องที่ไม่ตรงตามสัญญาประการใดหรือไม่ แต่อย่างไรก็ตามผู้ว่าจ้างไม่มีสิทธิที่จะสั่งหรือบังคับให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการตามคำสั่ง เพราะสัญญาจ้างทำของการทำงานที่ผู้ว่าจ้างได้ว่าจ้างผู้รับจ้างมักเป็นงานที่ต้องอาศัยความรู้เชี่ยวชาญโดยเฉพาะ ซึ่งผู้ว่าจ้างไม่มีความเชี่ยวชาญนั้น เช่น การบริการบรรจุหีบห่อ (Packaging) เกิดขึ้นเนื่องจากผู้ส่งสินค้าในฐานะผู้ว่าจ้างทำของขาดความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านว่าสมควรเลือกวัสดุเช่นใดในการบรรจุสินค้าเพื่อให้สินค้าขนส่งถึงผู้รับตราส่งได้อย่างปลอดภัย จึงต้องว่าจ้างผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำการบรรจุสินค้าแทนตน เช่นนี้ เมื่อผู้ส่งสินค้าไม่มีความรู้เชี่ยวชาญในการบรรจุหีบห่อจึงไม่สามารถออกคำสั่งบังคับบัญชาให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินการตามคำสั่งของตนแต่อย่างใด

⁴⁶⁾ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมาย จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ผากทรัพย์, (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน 2540) , หน้า 116

3. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องส่งมอบงานตามกำหนดเวลาที่ตกลงไว้

มาตรา 596 บัญญัติว่า "ถ้าผู้รับจ้างส่งมอบการที่ไม่ทันเวลาที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาที่ดี หรือถ้าไม่ได้กำหนดเวลาไว้ในสัญญาเมื่อล่วงนับเวลาอันควรแก่การเหตุก็ดีผู้ว่าจ้างชอบที่จะได้ลดสินค้าลง หรือถ้าสาระสำคัญของสัญญาอยู่ที่เวลา ก็ชอบที่จะเลิกสัญญาได้"

แม้สัญญาจ้างทำของระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและผู้ส่งของไม่จำเป็นต้องทำตามแบบและไม่จำเป็นต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือก็ตาม แต่จะต้องมีข้อตกลงในการส่งมอบการงานที่ว่าจ้างหรือต้องส่งมอบงานในเวลาอันสมควร เพราะวัตถุประสงค์หลักของสัญญาจ้างทำของคือผู้ว่าจ้างต้องการผลสำเร็จของงานเป็นสำคัญ ดังนั้นเมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถส่งมอบงานให้แก่ผู้ส่งภายในเวลาที่กำหนด ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 596 จึงให้สิทธิแก่ผู้ส่ง 2 ประการ

ประการแรก ผู้ส่งสามารถใช้สิทธิลดสินค้าลง หากความล่าช้าของการส่งมอบงานมิใช่สาระสำคัญของสัญญา เช่น ผู้ส่งว่าจ้างให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าบรรจุกีบห่อของสินค้าให้สำเร็จภายใน 4 วัน แม้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า จะดำเนินการเสร็จล่าช้าไป 1 วัน แต่สินค้ายังคงสามารถทำการขนส่งไปสู่ผู้รับตราส่งตามวันเวลาที่กำหนด และสินค้าไม่มีความเสียหายแต่อย่างใด เช่นนี้ ผู้ส่งคงจะได้แต่ลดค่าจ้าง ไม่สามารถบอกเลิกสัญญาได้ทันที เพราะบรรจุกีบห่อล่าช้าเพียงเล็กน้อยไม่เป็นการผิดความมุ่งหมายเสียทีเดียว

ประการที่สอง ผู้ส่งมีสิทธิเลิกสัญญา หากปรากฏว่า เวลาในการส่งมอบงานถือเป็นสาระสำคัญของสัญญา เช่น ผู้ส่งว่าจ้างให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าบรรจุกีบห่อสินค้าให้แล้วเสร็จภายใน 4 วัน หากแต่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำการส่งมอบสินค้าที่บรรจุกีบห่อล่าช้า ส่งผลให้สินค้าไม่สามารถขนส่งไปสู่ผู้รับตราส่งทันตามวันเวลาที่กำหนด เช่นนี้หากผู้รับตราส่งปฏิเสธที่จะรับสินค้า หรือผู้ส่งต้องเสียค่าปรับจากการส่งมอบล่าช้าหรือเกิดความเสียหายอื่นใด ย่อมถือเป็นการสร้างความเสียหายแก่ผู้ส่งอย่างมาก อันถือว่าการผิดความประสงค์ของสัญญา กรณีนี้ถือว่าเวลาในการส่งมอบงานเป็นสาระสำคัญของสัญญา ผู้ส่งสามารถใช้สิทธิบอกเลิกสัญญาได้

ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในสถานะผู้รับจ้างทำของ

1. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดในความชำรุดบกพร่องของงานที่ทำในระหว่างก่อนส่งมอบงาน

มาตรา 594 บัญญัติว่า "ถ้าในระหว่างเวลาที่ทำการอยู่นั้นเป็นวิสัยจะคาดหมายล่วงหน้าได้แน่นอน การที่ทำนั้นจะสำเร็จอย่างบกพร่อง หรือจะเป็นไปในทางอันฝ่าฝืนข้อสัญญา

เพราะความผิดของผู้รับจ้างไซ้ ผู้ว่าจ้างจะบอกกล่าวให้ผู้รับจ้างแก้ไขสิ่งที่บกพร่องให้คืนดี หรือทำการให้เป็นไปตามสัญญาภายในเวลาอันสมควรซึ่งกำหนดไว้ในคำบอกกล่าวนั้นก็ได้ ถ้าและคลาดกำหนดนั้นไป ท่านว่าผู้ว่าจ้างชอบที่จะเอาการนั้นให้บุคคลภายนอกซ่อมแซมหรือทำต่อไปได้ ซึ่งผู้รับจ้างจะต้องเสี่ยงความเสียหายและออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้น"

การที่กฎหมายให้สิทธิแก่ผู้ว่าจ้างที่จะบอกกล่าวให้ผู้รับจ้างกระทำการแก้ไขสิ่งที่บกพร่องให้คืนดี หรือทำการให้เป็นไปตามสัญญานั้น ก็เพราะหากผู้รับจ้างยังคงทำไป ผลสุดท้ายงานที่ผู้ว่าจ้างก็จะออกมาบกพร่อง แทนที่ผู้ว่าจ้างจะต้องรอคอยเวลาให้มีการส่งมอบก่อนก็จะสายเกินไปที่จะแก้ไข และจะทำให้เสียค่าใช้จ่าย หรือเสียเวลาเพิ่มขึ้น เช่น ผู้ส่งว่าจ้างให้ผู้รับจัดการขนส่งดำเนินการบรรจุสารเคมีเพื่อทำการขนส่งไปสู่ผู้รับตราส่ง ซึ่งในระหว่างการดำเนินการบรรจุหีบห่อ (Packaging) ผู้ส่งไปตรวจดูการทำงานพบว่า ภาชนะที่ทำการบรรจุสารเคมีไม่มีความเหมาะสม หากดำเนินการขนส่งโดยภาชนะดังกล่าวจะทำให้สารเคมีรั่วซึมในช่วงระยะเวลาระหว่างการขนส่ง เช่นนี้ผู้ส่งมีสิทธิบอกกล่าวให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเปลี่ยนภาชนะที่จะบรรจุสารเคมีให้มีความเหมาะสมมากขึ้น หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ดำเนินการแก้ไขภายในกำหนด เพื่อให้ทันเวลาที่จะต้องส่งมอบสินค้าให้ผู้ขนส่ง เช่นนี้แล้วผู้ส่งมีสิทธินำสินค้าไปให้บุคคลอื่นบรรจุหีบห่อแทนโดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ทั้งสิ้น

คำพิพากษาฎีกาที่ 2529/2522 เมื่อปรากฏว่างานของโจทก์มีสิ่งทีบกพร่อง จำเลยบอกกล่าวให้โจทก์แก้ไขสิ่งที่บกพร่องให้คืนดี หรือทำการให้เป็นไปตามสัญญาภายในเวลาอันสมควรซึ่งกำหนดไว้ในคำบอกกล่าวนั้นแล้ว โจทก์ไม่ดำเนินการแก้ไขให้เป็นไปตามสัญญาจนคลาดกำหนดนั้นไป จำเลยจึงจ้างบุคคลภายนอกทำการแก้ไขสิ่งบกพร่องดังกล่าวได้ โดยโจทก์จะต้องออกค่าใช้จ่ายทั้งสิ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 594

2. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบในความชำรุดบกพร่องในงานที่ทำหลังส่ง

มอบ

สัญญาจ้างทำของถือเป็นสัญญาที่หวังผลสำเร็จของงานเป็นสำคัญ ดังนี้ ผู้ว่าจ้างให้ผู้รับจ้างทำของทำงานใดให้ก็ตามก็หวังว่าจะได้รับมอบงานนั้นอย่างเรียบร้อยไม่บกพร่อง และผู้รับจ้างก็ต้องทำงานนั้นให้สำเร็จอย่างไม่บกพร่องหากปรากฏว่างานที่ทำสำเร็จอย่างบกพร่องผู้รับจ้างจำต้องรับผิดชอบต่อผู้ว่าจ้าง แต่อย่างไรก็ตาม ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความ

ข้าราชการพร่องในกรณีความชำรุดบกพร่องเกิดขึ้นเพราะสัมภาระที่ผู้ว่าจ้างเป็นผู้จัดหาให้หรือคำสั่งของผู้ว่าจ้างและในกรณีผู้ว่าจ้างยอมรับมอบงานที่ชำรุดบกพร่องโดยไม่อิดเอื้อน⁴⁷⁾

เช่น ผู้ส่งว่าจ้างให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าบรรจุหีบห่อด้วยขามสังคโลก โดยผู้ส่งเป็นผู้จัดหาภาชนะที่จะทำการขนส่งทั้งนี้ ปรากฏว่าภาชนะที่จะทำการขนส่งไม่มีความแข็งแรง ทั้งไม่ได้บรรจุกันกระแทก เพื่อป้องกันความเสียหายของสินค้าแต่อย่างใด ทั้งนี้ในการตรวจและรับมอบสินค้าผู้ส่งทราบถึงข้อบกพร่องดังกล่าวเป็นอย่างดี แต่ไม่ได้มีการบอกกล่าวให้ผู้รับจัดการขนส่งดำเนินการแก้ไข แต่อย่างใด กลับรับมอบงานมาอย่างไม่อิดเอื้อน ดังนี้ แม้ปรากฏว่า ด้วยขามสังคโลก แตกหักเสียหายเมื่อขนส่งถึงผู้รับตราส่ง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบแต่อย่างใด

4.3.2 สิทธิ หน้าที่ ความรับผิด ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้รับจ้างทำของภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533

เนื่องจากเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี พ.ศ. 2533 กำหนด สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดระหว่างผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ ลูกค้า จำแนกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ใช้บังคับสำหรับการให้บริการในทุกกรณี ข้อ 1- ข้อ 35

ตอนที่ 2 ใช้บังคับสำหรับกรณีขอเขตการให้บริการในฐานะตัวแทน ข้อ 36 – ข้อ 40

ตอนที่ 3 ใช้บังคับสำหรับกรณีขอเขตการให้บริการในฐานะการเอกเทศ ข้อ 41- ข้อ 44

สิทธิ หน้าที่ ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะผู้รับจ้างทำของย่อมตกอยู่ได้ ข้อกำหนดตอนที่ 1 ซึ่งใช้บังคับแก่การให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในทุกกรณีโดยมีอธิบายถึงในหัวข้อ 4.1.4 สิทธิหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533

⁴⁷⁾ คำพิพากษาฎีกาที่ 3429/2530 จำเลยผู้ว่าจ้างมอบงานและจ่ายค่าจ้างงานทั้งหมดให้โจทก์ผู้รับจ้างโดยมิได้โต้แย้งคัดค้านงานที่โจทก์ทำชำรุดบกพร่องโดยชัดแจ้ง ย่อมถือว่าจำเลยรับมอบงานที่ทำนั้นแล้วทั้งชำรุดบกพร่องมิได้อิดเอื้อน โจทก์จึงไม่ต้องรับผิดสำหรับงานที่ชำรุดบกพร่อง จำเลยจะกล่าวอ้างว่าต้องรับงานเพราะมีความจำเป็นไม่ได้

อย่างไรก็ตาม การดำเนินธุรกิจของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะผู้จ้างทำของ โดยการให้บริการบรรจุหีบห่อสินค้า แก่ผู้ส่งภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 มีข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการให้บริการในรูปแบบ ดังกล่าว คือ

เมื่อลูกค้า(ผู้ว่าจ้างทำของ)ส่งมอบสินค้าให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเพื่อทำการบรรจุหีบห่อให้เหมาะสมแก่สภาพของสินค้าประเภทนั้นๆเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ข้อ13 ถือว่า ลูกค้า(ผู้ว่าจ้างทำของ)ได้ให้การรับรองต่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าว่า

ก. ตนเป็นเจ้าของหรือบุคคลที่เป็นเจ้าของสินค้ามอบหมายและมีอำนาจเข้ารับเงื่อนไขเพื่อผูกพันตนเอง และ/หรือ เพื่อเจ้าของสินค้า ที่ตนกระทำการแทนนั้น

ข. ตนมีความรู้ ตามควรในเรื่องต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อกรดำเนินการธุรกิจของตน ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงเงื่อนไขของการซื้อขายสินค้า และเรื่องต่าง ๆ ดับเกี่ยวเนื่องแก่การนับ

ค. การพรรณนา รายละเอียดของสินค้า ที่ให้ไว้ต่อบริษัทสมบุญณถูกต้องและครบถ้วน

ง. ผู้ส่งจะทำการเตือนให้ บริษัททราบถึงสภาพของสินค้าที่ส่งมอบซึ่งอาจกระทบกระเทือนหรือแปดเปื้อนสินค้าอื่น

และหากกรณีสินค้าที่ลูกค้า(ผู้ว่าจ้างทำของ)ว่าจ้างให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ทำการบรรจุหีบห่อเป็นสินค้าอันตราย (Dangerous Goods) หรือสินค้าที่ต้องทำการบรรจุหีบห่อโดยใช้ความระมัดระวังเป็นพิเศษ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ข้อ 15-17 กำหนดว่า

"สินค้าอันตราย" หมายถึง สินค้าที่สภาพอันตรายโดยสภาพ หรือ อันอาจจะก่อให้เกิดอันตรายได้ หรือสภาพเกือบจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน หรือสินค้าที่ดึงดูดหรือชักจูงมอดแมงต่างๆ

แม้สัญญาจ้างทำของระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและลูกค้า(ผู้ว่าจ้างทำของ)ไม่จำ ต้องทำตามแบบและไม่จำต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือก็ตาม แต่หากเป็นการว่าจ้างบรรจุหีบห่อสินค้าอันตราย หรือ สินค้ามีค่าอื่นใด ภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533ข้อ15 กำหนดว่า ลูกค้าจะไม่ส่งมอบ (ผู้ว่าจ้างทำของ) หรือก่อให้เกิดผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องเกี่ยวข้องกับสินค้าอันตราย เงินทองตรา ธนบัตร ธนาकारบัตร ตัวเงินพันบัตร ใบหุ้่น ใบหุ้่นกั้ ประทวนสินค้าทองแท่ง เหรียญ อัญมณีนมีค่าเครื่องประดับ ของมีค่าอย่างอื่น ๆ ของโบราณ รูปภาพ ชากศพ สัตว์

มีชีวิตหรือพืชพรรณต่าง ๆ รวมทั้งสิ้น สินค้าที่ต้องมีการควบคุมอุณหภูมิ เว้นแต่จะได้มีการตกลง เป็นหนังสือระหว่างลูกค้าและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก่อนการส่งมอบสินค้านี้ดังกล่าวข้างต้น

ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเริ่มตั้งแต่สินค้าอยู่ในความครอบครอง ของตนจนกระทั่งส่งมอบสินค้าแก่ลูกค้า(ผู้ว่าจ้างทำของ) โดยหากในวัน เวลา และสถานที่ที่ได้ กำหนดให้มีการส่งมอบสินค้า ลูกค้า หรือเจ้าของสินค้า ไม่มาทำการรับมอบสินค้านี้ดังกล่าว ผู้รับ จัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิดำเนินการต่อสินค้านี้ดังต่อไปนี้

1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิเก็บสินค้า หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของสินค้า โดย ลูกค้า(ผู้ว่าจ้างทำของ)เป็นผู้รับภาระในค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นแก่ตัวสินค้า นอกจากนี้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายังมีสิทธิจำหน่ายสินค้าไม่ว่าจะโดยการขาย หรือ วิธีการอัน สมควรอื่นใดตามแต่พฤติการณ์ ภายใต้บังคับของข้อ 10 ประกอบข้อ 11 ดังนี้

1.1 ภายใน 21 วันหลังจากที่เป็นหนังสือแก่ลูกค้าให้มารับมอบสินค้า หรือ หากไม่ สามารถติดตามตัวผู้มารับมอบสินค้าได้

1.2 หากเป็นสินค้าที่เน่าเปื่อย เสื่อมสภาพ หรือ เปลี่ยนสภาพ หรือ โกสสภาพ ดังกล่าว ซึ่งก่อหรือ คาดได้ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหาย แก่บุคคลที่สาม หรือเป็นการขัดต่อ กฎหมายระเบียบใด ๆ ทั้งนี้ เงินสุทธิที่ได้จากการจำหน่าย เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ได้หักเอาเงิน ทั้งหลายที่ยังคงค้างชำระแก่ตน ส่วนที่เหลือให้ส่งมอบแก่ลูกค้า

2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิยึดหน่วงสินค้า และ เอกสารใดที่เกี่ยวข้องที่อยู่ใน ความครอบครองดูแล และภายหลังได้แจ้งให้ลูกค้าทราบภายใน 28 วัน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามี สิทธิขายหรือจำหน่ายสินค้าหรือเอกสารใด ๆ ในฐานะตัวแทนของลูกค้า(ผู้ว่าจ้างทำของ) เพื่อ นำมาชำระหนี้เงินทั้งหลายที่ถึงกำหนดชำระแล้ว และหากเป็นกรณีสินค้าที่อาจเน่าเปื่อยหรือเสื่อม เสียไป ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิที่จะขายหรือจำหน่ายสินค้านั้นทันที เมื่อหนี้เงินใด ๆ ถึงกำหนดชำระโดยไม่ต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งล่วงหน้าก่อน

กรณีเป็นสินค้าอันตรายผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิดำเนินการต่อสินค้านี้

ดังต่อไปนี้

1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและลูกค้าได้ตกลงเป็นหนังสือในการรับจ้างบรรจุหีบห่อ สินค้าอันตราย

หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือ ตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เห็นว่า สินค้าอันตรายนั้นจะก่อให้เกิดอันตรายต่อสินค้าทรัพย์สิน ชีวิต หรือ สุขภาพอนามัย ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจทำลายหรือทำประการใด ๆ ต่อสินค้าอันตราย โดยไม่จำเป็นต้องบอกกล่าวก่อน และลูกค้าหรือเจ้าของสินค้าเป็นผู้รับภาระในค่าใช้จ่ายดังกล่าว

2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและลูกค้าไม่ได้ตกลงเป็นหนังสือระหว่างกันในการรับจ้างบรรจุหีบห่อสินค้าอันตราย

ลูกค้าต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย หรือเสียหายใด ๆ ทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวเนื่องกับสินค้าอันตราย ไม่ว่าจะเกิดจากเหตุใดก็ตาม โดยผู้รับจ้างการขนส่งสินค้าจะหลุดพ้นจากความผิดทั้งปวงอันเกิดจากการปรับ การฟ้องร้อง ค่าเสียหาย ค่าใช้จ่าย ค่าเสียหาย ทั้งหมดที่เกิดขึ้นทั้งนี้ในระหว่างครอบครองสินค้าอันตรายผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถใช้ดุลพินิจอันเกิดจากการทำลายหรือทำประการใด ๆ ต่อสินค้าอันตรายโดยไม่จำเป็นต้องบอกกล่าวก่อน

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งปวงหากปรากฏว่าลูกค้า (ผู้ว่าจ้างทำของ) ไม่ได้บอกกล่าวความเสียหายเป็นหนังสือแก่ตนภายในเวลา 14 วันนับแต่

กรณีของความสูญหาย เสียหาย ของสินค้า ระยะเวลา 14 วันนับแต่วันที่มีการส่งมอบสินค้าแก่ลูกค้า (ผู้ว่าจ้างทำของ) หรือ บุคคลอื่นตามคำสั่งของลูกค้า

กรณีของการส่งมอบล่าช้า หรือ ไม่มีการส่งมอบ ระยะเวลา 14 วันนับแต่วันที่มีการกำหนดให้ส่งมอบสินค้า หรือ ควรที่จะส่งมอบสินค้า

กรณีอื่นๆ ระยะเวลา 14 วันนับแต่วันที่ก่อให้เกิดการเรียกร้องนั้นๆ

4.4 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งทางบก

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านอกจากการให้บริการด้านพิธีการต่างๆ การจัดเตรียม และการบรรจุหีบห่อของสินค้าแล้ว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายังให้อาจรบริการรถบรรทุกเพื่อเข้าไปรับมอบของ (pick up) หรือส่งมอบของ (delivery) ในการเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะระหว่างการขนส่งสินค้า กล่าวคือ การที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการขนส่งสินค้าจากโรงงานของผู้ส่งเพื่อส่งมอบแก่ผู้ขนส่งที่ทำต้นทาง หรือ การขนส่งสินค้าจากท่าเรือสู่โกดังสินค้า โดยเป็นกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตกลงกับ ผู้ส่ง หรือ ผู้รับตราส่งว่าจะทำการขนส่งของไปยังสถานที่หนึ่งตามที่

กำหนดโดยเรียกสินจ้างซึ่งเป็นค่าระวางตอบแทน จึงถือว่ามีนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และ ผู้ให้บริการ คือสัญญารับขนของ ทั้งนี้ถือได้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการในฐานะผู้ขนส่ง ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608⁴⁸

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1331/2538 โจทก์มอบให้จำเลยที่ 1 ซึ่งมีจำเลยที่ 2 เป็นหุ้นส่วนผู้จัดการดำเนินการเกี่ยวกับพิธีการศุลกากรและการลากจูงตู้บรรจุสินค้าไปส่งมอบให้แก่บริษัท น. ที่ท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย แม้จำเลยที่ 1 จะไม่มีใบอนุญาตให้ประกอบการขนส่งและไม่มีรถบรรทุกเป็นของตนเองแต่การขนส่งและรับขนสินค้าก็เป็นวัตถุประสงค์ของหนึ่งที่จำเลยที่ 1 ได้จดทะเบียนไว้ ก็ถือว่าจำเลยที่ 1 ประกอบการเป็นผู้ขนส่งของเพื่อบำเน็จเป็นทางการค้าปกติ ตามป.พ.พ. มาตรา 608 การที่จำเลยที่ 1 ว่าจ้างให้จำเลยที่ 3 นำรถไปลากจูงตู้บรรจุสินค้าดังกล่าว ย่อมเป็นการมอบหมายอีกทอดหนึ่ง เมื่อของที่รับขนสูญหายไปเพราะความผิดของจำเลยที่ 3 จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 จึงต้องร่วมรับผิดชอบกับจำเลยที่ 3 รับผิดชอบ โจทก์ด้วยมาตรา 617

อย่างไรก็ตาม การที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทำการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือเพื่อให้ผู้ขนส่งที่แท้จริงดำเนินการขนส่งต่อไป หรือ ดำเนินการขนส่งสินค้าจากท่าปลายทางเพื่อนำไปมอบให้แก่ผู้รับตราส่งรวมทั้งการดำเนินการขนถ่ายสินค้าในระหว่างเส้นทางขนส่ง แม้จะเป็นการขนส่งสินค้าโดยรถบรรทุกอันถือว่าเป็นการขนส่งทางบก แต่ไม่อาจถือว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีฐานะเป็นผู้ขนส่งทางบกในทุกกรณี ทั้งนี้จำต้องพิจารณาจากความสัมพันธ์ตามสัญญาขนส่งหลักที่ทำขึ้นระหว่างผู้ขนส่ง (common carrier) กับผู้ส่ง ตัวอย่างเช่น หากมีการตกลงทำสัญญารับขนของทางทะเลโดยผู้ขนส่งให้บริการขนส่งทางบกเสริมจากการขนส่งทางทะเลที่เป็น การขนส่งหลัก โดยเป็นการขนส่งทางบกจากสถานที่ต้นทางไปยังท่าเรือต้นทาง และ จากท่าเรือปลายทางไปยังสถานที่ส่งมอบ เช่นนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าถือว่าไม่ใช่คู่สัญญากับผู้ส่งของในกรณีต้องการให้มีการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือต้นทาง หรือ จากท่าเรือปลายทางไปยังสถานที่อื่นนอกท่าเรือผู้ส่งของอาจให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ส่งของเพื่อติดต่อหาผู้ขนส่งรูปแบบต่างๆเพื่อนำสินค้าไปยังท่าเรือ หรือ นำสินค้าไปยังสถานที่ดังกล่าวที่อยู่นอกท่าเรือ หรือ ผู้ส่งอาจตกลงให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้ดำเนินการขนส่งเองโดยตรง ในกรณีดังกล่าวนอกจากสัญญารับขนของทางทะเลที่มีการส่งมอบ ณ ท่าเรือปลายทางแล้วยังมีสัญญารับขนของจากท่าเรือปลายทางอีกฉบับหนึ่งด้วยโดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเป็นผู้ขนส่ง

⁴⁸ มาตรา 608 อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเน็จเป็นทางการค้าปกติของตน

ทางบกในสัญญาฉบับหลังเมื่อตกลงเป็นผู้ดำเนินการขนส่งเองโดยตรง ในบางกรณีผู้ส่งของกับผู้ขนส่งอาจตกลงกันทำสัญญารับขนของทางทะเลหรือทางอากาศ แต่ผู้ขนส่งรับที่จะเข้าไปรับมอบของ (pick up) นอกท่าเรือหรือท่าอากาศยาน โดยต้องถือว่าบริการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเล หรือ ทางอากาศ กรณีนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆกับผู้ส่งของเพราะข้อสัญญาผูกผันเฉพาะระหว่างผู้ส่งของและผู้ขนส่งทางทะเลหรือทางอากาศเท่านั้น แต่ถ้าผู้ขนส่งได้มอบหมายให้ผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้ดำเนินการขนส่งทางบกในช่วงหนึ่งช่วงใดเช่นนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งทางบกตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

คำพิพากษาฎีกาที่ 8947/2542 จำเลยที่ 1 ได้รับมอบหมายจากจำเลยที่ 2 ให้บรรจุสินค้าที่ขนส่งเข้าตู้คอนเทนเนอร์แล้ว จำเลยที่ 1 ยังได้รับมอบหมายให้ขนส่งตู้คอนเทนเนอร์จากลานบรรจุสินค้าของจำเลยที่ 1 ไปยังท่าเรือกรุงเทพ พฤติการณ์ตามข้อเท็จจริงดังกล่าวถือได้ว่าจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งร่วมกับจำเลยที่ 2 แล้วเมื่อความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเกิดขึ้นในระหว่างความดูแลของจำเลยทั้งสองและเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของจำเลยทั้งสอง จำเลยทั้งสองในฐานะผู้ขนส่งร่วมย่อมต้องรับผิดร่วมกันในความเสียหายดังกล่าว ความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งซึ่งเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางบก จึงไม่อาจนำบทบัญญัติในส่วนที่เกี่ยวกับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหายตามมาตรา 58 แห่ง พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเลมาใช้คำนวณค่าเสียหายของสินค้าได้ แต่ต้องนำ ป.พ.พ. มาตรา 625 ว่าด้วยการรับขนของมาใช้บังคับ เมื่อไม่ปรากฏตามใบตราส่งที่จำเลยที่ 2 เป็นผู้ออกหรือในเอกสารหลักฐานแห่งสัญญารับขนอื่นใดว่ามีข้อตกลงจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง และผู้ส่งได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการจำกัดความรับผิดนั้นด้วยแต่อย่างใด จำเลยทั้งสองจึงต้องรับผิดในความเสียหายของสินค้าที่ขนส่งเต็มจำนวน

ดังนั้น เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดำเนินธุรกิจในฐานะผู้ขนส่งของทางบกย่อมมีสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดต่อผู้ส่งสินค้าหรือผู้รับสินค้าในฐานะผู้ขนส่งภายใต้กฎหมายลักษณะรับขนแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กล่าวคือ

4.4.1 สิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งทางบกภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1. สิทธิในค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์และข้อจำกัดสิทธิ

ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้ค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ตามสัญญา⁴⁹ แต่จะมีสิทธิได้รับต่อเมื่อทำงานเสร็จ คือ ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่ง และผู้รับตราส่งได้ใช้ค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ เว้นแต่มีข้อตกลงกันว่าจะชำระค่าระวางพาหนะก่อนนำส่ง ถ้าผู้ขนส่งถูกปฏิเสธการชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้ได้⁵⁰ ในระหว่างการใช้สิทธิยึดหน่วง ผู้ขนส่งต้องมีหน้าที่ดูแลของที่ยึดไว้ และเก็บดอกผลจากของนั้นหักใช้หนี้ได้ ตามหลักทั่วไปในเรื่องนี้ว่าด้วยเรื่องสิทธิยึดหน่วง แต่ถ้าของที่นำส่งเกิดสูญหายไป ไม่สามารถส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งได้ ผู้ขนส่งก็จะมีสิทธิได้รับค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ เพราะทำงานไม่เสร็จ และตามหลักเรื่องสัญญาต่างตอบแทน เมื่อผู้ขนส่งไม่ได้มอบของ ผู้ขนส่งก็ไม่มีสิทธิได้รับค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ แม้ว่าของที่นำส่งเกิดสูญหายไปเพราะเหตุสุดวิสัยก็ตาม แต่ความรับผิดชอบของสูญหายเนื่องจากเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ แต่บำเหน็จ คือ ค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจะได้รับเพราะทำงานไม่เสร็จ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 628 บัญญัติไว้แต่เพียงว่า “ถ้าของสูญหายไป เพราะเหตุสุดวิสัย ท่านว่าผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจะได้เงินค่าระวางพาหนะ ถ้า และได้รับไปไว้ก่อนแล้วเท่าใด ต้องส่งคืนจนสิ้น” วางหลักไว้เรื่องเดียวว่าของสูญหายไปเพราะเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งจะไม่ได้เงินค่าระวางพาหนะเท่านั้น แต่ของสูญหายในเหตุอื่น ๆ ก็มี เช่น สูญหายในสภาพแห่งสินค้า หรือด้วยความผิดของผู้ส่ง ทำให้ผู้ขนส่งไม่สามารถส่งของได้ผู้ขนส่งก็ยังมีสิทธิได้บำเหน็จค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ เพราะกฎหมายไม่ห้าม เช่น ของที่ส่งเป็นของเหลวและกลายเป็นก๊าซไปหมดเพราะการหีบห่อไม่ดี ในกรณีนี้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้บำเหน็จเพราะเป็นความผิดของผู้ส่ง แต่ถ้าไม่ใช่ความผิดของผู้ส่ง ผู้ขนส่งก็ไม่มีสิทธิได้บำเหน็จเพราะตนเองเป็นผู้ครอบครองสินค้าต้องรับผิดชอบสิ่งของในขณะเดินทางเปรียบเทียบกับกรณีของจะสูญหายไป เพราะเหตุสุดวิสัย ผู้ขนส่งยังไม่มีสิทธิได้รับบำเหน็จเลย กรณีที่ส่งมอบของชำรุดหรือของบอบสลายหรือสูญหาย ซึ่งถือเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้ แต่เมื่อส่งมอบของ ปรากฏว่าผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้โดยไม่คัดค้านและจ่ายเงินค่าระวางพาหนะ และอุปกรณ์ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งก็หมดไป

⁴⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 623

⁵⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 630



แต่ถ้าของที่สูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอก ผู้รับตราส่งย่อมไม่ทราบจึงไม่ได้ติด
 เอื้อนเอาไว้ กฎหมายให้ระยะเวลาติดเอื้อนอีก 8 วัน นับตั้งแต่วันส่งมอบ ดังนั้น เมื่อได้รับมอบของ
 แล้ว ผู้รับตราส่งจะต้องแก้หีบห่อของออกตรวจดูสภาพของสินค้าและหากพบการสูญหายหรือบุบ
 สลายก็ต้องรีบแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ ถ้าชักช้าเกินกว่า 8 วัน นับแต่ส่งมอบของผู้ขนส่งก็พ้นความ
 รับผิดชอบ ไม่ต้องชดใช้ค่าเสียหายในการที่ของสูญหาย หรือเกิดการบุบสลายแต่อย่างใด

2. สิทธิในการเรียกใบกำกับของ

เพื่อให้รู้สภาพของที่ส่ง ขนาดและน้ำหนักของสินค้า สถานที่ที่จะนำไปส่ง ส่ง
 ให้แก่ผู้ใด ชื่อและยี่ห้อของผู้รับตราส่ง ใบกำกับของนี้ต้องลงลายมือชื่อผู้ส่ง เพื่อให้ผู้ขนส่งจะทราบ
 ได้ว่า ของที่ส่งเป็นทรัพย์สินอันตรายหรือไม่ โดยดูจากใบกำกับของนี้เอง ตามปกติผู้ขนส่งจะให้ผู้ส่ง
 กรอกใบกำกับของก่อนเสมอ แต่ถ้าผู้ขนส่งมิได้ขอใบกำกับของผู้ส่งก็ต้องแจ้งสภาพแห่งของนั้น
 และต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย ถ้าของนั้นเป็นสภาพอันจะ
 ก่อให้เกิดอันตรายได้หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ถ้า
 มิได้แจ้งไว้ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดแต่ของนั้นในทุกกรณี ของเป็นสภาพอันจะ
 ก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น วัตถุระเบิด ของไวไฟ แก๊สไฮโดรเจนเหลว วัตถุเคมี, น้ำกรด สาร
 กัมมันตภาพรังสี เป็นต้น หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน เช่น
 สัตว์เลี้ยงประเภท ม้า หรือช้าง ตามปกติไม่ดุร้าย แต่อาจก่อความเสียหายได้ ถ้าดูแลรักษาไม่
 ถูกต้องตามชนิดและนิสัยของสัตว์ หรือส่งเสียงดังทำให้ตื่นตกใจ หรือปล่อยให้คนรบกวนแก่งสัตว์
 อาจทำร้ายคนหรือทรัพย์สินได้ หรือต้องส่งของที่เป็นสุทธรรความลับทางการค้าอาจมีการแย่งชิงกัน
 ได้ เหล่านี้ต้องบอกแก่ผู้ขนส่งเพื่อเขาจะได้รู้ตัวล่วงหน้า และตัดสินใจรับหรือไม่รับขนส่ง ถ้ารับ
 ขนส่งผู้ขนส่งจะได้เพิ่มความระมัดระวังตามสภาพของทรัพย์สินนั้นมากกว่าการขนส่งตามปกติ

หน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะผู้ขนส่งทางบก

1. หน้าที่ต้องส่งของไปให้ถึงจุดหมายตามที่ได้ตกลงกันได้ ซึ่งเป็นหนึ่
 กระทำการอย่างหนึ่ง ถ้าผู้ขนส่งไม่กระทำตามสัญญา ผู้ขนส่งก็อาจถูกฟ้องศาลบังคับให้
 ปฏิบัติการชำระหนี้ต่อไปตามสัญญาได้
2. หน้าที่ต้องดูแลรักษาสินค้าไม่ให้สูญหาย บอบสลาย หรือส่งมอบชักช้า
 ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องดูแลรักษาของผู้ส่งมอบหมายให้นำไปส่ง มิใช่ว่า จะทำหน้าที่แต่เพียงขับรถ
 หรือเรือสินค้าเท่านั้นแต่จะต้องรักษาของที่ส่งด้วย ถ้าสินค้าหรือของที่นำส่งเกิดสูญหายไป หรือ
 เกิดการบุบสลายขึ้น หรือสินค้าที่นำส่งไม่สูญหายหรือบุบสลาย แต่ผู้ส่ง ส่งมอบชักช้า เกินกว่า

ระยะเวลาอันควรที่จะได้ส่งมอบแล้วให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่ง ความรับผิดนี้เป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (strict liability) ผู้ขนส่งไม่สามารถแก้ตัวว่าตนมิได้เป็นฝ่ายผิด เช่น ไม่ประมาทเดินเล่อในการขนส่ง ความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้เรียกได้อีกอย่างหนึ่งว่า ความรับผิดโดยไม่มี ความผิด (liability without fault) อย่างไรก็ตามผู้ขนส่งสามารถแก้ตัวได้ในเหตุอื่น 3 กรณี คือ การสูญหาย บุกสลาย หรือการส่งมอบชักช้าเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย หรือเป็นเพราะสภาพแห่งสินค้ามันเองหรือเป็นเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ถ้าสามารถพิสูจน์ได้ว่าเกิดเพราะเหตุเหล่านี้ เหตุใดเหตุหนึ่ง ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดใช้ค่าเสียหาย

การพิสูจน์ถึงข้อยกเว้นความรับผิดดังกล่าว เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง ถ้าพิสูจน์ไม่ได้ว่าสินค้าที่ส่งสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชักช้าเป็นผลมาจากเหตุสุดวิสัย หรือสภาพแห่งตัวทรัพย์สินมันเองหรือเป็นเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดทันที ไม่ว่าผู้รับขนบนั้นจะมีความผิดเป็นการส่วนตัว หรือไม่ ทั้งนี้เพราะผู้รับขนบเป็นผู้มีอาชีพขนส่ง ต้องมีความระมัดระวังสูงกว่าวิญญูชนในฐานะที่ตนมีความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษในเรื่องการขนส่ง

3. หน้าที่ในการคัดเลือกผู้ขนส่งช่วง

ในการขนส่งนั้นผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องทำการขนส่งเองจากต้นทางไปจนถึงปลายทาง ผู้ขนส่งอาจมอบหมายภาระการขนส่งให้แก่ผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นให้ทำการขนส่งแทนตนก็ได้ อย่างไรก็ตาม ผู้ขนส่งผู้ทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งนั้น จะต้องระวังในการเลือกหาผู้ขนส่งช่วงหรือบุคคลอื่นที่ยอมขนส่งให้แม้ไม่มีอาชีพขนส่ง เพราะผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย บุกสลาย หรือส่งมอบชักช้า อันเกิดมาจากผู้ขนส่งช่วงหรือบุคคลที่ยอมขนส่ง เพราะผู้ขนส่งเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งนั่นเอง แม้ว่าตนเองจะไม่มีสินค้าไว้ในครอบครองและไม่ได้ทำการขนส่งเลย

4. หน้าที่บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของมาถึง

เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งเกิดขึ้น เมื่อของมาถึงตำบลที่กำหนดให้ส่ง ผู้ขนส่งต้องแจ้งแก่ผู้รับตราส่งทันที ซึ่งสถานที่อยู่รวมทั้งชื่อและยี่ห้อของผู้รับตราส่งมีระบุอยู่ในใบกำกับของ ที่ผู้ขนส่งเรียกเอาจากผู้ส่งทำให้สามารถติดต่อผู้รับตราส่งได้รวดเร็ว แต่ถ้าติดต่อผู้รับตราส่งไม่ได้ หากตัวไม่พบหรือหาตัวพบ แต่เขาบอกปิดไม่ยอมรับมอบสินค้า ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่ง เพื่อรอรับคำสั่งใหม่

ถ้าผู้ส่งได้ให้คำสั่งที่มีอาจปฏิบัติได้ เช่น ให้ไปส่งทางน้ำทั้งที่เป็นการตกลงให้ผู้ขนส่งทางบก และผู้ขนส่งเป็นบริษัท บ.ข.ส. ขนส่งแต่ทางบกหรือให้แบกลินค้าขึ้นภูเขา หรือผู้ส่ง

ละเลยไม่ส่งคำสั่งที่ได้แจ้งโดยชอบแล้ว หรือมีพฤติการณ์ชัดขวางการบอกกล่าวต่อผู้ส่ง เช่น เกิดมีพนักงานการสื่อสารนัดหยุดงาน หรืออยู่ในช่วงคริสต์มาส บริษัท ห้างร้านต่าง ๆ ปิดทำการเป็นเวลา 7 วัน เป็นต้น ผู้ขนส่งสามารถเอาสินค้านี้มาฝากที่สำนักงานฝากทรัพย์ได้

ถ้าของที่ส่งเป็นของสดเน่าเสียได้ เช่น เป็นดอกไม้สด เป็นผลไม้หรือเนื้อสัตว์ หากปล่อยให้เวลาเนิ่นช้าไปก็จะเสี่ยงความเสียหาย เพราะสินค้าจะราคาตกลงเนื่องจากคุณภาพแห่งสินค้าหรือราคาของผู้นั้น ผู้ขนส่งเห็นว่า ราคาทรัพย์ไม่น่าจะคุ้มค่าระวางพาหนะและค่าอุปกรณ ผู้ขนส่งจะเอาของนั้นออกขายทอดตลาดก็ได้ การเอาของไปฝากไว้ที่สำนักงานฝากทรัพย์ก็ได้ หรือนำเอาไปขายทอดตลาดก็ได้ ผู้ขนส่งต้องแจ้งแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งโดยมิชักช้า มิฉะนั้น อาจต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น เช่น ผู้รับตราส่งเมื่อทราบจะได้รับมาสินค้าได้ถูกสถานที่และทันเวลาของไม่เน่าเสียหมด หรือเมื่อรู้ว่าของนั้นถูกขายทอดตลาดไปแล้ว ไม่มีตัวสินค้าอยู่แล้ว ก็ไม่ควรจะบอกขายสินค้านั้นให้ได้อีกแล้ว เพราะตนไม่ใช่เจ้าของแล้ว เป็นต้น การขายทอดตลาดของหรือสินค้าที่นำส่งเมื่อได้เงินมา ผู้ขนส่งมีสิทธิหักค่าระวางพาหนะ และอุปกรณ์ ที่เหลือส่งคืนแก่ผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง ขึ้นอยู่กับว่าใครเป็นบุคคลผู้สมควรที่จะได้เงินนั้น เช่น ในสัญญาขนส่งระบุไว้ว่าจะคืนเงินให้ผู้ใดหรือผู้ขนส่งดูว่าสินค้านั้นเป็นของผู้ใด เป็นของผู้ส่งเองหรือว่าเป็นของที่ขายให้แก่ผู้รับตราส่งไปแล้ว เป็นต้น

ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งทางบก

ความรับผิดของผู้ขนส่งทางบกภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตั้งอยู่บนพื้นฐานความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) คือ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องประกันความสูญหาย เสียหาย อันเกิดแก่ของที่รับขนส่ง เพราะในช่วงระยะเวลาระหว่างขนส่ง ของนั้นจะตกอยู่ในความครอบครองดูแลและรับผิดชอบของผู้ขนส่ง นอกจากนั้นผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการส่งของชักช้าอีกด้วย อย่างไรก็ตามหากเหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย หรือขนส่งชักช้าบางประการที่อยู่นอกเหนืออำนาจของผู้ขนส่งที่จะป้องกันหรือขจัดปิดเป่าได้เช่นเหตุสุดวิสัยหรือโดยสภาพของของนั่นเอง หรือเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเอง เหตุเหล่านี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ

ดังนั้น ถ้าของสูญหายหรือเสียหายในระหว่างขนส่งก็ต้องสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือเสียหายนั้น เกิดจากเหตุที่ตนไม่ต้องรับผิดชอบ เป็นอันว่าถ้าเกิดข้อพิพาทกันขึ้นหากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าของสูญหายหรือเสียหายระหว่างช่วงเวลาขนส่ง ต้องสันนิษฐานไว้ว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ

หากผู้ขนส่งต่อสู้ว่าตนไม่ต้องรับผิดชอบ เช่นว่า ความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัย ภาระการพิสูจน์ในข้อหลังนี้ก็ตกอยู่กับผู้ขนส่งที่จะต้องนำสืบแสดงพยานหลักฐานให้ประจักษ์⁵¹

ทั้งนี้ ผู้ขนส่งจะหมดภาระและความรับผิดชอบเมื่อของที่ตนนำส่งได้มาถึงมือผู้รับตราส่ง และ ผู้รับตราส่งได้รับของนั้นไว้โดยไม่ติดเงื่อนไข และใช้คำระวางพาหนะแก่ผู้ขนส่งแล้ว การติดเงื่อนไขนั้นต้องมาจากการสังเกตสภาพแห่งของนั้น ซึ่งสามารถมองเห็นได้ว่าการชำรุดบุบสลายหรือสูญหายในขณะที่ส่งมอบ แต่ถ้าสภาพภายนอกนั้น ผู้รับตราส่งไม่เห็นความบุบสลายหรือสูญหาย จะไปติดเงื่อนไขได้อย่างไร ในเรื่องนี้กฎหมายให้ระยะเวลาการตรวจของที่ส่งภายใน 8 วัน นับแต่วันส่งมอบ หากมิได้ติดเงื่อนไขภายใน 8 วัน ผู้ขนส่งก็พ้นความรับผิด การพ้นความรับผิดของผู้ขนส่งจะต้องประกอบด้วย 3 องค์ประกอบ คือ ต้องรับไว้โดยไม่ติดเงื่อนไข มีการใช้คำระวางพาหนะและอุปกรณ์ และเลยระยะเวลา 8 วัน นับแต่ได้ส่งมอบ ถ้าขาดไปอย่างใดอย่างหนึ่ง ผู้ขนส่งยังไม่พ้นความรับผิด⁵²

อย่างไรก็ตามแม้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ที่เกิดขึ้นกับของอันอยู่ในระหว่างการดำเนินการขนส่งของตนก็ตาม หากผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าเหตุแห่งความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำเกิดจากเหตุ 3 ประการดังต่อไปนี้ ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดดังกล่าว

1. เป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ข้อนี้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งจะต้องนำสืบหรือพิสูจน์ให้ได้ว่า การสูญหาย บอบสลาย หรือล่าช้าเป็นเพราะเหตุสุดวิสัย จึงจะปลดเปลื้องความรับผิดได้

คำว่า "เหตุสุดวิสัย" มีบัญญัติอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 8 ซึ่งบัญญัติ เหตุสุดวิสัย หมายความว่า "เหตุใด ๆ อันจะเกิดขึ้นก็ตีจะให้ผลพิบัติก็ดี เป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ แม้ทั้งบุคคลผู้ต้องประสบหรือใกล้จะต้องประสบเหตุนั้น จะได้จัดการระมัดระวังตามสมควรอันพึงคาดหมายได้จากบุคคลในฐานะและภาวะเช่นนั้น" สำหรับเหตุหรือผลพิบัติที่ไม่

⁵¹ อรรถนิตติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศการรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพฯ : จีระการพิมพ์, 2544), หน้า 69.

⁵² จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยตัวแทน นายหน้าจ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 7(กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2547), หน้า 143.

มีใครอาจป้องกันได้ที่เป็นเหตุสุดวิสัย ได้แก่ อุทกภัย อัคคีภัย ภัยพิบัติ ฟ้าผ่า การจลาจล หรือการปล้นสดมภ์ เป็นต้น

2. ความเสียหายเกิดแต่สภาพของของที่ขนส่ง ถ้าผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ของที่รับขนส่งนั้นสูญหาย บอบสลายไป เพราะสภาพของของที่ขนส่งนั่นเอง ก็เป็นเหตุที่จะปลดเปลื้องความรับผิดได้ ความเสียหาย เพราะสภาพของของที่ขนส่งนั้นเป็นต้นว่า ของนั้นเกิดเน่าเสียหรือระเหยกกลายเป็นไอไป

3. ความสูญหายบอบสลายหรือล่าช้าอันเกิดจากความผิดของผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง หากเป็นกรณีของที่โดยสภาพอาจจะเกิดอันตรายได้นั้น เช่น ดินปืนแก๊ป หรือประทัด กำหนดให้ผู้ส่งต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ หากผู้ส่งไม่ได้ทำการแจ้งให้ผู้ขนส่งทราบ แล้วเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ส่งต้องรับผิด ในความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อทั้งผู้ขนส่งและบุคคลภายนอกที่ได้รับ ความเสียหายในขณะเดียวกัน ผู้ขนส่งก็ไม่ต้องรับผิดเพราะเหตุที่ของที่ขนส่งเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้ส่งเอง

สำหรับค่าสินไหมทดแทนในกรณีของสูญหายหรือบอบสลาย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขน ไม่ได้มีบทบัญญัติกำหนดจำนวนค่าเสียหายดังกล่าว จึงต้องให้กฎหมายลักษณะบังคับ ค่าเสียหายสำหรับของที่สูญหายจึงได้แก่ ราคาของและค่าเสียหายอื่น ๆ อันเป็นผลโดยตรงเนื่องจากการผิดสัญญา นั้น และในกรณีของบอบสลาย ค่าเสียหายได้แก่ราคาของ ที่ต่างกันระหว่างของตามสภาพเดิม และสภาพที่บอบสลายรวมทั้งค่าเสียหายอื่นอันเป็นผลโดยตรงเนื่องจากการผิดสัญญา นั้น ส่วนในกรณีค่าเสียหายของการส่งมอบชักช้า ได้มีบทบัญญัติกำหนดห้ามมิให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าจำนวนที่จะพึงกำหนดให้ในกรณีของสูญหายโดยสิ้นเชิง⁵³

4.4.2 สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในฐานะผู้ขนส่งทางบก ภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี พ.ศ. 2533 กำหนด สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดระหว่างผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ ลูกค้า จำแนกเป็น 3 ตอน ดังนี้

⁵³ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 621 "ค่าสินไหมทดแทนในการส่งมอบของ ชักช้านั้น ท่านมิให้คิดเกินกว่าจำนวนเช่นจะพึงกำหนดให้ในเหตุของสูญหายสิ้นเชิง"

ตอนที่ 1 ใช้บังคับสำหรับการให้บริการในทุกกรณี ข้อ 1- ข้อ 35

ตอนที่ 2 ใช้บังคับสำหรับกรณีขอบเขตการให้บริการในฐานะตัวแทน

ข้อ 36 - ข้อ 40

ตอนที่ 3 ใช้บังคับสำหรับกรณีขอบเขตการให้บริการในฐานะการเอกเทศ

ข้อ 41 - ข้อ 44

สิทธิหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ในฐานะผู้ขนส่งทางบกย่อมตกอยู่ได้ ข้อกำหนดตอนที่ 1 ซึ่งใช้บังคับแก่การให้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในทุกกรณีโดยมีอธิบายถึงในหัวข้อ 1.4 สิทธิหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวแทนภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533

ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าระบุให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการในฐานะตัวการเอกเทศ ใน 3 กรณี คือ

1. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า กระทำการขนส่ง จัดการหรือเก็บรักษาสินค้า เท่าที่บริษัทได้กระทำเอง หรือโดยลูกค้าของตนและเท่าที่สินค้าอยู่ในความดูแลและควบคุมโดยแท้จริงของตน
2. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถแจ้งรายละเอียดในการขนส่งไม่ว่าขั้นตอนใด ๆ ตามที่ลูกค้ามีหนังสือแจ้งถามบริษัทก่อนการขนส่ง หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถให้รายละเอียดของสินค้าตามที่ลูกค้าร้องขอได้ภายใน 28 วันนับแต่ได้รับหนังสือเรียกร้องนั้น
3. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตกลงชัดแจ้งเป็นหนังสือยินยอมกระทำการเป็นตัวการเอกเทศ

การดำเนินธุรกิจของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะ ผู้ขนส่งทางบก ถือว่าเป็นการให้บริการในฐานะ ตัวการเอกเทศ ภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 เพราะผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเข้าดำเนินการขนส่งสินค้าทางบกในนามของตนเอง เพื่อปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้า โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอาจจะทำการขนส่งสินค้าทางบกด้วยตนเอง หรือ จัดหาผู้อื่นให้มาทำการแทนตนก็ได้ ทั้งนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหายของสินค้า

ซึ่งเกิดขึ้นนับแต่สินค้าตกอยู่ภายใต้การดูแลของตน จนกระทั่งส่งมอบแก่ลูกค้า หรือ บุคคลที่กระทำการแทนลูกค้า หรือบุคคลอื่นที่ลูกค้ามีคำสั่งให้ส่งมอบสินค้าดังกล่าว

กรณีไม่มีผู้รับมอบสินค้าโดยมอบ ตามวัน เวลา สถานที่ ที่กำหนดผู้รับจัดการขนส่งสินค้า มีสิทธิดำเนินการต่อไปนี้

1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิเก็บสินค้า หรือส่วนใดส่วนหนึ่งของสินค้า โดยลูกค้า (ผู้ว่าจ้างทำของ)เป็นผู้รับภาระในค่าใช้จ่าย และความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นแก่ตัวสินค้า นอกจากนี้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายังมีสิทธิจำหน่ายสินค้าไม่ว่าจะโดยการขาย หรือ วิธีการอันสมควรอื่นใดตามแต่พฤติการณ์ ภายใต้บังคับของข้อ 10 ประกอบข้อ 11 ดังนี้

1.1 ภายใน 21 วันหลังจากที่เป็นหนังสือแก่ลูกค้าให้มารับมอบสินค้า หรือ หากไม่สามารถติดตามตัวผู้มารับมอบสินค้าได้

1.2 หากเป็นสินค้าที่เน่าเปื่อย เสื่อมสภาพ หรือ เปลี่ยนสภาพ หรือใกล้สภาพดังกล่าว ซึ่งก่อหรือ คาดได้ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหาย แก่บุคคลที่สาม หรือเป็นการขัดต่อกฎหมายระเบียบใดๆ

ทั้งนี้ เงินสุทธิที่ได้จากการจำหน่าย เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ได้หักเอาเงินทั้งหลายที่ยังคงค้างชำระแก่ตน ส่วนที่เหลือให้ส่งมอบแก่ลูกค้า

2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิยึดหน่วงสินค้า และ เอกสารใดที่เกี่ยวข้องที่อยู่ในความครอบครองดูแล และภายหลังได้แจ้งให้ลูกค้าทราบภายใน 28 วัน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิขายหรือจำหน่ายสินค้าหรือเอกสารใด ๆ ในฐานะตัวแทนของลูกค้า(ผู้ว่าจ้างทำของ) เพื่อนำมาชำระหนี้เงินทั้งหลายที่ถึงกำหนดชำระแล้ว และหากเป็นกรณีสินค้าที่อาจเน่าเปื่อยหรือเสื่อมเสียไป ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิที่จะขายหรือจำหน่ายสินค้านั้นทันทีเมื่อหนี้เงินใด ๆ ถึงกำหนดชำระโดยไม่ต้องบอกกล่าวแก่ผู้ส่งล่วงหน้าก่อน

อย่างไรก็ตาม ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นกระทำของลูกค้ำ รวมทั้ง การจัดการการบรรจุหีบห่อ หรือการทำเครื่องหมายสินค้าที่ไม่ดีพอ และเหตุอื่นใด ที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถหลีกเลี่ยง และผลจากการนั้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถป้องกันได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วก็ตาม แต่ไม่ว่าอย่างไรก็ตามผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบเกินไปกว่าจำนวนตามที่กำหนดในข้อ24 ดังนี้

การจำกัดความรับผิดชอบต่อการสูญหายเสียหาย ส่งผิด หรือส่งมอบโดยมิชอบ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบไม่เกินกว่า ราคาของสินค้า หรือ 65 บาทต่อน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัมของสินค้าที่สูญหาย เสียหาย ส่งผิดหรือส่งมอบโดยมิชอบ แล้วแต่จะจำนวนใดจะต่ำกว่ากัน

การจำกัดความรับผิดชอบต่อการส่งมอบสินค้า

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจำกัดความรับผิดชอบของตนไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินที่ตนเรียกหรือสำหรับเจ้าของสินค้าที่ส่งมอบล่าช้านั้น

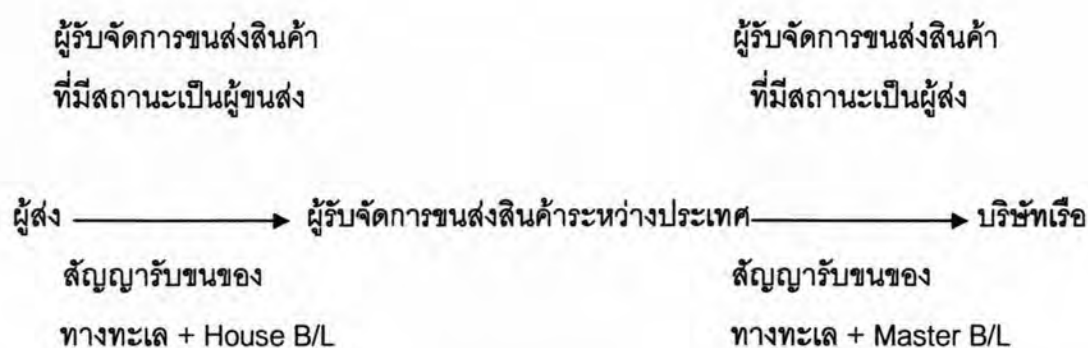
ข้อกำหนดในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะผู้ขนส่งทางบกภายใต้ข้อกำหนดของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี พ.ศ. 2533 สามารถใช้บังคับระหว่างคู่สัญญาได้หากแสดงความตกลงด้วยโดยชัดแจ้ง มิฉะนั้นข้อสัญญาดังกล่าวถือว่าเป็นโมฆะ⁵⁴ แต่เนื่องจากเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี พ.ศ. 2535 เป็นถือว่าเป็นสำเร็จรูปภายใต้ พระราชบัญญัติข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 หากข้อตกลงใดถือว่าเป็นการที่คู่สัญญาได้เปรียบฝ่ายหนึ่งเกินควรคือข้อตกลงที่มีผลให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีภาระในการปฏิบัติตามสัญญาเกินกว่าที่วิญญูชนจะนึกคาดหมายได้ตามปกติ ศาลสามารถใช้ดุลพินิจปรับให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี

4.5 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งทางทะเล

การดำเนินธุรกิจของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ นอกจากจะดำเนินธุรกิจในฐานะตัวแทนของผู้ส่ง หรือ ผู้รับตราส่ง โดยทำหน้าที่เป็นคนกลาง(Intermediary) ติดต่อกับประสานงานระหว่างผู้ส่ง หรือ ผู้ตราส่งกับผู้ประกอบธุรกิจภาคการขนส่งประเภทอื่นๆ แล้ว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังอาจดำเนินธุรกิจในฐานะตัวการ คือ การที่ผู้รับจัดการขนส่ง

⁵⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 625 "ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่ประการใด ท่านว่าความนั้นเป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบเช่นนั้น"

เดียวกัน หลังจากทีรวบรวมสินค้าได้มากพอ ผู้จัดการขนส่งสินค้าจะดำเนินการติดต่อจอร์วางเรือกับบริษัทเรือในนามของตนเองเพื่อดำเนินการขนส่งสินค้าให้กับผู้ใช้บริการของตน โดยเอกสารการขนส่งที่บริษัทเรือจะทำการส่งมอบแก่ผู้จัดการขนส่งสินค้าคือใบตราส่ง ประเภท Master B/L เพื่อเป็นหลักฐานแห่งการขนส่งโดยระบุใน Master B/L ว่าผู้จัดการขนส่งสินค้าคือผู้ส่ง และ บริษัทเรือคือผู้ขนส่ง หลังจากนั้น ผู้จัดการขนส่งสินค้าจะดำเนินการออก House B/L ให้กับผู้ส่งออกรายย่อยต่างๆที่เป็นผู้ใช้บริการของตน โดยระบุใน House B/L ว่าผู้จัดการขนส่งสินค้าคือผู้ขนส่ง และ ผู้ใช้บริการ(ผู้ส่ง หรือ ผู้ตราส่ง) คือผู้ส่งของ เพื่อเป็นหลักฐานการรับมอบสินค้าที่ปลายทางต่อไป



การให้บริการลักษณะเช่นนี้ ผู้จัดการขนส่งสินค้าจะมี 2 สถานะภาพในขณะเดียวกัน กล่าวคือความสัมพันธ์ระหว่างผู้จัดการขนส่งสินค้ากับผู้ขนส่ง สถานะภาพของผู้จัดการขนส่งสินค้า คือ ผู้ส่งของ ย่อมมีสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบในฐานะผู้ส่งของ ในขณะที่ความสัมพันธ์ระหว่างผู้จัดการขนส่งสินค้ากับผู้ใช้บริการ (ผู้ส่ง หรือ ผู้ตราส่ง) สถานะภาพของผู้จัดการขนส่งสินค้า คือ ผู้ขนส่งทางทะเล

4.5.1 สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ ของผู้จัดการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งทางทะเล ภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าระบุให้ผู้จัดการขนส่งสินค้าให้บริการในฐานะตัวการเอกเทศ ใน 3 กรณี คือ

1. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า กระทำการขนส่ง จัดการหรือเก็บรักษาสินค้า เท่าที่บริษัทได้กระทำเอง หรือโดยลูกค้าของตนและเท่าที่สินค้าอยู่ในความดูแลและควบคุมโดยแท้จริงของตน

2. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถแจ้งรายละเอียดในการขนส่งไม่ว่าขั้นตอนใด ๆ ตามที่ลูกค้ามีหนังสือแจ้งถามบริษัทก่อนการขนส่ง หรือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถให้รายละเอียดของสินค้าตามที่ลูกค้าร้องขอได้ภายใน 28 วันนับแต่ได้รับหนังสือเรียกร้องนั้น

3. ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตกลงชัดแจ้งเป็นหนังสือยินยอมกระทำการเป็นตัวการเอกเทศ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เข้าเป็นคู่สัญญาในนามของตนหรือเป็นการกระทำในฐานะตัวการในการผูกพันตนในสัญญารับขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่ง โดยในเอกสารขนส่งประเภท House B/L ระบุฐานะของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าคือผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบในตัวสินค้าตลอดเส้นทางของการขนส่งนับตั้งแต่รับมอบของจนกระทั่งมีการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งที่ทำปลายทาง ย่อมถือว่าเป็นการให้บริการในฐานะตัวการเอกเทศ ภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ทั้งถือว่าเป็นกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและผู้ส่งตกลงชัดแจ้งเป็นหนังสือยินยอมกระทำการในฐานะตัวการเอกเทศ

ความรับผิดชอบในฐานะตัวการเอกเทศ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี พ.ศ. 2533 มีการกำหนดในตอนที 3 ข้อ 41-44 กล่าวคือ

ความรับผิดชอบเพื่อการสูญหายเสียหาย

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เข้าทำสัญญากับลูกค้า เพื่อตนเองในฐานะตัวการเอกเทศ เพื่อปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้า ไม่ว่าจะเป็นการกระทำด้วยตนเองหรือจัดหาผู้อื่นให้กระทำการนั้นแทนในนามของตนเอง ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหายของสินค้า ซึ่งเกิดขึ้นนับแต่สินค้าตกอยู่ภายใต้การดูแลของตน จนกระทั่งส่งมอบแก่ลูกค้าหรือ บุคคลที่กระทำการแทนลูกค้า หรือบุคคลอื่นที่ลูกค้ามีคำสั่งให้ส่งมอบสินค้านี้ดังกล่าว ภายใต้หลักเกณฑ์ดังนี้

1. สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเกิดขึ้น ณ ที่ใด

ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอยู่ภายใต้บังคับ บทบัญญัติที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง ก็ต่อเมื่อ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้ทำสัญญากับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าโดยตรง และต้องมีการออกเอกสารการขนส่งซึ่ง

กำหนดโดยอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในประเทศนั้น ๆ เพื่อกำหนดความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

2. สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย ของสินค้าเกิดขึ้นทางทะเลหรือน่านน้ำภายในประเทศ

ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตกอยู่ภายใต้บังคับของ Hague-Visby Rules ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 1968 ต่อเมื่อการทำสัญญาระหว่างผู้ใช้สิทธิเรียกร้องและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตามข้อ 1 ไม่มีผลบังคับ หากสัญญาตามข้อ 1 มีผลสมบูรณ์ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแม้สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหายของสินค้าเกิดขึ้นทางทะเลหรือน่านน้ำภายในประเทศ ก็ต้องบังคับตามอนุสัญญาระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง

3. ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย ของสินค้าเกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่ง

ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเกิดขึ้นนับตั้งแต่มีการส่งมอบของไว้ในความดูแลตนจนกระทั่งส่งมอบของแก่ลูกค้าหรือบุคคลใดตามที่ลูกค้ามีคำสั่ง ทั้งนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่จำเป็นต้องรับผิดในความสูญหาย หรือเสียหายที่เกิดขึ้น จากการกระทำหรือละเว้นกระทำของลูกค้า การกระทำตามคำสั่งของลูกค้าการบรรจุหีบห่อหรือทำเครื่องหมายไม่ดีพอรวมทั้งการจัดการ การบรรจุทุกและการขนถ่ายสินค้าซึ่งได้กระทำโดยลูกค้า หรือเกิดความสภาพของสินค้าเอง การจลาจลการนัดหยุดงาน ไฟไหม้ น้ำท่วม และเหตุอื่น ๆ ที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่สามารถหลีกเลี่ยงและป้องกันมิให้เกิดผลเสียหายได้ แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วก็ตาม

การจำกัดความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าแม้ต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าที่เกิดขึ้นกับสินค้าก็ตามแต่ก็สามารถจำกัดความรับผิดของตนภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ได้ดังนี้

การจำกัดความรับผิดต่อการสูญหายเสียหาย ส่งผิด หรือส่งมอบโดยมิชอบ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดไม่เกินกว่า ราคาของสินค้า หรือ 65 บาทต่อน้ำหนักหนึ่งกิโลกรัมของสินค้าที่สูญหาย เสียหาย ส่งผิดหรือส่งมอบโดยมิชอบ แล้วแต่จะจำนวนใดจะต่ำกว่ากัน

การจำกัดความรับผิดต่อการส่งมอบสินค้าล่าช้า

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจำกัดความรับผิดของตนไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินที่ตนเรียกร้องสำหรับเจ้าของสินค้าที่ส่งมอบล่าช้านั้น

อย่างไรก็ตาม ขณะมีการบังคับใช้ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับ ปี พ.ศ. 2533 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังไม่มีการประกาศใช้ แต่ปัจจุบันพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ถือเป็นกฎหมายภายในที่ใช้บังคับแก่การรับขนของทางทะเลเป็นการเฉพาะ ดังนี้ ข้อตกลงและเงื่อนไขในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าในส่วนที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลจะมีผลบังคับใช้ตามกฎหมายหรือไม่ ต้องพิจารณาว่าข้อตกลงและเงื่อนไขดังกล่าวมีความขัดแย้งกับบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลหรือไม่ หากมีข้อความใดที่มีความขัดแย้งข้อความนั้นย่อมเป็นโมฆะ

ทั้งนี้ การพิจารณาสถานการณ์ และความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ในฐานะผู้ขนส่งทางทะเลภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับ ปี พ.ศ. 2533 ซึ่งไม่สามารถบังคับใช้ได้ปัจจุบัน เพราะเป็นข้อตกลงที่ขัดแย้งกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลที่ผู้เขียนรวบรวมไว้พอสังเขปดังนี้

1. ขอบเขตการบังคับใช้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี พ.ศ. 2533

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี พ.ศ. 2533 ข้อ 42 และ ข้อ 43 กำหนดให้คู่สัญญาสามารถทำความตกลงในการเลือกกฎหมายที่จะนำมาบังคับใช้ระหว่างกันได้ โดยหากสามารถพิสูจน์ได้ว่าสินค้าสูญหาย เสียหาย เกิดขึ้น ณ ที่ใด ให้บังคับตามอนุสัญญาว่าประเทศหรือกฎหมายภายในประเทศนั้น ๆ แต่ถ้าสามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหายของสินค้าเกิดขึ้นทางทะเลหรือน่านน้ำภายในประเทศให้บังคับตาม Hague-Visby Rules

เมื่อพิจารณาเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับปี พ.ศ. 2533 ข้อที่ 42 และข้อที่ 43 ประกอบกับมาตรา 4 ของ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลจะเห็นได้ว่าข้อกำหนดดังกล่าวขัดแย้งกับความในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่

บัญญัติให้บังคับใช้พระราชบัญญัตินี้แก่การรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยทุกกรณี ที่คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย โดยไม่สามารถทำข้อตกลงยกเว้นเพื่อนำ อนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายอื่นใดมาบังคับใช้

2. การจำกัดความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ข้อ 24. ได้กำหนดให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ารับผิดสำหรับสินค้าที่สูญหาย หรือ เสียหายในจำนวนใดที่ต่ำกว่ากัน ระหว่างราคาสินค้า หรือ จำนวนเงิน 65 บาท ต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 17 ได้บัญญัติให้ข้อกำหนดในสัญญารับขนของทางทะเลเป็นโมฆะ ถ้าข้อกำหนดนั้นได้ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่ความรับผิดตามที่ได้บัญญัติใน พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือข้อกำหนดดังกล่าวได้กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยลงกว่าที่ได้กำหนดในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 58 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิด สำหรับสินค้าที่สูญหายหรือเสียหายหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือ 30 บาท ต่อน้ำหนักสุทธิหนึ่งกิโลกรัม แล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า ข้อจำกัดความรับผิดสำหรับสินค้าที่สูญหายหรือเสียหายตามที่กำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ในกรณีที่ได้รับผิดตามน้ำหนักของสินค้าที่เสียหายหรือสูญหาย มีมูลค่าในการรับผิดต่อกิโลกรัมสูงกว่าที่กำหนดในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล จึงมีผลใช้บังคับได้

ส่วนในกรณีที่รับผิดชอบโดยคิดเป็นต่อหน่วยการขนส่งในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้รับผิดหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง แต่ในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าให้รับผิดระหว่างราคาสินค้า หรือ 65 บาทต่อน้ำหนักรวมหนึ่งกิโลกรัม แล้วแต่จำนวนใดจะต่ำกว่า ในกรณีเช่นนี้ถ้าเป็นสินค้าที่มีมูลค่าแต่น้ำหนักน้อย จำนวนเงินที่ต้องรับผิดตามที่กำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า จะน้อยกว่าที่กำหนดในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ดังนั้น ข้อกำหนดในส่วนนี้ของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าตกเป็นโมฆะ

3. การแจ้งความสูญหายหรือเสียหายของสินค้ารวมทั้งการส่งมอบล่าช้า

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าข้อ 27 ได้กำหนดให้ผู้รับจัดการขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดขอในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าหรือการส่งมอบล่าช้า ถ้าลูกค้าไม่ได้บอกกล่าวเป็นหนังสือให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทราบภายในเวลา 14 วัน นับตั้งแต่เวลาที่มีการส่งมอบหรือวันที่ควรจะมีการส่งมอบในกรณีที่ส่งมอบล่าช้า

ส่วนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 43 ได้กำหนดให้ผู้รับตราส่งได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือให้ผู้ขนส่งทราบภายในเวลา 15 วัน นับตั้งแต่วันรับมอบของสำหรับของที่สภาพความสูญหายหรือเสียหายไม่อาจตรวจพบได้จากสภาพภายนอก

ส่วนที่กรณีการส่งมอบซักผ้า มาตรา 48 ได้กำหนดให้สิทธิการเรียกร้องค่าเสียหายจะหมดสิ้นไป ถ้าผู้รับตราส่งมิได้ส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งภายในเวลา 60 วัน นับตั้งแต่วันที่ได้รับมอบของ

ดังนั้น ข้อกำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าเป็นโมฆะเพราะว่าเป็นข้อกำหนดที่ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่ความรับผิดชอบตามที่บัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

4. กรณีการขนส่งของมีค่าหรือสัตว์มีชีวิต

เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าข้อ 16 ได้กำหนดในข้อตกลงว่า เว้นแต่จะได้ตกลงพิเศษล่วงหน้าก่อนเป็นหนังสือ ลูกค้าจะต้องไม่ส่งมอบของมีค่าหรือสัตว์มีชีวิตให้ผู้รับจัดการขนส่ง มิฉะนั้นผู้รับจัดการขนส่งจะไม่รับผิดชอบหากมีความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าดังกล่าว ไม่ว่ากรณีใด ๆ ทั้งสิ้น

ขณะที่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 56 ได้บัญญัติในกรณีการขนส่งสัตว์มีชีวิตว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบล่าช้า ถ้าผู้ขนส่งได้กระทำตามคำสั่งของผู้ส่ง หรือกรณีความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากสภาพของสัตว์เอง ทั้งนี้ ยกเว้นในกรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบซักผ้าเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง

ดังนั้น ถ้าพิจารณาจากข้อกำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าแล้วพบว่า ข้อกำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าเป็นโมฆะ เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้บัญญัติแต่เพียงว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบถ้าความสูญหายหรือเสียหายหรือการส่งมอบซักผ้ามีสาเหตุจากการกระทำตามคำสั่งของผู้ส่ง หรือ เกิดจากสภาพของสัตว์เอง แต่ทั้งนี้มิใช่อยกเว้นว่าผู้ขนส่งต้องกระทำโดยไม่ประมาท หรือเป็นความผิดที่เกิดจากการกระทำของผู้ขนส่ง ทั้งนี้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้กำหนดว่าจะต้องมีการตกลงเป็นพิเศษแจ้งล่วงหน้าเป็นหนังสือ ผู้ขนส่งจึงจะรับผิดชอบ ส่วนเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้ากำหนดว่าผู้รับจัดการขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีใด ๆ ทั้งสิ้น ถ้าไม่ได้มีการตกลงล่วงหน้าเป็นหนังสือ ข้อกำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าจึงเป็นข้อกำหนดที่ปลดเปลื้องหน้าที่ของผู้ขนส่งจาก

หน้าที่ความรับผิดชอบตามที่บัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล แต่ถ้าเป็นกรณีที่ถูกค้าได้ทำสัญญาตกลงกับผู้รับจัดการขนส่งพิเศษล่วงหน้าเป็นหนังสือให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีค่าและสัตว์มีชีวิตดังกล่าว ผู้รับจัดการขนส่งต้องรับผิดชอบ ถ้าความผิดนั้นเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้รับจัดการขนส่ง หรือเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อลูกค้าในการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งดังกล่าวในกรณีเช่นนี้ข้อตกลงดังกล่าวมีผลบังคับใช้ได้ เพราะไม่ได้เป็นการปลดเปลื้องหน้าที่ความรับผิดชอบหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

4.5.2 สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ในฐานะผู้ขนส่งทางทะเล ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แม้จะมีบทบัญญัติรับรองสถานะภาพ สิทธิ หน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งอื่น ผู้ส่งของ รวมทั้งผู้รับตราส่ง แต่หากมีบทบัญญัติใดบัญญัติรับรองสถานะภาพ สิทธิ หน้าที่ ตลอดจนความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) เป็นการเฉพาะไม่ ดังนี้การพิจารณาสถานะภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงจำต้องปรับบทจากบทบัญญัติที่ให้ความหมายของผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล เพื่อวิเคราะห์สถานะภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3 ให้คำนิยามคำว่า ผู้ขนส่ง คือ บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

จากบทบัญญัติจะพบว่าบุคคลที่จะเป็นผู้ขนส่งนั้นจะต้องประกอบด้วยองค์ประกอบ 3 ประการ คือ⁵⁵

⁵⁵ รศ.ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534, (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม ,2538), หน้า 38.

1. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จ ซึ่งำเน็จ หมายถึงสินจ้างที่ให้เป็นการตอบแทนแก่ผู้ขนส่งในการที่ผู้ขนส่งได้กระทำการขนส่งของทางทะเล ให้แก่ผู้ส่ง

2. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเล เพื่อำเน็จเป็นทางค้า ปกติ โดยคำว่า "เป็นทางค้าปกติ" หมายความว่าผู้ขนส่งนั้นมีอาชีพรับจ้างขนของทางทะเลเป็น ปกติ หรือจะหมายความว่าผู้ขนส่งนั้นเรียกเอาำเน็จอันเป็นค่าตอบแทนในทางการค้าปกติคือ ปกติก็จะเรียกค่าขนส่งอยู่แล้วเมื่อจะทำการขนส่งให้แก่ผู้ใดก็ตามหรือจะมีความหมายทั้ง 2 ประการประกอบกัน กล่าวคือ ต้องประกอบอาชีพรับขนของเป็นปกติ และต้องเรียกำเน็จ ค่าตอบแทนจากการขนส่งดังกล่าวด้วย การประกอบอาชีพรับขนของนั้น บุคคลดังกล่าวต้อง ประกอบวิชาชีพอยู่เป็นประจำมิใช่รับขนเป็นครั้งคราว หากว่าบุคคลนั้นกระทำการขนส่งเป็นครั้ง คราวบุคคลดังกล่าวก็ไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัตินี้ แม้ว่าจะมีการเรียกกรองหรือให้ ำเน็จก็ตาม

3. ผู้ขนส่งเป็นบุคคลที่ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ทั้งนี้อาจจะเข้า ทำสัญญาในนามของตนเองหรือจะเป็นตัวการที่ให้ตัวแทนกระทำการแทนตนก็ได้

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้บัญญัติให้ ผู้ขนส่ง ต้อง ปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเอง หรือต้องมีเรือเดินทะเลเป็นของตนเองแต่อย่างใด เช่นนี้ผู้ขนส่งทาง ทะเลจึงมีความหมายครอบคลุมทั้งผู้ขนส่งประเภท (VOCC : Vessel Operator Common Carrier และผู้ขนส่งประเภทNVOCC : Non-Vessel Operator Common Carrier)

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของในฐานะ ตัวการทั้งออกเอกสารการขนส่งคือใบตราส่ง ประเภท House B/L ที่ระบุว่า ผู้รับจัดการขนส่ง สินค้า คือ ผู้ขนส่ง และ ผู้ส่ง คือ ผู้ส่งของ(Shipper) โดยมีความรับผิดชอบในตัวสินค้าตลอดการขนส่ง แม้จะไม่ได้ดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยตนเองแต่ทำการว่าจ้างช่วงเพื่อให้ผู้ขนส่งที่แท้จริง(actual carrier) ดำเนินการขนส่งสินค้าแทนตนก็ตาม แต่เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีคุณสมบัติครบถ้วน ตามองค์ประกอบทั้ง 3 ประการข้างต้นจึงถือได้ว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสถานะภาพเป็นผู้ขนส่ง ทางทะเล ตามความแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แม้จะเป็นผู้ขนส่ง ประเภทไม่มีเรือเป็นของตนเอง (NVOCC : Non-Vessel Operator Common Carrier)

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 9319 / 2542 แม้เรือที่ใช้ในการขนส่งจะเป็นของจำเลยที่ 3 และ จำเลยที่ 3 เป็นผู้ออกใบตราส่ง แต่บริษัท อ. มิได้ว่าจ้างให้จำเลยที่ 3 ขนสินค้าดังกล่าว บริษัท อ. มอบหมายให้จำเลยที่ 1 เป็นผู้ดำเนินการทั้งหมด เพื่อส่งมอบสินค้าให้แก่บริษัท อ. โดยในสัญญาระบุว่า จำเลยที่ 1 มีสิทธิว่าจ้างผู้ขนส่งช่วงชั้นดีในการขนส่งได้ แต่จำเลยที่ 1 ยังคงต้องรับผิดชอบที่ต่อบริษัท อ. ในการปฏิบัติตามสัญญา ดังนี้ บริษัท อ. จึงเป็นผู้ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ในการขนส่งสินค้าและจำเลยที่ 1 เป็นผู้รับจ้างขนส่งสินค้าโดยได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ดำเนินการขนส่งทั้งหมดในการนำสินค้ามายังประเทศไทยตามสัญญาขนส่ง การที่จำเลยที่ 3 ทำการขนส่งสินค้าดังกล่าวจึงเป็นการดำเนินการแทนจำเลยที่ 1 เมื่อจำเลยที่ 1 เป็นผู้ขนส่งสินค้า จำเลยที่ 1 ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการขนส่งของจำเลยที่ 3 ด้วย

เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสถานะเป็นผู้ขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจำต้อง มีสิทธิ หน้าที่ ตลอดจนความรับผิด ต่อผู้ใช้บริการของตนเช่นเดียวกับ ผู้ขนส่ง ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กล่าวคือ

สิทธิ หน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะผู้ขนส่งทางทะเล

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 8 ถึงมาตรา 17 ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

1. จัดหาเรือที่เหมาะสม (Seaworthiness)

เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะมีสถานะเป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ตาม แต่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้ขนส่งประเภท NVOCC จึงไม่สามารถดำเนินการขนส่งสินค้าได้ด้วยตนเองต้องทำการว่าจ้างช่วง เพื่อให้ผู้ขนส่งที่แท้จริง (actual carriers) ทำการขนส่งแทนตน ดังนี้ หน้าที่ของผู้ขนส่งที่บัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือโดยตรงเป็นหน้าที่ในการทำให้เรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (seaworthiness) ถือว่าเป็นการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามอบหมายให้ผู้ขนส่งดำเนินการแทนตน แต่อย่างไรก็ตาม หากเกิดความเสียหายจากการละเลยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจำต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ผู้ขนส่ง (actual carrier) เป็นผู้กระทำขึ้น ในช่วงเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดหา เรือที่เหมาะสมในการขนส่งทางทะเล โดยมีหน้าที่จะต้องกระทำทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดา และสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลในเรื่องดังต่อไปนี้

- ก. ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
- ข. จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ
- ค. จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งดังกล่าวข้างต้นเกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือ หรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่จะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนส่งทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น (พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 9) อนึ่งมีข้อสังเกตว่าหน้าที่ของผู้ขนส่ง ตามบทบัญญัติดังกล่าวไม่ใช่หน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติอย่างเคร่งครัด (absolute duty แต่เป็นหน้าที่ที่ผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังอย่างเพียงพอ (due diligence) ที่ผู้ประกอบอาชีพขนส่งอื่นจะต้องกระทำเท่านั้น ถ้าผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าวข้างต้น ผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชก้า อันเกิดจากการไม่ปฏิบัติหน้าที่ให้ถูกต้องตามสมควร ดังกล่าว ในทางตรงกันข้ามถ้าผู้ขนส่งกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือได้แก้ไขความบกพร่องโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น ตาม มาตรา 9 แล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบชก้าอันเกิดขึ้นจากการจัดหาเรือที่ไม่เหมาะสม (Unseaworthy) และในกรณีที่ความสูญหายหรือบุบสลายหรือขนส่งล่าช้ามีผลมาจากการที่ผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการจัดหาเรือที่เหมาะสมดังกล่าวข้างต้น ผู้ขนส่งมีภาระพิสูจน์ว่า ผู้ขนส่งได้ปฏิบัติหน้าที่ถูกต้องและสมควรสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือได้แก้ไขความบกพร่องโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้นตามมาตรา 9 แล้ว⁵⁶

⁵⁶ อรรถนิตติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ การรับขนของทางทะเล และการประกันภัยทางทะเล , หน้า 43-44.

2. ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของ

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุก ลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง โดยทั่วไปผู้ส่งของมีหน้าที่ที่จะต้องนำของมาจัดวางไว้ข้างเรือ (Alongside the vessel) ต่อจากนั้น ก็เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะจัดการบรรทุก (Load) ลงเรือ เว้นแต่จะมีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น ส่วน การขนของขึ้นจากเรือ (Discharge) เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งเช่นกันแต่ในทางปฏิบัติตัวแทนเรือ (Shipping Agent) ซึ่งทำการแทนผู้ขนส่งจะเป็นผู้ดำเนินการจัดหาผู้ขนถ่ายของ (Stevedore) มา แยกหามของลงและขึ้นจากเรือ ดังนั้น ตั้งแต่ขนของลงเรือจนกระทั่งถ่ายของขึ้นจากเรือ ตลอด ระยะเวลาขนส่งนี้ ผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังอยู่เสมอ ถ้าในช่วงระยะเวลาหนึ่งของเกิดการสูญ หายหรือเสียหายผู้ขนส่งย่อมต้องรับผิดชอบ (มาตรา 39)

3. ออกใบตราส่ง

การทำสัญญารับขนของทางทะเลนั้นไม่จำเป็นที่จะต้องมีการออกใบตราส่งเสมอ ไป อาจมีการออกเอกสารอื่นแทน หรือไม่ออกเอกสารใด ๆ เลยก็ได้ เพราะพระราชบัญญัติการรับ ขนของทางทะเลมิได้กำหนดว่าจะบังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเล เฉพาะที่มีการออกใบตรา ส่งเท่านั้น และก็มิได้บังคับให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งเมื่อทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งทุก ครั้งไป

หน้าที่ของผู้ขนส่งในการออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งนั้น เป็นหน้าที่มิใช่เกิดเองโดย อัตโนมติ เมื่อมีการส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งหรือเมื่อได้มีการบรรทุกของลงเรือ หน้าที่ของผู้ขนส่งใน การออกใบตราส่งนี้จะเกิดขึ้นเมื่อผู้ส่งร้องขอให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งให้แก่ตน เมื่อผู้ส่งร้องขอ ผู้ ขนส่งก็ต้องออกใบตราส่งให้ จะปฏิเสธไม่ออกใบตราส่งให้ไม่ได้หรือจะออกเอกสารอื่นที่ไม่ใช่ใบ ตราส่งให้แก่ผู้ส่ง โดยที่ผู้ส่งไม่ยินยอมที่จะได้รับเอกสารดังกล่าวแทนใบตราส่งก็ไม่ได้⁵⁷ ทั้งนี้ใบ ตราส่งที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าออกให้แก่ผู้ส่งหรือลูกค้าของตน คือ ใบตราส่งประเภท House BIL

4. หน้าที่บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง เมื่อของได้มาถึงปลายทาง

หน้าที่ในการบอกกล่าวภายใต้บังคับแห่งมาตรา 16 บัญญัติให้เป็นหน้าที่ของผู้ ขนส่งที่เป็นผู้บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของไปถึงท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทางตามที่ตกลง

⁵⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534,

กันไว้ โดยการแจ้งถึงการมาถึงแห่งของนั้น ผู้ขนส่ง ต้องแจ้งแก่ผู้รับตราส่ง⁵⁸ แต่หากพิจารณาจากรายละเอียดในด้านหน้าของใบตราส่งจะมีช่องที่ระบุว่า (Notify party) คือ ชื่อผู้รับแจ้งอันเป็นการเข้าใจว่า เป็นผู้รับแจ้งจากผู้ขนส่งว่าของมาถึงแล้ว และในทางปฏิบัติผู้ขนส่งจะแจ้งกำหนดการมาถึงของเรือ (Notice of Arrival) ให้แก่ผู้รับตราส่งหรือผู้รับแจ้งทราบ⁵⁹ เมื่อความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งที่แท้จริง (actual carrier) กับผู้รับจัดการขนส่งสินค้า คือ สถานะระหว่างผู้ขนส่ง และผู้ส่ง โดยผู้ส่งสินค้าที่แท้จริงไม่มีนิติสัมพันธ์กับผู้ขนส่งดังนี้ หน้าที่ในการแจ้งการมาถึงของสินค้า ผู้ขนส่งที่แท้จริงจะทำการแจ้งแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และหลังจากนั้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้า จะดำเนินการแจ้งแก่ผู้ให้บริการของตนต่อไป

ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งทางทะเล

ภายใต้บังคับของ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ผู้ขนส่งทางทะเลต้องรับผิดภายใต้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้

- 1 ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่ง สูญหาย เสียหาย หรือ การส่งมอบชกช้า
- 2 เหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือ การส่งมอบชกช้าได้เกิดขึ้นระหว่างที่ของดังกล่าวได้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง
- 3 ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งนับแต่เวลาที่ผู้ขนส่ง ได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่ง ของ หรือตัวแทนผู้ส่งของหรือเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใดๆ ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ที่

⁵⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 3

"ผู้รับตราส่ง" หมายความว่า

(ก) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของสำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม

(ข) ผู้รับหลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อ.....หรือใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้หรือ

(ค) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่ง หรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น

⁵⁹ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534, หน้า 111.

ต้นทางที่บรรทุกของลงเรือกำหนดให้ผู้ส่งของต้องมอบของที่จะขนส่งไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลดังกล่าวจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งมอบของนั้น ณ ท่าปลายทางหรือที่หมายปลายทาง

อย่างไรก็ตาม แม้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบเพื่อ ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าที่เกิดขึ้น ก็ตามแต่อย่างไรภายใต้บังคับแห่ง มาตรา 58 ได้กำหนดจำนวนเงินเพื่อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ดังนี้

(ก) ในกรณีสินค้าสูญหาย หรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 10,000 บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่ากันก็ให้ใช้จำนวนนั้นเป็นจำนวนเงินจำกัดความรับผิด (คำว่าหน่วยการขนส่งให้ดูคำจำกัดความในมาตรา 3)

(ข) ในกรณีที่มีการส่งมอบสินค้าชก้าและผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 2 เท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชก้าแต่รวมกันแล้วต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมด ตามสัญญารับขนของทางทะเล

(ค) ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบทั้งเพื่อการสูญหาย เสียหาย และการส่งมอบชก้า โดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกิน 10,000 บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาท ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

(ง) ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ และราคาที่คำนวณได้ต่ำกว่าที่กฎหมายจำกัดความรับผิดไว้ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้

ในการคำนวณว่าเงินจำนวนใดจะมากกว่ากัน มาตรา 59 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่มีการรวมของหลายหน่วยการขนส่งเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกัน ไม่ว่าจะมีการใช้ภาชนะขนส่ง บรรจุหรือรองรับหรือไม่ก็ตาม ถ้าระบุจำนวนและลักษณะของหน่วยการขนส่งตามที่ระบุไว้ นั้น แต่ถ้ามิได้ระบุ ให้ถือว่าของทั้งหมดที่รวมเป็นหน่วยการขนส่งเดียวกันนั้น เป็นหนึ่งหน่วยการขนส่ง

(2) ในกรณีที่ตัวภาชนะขนส่งสูญหาย หรือเสียหาย ถ้าผู้ขนส่งไม่ได้เป็นเจ้าของหรือผู้จัดหาภาชนะขนส่งนั้น ให้ถือว่าภาชนะขนส่งอันหนึ่งเป็นของหนึ่งหน่วยการขนส่งอีกต่างหาก จากของที่อยู่ในหรือบนภาชนะขนส่งนั้น

แม้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลจะได้บัญญัติจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ดังกล่าวในมาตรา 58 แต่ก็มีอยู่ 4 กรณีดังต่อไปนี้ ซึ่งการจำกัดความรับผิดตามที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลจำกัดไว้จะไม่นำมาใช้บังคับ กล่าวคือ

ก. หากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้

ข. ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้โดยไม่บันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ใบตราส่ง ทั้งนี้โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

ค. ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

ง. ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง อย่างไรก็ตามราคาของที่แสดงไว้ในใบตราส่งนี้ถ้าสูงกว่าราคาของที่สูญหายหรือเสียหายที่คำนวณได้แล้ว ผู้ขนส่งคงรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น แต่ถ้าราคาที่คำนวณได้สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งก็คงรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง

4.5.3 ภาระทางภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ขนส่งทางทะเล

ภาษีมูลค่าเพิ่มเป็นภาษีที่จัดเก็บจากรฐานการบริโภคทั่วไป โดยจัดเก็บจากการขายสินค้า หรือการให้บริการในราชอาณาจักร รวมทั้งการนำเข้าสินค้ามาในราชอาณาจักร⁶⁰ และผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม ได้แก่ ผู้ขายสินค้า และผู้ให้บริการในทางธุรกิจหรือวิชาชีพในราชอาณาจักร และ ผู้นำเข้าสินค้า

ลักษณะการประกอบธุรกรรมทางการค้าของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตามแนววินิจฉัยของกรมสรรพากร คือการให้บริการผ่านสินค้าระหว่างผู้ส่งออกและผู้ขนส่ง และผู้นำเข้ากับ

⁶⁰ ประมวลรัษฎากร มาตรา 77/2

ผู้ขนส่ง โดยรับภาระการดำเนินการติดต่อจองพื้นที่ระวางสินค้าจัดหาผู้ขนส่งที่เหมาะสมตามเส้นทางที่กำหนด ดำเนินพิธีการทางศุลกากร การประกอบการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า จึงถือเป็นการบริการตามความในมาตรา 77/1(10) แห่งประมวลรัษฎากร จึงถือเป็นผู้มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่ม

กรมสรรพากรได้พิจารณาและวางสถานะของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าโดยพิจารณาจากลักษณะการดำเนินธุรกิจได้ดังต่อไปนี้

- 1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามิได้เป็นกระทำการขนส่งระหว่างประเทศโดยตรง เพราะทำหน้าที่เป็นเพียงนายหน้าจัดหายานพาหนะ ทั้งมิได้เป็นผู้ประกอบการขนส่งเพราะเป็นเพียงผู้ทำหน้าที่จองพื้นที่ระวางเรือเท่านั้น
- 2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่มีเรือ หรือ อากาศยานขนส่งเป็นของตนเอง หรือได้รับผิดชอบในการกำกับเส้นทางเรือ หรืออากาศยานที่ใช้ในการขนส่ง รวมทั้งไม่มีอำนาจควบคุมลูกเรือในเรือ
- 3 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามิได้เป็นเจ้าของสินค้าที่ตนเองนั้นดำเนินการส่งออก หรือ นำเข้าจึงไม่มีสถานะเป็นผู้ส่งออกหรือนำเข้า

จากแนวคำวินิจฉัยของกรมสรรพากรข้างต้น จึงถือว่าธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าเป็นธุรกิจการให้บริการประเภทหนึ่ง ถือไม่ได้ว่าเป็นการประกอบธุรกิจในสถานะผู้ขนส่ง แต่ทั้งนี้ การตีความความหมายคำว่า "ผู้ขนส่ง" ของกรมสรรพากรไม่ได้เป็นไปในแนวทางเดียวกับคำพิพากษาศาลฎีกา ทั้งนี้เนื่องจากประมวลรัษฎากรไม่ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า ผู้ขนส่งสินค้า ทั้งไม่มีไม่มีบทบัญญัติมาตราใดในประมวลรัษฎากรบัญญัติว่าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องมีเรือเดินทะเลเป็นองค์ประกอบสำคัญอันจะถือว่ามีสถานะเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งสินค้า คงมีแต่เพียงแนวการวินิจฉัยของกรมสรรพากรซึ่งถือเป็นแนวทางปฏิบัติตลอดมาว่า⁶¹ บุคคลซึ่งกระทำกิจการขนส่งเป็นธุรกิจย่อมต้องลงมือกระทำการขนส่งเอง ผู้ขนส่งจำเป็นต้องมียานพาหนะต่าง ๆ คือ อากาศยานหรือเรือเดินทะเล หากเป็นกรณีการเช่าระวางเรือจากบริษัทเดินเรือ แม้จะได้ออกใบตราส่ง (Bill of Lading) ให้ลูกค้าและรับผิดชอบในกรณีสินค้า

⁶¹ หนังสือที่ กค 0802 (กม)/น 1701 ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2536.

เสียหายเอง ก็ไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่ง⁶² แต่หากผู้ขนส่งนั้นได้ใช้เรือของตนเองในการประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่เนื่องจากปริมาณของที่รับขามีจำนวนมาก จึงได้เช่าระวางเรือจากผู้ขนส่งอื่นเพิ่มเติมเพื่อขนส่งเอง ในกรณีเช่นนี้กรมสรรพากร จึงจะถือว่าเป็นการประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การที่กรมสรรพากรมีคำวินิจฉัยว่า ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าจำต้องมีการยานพาหนะในการขนส่งเป็นส่วนประกอบที่สำคัญที่ใช้ในการประกอบกิจการถือเป็นการขัดแย้งกับคำนิยามของ "ผู้ขนส่ง" ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งบัญญัติว่า

"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเล เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

"สัญญารับขนของทางทะเล" หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเล จากท่าเรือในประเทศหนึ่งไปยังท่าเรือในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง

จะเห็นได้ว่าการที่จะมีสถานะเป็นผู้ขนส่งหรือไม่นั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พิจารณาโดยอาศัยหลักว่า บุคคลผู้ขนส่งนั้นได้เป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของหรือไม่ ไม่ได้พิจารณาว่าบุคคลดังกล่าวจะต้องปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเองแต่อย่างใด ซึ่งหากพิจารณาจาก Hamburg Rules 1978 มาตรา 1(1) ซึ่งบัญญัติว่า "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper. จะเห็นได้ว่าในอนุสัญญาระหว่างประเทศก็กำหนดไว้ในทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลกล่าวคือ บุคคลผู้ใดได้ทำสัญญารับขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ บุคคลผู้นั้นก็ถือได้ว่าเป็นผู้ขนส่ง แม้จะมีข้อเท็จจริงว่า บุคคลผู้นั้นจะใช้เรือของตนเองในการประกอบกิจการขนส่ง หรือเช่าเรือเดินทะเลจากผู้ประกอบการอื่นหรือดำเนินการจ้างเหมาให้ผู้ขนส่งอื่นดำเนินการ หรือตนเองมิได้ทำการขนส่งด้วยตนเองเลย ก็ถือว่ามีสถานะเป็นผู้ขนส่งสินค้าทุกกรณี

⁶² หนังสือที่ กค 0802(กม)/13486 ลงวันที่ 21 กันยายน 2531, หนังสือที่ กค 0706(กม.07)/พ./092 ลงวันที่ 29 มกราคม 2547 และหนังสือที่ กค 0706/พ./7838 ลงวันที่ 20 สิงหาคม 2547.

คำพิพากษาฎีกาที่พิพากษาที่ 3959 / 2545 จำเลยประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยไม่มีเรือเดินทะเลเป็นของตนเอง จำเลยได้ออกใบตราส่งในนามของตนเอง ไม่มีข้อความใดๆในเอกสารว่าจำเลยออกใบตราส่งแทนผู้ใด และใบตราส่งก็ระบุตัวออกในฐานะเป็นผู้ขนส่ง นอกจากนี้ใบตราส่งดังกล่าวเป็นใบตราส่งสำหรับการขนส่งต่อเนื่อง (Combined Transport) ซึ่งผู้ขนส่งตามใบตราส่งดังกล่าวตกลงรับจัดการขนส่งนับตั้งแต่เวลาที่ได้รับสินค้าไว้ที่ลานวางตู้สินค้าท่าเรือแหลมฉบังจนถึงเวลาส่งมอบสินค้าที่ลานวางตู้สินค้าท่าเรือซานเตา ประเทศสาธารณประชาชนจีน จึงเข้าลักษณะเป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ที่บัญญัติไว้ว่า "ผู้ขนส่ง " หมายความว่า "บุคคลซึ่งประกอบกรรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติโดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ"

คำพิพากษาฎีกาที่พิพากษาที่ 3959 / 2545 จึงเท่ากับเป็นการวางหลักว่า แม้จำเลย มิได้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเลด้วยตนเองก็ตาม แต่เมื่อเป็นคู่สัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ขนส่งทั้งเป็นเป็นผู้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ ย่อมมีสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ ในฐานะผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลแม้จะเป็นผู้ขนส่งสินค้าประเภทผู้ขนส่งที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (NVOCC : Non-Vessel Operator Common Carrier) ก็ตาม โดยข้อเท็จจริงเดียวกันนี้ หากพิจารณาภายใต้แนวคำวินิจฉัยของกรมสรรพากร ย่อมไม่ถือว่า จำเลย มีสถานะเป็นผู้ขนส่งสินค้าแต่อย่างใด ทั้งนี้เพราะแนวคำวินิจฉัยของกรมสรรพากร ถือว่าการที่จะมีสถานะเป็นผู้ขนส่งสินค้าจำต้องมีพยานะที่ใช่ในการขนส่งสินค้าเป็นของตนเองเป็นสำคัญหรือต้องเป็นผู้ขนส่งประเภท (VOCC : Vessel Operator Common Carrier) เท่านั้น

ผลกระทบโดยตรงจากแนวคำวินิจฉัยดังกล่าวของกรมสรรพากร ต่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่มีสถานะเป็นผู้ขนส่งสินค้าที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือ NVOCC คือ ภาระทางภาษีมูลค่าเพิ่มโดยหากเป็นผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลที่ปฏิบัติการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง และมีเรือเดินทะเลเป็นของตนเอง หรือผู้ขนส่งประเภท VOCC เท่านั้น จึงจะถือว่าเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าโดยอากาศยาน หรือ เรือเดินทะเล ที่มีหน้าที่เสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา ร้อยละ 0 ภายใต้บังคับแห่ง ประมวลรัษฎากร มาตรา 80/1(3) แต่เนื่องจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ ตามแนววินิจฉัยของกรมสรรพากร หมายถึง บุคคลที่ได้ดำเนินการในการจัดการเรื่องการขนส่งสินค้าให้แก่เจ้าของสินค้าเป็นการติดต่อการจอร์วางเรือ รวมทั้งการดำเนินการในเรื่องพิธีการศุลกากร หรืออาจกล่าวว่าเป็นผู้รับจ้างรวบรวมของและจัดให้มีบุคคลอื่นทำการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง จึงมิใช่บุคคลที่ได้กระทำการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง หรือให้ยานพาหนะของตนเองในการขนส่ง เช่นนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้านี้ย่อมไม่ถือว่าเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าโดยอากาศยาน หรือ เรือเดินทะเล แต่ถือว่าเป็นการให้บริการในราชอาณาจักร ที่มีหน้าที่ต้องเสีย

ภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7.0 ตามมาตรา 77/2 และมาตรา 80 แห่งประมวลรัษฎากร เนื่องจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าดังมีได้เป็นผู้ประกอบกิจการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศ โดยอากาศยานหรือเรือเดินทะเล ตามมาตรา 80/1 (3) แห่งประมวลรัษฎากร⁶³

ทั้งนี้ แม้คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3959 / 2545 จะได้วางหลักว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ (shipper) ในฐานะตัวการ และได้ทำการออกใบตราส่ง (Bill of lading) ในนามของตนเองให้แก่ผู้ส่งของ ย่อมมีความรับผิดชอบบุคคลที่เกี่ยวข้องในสถานะเป็นผู้ขนส่ง แต่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่แม้มีหน้าที่ ความรับผิดชอบ ในสถานะผู้ขนส่ง ภายใต้บังคับแห่ง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ไม่สามารถได้รับสิทธิประโยชน์ทางภาษีในการเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตรา ร้อยละ 0 เช่นเดียวกับผู้ขนส่งที่มีเรือเดินทะเลเป็นของตนเอง ซึ่งการวินิจฉัยเช่นนี้ของกรมสรรพากรอาจขัดแย้งกับหลักความเสมอภาคทางภาษี อันถือว่าเป็นหลักการพื้นฐานของกฎหมายภาษีอากร

นอกจากนี้ การจัดเก็บภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าถือเป็นการสร้างภาระให้แก่ผู้ส่งออกกล่าวคือ แม้การจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว ผู้ส่งออกเป็นบุคคลผู้มีสิทธิ์ขอคืนได้ภายหลังก็ตาม แต่ก็ก่อให้เกิดภาระในการสำรองจ่าย รวมทั้งสูญเสียเวลาในการดำเนินการขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มในภายหลัง ดังนี้เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงภาระดังกล่าวผู้ส่งออกจำต้องทำสัญญารับขนของกับผู้ขนส่ง (common carrier) โดยตรง แต่มิใช่ผู้ส่งออกทุกรายที่สามารถกระทำได้ หากเป็นผู้ส่งออกรายย่อยที่มีปริมาณสินค้าที่ประสงค์จะทำการส่งออกจำนวนไม่มากพอ ที่จะบรรจุเต็มหนึ่งตู้คอนเทนเนอร์ เช่นนี้ สายการเดินเรือส่วนมากมักไม่รับขนส่ง ทั้งการติดต่อจองพื้นที่ระวางเรือผ่านผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะได้ค่าระวางที่ถูกกว่าติดต่อโดยตรงกับสายการเดินเรือโดยตรง จึงทำให้ผู้ส่งออกรายย่อยจำนวนมากต้องอยู่ในภาวะจำยอมสำรองจ่ายภาษีมูลค่าเพิ่มไปก่อนแล้วจึงมาขอคืนในภายหลัง เป็นการเพิ่มภาระให้แก่ผู้ส่งออกรายย่อยที่ส่วนใหญ่มีเงินทุนหมุนเวียนไม่มากนัก ทำให้ไม่สามารถขยายธุรกิจของตนได้อย่างคล่องตัว นอกจากนี้การขอคืนภาษีมูลค่าเพิ่มทางภาครัฐ ต้องสิ้นเปลืองทั้งบุคคลากร เวลา รวมทั้งใช้ด้านเอกสารเป็นจำนวนมาก เพียงเพื่อ ภาษีมูลค่าเพิ่มที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจำต้องเรียกเก็บตามระเบียบของกรมสรรพากร เพื่อให้ผู้ส่งออกขอคืนภายหลังตามระเบียบของกรมสรรพากรเท่านั้น

⁶³ หนังสือที่ กค 0802 (กม)/น 1701 ลงวันที่ 10 สิงหาคม 2536.

4.6 การดำเนินธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (MTO: Multimodal Transport Operator)

เนื่องจากแนวโน้มของธุรกิจบริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ มุ่งไปสู่การให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) หรือการให้บริการบริหารจัดการขนส่งสินค้าโดยผู้ให้บริการเพียงรายเดียวนับตั้งแต่รับมอบจากผู้ส่งจนกระทั่งส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง ส่งผลให้ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้า ที่แต่เดิมทำหน้าที่เป็นเพียงตัวแทนผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งในการดำเนินการด้านพิธีการ จึงพัฒนาศักยภาพของตนจนมีสถานะเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (NVOCC : Non-Vessel Operator Common Carrier) แต่เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่ไม่สมบูรณ์โดยลำพัง จะต้องมีการขนส่งอื่นเข้ามาช่วย ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางถนน ทางราง หรือทางอากาศ ประกอบกับความต้องการของตลาดที่ต้องการการให้บริการในรูปแบบ Door to Door Service ส่งผลให้ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าพัฒนาตนเองสู่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือ (MTO: Multimodal Transport Operator)

4.6.1 การดำเนินธุรกิจบริหารจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า พ.ศ.2534

หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของบุคคลต่างๆที่เกี่ยวข้องในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของประเทศก่อนการประกาศใช้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กำหนดว่า กรณีการขนส่งที่มีผู้ขนส่งมากกว่า 1 รายถือเป็นกรณีที่ข้อนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด และถือว่าผู้ที่มีส่วนร่วมในกระบวนการขนส่งไม่ว่าทอดใด และไม่ว่าจะมีหน้าที่ทำการขนส่งหรือเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของหรือไม่ก็ตาม จะถูกถือว่าเป็นผู้ขนส่งร่วมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 618 ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ขนส่ง 64 จึงทำให้ ผู้ขนส่งอื่น (sub-contractor) ที่แม้ไม่ได้มีส่วนก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนผู้ขนส่งที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายที่แท้จริง แต่ทั้งนี้ในระหว่างผู้ขนส่งด้วยกัน ผู้ขนส่งที่ไม่ได้ก่อให้เกิดความสูญหาย เสียหาย ย่อมสามารถใช้สิทธิไล่เบี่ยเอาจากผู้ขนส่งที่ก่อให้เกิดความ

⁶⁴ นิชชา คชาชีวะ, "ผลกระทบทางกฎหมายของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบต่อประเทศไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ปีการศึกษา 2536), หน้า 40-41.

สูญหาย เสียหายได้ แต่ถ้าไม่ปรากฏชัดแจ้งว่า ความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงของผู้ขนส่งรายใด ผู้ขนส่งทุกช่วงต้องร่วมเฉลี่ยกันรับผิดชอบในลักษณะลูกหนี้ร่วมตามมาตรา 269

คำพิพากษาฎีกาที่ 1969 / 2511 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหาย หรือ บุกสลาย หรือส่งชั่งช้ำ อันเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งอื่น หรือบุคคลที่ตนอาจได้รับมอบหมายของนั้นอีกทอด ตามมาตรา 617 ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายทอดหลายคนแล้ว ผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการสูญหาย บุกสลายหรือส่งมอบชั่งช้ำตามมาตรา 618

ทั้งนี้ เพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าว สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thailand International Freight Forwarders Association : TIFFA) จึงได้จัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ขึ้น เพราะขณะนั้นประเทศไทยมีเพียงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เท่านั้นที่นำมาบังคับใช้กับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ประกอบกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ยังไม่มีผลบังคับใช้ จึงทำให้ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เริ่มพัฒนาศักยภาพของตนจนมีฐานะเป็นผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจำต้องรับผิดชอบในอัตราเสี่ยงสูง เพราะประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ไม่มีบทบัญญัติเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งแต่อย่างใด

เนื้อหาของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 จัดทำขึ้นโดยเทียบเคียงจากหลักกฎหมายสากลระหว่างประเทศเช่น Hague Rule ปี 1924 Hague-Visby ปี 1977 และ Hamburg Rule ปี โดยมุ่งที่จะรับรองสถานะของใบตราส่งประเภท FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL) อันเป็นเอกสารการขนส่งที่จัดทำขึ้นโดยสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (FIATA) โดยผู้ที่มีสิทธินำเอกสารดังกล่าวมาบังคับใช้ได้ต้องเป็น สมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (FIATA) ซึ่งทางสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้ยื่นขอเข้าเป็นสมาชิกและขอใช้ FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL) ด้วยเช่นกัน ขณะทำการร่างเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ใบตราส่งของสหพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังคงเป็น FIATA Combined transport Bill of Lading ต่อมารูปแบบการขนส่งได้พัฒนาสู่การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงได้ออกเอกสารการขนส่งฉบับใหม่คือ FIATA Multimodal Transport Document มาบังคับใช้แทน FIATA Combined transport Bill of Lading โดย FIATA Multimodal Transport Document ฉบับปัจจุบันที่ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) นำมาบังคับใช้แก่สมาชิกที่ให้บริการในฐานะ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง คือ

Standard Conditions (1992) governing the MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING*

ทั้งนี้ สหพันธ์สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (FIATA) กำหนดหลักเกณฑ์ในการนำ FIATA Multimodal Transport Document มาบังคับใช้ภายในประเทศของสมาชิก คือ ประเทศสมาชิกที่ประสงค์นำ FIATA Combined transport Bill of Lading มาบังคับใช้ ต้องมีการทำประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) เพื่อประกันความรับผิดของตนตามสัญญาขนส่งต่อเนื่อง แต่เนื่องจากการจัดทำประกันภัยประเภทดังกล่าวมีอัตราการจ่ายเบี้ยประกันค่อนข้างสูง จึงทำให้เป็นบริษัทรับจัดการขนส่งสินค้าขนาดเล็กไม่สามารถแบกรับภาระค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้ ดังนี้ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Thailand International Freight Forwarders Association : TIFFA) จึงดำเนินการจัดทำประกันภัยความรับผิดในรูปแบบการประกันภัยแบบกลุ่ม หรือ Group Liability Insurance แก่สมาชิกภายในสมาคมของตน

ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า พ.ศ.2534

ภายใต้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี 2533 ข้อ 3 ค⁶⁵ กำหนดให้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่ดำเนินการออกเอกสารการขนส่งที่มีชื่อเรียกว่า FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL) แก่ผู้ส่งของ เพื่อเป็นหลักฐานในการรับจัดการขนส่งสินค้าของตน หากข้อความในFBL ระบุว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการรับจัดการ

* โปรดดู Standard Conditions (1992) governing the MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING ในภาคผนวก ค.

⁶⁵ เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ฉบับปี 2533 ข้อ 3 ค " ภายใต้เงื่อนไขข้อ 3 (ข) ในกรณีที่มีการออกโดยหรือแทนบริษัท เอกสารที่ระบุว่าเป็น FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL) หรือ House air Waybill นั้น ซึ่งอยู่ภายใต้กฎปัจจุบันของสภาหอการค้าแห่งชาติ อันว่าด้วยเอกสารที่เกี่ยวกับการขนส่งควบ (Combined Transport) และได้มีการระบุข้อความเช่นนั้นให้ปรากฏอยู่บนเอกสาร หรือ รวมทั้ง บิลออฟเลตติง (ไม่ว่าจะเปลี่ยนมือได้หรือไม่ก็ตาม) หรือ Waybill และการออกนั้น บริษัท ตกลงกระทำในฐานะผู้ขนส่งในกรณีเช่นนั้น ข้อความและเงื่อนไขต่างๆ ที่ปรากฏอยู่ในเอกสารดังกล่าวข้างต้นนั้นจะมีผลบังคับใช้เหนือข้อความตาม "เงื่อนไขนี้" ในกรณีที่มีความขัดแย้งกัน"

ขนส่งสินค้าโดยมีฐานะเป็นผู้ขนส่ง เช่นนี้ ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับแห่ง FIATA Combined Transport Bill of Lading (FBL) ดังนี้

คำนิยามของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นผู้ออก FBL และระบุชื่อของตนใน FBL จำต้องมีความรับผิดสำหรับการดำเนินการตาม สัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในฐานะผู้ขนส่ง⁶⁶ ทั้งนี้ ในการออกเอกสารการขนส่งหรือ FBL ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ต้องเข้ารับดำเนินการ ในนามของตนเองเพื่อจัดให้มีการขนส่งจากสถานที่ต้นทางเพื่อรับมอบของและดำเนินการขนส่งไปยังสถานที่ปลายทางตามที่กำหนดไว้ใน FBL⁶⁷ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง คือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ต้องให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าในฐานะตัวการ มิใช่ ในฐานะตัวแทนของผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง

ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำต้องรับผิดชอบภายใต้ข้อกำหนดแห่ง FIATA Bill of Lading (FBL) ก็ต่อเมื่อมีการระบุให้บังคับใช้ FBL ในการกำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดของคู่สัญญา ทั้งนี้ข้อกำหนดตาม FBL มิได้ใช้บังคับแต่เพียงเฉพาะทอดการขนส่งที่ระบุให้บังคับตาม FBL เท่านั้น หากปรากฏว่าในการดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งระบุให้บังคับตาม FBL แล้วยอมทำให้การขนส่งรูปแบบอื่นจำต้องบังคับตาม FBL ด้วยเช่นกัน

⁶⁶ FIATA Bill of Lading Definition "Freight Forwarder" means the Multimodal Transport Operator who issues this FBL and is named on the face of it and assumes liability for the performance of the multimodal transport contract as a carrier.

⁶⁷ FIATA Bill of Lading Article 2.1

อนึ่ง ข้อกำหนดตาม FIATA Bill of Lading (FBL) ใช้บังคับเพื่อการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าเหตุแห่งใช้สิทธิการเรียกร้องนั้นจะเกิดจากมูลสัญญาขนส่งสินค้าหรือมูลละเมิดก็ตาม⁶⁸

ความรับผิดชอบการสูญหาย เสียหาย

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องรับผิดชอบใน ความสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบชก้า ของสินค้า นับตั้งแต่รับมอบของมาไว้ในความครอบครองของตนเพื่อดำเนินการรับจัดการขนส่ง จนกระทั่งส่งมอบของ⁶⁹ ไม่ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบชก้า ของสินค้าจะเกิดขึ้นจากการกระทำ หรือละเว้นกระทำการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเอง หรือ การกระทำ ละเว้นกระทำการของลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้จัดการไปในขอบเขตของการจ้าง รวมถึงบุคคลอื่น ๆ ที่ได้จัดการต่าง ๆ ตามที่ได้กำหนดใน FBL ด้วย โดยถือเสมือนว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกระทำด้วยตนเอง⁷⁰

ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะสิ้นสุดลงเมื่อมีการส่งมอบของโดยถูกต้อง เมื่อของอยู่ในความครอบครองของผู้รับตราส่ง หรือ สถานที่ที่กำหนดโดยผู้รับตราส่ง หรือตัวแทน ตามที่ระบุไว้ใน FBL หรือเมื่อได้จัดการให้ของอยู่ในความดูแลของผู้มีหน้าที่ หรือบุคคลอื่นที่กฎหมาย ณ สถานที่ปลายทางนั้นกำหนด หรือสถานที่อื่นที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้รับแจ้งจากคู่สัญญา⁷¹

เมื่อผู้รับตราส่งได้รับของไว้แล้ว หากปรากฏว่ามีการสูญหายบางส่วนหรือเสียหาย และหากผู้รับตราส่งมิได้โต้แย้งเป็นหนังสือแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศถึงการสูญหาย หรือสภาพของความเสียหายแห่งของที่ได้รับนั้น ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ส่งมอบของถูกต้องตามที่ระบุไว้ใน FBL เว้นแต่ การสูญหาย หรือเสียหายไม่เป็นที่ประจักษ์ ผู้รับตราส่งมีสิทธิโต้แย้งเป็นหนังสือภายใน 6 วันนับแต่วันที่ได้รับของจากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าโดยถูกต้อง

⁶⁸ FIATA Bill of Lading Article 9

⁶⁹ FIATA Bill of Lading Article 6

⁷⁰ FIATA Bill of Lading Article 2.2

⁷¹ FIATA Bill of Lading Article 12

ความรับผิดชอบต่อการส่งมอบซั๊กซ่า

การส่งมอบซั๊กซ่า หมายถึง การซั๊กซ่าในการขนส่งโดยไม่ได้ส่งมอบของภายในเวลาที่กำหนด รวมถึงในกรณีที่ไม่มีกำหนดระยะเวลาแต่ไม่มีการส่งมอบของภายในระยะเวลาอันควร

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องรับผิดชอบในการส่งมอบซั๊กซ่าก็ต่อเมื่อ ผู้ตราส่งได้แจ้งถึงความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นหากไม่สามารถขนส่งได้ตรงตามเวลา และผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศยังคงยินยอมรับดำเนินการรับจัดการขนส่งสินค้าดังกล่าว รวมทั้งยอมรับผิดชอบต่อความเสี่ยงที่เกิดขึ้นหากตนส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งไม่ทันตามกำหนดเวลา

ทั้งนี้ หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ไม่สามารถดำเนินการขนส่งให้เสร็จสิ้นภายใน 90 วันนับตั้งแต่วันถึงกำหนดส่งมอบสินค้า บุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากการส่งมอบซั๊กซ่าดังกล่าว สามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายได้เสมือนสินค้านั้นสูญหาย⁷²

ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

FIATA Bill of Lading (FBL) กำหนดให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบซั๊กซ่านับตั้งแต่ของอยู่ในความครอบครองของตน ก็ตาม แต่ถ้าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซั๊กซ่า เกิดขึ้นจากเหตุที่กำหนดในข้อ 6.5 และข้อ 6.7 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งปวง กล่าวคือ

เมื่อความสูญหาย เสียหาย หรือซั๊กซ่า เกิดขึ้นในระหว่างที่ของอยู่ในความครอบครองของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และความเสียหายนั้นเกิดขึ้น หรือเนื่องมาจากสาเหตุตามข้อ A-E ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถพิสูจน์ว่าการสูญหาย หรือเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นเพราะความผิดของตน⁷³

A. การกระทำ การละเว้นกระทำ ของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง

⁷² FIATA Bill of Lading Article 6

⁷³ FIATA Bill of Lading Article 6.5

B. ความไม่เพียงพอ หรือความบกพร่องของการบรรจุ การกำหนด หรือการนับจำนวนของของ (สินค้า)

นอกจากนี้ การยกเว้นความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากความบกพร่องของการบรรจุหีบห่อ จำต้องพิจารณาประกอบ Article 5 (2) กล่าวคือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่ต้องรับผิดในการสูญหาย, เสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อันเนื่องมา จากความบกพร่องหรือการบรรจุหีบห่อของที่ไม่มีคุณภาพเพียงพอ หรือเพราะการบรรจุหีบห่อหรือบรรจุหีบห่อในตู้คอนเทนเนอร์ หรือหน่วยการขนส่งอื่น ๆ หากเป็นการกระทำโดยผู้ตราส่งหรือตัวแทนของผู้ตราส่ง หรือบุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือเพราะความบกพร่อง หรือไม่เหมาะสมของตู้คอนเทนเนอร์ หรือหน่วยการขนส่งอื่น ๆ ที่จัดหามาโดยผู้ตราส่ง (คู่สัญญาขนส่งอื่น) แต่ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นผู้จัดหาตู้คอนเทนเนอร์ และหน่วยการขนส่งอื่น ๆ แต่เกิดความบกพร่อง หรือความไม่เหมาะสม เป็นที่เห็นได้ชัดเจน และสามารถตรวจสอบพบได้โดยผู้ตราส่ง (คู่สัญญาขนส่งอื่น) ผู้ตราส่ง (คู่สัญญาขนส่งอื่น) สามารถเรียกร้องให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความสูญหาย เสียหาย และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อันมีสาเหตุเนื่องมาจากความบกพร่องและไม่เหมาะสมดังกล่าวได้⁷⁴

การขนส่งของอันตราย Dangerous Goods

ภายใต้ Article 4 Dangerous Goods and Indemnity หากปรากฏว่าของที่ดำเนินการขนส่งเป็นของอันตราย หรือ อาจจะก่อให้เกิดอันตรายระหว่างการขนส่ง กำหนดให้

(1) คู่สัญญาอาจตกลงให้ใช้หลักเกณฑ์ภายในของประเทศใด หรืออนุสัญญา ระหว่างประเทศอันเกี่ยวข้องกับการขนส่งของที่มีสภาพอันตราย และอาจกำหนดให้แจ้งแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศถึงความอันตรายของของ รวมถึงระบุข้อควรระวัง การป้องกันที่ต้องทำก่อนที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะรับมอบของ

(2) หากผู้ตราส่งละเลยไม่แจ้งข้อมูลอันทำให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่ระวังถึงสภาพอันตรายดังกล่าว และจัดการป้องกัน หากเกิดอันตรายต่อชีวิตและทรัพย์สินอันเนื่องมาจากสภาพอันตรายดังกล่าว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศอาจตั้ง

⁷⁴FIATA Bill of Lading Article 5 (2)

และทำลายของดังกล่าวโดยมีต้องเสียค่าสินไหมทดแทน หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องสูญหาย เสียหาย เกิดความรับผิด หรือค่าเสียหายใด ๆ อันเนื่องมาจากเหตุดังกล่าว ผู้ตราส่งต้องรับผิดในความเสียหายเนื่องจากการละเลยนั้นด้วย

(3) ภาระการพิสูจน์ถึงความรู้ในสภาพอันตรายแห่งของของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นหน้าที่ของผู้ตราส่ง

(4) ถ้าหากของกลายเป็นของที่มีสภาพอันตรายต่อชีวิต หรือทรัพย์สิน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะต้องไม่บรรทุกหรือขนถ่าย โดยอาจทำลายหรือจัดการให้อันตรายลดลง ถ้าหากความอันตรายนั้นไม่ได้เกิดจากความผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ตราส่งจะมีความรับผิดและเป็นผู้จ่ายค่าสินไหมทดแทน และค่าเสียหายอื่น ๆ ที่เกิดจากการนั้น โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไม่มีความรับผิดใด ๆ

C. การรับจัดการใด ๆ โดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

D. ความเสียหายที่เห็นประจักษ์หรือความเสียหายแฝงในของ (สินค้า)

E. การปิดงาน นัดหยุดงาน ตลอดจนการหยุดชะงักด้านแรงงาน

นอกจากนี้ หากความเสียหายสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบช้ำก้า เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทางทะเล หรือน่านน้ำภายในผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ต้องรับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำก้าดังกล่าว หากเกิดขึ้นมาจากสาเหตุดังต่อไปนี้⁷⁵

1 การกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ หรือเป็นความผิดของกัปตันเรือ, ลูกเรือ, นักบิน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการนำทางหรือในการจัดการของเรือ

2 อัคคีภัย, เว้นแต่เกิดจากเหตุปกติ หรือสิทธิเฉพาะของผู้ขนส่ง, อย่างไรก็ตาม เมื่อเกิดการสูญหาย หรือเสียหายอันเนื่องมาจากความไม่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถพิสูจน์ว่าตนได้จัดการให้เรืออยู่ในสภาพสามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัยแล้ว

⁷⁵ FIATA Bill of Lading Article 6 (7)

ข้อจำกัดความรับผิด

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำต้องรับผิด ในความสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบซ้กข์้าของสินค้าที่ตนเข้ารับดำเนินการรับจัดการขนส่ง ไม่ว่าจะความสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบซ้กข์้า นั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำของตนเอง หรือตัวแทน หรือ ลูกจ้างของตนก็ตาม แต่อย่างไรก็ตาม ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถจำกัดความรับผิดของตนภายใต้เงื่อนไขดังต่อไปนี้ หาก ความสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบซ้กข์้า มิได้เกิดขึ้นจากการกระทำโดยจงใจ หรือ กระทำโดยทุจริต หรือ ประมาทเลินเล่อของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า⁷⁶

ข้อจำกัดความรับผิดต่อการสูญหาย เสียหาย

กรณีที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องระบุให้มีการขนส่งทางทะเลร่วมด้วย

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จำต้องรับผิดในการสูญหาย หรือเสียหาย ในของเกินไม่เกินกว่า 666.67 SDR ต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วยการขนส่ง หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัมของ น้ำหนักรวมของของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่ากัน

ทั้งนี้หากเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบโดยตู้คอนเทนเนอร์ แทนวางสินค้า หรือสิ่งอื่นที่คล้ายคลึงกันตั้งแต่ 1 หีบห่อ หรือหน่วยขึ้นไปจะต้องกำหนดจำนวนดังกล่าวในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วย มิฉะนั้น ให้ถือว่าทั้งหมดเป็น 1 หน่วยการขนส่ง⁷⁷

อนึ่ง หากได้มีการแจ้งถึงสภาพปกติและมูลค่าของของโดยผู้ตราส่งและผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ยินยอมตามนั้นก่อนที่จะรับของเข้าถือครองเพื่อดำเนินการขนส่ง หรือได้มีการจ่ายค่าระวางในอัตราตามมูลค่าของของ และได้มีการระบุไว้ใน FBL ซึ่งราคานั้นจะกลายเป็นจำนวนจำกัดความรับผิดต่อไป⁷⁸

⁷⁶ FIATA Bill of Lading Article 8.9

⁷⁷ FIATA Bill of Lading Article 8.4

⁷⁸ FIATA Bill of Lading Article 8.3

กรณีที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องมิได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลร่วมด้วย

Article 8(5) กำหนดให้ สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งทางน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเท่ากับ 8.33 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะเป็สัญญาขนส่งต่อเนื่องที่ระบุ หรือ มิได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลร่วมด้วย หากปรากฏชัดเจนว่าของได้สูญหาย หรือเสียหายในระหว่างช่วงใดช่วงหนึ่งของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และในช่วงการขนส่งนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหาย หรือ มีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่นให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการสูญหาย เสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว⁷⁹

ข้อจำกัดความรับผิดต่อการส่งมอบชกซ์้า

ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อการขนส่งชกซ์้า จำกัดเพียงไม่เกิน 2 เท่าของค่าระวาง ตามที่ระบุในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและ FBL⁸⁰ โดยจำนวนเงินที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องชดใช้ต่อการส่งมอบชกซ์้านี้ไม่ว่าจะสูงเท่าไรก็ตาม แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินไปกว่าจำนวนที่ต้องรับผิดในกรณีสินค้าสูญหายโดยสิ้นเชิง⁸¹

อายุความการใช้สิทธิเรียกร้อง

FIATA Bill of Lading Article 17 กำหนดให้ สิทธิเรียกร้องใด ๆ อันเกิดจากการรับจัดการขนส่งต้องฟ้องร้องภายใน 9 เดือนนับแต่วันที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ

⁷⁹ FIATA Bill of Lading Article 8.6 (a)

⁸⁰ FIATA Bill of Lading Article 8.7

⁸¹ FIATA Bill of Lading Article 8.8

4.6.2 การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่อง พ.ศ.2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4 ได้ให้นิยามของ “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนของที่มีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยการขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่ง ไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

จากคำนิยามข้างต้นจึงสามารถสรุปลักษณะการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ดังนี้

1. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการขนส่งสินค้าที่ใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป

2. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการขนส่งสินค้าภายใต้เอกสารการขนส่งฉบับเดียว (Single transport Document) และมีการคิดอัตราค่าขนส่งอัตราเดียว (Single rate) ตลอดเส้นทางของการขนส่ง รวมทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะเป็นผู้มีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อการขนส่งตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง

3. การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หมายความว่า สถานที่รับมอบของและส่งมอบของอยู่คนละประเทศกัน อย่างไรก็ตามคู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือให้ใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับกับการขนส่งในประเทศที่มีรูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญารับขนของฉบับเดียวก็ได้⁸²

แม้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ขยายรูปแบบการให้บริการของตนจนครอบคลุมตลอดสายการขนส่งหรือเป็นการให้บริการแบบ Door to Door Service และมีการปฏิบัติการขนส่ง

⁸² พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 5 สัญญารับขนของภายในราชอาณาจักรโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญารับขนของฉบับเดียว คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นหนังสือว่าให้นำบทบัญญัติในหมวด 1 ว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามพระราชบัญญัตินี้มาบังคับใช้ก็ได้

ในรูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ตาม แต่การพิจารณาว่าการขยายรูปแบบการให้บริการ ในลักษณะดังกล่าว ผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้าจะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 หรือไม่นั้นประการแรกต้อง วิเคราะห์ ถึงการให้บริการในรูปแบบดังกล่าวถือว่าเป็นการกระทำในฐานะ "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง" หรือไม่

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4 ได้ให้นิยามของ "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง" หมายความว่า บุคคลที่เป็นคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะการทำสัญญานั้นจะทำการขนส่งด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มีลักษณะสำคัญดังนี้

1. บุคคลที่เป็นผู้ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ตราส่งในฐานะตัวการ ไม่ใช่ในฐานะตัวแทน หรือทำการแทนผู้ตราส่ง หรือทำการแทนผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่ง
2. บุคคลที่เป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตาม สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลาย รวมทั้งตกลงรับผิดชอบเส้นทางตั้งแต่รับมอบของจนกระทั่งส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งหรือผู้มีสิทธิรับของที่ปลายทาง
3. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำในฐานะตัวแทน หรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่ร่วมในการขนส่ง

เมื่อพิจารณาจากคำนิยามของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จะพบว่า เป็นไปในแนวทางเดียวกับคำนิยามของ ผู้ขนส่งภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คือเป็นการพิจารณานบนพื้นฐานของสถานะแห่งการเป็นคู่สัญญาในสัญญารับขนเป็นสำคัญ มิจำเป็นต้องปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเองหรือเป็นผู้ขนส่งประเภท actual carrier หรือ performing carrier แต่อย่างใด กล่าวคือ หากผู้บริหารจัดการขนส่งสินค้ากระทำการในฐานะตัวการในการเข้าเป็นคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและผูกพันตนเข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื่อง ทั้งระบุนฐานะของตนในใบตราส่ง หรือ เอกสารการขนส่งอื่น ว่าตนมีฐานะ

เป็นผู้ขนส่ง เช่นนี้ย่อมถือว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีฐานะเป็นผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Non Vessel Operating Multimodal Transport Operation: NVO MTO) อันตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เช่นกัน

4.6.2.1 คุณสมบัติของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

การดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ย่อมตกอยู่ใต้บังคับแห่งมาตรา 39 ที่บัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน มีผลทำให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ที่ประสงค์จะขยายรูปแบบการให้บริการของตนจนมีฐานะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ต้องทำการจดทะเบียนภายใต้หลักเกณฑ์ในหมวด 2 เรื่องการควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มาตรา 39 - มาตรา 64 ดังนี้

หมวด 2 การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นบทบัญญัติที่กำหนดกลไกในการกำกับดูแลการประกอบการเป็น 3 ส่วน คือ การเข้าสู่ธุรกิจ การดำรงคุณสมบัติเพื่อให้สามารถคงอยู่ในธุรกิจได้ และการออกจากธุรกิจ⁸³

ส่วนที่ 1 การเข้าสู่ธุรกิจตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. ผู้ประกอบการขนส่งจะต้องมีคุณสมบัติตามที่กำหนด และจดทะเบียนและได้รับใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก่อนจึงจะประกอบธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ โดยได้แบ่งประเภทผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องไว้ 3 แบบ คือ จะต้องเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศ ที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนในประเทศไทย หรือเป็นผู้ประกอบการขนส่ง หรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศและได้จดทะเบียนตั้งตัวแทนในประเทศไทย

⁸³ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, "ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ." วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ, (fifth anniversary special issue 2002), หน้า 362 .

ส่วนที่ 2 การดำรงคุณสมบัติเพื่อให้สามารถคงอยู่ในธุรกิจได้นั้น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ทำขึ้น และดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่า 80,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินหรือ SDR⁸⁴ ตลอดระยะเวลาที่ประกอบธุรกิจขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือถ้าเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในต่างประเทศก็ให้ตัวแทนดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดของตัวการตามสัญญาขนส่ง

ส่วนที่ 3 การออกจากธุรกิจ โดยในร่างพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 กำหนดกรณีที่สามารถเพิกถอนใบทะเบียนและระงับการประกอบธุรกิจได้ หากผู้ประกอบการจดทะเบียนไม่ดำรงหลักประกัน หรือฝ่าฝืนเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในใบทะเบียน หรือไม่ส่งหรือส่งรายงานไม่ถูกต้องหรือไม่มีการครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด หรือไม่อำนวยความสะดวกหรือช่วยเหลือตามสมควรในการปฏิบัติของนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่เป็นต้น แต่ก็ให้สิทธิผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอุทธรณ์คำสั่งต่อรัฐมนตรีได้

1 การเข้าสู่ธุรกิจในการประกอบการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ตามที่พระราชบัญญัติได้กำหนดไว้ให้ผู้ที่จะสามารถประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้นั้น ต้องทำการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยอาจจำแนกประเภทของผู้ประกอบการออกเป็น 3 ประเภท⁸⁵ คือ

⁸⁴ หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หมายถึง หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน. โดยให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ พ.ศ. 2514 การแปลงหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเป็นสกุลเงินบาทต้องคำนวณตามอัตราแลกเปลี่ยนที่ประกาศโดยธนาคารแห่งประเทศไทย ปัจจุบัน 1 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินเท่ากับ 1.46 ดอลลาร์สหรัฐ โดยประมาณ

⁸⁵ มาตรา 40 "มาตรา 40 ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 "ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39(1) ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร

(2) มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน"

ก. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย

ผู้ประกอบการประเภทนี้มีลักษณะเป็นบริษัทจำกัด หรือ บริษัทมหาชนจำกัดที่มีจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร โดยต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติดังนี้⁸⁶

(1) เป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร

(2) มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 80,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน

(3) แสดงหลักฐานการมีหลักประกันสำหรับความรับผิด ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น⁸⁷

ดังนั้น ผู้ใดที่ประสงค์จะขอจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไทยก็ให้ยื่นคำขอ โดยแสดงหลักฐานการเป็นผู้มีคุณสมบัติข้างต้นต่อนายทะเบียน เพื่อพิจารณาตามคำขอจดทะเบียนว่าจะรับหรือไม่อาจรับจดทะเบียนได้ต่อไป ทั้งนี้ใบทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้มีอายุ 5 ปีนับแต่วันที่ได้มีการออกใบทะเบียน⁸⁸

ข. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรอง โดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศตามที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่ง

⁸⁶ มาตรา 40 "มาตรา 40 ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 "ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39(1) ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร

(2) มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน"

⁸⁷ มาตรา 41 "ผู้ใดประสงค์จะขอจดทะเบียนตามมาตรา 39(1) ให้ยื่นคำขอโดยแสดงหลักฐานการมีคุณสมบัติตามมาตรา 40 และการมีหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น"

⁸⁸ มาตรา 42 "ใบทะเบียนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39(1) ให้มีอายุห้าปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียน"

ต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนโดยแสดงหลักฐานแสดงคุณสมบัติดังต่อไปนี้⁸⁹

(1) หลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศ ซึ่งเป็นประเทศที่ประเทศไทยได้ให้การรับรอง โดยสนธิสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ และ

(2) ต้องตั้งตัวแทน หรือ สำนักงานจากในราชอาณาจักร โดยตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งประเภทนี้จะต้องมีคุณสมบัติตามมาตรา 47 อย่างใดอย่างหนึ่ง ดังนี้

(2.1) เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทที่ 1 คือเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนในประเทศไทย

(2.2) นายหน้า ตัวแทน หรือตัวแทนค้าต่างในกิจการขนส่ง ทั้งนี้ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยดังกล่าวจะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของตัวการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น

ใบอนุญาตของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้ มีอายุตามที่ได้จดทะเบียนไว้ในต่างประเทศแต่ไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่ได้ออกใบอนุญาต⁹⁰

⁸⁹ มาตรา 45 "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศตามมาตรา 39(2) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอจดทะเบียน โดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศพร้อมทั้งตั้งตัวแทนหรือตั้งสำนักงานสาขาในราชอาณาจักร"

⁹⁰ มาตรา 46 "ใบอนุญาตของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39(2) ให้มีอายุตามที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศแต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ออกใบอนุญาต

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบอนุญาต จะต้องยื่นคำขอเสียก่อนใบอนุญาตสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และให้นำมามาตรา 42 วรรคสามและวรรคสี่ มาบังคับใช้โดยอนุโลม"

ค. ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศ และได้จดทะเบียนตั้งตัวแทนในประเทศไทย คือ กรณีที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศ ซึ่งประเทศนั้นมีได้เป็นประเทศที่ประเทศไทยได้รับรองโดยสนธิสัญญาหรือมีความตกลงระหว่างประเทศ แต่มีความประสงค์ที่จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทย

ดังนั้น ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้ต้องทำการยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐาน⁹¹ ดังต่อไปนี้

(1) หลักฐานแสดงการจดทะเบียน เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในต่างประเทศ

(2) หลักฐานการตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ซึ่งจดทะเบียนตามมาตรา 39(1) คือ เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนในประเทศไทย

อย่างไรก็ตามใบทะเบียนการเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้ พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้มีอายุตามอายุของสัญญาการตั้งตัวแทน แต่ไม่เกิน 2 ปี นับแต่วันที่ออกใบทะเบียน⁹²

⁹¹ มาตรา 48 "ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศตามมาตรา 39(3) ที่ประสงค์จะประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในราชอาณาจักร ให้ยื่นคำขอจดทะเบียนการตั้งตัวแทนต่อนายทะเบียนโดยแสดงหลักฐานการจดทะเบียนในต่างประเทศ พร้อมทั้งแสดงหลักฐานเกี่ยวกับการตั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39(1) เป็นตัวแทนในราชอาณาจักรไทย"

⁹² มาตรา 49 "ใบทะเบียนการเป็นตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39(3) ให้มีอายุตามอายุของสัญญาการตั้งตัวแทนแต่ไม่เกินสองปีนับแต่วันที่ออกใบทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ซึ่งประสงค์จะขอต่ออายุใบทะเบียนจะต้องยื่นคำขอก่อนใบทะเบียนสิ้นอายุไม่น้อยกว่าสามสิบวัน และให้นำมาตรา 42 วรรคสามและวรรคสี่มาบังคับใช้โดยอนุโลม"

การที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้มีการตั้งตัวแทนในราชอาณาจักรสำหรับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ใช้บริการในประเทศไทย เนื่องจากตามหลักการสำคัญของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้เสียหายมักจะเรียกร้องได้เฉพาะจากฝ่ายผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และไม่สามารถเรียกร้องจากผู้ขนส่งที่ปฏิบัติการตามความเป็นจริง (actual carrier หรือ performing carrier) ได้หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอยู่ต่างประเทศ ทำให้ผู้ใช้บริการในไทยอาจอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบในการที่ต้องไปฟ้องร้อง เพื่อบังคับคดีในต่างประเทศ⁹³ ดังนั้น ในพระราชบัญญัตินี้จึงได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจนว่าตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ซึ่งได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยได้รับรอง โดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศหรือตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศ จะต้องร่วมกันรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน เพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร⁹⁴

2. การรักษาคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน

ก. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนในประเทศไทย

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้จะต้องรักษาคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องดังต่อไปนี้

1. ดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นและ

⁹³ จุฬารัตน์ สุขมานพ, อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 82.

⁹⁴ มาตรา 50 "ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39(2) และ (3) จะต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน เพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากความผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร"

2. ดำรงไว้ซึ่งสินทรัพย์ขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 80,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ข. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้จะต้องรักษาคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ดังต่อไปนี้

1. รักษาคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศที่ตนจดทะเบียนไว้

2. ดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดในประเทศไทยตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ได้ทำขึ้น ทั้งนี้ตัวแทนในประเทศไทยของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้จะต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดของตัวการตามสัญญาขนส่งด้วยเช่นกัน

ค. ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศ

เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้ต้องการจะประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในประเทศไทยจะต้องตั้งตัวแทนในราชอาณาจักร ดังนั้นคุณสมบัติที่ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภทนี้ (ผู้ถือใบอนุญาตการเป็นตัวแทน) จะต้องดำรงรักษาไว้คือ

1. รักษาคุณสมบัติ ของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในประเทศไทย

2. ต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดของตัวการตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ได้ทำขึ้น

ดังนั้น เมื่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องการเข้าสู่การประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ก็ต้องเป็นผู้มีคุณสมบัติต่าง ๆ ตามที่พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดไว้เช่นเดียวกันเมื่อได้รับอนุญาตให้ทำการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้แล้ว ตลอดระยะเวลาที่ได้รับอนุญาตนั้นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็ยังคงต้องรักษาคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่อไปด้วย แม้กระทั่งตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัตินี้

ต้องรักษาคุณสมบัติของการเป็นตัวแทน เช่นกัน เพื่อให้คุณสมบัติของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ยังคงมีอยู่โดยครบถ้วนถูกต้องตามกฎหมาย อีกทั้งถ้ามีกรณีเกิดข้อพิพาทใด ๆ ไม่ว่าจะมีความเสียหาย ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือเกิดจากการทำละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร ตัวแทนของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39(2) และ (3) จะต้องร่วมกันรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน จากการที่พระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้ตัวแทนต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง โดยมีต้องไปอาศัยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องตัวแทนมาใช้อีก เป็นการกำหนดในพระราชบัญญัติให้รู้ถึงสิทธิและหน้าที่ความรับผิดชอบที่ตัวแทนมีอยู่โดยตรงในกฎหมายเฉพาะ

3. การเพิกถอนใบทะเบียนและการระงับการประกอบการ

ตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ฉบับนี้ นอกจากจะมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมดูแลการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีลักษณะของการเข้าสู่ธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการดำรงรักษาในคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้วยังมีการกำหนดให้มีการเพิกถอนใบทะเบียนและการระงับการประกอบการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ เมื่อปรากฏว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนผู้ใดกระทำการตามมาตรา 57 ดังต่อไปนี้

1. ไม่ดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบหรือความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือไม่ดำรงสินทรัพย์ขั้นต่ำไว้ไม่น้อยกว่า 80,000 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจกรรมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
2. ผ่าฝืนเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในทะเบียนที่ระบุว่า เป็นเงื่อนไขอันเป็นสาระสำคัญ
3. ไม่ส่ง หรือ ส่งรายงานไม่ถูกต้องหรือไม่มีรายการครบถ้วนตามที่กฎหมายกำหนด
4. ไม่อำนวยความสะดวก หรือ ช่วยเหลือตามสมควรในการปฏิบัติการของนายทะเบียน และพนักงานเจ้าหน้าที่ ทั้งนี้ภายในเวลาที่นายทะเบียนเห็นสมควร ถ้าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามที่นายทะเบียนมีหนังสือแจ้งโดยไม่มีเหตุอันสมควร นายทะเบียนที่มีอำนาจสั่งระงับการประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการชั่วคราวได้ในระยะเวลาที่เห็นสมควรแต่ต้องไม่เกิน 60 วันนับแต่วันที่มีคำสั่ง

นอกจากกรณีที่กำหนดไว้ในกฎหมายว่าด้วยวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง นายทะเบียนมีอำนาจเพิกถอนใบทะเบียน เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนให้ข้อมูลเท็จหรือกระทำฉ้อฉล เพื่อให้ได้รับจดทะเบียน

2. นายทะเบียนมีคำสั่งให้ระงับการประกอบธุรกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นการชั่วคราวตามมาตรา 57 และ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ดำเนินการให้ถูกต้องภายในระยะเวลาที่นายทะเบียนกำหนดเกินกว่าหนึ่งครั้งในรอบปี

3. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของนายทะเบียน หรือตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่อื่นที่มีอำนาจตามกฎหมายในกรณีที่ให้นำของที่เป็นอันตราย ซึ่งหาผู้รับไม่ได้หรือของผิดกฎหมายไปส่งคืนให้แก่ผู้ตราส่ง รวมทั้งชำระค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการดังกล่าว

นอกจากนี้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ซึ่งนายทะเบียนมีคำสั่งให้ระงับการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือให้เพิกถอนใบทะเบียน ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนมีสิทธิอุทธรณ์คำสั่งดังกล่าวต่อรัฐมนตรีได้ โดยทำเป็นหนังสือยื่นต่อนายทะเบียนภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

การอุทธรณ์ไม่เป็นการทุเลาการบังคับตามคำสั่งของนายทะเบียน เว้นแต่รัฐมนตรีจะสั่งให้ทุเลาการบังคับ

ในระหว่างที่รัฐมนตรีพิจารณาคำอุทธรณ์ ห้ามมิให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบต่อไป เว้นแต่จะเป็นการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นการประกอบการตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นก่อนได้รับแจ้งคำสั่งจากนายทะเบียน

ให้รัฐมนตรีวินิจฉัยคำอุทธรณ์ให้แล้วเสร็จและแจ้งให้ผู้อุทธรณ์ทราบภายใน 30 วันนับแต่วันที่รับคำอุทธรณ์

4.6.2.2 ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศใน ฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

หลักเกณฑ์ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

1 หลัก presumed fault หรือหลักสันนิษฐานความผิด

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นตั้งแต่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงส่งมอบของ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าตนลูกจ้าง ตัวแทนหรือบุคคลอื่นที่ตนให้บริการได้ใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อป้องกันแล้ว หรือพิสูจน์ถึงข้อยกเว้นตาม ม. 27 จึงจะหลุดพ้นจากความรับผิด

2. หลัก vicarious liability หรือความรับผิดเพื่อการกระทำของบุคคลที่ตนใช้ในการขนส่งในการดำเนินการให้มีการขนส่งของจากต้นทางไปยังจุดหมายปลายทางผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องอาจจะดำเนินการขนส่งโดย⁹⁵

2.1 ลูกจ้างของตนเป็นผู้กระทำการขนส่ง

2.2 ตัวแทนของตนเป็นผู้กระทำการขนส่ง

2.3 บุคคลอื่นเป็นผู้กระทำการขนส่ง โดยการว่าจ้างผู้ขนส่ง(actual carrier)ในการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางบก ทางทะเล หรือทางอากาศ

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดเพื่อความเสียหายในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และบุคคลอื่นซึ่งตนได้ให้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา รวมถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของบุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ให้บริการนั้น⁹⁶ เสมือนหนึ่งว่าเป็นการกระทำของ

⁹⁵ ไผทชิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ พุกกาญจนานท์ , กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ และกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน , 2543), หน้า 135.

⁹⁶ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 25 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดเพื่อความเสียหายในการกระทำหรืองดกระทำของลูกจ้างและตัวแทนของตน และของบุคคลอื่นซึ่งตนได้ให้บริการเพื่อการปฏิบัติตามสัญญา รวมถึงลูกจ้างและตัวแทนของ

ตนเอง เพราะแม้การกระทำหรืองดเว้นกระทำดังกล่าวผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะมีได้กระทำเองก็ตามแต่ก็ถือว่าเป็นการเพื่อประโยชน์ของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

การดำเนินการบริหารจัดการขนส่งสินค้าของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ถือเป็นการให้บริการในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประเภท NVO-MTO เนื่องจาก ในทางปฏิบัติ ผู้จัดการขนส่งสินค้าไม่ได้ดำเนินการขนส่งด้วยตนเองไม่ว่าจะเป็นการขนส่งช่วงใดเลยก็ตาม แต่ทำการว่าจ้างบุคคลอื่นในการดำเนินการขนส่งแทนตน เช่นนี้แม้ความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้า จะเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งที่แท้จริง(actual carrier) ก็ตามผู้จัดการขนส่งสินค้าย่อมไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดชอบต่อผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง ได้แต่อย่างใด

ความรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหาย

ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกช้าภายใต้บังคับมาตรา 20 บัญญัติให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย 3 ประเภทคือ 1.ของสูญหาย 2.ของเสียหาย 3.ของถูกส่งมอบชกช้า ที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ออกส่งมอบของ ทั้งนี้ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ใช้บังคับกับทั้งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ดำเนินการขนส่งทุกรูปแบบภายในประเทศไทย และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ดำเนินการขนส่งเพียงบางรูปแบบผ่านประเทศไทย

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ที่จำต้องรับผิดชอบภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 หมายความว่ารวมทั้ง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนในประเทศไทย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนภายในประเทศไทย ซึ่งตัวแทนนั้นต้องจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่จดทะเบียนภายในประเทศไทย โดยผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศจะต้องร่วมรับผิดชอบกับตัวแทนของตนเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการผิดสัญญาหรือการละเมิดแก่ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลอื่นในราชอาณาจักร

บุคคลอื่นนั้น ซึ่งได้กระทำไปในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจแห่งการเป็นตัวแทนหรือในกิจการที่ได้ให้บริการนั้น

เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตน หรือตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ตนได้ใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่ง ต่อเนื่องได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า รวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุนั้น

ความรับผิดชอบต่อการส่งมอบชักร้า

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชักร้า เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบชักร้า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยินยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ เช่นนี้ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆต่อการส่งมอบชักร้าภายใต้ บัญชีแห่งมาตรา 20 วรรคท้ายต่อเมื่อ

1. ผู้ตราส่งได้แจ้งให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องทราบว่าจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเนื่องมาจากการส่งมอบชักร้าก่อนที่จะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของ และ
2. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องยินยอมที่จะรับผิดชอบในความเสียหายนั้นก่อนรับมอบของเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาในทางปฏิบัติจะพบว่าในเอกสารการขนส่งจะการให้ ระบุเครื่องหมายหากต้องการให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบอันเนื่องมาจากการส่งมอบชักร้า หากไม่การระบุใน เอกสารการขนส่งดังกล่าวก็ย่อมถือว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการส่งมอบชักร้า

นอกจากนี้ผู้มีสิทธิรับของยังสามารถเลือกใช้สิทธิดังต่อไปนี้ต่อกรณีการส่งมอบ ชักร้า

1. รับของไว้
2. รับของไว้และเรียกค่าเสียหายจากการส่งมอบชักร้า
3. ไม่รับของและเรียกค่าเสียหายจากการส่งมอบชักร้า
4. เรียกค่าสินไหมทดแทนเสมือนของนั้นได้สูญหายโดยสิ้นเชิง หากพ้น 90 วัน นับแต่ถึงกำหนดส่งมอบหรือเวลาที่ควรส่งมอบ เว้นแต่จะปรากฏหลักฐานว่าของยังไม่สูญหายจริง

การใช้สิทธิเรียกร้อง

บุคคลที่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องเพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักที่เกิดขึ้นกับของที่ทำการขนส่ง นอกจากผู้ตราส่งอันเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องแล้ว ผู้รับตราส่ง ก็เป็นอีกบุคคลหนึ่งที่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นได้เช่นกัน เพราะเมื่อผู้รับตราส่งเป็นผู้ทรงใบตราส่งโดยชอบแล้ว ย่อมถือว่าเป็นผู้มีสิทธิรับของตามสัญญาขนส่งอันถือว่าเป็นผู้เสียหายที่แท้จริง เพราะความเสียหายมักพบเมื่อของได้ส่งถึงท่าปลายทางแล้ว โดยผลของมาตรา 14 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ที่กำหนดให้ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่องให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่งต่อเนื่องนั้น⁹⁷ ทำให้ผู้รับตราส่งสามารถเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบตามมูลสัญญาขนส่งต่อเนื่อง นอกเหนือจากมูลละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยหากไม่มีบทบัญญัติดังกล่าวผู้รับตราส่งจะไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบต่อตนตามมูลสัญญาขนส่ง เนื่องจากไม่มีนิติสัมพันธ์ระหว่างกัน โดยหากผู้รับตราส่งจะใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบ ต้องแจ้งความเสียหายเป็นหนังสือและขอให้ผู้ตราส่งอันเป็นคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องและมีนิติสัมพันธ์กับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเป็นผู้ใช้สิทธิเรียกร้องแทนตน

ทั้งนี้ การใช้สิทธิเรียกร้องภายใต้บังคับ มาตรา 37⁹⁸ ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องอาจเลือกใช้สิทธิฟ้องร้องให้ผู้รับจัดการขนส่ง

⁹⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 14 เมื่อได้ออกใบตราส่งต่อเนื่องให้แก่กันความสัมพันธ์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องกับผู้ตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุในใบตราส่งต่อเนื่องให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่งต่อเนื่อง

⁹⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 37 ความในหมวดนี้ให้ใช้บังคับแก่การใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ว่าการเรียกร้องนั้นจะมีมูลกรณีจากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือละเมิดและให้ใช้บังคับตลอดถึงการใช้สิทธิเรียกร้องต่อลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

สินค้าต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้าโดยอาศัยมูลฟ้องตามมูลละเมิด หรือ มูลฟ้องตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ได้ แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะเป็นการฟ้องร้องโดยอาศัยมูลละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ตัวแทน ลูกจ้าง หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ให้บริการในการปฏิบัติตามสัญญาย่อมสามารถอ้างเหตุจำกัดความรับผิด เหตุยกเว้นความรับผิด รวมทั้งจำนวนเงินที่ต้องรับผิดชอบภายใต้เงื่อนไขแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้เช่นเดียวกัน

ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพ.ศ.2548 มาตรา27 ได้วางหลักเกณฑ์ยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้า หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเป็นผลมาจาก กรณีดังต่อไปนี้

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ
- (4) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (5) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น
- (6) การนัดหยุดงาน การปิดงานดจ้าง การผลงงาน หรือ อุปสรรค หรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ
- (7) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเล หรือ น่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้ำช้าระหว่างขนส่งเกิดขึ้นโดย
- (ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่ อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบในการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบช้าตาม (7) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ได้ว่าตนได้กระทำการตามที่ควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้นเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

การยกเว้นความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้ มาตรา 27 ตอนท้ายมีข้อยกเว้นคือ ในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) ที่เข้าทำสัญญากับ ผู้ส่งออกหรือผู้นำเข้า ในนามตนเอง เช่นนี้ ย่อมถือว่ามีสถานะเป็นผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบประเภทไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non Vessel Operating Multimodal Transport Operation : NVO MTO) อันถือว่าเป็น "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง" ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เช่นกัน แม้ในความเป็นจริงจะไม่ถือว่าเป็นผู้ขนส่งที่แท้จริง (actual carrier) ก็ตาม

ดังนั้นการที่จะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดอันเป็นผลเนื่องมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำการตามที่ควรในฐานะเช่นนั้นเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง หรือการพิสูจน์เรื่อง unseaworthiness นั้นเอง เมื่อผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่ได้ทำการขนส่งด้วยตัวเอง การที่พิสูจน์กรณีดังกล่าวจึงเป็นไปได้ยาก ทั้งหากจะตีความขยายคำว่า "ตน" ให้รวมถึงผู้ขนส่งที่แท้จริงก็ไม่น่าจะกระทำได้ เนื่องจาก "ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง" ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 หมายความว่า "บุคคลที่เป็นคู่สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการปฏิบัติขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าจะการทำสัญญานั้นจะทำการขนส่งด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่ง เช่นนี้บุคคลที่สามารถพิสูจน์เรื่อง unseaworthiness ย่อมไม่รวมถึงผู้ขนส่งที่แท้จริงที่ทำการขนส่งในช่วงการขนส่งทางทะเล ดังนั้นภาระการพิสูจน์เพื่อยกเว้นความรับผิดในกรณีนี้จึงเป็นการยาก หรือ ไม่อาจสามารถกระทำได้สำหรับ ผู้รับจัดการขนส่งที่มีสถานะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง

ความรับผิดชอบต่อการส่งมอบซั๊กซ่า

ภายใต้บังคับแห่ง มาตรา 20 วรรค 2 บัญญัติให้ ผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ อันเนื่องมาจากการส่งมอบซั๊กซ่า ก็ต่อเมื่อ ผู้ตราส่งได้แจ้งแก่ ผู้ประกอบการขนส่งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต้องจะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบซั๊กซ่าผู้ประกอบการขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายใดๆ ที่อาจเกิดขึ้น และ ผู้ประกอบการขนส่งต้องให้ความยินยอมที่จะรับผิดชอบต่อความเสียหายดังกล่าว ก่อนการรับมอบของจากผู้ตราส่ง

การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้อง

กรณีของสูญหาย หรือ เสียหาย

กรณีของสูญหาย หรือเสียหาย ไม่ว่าจะของนั้นจะสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 28 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้องสามารถจำกัดความรับผิดชอบไว้เพียง 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน ต่อ 1 หน่วยการขนส่ง หรือ 2 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

กรณีที่สัญญาขนส่งต่อเนื้องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเล หรือ การขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วยนั้นภายใต้บังคับแห่งมาตรา 30 ให้จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้องไว้ 8.3 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย

ถ้ากรณีปรากฏเป็นที่แน่ชัดว่าของได้สูญหายหรือเสียหายในระหว่างช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื้องหลายรูปแบบภายใต้มาตรา 31 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้องสามารถจำกัดความรับผิดชอบได้ดังนี้ เมื่อปรากฏแน่ชัดว่าของเสียหายในช่วงใดของการขนส่ง เช่นและในช่วงนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหายหรือมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดชอบไว้เป็นอย่างอื่น ให้การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื้องสำหรับการสูญหายหรือเสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายใน หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว โดยการคำนวณค่าเสียหายในกรณีที่ของสูญหายเสียหาย ให้คำนวณเท่ากับราคาที่ของนั้นจะพึงมี ณ สถานที่และเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง หรือ ณ สถานที่และเวลาอันควรจะได้ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามสัญญาขนส่งต่อเนื้องหลายรูปแบบ ถ้าคำนวณได้ต่ำกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื้อง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น แต่

หากคำนวณได้สูงกว่าที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องก็ให้รับผิดชอบเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่งต่อเนื่อง

กรณีส่งมอบซั๊กซ่า

ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 94 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบใด ๆ ในการส่งมอบซั๊กซ่า เว้นแต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบในการส่งมอบซั๊กซ่า หรือในกรณีความเสียหายอันเกิดแต่เหตุการณ์พิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง โดยให้จำกัดความรับผิดชอบทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต่อการส่งมอบซั๊กซ่าไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

อย่างไรก็ตาม หากผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจำเป็นต้องรับผิดชอบทั้งในกรณีสูญหายเสียหาย และส่งมอบซั๊กซ่า ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะถูกจำกัดไว้ไม่เกินไปกว่ากรณีสูญหาย หรือเสียหาย คือ 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัม

การเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิด

ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 32 การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ไม่สามารถนำมาบังคับใช้ในกรณีดังต่อไปนี้

1. ผู้รับตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว

จากหลักเกณฑ์ข้างต้นการที่จะไม่นำการจำกัดความรับผิดมาใช้ต้องมีเงื่อนไขดังนี้

ก. ผู้รับตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ ซึ่งถือต้องทำการแจ้งทั้งสองอย่าง หากแจ้งเพียงสภาพ หรือ ราคา ยังไม่ถือว่าผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิด

ข. ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับแจ้ง และยอมรับโดยการบันทึกทั้งสภาพและราคาแห่งของไว้ในเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ อันเป็นหลักฐานที่เป็นลายลักษณ์อักษร

2.การสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบชกซ้ำ ที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญา การกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะทำให้เกิดความเสียหายสูญหายหรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้

อายุความการใช้สิทธิเรียกร้อง

ภายใต้บังคับแห่งมาตรา 38 ผู้มีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบไม่ว่าเหตุแห่งการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นจะเกิดจากมูลตามสัญญาขนส่ง หรือ มูลละเมิดก็ตาม ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องต้องฟ้องคดีต่อศาล หรือ เสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการเพื่อชี้ขาดภายในกำหนด 9 เดือนนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของ หรือควรจะส่งมอบของ

อย่างไรก็ตาม ภายในอายุดังกล่าวถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ และในกรณีที่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมขยายระยะเวลาในการใช้สิทธิเรียกร้องให้แก่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้อง ให้ถือว่าเป็นการให้ความยินยอมว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้และในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการ ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกิน 2 ปีนับแต่วันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ส่งมอบของหรือควรจะส่งมอบของ

