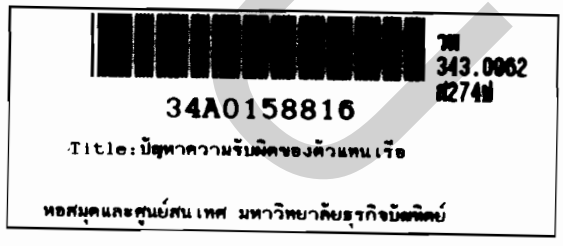
ปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือ

สมยศ สินถาวร

DPU



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2546

ISBN : 974 – 281 – 825 - 8

PROBLEMS OF LIABILITY OF SHIP'S AGENT

SOMYOT SINTARVORN

DPU

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

For the Degree of Master of Laws

Department of Law

Graduate School, Dhurakijpundit University

2003

ISBN : 974 - 281 - 825 - 8

เลขทะเบียน..... 0158816
วันลงทะเบียน..... [redacted] ก.ค. 2546
เลขเรียกหนังสือ..... วพ
343.0962
ศ274ป
[2546]
ฉ1

ใบรับรองวิทยานิพนธ์

บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญา นิติศาสตรมหาบัณฑิต

ชื่อวิทยานิพนธ์ ปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือ

เสนอโดย นายสมยศ สินถาวร

สาขาวิชา นิติศาสตร์ (กฎหมายเอกชนและกฎหมายธุรกิจ)

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ศ.ดร.ไผทชิต เอกจริยกร

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว

.....ประธานกรรมการ

(รศ.ชูศักดิ์ ศิรินิล)

..... กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

(ศ.ดร.ไผทชิต เอกจริยกร)

..... กรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วม

(อาจารย์กมลมิตร วุฒิจำนงค์)

..... กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

(ดร.จุฬา สุขมานพ)

..... กรรมการผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัย

(รศ.ดร.สุธาบดี สัตตบุศย์)

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย

(รศ.ดร.สมพงษ์ อรพินท์)

วันที่ 10 เดือน ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๔๖

DPU

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยการสนับสนุนทางด้านวิชาการจากคณาจารย์ของมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์และด้านกำลังใจจากครอบครัว ผู้ร่วมงาน เพื่อน และบุคคลอื่นที่ช่วยเหลือผู้เขียนมาตลอด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อท่านศาสตราจารย์ ดร.ไผทชิต เอกจริยกร อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ที่กรุณารับเป็นกรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ให้คำแนะนำแนวความคิด คำสอน คำวิจารณ์ และให้ความอนุเคราะห์ตำราหนังสือที่เป็นประโยชน์แก่ผู้เขียน ทำให้ได้รับความรู้ ความเข้าใจ ในวิชาการด้านกฎหมาย การรับขนของทางทะเลเป็นอย่างมาก รวมทั้งได้กรุณาสละเวลาตรวจทานและแก้ไขร่างวิทยานิพนธ์ตั้งแต่ต้นจนแล้วเสร็จและขอบพระคุณอย่างสูงต่อท่านอาจารย์กมลมิตร วุฒิจำนงค์ ที่กรุณารับเป็นกรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ร่วมและได้ให้คำแนะนำอันเป็นประโยชน์ในการเขียนวิทยานิพนธ์หลายประการ

ผู้เขียนขอขอบพระคุณอย่างสูงต่อรองศาสตราจารย์ ชูศักดิ์ ศิรินิล ดร. จุฬา สุขมานพ และ รองศาสตราจารย์ ดร. สุธาบดี สัตตบุศย์ ที่กรุณารับเป็นประธานกรรมการและกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ และกรรมการผู้แทนทบวงมหาวิทยาลัยในการสอบวิทยานิพนธ์ และยังกรุณาให้ข้อคิดเห็น และคำแนะนำอันเป็นประโยชน์ในการเขียนวิทยานิพนธ์รวมทั้งตรวจสอบแก้ไข และขอขอบคุณบรรณารักษ์ห้องสมุดมหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เจ้าหน้าที่สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เจ้าหน้าที่ห้องสมุดศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ที่ให้ความช่วยเหลือในด้านการค้นคว้าเอกสารประกอบการวิจัย และขอขอบคุณนายภัทรพงศ์ สินถาวร บุตรชายที่ได้ให้ความช่วยเหลือในด้านการค้นคว้าเอกสารในกรณีที่ผู้เขียนไม่อาจค้นคว้าด้วยตนเองได้ ท้ายสุดผู้เขียนขอขอบคุณ น.ส.อังสนา ม่วงเกตุมา ผู้ร่วมงานที่ช่วยเหลือในด้านการจัดพิมพ์และพิสูจน์อักษรวิทยานิพนธ์อย่างเสียสละตลอดมาจนวิทยานิพนธ์แล้วเสร็จ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ หากมีข้อบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ ประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้และหากมีส่วนดีที่เป็นประโยชน์ทางการศึกษา หรือสร้างสรรค์พัฒนาการด้านกฎหมายพาณิชยนาวีอยู่บ้าง ผู้เขียนขอมอบบูชาพระคุณแด่คุณแม่แถม สินถาวร ที่ได้ทุ่มเทแรงกายแรงใจในการเลี้ยงดูส่งเสริมให้ผู้เขียนได้ศึกษาเล่าเรียนและมีการงานอาชีพที่มั่นคง และขอมอบบูชาพระคุณ ครู อาจารย์ตลอดจนท่านผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้เขียนหนังสือ งานวิจัย บทความ ฯลฯ ซึ่งผู้เขียนได้ใช้ศึกษาจนมีความรู้ความเข้าใจ และใช้อ้างอิงในทางวิชาการด้วยความเคารพและกตัญญูกตเวทิตาเป็นอย่างสูง

สมยศ สินถาวร

สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....ฆ
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....ฉ
กิติกรรมประกาศ.....ฌ
บทที่

1 บทนำ.....1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....11
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....12
1.4 ประโยชน์ของการวิจัย.....13

2 แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศและการเป็นตัวแทนเรือ.....14
2.1 ความสัมพันธ์ของการขนส่งระหว่างประเทศกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ...14
2.1.1 สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ.....14
2.1.2 สัญญาชำระเงินในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ.....22
2.1.3 สัญญาประกันภัยทางทะเลกับการขนส่งสินค้าทางทะเล.....26
2.2 ประเภทของสัญญาขนส่งของทางทะเล.....28
2.2.1 สัญญาเช่าเรือ (Charter Party).....29
2.2.2 สัญญารับขนของทางทะเล (Contract of Carriage of goods by sea).....36
2.3 บทบาทของบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล.....43
2.3.1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
(International Freight Forwarders).....43
2.3.2 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
(Multimodal Transport Operator).....47
2.3.3 ตัวแทนพิธีการศุลกากร (Customs Broker).....51
2.3.4 บุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของระหว่างประเทศ
2.3.4.1 ผู้ขนส่งภายในประเทศ (Inland Carrier).....53
2.3.4.2 ผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedores).....53
2.3.4.3 ผู้ประกอบกิจการเรือฉลอมหรือเรือลำเลียง (Lighter).....55
2.3.4.4 ผู้จัดการเรือ (Ship's managers).....56

สารบัญ (ต่อ)

2.4 กิจการเดินเรือระหว่างประเทศ.....57
2.4.1 กิจการเจ้าของเรือ (Shipowner).....57
2.4.2 กิจการตัวแทนเรือ (Ship's Agent or Shipping Agency).....62
2.4.2.1 ความหมายและความสำคัญ.....62
2.4.2.2 ประเภทของบริษัทตัวแทนเรือ.....70
2.4.2.3 หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (The duties of Ship's agent under voyage charter party contracts).....71
2.4.2.4 หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบกำหนดระยะเวลา (The agents service under a time charter party).....74
2.4.2.5 หน้าที่ของตัวแทนเรือที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง (Duties under a liner agency).....78
2.4.3 สัญญาการตั้งตัวแทนเรือ (Agency Agreement).....80
2.4.4 การจัดองค์กรของบริษัทตัวแทนเรือ.....82

3 อนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของต่างประเทศเกี่ยวกับการเป็นตัวแทนเรือ.....88
3.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล (International Conventions).....89
3.1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ วันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (International Convention for the unification of certain rules of law relating of bill of lading brussels, August 25, 1924).....89
3.1.2 พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (Protocal to amend the International Convention for the unification of certain rules of law retating to bill of lading, brussels, February 23, 1968) และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1979.....96

สารบัญ (ต่อ)

3.1.3 อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของสหประชาชาติ 1978 (United Nations convention on the carriage of good by sea 1978).....99

3.2 กฎหมายภายในของประเทศอังกฤษเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือ

3.2.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ. 1924 และ ค.ศ. 1971 (U.K. carriage of good by sea 1924 and 1971).....109

3.2.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (U.K. carriage of good by sea ค.ศ. 1992).....124

3.2.3 หลักกฎหมายตัวแทนของประเทศอังกฤษ (The principle of the law of agency).....124

3.2.3.1 ความรับผิดของตัวแทนที่กระทำการแทนตัวการต่างประเทศ (A foreign principle).....131

3.2.3.2 ความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทน (Liability for torts).....132

3.2.4 ลักษณะของการเป็นตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษ.....136

3.2.5 บทสรุปความรับผิดของตัวแทนเรือในระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษ.....141

3.3 กฎหมายภายในของประเทศสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือ

3.3.1 The Harter Act. 1893.....146

3.3.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา (The carriage of good by sea Act. 1936).....148

3.3.3 หลักกฎหมายตัวแทนของประเทศสหรัฐอเมริกาและหลักความรับผิดในการทำละเมิด (Law of Agency and Torts).....157

3.3.4 ลักษณะของการเป็นตัวแทนเรือในประเทศสหรัฐอเมริกา.....161

3.3.5 ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามข้อตกลงของคู่สัญญา (Limitation and defenses : The Himalaya Clause).....165

4. กฎหมายภายในของประเทศไทยเกี่ยวกับการเป็นตัวแทนเรือ.....169

4.1 หลักกฎหมายทั่วไปและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....169

สารบัญ (ต่อ)

4.1.1 หลักกฎหมายทั่วไป (Lex Generalis) และหลักกฎหมายพิเศษ (Lex Specialis).....169
4.1.2 หลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....171
4.1.3 หลักกฎหมายตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์.....173
4.1.3.1 สัญญาตัวแทน.....174
4.1.3.2 ความสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างตัวการกับบุคคลภายนอก.....176
4.1.3.3 ความสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างตัวแทนกับบุคคลภายนอก...178
4.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย (The carriage of goods by sea B.E. 2534).....181
4.2.1 กฎหมายที่ใช้บังคับก่อนประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.....181
4.2.2 ความรับผิดของตัวแทนเรือตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในฐานะผู้ขนส่งอื่น.....190
4.2.3 หน้าที่และความรับผิดของตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในเรื่องอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.....201
4.2.4 ความรับผิดของตัวแทนเรือตามสัญญาที่ได้ทำแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ.....211
4.3 ความรับผิดในการทำละเมิด (Tortious liability).....224
4.3.1 ความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทนเรือ.....224
4.3.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในฐานะตัวการในผลแห่งการทำละเมิดของตัวแทนเรือ.....231
4.3.3 ข้อตกลงยกเว้นความรับผิดในการทำละเมิด.....233

5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....238
ข้อเสนอแนะ.....262
บรรณานุกรม.....264
ประวัติผู้เขียน.....274

ชื่อวิทยานิพนธ์ ปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือ

ชื่อนักศึกษา สมยศ สินถาวร

อาจารย์ที่ปรึกษา ศ. ดร. ไผทชิต เอกจริยกร

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม อาจารย์กมลมิตร วุฒิจำนงค์

สาขาวิชา นิติศาสตร์

ปีการศึกษา 2545

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาแนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับหลักความรับผิดของตัวแทนเรือ โดยเปรียบเทียบกับหลักความรับผิดของตัวแทนเรือตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลและกฎหมายภายในของต่างประเทศกับหลักกฎหมายไทย ลักษณะของการวิจัยเป็นการวิจัยเอกสารและนำข้อมูลมาเรียบเรียงเชิงพรรณา วิเคราะห์ และพิสูจน์สมมติฐานในที่สุด จากการศึกษาพบว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติให้ผู้ขนส่งอื่นไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เป็นผลให้ตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นตามบทบัญญัติมาตรา 44 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่มิได้หมายความว่าตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิดใด ๆ ตามระบบกฎหมายไทยแต่อย่างใด เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลซึ่งเป็นบทกฎหมายพิเศษมิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนเรือซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นที่เป็นตัวการไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องบังคับตามบทกฎหมายทั่วไป ซึ่งได้แก่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 15 ว่าด้วยตัวแทนมาตรา 797 ถึงมาตรา 844 และลักษณะ 5 ว่าด้วยละเมิดมาตรา 420 ถึงมาตรา 452

ตามกฎหมายไทย ถ้าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ตัวแทนเรือต้องรับผิดตามสัญญาที่ได้ทำนั้นแต่โดยลำพัง แม้ชื่อของตัวการจะได้เปิดเผยแล้ว เว้นแต่ข้อความแห่งสัญญาจะแย้งกันกับความรับผิดของตัวแทนเรือ และถ้าการกระทำผิดสัญญารับขนของทางทะเลของตัวแทนเรือครบองค์ประกอบของความรับผิดในการทำละเมิดตัวแทนเรือก็ต้องรับผิด อย่างไรก็ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือไว้เป็นการเฉพาะ และมิได้มีบทบัญญัติให้ตัวแทนเรือ

มีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นที่มีสิทธิที่จะยกขึ้นอ้างตามที่กำหนดไว้ ขึ้นต่อสู้หรือจำกัดความรับผิดของตัวแทนเรือได้แต่อย่างใด และมิได้บัญญัติให้สามารถนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ไปปรับใช้ได้กับการฟ้องร้องผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นเกี่ยวกับการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าอันเกิดขึ้นตามสัญญารับขนของทางทะเล ในการฟ้องร้องในมูลละเมิดไว้แต่อย่างใด รวมทั้งมิได้บัญญัติจำนวนค่าเสียหายทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ว่ากรณีใด ๆ จะต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นตามที่กำหนดไว้แต่อย่างใดเช่นกัน ซึ่งแตกต่างจากความรับผิดของตัวแทนเรือในต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาเฮก รูลส์ อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ และอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ลักษณะดังกล่าวไว้อย่างชัดแจ้ง เช่น ประเทศอังกฤษ เป็นต้น สำหรับประเทศสหรัฐอเมริกาที่เป็นภาคีของอนุสัญญาเฮก รูลส์ แม้จะไม่มีบทบัญญัติลักษณะดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 แต่ก็ได้ใช้หลักเสรีภาพในการทำสัญญา โดยถือว่าผู้ขนส่งกับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเลอาจทำสัญญาโดยตกลงจำกัดความรับผิดของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ผู้ทำสัญญารับจ้างเหมาอิสระ นายเรือ ลูกเรือ ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ และผู้ทำสัญญาอิสระอื่น ๆ ที่ถูกว่าจ้างหรือใช้โดยผู้ขนส่งในการปฏิบัติการใด ๆ อันเกี่ยวเนื่องกับสัญญารับขนของทางทะเลได้ข้อตกลงลักษณะดังกล่าวเรียกว่าข้อตกลง “Himalaya Clause” เป็นผลให้ตัวแทนเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาได้รับการคุ้มครองตามที่ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดอันเกิดจากการทำละเมิด

ดังนั้นเมื่อตัวแทนเรือในประเทศไทยและในต่างประเทศต่างต้องมีความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดอันเกิดจากการทำละเมิด เพียงแต่ตัวแทนเรือในต่างประเทศ เช่นตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษและตัวแทนเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาสามารถอ้างข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ขึ้นต่อสู้และจำกัดความรับผิดของตัวแทนเรือได้ทั้งความรับผิดอันเกิดจากมูลเหตุตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดอันเกิดจากมูลเหตุแห่งละเมิด รวมทั้งจำนวนเงินค่าเสียหายรวมทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและตัวแทนเรือนั้นจะต้องไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ เป็นผลให้ตัวแทนเรือในประเทศไทยต้องรับผิดในลักษณะที่เสียเปรียบเมื่อเปรียบเทียบกับความรับผิดของตัวแทนเรือในต่างประเทศและผู้เสียหายอาจใช้วิธีการฟ้องร้องตัวแทนเรือให้รับผิดในการทำละเมิด ทำให้ผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการต้องร่วมกันรับผิดในการทำละเมิดโดยไม่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ได้ วิธีการดังกล่าวอาจเป็นการเลี่ยงการมีผลใช้บังคับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้ จึงจำเป็นที่ประเทศไทยต้องแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล

พ.ศ. 2534 ให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้ชัดเจนเช่นเดียวกับบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลในต่างประเทศ ตามแนวทางที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิ แห่งอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ และมาตรา 7 แห่งอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ทั้งนี้เพื่อให้กฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยและของต่างประเทศอยู่ในรูปแบบที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน อันจะส่งผลให้ความรับผิดของตัวแทนเรือในประเทศไทยและความรับผิดของตัวแทนเรือในต่างประเทศอยู่บนพื้นฐานของความรับผิดที่เสมอภาคและเป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่งจะเป็นผลดีต่อการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศของประเทศไทยในที่สุด

DPU

Thesis Title	**Problems of Liability of Ship's Agent**
Name	**Mr. Somyot Sintarvorn**
Thesis Advisor	**Prof. Dr. Pathaichit Eakjariyakorn**
Thesis Co-Advisor	**Mr. Kamonmit Vudhijumnong**
Department	**Law**
Academic Year	**2002**

Abstract

The objective of this thesis is to study the principles of liability of ship's agent. In the thesis there are comparative studies of the principle of the liability of ship's agent under international conventions for carriage of goods by sea, domestic laws of foreign countries and Thai laws. The thesis was based on documentary research. The data from the researches were compiled analysed and used to prove the hypothesis. The thesis finds that, under the Thai carriage of goods by sea, the other carrier shall exclude any person directly or indirectly authorized, by the carrier or other carrier under his course of his business relating to carriage of good by sea, as an agent to perform on their behalf the business concerning to carriage of goods by sea. In effect the ship's agent is free from liability as other carrier according to section 44 of the Carriage of Goods by Sea Act. However, this does not mean that ship's agents have no liability whatsoever because the Carriage of Goods by Sea Act, which is a specific law, does not mention any specific legal relationship between ship's agent, who is agent of carrier or other carrier (the principal), and the consignee. The position will be under general law, which is the Civil and Commercial Code, Title XV Agency Section 797 – Section 844 and Title V Wrongful acts Section 420 – Section 452, most ship's agent's responsibilities, such as booking ship's space, loading and issuing bill of lading, fall under those provisions.

Under Thai laws, if the contract of the carriage of goods by sea was made by ship's agent on the behalf of the carrier or other carrier who has his domicile in a foreign country, ship's agent is personally liable for the contract although the name of the principal has been disclosed, unless the terms of the contract are inconsistent with his liability. Moreover, if the breach of the contract of the carriage of goods by sea by ship's agent can be considered as a wrongful act, ship's

act, shipping agent must also be liable. However the Carriage of Goods by Sea Act 1991 and the Civil and Commercial Code have no specific provision on shipping agent liability and there is no right granted to shipping agent to refer to the defence and the limits of liability of the carrier or other carrier. Nor can it use limit of liability to sue the carrier or other carrier in respect of loss or damage to the goods covered by the contract of the carriage of goods by sea, as well as delay in delivery, in any action on tort. Nor does the law mention the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and other carrier including their agent of the carrier or other carrier which should not exceed the limit of liability provides. These provision are different from liability of shipping agent in other countries especially from the countries that are members of Hague Rules and Hague – Visby Rules, and Humburg Rules which give clear definition to all characteristics, such as the United Kingdom. In case of United States of America, which is a member of Hague Rules, even though there is no such specific provision in their the Carriage of Goods by Sea Act 1936, there is a freedom of contract concept whereby the carrier and the shipper in the contract of the carriage of goods by sea can agree to limit of liability of a servant or agent of the carrier, independent contractor, the master, crew, stevedores, and all other independent contractor regarding the contract of the carriage of goods by sea by the carrier. This clause is called "Himalaya Clause" agreement. With this clause the shipping agent in the United State of America is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under the convention, whether the liability from the action is founded in contract or in tort.

Shipping agent both in Thailand and overseas have liabilities under the contract of carriage of goods by sea and tort. However, shipping agents in some country such as England and United State of America can benefit from the defences and limit of liability of the carrier, and those defences and limit of liability can be used both in the action based on contract and on tort. Moreover, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and shipping agent shall not exceed the limit of liability provided for in the law. This position makes shipping agent in Thailand disadvantage ous when compare to overseas shipping agent. The injured person can sue shipping agent for its tort which make carrier (the principal) jointly liable for its tort without any benefit from the defences and limit of liability. This method can be used for avoiding the enforcement of the Carriage of Goods by Sea Act 1991. Thailand started therefore amend this the Carriage of Goods by Sea Act 1991 by the provisions which follow the rules in Section 4 bis of Hague – Visby Rules and

Section 7 of Humburg Rules. The change will make the Carriage of Goods by Sea Act of Thailand in line with those of other countries and provide equal and similar liability between the Thai and overseas shipping agent which will finally benefit for the international carriage of goods by sea of Thailand.

DPU

บทที่ 1
บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เมื่อสังคมมนุษย์เริ่มรู้จักทำการค้าทำให้มีการเดินทางติดต่อระหว่างกัน การขนส่งก็เป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งที่เข้าไปมีบทบาทในลักษณะของการลำเลียงหรือเคลื่อนย้ายบุคคลหรือสินค้าด้วยเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่ง เช่น สัตว์พาหนะ เกวียน รถยนต์ รถไฟ เรือ รถไฟฟ้า และอากาศยาน เป็นต้น วิวัฒนาการของการขนส่งที่สำคัญของมนุษย์นั้น นับแต่สมัยโบราณที่อาศัยการเดินทางด้วยเท้าและถัดมาก็รู้จักนำสัตว์เข้ามาช่วยในการลากจูงหรือแบกหาม เช่น วัว ลา และอูฐ เป็นต้น จากนั้นชาวสุเมเรียนซึ่งเป็นชนเผ่าที่อาศัยอยู่ในบริเวณเอเชียตะวันตกก็สามารถประดิษฐ์ระบบล้อ (Wheel) ขึ้นมาใช้สำหรับการขนส่งสิ่งของและเมื่อ 1675 ปีก่อนคริสต์ศักราช ชนชาติอียิปต์ได้มีการติดต่อค้าขายกับชาวฮิคโซสที่เดินทางมาจากทวีปเอเชียโดยใช้พาหนะติดล้อที่เทียบเข้ากับม้าเพื่อใช้ในการเดินทางและชาวอียิปต์ก็สามารถประดิษฐ์รถม้าสี่ล้อเพื่อใช้ในการขนส่งได้สำเร็จ สำหรับการขนส่งทางน้ำนั้นพาหนะชนิดแรกที่มนุษย์นำมาใช้ในการขนส่ง คือ ซุง ซึ่งต่อมาก็รู้จักนำซุงมาผูกติดกันเป็นแพและรู้จักนำซุงมาขุดเพื่อใช้ทำเป็นเรือ (Canoe) ในปี ค.ศ. 1450 จึงมีการสร้างเรือที่มีเสากระโดงขึ้นในประเทศโปรตุเกส ในปี ค.ศ. 1769 Jame watt ได้จดทะเบียนลิขสิทธิ์เครื่องจักรไอน้ำเป็นครั้งแรก และ Nicholas Cugnot ได้นำเครื่องจักรไอน้ำมาใช้ในการขนส่ง ปี ค.ศ. 1787 John Fitch ได้สร้างเรือกลไฟขึ้นและสามารถใช้การได้เป็นครั้งแรก

ส่วนการขนส่งของทางทะเลของประเทศไทย เนื่องจากลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่ตั้งอยู่ ณ ศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ประเทศไทยมีอาณาเขตของประเทศติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านคือ สาธารณรัฐสังคมนิยมพม่า (สหภาพเมียนมาร์) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว กัมพูชาประชาธิปไตยหรือสาธารณรัฐประชาชนกัมพูชา และประเทศมาเลเซีย ดังนั้นพรมแดนของประเทศไทยจึงมีพรมแดนที่เป็นพรมแดนทางบก พรมแดนที่เป็นแม่น้ำลำคลอง และพรมแดนทางทะเล ซึ่งเป็นทำเลที่เหมาะสมสำหรับการทำการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ที่พบว่าประเทศไทยมีการค้าขายระหว่างประเทศมาเป็นเวลาช้านาน ดังจะเห็นได้จากหลักฐานทางการค้าและการจัดเก็บภาษีอากรของไทยที่ค้นพบเก่าที่สุดในหลักศิลาจารึกสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช ที่มีอายุประมาณ 650 ปี กล่าวไว้ตอนหนึ่งความว่า “เมื่อชั่ว

พ่อขุนรามคำแหง เมืองสุโขทัยนี้ดี ในน้ำมีปลาในนามีข้าว เจ้าเมืองบ่เอาจกอบในไพร่ลู่ทางเพื่อนจูงวัวไปค้าขี่ม้าไปขาย ใครจักใคร่ค้าช้างค้า ใครจักใคร่ค้าม้าค้า ใครจักใคร่ค้าเงินค้าทองค้า[1]"

ในด้านการพัฒนาการขนส่งทางทะเลของไทยนั้น ในสมัยโบราณดินแดนซึ่งเป็นที่ตั้งของประเทศไทย มีชื่อเรียกอีกอย่างหนึ่งว่า แหลมอินโดจีนหรือแหลมทองหรือสุวรรณภูมิที่เป็นทำเลที่ตั้งอยู่ในเส้นทางการเดินเรือระหว่างประเทศจีนกับประเทศอินเดีย เปอร์เซีย และอาหรับ ดังจะเห็นจากบันทึกเล่าเรื่องแหลมอินโดจีนสมัยก่อนประวัติศาสตร์ของนายยง อนุมานราชธน กล่าวไว้ตอนหนึ่งความว่า "มีเค้าปรากฏอยู่ในหนังสือมหากาพย์ของอินเดียคือ คัมภีร์รามะยะนะ และคัมภีร์มหาภารตะ ซึ่งมีอายุอยู่ในยุคใกล้ ๆ กันว่า ได้มีชาวอินเดียลงเรือข้ามทะเลมาค้าขายในแถบแหลมอินโดจีนตั้งแต่ต้นพุทธกาลแล้วชาดกที่กล่าวถึงชาวอินเดียลงเรือมาค้าขายยังประเทศสุวรรณภูมิมีอยู่สามเรื่องคือ

1. มหาชนกชาดก กล่าวไว้ว่ามหาชนกบรรทุกสินค้าลงเรือไปพร้อมกับพวกพาณิชย์ชาวสุวรรณภูมิ ระหว่างทางถูกพายุใหญ่พัดเรือแตกอัปปางลงกลางทะเล มหาชนกต้องว่ายน้ำอยู่กลางทะเลถึงเจ็ดวันเจ็ดคืน ร้อนถึงนางมณีเมฆขลาสุมทรเทวีมาช่วยจึงรอดชีวิตกลับมาได้[2]

2. สังขพราหมณ์ชาดก เล่าว่า พราหมณ์สังขะเป็นเศรษฐีใจบุญลงเรือไปค้าขายยังแดนสุวรรณภูมิ เกิดเหตุเรือที่ไปทะลุน้ำไหลเข้าและจมลงกลางทะเล หากด้วยสังขพราหมณ์เป็นคนใจบุญนางมณีเมฆขลาจึงช่วยให้รอดพ้นอันตรายมาได้

3. สุลันธีชาดก[3]..."

สมัยกรุงสุโขทัยประมาณปี พ.ศ. 1800 หลังจากการตั้งสุโขทัยเป็นราชธานี เชื่อว่ามีการทำการค้ากับต่างประเทศมาก่อนหน้าแล้ว แต่ได้มีความเจริญรุ่งเรืองมากสุดในสมัยของพ่อขุนรามคำแหงมหาราชโดยมีนโยบายยกเว้นการจัดเก็บภาษีอากร (Free Trade) ขึ้น ในสมัยของพระองค์ โดยหนทางการค้าทางเรือที่สำคัญคือระหว่างสุโขทัย จีน เขมร สุมาตรา ชวา ฟิลิปปินส์ เกาหลี ญี่ปุ่น ลังกา และอินเดีย นอกจากนี้ในสมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราช ได้มีการแก้ไขอักษรไทยใหม่เพื่อให้สะดวกแก่การค้าภายในและภายนอกประเทศมากยิ่งขึ้น

ในสมัยกรุงศรีอยุธยาตั้งแต่ปี พ.ศ. 1893 หลังจากพระเจ้าอู่ทองทรงสร้างกรุงศรีอยุธยาขึ้นที่หนองโสนและทำการราชาภิเษกขึ้นครองราชย์และมีพระมหากษัตริย์พระองค์อื่นๆ ปกครองติดต่อกันมาเป็นเวลาถึง 417 ปี ประวัติการค้าต่างประเทศในสมัยกรุงศรีอยุธยาจึงอาจแบ่งได้เป็น 3 ช่วงระยะเวลา คือ

---

[1] อนุมานราชธน พระยา. **ตำนานศุลกากร**. ในหนังสืองานพระราชทานเพลิงศพ พระยาเสวกวรายุตก์ จ.ช., ต.ม. (กิมสวน รักตะบุตร์) ณ ฌาปนสถาน กองทัพบก วัดโสมนัสวิหาร. ม.ป.ส., 2506, หน้า 1.

[2] รายละเอียดเรื่องมหาชนกชาดก โปรดดูพระราชนิพนธ์พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชฯ **พระมหาชนก (MAHAJANAKA)**. กรุงเทพฯ : บริษัท อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด, 2539.

[3] ขุนวิจิตรมาตรา. **ประวัติการค้าไทย**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บัณฑิตการพิมพ์, 2516, หน้า 7 – 8.

สมัยกรุงศรีอยุธยาตอนต้น (พ.ศ. 1893 - พ.ศ. 2034) นับเป็นสมัยที่รุ่งเรืองมากแต่ระบบการค้ายังเป็นแบบโบราณอย่างไทยแท้ การค้าทางทะเลหรือการค้าด้วยสำเภานั้นมีคำกล่าวว่า "น่านน้ำกรุงศรีอยุธยาพระนครหลวงย่อมจะเกลื่อนกลินไปด้วยสำเภาจีนไทยใหญ่น้อย พ่อค้าพาณิชย์ขนสินค้าขึ้นลงซื้อขายกันจอแจ ผู้คนล้นหลามตลอดไปจนตลาดปสานอันเป็นที่สะสมและระบายสินค้าต่างๆ ออกไปทุกทิศทาง เกวียน ช้าง ม้า โค ต่างบรรทุกสินค้าเดินไปมาสับสนชุลมุน" ในสมัยนี้ถือว่าการค้าสำเภาเป็นเรื่องสำคัญที่ขึ้นหน้าขึ้นตา แม้แต่กฎหมายก็ได้มีการบัญญัติไว้ในเรื่องที่เกี่ยวกับการค้าทางทะเลไว้ในกฎหมายต่างๆ ดังนี้[4]...

กฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ กฎหมายลักษณะทาส กฎหมายลักษณะพยาน พ.ศ.1893 กฎหมายลักษณะโจร พ.ศ. 1893 กฎหมายลักษณะลักพา พ.ศ.1899 กฎหมายตระลาการ พ.ศ.1900 กฎหมายลักษณะเบ็ดเสร็จ พ.ศ. 1902 และกฎหมายลักษณะผัวเมีย พ.ศ. 1912 ดังนั้นจะเห็นได้ว่ามีบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการค้าเป็นจำนวนมากอันแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการค้าในช่วงระยะเวลานั้น ซึ่งเส้นทางการค้าในรัฐสมัยเมื่อแรกสร้างกรุงศรีอยุธยานั้นยังไม่มีชาวยุโรปเข้ามาทำการค้าขาย การไปมาค้าขายกระทำกับประเทศ จีน ชวา มาลายู และอินเดียเหมือนสมัยสุโขทัย

สมัยกรุงศรีอยุธยาตอนกลาง (พ.ศ. 2034 – พ.ศ. 2231) ในช่วงระยะเวลานี้การค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยเจริญแพร่ไพศาลมาก ชาวยุโรปหลายชนชาติเริ่มเข้ามาติดต่อค้าขายกับประเทศไทยเป็นครั้งแรก ดังจะเห็นได้จากจดหมายเหตุของไทยและของต่างประเทศกล่าวไว้เป็นจำนวนมาก ชาวยุโรป ชาติแรกที่เข้ามาทำการค้ากับประเทศไทยคือ ชาติโปรตุเกส ซึ่งเข้ามาในรัฐสมัยของพระรามาธิบดีที่ 2 นักเดินเรือคนแรกของโปรตุเกสที่ควบคุมเรือมาค้าขาย ถึงประเทศอินเดียในปี พ.ศ. 2041 คือ วาสโคดาคามา และในปี พ.ศ.2051 ก็สามารถเดินทางมาถึงเมืองมะละกา ที่ตั้งอยู่ในดินแดนแหลมมาลายูของไทยในขณะนั้น หลังจากนั้นใน พ.ศ. 2061 กษัตริย์มานูเอลของโปรตุเกสก็แต่งตั้งให้ดวลเตโคเอลโล เป็นราชฑูตเข้ามาทำสัญญาพระราชไมตรีกับกรุงศรีอยุธยา ซึ่งหนังสือสัญญาทางพระราชไมตรีค้าขายระหว่างกรุงศรีอยุธยากับโปรตุเกสนี้ ถือเป็นสัญญาฉบับแรกที่ประเทศไทยทำกับนานาประเทศ ภายหลังจากนั้นประเทศสเปน ฮอลันดา อังกฤษ ก็เข้ามาติดต่อทำการค้าขายกับประเทศไทยตามลำดับ ซึ่งต่อมาการค้าขายกับต่างประเทศก็ถูกพาดพิงกับการเมืองในช่วงเวลานั้นจนมาถึงในสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราชที่พระองค์ทรงมีพระปรีชาสามารถ สุขุม เยือกเย็น ผ่อนสั้นผ่อนยาว ทำให้ชาวต่างชาติที่เข้ามาค้าขายเคารพยำเกรง สามารถนำพาประเทศไทยฟันฝ่าอุปสรรคลงได้ และใน พ.ศ. 2205 ฝรั่งเศสก็เข้ามาค้าขายกับประเทศไทยเป็นครั้งแรก หลังจากสิ้นสมัยของสมเด็จพระนารายณ์มหาราช การค้าของไทยกับต่างประเทศก็ตกต่ำลง ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการขาดความเอาใจใส่อุปถัมภ์บำรุงอย่างเพียงพอ กอปรกับเกิดลักษณะการค้าที่เคลือบแฝงด้วยการเมืองทำให้ไม่บริสุทธิ์

---

[4] ขุนวิจิตรมาตรา. **ประวัติการค้าไทย**. หน้า 7 – 8.

สมัยกรุงศรีอยุธยาตอนปลาย (พ.ศ. 2231 – พ.ศ. 2310) เป็นช่วงระยะเวลาที่การค้าขายต่างประเทศตกต่ำด้วยสาเหตุตามที่กล่าวมาแต่ต้น ทำให้การเงินของประเทศฝืดเคือง ราษฎรได้รับความเดือดร้อนขัดสน แตกต่างจากช่วงเวลาที่มีชาวต่างชาติเข้ามาค้าขายที่มีเงินไหลเวียนอย่างสิ้นเชิง โดยสรุปแล้วประเทศไทยในสมัยกรุงศรีอยุธยาการค้ากับต่างประเทศมีความเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างยิ่ง เพราะประเทศไทย มีศาสนาพุทธ เป็นศาสนาประจำชาติไม่ขัดขวางกีดกันศาสนาอื่นๆ ทำให้สามารถคบค้าสมาคมกับทุกชาติ ทุกภาษา และทุกศาสนา ประกอบกับวัฒนธรรมการต้อนรับผู้มาเยือนด้วยอัธยาศัยที่เป็นมิตรไมตรีทำให้เป็นที่ชื่นใจของชาวต่างชาติที่เข้ามาติดต่อค้าขายอันถือเป็นวัฒธรรมของชาติอย่างหนึ่งในปัจจุบัน

การค้าของไทยในสมัยกรุงธนบุรี เนื่องจากเป็นช่วงเวลาของการรวบรวมอาณาเขตก่อตั้งประเทศครั้งใหม่จึงเป็นช่วงเวลาของการทำสงครามที่ถือเป็นภาระกิจที่สำคัญที่สุดในเวลานั้น ทำให้การค้าขายกับต่างประเทศไม่ค่อยมีหลักฐานปรากฏให้เห็น จะมีเพียงประเทศจีนและประเทศใกล้เคียงอื่นๆ ที่เข้ามาทำการค้าขายบ้างตามปกติ หลักฐานทางการค้ากับจีนในสมัยพระเจ้าตากสิน ปรากฏอยู่ในพงศาวดารการไปตั้งตัวที่เมืองจันทบุรี ว่ามีเรือสำเภาจีนมาค้าขายที่เมืองตราดและเข้ามาค้าขายในกรุงธนบุรี ตลอดสมัยของพระองค์

ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ถือเป็นสมัยที่วัฒธรรมการค้ากับต่างประเทศเข้าสู่การพัฒนาให้เจริญรุ่งเรืองอีกครั้งหนึ่งนับแต่แผ่นดินของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราชเป็นต้นมา พระมหากษัตริย์ในราชวงศ์จักรีทุกพระองค์ทรงเห็นความสำคัญ ประโยชน์ของการค้าสมาคมและให้ความอุปถัมภ์ส่งเสริมสนับสนุนในทุกด้าน ในสมัยของพระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลกมหาราช การค้าสำเภามีทั้งของหลวงและของเอกชน สำเภาของหลวงในรัชกาลที่ 1 มี 2 ลำ ชื่อ เรือหูสงกับเรือทรงพระราชสาส์น[5] สำหรับไปค้าขายในเมืองจีน

สมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว ในปี พ.ศ. 2369 อังกฤษได้แต่งตั้งให้ร้อยเอกเฮนรี่ เบอร์นี่ เข้ามาขอทำสนธิสัญญาค้าขายด้วยกัน โดยยินยอมให้ไทยเก็บค่าภาษีปากเรือที่บรรทุกสินค้าเข้ามาค้าขายตามขนาดของปากเรือ[6] และในปี พ.ศ. 2375 สหรัฐอเมริกาก็แต่งตั้งให้นายเอดมันรอเบิต เป็นฑูตเข้ามาทำหนังสือสัญญาค้าขายเช่นเดียวกับประเทศอังกฤษ

สมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว เป็นยุคที่มีการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีมีการคิดประดิษฐ์เครื่องจักรอุตสาหกรรมเกิดขึ้นในยุโรป ในส่วนของการขนส่งทางเรือได้มีการสร้างเรือกลไฟ (Steam Ships) ขึ้นใช้แทนเรือใบ เมื่อเกิดการจัดตั้งโรงงานอุตสาหกรรมขึ้นตามภูมิภาคต่างๆของโลกทำให้ปริมาณความต้องการในด้านวัตถุดิบเพิ่มสูงขึ้น การไปมาค้าขายสินค้าก็ทวีจำนวนและ

---

[5] ขุนวิจิตรมาตรา. ประวัติการค้าไทย. หน้า 314.

[6] อนุมานราชธน พระยา. ตำนานศุลกากร. หน้า 49.

ขยายออกไปอย่างรวดเร็ว ในปี พ.ศ. 2398 อังกฤษได้แต่งตั้งให้เซอร์จอน เบาริ่ง (Sir John Bowring) เป็นเอกอัครราชฑูตเข้ามาแก้ไขหนังสือสัญญาที่ทำไว้กับไทยโดยมีสาระสำคัญ คือ ยกเลิกสินค้าควบคุมการส่งออกทุกชนิด ยกเลิกการควบคุมสินค้านำเข้า เว้นแต่สินค้าประเภทยุทธภัณฑ์ ซึ่งต้องขายให้แก่รัฐบาลและฝิ่นที่จะต้องขายให้แก่เจ้าภาษีฝิ่น ยกเลิกการแทรกแซงในการซื้อขายสินค้า และที่สำคัญที่สุด คือ การยกเลิกค่าธรรมเนียมที่เก็บจากปากกำปั่น เปลี่ยนมาเป็นการเก็บภาษีศุลกากรจากสินค้าที่นำเข้ามาในอัตรา 100 ชัก 3[7] สนธิสัญญาดังกล่าวภายหลังเรียกขานกันทั่วไปว่า "สนธิสัญญาเบาริ่ง" ซึ่งถือว่าเป็นการค้ากับนานาประเทศโดยไม่มีการผูกขาดสินค้าใดๆ เป็นของหลวง (Monopoly System) และไม่มีสินค้าต้องห้ามการส่งออก - นำเข้า เว้นแต่สินค้าพิเศษบางชนิด จึงถือเป็นการเปิดระบบการค้าแบบเสรีนิยม (Laissez - Faire System) อันเป็นการเปิดประตูสู่โลกการค้าในระบบสมัยใหม่ของประเทศไทยเป็นครั้งแรก นอกจากนี้พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงได้เห็นความจำเป็นในการเดินเรือจึงทรงว่าจ้าง "กัปตันบุช" มารับตำแหน่งเจ้าท่าและทรงให้รวบรวมประมวลกฎหมายท้องน้ำ พ.ศ.2400 ขึ้นประกาศใช้บังคับแก่การปฏิบัติในการเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นสำคัญ

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงให้ตราพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 115 และแก้ไขเปลี่ยนแปลงเป็น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ร.ศ. 116 (พ.ศ. 2450) โดยนำแบบอย่างจากกฎหมายของบอร์ดออฟเทรด (Board of Trade) ของต่างประเทศ

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ทรงให้แก้ไขปรับปรุงกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือของไทยให้สอดคล้องกับกฎหมายของนานาอารยประเทศ มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และทรงให้จัดตั้ง "กรมสถิติพยากรณ์" ขึ้นเป็นครั้งแรก ซึ่งต่อมาได้เพิ่มงานเกี่ยวกับบำรุงการพาณิชย์ขึ้นในหน่วยงานดังกล่าวเพื่อส่งเสริมการพาณิชย์และเศรษฐกิจของประเทศ ต่อมาในช่วงหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ประเทศไทยก็มีกองเรือเพิ่มขึ้นจากการ ยึดเรือของประเทศเยอรมันซึ่งเป็นผู้แพ้สงคราม ทำให้รัฐบาลในขณะนั้นมีดำริที่จะทำการเดินเรือทางทะเลด้วยตนเองและในที่สุดพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัวทรงโปรดเกล้าให้จัดตั้งบริษัทเดินเรือทะเลชื่อ "พาณิชยนาวีสยาม" ขึ้น แต่แล้วบริษัทต้องประสบปัญหาและอุปสรรค เนื่องจากมิอาจที่จะแข่งขันกับบริษัทเดินเรือชาวต่างชาติได้ แต่อย่างไรก็ดีรัฐบาลก็ได้มีการจัดตั้งบริษัทขึ้นอีกครั้งในวันที่ 24 มิถุนายน พ.ศ. 2483 โดยใช้ชื่อใหม่ว่า "บริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด" ซึ่งได้ดำเนินการในรูปรัฐวิสาหกิจมาจนถึงปัจจุบัน[8]

เมื่อเปรียบเทียบปริมาณและมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้วพบว่าปริมาณและมูลค่าการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยสูงเป็น

---

[7] ขุนวิจิตรมาตรา. **ประวัติการค้าไทย**. หน้า 55.

[8] สุพจน์ ชววิวรรธน์. "นโยบายพาณิชยนาวีที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย : บทวิเคราะห์." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี**. ปีที่ 1, ฉบับที่ 5. พฤศจิกายน 2532, หน้า 2.

อันดับที่ 2 รองจากประเทศสิงคโปร์เท่านั้น แต่เมื่อเปรียบเทียบขนาดของกองเรือเดินทะเลซึ่งถือเป็นกลไกหลักของการขนส่งสินค้าเข้าและสินค้าออกแล้ว ประเทศไทยกลับมีขนาดของกองเรือเดินทะเลเป็นจำนวนน้อยกว่าประเทศอื่น ๆ โดยปี พ.ศ. 2539 ประเทศไทยมีเรือเดินทะเลที่มีความสามารถในการบรรทุกสินค้าหรือระวางบรรทุกสินค้า 2,265,107 เดทเวทตัน (DWT) ขณะที่ประเทศสิงคโปร์มีระวางบรรทุก 21,020,699 เดทเวทตัน ประเทศฟิลิปปินส์ 13,504,248 เดทเวทตัน ประเทศมาเลเซีย 4,748,365 เดทเวทตัน และประเทศอินโดนีเซีย มีระวางบรรทุก 3,626,192 เดทเวทตัน กองเรือเดินทะเลของไทยจะมีเหนือประเทศอื่นในภูมิภาคนี้เฉพาะแต่เวียดนามที่มีระวางบรรทุก 1,161,000 เดทเวทตัน และบรูไน ที่มีระวางบรรทุก 692,210 เดทเวทตัน ด้วยเหตุนี้การค้าระหว่างประเทศของไทยโดยเฉพาะภาคการขนส่งส่วนใหญ่ จึงอยู่ภายใต้การดำเนินการของเรือเดินทะเลต่างประเทศ[9] ดังนั้นกิจการเดินเรือทะเลจึงถือเป็นกิจการที่ภาครัฐควรที่จะให้การสนับสนุนและส่งเสริมให้เข้มแข็งและพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ในส่วนของกฎหมายก็จำต้องมีความชัดเจน แน่นอนเพื่อให้บุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องรู้ถึงสิทธิและหน้าที่ตลอดจนความรับผิดได้อย่างถูกต้อง

ในส่วนของตัวแทนเรือ (Ship's agent หรือ Shipping agent) ซึ่งหมายถึงผู้ที่ได้รับแต่งตั้งจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นหรือผู้เช่าเรือให้ช่วยบริการในด้านต่าง ๆ แก่เรือที่เข้ามาบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ณ ท่าเรือที่เรือเดินทางผ่านนั้น นับแต่การขนส่งทางทะเลของโลกได้มีการประกอบธุรกิจให้การบริการแบบเรือจรและการบริการแบบประจำเส้นทาง (Liner) ขึ้นครั้งแรกในปี ค.ศ.1870 โดยในระยะแรกเป็นการขนส่งคนโดยสารชั้นสูง และต่อมาก็พัฒนาเป็นการขนส่งสินค้า ซึ่งกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลถือเป็นกิจการพาณิชยนาวีที่ต้องใช้ต้นทุนในการดำเนินการสูง ดังนั้นสำหรับประเทศไทยรัฐจึงมิได้ผูกขาดทำให้มีบริษัทเอกชนเข้ามาประกอบกิจการในด้านนี้ทั้งจากภายในและต่างประเทศ ตามที่กล่าวมา สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลในต่างประเทศ ในปี ค.ศ.1875 ก็ได้มีการจัดตั้งชมรมเดินเรือแบบประจำเส้นทางขึ้นครั้งแรก[10] สำหรับตัวแทนเรือนั้นไม่มีหลักฐานปรากฏว่าจัดตั้งครั้งแรกเมื่อใด เพียงแต่พออนุมานสาเหตุของการตั้งตัวแทนเรือได้ว่า เนื่องจากการประกอบธุรกิจรับขนของทางทะเลนั้นเป็นธุรกิจที่ต้องใช้ต้นทุนในการดำเนินงานเป็นจำนวนมากและในขณะเดียวกันการแข่งขันในธุรกิจเดินเรือก็มีอยู่เป็นจำนวนมาก บริษัทเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือเพื่อใช้ในการขนส่ง จึงต้องใช้เรือเพื่อการบรรทุกสินค้าให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ซึ่งวิธีการมอบหมายให้ตัวแทนเรือดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ แทนนายเรือหรือผู้ขนส่งเพื่อประหยัดเวลาที่เรือจะอยู่ในท่าเรือหรือสนับสนุนในการหาสินค้าเพื่อบรรทุกในเรือให้ได้มากที่สุด ตลอดจนการจัดการต่าง ๆ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่เรือ จึงเป็นวิธีการที่บริษัทเรือใช้ปฏิบัติมาถึงปัจจุบัน ซึ่งหากท่าเรือใดมีปริมาณสินค้าเป็นจำนวนมากก็อาจใช้วิธีการ

---

[9] ชูชาติ สว่างสาลี. **วิบากกรรมกองเรือไทย**. กรุงเทพฯ : บริษัท ก. พล (1996) จำกัด, 2544. หน้า 22.

[10] กฤษณี วรานุศุภากุล. คำบรรยายเรื่อง กฎบังคับว่าด้วยกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลประจำเส้นทางของประเทศต่าง ๆ ในการสัมมนาการเพิ่มประสิทธิผลการคุ้มครองทางทะเล.

จัดตั้งสำนักงานสาขาขึ้นดำเนินการแทนตัวแทนเรือ ณ ท่าเรือดังกล่าวก็ได้ สำหรับประเทศไทยในปัจจุบันผู้ประกอบธุรกิจกิจการเจ้าของเรือ (Shipowner) และผู้ประกอบธุรกิจตัวแทนเรือ (Ship's Agent or Shipping Agent) ได้ร่วมกันจดทะเบียนเป็นสมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (Bangkok Shipowners and Agents Association : BSAA) ปัจจุบันมีสมาชิกประมาณ 100 บริษัท และประมาณ 70 บริษัท ของสมาชิกเป็นบริษัทเดินเรือหรือตัวแทนของบริษัทเรือต่างประเทศ[11] ที่มีบทบาทสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศ

ความสำคัญของปัญหา ในปัจจุบันโลกได้มีความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและเทคโนโลยีสารสนเทศเป็นอย่างมาก ทำให้การติดต่อซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศเป็นไปอย่างกว้างขวาง และเพิ่มสูงขึ้นในทุกๆ ภูมิภาคของโลก รวมทั้งประเทศไทย การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งของทางทะเลนั้น เป็นขั้นตอนหรือกิจกรรมที่เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้สินค้าเคลื่อนย้ายจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยใช้เครื่องอุปกรณ์ในการขนส่งที่สำคัญคือเรือเดินทะเลในกิจกรรมการรับขนของทางทะเลนั้นโดยทั่วไปจะมีบุคคลต่างๆ เข้าไปเกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก เช่น เจ้าของเรือ (Ship Owner) ผู้เช่าเรือ (Charterer) ผู้ส่งสินค้า (Shipper) ผู้รับตราส่ง (Consingnee) ผู้ขนส่ง (Carrier) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Fright Forwarders) ตัวแทนพิธีการศุลกากร (Customs Broker) ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedores) ผู้ประกอบการเรือลำเลียง (Lighter) ผู้จัดการเรือ (Ship's managers) นายหน้า (Broker) ตัวแทนเกี่ยวกับท่าเรือ (Port Agent) และตัวแทนเรือที่เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น หรือเจ้าของเรือ (Ship's Agent)[12] ฯลฯ ซึ่งในบรรดาบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล ตัวแทนเรือนั้นถือว่าเป็นผู้ที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งเนื่องจากตัวแทนเรือจะทำหน้าที่ต่างๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น เช่น แจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบการติดต่อกับส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อนำเรือเข้าเทียบท่าเรือ การขนถ่ายสินค้าขึ้น - ลงจากเรือ การส่งมอบ - รับมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งหรือผู้ส่งของ การเก็บค่าระวางบรรทุกปลายทาง หรือการออกใบตราส่งสินค้าหรือหน้าที่อื่นๆ ด้วยเหตุนี้ความจำเป็นในการทราบถึงหน้าที่ สถานภาพ และความรับผิดของการเป็นตัวแทนเรือ จึงเป็นสิ่งสำคัญ ทั้งนี้เพื่อให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลได้ทราบและเข้าใจถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิด ความสามารถในการเรียกร้องค่าเสียหาย หรือการป้องกันข้อพิพาท

---

[11] สุวัฒน์ อัศวทองกุล. สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (Chaiman of Bangkok Shipowner and Agents Association : BSAA). "คอลัมภ์ Visitor album." **วารสารศุลกากร (Customs)** Vol.14 เล่ม 78. กรกฎาคม – สิงหาคม 2545. หน้า 40.

[12] ในบางครั้งหรือในบางคดีจะถูกใช้คำว่า Shipping agent หรือคำเฉพาะอื่น ๆ เช่น Owner agent, Charterer agent, Liner agent เป็นต้น หรือบางกรณีตัวแทนเรืออาจใช้ชื่ออื่นแต่ประกอบกิจการในลักษณะของตัวแทนเรือก็ถือเป็นตัวแทนเรือเช่นกัน.

อันอาจเกิดขึ้นได้อย่างถูกต้อง อันจะมีผลให้การดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวกับการขนของทางทะเล อยู่บนพื้นฐานของความถูกต้อง เป็นธรรมและยุติธรรมสำหรับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะส่งผลต่อการพัฒนาการของประเทศ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง ตลอดจนคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นของประชาชน กอปรกับการค้าของโลกภายใต้กรอบกติกาขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) ซึ่งประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกมาตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2538 เป็นต้นมา เป็นระบบการค้าเสรีภายใต้การแข่งขันที่เป็นธรรม ความจำเป็นในการลดต้นทุนของการผลิตจึงเป็นหัวใจของการแข่งขัน และต้นทุนในการขนส่งซึ่งพบว่าอยู่ในอัตราร้อยละ 10 ของมูลค่าสินค้าจึงเป็นวิธีการหนึ่งที่ทุกประเทศต่างมีจุดหมายที่พยายามลดลงให้มากที่สุดหรืออย่างน้อยให้ผู้ประกอบการขนส่งของ ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่งต่างก็ได้รับประโยชน์จากการมีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลให้มากที่สุด ซึ่งหากมาตรการทางด้านกฎหมายสามารถกำหนดขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งได้ถูกต้องชัดเจนแล้วอัตราค่าระวางในการขนส่งก็จะสามารถลดลงได้ เนื่องจากผู้ขนส่งสามารถที่จะทำการประกันภัยขอบเขตและความรับผิดของตนต่อผู้เอาประกันได้ในจำนวนที่แน่นอน และบริษัทผู้เอาประกันเองก็สามารถเรียกเก็บค่าเบี้ยประกันในอัตราที่พอสมควร ไม่สูงเกินไป อันจะส่งผลให้ผู้ขนส่งสามารถลดอัตราค่าระวางบรรทุกลงได้ในที่สุด

เดิมก่อนมีการประกาศใช้ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2535 เป็นต้นไป ประเทศไทยไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลสำหรับใช้เป็นหลักกฎหมายในการพิจารณาตัดสินคดีโดยเฉพาะ คงมีแต่เพียงบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งใช้มาตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2472 โดยในบรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน มาตรา 609 บัญญัติไว้ความว่า "...รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" อันเป็นผลให้ศาลต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 ซึ่งบัญญัติไว้ความว่า "...เมื่อไม่มีกฎหมายที่จะยกมาปรับแก่คดีได้ ท่านให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ท่านให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป" มาใช้ทั้งนี้เนื่องจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 134 ที่บัญญัติห้ามมิให้ศาลที่รับฟ้องคดีไว้ ปฏิเสธไม่ยอมพิพากษาหรือมีคำสั่งชี้ขาดคดี โดยอ้างว่าไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่คดี หรือว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับนั้นเคลือบคลุมหรือไม่บริบูรณ์ ด้วยเหตุนี้ทำให้ศาลไทยจำต้องนำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนที่ว่าด้วยรับขน ในลักษณะ 8 มาปรับใช้ตัดสินคดีที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นบทบัญญัติของกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง โดยเฉพาะในความรับผิดของตัวแทนเรือ ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของการรับขนดังกล่าว ได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดต้องร่วมรับผิดในการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งชักช้า ร่วมกับผู้ขนส่งด้วย โดยมาตรา 618 ป.พ.พ. บัญญัติไว้ความว่า "ถ้าของนั้นได้

ส่งไป โดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งนั้นจะต้องรับผิดร่วมกันในการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งชักช้า" ซึ่งจากแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาของไทย ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาก่อนมีการประกาศใช้ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้วินิจฉัยและตัดสินไว้ทั้งแนวคำพิพากษาที่ให้ตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 994/2517, 848/2521, 2939/2524, 1282/2524, 1511/2526, 1980/2527, 2259/2527, 2230/2530, 3514/2531, 2108/2532 และ 2466/2532 เป็นต้น และถึงแม้จะได้มี พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ประกาศใช้เป็นกฎหมายแล้ว ก็ยังมีคำพิพากษาที่ให้ตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่ต้องรับผิดในความสูญหาย บุบสลาย หรือส่งชักช้า เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 2661/2536, 987/2537, 5849/2537, 1331/2538, 2100/2538, 6405/2538, 1832/2543, และ 355/2543 เป็นต้น แต่ในขณะเดียวกันก็มีแนวคำพิพากษาฎีกาอีกแนวหนึ่งที่ตัดสินว่าตัวแทนเรือมิใช่เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 ตามที่กล่าวมากล่าวคือตัวแทนเรือ ไม่ต้องรับผิดในความสูญหาย บุบสลาย หรือส่งชักช้าแต่อย่างใด เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 647/2532, 713/2532, 1236/2535, 5287/2537, 6626/2538, 6257/2539, 2282/2540, 4580/2542, 3594/2542 ,743/2543, 1793/2543, 2069/2543, 718/2543 และ 9021/2543 เป็นต้น และนอกจากนี้ยังมีแนวคำพิพากษาที่ตัดสินให้บุคคลผู้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนเรือในลักษณะต่าง ๆ ตามหน้าที่เป็นและไม่เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดไว้ในคำพิพากษาฎีกาเดียวกัน ทั้งนี้โดยให้ขึ้นอยู่กับลักษณะของการกระทำหน้าที่ในฐานะต่าง ๆ ว่าจะถือว่าเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดหรือไม่ เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 121/2540 เป็นต้น

ปัจจุบันประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับ ตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2535 เป็นต้นมา และในส่วนของความรับผิดของตัวแทนเรือก็ได้กำหนดไว้ในส่วนของนิยามศัพท์ของคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" ในมาตรา 3 ความว่า "ผู้ขนส่งอื่น หมายความว่า บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใด ซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปกี่ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในทางธุรกิจการรับขนของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่องการเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งเป็นต้น" ซึ่งหากพิจารณาจากบทบัญญัติของนิยามศัพท์ของคำว่าผู้ขนส่งอื่น ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังกล่าว อาจทราบถึงเหตุผลและเจตนารมณ์ของผู้บัญญัติกฎหมายที่ไม่ต้องการให้บุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ตามประเพณีในธุรกิจการรับขน

ของทางทะเล ให้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ที่รับปฏิบัติพิธีการหรือดำเนินการอย่างใด ๆ อันเกี่ยวกับธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องจากการรับขนของทางทะเล ซึ่งส่วนใหญ่ตัวแทนเรือจะเป็นผู้ได้รับแต่งตั้งหรือได้รับมอบอำนาจจากบริษัทเรือที่เป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้เป็นผู้ดำเนินการโดยไม่ถือว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งอื่น เมื่อไม่ถือว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งอื่น ก็ไม่ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งอื่นตามที่ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในมาตรา 44 และ มาตรา 45 ซึ่งบัญญัติไว้พอสรุปความได้ว่า ผู้ขนส่งอื่นจะต้องมีความรับผิดเช่นเดียวกับที่กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมาย และเมื่อมีกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นต้องรับผิดร่วมกันในฐานะเป็นลูกหนี้ร่วมกัน ภายหลังจากมีการใช้บังคับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ประเทศไทยได้มีการจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางขึ้นและให้มีอำนาจพิจารณาคดีเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ จนถึงปัจจุบันศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้พิจารณาคดีเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศและได้พิพากษาตัดสินให้ตัวแทนเรือไม่ถือเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไว้เช่น คำพิพากษาคดีแดงที่ กค. 299/2544, คำพิพากษาคดีแดงที่ กค. 188/2544, คำพิพากษาคดีแดงที่ กค. 45/2544 คดีแดงที่ กค. 488/2544 และคำพิพากษาคดีแดงที่ กค. 229/2542, คดีแดงที่ กค. 365/2544 เป็นต้น

นอกจากความรับผิดของตัวแทนเรือตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว เนื่องจากการเป็นตัวแทนเรือมิได้มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้นจึงต้องบังคับตามหลักกฎหมายทั่วไป ได้แก่ หลักกฎหมายตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งได้มีแนวคำพิพากษาของศาลฎีกา และศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้ตัดสินให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดในฐานะเป็นตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศตามมาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังเช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 447/2521, 1284/2526, 6631/2542 และ 9023/2543 สำหรับศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางก็ได้มีคำพิพากษาให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดในฐานะเป็นตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศไว้เช่นกัน ดังเช่นคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางคำพิพากษาคดีแดงที่ กค. 241/2544, คำพิพากษาคดีแดงที่ 231/2544, คำพิพากษาคดีแดงที่ กค. 176/2544, คำพิพากษาคดีแดงที่ กค. 16/2544 คำพิพากษาคดีแดงที่ กค. 649/2544 และคำพิพากษาคดีแดงที่ กค. 449/2544 เป็นต้น

นอกจากความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลแล้ว ตัวแทนเรืออาจต้องรับผิดในความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบล่าช้า อันเกิดจากการทำละเมิดของตัวแทนเรือหรือไม่อย่างไรนั้น ได้มีคำพิพากษาฎีกาและศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้พิพากษาตัดสินไว้

ให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดในมูลเหตุแห่งการทำละเมิดไว้ดังนี้ คำพิพากษาฎีกาที่ 994/2517 , 8947/2542 และ 3199/2543 และคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางคดีแดงที่ กค. 228/2544 เป็นต้น

ดังนั้นประเด็นที่จะศึกษาต่อไปคือเมื่อมีกฎหมาย พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติไว้ให้ตัวแทนเรือไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่น จึงไม่จำต้องรับผิดฐานเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นตามที่กฎหมายดังกล่าวกำหนดไว้ทุกกรณีหรือไม่ และเป็นไปได้หรือไม่ที่ศาลอาจวินิจฉัยให้ผู้ที่เป็นตัวแทนเรือต้องรับผิดในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยให้รับผิดร่วมกับบริษัทเรือผู้ขนส่ง ในกรณีตัวแทนเรือทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ รวมทั้งศึกษาอนุสัญญาระหว่างประเทศ หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการเป็นตัวแทนเรือและหลักกฎหมายของประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเป็นตัวแทนเรือมีกำหนดไว้ให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดหรือไม่อย่างไร นอกจากนี้หากหลักความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลไม่สามารถนำมาเป็นมูลในการฟ้องร้องตัวแทนเรือให้ต้องรับผิดตามสัญญาดังกล่าวได้ บุคคลผู้เป็นผู้ส่งสินค้า ผู้รับตราส่ง หรือผู้ทรงสิทธิในใบตราส่ง บริษัทประกันภัยหรือผู้เข้ารับช่วงสิทธิจะสามารถนำหลักกฎหมายในเรื่องละเมิดมาฟ้องร้องให้ตัวแทนเรือ หรือบุคคลอื่น ซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายให้ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายได้หรือไม่อย่างไร ทั้งนี้เพื่อให้บุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลได้รู้ขอบเขต สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของตน อันจะส่งผลให้เกิดความชัดเจนแน่นอนในการประกอบธุรกิจในลักษณะต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และเพื่อให้ทราบกฎหมายการขนส่งของทางทะเลของประเทศไทยและของประเทศต่าง ๆ ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันว่าเหมาะสมกับการประกอบกิจการรับขนของทางทะเลหรือไม่อย่างไร และสมควรพัฒนาปรับปรุงให้เป็นรูปแบบใดในอนาคต

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาถึงแนวคิดพื้นฐานทางทฤษฎีเกี่ยวกับหลักความรับผิดของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดและข้อจำกัดในความรับผิดของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 รวมทั้งสถานะทางกฎหมายของตัวแทนเรือตามระบบกฎหมายของไทย ว่าเป็นเช่นใดและถ้ามีความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและละเมิด ตัวแทนเรือจะต้องรับผิดและจะสามารถยกข้อต่อสู้ตามข้อยกเว้นความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดตามที่ผู้ขนส่งมีอยู่ได้หรือไม่อย่างไร

2. ศึกษาหลักพื้นฐานทางกฎหมายเกี่ยวกับบทบาทหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนเรือ (Liability of ship's Agent) ในประเทศไทยโดยเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ (International Conventions) ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศ

ว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ลงนาม ณ กรุงบรัสเซล 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bill of Lading 1924 (Hague Rules)) พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับใบตราส่ง (The Hague Rules as amended by the Brussels Protocol (Hague-Visby Rules)) และอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล ของสหประชาชาติ 1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules)) ตลอดจนกฎหมายพาณิชยนาวีภายในของประเทศต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนสินค้าทางทะเล (National Legistation of Carriage of goods by Sea) เช่น พระราชบัญญัติการขนส่งสินค้าทางทะเลของสหราชอาณาจักร(อังกฤษ) (UK Carriage of goods by Sea Act 1971), The Harter Act 1893 และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (The Carriage of goods by Sea Act, 1936) เป็นต้น

3. ศึกษาถึงความสัมพันธ์ระหว่างสัญญารับขนของทางทะเล (Contract of Carriage of good by Sea) กับสัญญาทางพาณิชย์ระหว่างประเทศอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่นสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ (International Sale of Goods) สัญญาชำระเงินระหว่างประเทศ (Letter of Credit) สัญญาประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) และสัญญารับขนของทางทะเลในรูปแบบของสัญญาเช่าเรือ (Charter Party) ที่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2543 ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงขอบเขตการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

4. ศึกษาถึงแนวทางแก้ไขปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือในทางกฎหมายให้ชัดเจนแน่นอนสอดคล้องกับหลักกฎหมายภายในของประเทศไทย หลักกฎหมายระหว่างประเทศ และหลักกฎหมายภายในของต่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อให้กฎหมายการรับของทางทะเลของไทยสามารถอำนวยประโยชน์และความยุติธรรมแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลได้อย่างมีประสิทธิภาพสอดคล้องกับความรับผิดของตัวแทนเรือในต่างประเทศ อันจะส่งผลให้ต้นทุนในการขนส่งของผู้ประกอบการธุรกิจแขนงต่างๆ ในประเทศไทยสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการในต่างประเทศได้ในที่สุด

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

(1) วิทยานิพนธ์เรื่องปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือ (Liability of Ship's Agent) นี้จะศึกษาปัญหาด้านกฎหมายเกี่ยวกับสถานะทางกฎหมายอันแท้จริงของการเป็นตัวแทนเรือตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ว่ามีลักษณะเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นหรือไม่อย่างไร และต้องมีความรับผิดอย่างไร โดยขอบเขตที่จะศึกษาถึงตัวแทนเรือในวิทยานิพนธ์ต่อไปนี้นั้น เป็นการศึกษาถึงการเป็นตัวแทนเรือ (Ship's Agent หรือ Shipping agent) ในลักษณะของการเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเลเท่านั้น

ไม่รวมถึงการเป็นตัวแทนเรือที่ทำหน้าที่เป็นนายหน้า (Broker) ในการทำสัญญาเช่าเหมาเรือ (Charter Party) แต่อย่างใด

(2) นอกจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว หลักกฎหมายทั่วไปของการเป็นตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น สามารถนำมาใช้บังคับในความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นกับการเป็นตัวแทนเรือได้หรือไม่อย่างไร อันจะนำไปสู่การวิเคราะห์ปัญหาความรับผิดของการเป็นตัวแทนเรือตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดอื่นในระบบกฎหมายของไทย โดยเปรียบเทียบกับกฎหมายการรับขนของทางทะเลในต่างประเทศ เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล กฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา เป็นต้น โดยการวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ในลักษณะของการวิจัยที่เป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) หรือการวิจัยห้องสมุด (Library Research) เนื่องจากเป็นการวิจัยโดยอาศัยการเก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นเอกสารต่าง ๆ ในรูปของบทความทางวิชาการ จุลสาร วารสาร หนังสือ งานวิจัย รายงานการประชุมสัมมนา กฎหมาย ระเบียบข้อตกลง อนุสัญญาระหว่างประเทศ ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศเพื่อนำข้อมูลมาทำการศึกษาวิเคราะห์ เรียบเรียงในเชิงพรรณนา (Descriptive) อย่างเป็นระบบเพื่อนำไปสู่การพิสูจน์สมมุติฐานในที่สุด

1.4 ประโยชน์ที่จะได้รับ

1. ทราบถึงสถานะทางกฎหมายของการเป็นตัวแทนเรือ ตามระบบกฎหมายของประเทศไทยและระบบกฎหมายของต่างประเทศ เช่น ของประเทศอังกฤษ, สหรัฐอเมริกา เป็นต้น

2. ทราบถึงบทบาท หน้าที่ ความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด ของตัวแทนเรือ ตาม พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เปรียบเทียบกับความรับผิดของตัวแทนเรือตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเล และกฎหมายภายในของต่างประเทศ

3. สามารถนำข้อสรุปของการศึกษาวิจัยมาปรับใช้ในการเสนอแนะแนวทางแก้ไขปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือในประเทศไทย โดยวิธีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมในโอกาสอันสมควร ทั้งนี้เพื่อให้กฎหมายการรับขนของทางทะเลของไทยสามารถอำนวยประโยชน์และความยุติธรรมแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการรับขนของทางทะเลทุกฝ่ายอย่างเหมาะสม

DPU

บทที่ 2
แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศและการเป็นตัวแทนเรือ

2.1 ความสัมพันธ์ของการขนส่งระหว่างประเทศกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

2.1.1 สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ

ความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของโลกเป็นผลมาจากการประกอบธุรกิจการค้าระหว่างประเทศและการประกอบธุรกิจการค้าเป็นผลให้เกิดความจำเป็นในการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ สัญญาทางกฎหมายประการแรกที่เข้าไปเกี่ยวข้องคือ สัญญาซื้อขาย ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 1 มาตรา 453 บัญญัติไว้ว่า "อันว่าสัญญาซื้อขายนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขาย โอนกรรมสิทธิ์แห่งทรัพย์สินให้แก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ซื้อ และผู้ซื้อตกลงว่าจะใช้ราคาทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้ขาย" ซึ่งโดยผลของสัญญาซื้อขายของไทย กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายนั้นย่อมโอนไปยังผู้ซื้อ ตั้งแต่ขณะเมื่อได้ทำสัญญาซื้อขายกัน เว้นแต่กรณีสัญญาซื้อขายที่มีเงื่อนไขหรือเงื่อนเวลาบังคับไว้ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์นั้นจะโอนไปยังผู้ซื้อเมื่อการเป็นไปตามเงื่อนไขหรือเมื่อถึงกำหนดเวลานั้น หรือกรณีมิใช่ทรัพย์เฉพาะสิ่ง กรรมสิทธิ์ย่อมโอนไปยังผู้ซื้อเมื่อได้หน่วยนับ ชั่ง ตวง วัด หรือคัดเลือก หรือทำโดยวิธีอื่นเพื่อให้บ่งตัวทรัพย์นั้นออกเป็นที่แน่นอนแล้ว ในส่วนของการซื้อขายระหว่างประเทศ (International Sale of Goods) หมายถึง การซื้อขายสินค้าที่ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง และมีการชำระราคาสินค้าจากประเทศผู้ซื้อไปยังประเทศผู้ขาย สัญญาซื้อขายระหว่างประเทศจึงถือเป็นสัญญาตามกฎหมายเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศชนิดหนึ่งซึ่ง "สัญญาเอกชนระหว่างประเทศ" นั้นจะมีแนวความคิด 3 ประการ ประกอบกันอยู่คือ[1] ความเป็นสัญญา หมายถึง เป็นความสัมพันธ์ของมนุษย์ที่กฎหมายรับรองว่าอาจก่อให้เกิดผลในทางกฎหมายอันก่อให้เกิดสิทธิหรือหน้าที่ หรือความรับผิดแก่ผู้ที่กระทำความสัมพันธ์นั้น ๆ ซึ่งโดยทั่วไปเรียกความสัมพันธ์นี้ว่านิติสัมพันธ์และสัญญานั้นถือว่าเป็นผลของเจตนาเสนอและสนองที่ต้องตรงกัน ประการที่สอง ความเป็นนิติสัมพันธ์ตามกฎหมายเอกชน หมายถึง เป็นความสัมพันธ์ของคู่สัญญาที่มีสถานะเท่าเทียมกันซึ่งคู่สัญญาอาจเป็นเอกชนกับเอกชนหรือรัฐกับเอกชน โดยที่รัฐได้สละสิทธิของความเป็นรัฐในการเข้าทำสัญญา ประการที่สาม ความเป็นระหว่างประเทศ หมายถึง เป็นนิติสัมพันธ์ที่มีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังนี้ คือ คู่สัญญาที่มี

[1] พันธ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร . "ข้อคิดเบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญาตามกฎหมายเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศ." วารสารนิติศาสตร์. ปีที่ 25, ฉบับที่ 3. กันยายน 2538, หน้า 525.

สัญชาติต่างกัน หรือคู่สัญญามีภูมิลำเนา ที่อยู่ในประเทศที่แตกต่างกัน หรือเป็นนิติสัมพันธ์ที่เกิดในต่างประเทศหรือในหลายประเทศ แม้คู่สัญญาจะมีสัญชาติไทยหรืออยู่ในประเทศไทยด้วยกันก็ตาม หรือเป็นนิติสัมพันธ์ที่มีผลในต่างประเทศหรือในหลายประเทศแม้คู่สัญญาจะมีสัญชาติไทยหรืออยู่ในประเทศก็ตาม หรือเป็นนิติสัมพันธ์ที่มีวัตถุแห่งนิติสัมพันธ์ตั้งอยู่ในต่างประเทศ ผลของความเป็นระหว่างประเทศของสัญญาตามกฎหมายเอกชน คือ นิติสัมพันธ์นั้นจะตกอยู่ภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล มิใช่อยู่ในบังคับแห่งกฎหมายไทยโดยแท้ ดังนั้นในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศจึงมีระบบกฎหมายของประเทศผู้ซื้อและประเทศผู้ขายเข้ามาเกี่ยวข้องซึ่งโดยทั่วไปศาลของแต่ละประเทศย่อมต้องนำหลักกฎหมายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย (Law on Conflict of Laws) ของประเทศตนมาใช้ประกอบในฐานเป็นกฎหมายภายใน (Internal Law) ของประเทศนั้น ในส่วนของประเทศไทยได้แก่พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481[2] โดยมาตราสำคัญที่เกี่ยวข้องกับสัญญาทางการค้าระหว่างประเทศคือมาตรา 13 กล่าวไว้ความว่า "ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระหรือผลแห่งสัญญานั้นให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม่อาจหยั่งทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติเดียวกันกฎหมายที่จะใช้บังคับก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

ถ้าสัญญานั้นได้ทำขึ้นระหว่างบุคคลซึ่งอยู่ห่างกันโดยระยะทาง ถิ่นที่ถือว่าสัญญานั้นได้เกิดเป็นสัญญาขึ้น คือถิ่นที่คำบอกกล่าวไปถึงผู้เสนอถ้าไม่อาจยังทราบถิ่นที่ว่านั้นได้ ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่จะพึงปฏิบัติตามสัญญานั้น

สัญญาย่อมไม่เป็นโมฆะ ถ้าได้ทำถูกต้องตามแบบอันกำหนดไว้ ในกฎหมายซึ่งใช้บังคับแก่ผลแห่งสัญญานั้น"

ในทางทฤษฎีนั้นกฎหมายขัดกันนี้มิใช่เป็นกฎหมายสาระบัญญัติ เป็นแต่เพียงกฎเกณฑ์ในการชี้ว่ากฎหมายของประเทศใดมีผลต่อนิติสัมพันธ์ตามกฎหมายเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศเท่านั้น โดยทั่วไปแล้วพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ของไทยนี้จะใช้ในสองกรณีคือ เมื่อศาลไทยจะต้องพิจารณานิติสัมพันธ์ตามกฎหมายเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศและเมื่อศาลต่างประเทศจะต้องใช้กฎหมายไทย ในฐานะของกฎหมายที่มีผลโดยผลของกฎหมายขัดกันในต่างประเทศ[3] และในทุกประเทศก็จะมีหลักการยกเว้นกลไกของกฎหมายขัดกัน 4 กรณี คือ

---

[2] ประกาศในราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ 55. ตอนที่ 80. วันที่ 20 มีนาคม 2481, หน้า 1021.

[3] พันธ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. "ข้อคิดเบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญาตามกฎหมายเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศ." หน้า 530.

(1) เมื่อกฎหมายเอกชนมีกฎหมายสาระบัญญัติพิเศษของรัฐในเรื่องนั้น เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในมาตรา 4 ที่บัญญัติว่า "พ.ร.บ. นี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร..." ซึ่งเมื่อศึกษาจากบทบัญญัติของ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็พบว่าไม่ครอบคลุมถึงสัญญารับขนของทางทะเลที่มีลักษณะระหว่างประเทศครบทุกประเภท เช่น การรับขนของจากท่าหรือที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร ไปยังท่าหรือที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร การรับขนของทางทะเลภายในราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นหนังสือ[4] การขนส่งโดยไม่คิดค่าระวาง[5] สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน[6] เป็นต้น กอปรกับ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็บัญญัติโดยเนื้อหาประกอบด้วยบททั่วไป หมวด 1 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง หมวด 2 ใบตราส่ง หมวด 3 สิทธิหน้าที่ของผู้ส่งของ หมวด 4 ความรับผิดของผู้ขนส่ง หมวด 5 ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง และหมวด 6 ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย ดังนั้นบางเรื่องที่มิได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ จึงยังคงตกอยู่ภายใต้ พ.ร.บ. ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ในฐานะที่เป็นบทกฎหมายทั่วไปที่จะเป็นแนวปฏิบัติให้ศาลไทยต้องใช้กฎหมายไทยหรือกฎหมายของต่างประเทศ เช่น ความสามารถของคู่สัญญา ความมีผลของสัญญา สิทธิและหน้าที่ของบุคคลนอกสัญญา เป็นต้น ซึ่งในบางเรื่องของปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือที่ศึกษานี้ก็มิได้บัญญัติไว้ใน พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงต้องวินิจฉัยตามบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องนั้น ๆ โดยผ่านกระบวนการของหลักกฎหมายขัดกันเช่นกัน

(2) เมื่อมีกฎหมายพึงบังคับใช้ทันทีของรัฐในเรื่องนั้น หมายถึง มีกฎหมายที่ส่วนใหญ่มาจากแนวนโยบายของรัฐ (Law of State Policy) กำหนดไว้ เช่น บทบัญญัติใน พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4 กำหนดไว้ความว่า "...เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตามถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ" ในกรณีสัญญารับขนของทางทะเลของไทยแม้ปัจจุบันประเทศไทยจะมิได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญารับขนของทางทะเลฉบับใดก็ตาม แต่ศาลไทยก็อาจจำเป็นต้องใช้บทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องมาใช้ตัดสินคดีในศาลไทยได้ในกรณีที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมิได้มีสัญชาติไทย หรือไม่ได้เป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย

---

[4] มาตรา 4 วรรค 2 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.

[5] มาตรา 4 วรรค 3 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.

[6] มาตรา 5 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.

และได้ระบุในใบตราส่งให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่น หรือกฎหมายระหว่างประเทศ ก็ต้องเป็นไปตามที่ระบุไว้ ซึ่งโดยเจตนารมณ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งนั้นก็เพื่อให้กฎหมายที่ใช้บังคับเป็นรูปแบบเดียวกันเป็นสำคัญ และประเทศไทยก็ควรคำนึงถึงประเด็นนี้ด้วย ทั้งนี้เพื่อให้การส่งออกและนำเข้าสินค้าของไทยเป็นไปตามหลักกฎหมายสากล สอดคล้องและเป็นรูปแบบเช่นเดียวกับประเทศอื่น หรือการทำกฎหมายการค้าระหว่างประเทศเป็นเอกรูป (International Unification of International Trade law)

(3) เมื่อมีอนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดกฎเกณฑ์สาระบัญญัติในเรื่องนั้นไว้ หมายถึง รัฐภาคีของอนุสัญญาตกลงกันมิให้นิติสัมพันธ์ที่มีลักษณะระหว่างประเทศต้องตกอยู่ภายใต้กฎหมายขัดกัน โดยกำหนดกฎหมายแพ่งสาระบัญญัติเพื่อใช้โดยตรงแก่นิติสัมพันธ์นั้น เช่น อนุสัญญาแห่งกรุงเวียนนา (The Vienna Convention on Contracts for The International Sale of Goods) ซึ่งประกาศไว้เมื่อวันที่ 11 เมษายน ค.ศ. 1980 เป็นต้น

(4) เมื่อคู่กรณีในนิติสัมพันธ์ต่างไม่กล่าวอ้างถึงลักษณะระหว่างประเทศของนิติสัมพันธ์ หมายถึง กรณีที่คู่กรณีของสัญญาพร้อมใจกันไม่กล่าวอ้างความเป็นระหว่างประเทศต่อศาล รัฐและศาลของรัฐก็จะนำกฎหมายเอกชนของตนมาใช้ต่อนิติสัมพันธ์ดังกล่าว ทั้งนี้เนื่องจากการกล่าวอ้างกลไกของกฎหมายขัดกันเป็นหน้าที่ของเอกชน รัฐและศาลของรัฐไม่มีหน้าที่ที่จะต้องตระหนักถึงความเป็นระหว่างประเทศของนิติสัมพันธ์ตามกฎหมายเอกชน หากเอกชนไม่กล่าวอ้างความเป็นนิติสัมพันธ์ระหว่างประเทศของตน แต่ในกรณีเช่นนี้ก็เป็นการเสี่ยงที่คำพิพากษาจะไม่มีผลบังคับในลักษณะระหว่างประเทศเช่นกัน

โดยสรุปแล้วสัญญาตามกฎหมายเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศที่ไม่อยู่ในข้อยกเว้นของกฎหมายขัดกัน ก็จะต้องนำเอากฎหมายขัดกันมาใช้ในการเริ่มพิจารณา หากคู่กรณีในสัญญาได้กล่าวอ้างความเป็นระหว่างประเทศของสัญญา ด้วยเหตุที่กฎหมายขัดกันของแต่ละประเทศยังเป็นเพียงส่วนหนึ่งของกฎหมายภายในของแต่ละประเทศโดยบัญญัติขึ้นจากกฎเกณฑ์พื้นฐานของระบบกฎหมายที่แตกต่างกันทำให้ความแตกต่างกันของกฎหมายขัดกันในแต่ละประเทศจึงยังคงมีอยู่ ดังนั้นเพื่อที่จะลดปัญหาความแตกต่างอันนำไปสู่ปัญหาความขัดแย้งกัน คู่กรณีในการทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศจึงเกิดแนวความคิดที่จะสร้างกฎหมายการซื้อขายระหว่างประเทศขึ้นเพื่อให้ทุกประเทศใช้ร่วมกัน ในปี ค.ศ. 1960 ประเทศต่างๆ ได้ร่วมประชุมกันที่กรุงเฮก เมื่อวันที่ 25 เมษายน ค.ศ. 1960 และร่วมกันทำการยกร่างกฎหมายเอกภาพเกี่ยวกับการซื้อขายระหว่างประเทศขึ้น 2 ฉบับ คือ (1) The Uniform Law on International Sale of Goods และ (2) The Uniform Law on The Formation of Contract for The International Sale of Goods (หรือเรียกย่อว่า ULF)

ทั้งสองฉบับยกร่างโดยสถาบันระหว่างประเทศเพื่อการทำให้กฎหมายเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (International Institute for the Unification of Private Law หรือ UNIDROIT) แต่เนื่องจากมีประเทศต่าง ๆ ให้สัตยาบันในอนุสัญญาทั้งสองฉบับดังกล่าวเป็นจำนวนน้อยทำให้ไม่มีสถานะเป็นอนุสัญญา[7] ในที่สุดเมื่อวันที่ 11 เมษายน ค.ศ. 1980 ตัวแทนจากประเทศต่าง ๆ จำนวน 62 ประเทศ ได้ร่วมลงนามในอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศ (United Nations Convention on Contracts for The International Sale of Goods or CISG) หรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า อนุสัญญากรุงเวียนนา (Vienna Convention) มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1988 เป็นต้นมา ในปี ค.ศ. 1994 มีรัฐภาคีกว่า 40 ประเทศ[8] เช่น ออสเตรเลีย สหรัฐอเมริกา สิงคโปร์ และจีน เป็นต้น และแม้ประเทศไทย ยังมิได้เป็นรัฐภาคีของอนุสัญญานี้ แต่ใน Article 1 (1) ของอนุสัญญาดังกล่าว กำหนดไว้ความว่า "อนุสัญญาฉบับนี้ใช้กับสัญญาขายสินค้าระหว่างคู่สัญญาที่มีสถานประกอบธุรกิจในต่างรัฐกันโดยเมื่อรัฐที่ต่างกันนั้นเป็นภาคีของอนุสัญญา หรือเมื่อกฎเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลนำไปสู่การใช้กฎหมายของรัฐภาคีของอนุสัญญา[9]" จึงทำให้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศสามารถนำไปปรับใช้กับสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศโดย กลไกของกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล ซึ่งมีผลให้ศาลไทยซึ่งแม้ประเทศไทยจะมิได้เป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าว บางกรณีต้องตัดสินคดีสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศซึ่งคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ได้มีสถานประกอบธุรกิจในรัฐภาคีของอนุสัญญาตามบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศได้ แต่อนุสัญญาดังกล่าวก็มีขอบเขตการใช้บังคับจำกัดหลายประการ เช่น ใช้บังคับเฉพาะสัญญาซื้อขายสินค้า สัญญาซื้อขายนั้นจะต้องเป็นสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ และใช้บังคับเฉพาะสัญญาซื้อขายสินค้าเพื่อพาณิชย์เท่านั้น ไม่ใช้บังคับแก่การซื้อขายสินค้าเพื่อการใช้ส่วนตัวหรือครอบครัว หรือครัวเรือน เว้นแต่ก่อนหรือขณะทำสัญญาผู้ขายไม่รู้หรือไม่อาจรู้ว่าสินค้าได้ถูกนำไปใช้เพื่อการนั้น และไม่ใช้บังคับกับการขายทอดตลาดในการบังคับคดีหรือประการอื่นใดโดยผู้มีอำนาจตามกฎหมาย การขายหุ้น หลักทรัพย์ลงทุน ตราสารที่เปลี่ยนมือ

---

[7] คนึง ฦาไชย. **กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลเกี่ยวกับกฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศ**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541, หน้า 72.

[8] สราวุธ ปีติยาศักดิ์. "ความเสี่ยงต่อความเสียหายและการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า บทวิเคราะห์อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ." **วารสารกฎหมายสุโขทัยธรรมาธิราช**. ปีที่ 9, ฉบับที่ 2. ธันวาคม 2540, หน้า 76.

[9] พรเทพ ปิยวัฒนเมธาและวิโรจน์ ปิยวัฒนเมธา. **United Nations Convention on Contracts for The International Sale of Goods : อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศ**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2540, หน้า 44.

ได้หรือเงิน หรือเรือเดินทะเล เรือโฮเวอร์ครัฟอากาศยาน และไฟฟ้า[10] เป็นต้น ลักษณะที่สำคัญของ CISG ที่สำคัญที่ควรกล่าวถึงคือเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ยอมรับหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) คู่สัญญาจึงสามารถตกลงเลือกไม่นำอนุสัญญาฉบับนี้มาใช้หรือตกลงยกเลิกบางส่วน หรือแปลงผลของบทบัญญัติใดๆ ของอนุสัญญา ทั้งนี้ภายใต้บังคับของบทบัญญัติในข้อ 12[11] ของอนุสัญญา ในที่นี้จะขอกล่าวถึงเฉพาะสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าเท่านั้น ซึ่งในมาตรา 67 (1) ของอนุสัญญา กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศที่ผู้ขายมีหน้าที่ต้องจัดส่งสินค้าไปยัง ผู้ซื้อไว้พอสรุปได้ดังนี้

"หากสัญญาซื้อขายเกี่ยวข้องกับการรับขนสินค้า และผู้ขายไม่จำต้องส่งมอบสินค้าไปยังสถานที่เฉพาะเจาะจง ความเสี่ยงภัยจะโอนไปยังผู้ซื้อ เมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปยังผู้รับขนรายแรกเพื่อส่งต่อไปยังผู้ซื้อตามที่ตกลงไว้ในสัญญาซื้อขาย ถ้าผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าไปยังผู้รับขน ณ สถานที่ระบุเฉพาะเจาะจง ความเสี่ยงภัยยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อจนกว่าสินค้าได้ส่งมอบไปยังผู้รับขน ณ ที่ที่ได้ระบุไว้ ข้อเท็จจริงที่ว่า ผู้ขายมีสิทธิหน่วงเหนี่ยวเอกสารประกอบการใช้สอยสินค้าไม่มีผลกระทบต่อการโอนความเสียงแต่ประการใด" [12]

หากพิจารณาประกอบกับบทบัญญัติใน พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่กำหนดว่า "ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง นับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับของนั้นไว้จากผู้ส่งของ หรือตัวแทนของผู้ส่งของ หรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือข้อบังคับ ที่ใช้อยู่

[10] Article 2 This Convention does not apply to sales :

(a) of goods bought for personal, fanily or household use, unless the saller at any time before or at the conclusion of the contract, neither knew nor ought to have know that the good were bought for any such use,

(b) by auction

(c) or execution or otherwise by authority of law

(d) of stock, shares, investment sccurities, negotiable instumants or money

(e) of ship, vessels, hovercraft or aircraft

(f) of electricty

[11] Article 6 the parties may exclude the application of this convention or, subject to article 12, derogate from or very effect of any of its provisions.

[12] Article 67(1) "If the contract of sale involver carriage of the good and the seller is not bound to hand them over at a particular place. The risk plasses to the buyer when the goods are handed over to the first carrier for transmission to the buyer in accodance with the contract of sale. If the seller is bound to hand the goods over to a carrier at particular place. The risk does not plass to the buyer until the goods are handed over to the carrier at the place. The fact that seller is authorized to retain documents controlling the disposition of the goods does not afect the passage of the risk.

ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือ"[13] ก็ถือว่าบทบัญญัติของกฎหมายการรับขนของทางทะเลของไทยในส่วนนี้มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศดังกล่าว เพียงแต่ในทางขนส่งระยะเวลานับจากผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลจากผู้ส่งของหรือตัวแทนของผู้ส่งของหรือเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใดตามกฎหมายหรือข้อบังคับของท่าต้นทางที่บรรทุก ถือเป็นระยะเวลาเริ่มต้นของความรับผิดของผู้ขนส่งเท่านั้น

นอกจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศแล้วเพื่อให้ผู้ซื้อและผู้ขายทราบความสัมพันธ์ระหว่างกันให้ถูกต้องตรงกัน ลดอุปสรรคทางการค้า (Trade Barrier) ในส่วนของภาคเอกชนโดยหอการค้านานาชาติ(International Chamber of Commerce) หรือ ICC ซึ่งมีสำนักงานอยู่ ณ กรุงปารีส จึงได้รวบรวมข้อตกลงทางการค้าหรือเงื่อนไขทางการค้า (Trade Teams) เข้าด้วยกันโดยเริ่มจัดทำครั้งแรกในปี ค.ศ. 1923 ได้ตกลงรวบรวมข้อตกลงและจัดทำคำจำกัดความได้ 6 ข้อตกลงคือ Ex Works, FOR-FOT,FOB, C&F และ CIF และในปี ค.ศ. 1936 จึงได้จัดทำกฎเกณฑ์สำหรับตีความข้อตกลงทางการค้า (Uniform Rules For Interpretation of Trade Terms) ซึ่งถือเป็น International Commercial Terms หรือ Incoterms ฉบับแรก ในปี ค.ศ. 1953 ได้ปรับปรุงเพิ่มเติมข้อตกลงจากเดิมเป็น 9 ข้อตกลงคือ Ex works, FOR-FOT, FAS,FOB,C&F,CIF, Freight Or Cariage Paid to..., Ex Ship และ ExQ-uay ในปี ค.ศ. 1967 ได้เพิ่ม เติมอีก 2 ข้อตกลงคือ Delivered At Frontier และ Delivered Duty paid ในปี ค.ศ. 1976 ได้เพิ่ม เติม Fob Airport เนื่องจากการขนส่งทางอากาศได้ทวีความสำคัญขึ้น ในปี ค.ศ. 1980 เนื่องจากการขนส่งพัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็วมีการส่งมอบสินค้าให้กับบริษัทผู้รับขนส่ง (At Carrier's Premises) แทนการส่งมอบสินค้าในระวางเรือ (On board) มากขึ้นจึงได้เพิ่มเติมข้อตกลง FRC : Free Carrier และ CIP : Freight or Carriage And Insurance Paid to ... รวมเป็น 14 ข้อตกลง และในที่สุดในปีค.ศ. 1990 สภาหอการค้านานาชาติก็ได้ปรับปรุง Incoterms อีกครั้งหนึ่งโดยการตัดข้อตกลง FOR-FOT และ FOB Airport ออกไปทำให้เหลือ 13 ข้อตกลง[14] พอสรุปได้ดังนี้ Ex W. (Ex Works, Ex Factory, Ex Warehouse) หมายถึง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ของผู้ขาย, FCA (Free Carrier) หมายถึง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งรายแรก ณ สถานที่ที่ผู้ซื้อกำหนดไว้, FAS (Free alongside ship) หมายถึงผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าไว้ที่ท่าเรือซึ่งจอดอยู่ในท่าเรือ หรืออาจนำใส่เรือฉลอมหรือเรือลำเลียง (Lighter) ณ ท่าเรือที่กำหนด, FOB (Free on board) หมายถึงผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าลงไว้ในเรือ ณ ท่าเรือที่กำหนดไว้, ข้อตกลงซื้อขายในกลุ่ม E และ F นี้ ผู้ซื้อเป็นผู้มีหน้าที่ในการเลือกผู้ขนส่งและจ่ายค่าระวางขนส่งซึ่งอาจติดต่อผู้ขนส่งภายในประเทศของตน หรือผู้ขนส่งในประเทศของผู้ขายเป็นผู้ดำเนินการรับขนก็ได้

---

[13] มาตรา 39 วรรค 2 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.

[14] อาวุธ โพธิเล็ก. **เจาะลึกข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ (INCOTERMS 2000)**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไอโอนิค อินเตอร์เทรด รีซอสเซส จำกัด, 2543.

ซึ่งหากเป็นผู้ขนส่งในประเทศผู้ขายก็จะใช้วิธีเรียกเก็บค่าระวางปลายทาง (Freight collect) ก็ได้, กลุ่ม C ได้แก่ CFR. (Cost and freight) หมายถึง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าไว้ในระวางเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่กำหนดไว้, CIF (Cost, Insurance and freight) หมายถึงผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าลงไว้ในระวางเรือ ณ ท่าเรือปลายทางที่กำหนดไว้ รวมทั้งจัดการทำประกันภัยสินค้า, CPT (Carrier paid to) หมายถึง ผู้ขายมีหน้าที่นำสินค้าไปส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งรายแรกและทำการจ่ายค่าระวางขนส่งเพื่อนำสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง CIP (Carrier and Insurance paid to) หมายถึง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งรายแรก ณ สถานที่ที่กำหนดไว้ และผู้ขายเป็นผู้จองและจ่ายค่าระวางบรรทุกรวมทั้งการทำประกันภัยสินค้า ในกลุ่ม D มีดังนี้ DAF (Delivered at frontier) หมายถึงผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ชายแดนที่กำหนดไว้, DES (Delivered Ex Ship) หมายถึง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าจองและจ่ายค่าระวางเรือเพื่อขนสินค้าไปยังท่าเรือปลายทางโดยทำการส่งมอบสินค้า บนเรือ ณ ท่าปลายทางจนถึงเวลา พร้อมที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ, DEQ (Delivered ex quay duty paid) หมายถึง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าลงให้แก่ผู้ซื้อ ณ ท่าเรือปลายทางที่กำหนดไว้และชำระค่าภาษีนำเข้าในประเทศผู้ซื้อ, DDU (Delivered duty unpaid) หมายถึง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าลงให้แก่ผู้ซื้อ ณ ท่าเรือปลายทางแต่ผู้ขายไม่ต้องชำระค่าภาษีนำเข้าในประเทศผู้ซื้อ, DDP (Delivered duty paid) หมายถึง ผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้า ณ สถานที่ที่กำหนดไว้ปลายทาง โดยที่เป็นผู้ชำระภาษีนำเข้าในประเทศผู้ซื้อและนำส่งไปยังสถานที่ที่กำหนด ซึ่งปัจจุบัน สภาหอการค้านานาชาติ ได้แก้ไขปรับปรุงเงื่อนไขข้อตกลงทางการค้า และประกาศใช้ข้อตกลง Incoterms 2000 ทั้งนี้เพื่อให้สอดคล้องกับระบบการค้าที่เปลี่ยนแปลงไป

ตามที่กล่าวมาแต่ต้น จะเห็นว่าทั้ง Incoterms 1990 และ CISG รวมทั้ง Incoterms 2000 ต่างกำหนดหน้าที่ของผู้ซื้อและหน้าที่ของผู้ขายไว้ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศด้วยกัน โดย Incoterms จะกำหนดไว้ในเรื่องการส่งมอบสินค้า การโอนความเสี่ยงภัย ภาระค่าใช้จ่ายในส่วนต่างๆ ในขณะที่ CISG เป็นการกำหนดสิทธิและหน้าที่ขั้นพื้นฐานระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายที่จำเป็นทั้งหมด ซึ่งโดยสรุปแล้วทั้ง Incoterms และ CISG ต่างกำหนดกฎเกณฑ์ในเรื่องความสัมพันธ์ของผู้ซื้อและผู้ขายในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ เพียงแต่การวางระดับของเงื่อนไขของความสัมพันธ์ไว้ต่างกัน CISG ซึ่งมีสถานะเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศ กำหนดสิทธิและหน้าที่ของผู้ซื้อผู้ขายครอบคลุมทุกประเด็นต่างๆ โดยกว้างแต่ Incoterms มีสถานะเป็นเพียงข้อตกลงที่ผู้ซื้อและผู้ขายกำหนดขึ้นโดยความเข้าใจร่วมกันเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาในบางประเด็นที่จำเป็นในทางปฏิบัติ แต่ไม่ได้วางหลักเกณฑ์ถึงผลของการไม่ปฏิบัติหน้าที่ของคู่สัญญาเหมือนดังที่ CISG บัญญัติไว้ CISG นั้นมีบทบัญญัติที่ทันสมัย ยืดหยุ่นและอนุญาตให้คู่สัญญาสามารถตกลงเปลี่ยนแปลงบทบัญญัติของอนุสัญญาให้สอดคล้องกับความต้องการของคู่สัญญานั้นๆ เมื่อบทบัญญัติของ CISG ขัดแย้งกับเงื่อนไขที่ข้อตกลง

ใน Incoterms กำหนดไว้ในเรื่องเดียวกันได้ คือในกรณีดังกล่าวข้อตกลงใน Incoterms จะมีผลใช้บังคับ หากคู่สัญญาตกลงให้ใช้เฉพาะ Incoterms บังคับแก่สัญญาโดยไม่ได้ระบุให้ CISG เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญา ทำให้อาจเกิดความไม่แน่นอนว่ากฎหมายขัดกันในกรณีเช่นนี้ จะชี้ไปใช้กฎหมายภายในของประเทศใด ซึ่งอาจเป็นกฎหมายต่างประเทศที่คู่สัญญาไม่คุ้นเคยหรือกฎหมายของประเทศของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนา ผลเสียก็คือจะทำให้เรื่องที่ Incoterms ไม่คลุมถึง ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายดังกล่าว ซึ่งอาจเป็นกฎหมายที่ไม่ทันสมัย ด้วยเหตุนี้บทบาทของ Incotorms และ CISG จึงมีความแตกต่างกัน แต่ก็สนับสนุนซึ่งกันและกัน และต่างก็มีความสำคัญต่อสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศเป็นอย่างมาก[15]

สรุปในส่วนของสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้น ควรกำหนดรายละเอียดที่สำคัญ คือ ราคาสินค้าและราคาต่อหน่วย สกุลเงิน ปริมาณหรือน้ำหนักของสินค้า คุณภาพของสินค้า (Specifications) วิธีการชำระเงิน การตรวจสอบปริมาณน้ำหนักและคุณภาพของสินค้า (Certificate of weight or guality) เวลาและเงื่อนไขการขนส่งสินค้าซึ่งบางครั้งจะมีข้อกำหนดให้ผู้ซื้อต้องแจ้งให้ผู้ขายทราบล่วงหน้าถึงวันก่อนเรือเข้าเพื่อผู้ขายจะได้เตรียมสินค้าได้ทันกำหนดที่เรือจะเทียบท่า เรียกว่า Expected time of carrival : ETA[16] เงื่อนไขการระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ (Arbitration Clause) เหตุสุดวิสัย (Contingency Clause) และการบรรจุหีบห่อหรือเครื่องหมาย (Placking and marking) เป็นต้น และจากการที่สัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ซื้อและผู้ขายปกติอยู่คนละประเทศ ดังนั้นจึงควรที่จะทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร เพื่อทราบแน่ชัดถึงสิทธิและหน้าที่ ตลอดจนความรับผิดของแต่ละฝ่าย ว่ามีอย่างไร เพื่อป้องกันการโต้แย้งในภายหลัง ซึ่งสินค้าบางอย่างอาจทำแบบสัญญาซื้อขายไว้เป็นมาตรฐาน (Standard Contract) เพื่อช่วยในการตกลงทำสัญญาซื้อขายให้สะดวกยิ่งขึ้น

2.1.2 สัญญาชำระเงินในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ

เมื่อได้มีการตกลงซื้อขายสินค้ากันโดยทำสัญญาซื้อขายเป็นลายลักษณ์อักษรหรือตกลงกันด้วยวาจาก็ตาม ในทางการค้าผู้ซื้อและผู้ขายหรือตัวแทนของผู้ซื้อหรือผู้ขายอาจพบปะเจรจาและทำสัญญาซื้อขายกันหรืออาจติดต่อกันทางจดหมายหรือโทรเลขหรือเครื่องมือสื่อสารอื่น หลังจากตกลงทำสัญญาซื้อขายกันแล้ว ผู้ซื้อย่อมมีหน้าที่ชำระราคาสินค้าให้แก่ผู้ขาย ซึ่งในการชำระเงินทางการค้า

---

[15] สุทธิพล ทวีชัยการ. "ความสัมพันธ์ของ Incoterms 1990 และกฎหมายซื้อขายระหว่างประเทศ : การเปรียบเทียบมุมมองทางด้านปฏิบัติกับมุมมองทางด้านกฎหมาย." **วารสารกฎหมายมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช**. ปีที่ 8, ฉบับที่ 2. ธันวาคม 2539, หน้า 60.

[16] อัมพร ณ ตะกั่วทุ่ง. "คดีอันเกิดจากการค้าระหว่างประเทศ." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 10, ฉบับที่ 1. มกราคม 2534, หน้า 41.

ระหว่างประเทศ (Payment Instrument in International Trade) สามารถกระทำได้หลายวิธีขึ้นอยู่กับคู่สัญญาที่ตกลงกันไว้ ที่สำคัญ มีดังนี้

การชำระด้วยเงินสดหรือการชำระเงินล่วงหน้า (Cash or Advance Payment) วิธีนี้ผู้ซื้อจะส่ง Draft หรือ เช็คธนาคารไปให้ผู้ขายพร้อมกับการสั่งซื้อสินค้าอันเป็นการจ่ายเงินล่วงหน้าก่อนที่จะได้รับสินค้า การชำระเงินวิธีการนี้จึงใช้กับการซื้อขายสินค้าที่หายาก ผู้ขายเป็นผู้มีชื่อเสียงและตลาดเป็นของผู้ขาย

การชำระด้วยวิธีการเปิดบัญชี (Open Account) วิธีนี้ผู้ขายจะส่งสินค้าก่อน เมื่อผู้ซื้อได้รับสินค้าแล้ว จะทำการชำระเงินให้แก่ผู้ขายโดยที่ผู้ซื้อและผู้ขายต่างมีบัญชีเงินฝากธนาคาร เมื่อผู้ซื้อสั่งให้ธนาคารที่ผู้ซื้อเปิดบัญชีชำระเงิน ธนาคารก็จะโอนค่าสินค้าไปยังบัญชีของผู้ขาย ซึ่งวิธีการดังกล่าวเป็นการโอนด้วยวิธีหักบัญชี ซึ่งมีอยู่ 2 วิธีคือ การโอนเงินทางไปรษณีย์ (Mail Transfer : M/T) และการโอนเงินทางโทรเลข (Telegraphic Transfer : T/T)

การชำระเงินโดยตั๋วแลกเงิน (Bill of Exchange) วิธีนี้เมื่อผู้ขายส่งสินค้าลงเรือแล้วก็จะทำตั๋วแลกเงินให้ผู้ซื้อรับรองการชำระเงิน ตั๋วแลกเงินนี้จะมีทั้งตั๋วแลกเงินที่ไม่ต้องมีเอกสารประกอบ (Clean Bill) และตั๋วแลกเงินที่มีเอกสารประกอบ (Documentary Bill) ซึ่งเป็นที่นิยมในการซื้อขายระหว่างประเทศ วิธีการชำระเงินโดยวิธีตั๋วแลกเงินที่มีเอกสารประกอบนี้ เมื่อผู้ขายส่งสินค้าลงเรือแล้ว ผู้ขายก็จะออกตั๋วแลกเงินพร้อมมอบเอกสารการขนส่งสินค้า (Shipping Documents) เช่น ใบตราส่ง (Bill of lading) ใบกำกับสินค้า (Invoice) กรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Certificate of Policy) ใบรับรองแหล่งกำเนิด (Certificate of Origin) ใบรับรองการตรวจสอบ (Certificate of inspcetion) และอื่นๆ ตามที่ผู้ซื้อและผู้ขายได้ตกลงกัน วิธีการส่งตั๋วแลกเงิน ผู้ขายจะมอบให้แก่ธนาคารผู้ส่งตั๋วแลกเงิน (Remitting Bank) เพื่อส่งไปยังธนาคารผู้เรียกเก็บ (Collecting Bank) และเมื่อธนาคารผู้เรียกเก็บส่งตั๋วแลกเงินให้แก่ผู้ซื้อ ผู้ซื้อเมื่อได้รับตั๋วแลกเงินแล้ว ก็จะมาชำระเงินแก่ธนาคารผู้เรียกเก็บในกรณีที่เป็นตั๋วแลกเงินชนิดสั่งจ่ายเมื่อเห็น (Document against payment : D/P) หรือในกรณีที่เป็นตั๋วแลกเงินชนิดที่มีกำหนดเวลาชำระเงิน ผู้ซื้อก็จะสามารถรับรองการชำระเงิน (Document against acceptance : D/A) หลังจากนั้นธนาคารก็จะมอบเอกสารการขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ซื้อเพื่อนำไปรับมอบสินค้าต่อไป "การเรียกเก็บเงินด้วยวิธีตั๋วแลกเงินนี้ธนาคารจะทำหน้าที่ในฐานะตัวแทน เพื่อให้ได้มาซึ่งการรับรองหรือจ่ายเงิน ตามตัวแลกเงินเท่านั้น ธนาคารมิได้เข้ามาผูกพันใดๆ ด้วย"[17] ในทางปฏิบัติผู้ที่เกี่ยวข้องกับการชำระเงินโดยวิธีตั๋วแลกเงินจะตกลงปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับสำหรับการเรียกเก็บเงิน ฉบับที่ 522 ของสภาหอการค้านานาชาติ แก้ไขปี ค.ศ. 1995 (Uniform Rules for Collections ICC Publication No 522) ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1996 เป็นต้นมา

[17] สุนัย มโนมัยอุดม. "การชำระเงินตามสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ (Finance of International Sale)." **วารสารบทบัณฑิตย์**. เล่มที่ 50 ตอนที่ 4, ธันวาคม 2537, หน้า 24.

การชำระเงินโดยวิธีการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit) เลตเตอร์ออฟเครดิตถือเป็นตราสารที่ออกโดยธนาคารเพื่อแสดงว่าผู้ออกเลตเตอร์ออฟเครดิต ตกลงจะชำระเงินจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้รับประโยชน์ เมื่อได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขต่างๆ ที่กำหนดไว้แล้ว วิธีการชำระเงินโดยเลตเตอร์ออฟเครดิตนั้น เมื่อผู้ซื้อและผู้ขายตกลงกันไว้ในสัญญาซื้อขายว่า ให้มีการชำระเงินค่าราคาสินค้าที่ซื้อขายโดยการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต ผู้ซื้อก็จะสั่งให้ธนาคารในประเทศของตน ซึ่งเรียกว่า ธนาคารผู้เปิดเครดิต (Issuing Bank) ให้เปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตให้แก่ผู้ขายซึ่งอยู่ในอีกประเทศหนึ่งโดยมีข้อกำหนดและเงื่อนไขตามที่ตกลงกันไว้ ธนาคารก็จะแจ้งการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตไปยังธนาคารผู้ติดต่อหรือธนาคารตัวแทน (Correspondent Bank) ในกรณีที่ธนาคารผู้ติดต่อทำหน้าที่แจ้งเครดิตให้ผู้ขายทราบ เรียกว่า ธนาคารผู้แจ้งเครดิต ซึ่งโดยปกติธนาคารผู้แจ้งจะไม่มีความผูกพันที่จะต้องชำระเงินให้แก่ผู้ขายหากธนาคารผู้เปิดเครดิตไม่ชำระ เว้นแต่ธนาคารผู้ติดต่อหรือธนาคารผู้แจ้งเครดิตได้รับรองหรือยืนยัน (Confirm) เลตเตอร์ออฟเครดิตนั้น จึงเป็นผลให้ธนาคารต้องผูกพันโดยรับรองกับผู้ขายว่าจะชำระเงินให้แก่ผู้ขายเมื่อผู้ขายได้ปฏิบัติตามข้อกำหนดและเงื่อนไขในเลตเตอร์ออฟเครดิตครบถ้วนแล้ว ในกรณีเช่นนี้จะเรียกว่า Confirming Bank เมื่อผู้ขายจัดส่งสินค้าและทำตั๋วแลกเงิน และจัดทำเอกสารประกอบอื่นๆ เช่นเดียวกับวิธีการชำระเงินด้วยตั๋วแลกเงินตามที่กล่าวมาแต่ต้นแล้ว ผู้ขายก็จะนำเอกสารทั้งหมดไปยื่นต่อธนาคารตัวแทนเพื่อขอรับชำระเงินหรือให้รับรองตั๋วแลกเงิน ซึ่งตามระเบียบประเพณีและพิธีปฏิบัติเกี่ยวกับเครดิตที่มีเอกสารประกอบ ธนาคารจะต้องตรวจสอบเอกสารทุกฉบับโดยความระมัดระวังตามสมควร ให้เป็นที่แน่นอนว่าเอกสารแต่ละฉบับเป็นไปตามข้อกำหนดและเงื่อนไขของเครดิต ซึ่งธนาคารมีสิทธิที่จะปฏิเสธไม่จ่ายเงินตามตั๋วแลกเงินตามเลตเตอร์ออฟเครดิตได้ หากเอกสารประกอบไม่ตรงตามข้อกำหนด ทั้งนี้เป็นไปตามหลักการปฏิบัติโดยเคร่งครัด (The doctrine of strict compliance)[18] หลักความเป็นอิสระของเลตเตอร์ออฟเครดิต (Independence or Autonomy)[19] เมื่อธนาคารตัวแทนได้ชำระเงินหรือรับรองตั๋วแลกเงินแล้วก็จะจัดส่งตั๋วแลกเงินพร้อมเอกสารต่างๆ ให้กับธนาคารผู้เปิดเครดิตและถ้าธนาคาร ตัวแทนได้จ่ายเงินไปให้ผู้ขายแล้วก็จะทำการหักบัญชีกับธนาคารผู้เปิดเครดิต ซึ่งเมื่อธนาคารผู้เปิดได้รับตั๋วแลกเงินและเอกสารต่าง ๆ แล้วก็จะแจ้งให้ผู้ซื้อที่ขอเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต นำเงินมาชำระค่าสินค้าตามตั๋วแลกเงินหรือให้รับรองตั๋วแลกเงิน หรือทำ ทรัสต์รีซีท (Trust Receipt : T/R) โดยถือเป็นสัญญาระหว่างธนาคารกับผู้ขอเปิดเครดิต ที่ธนาคารสัญญามอบเอกสารที่ใช้ในการรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งและนำสินค้าไปขายได้ และผู้ขอเปิดเครดิตสัญญาว่าจะยึดถือเอกสารที่ใช้ในการรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งและเงินที่ได้จากการขายสินค้าในนามของธนาคารและจะนำมาชำระให้แก่ธนาคารภายในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ ในปัจจุบันการชำระเงินโดยการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตนั้น ผู้ที่เกี่ยวข้องจะถือปฏิบัติตามระเบียบและประเพณี

[18] Article 13, Article 14, Article 37(C) . Uniform Customs and Practice for Documentary Credits,1993.

[19] Article 3, Article 4. Uniform customs and Practice for documentary credits, 1993.

ปฏิบัติเกี่ยวกับเครดิตที่มีเอกสารประกอบฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี ค.ศ. 1993. ของสภาหอการค้านานาชาติ เอกสารเล่มที่ 500 (Uniform Customs and Practice for Documentary Credits. 1993 Revision. International Chamber of commerce Publication No 500 : UCP 500) ซึ่งประเทศส่วนใหญ่ได้ยอมรับเอาบทบัญญัติต่างๆ ใน UCP ไปกำหนดไว้ในสัญญาเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตในลักษณะทำนองเดียวกัน สำหรับประเทศไทยแม้จะยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาการชำระเงินโดยวิธีการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตโดยเฉพาะ แต่ก็มีคำพิพากษาฎีกาเกี่ยวกับสัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิตไว้เช่นคำพิพากษาฎีกาที่ 1770/2499, 2122/2499, 1848/2505, 1808/2512, 846/2518, 775/2525, 3338/2526. และ 1761/2529 เป็นต้น ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างคำพิพากษาฎีกาที่ 846/2518 ที่ศาลฎีกาวินิจฉัยว่าธนาคารมีหน้าที่รับผิดชอบการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต เฉพาะด้านเอกสารอย่างเดียวไม่เกี่ยวกับสินค้าที่สั่งซื้อ หรือคำพิพากษาฎีกาที่ 775/2525 และคำพิพากษาฎีกาที่ 1761/2529 ที่วินิจฉัยว่าธนาคารเป็นเพียงคนกลางในการชำระราคาเท่านั้น ไม่ใช่ตัวแทนในการซื้อสินค้า ดังนั้นธนาคารมีหน้าที่เพียงปฏิบัติตามข้อตกลงในเลตเตอร์ออฟเครดิตเท่านั้น ไม่ต้องรับผิดชอบถึงความผูกพันตามสัญญาซื้อขายระหว่างผู้ซื้อและผู้ขายแต่อย่างใด เพราะเป็นไปตามหลักเครดิต ย่อมแยกต่างหากจากมูลหนี้เดิม ฉะนั้น จึงเห็นได้ว่าคำพิพากษาของศาลไทยก็ยอมรับหลัก Strict Compliance และหลัก Independence เช่นกัน[20] แต่อย่างไรก็ตามหลัก Independence ก็อาจก่อให้เกิดการฉ้อกล (Fraud) แก่ผู้ซื้อเกิดขึ้นได้ ถ้าผู้ขายส่งสินค้ามาไม่ถูกต้อง ตรงตามที่ตกลงกันไว้ เพราะธนาคารตรวจสอบเฉพาะเอกสารที่เกี่ยวข้องเท่านั้น ซึ่งในสหรัฐอเมริกาได้มีการวางหลักยกเว้นหลัก Independence ไว้ในคดี Sztejn V J. Henry Banking corp (1941) 31 N.Y.S. zd 631. ซึ่งเป็นเรื่องที่ผู้ขายได้ฉ้อฉลโดยการส่งสินค้าที่ไม่มีมูลค่าขึ้นเรือ และยื่นตัวแลกเงินพร้อมเอกสารประกอบให้แก่ธนาคารเพื่อขอรับชำระเงิน แต่ก่อนที่ธนาคารจะได้จ่ายเงิน ผู้ซื้อได้ทราบการฉ้อฉลจึงขอให้ธนาคารระงับการจ่ายเงิน ศาลสหรัฐตัดสินให้ธนาคารผู้เปิดเครดิต อาจจะปฏิเสธที่จะจ่ายเงินและผู้ซื้อมีสิทธิขอให้ศาลยับยั้งการจ่ายเงินได้ แม้เอกสารที่ผู้ขายหรือผู้รับประโยชน์นำมายื่นจะถูกต้องครบถ้วนตามเครดิตก็ตาม[21] ในกรณีดังกล่าว เมื่อพิจารณาตามบทบัญญัติของกฎหมายไทยในกรณีที่มีการฉ้อฉลในเลตเตอร์ออฟเครดิต หากผู้ซื้อขอให้ธนาคารยับยั้งการชำระเงินตามเครดิต แต่ธนาคารได้ปฏิเสธจะเห็นได้ว่า กรณีนี้ไม่ถือเป็นการโต้แย้งสิทธิของผู้ซื้อ ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 55 เพราะสัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิตระหว่างผู้ซื้อและธนาคารไม่มีกฎหมายรับรองให้ธนาคารต้องระงับการจ่ายเงิน ดังนั้นผู้ซื้อจึงสามารถเรียกร้องจากผู้ขายตามมูลหนี้เดิมที่มีต่อกันในสัญญาซื้อขายเท่านั้น

---

[20] โชติกร ลือสัมพันธ์. "ความผูกพันของธนาคารในการตรวจสอบเอกสารและชำระเงินตามเลตเตอร์ออฟเครดิต." **วารสารกฎหมาย**. ปีที่ 14, ฉบับที่ 3. ธันวาคม 2536, หน้า 44.

[21] โชติกร ลือสัมพันธ์. เรื่องเดียวกัน. หน้า 45.

ระเบียบประเพณีและพิธีปฏิบัติเกี่ยวกับเครดิตที่มีเอกสารประกอบฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ค.ศ.1993 สภาห้อการค้านานาชาติ เอกสารเล่มที่ 500 ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนเรือนั้น ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 23 (ก) ข้อ 1 ความว่า "ใบตราส่งสินค้าทางทะเล/มหาสมุทร

(ก) เว้นแต่เครดิตจะได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น หากผู้เปิดเครดิตร้องขอให้ออกใบตราส่งประเภทขนส่งจากท่าถึงท่าแล้ว ธนาคารจะยอมรับเอกสารที่ไม่ว่าจะเรียกว่าอย่างไรก็ตามหากเป็นดังนี้

ใบตราส่งนั้น ปรากฏว่ามีชื่อบริษัทเรือ และได้ลงลายมือชื่อ หรือได้ผ่านการตรวจสอบว่าเป็นเอกสารที่แท้จริงแล้ว โดยผู้ขนส่ง (The carrier) หรือ ตัวแทนเรือ หรือตัวแทนที่ทำการเพื่อผลประโยชน์ของผู้ขนส่ง, หรือ กัปตัน หรือ ตัวแทนผู้รับมอบอำนาจที่ทำการแทนกัปตัน และต้องสามารถพิสูจน์หรือตรวจสอบความแท้จริงของลายมือชื่อได้ว่าเป็นของบริษัทเรือหรือกัปตันเรือ ตามกรณีที่ตัวแทนลงลายมือชื่อตรวจสอบความแท้จริงของเอกสารให้แก่บริษัทเรือ หรือกัปตันเรือ ตัวแทนนั้นจะต้องระบุชื่อและตำแหน่งของคู่สัญญา นั่นคือ บริษัทเรือ หรือกัปตัน ว่าตัวแทนกระทำการแทนผู้ใดบ้าง...." ดังนั้นในส่วนของมาตรา 23 นี้ได้มีการยอมรับการออกใบตราส่งทางทะเลของตัวแทนเรือไว้ เป็นผลให้ใบตราส่งที่ตัวแทนเรือลงลายมือชื่อหรือผ่านการตรวจสอบว่าเป็นใบตราส่งแท้จริงแล้ว ก็สามารถใช้ใบตราส่งนั้นเป็นหลักฐานประกอบการชำระเงินจากธนาคารได้ เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง (Carrier) หรือ กัปตันเรือ (Master) ทุกประการเพียงแต่ต้องระบุว่าตัวแทนนั้นกระทำการแทนผู้ใดบ้าง สำหรับเอกสารการขนส่งอื่น เช่น Non - Negotiable Sea Waybill ใบตราส่งที่ออกตามสัญญาเช่าเรือ (Charter party bill of lading) หรือเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Documents) ก็มีการกำหนดอำนาจการลงลายมือชื่อของตัวแทนเรือในเอกสารดังกล่าวเช่นเดียวกับใบตราส่งทางทะเลทุกประการ[22]

2.1.3 สัญญาประกันภัยทางทะเลกับการขนส่งสินค้าทางทะเล

การขนส่งสินค้าทางทะเลจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งนั้น แม้จะมีข้อดีที่สามารถขนส่งได้ครั้งละเป็นจำนวนมาก ค่าระวางต่ำ และไม่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่ง แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องเผชิญกับวินาศภัยที่อาจเกิดขึ้นกับตัวเรือ สินค้าที่บรรทุกในเรือ รวมทั้งค่าระวางขนส่งสินค้า ทำให้บุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลจำเป็นต้องทำประกันภัย ความเสี่ยงเพื่อโอนความเสี่ยงไปยังผู้รับประกันภัย ซึ่งลักษณะของการประกันภัยทางทะเลที่สำคัญมี 3 ประเภท คือ[23]

การประกันภัยตัวเรือ (Hull and Machinery Insurance) หมายถึงเจ้าของเรือได้ทำประกันภัยตัวเรือ (Hull) และเครื่องยนต์ของเรือ (Ship's Machinery)

---

[22] Article 24,25,26 Uniform Customs and Practice for Documentary Credits, 1993.

[23] สิทธิโชค ศรีเจริญ. **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย**. ม.ป.ส., ม.ป.ป. หน้า 21.

การประกันภัยสินค้า (Cargo Insurance) หมายถึง ผู้ที่มีส่วนได้เสียในสินค้าที่ขนส่งหรือบรรทุกในเรือ ซึ่งอาจเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหรือข้อตกลงที่ทำกันไว้ในสัญญาซื้อขายสินค้า ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสียหาย สูญหาย ที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าที่บรรทุกอยู่บนเรือ ซึ่งมีเงื่อนไขคุ้มครองที่สำคัญเช่น FPA (Free from paticular average) ที่ให้ความคุ้มครองการสูญเสียหรือการเสียหายของสินค้าทั้งหมด หรือ WA (With average) ที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมจากเงื่อนไขใน FPA เช่นการให้การคุ้มครองแม้การเสียหายบางส่วนที่เกิดขึ้นจากภัยทางทะเล ซึ่งรวมทั้งความเสียหายอันเกิดจากน้ำ เป็นต้น หรือ All Risk ที่ให้ความคุ้มครองภัยทุกชนิดที่ไม่มีในความคุ้มครองอื่น ในปัจจุบันคณะกรรมการทางวิชาการและข้อตกลงของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งกรุงลอนดอน (Thecnical and clause comittee of the institute of London underwriters) ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลแบบใหม่ที่เรียกว่า ข้อตกลงของสถาบัน (Institute Clause) ขึ้น 3 ประเภท คือ Institute cargo clause (C) : ICC(C) ที่คุ้มครองความเสียหาย หรือสูญเสียทั้งหมด หรือบางส่วน อันเนื่องจากเพลิงไหม้ ระเบิด เรือเกยตื้น เรือจมหรือล่ม เรือหรือภาชนะชนกับวัตถุอื่นใด การขนส่งสินค้าลง ณ ท่าหลบภัย และความเสียหายทั่วไป เป็นต้น Institute cargo clause(B) : ICC(B) ที่คุ้มครองตาม ICC(C) แล้วยังรวมถึงความคุ้มครองจากแผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด ฟ้าผ่า สินค้าถูกน้ำซัดตกทะเล น้ำจากแม่น้ำ ทะเลสาป หรือน้ำรั่วเข้ามาในเรือ สินค้าเสียหายสิ้นเชิงเพราะตกจากเรือขณะขนถ่าย และ Institute cargo clause(A) : ICC(A) หมายถึงความคุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายจากภัยทุกอย่างที่ไม่ได้ระบุไว้ในข้อยกเว้น ซึ่งข้อกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวใช้แทนเงื่อนไขเดิมใน S.G. from.[24]

การประกันภัยค่าระวางสินค้า (Freight Insurance) หมายถึง ผู้มีส่วนได้เสียในค่าระวางสินค้าหรือค่าเช่าเหมาเรือ ได้ทำประกันภัยคุ้มครองความเสียหายในการเสี่ยงภัยในค่าระวางเรือซึ่งค่าระวางเรือโดยทั่วไปมีอยู่ 3 ประเภท คือ[25] ค่าระวางเรือธรรมดา (Ordinary Freight) หรือค่าระวางเรือตามใบตราส่ง (Bill of lading freight) หมายถึงค่าระวางเรือที่เจ้าของเรือจะได้รับจากการขนส่งสินค้าทางทะเลเฉพาะเมื่อสินค้าได้เดินทางไปถึงจุดหมายปลายทาง ค่าระวางเรือตามสัญญาเช่าเหมาเรือ (Chartered freight) หมายถึง เจ้าของเรือมีสิทธิเอาประกันภัยค่าเช่าเรือที่จะได้รับซึ่งเจ้าของเรืออาจจะไม่ได้รับเนื่องจากภัยทางทะเล หรือในกรณีอื่น เช่น โดยเงื่อนไข "Off hire clause" และประเภทสุดท้าย คือ ค่าระวางในการค้าของเจ้าของเรือ (Owner's trading freight) หมายถึง กรณีที่เจ้าของเรือได้ใช้เรือในการขนส่งสินค้าของตนเอง เจ้าของเรือก็สามารถเอาประกันภัย ค่าระวางเรือที่เป็นส่วน

---

[24] สมพร สืบถวิลกุล. "การประกันภัยทางทะเลและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Marine Insurance and Claims)." เอกสารประกอบการอบรมหลักสูตรธุรกิจพาณิชยนาวี. สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, หน้า 8.

[25] ไผทชิต เอกจริยกร. "ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในสัญญาประกันภัยทางทะเล." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 18, ฉบับที่ 1. เมษายน 2542, หน้า 96.

เพิ่มขึ้นในราคาของสินค้าที่เจ้าของเรือได้ใช้เรือของตนขนส่ง นอกจากที่กล่าวมาแล้วยังอาจมีการประกันภัยทางทะเลชนิดอื่น ในการขนส่งสินค้าทางทะเลได้อีก เช่น การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น (Liability Insurance) ซึ่งหมายถึง การประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหาย อันเนื่องมาจากความผิดของเจ้าของเรือ หรือเจ้าของสินค้าที่ได้กระทำหรือมิได้กระทำการใด อันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายที่สามารถทำประกันภัยได้เช่นกัน

ในส่วนของตัวแทนเรือนั้นในกรณีที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าของเรือให้เป็นผู้เข้าทำสัญญาประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยในส่วนได้เสียของเจ้าของเรือ ตัวแทนเรือก็จะดำเนินการทำประกันภัยตามที่ตัวแทนเรือได้รับมอบหมาย หรือในกรณีที่ตัวแทนเรือเป็นผู้มีส่วนได้เสียในการผจญภัยทางทะเล (Marine adventure) ในส่วนของค่าบำเหน็จที่ตนจะได้รับจากการให้บริการแก่เรือของ เจ้าของเรือที่ตนเป็นตัวแทน[26] ตัวแทนเรือก็สามารถทำประกันภัยเพื่อประกันความเสี่ยงในส่วนของค่าบำเหน็จตอบแทนที่ตนจะได้รับจากเจ้าของเรือได้เช่นกัน

ซึ่งในคำพิพากษาฎีกาที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งก็พบว่ามีบริษัทประกันภัยเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในฐานะผู้รับช่วงสิทธิอยู่ในคดีเสมอ ๆ

2.2 ประเภทของสัญญาขนส่งของทางทะเล

หลังจากผู้ซื้อและผู้ขายตกลงทำสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศแล้วในขั้นตอนหลังจากนั้น คือ การจัดการเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าจากสถานที่ประกอบการผลิตหรือคลังสินค้าของผู้ขายในประเทศหนึ่งไปยังสถานประกอบการหรือคลังสินค้าของผู้ซื้อซึ่งอยู่ในอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้นทั้งผู้ซื้อและผู้ขายจึงจำเป็นต้องทราบถึงประเภทของธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้ปฏิบัติให้ถูกต้องตามข้อตกลงที่จัดทำไว้ในสัญญาซื้อขายอย่างถูกต้องและเป็นประโยชน์แก่ธุรกิจของตนมากที่สุด

ในทางธุรกิจการขนส่งทางทะเลทั่วไปแบ่งประเภทของการขนส่งทางทะเลออก เป็น 2 ประเภท คือ ประเภทแรก การขนส่งโดยสายการเดินเรือประจำเส้นทาง(Liner) หมายถึง การเดินเรือที่มีกำหนดตารางการเดินทางของเรือผ่านไปยังเมืองท่าต่างๆ ตามกำหนดเวลาที่แน่นอน อัตราค่าระวางบรรทุกสินค้าของเรือประเภทนี้จะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้าในลักษณะแน่นอน โดยมีการควบคุมกันเองในรูปของชมรมเรือ (Conference) ประเภทที่สอง การขนส่งโดยใช้เรือที่ไม่ประจำเส้นทาง หรือเรือจร (Tramp) หมายถึง การขนส่งของทางทะเลที่ใช้เรือที่ไม่มีเส้นทางประจำหรือเป็นกรณีที่เจ้าของเรือตกลงยินยอมให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดใช้ประโยชน์จากระวางบรรทุกของเรือทั้งหมดหรือส่วนหนึ่งส่วนใดสำหรับเรือของตน เพื่อบรรทุกสินค้าระหว่างสถานที่หรือช่วงเวลาใดช่วงเวลาหนึ่ง การให้บริการของ

[26] ไผทชิต เอกจริยกร. "ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในสัญญาประกันภัยทางทะเล." หน้า 99.

เรือประเภทนี้จึงไม่มีความแน่นอน เรือจะออกเดินทางเฉพาะเมื่อมีสินค้าหรือมีผู้ว่าจ้างเท่านั้น ดังนั้น อัตราค่าระวางบรรทุกของเรือจรถูกกำหนดขึ้นตามอุปสงค์และอุปทานของความต้องการของตลาดในขณะนั้น ทำให้อัตราค่าระวางบรรทุกของเรือจรไม่คงที่คือไม่แน่นอน ในช่วงเวลาที่ตลาดมีความต้องการขนส่งมาก เช่น ในฤดูพืชผลออกสู่ตลาดความต้องการขนส่งมีมาก อัตราค่าระวางบรรทุกก็จะมีอัตราสูงในทางกลับกันฤดูกาลใดที่ความต้องการขนส่งมีน้อย อัตราค่าระวางบรรทุกสินค้าก็จะมีอัตราต่ำเป็นต้น ซึ่งในกฎหมายของประเทศอังกฤษมีคำเรียกรวมสัญญาที่เกิดจากกรณีที่เจ้าของเรือนำเรือของตนออกให้บริการรับขน ในลักษณะการเดินเรือ และกรณีที่ยอมให้ใช้ประโยชน์จากระวางเรือของตน ว่า "Contract of Affreightment"[27] อาจกล่าวได้ว่าสัญญาที่เกิดขึ้นจากเจตนารมณ์ที่จะขนส่งของทางทะเลมี 2 ประเภท ขึ้นอยู่กับลักษณะธุรกิจที่ผู้ใช้บริการขนส่งของทางทะเลเลือกใช้คือ สัญญารับขนส่งของทางทะเล (Carriage of goods by sea contract) จะเกิดขึ้นเมื่อมีการใช้บริการการเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner) และสัญญาเช่าเรือหรือสัญญาชาร์เตอร์เรือ (Charter party) จะเกิดขึ้นเมื่อมีการใช้เรือจร (Tramp) ดังมีรายละเอียดดังนี้

2.2.1 สัญญาเช่าเรือ (Charter party)

สัญญาเช่าเรือ หรือ Charter Party นั้นเป็นคำที่มาจากภาษาลาตินในสมัยกลางว่า Carta Parti Ta หมายถึง เอกสารที่เขียนขึ้นแผ่นหนึ่งและมีสำเนาคู่ฉบับโดยตอนบนมีรอยประทับให้ต้นฉบับติดกับสำเนาดังกล่าว[28] ซึ่งในการบริการขนส่งสินค้าทางทะลแบบเรือจรนั้นผู้ใช้บริการบรรทุกสินค้าอาจทำสัญญาเช่าเหมาระวางบรรทุกเรือทั้งลำ หรืออาจทำสัญญาเช่าเหมาระวางบรรทุกเรือเป็นบางส่วน (Partial Charter) ก็ได้ โดยทั่วไปสัญญาเช่าเหมาระวางบรรทุกของเรือนั้นเหมาะกับการบรรทุกสินค้าที่มีจำนวนมากในแต่ละคราว เช่น สินค้าชนิดเทกอง (Bulk Cargoes) ประเภทน้ำมัน, ก๊าซธรรมชาติ ถ่านหิน เหล็ก และสินค้าเกษตร เป็นต้น ดังนั้นสัญญาเช่าเหมาเรือโดยทั่วไปจึงเป็นการว่าจ้างเรือบรรทุกสินค้าเพื่อทำการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยมีผู้ว่าจ้างหรือที่เรียกว่า "Charterer" ซึ่งอาจจะเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้าก็ได้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในสัญญาซื้อว่ากำหนดให้ใครเป็นผู้จัดการเรื่องการขนส่ง ตกลงจะให้ผลตอบแทนแก่เจ้าของเรือเป็นจำนวนตามที่ตกลงกันไว้และเจ้าของเรือตกลงจะให้ผู้เช่าเหมาเรือได้ใช้ประโยชน์ในระวางบรรทุกสินค้าทั้งหมดหรือบางส่วนของเรือของตนเพื่อใช้บรรทุกสินค้าจากที่หนึ่งไปยังไปอีกที่หนึ่ง และมีการทำสัญญาขนส่งกันไว้เป็นลายลักษณ์อักษร โดยทั่วไปสัญญาเช่าเรือจะเป็นสัญญามาตรฐาน โดยอาจแบ่งได้เป็น 2 แบบ คือ

---

[27] จุฬา สุขมานพ. "กฎหมายที่ควรคำนึงถึงในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ." **วารสารกฎหมาย**. ปีที่ 17, ฉบับที่ 1. มกราคม 2540, หน้า 1.

[28] วรพจน์ สุพรรณกูล. "กฎหมายทะเลว่าด้วย สัญญาเช่าเรือ." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519, หน้า 7.

แบบแรกเป็นสัญญามาตรฐานที่เอกชนจัดทำขึ้น (Private Charter Form) ระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ ซึ่งจัดทำขึ้นเองในแต่ละแบบของการเช่าเรือ และแบบที่สอง สัญญาเช่าเรือที่เกิดจาก ข้อตกลงระหว่างสมาคมเจ้าของเรือของแต่ละประเทศหรืออาศัยข้อตกลงของที่ประชุมระหว่างประเทศ เช่น The Baltic and International Maritime Conference (BIMCO) ที่ตั้งอยู่ที่กรุงโคเปนเฮเกน ประเทศเดนมาร์ก เป็นต้น ซึ่งสัญญาเช่าเรือประเภทนี้ถือว่ามีมาตรฐานและเป็นที่นิยม เนื่องจากมีความปลอดภัยและเป็นธรรมแก่ทุกฝ่าย นอกจากนี้ในอเมริกามีการกำหนดเงื่อนไขในสัญญาเช่าเรืออีกอย่างหนึ่ง เรียกว่า Berth Terms หรือ Liner Terms ซึ่งมีสาระสำคัญคล้ายคลึงกับเงื่อนไขการขนส่งของสายการเดินเรือประจำสำหรับการค้าเฉพาะอย่าง ทั้งนี้ รวมถึงเงื่อนไขพิเศษที่เกี่ยวข้องกับอัตราค่าบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า ซึ่งเจ้าของเรือมีความผูกพันที่จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบหรือเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า อย่างไรก็ดีเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือลักษณะดังกล่าวนี้ มิได้ใช้กันแพร่หลายนัก[29]

ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเพื่อใช้บังคับกับการเช่าเรือ (Charter Party) โดยเฉพาะแม้ในทางปฏิบัติมีการทำสัญญาเช่าเหมาเรือกันในทางธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นจำนวนมาก ขณะที่ในต่างประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษ อันเป็นประเทศแม่แบบของกฎหมายในกลุ่ม Common Law ที่มีการสร้างหลักเกณฑ์และพัฒนาหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวไปมาก[30] สำหรับประเทศในกลุ่ม Civil Law โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศฝรั่งเศสก็ได้มีประมวลกฎหมายพาณิชย์ (Code De Commerce) บัญญัติเรื่อง Charter party (Affrétement) ใช้เป็นการเฉพาะในกฎหมาย (LOI) ลงวันที่ 18 มิถุนายน 1966 และกฎหมายของฝ่ายบริหาร (Decret) ลงวันที่ 31 ธันวาคม ค.ศ. 1966 ซึ่งกฎหมายทั้งสองต่างก็บัญญัติในลักษณะทำนองเดียวกันว่า เงื่อนไขและผลของสัญญาเช่าเรือจะเป็นไปตามที่คู่สัญญาตกลงกันไว้ และถ้าไม่มีการตกลงกันไว้ก็ให้เป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ดังนั้นกฎหมายฝรั่งเศสจึงเป็นกฎหมายที่ออกมาเสริมการตกลงของคู่สัญญา โดยกฎหมายของฝ่ายบริหาร (Decret) ของฝรั่งเศส ดังกล่าวได้แบ่งสัญญาเช่าเรือออกเป็น 3 ประเภท คือ สัญญาการเช่าเรือแบบรายเที่ยว การเช่าเรือแบบกำหนดระยะเวลา และการเช่าเรือเปล่าเช่นเดียวกัน[31]

ซึ่งลักษณะของสัญญาการเช่าเรือประเภทต่าง ๆ นั้นสามารถอธิบายได้โดยสรุปดังนี้

การเช่าเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter) คือ การเช่าเรือซึ่งผู้เช่าเหมาเรือได้ทำสัญญาตกลงว่าจ้างเจ้าของเรือให้นำเรือมาขนสินค้าจากเมืองท่าแห่งหนึ่งหรือมากกว่าไปยังเมืองท่าอีกแห่งหนึ่ง

---

[29] วรพจน์ สุพรรณกูล. กฎหมายทะเลว่าด้วย สัญญาเช่าเรือ. หน้า 8.

[30] ไผทชิต เอกจริยกร. "Charter Party กับสภาพของกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศไทยในปัจจุบัน." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 16, ฉบับที่ 3. ธันวาคม 2540, หน้า 57.

[31] ไผทชิต เอกจริยกร. **กฎหมายพาณิชยนาวีฝรั่งเศส**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, มิถุนายน 2539, หน้า 85 – 86.

หรือมากกว่า โดยที่ผู้เช่าเรือจะให้ผลตอบแทนแก่การให้บริการของเจ้าของเรือเป็นเงินจำนวนหนึ่ง เรียกว่า ค่าระวาง (Freight) ค่าระวางนี้อาจจะจ่ายเป็นเงินจำนวนหนึ่งสำหรับการให้บริการขนส่ง โดยปกติการเช่าเรือชนิดนี้เจ้าของเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรับขนสินค้ายกเว้นค่าใช้จ่าย ในการขนถ่ายสินค้าทั้งหมด (Lumpsum Freight) หรือ อาจจะคิดเป็นอัตราค่าระวางต่อหน่วยของสินค้า ที่ขนส่ง[32] โดยปกติการเช่าเหมาเรือชนิดนี้ เจ้าของเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการรับขนสินค้า ยกเว้นค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าลงบรรทุก (Loading) และค่าขนสินค้าขึ้นจากเรือ (Discharging) โดยทั่วไปค่าใช้จ่ายในการรับขนของทางทะเลประกอบด้วยค่าใช้จ่าย 2 ประเภท คือ ค่าใช้จ่ายใน การดำเนินงานของเรือ (Running Cost) หรือ (Operating Cost) คือ ค่าจ้างลูกเรือ ค่าสัมภาระ ค่าประกันภัย ค่าเสื่อมราคา และค่าบริการงานทั่วไป และค่าใช้จ่ายในทางการขนส่งสินค้าของเรือ (Voyage Cost) คือ ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการเดินเรือในเส้นทางนั้น เช่น ค่าภาระค่าใช้จ่าย ค่าไฟประภาคาร ค่าประกันภัยกรณีพิเศษ ค่านำร่อง ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ในทางทฤษฎีนั้นได้มีการอธิบายอำนาจและหน้าที่ในการควบคุมและสั่งการเกี่ยวกับเรือที่เช่ามาว่ามีอยู่ 2 ประเภท คือ อำนาจและหน้าที่ไปการควบคุมเรือทางด้านการเดินเรือ (Nautical Operation) เช่น การหากัปตันและลูกเรือ การควบคุมเรือ เป็นต้น และอำนาจหน้าที่ในด้านทางการค้าหรือในเชิงพาณิชย์ของเรือ (Commercial Operation) เช่น เรือบรรทุกขนถ่ายสินค้าอะไรที่ไหน เวลาเดินทาง เป็นต้น ดังนั้นถ้าฝ่ายใดมีอำนาจและหน้าที่ในด้านนั้นก็เป็นผู้จ่ายค่าภาระค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการนั้น ซึ่งการเช่าเหมาเรือแบบรายเที่ยวนี้อำนาจในการควบคุมเรือทางด้านการเดินเรือ และอำนาจหน้าที่ในด้านทางการค้าหรือในเชิงพาณิชย์ จะตกอยู่แก่ผู้ให้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือมีสิทธิเพียงให้ผู้ให้เช่าเรือขนของของตน และผู้เช่ามีหน้าที่จ่ายค่าระวาง (Freight) หรือค่าเช่า (Hire) การเช่าหมาเรือประเภทนี้เจ้าของเรือหรือผู้ให้เช่ามีหน้าที่ต้องนำเรือไปยังท่าเรือตามที่กำหนดไว้ในสัญญา เพื่อทำการบรรทุกสินค้าตามที่กำหนด เจ้าของเรือขนสินค้านั้นไปยังจุดหมายปลายทางและส่งมอบสินค้าตามที่กำหนด การปฏิบัติในการขนส่งสินค้าตามสัญญาเช่าเหมาเรือแบบรายเที่ยวนี้ อาจแบ่งขั้นตอนสำหรับคิดค่าภาระในการใช้จ่ายและการเสี่ยงภัยได้ 4 ระยะ คือ[33]

ระยะเตรียมการ (Preparatory Stage) หมายถึงระหว่างที่เรือแล่นไปยังท่าเรือที่จะบรรทุกสินค้าในระหว่างนี้ค่าภาระค่าใช้จ่ายและการเสี่ยงภัยตกอยู่แก่เจ้าของเรือและสิ้นสุดลงเมื่อเรือมาถึงท่าที่จะบรรทุก

---

[32] ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ. "การเช่าเหมาเรือ." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 7, ฉบับที่ 3. กันยายน – ธันวาคม 2531, หน้า 50 - 51.

[33] **ไผทชิต เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชยนาวี ตอนที่ 2.** พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541, หน้า 157.

ระยะที่บรรทุกสินค้าลงเรือ (Loading Stage) หมายถึงระหว่างที่เรืออยู่ที่ท่าที่ทำ การบรรทุกและทำการบรรทุกสินค้า เป็นช่วงที่มีการปฏิบัติการร่วมกันระหว่างผู้เช่าและเจ้าของเรือภาระการเสี่ยงภัยในความล่าช้าอาจเป็นของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดก็ได้แล้วแต่ข้อเท็จจริง ระยะเวลาที่กำหนดให้ผู้เช่าทำการบรรทุกของลงหรือขนของขึ้นจากเรือนับแต่เวลาที่เรือพร้อมที่จะขนถ่ายเรียกว่า Laytime ที่อาจกำหนดไว้รวมกันหรือแยกเป็นระยะเวลาบรรทุกของลง (Laytime For Loading) และระยะเวลาในการขนของขึ้น (Laytime For Discharging) ก็ได้และถ้าปรากฏว่าผู้เช่าเหมาเรือใช้ เวลาในการขนถ่ายสินค้าลงบรรทุกในเรือหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือเกินกว่ากำหนดเวลาที่ตกลงกันไว้ ผู้เช่าเหมาเรือจะต้องเสียค่าปรับให้แก่เจ้าของเรือผู้ให้เช่าเรือ เรียกว่า Demurrage[34] แต่ถ้าปรากฏว่าผู้เช่าเหมาเรือใช้เวลาในการขนถ่ายสินค้าลงบรรทุกในเรือหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือน้อยกว่าเวลาที่ตกลงกันไว้ ผู้เช่าเหมาเรือก็จะได้รับเงินรางวัลจากเจ้าของเรือ เรียกว่า Despatch money เหตุผลที่ต้องมีการกำหนดค่า Demurrage และ Despatch ก็เพราะว่าต้นทุนคงที่ (Fixed Cost) ของเรือนั้นสูงมากในแต่ละวัน เพราะฉะนั้นเจ้าของเรือจึงต้องพยายามใช้ประโยชน์ของเรือของตนให้มากที่สุด ถ้าใช้เวลานานเกินกำหนดเจ้าของเรือก็จะมีต้นทุนในการรับขนของสูงขึ้นและกำหนดระยะเวลาที่ล่าช้าอาจทำให้เจ้าของเรือผิดพลาดในการทำสัญญาธุรกิจรับขนในเที่ยวต่อไปได้ และในการกำหนด Laytime และค่า Demurrage ไว้นั้นจะทำให้ผู้เช่าเหมาเรือเร่งดำเนินการบรรทุกหรือขนถ่าย การกำหนด Laytime นั้นอาจกำหนดเป็นจำนวนวัน (Lay-day) หรือเป็นอัตราก็ได้ เช่น 500 ตันต่อวัน เป็นต้น

ระยะในการเดินทาง (Voyage Stage) ในระหว่างนี้ค่าใช้จ่ายและภาระการเสี่ยงภัยจะตกอยู่แก่เจ้าของเรือหรือผู้ให้เช่า

ระยะในการขนถ่ายสินค้าจากเรือ (Unloading Stage) ในระยะนี้เรือจะอยู่ที่ท่าที่จะขนถ่ายสินค้านั้น เริ่มแต่การมาถึงของเรือ และเมื่อเรือพร้อมจะขนถ่ายซึ่งตามปกติค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้นจะเป็นของผู้เช่าเรือ

การเช่าเรือแบบกำหนดระยะเวลา (Time Charter) หรือ (Gross Charter) การเช่าเหมาเรือแบบกำหนดระยะเวลา คือการที่ผู้เช่าเหมาเรือได้ทำสัญญาตกลงว่าจ้างจากเจ้าของเรือเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าภายในระยะเวลาที่กำหนด โดยที่ผู้เช่าเรือจะให้ผลตอบแทนแก่เจ้าของเรือหรือผู้ให้เช่าเป็นเงินจำนวนหนึ่ง เรียกว่า ค่าเช่า (Hire) หรือ Charter hire.

สิทธิและหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือผู้ให้เช่าเหมาเรือแบบกำหนดระยะเวลา มีดังนี้

1. เจ้าของเรือมีหน้าที่ส่งมอบเรือที่ให้เช่าให้อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seworthiness) และดูแลให้เรืออยู่ในสภาพใช้การได้ดีในระหว่างเวลาเช่าโดยเจ้าของเรือเป็นผู้จัด

[34] รายละเอียดโปรดดู ดวงเดือน ทองสุข. "สถานะทางกฎหมายของค่าดีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือ." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.

0158816

หาลูกเรือ (Crewing) ทำการประกันภัยเรือ (Insurance of Vessel) การบำรุงรักษาเรือ (Maintainance) รวมทั้งต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือ (Nautical Operation)

2. การรับผิดชอบและดูแลการดำเนินงานของเรือ และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (Running Cost) ตลอดจนหน้าที่อื่นๆ ตามที่ตกลงกัน

3. เจ้าของเรือ หรือผู้ให้เช่าเหมาเรือ มีหน้าที่ส่งมอบเรือ Delivery ให้ผู้เช่าเหมา

สิทธิและหน้าที่ของผู้เช่าเหมาเรือแบบกำหนดระยะเวลา มีดังนี้

1. ผู้เช่าเรือมีอำนาจในการควบคุมการปฏิบัติการของเรือมากกว่าการเช่าเรือแบบรายเที่ยว โดยผู้เช่าเรือ มีสิทธิที่จะใช้เรือตามที่ตนต้องการภายในของเขตของสัญญาเช่าเหมาและภายในระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ ผู้เช่าเหมาเรือเป็นผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติการในเชิงพาณิชย์ (Commercial Operation) ของเรือจึงสามารถสั่งกัปตันเรือให้เดินทางตามที่ผู้เช่าเหมาเรือต้องการ แต่การใช้เรือดังกล่าวผู้เช่าเหมาจะต้องใช้เรือเพื่อทำการที่ชอบด้วยกฎหมาย (Lawful Trades) และใช้เรือไปท่าหรือที่ปลอดภัยด้วย ซึ่งสัญญาเช่าเหมาเรือแบบกำหนดระยะเวลานี้นายเรือมีฐานะเป็นลูกจ้างและตัวแทนของเจ้าของเรือ นายเรือจึงสามารถคัดค้านและไม่ปฏิบัติตามคำสั่งการของผู้เช่าที่มิชอบได้ เช่น การให้เดินเรือในขณะที่มีพายุหรือการให้ขนส่งสินค้าที่อาจเป็นอันตรายต่อเรือ เป็นต้น

2. ผู้เช่าเหมาเรือมีหน้าที่จัดหาสินค้าเพื่อบรรทุกและสัญญาจะรับภาระค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าลงและขนสินค้าขึ้นจากเรือ (Stevedoring) ค่าน้ำมัน (Bunkering) ค่าภาระเรือ (Port Charges หรือ Port Expaness) ค่าผ่านคลอง (Canal Tolls) ค่าดูแลสินค้า (Cargo Handing) รวมทั้งการทำการประกันภัยสินค้า ราคาน้ำมันและความรับผิดชอบในการเช่าเหมาเรือ (Insurance of Cargoes , Bunkers , and Time Charter Responsibilities)

3. ดังนั้นผู้เช่าเหมาเรือแบบกำหนดระยะเวลาจึงมีความรับผิดชอบมากกว่าการเช่าเหมาเรือแบบรายเที่ยวเพราะนอกจากผู้เช่าเหมาจะต้องจ่ายค่าเช่าให้แก่เจ้าของเรือหรือผู้ให้เช่าแล้ว ยังต้องรับผิดชอบดูแลจัดหาสินค้าเพื่อบรรทุกในเรือ และรับค่าภาระอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้น ผู้เช่าเหมาเรือจึงสามารถตัดสินใจว่าจะรับสินค้าจากเมืองท่าใดไปยังเมืองท่าใดก็ได้ ภายในขอบเขตของสัญญาเช่าเหมาที่คู่กรณีได้ตกลงกันไว้ ทำให้สถานะของผู้เช่าเหมาเรือในประเภทนี้มีลักษณะคล้ายคลึงกับเจ้าของเรือ ดังมีผู้เรียกผู้เช่าเหมาเรือแบบมีกำหนดระยะเวลาว่า Disponent Owners

4. ผู้เช่าเหมาเรือ มีหน้าที่ต้องส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือ (Redelivery) ณ สถานที่ที่กำหนดไว้

นอกจากการเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลาโดยทั่วไปในลักษณะที่เป็นช่วงกำหนดระยะเวลา (Period Time Chartering) แล้วในทางปฏิบัติมีการเช่าเรือแบบเป็นระยะเวลาเพื่อขนส่งสินค้าจากเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหนึ่งเท่านั้น เรียกว่า Trip Time Chartering ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกับ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย

การเช่าเรือแบบรายเที่ยวมากแต่แตกต่างกันในระดับของความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือและการจ่ายค่าตอบแทนแก่เจ้าของเรือ

การเช่าเรือแบบเช่าตัวเรือเปล่า (Bareboat Charter) หรือ (Demise Charter) หมายถึงการที่ผู้เช่าเรือ ได้ทำสัญญาตกลงเช่าเรือเพียงตัวเรืออย่างเดียวจากเจ้าของเรือ โดยผู้เช่าเรือตกลงจ่ายค่าตอบแทนแก่เจ้าของเรือเป็นเงินจำนวนหนึ่ง เรียกว่า ค่าเช่า (Hire) การเช่าเรือลักษณะนี้ของบริษัทเรือ ผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าลงเรือ (Voyage Cost) และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของเรือ (Running Cost) จึงทำให้ผู้เช่าเรือมีอำนาจทั้งในด้านการเดินเรือ (Nautical Operation) และอำนาจในการสั่งการเชิงพาณิชย์ (Commercial Operation) และผู้เช่ามีหน้าที่จ่ายค่าเช่าเรือให้แก่เจ้าของเรือ

ในทางปฏิบัติทางการค้านั้น การเช่าเรืออาจมีการเช่าเรือระหว่างผู้เช่าด้วยกันก็ได้ เช่น เจ้าของเรือ (Owner) นำเรือเปล่าไปให้เช่าแล้วผู้เช่าเรือเปล่า (Disponent Owner) นำเรือไปให้คนอื่นเช่าเป็นกำหนดระยะเวลา แล้วผู้เช่าเรือแบบกำหนดระยะเวลา (Time Charter) นำเรือไปให้ ผู้เช่า (Voyage Charterer) เช่าเป็นรายเที่ยว (Voyage Charter) ต่ออีกทอดหนึ่งก็ได้ หรือในกรณี ผู้เช่าเรือแบบกำหนดระยะเวลานำเรือที่เช่ามาไปให้เช่าแบบกำหนดระยะเวลาอีกช่วงหนึ่งก็ได้ หรืออาจมีลักษณะอื่นก็ได้ ซึ่งการเช่าเรือแต่ละประเภทนั้นจะมีผลระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือ และเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือกับผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง ว่าใครเป็นผู้ขนส่งตามใบตราส่งซึ่งจะสัมพันธ์กับความรับผิดของผู้ขนส่งและสัมพันธ์กับความรับผิดของตัวแทนเรือของเจ้าของเรือ (Owner Agent) หรือตัวแทนเรือของผู้เช่าเรือ (Charterer Agent) พอกล่าวโดยสรุปได้ดังนี้

การเช่าเรือเปล่าที่เจ้าของเรือเพียงแต่ส่งมอบเรือให้แก่ผู้เช่าโดยที่ผู้เช่าเรือต้องเป็นผู้จัดหานายเรือและลูกเรือหรือคนประจำเรือเอง จึงทำให้นายเรือ (Master) หรือลูกเรือ (Crew) มีฐานะเป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้เช่าเรือโดยตรง ดังนั้นใบตราส่งที่ออกโดยนายเรือสำหรับการเช่าเรือแบบเรือเปล่าจึงถือเป็นใบตราส่งของผู้เช่าเรือ (Disponent Owner) ซึ่งทำให้ผู้เช่าเรือมีฐานะเป็นผู้ขนส่ง (Carrier)[35]

การเช่าเรือแบบกำหนดเวลา เนื่องจากการเช่าเรือแบบกำหนดระยะเวลานี้ เจ้าของเรือจะรับผิดชอบสำหรับการดำเนินการทางด้านนายเรือและลูกเรือหรือคนประจำเรือ (Nautical Operation) และผู้เช่าเรือจะรับผิดชอบสำหรับการดำเนินการทางด้านการพาณิชย์ (Commercial Operation) ซึ่งในอนุสัญญาเฮก รูลส์ และอนุสัญญา เฮก วิสบี้ รูลส์ นั้น คำว่าผู้ขนส่งจะหมายรวมถึงเจ้าของเรือ (Owner) และผู้เช่าเรือด้วย (Charterer) ทำให้การพิจารณาว่าผู้ใดเป็นผู้ขนส่งจำเป็นต้องดูเป็นกรณีไป ซึ่งคำพิพากษาของศาลอังกฤษได้วางหลักไว้พอเป็นแนวทางในการพิจารณาดังนี้ "คดี Wehner V

[35] Article 1 (A) ของอนุสัญญาเฮก รูลส์ หรือ Article 1 ข้อ (1) ของอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ หรือ มาตรา 3 วรรค 1 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534.

Dene Steam Shipping (1905) และ คดี Tillmans V Knutsford (1908) และคดี Wilston V Andrew Weir (1925) วางหลักเกณฑ์ไว้ว่า ตามปกติหากการเช่าเรือมิใช่การเช่าเรือเปล่า มีกฎทั่วไปว่า การทำสัญญาที่ปรากฏในใบตราส่งนั้นเป็นการทำกับเจ้าของเรือ มิใช่ทำกับผู้เช่าเรือ และตาม Common law ถือว่าโดยปกติทั่วไป นายเรือย่อมมีอำนาจออกใบตราส่งในนามของเจ้าของเรืออยู่แล้ว แต่ในคดี Harrison V Huddersfied Steamship (1903) ที่มีข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือกับ ผู้เช่าเรือ อนุญาตให้นายเรือออกใบตราส่งในนามผู้เช่าเรือ โดยคำว่า "As Master" ได้ถูกขีดฆ่าออกแล้วใช้คำว่า "As agents for time charters" เช่นนี้ถือว่าใบตราส่งที่นายเรือออกนั้น เป็นใบตราส่งของผู้เช่าเรือ[36] แต่ในอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้แยกผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นไว้ รวมทั้งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยก็เช่นเดียวกัน และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัตินิยามศัพท์ของคำว่า "ผู้ขนส่ง" และ "ผู้ขนส่งอื่น" ไว้ ดังนั้นการพิจารณาว่าเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น จึงต้องพิจารณาตามบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

การเช่าเรือแบบรายเที่ยว ผู้เช่าเรือในลักษณะนี้มิได้เป็นผู้ควบคุมเรือทั้งในด้านการเดินเรือและการพาณิชย์แต่อย่างใด

ในส่วนของตัวแทนเรือนั้นก็เช่นเดียวกัน การพิจารณาว่าตัวแทนเรือจะต้องรับผิดหรือไม่อย่างไรก็จำเป็นที่จะต้องพิจารณาว่าตัวแทนเรือนั้นเป็นตัวแทนเรือของเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือของผู้เช่าเรือเป็นกรณีๆ ไป

ในแบบฟอร์มมาตรฐานของสัญญาเช่าเรือประเภทต่างๆ โดยทั่วไปจะมีเงื่อนไขข้อสัญญา (Term) ต่างๆ หลายเงื่อนไข ซึ่งเงื่อนไขที่สำคัญมีดังนี้

FIOST Clause หมายถึงข้อสัญญาที่ว่าด้วยหน้าที่ในการขนสินค้าบรรทุกลงเรือและการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ ซึ่งย่อมาจาก F คือ FREE, I คือ IN, O คือ out, S คือ Stowed (การจัดระวางบรรทุก) และ T คือ Trimmed (การเกลี่ยสินค้า) ดังนั้น คำว่า FI คือ FREE IN หมายถึง การบรรทุกสินค้าลงเรือที่ผู้เช่าจะต้องดำเนินการเอง หรือจัดให้มีการดำเนินการด้วยค่าใช้จ่ายและการเสี่ยงภัยของผู้เช่าเอง รวมทั้งการจัดหากรรมกร (Stevendore) ของผู้เช่าเอง คำว่า FO ก็ทำนองเดียวกับ FI แต่เป็นการขนถ่ายขึ้นจากเรือ ณ ท่าปลายทางซึ่งผู้เช่าเป็นผู้รับผิดชอบ คำว่า FIO หมายถึง ผู้เช่าเป็นผู้รับผิดชอบการบรรทุกของลงและขนของขึ้นด้วยค่าใช้จ่ายและการเสี่ยงภัย รวมทั้งการหากรรมกรขนถ่ายเอง FIOS หมายถึงผู้เช่ามีหน้าที่เช่นเดียวกับ FIO เพียงแต่ผู้เช่าต้องรับภาระในการจัดวางสินค้าในระวาง (Stowed) ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือด้วย และคำว่า FIOST จึงหมายถึงผู้เช่าเป็นผู้มีภาระในด้านการขนถ่ายสินค้าลงเรือและขึ้นจากเรือ การจัดระวางบรรทุก และ

[36] ประมวล จันทร์ชีวะ. "การเช่าเรือ." เอกสารประกอบการอบรม เรื่อง **ธุรกิจพาณิชยนาวี** ระหว่างวันที่ 25 มิถุนายน - 16 กรกฎาคม 2540. โดยสถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 8.

การเกลี่ยสินค้าในเรือด้วยความเสี่ยงภัยและค่าใช้จ่ายของตนเอง ซึ่งเงื่อนไข FIOST นี้เป็นเงื่อนไขที่ปรากฏอยู่ใน Gencon form ส่วนแบบฟอร์มอื่นก็กำหนดไว้ทำนองเดียวกัน ฉะนั้นตามเงื่อนไขนี้เจ้าของเรือจึงไม่ต้องรับผิดต่อผู้เช่าเรือหากมีความเสียหายต่อสินค้าในระหว่างการบรรทุกลงเรือหรือขนถ่ายขึ้นจากเรือ ดังจะเห็นจากแนวคำพิพากษาของศาลต่างระเทศในคดี Court Line V Cannadian Transport (1940)[37] เป็นต้น

ปัจจุบันประเทศไทยแม้จะยังไม่มีบทกฎหมายที่จะใช้บังคับเรื่องการเช่าเรือ (Charter Party) แต่ในความเป็นจริงในทางการค้าและการขนส่ง ได้มีการปฏิบัติกันแพร่หลาย ทำให้มีคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาล เช่น คำพิพากษาฎีกา ที่ 8708/2528 และ คำพิพากษาฎีกาที่ 7314/2539 เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในคำพิพากษาฎีกา ที่ 7314/2539 นั้น ศาลฎีกาได้วินิจฉัยเปลี่ยนแนวคำพิพากษาพอสมควร คือ ไม่ได้ยึดบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องเช่าทรัพย์มาใช้ และดูเหมือนจะเป็นทางออกที่ดีสำหรับประเทศไทย[38] และการที่ประเทศไทยจะมีกฎหมายในเรื่องนี้เป็นการเฉพาะจึงเป็นเรื่องที่สมควรและเหมาะสม เพราะจะเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อธุรกิจพาณิชยนาวีของไทยทั้งทางตรงและทางอ้อม และนำมาซึ่งพัฒนาการของกฎหมายพาณิชยนาวีของไทยอย่างเป็นระบบ

2.2.2 สัญญารับขนของทางทะเล (Contract of carriage of goods by sea)

สัญญารับขนของทางทะเลนั้นได้มีผู้ให้คำนิยามไว้ในหลายความหมาย ดังนี้

สัญญารับขนของทางทะเล หมายถึง สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า "ผู้ขนส่ง" ตกลงรับขนของทางทะเลจากที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวางบรรทุกจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง[39]

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซล 1924 (International Convention for The Unification of Certain Rules of law relating to Bill of lading 1924 (Hague Rules)) ซึ่งในวิทยานิพนธ์นี้จะใช้คำว่า เฮก รูลส์ มาตรา 1 (2) ได้บัญญัติไว้ดังนี้ "สัญญาการขนส่ง ให้ปรับใช้เฉพาะกับสัญญาการขนส่งที่ใช้ใบตราส่งหรือ ใช้เอกสารสิทธิใดๆ ทำนองเดียวกัน ในเมื่อเอกสารเช่นว่านั้นเกี่ยวพันกับการขนส่งของทางทะเล และรวมถึงใบตราส่งใดๆ หรือเอกสารใดๆ ทำนองเดียวกับที่กล่าวข้างต้น อันได้ออกให้ภายใต้หรือออกให้ตามสัญญาเช่าเหมาเรือนับจากเวลาที่ใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิทำนองเดียวกันนั้น

---

[37] ประมวล จันทร์ชีวะ. "การเช่าเรือ." หน้า 13.

[38] ไผทชิต เอกจริยกร. "Charter Party กับสภาพของกฎหมายพาณิชยนาวีของไทยในปัจจุบัน." **วาสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 16, ฉบับที่ 3 ธันวาคม 2540, หน้า 62 - 63.

[39] ไผทชิต เอกจริยกร. **กฎหมายพาณิชยนาวี (ตอนที่ 2)**. หน้า 175.

นำไปใช้บังคับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงเอกสารนั้น[40]" อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้า ผู้ขนส่งยอมรับที่จะขนส่งของในทางทะเลจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งเพื่อจะได้รับค่าขนส่ง อย่างไรก็ดีสัญญาที่รวมการขนส่งทางทะเลเข้ากับการขนส่งโดยวิธีอื่นก็ให้ถือเป็นสัญญาขนส่งทางทะเลเพื่อความประสงค์ของอนุสัญญานี้ แต่ทั้งนี้เพียงเท่าที่สัญญาที่ว่านั้นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล[41]"

ในส่วนของประเทศไทยนั้นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติคำจำกัดความของคำว่า "สัญญารับขนของทางทะเล" ไว้ในมาตรา 3 วรรค 8 ความว่า "สัญญารับขนของทางทะเล" หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง"

โดยสรุป สัญญารับขนของทางทะเลนั้นเกิดขึ้นตามหลักทั่วไปในเรื่องสัญญาคือเมื่อคำเสนอและคำสนองของคู่สัญญาต้องตรงกัน ในทางปฏิบัติ สัญญารับขนของทางทะเลจะเกิดขึ้นต่อเมื่อมีการตกลงจองระวางเรือระหว่างผู้ส่งของกับผู้รับขนส่งหรือตัวแทนหรืออย่างช้าที่สุด เมื่อมีการส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่ง และสัญญารับขนของทางทะเลเป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ เมื่อผู้ส่งของตกลงใช้บริการของผู้ขนส่งซึ่งเป็นสายการเดินเรือ ก็ถือว่าผู้ส่งของรับทราบ และยอมรับตามเงื่อนไขการให้บริการของผู้ขนส่ง ดังนั้นสัญญารับขนของทางทะเลจึงอาจจะเป็นวาจาหรือลายลักษณ์อักษรก็ได้ จากนิยามของคำว่าสัญญารับขนของทางทะเลตามที่กล่าวมาจะเห็นว่าในสัญญาขนของทางทะเลมีบุคคลที่เกี่ยวข้องดังนี้

(1) "ผู้ส่งของ" (Shipper) หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล ผู้ส่งของนี้อาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ ตามปกติแล้วในการขนส่งของทางทะเลนั้น ผู้ส่งของมักจะเป็นผู้ขายสินค้า หรือผู้ส่งของออก (Exporter) ในแฮมเบอร์ก รูลส์ มาตรา 1 (3) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่าผู้ตราส่งไว้ หมายถึง "บุคคลใดๆ ผู้ที่เข้าทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ขนส่งไม่ว่าจะเข้าทำสัญญาด้วยตนเองหรือในชื่อของตน หรือเพื่อประโยชน์ของตน และให้

---

[40] Article 1 In This Convention The Following Words Are Employed With The Meaning Set Out Below :

(B) " Contract of carriage" applies only to contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title, in so far as such document relates to the carriage of goods by sea aforesaid issued under or pusuant to a charter party from the moment at which such bill of lading or simila document of title regulates the relations betaween a carriage and a holder of the same.

[41] Article 1 Definitions, In This Convention :

(6) "Contract of carriage by sea" Means any contract where by the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another, however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this convention only in so far as it relates to the carriage by sea.

รวมถึงบุคคลใดๆ ซึ่งเป็นผู้ส่งมอบของให้แก่ผู้ขนส่งเนื่องจากสัญญาขนของทางทะเล ไม่ว่าจะกระทำเช่นนี้ด้วยตนเอง หรือในนามของตนเองหรือเพื่อประโยชน์ของตน[42] ในส่วนของเฮก รูลส์ ไม่ได้ให้คำจำกัดความของคำว่าผู้ส่งของไว้แต่อย่างใด ซึ่งจากคำจำกัดความดังกล่าวจะเห็นว่า ผู้ส่งของนั้นเป็นคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ขนส่ง แต่ก็มิได้หมายความว่าผู้ส่งของจะต้องเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ขนส่งโดยตรงด้วยตนเองเสมอไปในทางปฏิบัติผู้ส่งของอาจแต่งตั้งให้บุคคลอื่นเป็นตัวแทนไปติดต่อทำสัญญากับผู้ขนส่งก็ได้ เช่น ในธุรกิจการขนส่งในปัจจุบันที่มีธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (International or Foreign freight forwarder) ที่ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight forwarder) ซึ่งกระทำการในฐานะตัวแทน (As Agent) อาจเป็นผู้ติดต่อและทำสัญญาขนส่งของทางทะเลแทนผู้ส่งของก็ได้ ซึ่งโดยผลของกฎหมายแล้ว ผู้ส่งของก็เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งเช่นกันในฐานะตัวการ

(2) ผู้ขนส่ง โดยทั่วไปหมายถึง บุคคลผู้ที่ตกลงรับขนส่งสินค้าทางทะเลจากที่หนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งโดยได้รับบำเหน็จตอบแทนเป็นค่าระวาง (Freight) โดยปกติผู้ขนส่งจะประกอบกิจการรับขนส่งเป็นปกติธุระมีเส้นทางเดินเรือประจำ ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 1 (ก) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "ผู้ขนส่ง" รวมถึงเจ้าของหรือผู้เช่าเหมาเรือ ผู้ซึ่งเข้าทำสัญญาขนส่งกับผู้ตราส่ง[43] และในอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ มาตรา 1 (1) ก็ให้คำจำกัดความของคำว่าผู้ขนส่งไว้ทำนองเดียวกันคือ "ผู้ขนส่ง" หมายถึงบุคคลใดๆ ซึ่งโดยตนเองหรือในชื่อของตนได้เข้าทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ตราส่ง[44] และในมาตรา 3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 วรรคแรก ให้คำจำกัดความของคำว่าผู้ขนส่งไว้ดังนี้ "ผู้ขนส่ง" หมายความว่า "บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเล เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ" จากคำจำกัดความดังกล่าวสามารถแยกองค์ประกอบของผู้ขนส่งได้ 3 ประการ คือ

(1) เป็นบุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จ หมายถึงเป็นบุคคลที่ประกอบการรับขนของทางทะเลโดยมุ่งที่จะได้รับค่าบำเหน็จหรือสินจ้างเป็นการตอบแทนในการกระทำการขนส่ง ซึ่งโดยทั่วไปเรียกค่าบำเหน็จจากการรับขนของทางทะเลว่า ค่าระวางบรรทุก (Freight)

---

[42] Article 1. (3) "Shipper" means any person by whom or in whose name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been conclued with a carrier or any person by whom or in whose name or on whose behalf the good are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea.

[43] Articl 1 (A) "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

[44] Articl 1 (1) "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

(2) เป็นบุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเป็นทางการค้าปกติ หมายถึง ต้องเป็นบุคคลที่มีอาชีพประกอบธุรกิจรับขนของทางทะเลเป็นปกติ และการประกอบการรับขนของทางทะเลของบุคคลดังกล่าวก็มีการเรียกเก็บค่าบำเหน็จหรือค่าตอบแทนเป็นปกติ ดังนั้น บุคคลดังกล่าวต้องเป็นผู้ประกอบอาชีพหรือประกอบธุรกิจรับขนของทางทะเลอยู่เป็นประจำ มิใช่รับจ้างขนของทางทะเลเป็นครั้งคราว ซึ่งหากบุคคลนั้นรับขนของทางทะเลเป็นครั้งคราวก็ไม่ถือว่าเป็นทางการค้าปกติไม่อยู่ในคำนิยามของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติดังกล่าวแต่อย่างใด

(3) เป็นบุคคลที่ทำสัญญากับผู้ส่งของ ซึ่งก็จะสอดคล้องกับคำนิยามของคำว่าผู้ส่งของที่กล่าวมาแต่ต้นว่า หมายถึง บุคคลที่เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ในส่วนของผู้ขนส่งนั้นเนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องทำการขนส่งของทางทะเลด้วยตนเอง และในส่วนของกฎหมายไทยในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ยังได้มีการบัญญัติถึง "ผู้ขนส่งอื่น" ไว้ให้หมายความว่า "บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ขนส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญาขนส่งนั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปกี่ทอดก็ตาม..." หลักเกณฑ์ตามบทบัญญัติเกี่ยวกับผู้ขนส่งอื่นของกฎหมายไทยเป็นไปตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ มาตรา 1 (2) ที่ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "ผู้ขนส่งจริง" หมายถึง "บุคคลใด ๆ ผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของหรือให้ทำการเพียงบางส่วนของการขนส่ง ทั้งนี้ให้รวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งได้รับมอบหมายอีกทอดหนึ่งให้ทำการเช่นว่านั้น"[45] ดังนั้นผู้ขนส่งตามกฎหมายของไทยจึงแบ่งออกเป็นผู้ขนส่งของตามสัญญา (Contractual Carrier) และผู้ขนส่งที่ดำเนินการขนส่งจริง (Actual Carrier หรือ Performing Carrier) ซึ่งในส่วนนี้จะได้ศึกษาอย่างละเอียดในบทที่ 3 ต่อไป

(3) ผู้รับตราส่ง บุคคลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเลอีกคนหนึ่ง คือ บุคคลซึ่งเป็นผู้รับสินค้า หรือเรียกว่าผู้รับตราส่ง (Consignee) ที่อาจจะเป็นบุคคลคนเดียวกับผู้ส่ง (Shipper) ก็ได้ หรือจะเป็นบุคคลคนละคนกันก็ได้ ขึ้นอยู่กับลักษณะของเงื่อนไขในสัญญาซื้อขายสินค้าว่าจะให้บุคคลใดเป็นผู้ทำสัญญาขนส่ง ผู้รับสินค้าหรือผู้รับตราส่งนั้นมิได้เป็นผู้ทำสัญญากับผู้ขนส่งแต่เป็นผู้ได้รับประโยชน์จากสัญญารับขนของทางทะเล ในอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ มาตรา 1 (4) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "ผู้รับตราส่ง" หมายถึง "บุคคลที่มีสิทธิที่จะรับมอบของไว้"[46] จากคำจำกัดความของผู้รับตราส่งดังกล่าวประกอบกับคำจำกัดความของคำว่า "ใบตราส่ง" ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

[45] Article 1 (2) "Actual Carrier" means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or part of the carriage, has been entrusted by the carrier and includes any other person to whom such performance has been entrusted.

[46] Article 1 (4) "Consignee" means the person entitled to take delivery of the goods.

สามารถแยกประเภทของผู้รับตราส่งได้ 3 ประเภท คือ

(1) บุคคลซึ่งมีชื่อระบุไว้ในใบตราส่งว่าเป็นผู้รับตราส่ง หรือผู้รับของ (Receiver) สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม (Named bill of lading) หรือ

(2) บุคคลผู้รับสลักหลังคนสุดท้าย สำหรับใบตราส่งที่ออกให้แก่บุคคลเพื่อเขาสั่ง (Order bill of lading) หรือใบตราส่ง ที่ออกให้แก่บุคคลโดยนาม และไม่มีข้อห้ามการสลักหลังไว้ หรือ

(3) บุคคลซึ่งมีชื่อเป็นผู้รับของ ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งหรือมีการออกเอกสารที่มีชื่อเรียกอย่างอื่น เช่น Sea way bill เป็นต้น

ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยไม่ได้บัญญัติไว้ว่า สิทธิของผู้รับตราส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลนั้นเกิดขึ้นโดยพื้นฐานของกฎหมายใด เมื่อใด จึงมีความเห็นที่แตกต่างกันออกไป เช่น เห็นว่าสัญญารับขนของทางทะเลเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก หรือบางฝ่ายเห็นว่าการที่ผู้ส่งของเข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลนั้นเป็นการเข้าทำแทนในนามของผู้รับตราส่งหรือบางฝ่ายเห็นว่าสิทธิของผู้รับตราส่งเกิดจากการที่ได้รับโอนใบตราส่งและกลายเป็นผู้ทรงใบตราส่งโดยชอบด้วยกฎหมาย จึงเป็นผู้มีสิทธิ เป็นต้น[47]

นอกจากบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเลอันได้แก่ผู้ส่งของ ผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งแล้ว ในสัญญารับขนของทางทะเลยังเกี่ยวข้องกับของซึ่งเป็นวัตถุแห่งสัญญา และเรือซึ่งใช้ในการขนส่ง ซึ่งพออธิบายได้ดังนี้

(4) ของ (Goods) ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยในมาตรา 3 วรรคห้า ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "ของ" หมายความว่า สังหาริมทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของเป็นผู้จัดหามาเพื่อใช้ในการขนส่งด้วย" โดยได้ให้คำนิยามของคำว่า "ภาชนะขนส่ง" ให้หมายความว่าตู้สินค้า ไม้รองสินค้า หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกันซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งทางทะเล" ซึ่งคำว่าของตามกฎหมายไทยจะแตกต่างจากคำว่า "ของ" ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 1 (ค) ที่ให้คำจำกัดความของคำว่า "ของ" ให้รวมถึงของ, เครื่องใช้, สินค้าหรือสิ่งต่างๆ ไม่ว่าชนิดใดๆ ยกเว้นสัตว์มีชีวิตและสินค้าซึ่งถูกระบุโดยสัญญาการขนส่งว่าขนส่งบนดาด ฟ้าเรือ และก็ได้ทำการขนส่ง

---

[47] สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. "สิทธิของผู้รับตราส่งที่มีต่อผู้ขนส่งในการขนส่งของทางทะเล." วารสารนิติศาสตร์. ปีที่ 14, ฉบับที่ 1. มีนาคม 2527, หน้า 124 – 141., จรินทร์ เพียงประดิษฐ์กุล. "ปัญหารากฐานทางทฤษฎีของสิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่งในสัญญารับขนของ : ศึกษาหลักกฎหมายญี่ปุ่นเปรียบเทียบกับของไทย." วารสารนิติศาสตร์. ปีที่ 18, ฉบับที่ 4. ธันวาคม 2531, หน้า 82 – 103.

แบบนั้นด้วย[48] ดังนั้นขอบเขตการใช้บังคับเกี่ยวกับของซึ่งเป็นวัตถุแห่งสัญญารับขนของทางทะเลของไทยจึงมีความหมายกว้างกว่าในอนุสัญญาเฮก รูลส์ เนื่องจากรวมทั้งการรับขนสัตว์มีชีวิต และการรับขนของบนระวางเรือ (On deck) ด้วย ทั้งนี้ จะเห็นว่ากฎหมายการรับขนของทางทะเลของไทยสอดคล้องกับบทบัญญัติในอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ในมาตรา 1 (5) ที่บัญญัติไว้ความว่า "ของ" ให้รวมถึงสัตว์มีชีวิต เมื่อใดสิ่งของถูกนำมารวมกันไว้ในตู้สินค้า, แผงรองรับ, หรืออุปกรณ์เพื่อการขนส่งทำนองเดียวกันหรือเมื่อใดสิ่งของได้ถูกบรรจุไว้เช่นนี้ไซร์ "ของ" ให้รวมถึงอุปกรณ์แห่งการขนส่งเช่นว่านั้น หรือหีบห่อเช่นว่านั้น หากว่าผู้ตราส่งเป็นผู้จัดหา[49] และเมื่อดูคำจำกัดความของคำว่า "ของ" ตามกฎหมายไทยแล้ว ย่อมหมายถึงสิ่งดังต่อไปนี้ (1) สังหาริมทรัพย์ หมายถึง ทรัพย์สินอื่นใดนอกจากอสังหาริมทรัพย์ และหมายรวมถึงสิทธิอันเกี่ยวกับทรัพย์สินนั้นด้วย (ตามมาตรา 140 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) (2) สัตว์มีชีวิต (live animal) หมายถึง สัตว์ที่ยังมีลมหายใจและยังไม่ตาย สำหรับสัตว์ที่ตายแล้วย่อมเป็นของตามความหมายประการแรก (3) ภาชนะขนส่ง หมายถึง ตู้สินค้า (Container) ไม้รองสินค้า (Pallet) หรือสิ่งอื่นที่มีลักษณะเดียวกัน ซึ่งใช้บรรจุหรือรองรับของหรือรวมหน่วยของการขนส่งหลายหน่วยเข้าด้วยกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งของทางทะเล เนื่องจากสิ่งดังกล่าวได้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและเป็นของผู้ส่ง และของตามความหมายในพระราชบัญญัติการขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ก็มีความหมายกว้าง ไม่จำเป็นต้องเป็นของที่นำมาขายเพื่อหากำไร แต่หมายความรวมถึงของใช้ส่วนตัว (Personnal Effects) หรือของใช้ในการบ้านเรือน (Household Effects) ด้วย

(5) ใบตราส่ง (Bill of lading) หมายถึง เอกสารที่ผู้ขนส่งออกให้แก่ผู้ส่งของเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล แสดงว่าผู้ขนส่งได้รับของตามใบตราส่งไว้ในความดูแลหรือได้บรรทุกของลงเรือแล้ว และผู้ขนส่งรับที่จะส่งมอบของดังกล่าวให้แก่ผู้มีสิทธิรับของนั้นเมื่อได้รับเวนคืนใบตราส่ง ในเรื่องใบตราส่งนี้ถือเป็นหลักฐานที่สำคัญของสัญญารับขนของทางทะเลจึงได้มีการบัญญัติถึงลักษณะของใบตราส่งไว้ในกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลในสมัยแรกคือ ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 3 (3) ถึง (8) จะเห็นว่าอนุสัญญาเฮก รูลส์ ได้กำหนดรายละเอียดของรายการในใบตราส่ง ขั้นตอนสิทธิหน้าที่ของผู้ส่งของและผู้ขนส่งไว้อย่างเป็นระบบ และในอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ มาตรา 1(7) ก็ได้บัญญัติถึงจำกัดความของคำว่า "ใบตราส่ง" ไว้ หมายถึง เอกสารซึ่งเป็นหลักฐานของการขนส่งทางทะเลและการได้รับของไว้ และเมื่อได้ทำการบรรทุกลงเรือโดยผู้ขนส่งและด้วย

[48] Article 1 (C) "Goods" includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by contract of carriage is stated as begin carried on deck and is so carried.

[49] Article 1 (5) "Good" includes live animals, where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, "goods" includes such article of transport or packing if supplied by the shipper.

ใบตราส่งนี้ผู้รับขนส่งรับที่จะส่งมอบของเมื่อมีการเวนคืนใบตราส่งนี้ ข้อกำหนดในเอกสารนี้ที่ให้ส่งมอบของตามคำสั่งของบุคคลที่ถูกระบุชื่อ หรือส่งมอบตามคำสั่ง หรือส่งมอบแก่ผู้ถือก็ถือว่าผู้ขนส่งยอมรับที่จะทำตามนั้น

ในส่วนของประวัติความเป็นมาของใบตราส่งนั้น มีหลักฐานที่แสดงให้เห็นเค้าร่างของใบตราส่งอยู่ใน The ordonance Maritime of Trani ในปี ค.ศ. 1063 โดยมีรายละเอียดแสดงว่า นายเรือต้องจัดให้มีเสมียนไว้ประจำบนเรือ และมีการกล่าวถึงสมุดทะเบียนเรือ (The Ship' s book or register) และในปี ค.ศ. 1255 ก็มีเอกสารที่เรียกว่า Le Frero Real ระบุว่าเจ้าของเรือจะต้องจัดให้มีการบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับสิ่งของต่างๆ ที่ถูกบรรทุกไว้บนเรือโดยระบุถึงลักษณะและสิ่งของเหล่านั้นไว้ในทะเบียน ในคริสต์ศตวรรษที่ 14 ก็ปรากฏเอกสารฉบับหนึ่งเรียกว่า Customs of the sea โดยได้ข้อมูลว่าเสมียนจะเก็บรักษาสมุดทะเบียน (The Register Book) ไว้และพ่อค้าควรจะแจ้งให้เสมียนทราบเกี่ยวกับสินค้าที่บรรทุกเพราะเจ้าของเรือจะไม่รับผิดชอบเพื่อความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นหากไม่มีการบันทึกไว้เป็นลายลักษณ์อักษร และในคริสต์ศตวรรษที่ 16 ก็พบเอกสารที่เรียกว่า Le Guidon de la Mer ระบุว่ามีการทำสำเนาใบตราส่งเป็น 3 ฉบับ โดยจะเป็นการรับรู้ของนายเรือเกี่ยวกับจำนวนและสภาพของสินค้าที่ถูกบรรทุก และหากมีการนำใบตราส่งฉบับหนึ่งไปใช้คือ นำไปรับของแล้วใบตราส่งฉบับอื่น ๆ ก็เป็นอันสิ้นผล[50] และต่อมาก็ได้มีการโอนสิทธิในสินค้าก่อนที่สินค้าจะถึงจุดหมายปลายทางกันอย่างแพร่หลาย ซึ่งแม้แต่อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ที่กำหนดคำจำกัดความของคำว่าใบตราส่งไว้ในมาตรา 3 (7) ซึ่งก็กำหนดรับรองการโอนสิทธิในใบตราส่งให้ผู้ขนส่งยอมรับและปฏิบัติไว้อย่างชัดแจ้ง จากลักษณะของใบตราส่งตามคำจำกัดความดังกล่าว ทำให้ใบตราส่งมีคุณลักษณะทางพาณิชย์ที่สำคัญคือ เป็นเอกสารที่สามารถให้การกำกับควบคุมสินค้าในระหว่างผู้ขนส่งกับบุคคลที่ 3 ผู้ซึ่งจะเข้าเป็นผู้รับตราส่งหรือผู้รับสินค้าได้ เป็นเอกสารที่ผู้ขนส่งบ่งบอกชี้ชัดถึงตัวสินค้าที่ตนรับขนได้ เป็นเอกสารที่สามารถบ่งบอกถึงสภาพหีบห่อและตัวสินค้าเท่าที่จะตรวจพบเห็นได้โดยผู้ขนส่ง เป็นเอกสารที่แสดงว่าสินค้านั้นอยู่ในระหว่างการขนส่ง (คือได้บรรทุกขึ้นเรือซึ่งถือว่าเป็นการเริ่มต้นของการขนส่งแล้ว) และเป็นตราสารในฐานะเป็นเอกสารสิทธิ ซึ่ง Mr. เบอร์นาร์ด วีเบิ้ล นักกฎหมายการเงินและการธนาคารของอังกฤษได้แจ้งถึงคุณลักษณะที่สำคัญของเอกสารกำกับการขนส่งซึ่งถือว่ามีประสิทธิภาพสูงสุดไว้ และคุณสมบัติดังกล่าวมีอยู่ในเอกสารการขนส่ง คือ ใบตราส่ง (Bill of lading) เท่านั้น[51]

(6) ยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย ไม่ได้กำหนดลักษณะของพาหนะที่ใช้ขนส่งของทางทะเล เพียงแต่กำหนดให้กฎหมายดังกล่าว

---

[50] ไผทชิต เอกจริยกร. **รับขนของทางทะเล.** พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541, หน้า 138.

[51] พรชัย วิวัฒน์ภัทรกุล. "บทเปรียบเทียบประเด็นทางกฎหมายบางประการเกี่ยวกับ Bill of lading หรือใบตราส่งสำหรับการขนส่งทางทะเล." **วารสารบทบัณฑิตย์.** เล่มที่ 46. ตอนที่ 1. มีนาคม 2533, หน้า 111.

ระวางเรือเพื่อขนส่งสิ่งของของทหารอเมริกัน เมื่อสงครามสิ้นสุดลง ผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวจึงหันมารับปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร สำหรับการส่งของออกและการนำเข้าสินค้า ที่เรียกว่า "ชิปปิ้ง" (Shipping) หรือตัวแทนออกของ (Customs Broker) และพัฒนาขยายบริการให้แก่ผู้นำเข้าผู้ส่งของออกในด้านอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น จนในที่สุดเป็นธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศเช่นในปัจจุบัน แม้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะทำหน้าที่เสมือนเป็นตัวกลาง (Intermediary) แต่ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศก็มิได้กระทำการในรูปแบบเดียวกันทั้งหมด โดยที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศบางรายอาจกระทำการในฐานะอื่นด้วย เช่น เป็นตัวแทนเรือ (Ship's Agent) ตัวแทนการเดินทาง (Traval Agent) หรือเป็นตัวแทนผู้ขนส่งในการจัดการจ้างผู้ขนถ่ายสินค้าลงเรือ (loading Broker) เป็นต้น[60] และในทางตรงกันข้าม เจ้าของเรือซึ่งปกติเป็นผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลและเป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลในฐานะตัวการหรือในฐานะตัวแทนเรือ ก็อาจขยายการบริการของตนให้มีหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรับผิดชอบในช่วงการขนส่งสินค้าบนบกหรือการขนส่งทางทะเลวิธีอื่น ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ในส่วนนี้เจ้าของเรืออาจว่าจ้างผู้ขนส่งอิสระ หรือมอบหมายให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งถ้าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกระทำในฐานะผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็จะทำให้สถานะทางกฎหมายเปลี่ยนแปลงไป คือ มีฐานะเป็นผู้ขนส่งได้

ในส่วนของประเทศไทย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศร่วมกับสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย ได้จัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า (ฉบับปี พ.ศ. 2533) และประกาศใช้อย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2533 เป็นต้นมา กอปรกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก็ได้รับอนุมัติจากสมาพันธ์ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (FIATA) อนุญาตให้สามาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถออก FIATA Combined Trandport Bill of lading ในกรณีที่สมาชิกนั้นๆ ทำหน้าที่เป็น "ผู้ขนส่ง" [61] ซึ่งก็เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกับการบริการในอารยประเทศ ดังนั้นโดยสรุปแล้วโดยทั่วไปในประเทศอังกฤษผู้รับจัดการขนส่งถือเป็นการดำเนินการในลักษณะเป็นตัวแทนเจ้าของสินค้าในการจัดการเกี่ยวกับการขนส่ง ฉะนั้นเมื่อใช้ความระมัดระวังในการเลือกผู้ขนส่งก็ถือว่าได้ปฏิบัติตามสัญญาแล้ว สำหรับในประเทศสหรัฐ หากผู้รับจัดการขนส่งเพียงแต่อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยไม่ได้เป็นผู้ออกใบตราส่งถือเป็นผู้จองระวางเรือให้มีการขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดต่อผู้ส่งของในความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการขนส่ง เว้นแต่การให้การบริการในลักษณะของการรวบรวมสินค้า

---

[60] Economic and Social commission for asia and the pacific (UN) Guidlines for Maritime legislation Volume 1. p.124.

[61] ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ. "บรรณาธิการแถลง." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี**. ปีที่ 2. ฉบับที่ 10. ธันวาคม 2533, หน้า 1.

ใช้กับการขนส่งของทางทะเลบางลักษณะไว้เท่านั้น หากเปรียบเทียบกับอนุสัญญาเฮก รูลส์ แล้วพบว่าได้กำหนดคำจำกัดความว่า "เรือ" ไว้ในมาตรา 1 (D) ว่าหมายถึง "ยานใดๆ ซึ่งใช้สำหรับการขนส่งของทางทะเล[52] พร้อมนี้ได้กำหนดขอบเขตของการขนส่งของไว้ในมาตรา 1(E) ไว้ดังนี้ "การขนส่งของ" ครอบคลุมระยะเวลานับแต่เมื่อสิ่งของถูกบรรทุกจนถึงเวลาที่ของได้ถูกขนถ่ายลงจากเรือ[53] แต่ในอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ไม่ได้กำหนดยานพาหนะสำหรับใช้ขนส่งไว้เช่นเดียวกับกฎหมายของไทย และได้ขยายขอบเขตของความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาออกไปเพิ่มมากขึ้นจากอนุสัญญาเฮก รูลส์

2.3 บทบาทของบุคคลต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล

2.3.1 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Freight Forwarders)

ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) จากหลักฐานทางประวัติศาสตร์ พบว่าธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเริ่มให้การบริการแก่ผู้ส่งสินค้าและผู้รับสินค้าเป็นครั้งแรกในทวีปยุโรปราวคริสต์ศตวรรษที่ 13 ซึ่งยุโรปในขณะนั้นมีกรุงเวนิชเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางทะเล และมีการขนส่งสินค้าต่อไปยังเมืองปลายทางในดินแดนซึ่งเป็นประเทศเยอรมัน ฝรั่งเศส และประเทศอื่นๆ ต่อไปอีกทอดหนึ่ง ผู้ที่ทำหน้าที่ขนส่งสินค้าจากแหล่งผู้ผลิต ไปยังผู้ซื้อปลายทางโดยใช้ยานพาหนะที่เป็นรถม้า และเป็นผู้ทำหน้าที่จ่ายค่าอากร (Duties) ค่าผ่านทาง (Toll) ในบางครั้งเป็น ผู้จ้างกองทหารเพื่อคุ้มครองความปลอดภัย สำหรับสินค้าที่ขนส่งนั้น บุคคลซึ่งทำหน้าที่เช่นนี้ ในสมัยนั้นเรียกว่า "Frechtors" โดย Frechtors จะออกเอกสารสัญญา (Consignment note) ให้กับผู้ซื้อสินค้าปลายทาง[54] ต่อมาประมาณศตวรรษที่ 16 Frechtors ซึ่งเดิมจะดำเนินการให้แก่เจ้าผู้ครองแคว้นหรือประเทศเปลี่ยนมาเป็นผู้ประกอบการอิสระ (Independent operators) พร้อมกับให้การบริการอื่น ๆ เพิ่มขึ้น เช่น บริการโรงพักสินค้าระหว่างเมืองที่ผ่าน (Transit Storage) เก็บค่าระวางสินค้า (Freight Collection) และเก็บค่าราคาสินค้า (Merchandise Value) กับผู้ซื้อหรือผู้รับสินค้าปลายทาง และบางครั้งทำหน้าที่ออกใบตราส่งสินค้า (Bill of lading) ต่อมาเมื่อการค้าระหว่างยุโรปกับดินแดนที่ค้นพบใหม่เจริญขยายตัวเพิ่มมากขึ้น และเมื่อเกิดการปฏิวัติอุตสาหกรรมขึ้นในประเทศอังกฤษ และขยายไปยังดินแดนแถบอื่น ๆ ของโลก ทำให้ความจำเป็นในการเคลื่อนย้ายสินค้าสำเร็จรูปจากประเทศอุตสาหกรรมไปยังดินแดนที่ถูกค้นพบ

---

[52] Article 1 (D) "Ship" means any vessel used for the carriage of goods by sea.

[53] Article 1 (E) "Carriage of goods" Cover the period from the time when the goods or loaded on to the time they are discharged form the ship.

[54] สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. "ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ." โครงการผลิตเอกสารธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ. (ภาษาไทย) ม.ป.ส., ม.ป.ป., หน้า 1.

ในขณะเดียวกันก็เคลื่อนย้ายวัตถุดิบจากดินแดนที่ถูกค้นพบไปยังประเทศอุตสาหกรรมก็ทวีจำนวนเพิ่มมากขึ้น การขนส่งก็พัฒนาให้มีความปลอดภัยมากขึ้น และอัตราค่าขนส่งก็ถูกลงกว่าเดิม ทำให้การขนส่งพัฒนาเพิ่มขึ้นตามการขยายตัวทางการค้า จนกระทั่งวันที่ 19 มกราคม ค.ศ. 1880 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้รวมตัวกัน และจัดการประชุมขึ้นที่เมืองไลป์ซิก (Leip zip) โดยเรียกการประชุมครั้งนี้ว่า "สภาผู้รับจัดการขนส่งสินค้าแห่งชาติ (National Forwarder Congress)" และต่อมาในปี ค.ศ. 1926 ตัวแทนสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จากจำนวน 16 ประเทศ ได้เข้าร่วมประชุมกันอีกครั้งที่กรุงเวียนนา ประเทศออสเตรีย และได้จัดตั้ง "สหพันธ์ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (The Federation of International Freight Forwarder Association)" หรือที่รู้จักและเรียกกันในนาม "FIATA (Federation Internationals des Associations de Transtaires et Assimilés)" ซึ่งปัจจุบันมีสมาชิกกว่า 35,000 บริษัท จากสมาชิก 30 ประเทศ[55]

คำว่า Freight Forwarder เป็นคำที่ใช้เรียกผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ใช้กันแพร่หลายในประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอื่นๆ รวมทั้งประเทศไทย แต่ในบางประเทศธุรกิจประเภทนี้อาจถูกเรียกเป็นชื่ออื่น เช่น ในประเทศอังกฤษ นิยมเรียกว่า "Forwarding Agent" ในประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมันมีชื่อเรียกว่า "Spediteure" ประเทศฝรั่งเศสใช้ว่า "Commissionnaire de transport[56] แม้ว่าจะมีชื่อเรียกแตกต่างกันออกไป แต่หน้าที่และความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะมีลักษณะคล้ายกันในเกือบทุกประเทศ[57] นอกจากที่กล่าวมาแล้วยังมีคำที่ใช้เรียกผู้รับจัดการขนส่งในชื่ออื่นๆ อีก เช่น Freight Brokers, Custom Borkers Clearing Agent , Speditioniere (อิตาลี), expenditeur (ฮอลแลนด์), Speditor (กลุ่มประเทศสแกนดิเนียเวีย), Commissionaire Expediture (เบลเยี่ยม) [58] เป็นต้น

ในประเทศสหรัฐอเมริกา ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งได้พัฒนาภายหลังยุโรป โดยมีนิวยอร์กเป็นศูนย์กลางของการขนส่งของทางทะเลระหว่างสหรัฐอเมริกากับประเทศต่างๆ ในยุโรป ผู้ซึ่งเป็น

---

[55] สมชาย บรรลือเสนาะ. "ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ. (International Freight Forwarders)." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 16, ฉบับที่ 3. ธันวาคม 2540, หน้า 44.

[56] ไผทชิต เอกจริยกร. "Commissionnaire de transport ของฝรั่งเศส." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี**. ปีที่ 1, ฉบับที่ 5. พฤศจิกายน 2532, หน้า 12 – 14.

[57] ไพบูลย์ สุตันติวรกุล. "Freight Forwarders : สถานภาพและความรับผิดในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล." **วารสารการพณิชยนาวี**. ปีที่ 7, ฉบับที่ 2. พฤษภาคม – สิงหาคม 2531, หน้า 7.

[58] จินตนา บุญบงการ อัจฉรา จันทร์ฉาย และ สุทธิมา ชำนาญเดช. "การศึกษาการดำเนินงานของตัวแทนจัดการขนส่ง" รายงานผลการวิจัยทุนวิจัยรัชดาภิเษกสมโภชน์. สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532, หน้า 10., จุฬา สุขมานพ. "ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (liability)." เอกสารประกอบการสัมมนา **ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : ปัจจัยสู่ประสิทธิภาพและคุณภาพ**. วันที่ 28 สิงหาคม 2544 ณ โรงแรมรอยัลปริ๊นซ์เซส.

ผู้ส่งออกและผู้นำเข้าในสหรัฐอเมริกา เรียกว่า Shipping and Commission Merchants ซึ่งทำหน้าที่เป็นนายหน้า (Broker) รับจองระวางเรือและเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางเรือด้วย หลักฐานการให้บริการของธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งในหนังสือ "Doggett's Business Directory Part II [59] ที่พิมพ์ในนิวยอร์กในปี ค.ศ. 1946 มีลักษณะการบริการดังต่อไปนี้

(1) คิดค่าระวางสำหรับสินค้าชิ้นเล็กต่ำกว่าค่าระวางขั้นต่ำที่สายเดินเรือคิดถ้าผู้ส่งรายย่อยไปติดต่อกับสายการเดินเรือเอง

(2) ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของสายการเดินเรือ (Shipping Agent)

(3) ให้การบริการขนส่งสินค้าแก่ผู้รับปลายทางที่ไม่ได้อยู่ในเขตเมืองท่า

(4) เสนอค่าระวางแบบบริการตลอดทาง (Through Services) คือค่าระวางเรือจากต่างประเทศและภายในประเทศ จนสินค้าถึงปลายทาง (door to door)

(5) ให้บริการเก็บเงินปลายทาง (Credit on delivery)

(6) เป็นผู้ออกเอกสาร Through Bill of lading

(7) ออกพิกัดอัตราค่าระวางสินค้า (Through Rate) และ

(8) ออกใบสั่งจ่ายเงิน (Money Order) และตั๋วแลกเงิน (Bill of Exchange) ให้กับลูกค้า

ดังนั้น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarders) หรือ "Forwarders Agent" จึงหมายถึงผู้ที่ทำหน้าที่เป็นคนกลางในการดำเนินการเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายสินค้าของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งกับผู้ขนส่งเกี่ยวกับการปฏิบัติต่อผู้ขนส่งในเรื่องต่างๆ และการปฏิบัติพิธีการทางเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเจ้าหน้าที่ศุลกากร เป็นต้น ซึ่งลักษณะการปฏิบัติหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ดังกล่าวในธุรกิจขนส่ง ถือว่าเป็นการทำงานเพื่อผลประโยชน์ของลูกค้า มิใช่กระทำการในฐานะผู้ขนส่ง (Without himself acting as a carrier) โดยสรุป หน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ การตระเตรียมสินค้าเพื่อพร้อมที่จะนำไปขนส่ง การจัดทำเอกสารใบขนสินค้าเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรและชำระค่าภาษีอากร การบรรจุหีบห่อ การเก็บของในโรงพักสินค้า การทำประกันภัย การลำเลียงสินค้า ฯลฯ ด้วยการพัฒนาระบบการขนส่งที่ใช้เทคโนโลยีในการขนส่ง (Transport Technology) ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่ง ก็มีลักษณะของการบริการเพิ่มมากขึ้นเช่นกัน โดยมีสัญญาร่วมบริการแบบเครือข่ายของตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่สามารถติดต่อ ณ จุดที่ทำการขนถ่ายสินค้าได้ตลอดเส้นทาง สำหรับประเทศไทยนั้น เดิมมีเพียงตัวแทนเรือทำหน้าที่หาสินค้าลงเรือประจำตามเส้นทางและจัดเตรียมเอกสารการส่งออกนำเข้าเท่านั้น ต่อมาในสมัยสงครามเวียดนามที่มีทหารอเมริกาเข้ามาตั้งฐานทัพในประเทศไทย จึงเกิดธุรกิจรับบรรจุหีบห่อของใช้ส่วนตัว และรับจอง

[59] สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. "ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ." หน้า 3.

ระวางเรือเพื่อขนส่งสิ่งของของทหารอเมริกัน เมื่อสงครามสิ้นสุดลง ผู้ประกอบธุรกิจดังกล่าวจึงหันมารับปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร สำหรับการส่งของออกและการนำเข้าสินค้า ที่เรียกว่า "ชิปปิ้ง" (Shipping) หรือตัวแทนออกของ (Customs Broker) และพัฒนาขยายบริการให้แก่ผู้นำเข้าผู้ส่งของออกในด้านอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น จนในที่สุดเป็นธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศเช่นในปัจจุบัน แม้ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะทำหน้าที่เสมือนเป็นตัวกลาง (Intermediary) แต่ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศก็มิได้กระทำการในรูปแบบเดียวกันทั้งหมด โดยที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศบางรายอาจกระทำการในฐานะอื่นด้วย เช่น เป็นตัวแทนเรือ (Ship's Agent) ตัวแทนการเดินทาง (Traval Agent) หรือเป็นตัวแทนผู้ขนส่งในการจัดการจ้างผู้ขนถ่ายสินค้าลงเรือ (loading Broker) เป็นต้น[60] และในทางตรงกันข้าม เจ้าของเรือซึ่งปกติเป็นผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลและเป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลในฐานะตัวการหรือในฐานะตัวแทนเรือ ก็อาจขยายการบริการของตนให้มีหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยรับผิดชอบในช่วงการขนส่งสินค้าบนบกหรือการขนส่งทางทะเลวิธีอื่น ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ในส่วนนี้เจ้าของเรืออาจว่าจ้างผู้ขนส่งอิสระ หรือมอบหมายให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นผู้ดำเนินการ ซึ่งถ้าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกระทำในฐานะผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ก็จะทำให้สถานะทางกฎหมายเปลี่ยนแปลงไป คือ มีฐานะเป็นผู้ขนส่งได้

ในส่วนของประเทศไทย สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศร่วมกับสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย ได้จัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า (ฉบับปี พ.ศ. 2533) และประกาศใช้อย่างเป็นทางการแล้วตั้งแต่วันที่ 1 ธันวาคม 2533 เป็นต้นมา กอปรกับสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศก็ได้รับอนุมัติจากสมาพันธ์ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (FIATA) อนุญาตให้สามาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศสามารถออก FIATA Combined Trandport Bill of lading ในกรณีที่สมาชิกนั้นๆ ทำหน้าที่เป็น "ผู้ขนส่ง" [61] ซึ่งก็เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกับการบริการในอารยประเทศ ดังนั้นโดยสรุปแล้วโดยทั่วไปในประเทศอังกฤษผู้รับจัดการขนส่งถือเป็นการดำเนินการในลักษณะเป็นตัวแทนเจ้าของสินค้าในการจัดการเกี่ยวกับการขนส่ง ฉะนั้นเมื่อใช้ความระมัดระวังในการเลือกผู้ขนส่งก็ถือว่าได้ปฏิบัติตามสัญญาแล้ว สำหรับในประเทศสหรัฐ หากผู้รับจัดการขนส่งเพียงแต่อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยไม่ได้เป็นผู้ออกใบตราส่งถือเป็นผู้จองระวางเรือให้มีการขนส่งจึงไม่ต้องรับผิดต่อผู้ส่งของในความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการขนส่ง เว้นแต่การให้การบริการในลักษณะของการรวบรวมสินค้า

---

[60] Economic and Social commission for asia and the pacific (UN) Guidlines for Maritime legislation Volume 1. p.124.

[61] ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ. "บรรณาธิการแถลง." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี**. ปีที่ 2. ฉบับที่ 10. ธันวาคม 2533, หน้า 1.

แล้วนำไปขนส่งก็ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่ง[62] สำหรับประเทศไทยตามเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า พ.ศ. 2533 ซึ่งปกติมิใช่ข้อสัญญาเว้นแต่ผู้รับจัดการขนส่งกับเจ้าของสินค้าตกลงกันให้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาโดยสรุปผู้รับจัดการขนส่งต้องรับผิดดังนี้ คือ ตามข้อ 36 รับผิดในฐานะตัวแทนภายใต้บทบัญญัติว่าด้วยตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กรณีเป็นการให้การบริการโดยแสดงตนตามนิติสัมพันธ์ที่เกี่ยวข้องโดยตรง เช่น เก็บรักษาสินค้า ฝากทรัพย์ คลังสินค้า เช่นนี้ก็ต้องรับผิดตามเอกเทศสัญญานั้น ๆ และกรณีมีการออก FIATA Combined Transport Bill of Lading หรือเอกสารอื่นทำนองเดียวกัน ซึ่งตามเงื่อนไขมาตรฐานกำหนดให้ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งและหากเป็นการขนส่งทางทะเล บางลักษณะก็ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งหรือในกรณีได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งที่ทำสัญญารับของของทางทะเลก็ถือเป็นผู้ขนส่งอื่น ซึ่งทั้งผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นนั้นต้องรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้ และในขณะเดียวกันตามระเบียบประเพณีปฏิบัติเกี่ยวกับเครดิตที่มีเอกสารประกอบของสภาหอการค้านานาชาติ รวมทั้งสมาคมธนาคารแห่งประเทศไทย ก็ได้ประกาศยอมรับเป็นทางการแล้วเช่นกัน

2.3.2 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ(Multimodal Transport Operator)

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) นั้นอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหลายรูปแบบ ค.ศ. 1980 (United Nations Convention on International Multimodal Transport of goods 1980) มาตรา 1 (1) ได้ให้คำนิยามของการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ หมายถึง "การขนส่งสินค้าโดยมีรูปแบบการขนส่งอย่างน้อยสองรูปแบบของการขนส่งที่แตกต่างกัน ตามพื้นฐานของการขนส่งหลายรูปแบบ จากที่แห่งหนึ่งในรัฐหนึ่งซึ่งสินค้าได้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ ไปยังที่อีกแห่งหนึ่งที่กำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบ ซึ่งอยู่ในอีกรัฐหนึ่ง การประกอบการยกขนและรับมอบสินค้า ที่เป็นการปฏิบัติการให้เป็นไปตามสัญญาแห่งการขนส่งรูปแบบเดียวตามที่ได้กำหนดไว้ในสัญญานั้น ให้พิจารณาว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ[63]" ซึ่งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ ในกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันความหมายเช่นเดียวกัน แต่ลักษณะของการขนส่งสินค้าที่มีการถ่ายลำสินค้า (Transhipment Cargo) ที่

---

[62] จุฬา สุขมานพ. เอกสารประกอบการสัมมนา "ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : ปัจจัยสู่ประสิทธิภาพและคุณภาพ." **ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (liability).** เมื่อวันที่ 28 สิงหาคม 2544 ณ โรงแรมรอยัลปริ๊นซ์เซส.

[63] Article 1 (1) "International multimodal transport" means the carriage of goods by at least two different modes of transport on the basis of a multimodal transport contract from a place in one country at which the goods one taken in charge by the multimodal transport operator to a place desinated for delivery situated in a different country. The operations of pick – up and delivery of goods carried out in the performance of a unimodal transport contract, as defined in such contract; shall not be considered as international multimodal transport.

ผู้ขนส่งต้นทางได้มีการออกใบตราส่งชนิด Through Bill of lading เป็นการขนส่งสินค้าจากท่าเรือหนึ่งที่อยู่ต้นทางไปยังท่าเรือปลายทาง โดยมีการขนถ่ายสินค้าถ่ายลำ (Transhipment) ระหว่างทาง สำหรับเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของหอการค้าระหว่างประเทศ ใช้คำว่า "Combined Transport" โดยให้ความหมายไว้ในกฎข้อที่ 2 A ไว้ดังนี้ "The carriage of goods by at least two different modes of transport from a place at which the goods are taken in charge situated in one country to a place designated for delivery situated in a different country" ดังนั้นทั้งสองคำจึงมีท่าเรือที่กำหนดให้เป็นท่าถ่ายลำ ฉะนั้นการขนส่งประเภทนี้เป็นการขนส่งเพียงประเภทเดียว จึงไม่ถือเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแต่อย่างใด

ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็เช่นเดียวกัน มีชื่อเรียกกันอยู่หลายอย่าง โดยในอนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 มาตรา 1(2) หมายถึง บุคคลหนึ่งบุคคลใด ซึ่งเข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะโดยตนเองหรือโดยบุคคลอื่น ซึ่งกระทำในนามของตนและเป็นผู้ซึ่งกระทำในฐานะตัวการไม่ใช่ตัวแทน หรือกระทำในนามของผู้ขนส่งของหรือผู้ขนส่งที่เข้ามามีส่วนในการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นบุคคลที่เข้ารับผิดชอบในการปฏิบัติตามสัญญา[64] ฉะนั้นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามอนุสัญญาแห่งองค์การสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ จึงหมายถึง Multimodal Transport Operator หรือ MTO แต่ในกฎเกณฑ์ที่เป็นรูปแบบเดียวกันสำหรับเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ของหอการค้าระหว่างประเทศ หมายถึง Combined Transport Operator หรือ CTO ซึ่งก็มีลักษณะเช่นเดียวกันดังนี้ (1) เป็นผู้เข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ส่ง ซึ่งการเข้าทำสัญญาดังกล่าว เป็นการเข้าทำสัญญาด้วยตนเองหรือกระทำโดยตัวแทนของตนกับผู้ส่งก็ได้ โดยมีหน้าที่ทำให้เกิดผลสำเร็จตามสัญญา (2) เป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งการปฏิบัติตามสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะทำการขนส่งของนั้นด้วยตนเองในช่วงหนึ่งช่วงใดหรือมอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นเป็นผู้มีหน้าที่ขนส่งแทนก็ได้ (3) ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นความรับผิดตลอดเส้นทาง (Through liability) คือรับผิดตั้งแต่เวลาที่ได้รับของไว้ในความดูแล จนถึงเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับ ทั้งนี้ ตามมาตรา 14 (1) ของอนุสัญญาสหประชาชาติ

---

[64] ไผทชิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ ฟูกาญจนานนท์. **กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543, หน้า 19.

Article 1 (2) "Multimodal transport operator" means any person who on his own behalf or through another person acting on his behalf councludes a multimodal transport contract and who acts as a principal, not as an agent or on behalf of the consignor or of the carriers participating in the multimodal transport operations, and who assumes responsibility for the performance of the contract.

ว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980 ที่บัญญัติไว้ความว่า "The responsibility of the multimodal transport operator for the goods under this convention cover the period from the time he takes the goods in his charge to the time of their delivery"

จากลักษณะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว จึงสามารถแบ่งประเภทของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้เป็น 2 ประเภท คือ[65]

(ก) ผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการทางเรือ (Vessel Operating Multimodal Transport Operator : VO – MTO) หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีเรือเป็นของตนเองซึ่งอาจเป็นเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) ก็ได้ และได้ขยายบริการขนส่งให้ครอบคลุมทั้งทางบกและหรือทางอากาศด้วย โดยที่ปกติผู้ขนส่งทางเรือจะมีหน้าที่และความรับผิดชอบจากท่าเรือที่บรรทุกของลงต้นทางไปยังท่าเรือที่ขนถ่ายของขึ้นปลายทาง แต่ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ขนส่งทางเรือจะต้องจัดเตรียมให้มีการขนส่งทางบก และหรือการขนส่งทางอากาศโดยผู้ขนส่งทางเรือจะเป็นผู้เข้าทำสัญญารับขนช่วงกับผู้ขนส่งในช่วงทางบกและผู้รับขนส่งช่วงทางอากาศ หรือผู้ขนส่งของทางทะเล อาจดำเนินการขนส่งทางบกและหรือการขนส่งทางอากาศด้วยตนเองก็ได้ ทั้งนี้ เพื่อนำสินค้าไปส่งมอบให้แก่ผู้รับในลักษณะประตูโรงงานของผู้ส่งของจนถึงประตูโรงงานของผู้รับสินค้า (door to door service)

(ข) ผู้ดำเนินการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ได้ดำเนินการทางเรือ (Non – Vessel operating Multimodal Transport operators : NVO – MTO) หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มิใช่ผู้ขนส่งของทางทะเล ซึ่งตามอนุสัญญาเฮก รูลส์ ที่กำหนดนิยามของผู้ขนส่งไว้หมายถึง เจ้าของเรือ หรือผู้เช่าเรือที่ทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของ แต่ได้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ลักษณะของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ได้ดำเนินการทางเรือ จึงมีลักษณะเดียวกันหรือใกล้เคียงกับบริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกรณีของการขยายบริการในลักษณะการเป็นตัวการหรือผู้ขนส่ง

ในสัญญารับขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ นอกจากผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้วยังมี "ผู้รับขนช่วง" ซึ่งเข้ามาร่วมทำการขนส่งในช่วงหนึ่งช่วงใด ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งของในช่วงทางอากาศ ทางบก หรือทางทะเล (ในกรณีที่ผู้รับขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ได้ดำเนินการทางเรือ) ในทางปฏิบัติของการทำสัญญาช่วงนี้ ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบจะกระทำในฐานะคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ขนส่งช่วง มิใช่ผู้ดำเนินการขนส่งหลายรูปแบบมีฐานะเป็นตัวแทนของผู้ส่งของ ดังเช่นกรณีของการทำสัญญารับขนช่วงของการขนส่งของทางทะเลในลักษณะของการเปลี่ยนถ่ายลำ

---

[65] ผาด ธเนศวงษ์สกุล. "ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536, หน้า 25 – 26.

(Transhipment) ตาม Through Bill of lading แต่อย่างใด และสัญญาขนส่งช่วงนี้ ถือว่าแยกต่างหากจากสัญญาขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งนี้ เนื่องจากในอดีตการขนส่งสินค้าจะมีลักษณะเป็นการขนส่งแยกช่วงการขนส่ง (Segmented Transport หรือ Unimodal Transport) กล่าวคือ ผู้ส่งของจะเป็นผู้ทำการติดต่อกับผู้ขนส่งในแต่ละช่วงด้วยตนเองโดยตรง ในแต่ละช่วงของการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นช่วงทางบก ทางอากาศ หรือทางทะเล ต่างมีเอกสารการขนส่ง แยกต่างหากจากกัน ดังจะเห็นจากกรณีเป็นการขนส่งของทางทะเล ก็จะมีเอกสารการขนส่งที่เรียกว่าใบตราส่ง (Bill of lading) ทางอากาศมีเอกสารการขนส่งคือ Air way Bill ทางบกจะมีเอกสารการขนส่ง Consignment note หรือการขนส่งทางรถไฟ จะมีเอกสารการขนส่ง Railway Receipt เป็นต้น จากลักษณะดังกล่าว ผู้ส่งของจะไม่ได้รับความสะดวกเนื่องจากไม่สามารถจัดหาตัวแทนให้ดำเนินการในแต่ละช่วงได้อย่างรวดเร็ว หรือในกรณีที่จะต้องมีการเรียกร้องค่าเสียหาย ก็จะต้องไปดำเนินการเรียกร้องเองกับผู้ขนส่งในแต่ละช่วง และบางครั้งไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่ง ทำให้ไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ ดังนั้นเมื่อมีการพัฒนานำระบบแบบตู้สินค้า (Container) มาใช้ในการขนส่งอย่างแพร่หลาย รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจึงเกิดขึ้น และพัฒนามาเป็นลำดับ ในลักษณะของการรวมเอกสารสัญญาการขนส่งตลอดเส้นทางให้เหลือเพียงสัญญาเดียว คือสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งตามอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ มาตรา 1 (3) ให้คำนิยามไว้ หมายถึง "สัญญาโดยผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเข้ารับหรือจัดการให้มีการปฏิบัติหรือยอมปฏิบัติ ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ เพื่อให้มีการชำระค่าระวางบรรทุก[66]" ซึ่งสัญญาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ มีเอกสารการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับหนึ่งซึ่งถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยกำหนดให้ความรับผิดในสินค้าตกเป็นของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และต้องทำการส่งมอบสินค้าตามที่กำหนดไว้ในสัญญานั้น[67] ซึ่งความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น จะครอบคลุมถึงความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่ง ตลอดจนความเสียหาย ที่เกิดขึ้นจากการส่งมอบล่าช้า[68] และไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเอง หรือเกิดจากความผิดของผู้รับขนช่วงก็ตาม

---

[66] Artical 1 (3) "Multimodal Transport Contract" means a contract whereby a multimodal transport operator undertakes, against playment freight, to perform or to procure the performance of international multimodal transport.

[67] Article 1 (4) "Multimodal Transport Document" means a document which evidances a multimodal transport contract, the taking in charge of the goods by the multimodal transport operator and an undertaking by him to deliver the goods in accordance with the term of that contract.

[68] มาตรา 16 ของอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติ ว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบระหว่างประเทศ ค.ศ. 1980.

สำหรับประเทศไทยปัจจุบันได้มีการเตรียมการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อประกาศใช้บังคับ ซึ่งจะเป็นผลให้ผู้ประกอบการขนส่งของทางทะเลในฐานะผู้ขนส่งของไทย หากเป็นผู้เข้าทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ต้องรับผิดชอบในการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยถือเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ดำเนินการทางเรือ (VO-MTO) นั่นเอง ซึ่งเมื่อถึงระยะเวลาดังกล่าว ก็มีผลต่อการประกอบธุรกิจของตัวแทนเรือได้

2.3.3 ตัวแทนพิธีการศุลกากร (Customs Broker)

ในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้านั้น นอกจากการติดต่อซื้อขายสินค้า การชำระเงินค่าราคาสินค้า การทำสัญญาขนส่งและประกันภัยสินค้าแล้ว ขั้นตอนการปฏิบัติเพื่อผ่านพิธีการศุลกากรและตรวจปล่อยสินค้าให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมายศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องนั้นเป็นอีกขั้นตอนหนึ่งที่ผู้ซื้อและผู้ขายจะต้องมีการกำหนดตกลงกันไว้ ซึ่งการปฏิบัติพิธีการศุลกากรในแต่ละประเทศยังมีรูปแบบของการปฏิบัติที่แตกต่างกันออกไป และชื่อที่ใช้เรียกตัวแทนในการปฏิบัติพิธีการเพื่อนำของออกจากศุลกากร (Clear the goods through customs) นั้นอาจเรียกแตกต่างกันไป เช่น ตัวแทนออกของ (Shipping Agent) หรือ Customs Brokers Clearing Agent ซึ่งในประเทศฝรั่งเศสเรียกตัวแทนพิธีการศุลกากรว่า Commissionaire de Donane[69] เป็นต้น

ตัวแทนพิธีการศุลกากรในประเทศต่างๆ บางส่วนกระทำโดยกลุ่มผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอันได้แก่ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder) หรือ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport Operator) ซึ่งในบางประเทศอาจใช้มาตรฐานสำหรับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือสัญญามาตรฐานระหว่างตัวแทนพิธีการศุลกากรกับผู้ส่งของออกหรือผู้นำของเข้าหรือกับผู้ขนส่งก็ได้ สำหรับประเทศที่ตัวแทนพิธีการศุลกากรมิใช่กลุ่มผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งก็ต้องนำกฎหมายภายในเกี่ยวกับตัวแทนมาปรับใช้ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับตัวแทนพิธีการทางศุลกากรจะดำเนินการในลักษณะที่เกี่ยวข้องและเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ แต่ก็ต้องถือว่ากิจกรรมดังกล่าวมีขอบเขตหน้าที่หรือบทบาทต่างกันโดยสิ้นเชิง ดังนั้นหลักกฎหมายที่ใช้บังคับกับตัวแทนพิธีการศุลกากร จึงไม่จำต้องใช้หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือผู้รับขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเสมอไป เนื่องจากในกรณีสัญญารับขนของไม่ได้กำหนดให้มีข้อตกลงจะให้ผู้รับขนส่งมีหน้าที่ออกของทางศุลกากรแล้ว ผู้ขนส่งก็ย่อมพ้นจากความรับผิดอันเกิดจากความล่าช้าในขั้นตอนการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ในทางปฏิบัติหากเป็นกรณีการขนส่งสินค้าโดยผ่านผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบจะมีการตกลงกันเป็นการเฉพาะว่า ให้บุคคลดังกล่าวรับผิดชอบในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร

[69] สงบ อนันตภัณฑ์นันท์. ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับตัวแทนออกของทางศุลกากร. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2535, หน้า 83.

ซึ่งในกรณีเช่นนี้ผู้รับกระทำการก็ต้องมีความรับผิดชอบตามสัญญาข้อตกลงนั้นๆ โดยทั่วไปจึงแบ่งระบบตัวแทนพิธีการทางศุลกากรออกเป็น 2 ประเภทคือ[70]

(ก) ตัวแทนออกของในประเทศที่ไม่มีระบบควบคุมโดยเฉพาะ

ในกรณีเช่นนี้ผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกจะทำการปฏิบัติพิธีการศุลกากรด้วยตนเอง หรืออาจมอบหมายลูกจ้างหรือตัวแทนผู้รับมอบอำนาจให้เป็นผู้ปฏิบัติพิธีการศุลกากรแทน ซึ่งผู้รับมอบอำนาจเช่นนี้อาจเป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหรือผู้รับจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบหรือไม่ก็ได้ ประเทศที่ไม่มีระบบควบคุมตัวแทนปฏิบัติพิธีการศุลกากรโดยเฉพาะส่วนมากจะเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common law เช่น ประเทศอังกฤษ สิงคโปร์ รวมทั้งประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมายบางประเทศ เช่น ประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งประเทศเหล่านี้แม้จะไม่มีกฎหมายควบคุมตัวแทนพิธีการศุลกากรโดยเฉพาะ แต่ก็มีการใช้ระบบมาตรฐานข้อตกลงทางการค้า (Standard Trading Condition) ที่เป็นสัญญาระหว่างคู่กรณีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีสภาพเป็นกฎหมายบังคับระหว่างคู่กรณีตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา ดังนั้นในประเทศเหล่านี้ จึงอาจสรุปลักษณะของการเป็นตัวแทนพิธีการศุลกากรได้ดังนี้

(1) ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ไม่จำเป็นต้องทำหน้าที่เป็นตัวแทนพิธีการศุลกากรก็ได้ เว้นแต่มีข้อตกลงกันไว้โดยชัดแจ้งเท่านั้น ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงต้องมีความรับผิดชอบในกรณีความเสียหายอันเกิดจากความล่าช้าในการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากร และความรับผิดจากการปฏิบัติพิธีการศุลกากรไม่ถูกต้องครบถ้วน

(2) ในกรณีตัวแทนพิธีการศุลกากรเป็นบุคคลอื่น ซึ่งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือผู้ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ต้องนำหลักกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับตัวแทน (Agent) ของแต่ละประเทศมาใช้บังคับ

(ข) ตัวแทนพิธีการศุลกากรในประเทศที่มีระบบการให้อนุญาต (License, Permit)

ในกรณีเช่นนี้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนพิธีการศุลกากรโดยมีการกำหนดหน้าที่ไว้อย่างชัดเจน มีกฎหมายกำหนดสาระสำคัญเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบ รวมถึงการปฏิบัติเกี่ยวกับรายละเอียดในด้านเอกสารและรายละเอียดเกี่ยวกับสินค้า ทั้งนี้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีหน้าที่ปฏิบัติการด้วยความระมัดระวังอย่างพอสมควร ไม่ประมาทเลินเล่อหรือทำให้เสียหายต่อประโยชน์ของผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออก นอกจากนี้ในประเทศที่ใช้ระบบการให้อนุญาตผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อาจดำเนินการในส่วนของการปฏิบัติพิธีการทางศุลกากรด้วยตนเอง หรืออาจทำการว่าจ้างผู้ประกอบวิชาชีพ ตัวแทนพิธีการศุลกากรโดยตรง ให้กับการรับขนส่งสินค้าของตนก็ได้ ซึ่งถ้าเป็นเช่นนี้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าก็ถือ

[70] สงบ อนันคภัณฑ์นันท์. ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับตัวแทนออกของทางศุลกากร. หน้า 76 – 84.

เป็นเพียงตัวแทนของผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกในการว่าจ้างตัวแทนพิธีการศุลกากรเท่านั้น ประเทศที่ใช้ระบบการให้อนุญาตแก่ตัวแทนพิธีการทางศุลกากรได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศในภาคพื้นยุโรป อเมริกาเหนือ อเมริกาใต้ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ แอฟริกาใต้ อินเดีย ญี่ปุ่น ไต้หวัน และฟิลิปปินส์ เป็นต้น ในประเทศสหรัฐอเมริกานั้น การควบคุมการออกใบอนุญาตให้ตัวแทนพิธีการศุลกากร ผู้ที่จะประกอบธุรกิจในลักษณะดังกล่าว รวมทั้งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะต้องได้รับอนุญาตให้เป็นตัวแทนพิธีการศุลกากร และอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมาย Tariff Act 1930 ภายใต้ United States Code Annotated Title 19 : Customs Duties ข้อที่ 1641[71] เว้นแต่กรณีผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกจะปฏิบัติพิธีการศุลกากรด้วยตนเอง ส่วนในประเทศญี่ปุ่น ก็มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมตัวแทนออกของไว้ในกฎหมาย Customs Brokerage Act 1967 เป็นต้น

2.3.4 บุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของระหว่างประเทศ

2.3.4.1 ผู้ขนส่งภายในประเทศ (Inland Carrier)

ในกรณีผู้จำหน่ายสินค้าหรือผู้นำเข้าสินค้าภายในประเทศไม่ได้ทำการส่งมอบสินค้าหรือรับมอบสินค้าจากตัวแทนเรือด้วยตนเอง ก็อาจว่าจ้างผู้รับขนส่งสินค้าภายในประเทศ เพื่อให้ขนส่งสินค้าจากโรงงานผลิต หรือคลังสินค้าของตนไปยังท่าเทียบเรือ จากท่าเทียบเรือหรือโรงพักสินค้าของการท่าเรือไปยังโรงงานผลิตหรือคลังสินค้าของตน ซึ่งผู้ขนส่งภายในประเทศเหล่านี้อาจกระทำการขนส่งในฐานะตัวแทนผู้ซื้อหรือตัวแทนผู้ขายก็ได้ขึ้นอยู่กับเงื่อนไขหรือข้อตกลงทางการค้า ในทางปฏิบัติผู้ขนส่งภายในประเทศก็จะออกเอกสารขนส่งให้แก่ผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออกเช่นกัน การขนส่งภายในประเทศนี้อาจเป็นการขนส่งในลักษณะการขนส่งทางบกที่ใช้รถยนต์บรรทุก การขนส่งทางรถไฟ การขนส่งทางอากาศ หรือเป็นการขนส่งทางน้ำที่ใช้เรือ หรือเรือลำเลียงเป็นพาหนะก็ได้

2.3.4.2 ผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedores)

การบรรจุและขนถ่ายสินค้าลงในระวางเรือหรือขึ้นจากระวางเรือนั้นจะมีบุคคลซึ่งเป็นผู้บรรจุและขนถ่ายสินค้า (Stevedores) เป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการ ซึ่งอาจเป็นบุคคลที่เป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของบริษัทเรือผู้รับขนส่ง หรืออาจเป็นบุคคลที่บริษัทตัวแทนเรือว่าจ้างมาจากบริษัทผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือให้ขนถ่ายสินค้าลงในเรือ (Loading) หรือนำสินค้าขึ้นจากเรือ (Discharging) รวมทั้งหน้าที่อื่นๆ เช่น รับสินค้าไว้ ณ ท่าเรือ นำสินค้าเก็บไว้ในคลังสินค้ารอการบรรทุกหรือขนส่งให้แก่ผู้นำของเข้า โดยทั่วไปจะมีลักษณะการดำเนินการใน 2 ลักษณะคือ การดำเนินการขนย้ายสินค้าในบริเวณการท่าเรือ ผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ จะตรวจสอบเกี่ยวกับสภาพหีบห่อสินค้าและจัดการเก็บสินค้าไว้ในสถานที่หรืออาจบรรจุเข้าในตู้สินค้า (Container) เพื่อรอ

[71] สงบ อนันคภัณฑ์นันท์. ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับตัวแทนออกของทางศุลกากร. หน้า 83.

นำขึ้นเรือเมื่อเรือเข้าเทียบท่า จึงนำไปขึ้นบรรทุกลงในเรือต่อไป สำหรับการขนถ่ายสินค้าลงหรือบรรทุกลงในระวางเรือนั้น ผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ เป็นผู้มีหน้าที่นำสินค้าจากท่าเรือหรือท่าเทียบเรือฉลอมหรือเรือลำเลียง (Lighter) หรือเรือพวง โดยทำการยกสินค้าเหล่านั้นลงเรือและจัดการเก็บบรรทุกในระวางเรือ โดยการกระทำดังกล่าวถือเป็นการปฏิบัติงานให้แก่ผู้ขนส่งหรือเจ้าของเรือบรรทุกสินค้า ซึ่งการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือดังกล่าวมีลักษณะคล้ายคลึงกันในทุกประเทศ สำหรับประเทศฝรั่งเศส การขนสินค้าขึ้นและลงจากเรือนั้นเป็นสัญญาลักษณะหนึ่งแยกต่างหากจากสัญญาขนส่งทางทะเล เรียกสัญญานี้ว่าสัญญาการขนถ่ายสินค้าจากเรือ (Contrat de manutention) โดยผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นลงจากเรือเรียกว่า (L'entrepreneur de manutention)[72] ซึ่งในระบบกฎหมายของฝรั่งเศสนั้นได้ให้สิทธิแก่ผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ สามารถจำกัดความรับผิดของตนได้เหมือนกับผู้ขนส่งของหรือผู้ขนส่งคนโดยสาร สามารถจำกัดความรับผิดได้และจำนวนเงินจำกัดความรับผิดก็เป็นจำนวนเงินจำนวนเดียวกับการจำกัดความรับผิดในฐานะผู้ขนส่งเช่นกัน

โดยปกติระหว่างเจ้าของเรือและผู้ขนถ่ายของขึ้นหรือลงจากเรือที่มักรวมตัวกันเป็นสหภาพ (Unions) ส่วนใหญ่จะให้ความสำคัญกับเอกสารสัญญาการว่าจ้างผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore Contract) ซึ่งโดยปกติจะกำหนดรายละเอียดของข้อตกลงเกี่ยวกับอัตราค่าบริการ (Charges) เวลาที่กำหนด (Terms) เงื่อนไข (Condition) ในการขนส่งสินค้าโดยเรือจรนั้น ความสำคัญในการทำสัญญากับผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ ก็จะมีความสำคัญน้อยกว่าเรือประจำ ซึ่งโดยปกติแล้ว บริษัทผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ จะตกลงรับจ้างโดยใช้สัญญามาตรฐานกับเจ้าของเรือซึ่งส่วนหนึ่งจะเกี่ยวข้องกับเรื่องอัตราค่าจ้าง (Rates) สำหรับการบริการซึ่งในท่าเรือส่วนมากจะกำหนดไว้คงที่โดยอาศัยอำนาจของท่าเรือ ด้วยความมุ่งมั่นในอันที่จะทำให้บรรลุผล เป็นรูปแบบเดียวกันในทุก ๆ ประเทศเกี่ยวกับการปฏิบัติงานในท่าเรือ จึงได้มีการจัดทำอนุสัญญาเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ประกอบการท่าเรือสำหรับการขนส่งในทางการค้าระหว่างประเทศ (Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade) ที่ได้ลงนามเมื่อวันที่ 19 เมษายน 1991 (19th April 1991) ซึ่งจะมีผลบังคับภายใน 1 ปี หลังจากมีประเทศภาคีลงนามรับรองครบ 5 ประเทศ (ปัจจุบันมีประเทศที่ลงนามคือ แมกซิโก สเปน และฟิลิปปินส์) โดยมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการขนส่งที่สัมพันธ์กับการบริการเกี่ยวกับการเก็บของ (Storage) โรงพักสินค้า (Warehousing) การขนถ่าย (loading) การเกลี่ย (Storage) การกันกระแทก (dunnaging) และการห่อ (lashing) ซึ่งอาจมีผลต่อระบบการขนส่งระหว่างประเทศ ดังนั้นผู้ประกอบการท่าเรือจึงควรที่จะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายจากการสูญหาย เสียหาย ในสินค้าเช่นเดียวกับความเสียหายอันเกิดจากความล่าช้าในการส่งมอบสินค้า

[72] ไผทชิต เอกจริยกร. **กฎหมายพาณิชยนาวีฝรั่งเศส**. หน้า 219-224.

และนำเอาข้อดีของการจำกัดความรับผิดภายใต้อนุสัญญาดังกล่าวมาใช้ โดยอนุสัญญาดังกล่าวได้กำหนดความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ประกอบการท่าเรือไว้เหมือนกับความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ในอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ รวมทั้งความรับผิดในการส่งมอบล่าช้าก็เช่นกัน แต่ในส่วนของข้อจำกัดความรับผิดนั้นเหมือนกับข้อจำกัดภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ(International Convention for carriage of goods by road)[73] ถึงอย่างไรก็ตามอนุสัญญานี้ก็มิได้ทำให้เกิดความแน่ใจได้ว่าจะครอบคลุมปัญหาที่เกิดจากการปฏิบัติงานของผู้ประกอบการท่าเรือหรือผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือได้ทั้งหมด เนื่องจากภายใต้กฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ (National legislation) และ ข้อตกลงระหว่างประเทศบางเรื่อง (International agreements) ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือถือเป็นลูกจ้างของผู้ขนส่งด้วยเหตุนี้ เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือจะต้องรับผิดในการกระทำของผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือที่กระทำความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลอื่น รวมทั้งเจ้าของสินค้าสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือในมูลเหตุละเมิด (Tort) ได้ด้วย ด้วยเหตุนี้เจ้าของเรือจึงพยายามที่จะป้องกันสถานของผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ โดยข้อกำหนดเงื่อนไขที่เรียกว่า "Himalaya Clause" ไว้ในใบตราส่ง โดยให้ผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือลงจากเรือได้รับการคุ้มครองเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง[74] ถึงอย่างไรก็ตาม ผู้ทำหน้าที่ขนของขึ้นหรือลงจากเรือมิได้เป็นคู่สัญญาแท้จริงในสัญญารับขนของทางทะเล จึงเป็นไปได้ที่บางกรณีอาจถูกโต้แย้ง แต่ก็มีวิธีการแก้ไขได้โดยการนำเงื่อนไข Himalaya Clause ไปแทรกไว้ในสัญญารับขนของทางทะเล หรือการกำหนดเงื่อนไขการคุ้มครองไว้ในใบตราส่งให้เจ้าของสินค้ายอมรับเงื่อนไขข้อตกลงที่จะไม่ฟ้องร้องกับบุคคลอื่นใดที่เข้าทำสัญญาช่วงกับผู้ขนส่ง (Any Sub – contractors of the carrier) เป็นต้น ซึ่งกรณีความรับผิดในมูลละเมิดและความรับผิดของบุคคลอื่นที่มิใช่คู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลจะได้ศึกษาโดยละเอียดในบทต่อไป

2.3.4.3 ผู้ประกอบกิจการเรือฉลอมหรือเรือลำเลียง (Lighter)

ในบางครั้งเรือที่บรรทุกสินค้าอาจมีขนาดใหญ่เกินกว่าที่จะเข้าเทียบท่าเรือได้ กรณีเช่นนี้จะต้องมีการขนถ่ายสินค้าจากเรือสินค้าขนาดใหญ่ลงเรือฉลอม หรือเรือลำเลียง (Lighter) เพื่อขนถ่ายสินค้าต่อมายังท่าเรือ โดยได้รับค่าตอบแทนที่เรียกว่า Lighterage ในส่วนของประเทศไทยสถานที่เรือสินค้าจอดเพื่อขนถ่ายลงเรือฉลอมนั้นได้กำหนดไว้ ปัจจุบันมีสองแห่งคือ ที่ทอดเรือ

[73] Economic and Social commission for asia and the pacific (UN) Guidlines for Maritime legislation Volume 1. p.122.

[74] Ibid. p.122.

ภายนอกเกาะสีชัง[75] ซึ่งเป็นที่ทอดเรือภายนอกของท่ากรุงเทพ และที่ทอดเรือภายนอกเกาะปราบ ซึ่งเป็นที่ทอดเรือภายนอกของท่าบ้านดอน[76] ปัจจุบันประเทศไทยได้เปิดให้บริการท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งถือว่าเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ที่สามารถให้บริการแก่เรือเดินทะเลที่มีขนาดใหญ่ได้ ดังนั้นเพื่อเป็นการส่งเสริมการพาณิชยนาวี กรมศุลกากรจึงได้กำหนดระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเข้าและตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจากท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังท่าเนียบท่าเรืออนุมัติในเขตท่ากรุงเทพโดยยานพาหนะทางน้ำได้[77] ซึ่งกรณีดังกล่าวเป็นการดำเนินการโดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 3 พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 และเป็นผลให้ผู้ประกอบการเรือฉลอม หรือเรือลำเลียง นอกจากจะลำเลียงสินค้าจากที่ทอดเรือภายนอกไปส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง ณ ท่าเรือหรือที่ที่กำหนดหรือในทางกลับกันแล้ว ยังอาจลำเลียงตู้สินค้าหรือตู้สินค้าเปล่า ซึ่งนำเข้ามาจากต่างประเทศและได้ขนถ่ายลง ณ ท่าเรือแหลมฉบัง สามารถขนส่งเพื่อนำไปยังท่าเนียบท่าเรืออนุมัติในเขตท่ากรุงเทพได้อีกทางหนึ่ง ซึ่งลักษณะดังกล่าวหากสัญญาขนส่งทางทะเลกำหนดสถานที่ส่งมอบไว้เป็นท่ากรุงเทพ ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบในช่วงการขนส่งจากที่ทอดเรือภายนอกหรือจากท่าเรือแหลมฉบังมายังท่ากรุงเทพหรือท่าที่ระบุไว้ เว้นแต่สัญญาขนส่งทางทะเล กำหนดสถานที่ส่งมอบไว้เพียงที่ทอดเรือภายนอกหรือท่าเรือแหลมฉบังเท่านั้น ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิด ดังนั้น การขนส่งโดยผู้ประกอบการเรือฉลอมหรือเรือลำเลียง ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดหรือไม่ อย่างไร จึงเป็นเรื่องที่ต้องพิจารณาเป็นกรณีไป

2.3.4.4 ผู้จัดการเรือ (Ship's managers)

การจัดการเกี่ยวกับเรือนั้นในบางครั้งเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือได้มอบความไว้วางใจให้อิสระแก่บริษัทผู้รับจัดการ ซึ่งกระทำการในฐานะตัวแทนของเจ้าของเรือ โดยต้นทุน (Costs) ความเสี่ยง (Risk) ที่เกี่ยวข้องยังเป็นของเจ้าของเรือ ในการปฏิบัติบุคคลที่สามที่ได้รับความเสียหาย ส่วนใหญ่จะเรียกร้องค่าเสียหายกับผู้จัดการเรือ แม้ว่าผู้จัดการเรือจะได้กระทำการในนามของตัวแทนของเจ้าของเรือภายใต้หลักกฎหมายทั่วไปเกี่ยวกับตัวแทน ซึ่งนับเป็นภาระแก่ผู้จัดการเรือ ในขณะที่ยังไม่สามารถทำให้เกิดความชัดเจนได้ เพื่อให้เกิดประโยชน์แก่สัญญาว่าจ้างผู้จัดการเรือ และเป็นการคุ้มครอง

---

[75] มาตรา 72 พ.ร.บ. ศุลกากร พ.ศ. 2469 แก้ไขเพิ่มเติมตาม ม.4 พ.ร.บ. ศุลกากร (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2497 กำหนดไว้ความว่า "อธิบดีอาจกำหนดที่ทอดเรือภายนอกสำหรับท่ากรุงเทพฯ ฤาท่าอื่น เพื่อให้เรือถ่ายสินค้าออก ฤาบรรทุกสินค้าลง ทั้งหมดฤาแต่ส่วนใดส่วนหนึ่ง และอาจกำหนดเวลาที่จะใช้ที่ทอดเรือภายนอกนั้น และออกข้อบังคับสำหรับกรม เพื่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรกำกับตรวจตราและควบคุมที่ทอดเรือภายนอกนั้นได้ด้วย..."

[76] ประกาศกรมศุลกากร. ลงวันที่ 21 ตุลาคม 2481 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมศุลกากร ลงวันที่ 7 สิงหาคม 2485.

[77] ประกาศกรมศุลกากรที่ 3/2541 เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้านำเข้าและตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจากท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังท่าเนียบท่าเรือ อนุมัติในเขตท่ากรุงเทพโดยยานพาหนะทางน้ำ ลงวันที่ 15 มกราคม 2541.

ผู้จัดการเรือส่วนใหญ่ที่อยู่นอกเหนือข้อตกลงหรือเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยพื้นฐาน จึงได้มีการเสนอแนะให้ผู้จัดการเรือส่วนใหญ่ที่อยู่นอกเหนือข้อตกลงหรือเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยพื้นฐาน ได้มีการเพิ่ม (Added) หรือทำประกันภัยร่วม (Co-insurance) กับเจ้าของเรือในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือของ P&I (P&I Hull Policies) เพื่อประโยชน์ดังกล่าวในส่วนของภาคเอกชน ได้มีการจัดทำมาตรฐานสัญญาระหว่างเจ้าของเรือกับผู้จัดการเรือ (Standard Ship Management Contract) เช่น Bimco's Shipman Contract ที่ระบุเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของเจ้าของเรือและผู้จัดการเรือให้ชัดเจน ซึ่งในประเทศอังกฤษในเรื่องนี้กำหนดไว้ในกฎหมาย British Merchant Shipping Act 1988. ที่กำหนดความรับผิดชอบของผู้จัดการเรือไว้เช่นเดียวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในกฎหมายของประเทศอังกฤษ

2.4 กิจการเดินเรือระหว่างประเทศ

ตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 ได้กำหนดคำนิยามของ "การพาณิชยนาวี" ไว้ หมายถึง "การขนส่งทางทะเล การประกันภัยทางทะเล การเดินเรือ กิจการอู่เรือ และกิจการท่าเรือ และหมายความรวมถึงกิจการอย่างอื่นที่เกี่ยวเนื่องโดยตรงหรือเป็นส่วนประกอบกับกิจการดังกล่าว" ดังนั้น องค์กรที่สำคัญของการพาณิชยนาวีองค์กรหนึ่งคือ "กิจการเดินเรือ" ซึ่งถือว่าเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือวัตถุดิบจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง และเป็นกิจการพื้นฐานที่ก่อให้เกิดธุรกิจพาณิชยนาวีอื่นๆ กิจการเดินเรือระหว่างประเทศในปัจจุบันมีการดำเนินการ 2 รูปแบบ ได้แก่[78] กิจการเจ้าของเรือ (Shipowner) และ กิจการตัวแทนเรือ (Shipping Agent) หรือ (Ship's Agent)

2.4.1 กิจการเจ้าของเรือ (Shipowner) หมายถึง กิจการของบริษัทเดินเรือซึ่งอาจเป็นเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) ซึ่งนำเรือของตนออกรับขนส่งสินค้าเรียกว่า ผู้ขนส่ง (Carrier) ซึ่งบริษัทเดินเรือนั้นตามที่กล่าวมาในเบื้องต้นแล้วว่ามีลักษณะการดำเนินการที่สำคัญอยู่ 2 ลักษณะ คือ

1. บริษัทเรือเดินประจำเส้นทาง (Liner Company) หมายถึง ผู้ประกอบการขนส่งที่มีการประกาศให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบถึงหมายกำหนดการเข้า – ออกของเรือ โดยระบุถึงเส้นทาง

[78] จินตนา บุญบงการ และ จักรกฤษ ดวงพัสตรา. "องค์การในธุรกิจพาณิชยนาวี." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 15, ฉบับที่ 3. ธันวาคม 2539, หน้า 37.

วันเวลาเข้า – ออกไว้ล่วงหน้าเป็นประจำ โดยทั่วไปมีการบริการในลักษณะทอดเดียว (Direct Service Type) คือให้บริการจากเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหนึ่งตามที่ได้ทำสัญญากันไว้ โดยใช้เรือลำเดียวกันตลอดเส้นทาง และการบริการในลักษณะถ่ายลำ (Transhipment Service Type) คือ การให้บริการรับขนสินค้าจากเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหนึ่งโดยมีการกำหนดให้มีการถ่ายลำสินค้าได้ ณ เมืองท่าที่ได้กำหนดตกลงกันไว้ในสัญญาดังเช่นกรณีของประเทศไทยที่แม้ว่าจะมีทำเลที่ตั้งในภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมสำหรับการประกอบกิจการขนส่งระหว่างประเทศตามที่กล่าวมาแต่ต้น ในส่วนของพรมแดนของประเทศทางทะเลนั้น ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลทุกฝั่งรวมทั้งหมดยาว 1,413.18 ไมล์ หรือ 2,614 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็นชายฝั่งทะเลตะวันออกอ่าวไทยยาว 303.79 ไมล์ หรือ 562 กิโลเมตร ชายฝั่งทะเลตะวันตกอ่าวไทยยาว 618.08 ไมล์ หรือ 1,144 กิโลเมตร และฝั่งมหาสมุทรอินเดียยาว 491.33 ไมล์ หรือ 908 กิโลเมตร แต่ท่าเรือที่สำคัญก่อนเปิดกิจการท่าเรือแหลมฉบังนั้น ส่วนมากจะอยู่ที่ท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (คลองเตย) ซึ่งจำกัดขนาดของเรือที่เข้าเทียบท่าได้เฉพาะหรือที่มีความยาวไม่เกิน 565 ฟุต และกินน้ำลึกไม่เกิน 27 ฟุต เท่านั้น[79] ทำให้เรือที่มีขนาดใหญ่กว่านี้ไม่สามารถเข้าเทียบท่าได้จำเป็นต้องทำการขนส่งสินค้ามายังประเทศไทยโดยเรือลำเลียง (Feeder) ที่ทำการขนถ่ายสินค้าจากเรือแม่หรือเรือใหญ่ที่จอด ณ ท่าเรือน้ำลึกในประเทศใกล้เคียง เช่น สิงคโปร์ ไต้หวัน และฮ่องกง เป็นต้น แต่ปัจจุบันนับแต่ประเทศไทยเปิดให้บริการท่าเรือแหลมฉบังทำให้สามารถรองรับการเทียบท่าของเรือขนาดใหญ่ได้ และจากการสำรวจเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2536 พบว่ามีผู้ประกอบการที่ดำเนินธุรกิจของการเดินเรือประเภทเรือประจำเส้นทางเช่นนี้ในประเทศไทยทั้งสิ้น 301 ราย แยกเป็นผู้ประกอบการต่างชาติ 267 ราย และผู้ประกอบการของไทย 34 ราย ที่สำคัญได้แก่ ยูนิไทยไลน์ จุฑานาวี สยามเพตรา เป็นต้น ซึ่งมีลักษณะของการให้การบริการเดินเรือประจำนั้น สามารถสรุปลักษณะของการบริการได้ดังนี้[80]

(1) การเดินเรือจะทำเป็นประจำสม่ำเสมอในเส้นทางเดิม และท่าเรือเดิมเพื่อรับผิดชอบต่อจำนวนสินค้าที่ต้องการขนส่งในเส้นทางนั้น โดยจะเน้นในเรื่องความรับผิดชอบให้มีการเดินเรือเป็นประจำและมีการโฆษณาอย่างสม่ำเสมอถึงการเดินเรือนั้น แม้การขนส่งในเที่ยวนั้นจะมีสินค้ามาลงไม่เต็มลำก็ตาม ซึ่งปกติจะต้องมีการให้การบริการไม่ต่ำกว่าเดือนละ 1 เที่ยว เรือที่นำมาใช้ในการบริการในลักษณะนี้อาจเป็นเรือที่ซื้อหรือเช่าเหมามาก็ได้ โดยเน้นที่ความสม่ำเสมอของการดำเนินการมากกว่าใครเป็นเจ้าของเรือประจำเส้นทาง จะรับสินค้าที่มีผู้ประสงค์จะให้ผู้ขนส่งบรรทุก โดยถือหลักใครขอจองระวางเรือก่อน

[79] พรทิพย์ ยุทธโกวิท. การศึกษาวิเคราะห์งานของบริษัทตัวแทนเจ้าของเรือในเขตกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะพาณิชย์ศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527, หน้า 12 และหน้า 20.

[80] จินตนา บุญบงการ และ จักรกฤษ ควงพัสตรา. "องค์การในธุรกิจพาณิชยนาวี." หน้า 37.

จะบริการก่อน (First comes, first service)

(2) ผู้ให้การบริการเดินเรือประจำถือเป็นผู้ขนส่งสาธารณะ (Common Carrier) จึงไม่อาจปฏิเสธสินค้าที่ถูกกฎหมายของใครได้ตราบเท่าที่เรือมีระวางพอที่จะบรรทุกในบางกรณีอาจระบุจำนวนขั้นต่ำของสินค้าที่จะขนส่งแต่ละเที่ยว แต่ถ้าข้อจำกัดนั้นมีเหตุผลก็อาจยอมให้เป็นหลักในการปฏิบัติได้

(3) สินค้าที่ขนส่งด้วยเรือประจำ มักเป็นสินค้ามูลค่าสูงกว่าสินค้าที่ขนส่งโดยบริการเรือจร ดังนั้น จึงมีอัตราค่าขนส่งโดยเปรียบเทียบแล้วสูงกว่า อีกทั้งค่าขนย้ายขนถ่าย (Stevedoring Expense) ก็มักรวมอยู่ในค่าขนส่งแล้ว และเป็นสินค้าที่เป็นหีบห่อ (Non-Unitized Load)

(4) กิจการเดินเรือประจำเส้นทาง จะมีมาตรฐานในเรื่องสัญญาการขนส่งคือจะออกใบตราส่ง (Bill of Lading) ให้แก่ผู้ส่งของไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้ามากหรือน้อย สาระสำคัญของสัญญาจะใช้กับผู้ส่งสินค้าทุกคนอย่างเท่าเทียมกันในการบริการเรือลำเดียวกัน

(5) อัตราค่าขนส่งจะถูกกำหนดไว้ล่วงหน้า ซึ่งอัตรานี้จะใช้กับผู้ส่งสินค้าทุกราย แต่ก็อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้สำหรับการขนส่งในแต่ละเที่ยว แต่ต้องมีการประกาศล่วงหน้าใน Freight Tariff

(6) การให้การบริการ ความถี่ของการเดินเรือ การแวะท่าเรือ และขีดความสามารถของเรือนั้นๆ จะพยายามปรับให้เข้ากับความต้องการของผู้ใช้บริการ โดยผู้ประกอบการสายการเดินเรือประจำจะต้องจัดเวลาให้เหมาะสม เพื่อสนองความต้องการของลูกค้าในช่วงสำคัญ ๆ ของปี และหากจะหยุดให้การบริการก็จะต้องมีการประกาศล่วงหน้า

(7) การให้การบริการเรือประจำมักสะท้อนให้เห็นถึงความต้องการของลูกค้าที่ต้องการเรือที่ออกแบบเป็นพิเศษ เช่น มีตู้แช่สำหรับผลไม้และเนื้อสด เรือคอนเทนเนอร์ และลักษณะเรือที่ให้การบริการแบบประจำเส้นทางมีแนวโน้มเพิ่มในด้านปริมาณการบรรทุกและความรวดเร็ว

(8) บริษัทเดินเรือประจำเส้นทางส่วนมากจะมีขนาดใหญ่ และมีความซับซ้อนในองค์กรบริหาร โดยเฉพาะที่สำนักงานใหญ่ ซึ่งจะมีหลายแผนกและมีบุคลากรที่เหมาะสมที่จะทำงานร่วมกับผู้ส่งออกและผู้นำเข้าอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าได้ตามกำหนดระยะเวลา

(9) การจัดหาสินค้าของเรือที่ให้บริการแบบประจำเส้นทางนี้เป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของฝ่ายขายที่จะทำการโฆษณา โดยมีหลักการที่สำคัญ คือ กระจายข้อมูลกำหนดเวลาเรือเข้า – ออก และการช่วยเหลือด้านหาตลาดให้กับผู้ส่งสินค้า เพื่อให้สามารถขายสินค้าได้เพิ่มขึ้นและมีการขนส่งเพิ่มขึ้นเช่นกัน

(10) การบริการแบบเรือประจำเส้นทางนี้ อาจมีการขนส่งผู้โดยสารในเรือบรรทุกสินค้าประเภทนี้ด้วย แต่ต้องเป็นการตกลงระหว่างประเทศและจำนวนจะจำกัดเพียง 12 คนเท่านั้น

2. บริษัทเรือจร (Tramp Company) หมายถึง บริษัทเรือที่ให้บริการขนส่งทางทะเลที่ไม่มีกำหนดตารางเวลาเดินเรือและจุดหมายปลายทางที่แน่นอน การเดินเรือส่วนใหญ่จะขึ้นอยู่กับผู้เช่าเรือที่จะเป็นผู้กำหนดเส้นทาง ซึ่งเรือประเภทนี้จากการสำรวจเมื่อสิ้นปี พ.ศ. 2536 พบว่ามีผู้ประกอบการอยู่ประมาณ 30 ราย เป็นของผู้ประกอบการต่างชาติ 22 ราย และของคนไทย 8 ราย ที่สำคัญได้แก่ พรีเซียส ชิปปิ้ง ยูนิไทย ไทยพาณิชยนาวี เป็นต้น ซึ่งลักษณะโดยทั่วไปของการให้การบริการเดินเรือจร (Tramp) นั้นสรุปได้ดังนี้[81]

(1) การเดินเรือลักษณะเรือจรนี้ การเดินเรือจะขึ้นอยู่กับการตกลงด้านสินค้า กับผู้ว่าจ้าง และจะแตกต่างกันไปในแต่ละเที่ยวเรือ ไม่อาจคาดได้ว่าจะเดินเส้นทางเดิมเป็นประจำหรือเปลี่ยนเส้นทางใหม่ แต่ละเที่ยวจะมีกำหนดการของตนเองตามความต้องการขนส่งสินค้า ในบางกรณีอาจมีการขนส่งน้ำมันหรือถ่านหินที่ตกลงทำกันในเส้นทางเดิมหลายเที่ยวเรืออันถือเป็นการเช่าเรือ และไม่ถือว่าเป็นการเดินเรือแบบประจำแต่อย่างใด

(2) บริการเดินเรือจรเป็นการขนส่งตามสัญญา และมักจะขนส่งสินค้าชนิดเดียวจนเต็มลำ สินค้าที่ขนส่งจะเป็นสินค้าแบบเทกอง (Bulk Cargo) โดยทั่วไปจะมีผู้ส่งสินค้ารายเดียวหรืออาจเป็น 2 - 3 ราย ในแต่ละเที่ยว แต่เป็นสินค้าชนิดเดียวกัน

(3) สินค้าที่ขนส่งมักเป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่ำ เช่น สินค้าจำพวกถ่านหิน มันสำปะหลัง แร่ เมล็ดพืช ไม้ น้ำตาล เป็นต้น ต้นทุนในการขนส่งสินค้าปกติผู้เช่าเรือเป็นผู้จ่าย

(4) เจ้าของเรือจะต้องต่อรองสัญญากับลูกค้าแต่ละเที่ยว และการเช่าเหมาเรือก็ต่างกันออกไป สัญญาต่าง ๆ จะเปลี่ยนไปตามเส้นทางการเดินเรือ สัญญาขนส่งโดยเรือจรจึงไม่มีมาตรฐานแน่นอนตายตัว

(5) อัตราค่าระวางบรรทุกของเรือจรจะเปลี่ยนแปลงไปตามกลไกตลาด ถ้าผู้เช่าเรือมีอำนาจการต่อรองสูง ราคาค่าระวางก็จะต่ำ แต่ถ้าอำนาจการต่อรองของเจ้าของเรือสูงกว่าราคาค่าระวางก็จะสูง เช่น ช่วงระยะเวลาของฤดูการที่ผลผลิตออกสู่ตลาดพร้อมกัน อำนาจการต่อรองของเจ้าของเรือมีมาก อัตราค่าระวางก็จะสูงขึ้น ในทางกลับกันในช่วงเวลาที่ความจำเป็นในการขนส่งมีน้อย อัตราค่าระวางก็จะถูกลง นอกจากนี้เมื่อมีเหตุการณ์สำคัญเกิดขึ้นก็อาจส่งผลให้อัตราค่าระวางเปลี่ยนแปลงได้ เช่น เกิดสงคราม ภาวะสินค้าเกษตรของตลาด หรือมีการนัดหยุดงานอย่างรุนแรงในบางประเทศ เป็นต้น

---

[81] จินตนา บุญบงการ และ จักรกฤษ ควงพัสตรา. "องค์การในธุรกิจพาณิชยนาวี." หน้า 54 – 55.

(6) การให้การบริการเรือจรส่วนใหญ่จะให้บริการไปทั่วโลก และมักเป็นการบริการขนาดกลาง ดังนั้นเมื่อเปรียบเทียบกับเรือที่สร้างเพื่อให้การบริการขนส่งแบบประจำแล้ว เรือจรยังคงมีขนาดเล็กกว่า และการออกแบบง่าย ต้นทุนในการผลิตต่ำกว่าเรือประจำเส้นทาง

(7) เจ้าของเรือจรปกติจะมีบุคลากรทำงานอยู่น้อย ไม่มีการจัดองค์กรที่ซับซ้อน แผนกต่าง ๆ มีน้อย การตกลงเช่าเรือจะทำทางโทรศัพท์หรือโทรพิมพ์ การมาเจรจาแบบเผชิญหน้ามีน้อย ตลอดจนมีผู้ขนถ่ายสินค้า (Stevedoring) ในสังกัดเจ้าของเรือจรน้อย ทั้งนี้ เนื่องมาจากการเข้าเทียบท่าที่ไม่มีกำหนดแน่นอนตามที่กล่าวมา

(8) การจัดหาสินค้าทำโดยนายหน้า ซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือจร ในการต่อรองกับนายหน้าคนอื่น ๆ ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ส่งสินค้า ไม่มีการโฆษณา และไม่มีการส่งเสริมการจำหน่าย

(9) ไม่มีการรับขนคนโดยสารในเรือจร และไม่มีการออกแบบเรือให้เหมาะสมกับการเดินทางของคนโดยสารแต่อย่างใด

สำหรับประเทศไทย แม้จะได้มีการค้าขายกับต่างประเทศทางทะเลมาตั้งแต่สมัยสุโขทัย แต่บริษัทเดินเรือระหว่างประเทศของไทยได้ตั้งขึ้นเป็นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2460 โดยรัฐบาลในสมัยนั้นได้ยึดเรือสินค้าของเยอรมัน ซึ่งเข้ามาจอดอยู่ในน่านน้ำของไทยในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 1 จำนวน 11 ลำ และดำเนินการก่อตั้งบริษัทพาณิชยนาวีสยามขึ้น ผลการดำเนินการในระยะแรกได้ผลกำไรดี เนื่องจากยังไม่มีคู่แข่ง ภายหลังสงครามโลกครั้งที่ 1 ยุติลงบริษัทเดินเรือพาณิชย์ของต่างประเทศได้เข้ามาเดินทางรับขนส่งสินค้าทำให้เกิดการแข่งขันและบริษัทพาณิชยนาวีสยามต้องประสบกับภาวะขาดทุนและต้องล้มเลิกกิจการในที่สุด ในปี พ.ศ. 2483 รัฐบาลได้ฟื้นฟูการเดินเรือพาณิชย์ของไทยใหม่โดยการจัดตั้งบริษัทไทยเดินเรือทะเล และบริษัทเดินเรือไทย จำกัด ต่อมาบริษัทเดินเรือไทยได้เข้าร่วมกับบริษัทไทยเดินเรือทะเล จำกัด ในปี พ.ศ. 2518 นอกจากนี้รัฐบาลยังได้จัดตั้ง บริษัท ยูนิไทย จำกัดขึ้นเป็นสายการเดินเรือแห่งชาติ โดยรัฐบาลให้กระทรวงการคลังเป็นผู้ถือหุ้นร่วมกับบริษัทเอกชนไทย 2 บริษัท คือ บริษัทไทยวิสาหกิจสากลการเดินเรือและบริษัทจุฑานาวี จำกัด (ซึ่งได้ถอนหุ้นออกไปในปี พ.ศ. 2525) โดยได้ดำเนินงานมาจนถึงปัจจุบัน ในส่วนของภาคเอกชนกิจการเดินเรือได้พัฒนาขึ้นอย่างรวดเร็ว รัฐบาลได้พยายามผลักดันโดยการออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี ขึ้นในปี พ.ศ. 2521 และได้มีการจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีขึ้นในปีเดียวกัน กอปรกับรัฐบาลได้ให้การส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีไว้ในพระราชบัญญัติส่งเสริมการลงทุน พ.ศ. 2520 โดยมีคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เป็นผู้ดูแลให้การส่งเสริม นอกจากนี้ในส่วนของกิจการพาณิชยนาวีอื่นก็ได้รับการส่งเสริมและพัฒนาให้สอดคล้องกันอย่างเป็น

ระบบ เช่น การจัดตั้งคลังสินค้าทัณฑ์บนประเภทอู่ซ่อมสร้างเรือ โดยอาศัยการยกเว้นอากรตามกฎหมายศุลกากร เป็นต้น

2.4.2 กิจการตัวแทนเรือ (Ship's Agent or Shipping Agent)

2.4.2.1 ความหมายและความสำคัญ

ในต่างประเทศได้มีการอธิบายความหมายและความสำคัญของตัวแทนเรือไว้ดังนี้

Alan E. Branch ได้กล่าวไว้ในหนังสือ Dictionary of Shipping International trade terms and abbreviations, London (1982) หน้า 445 โดยได้ให้คำจำกัดความของคำว่า Ship's agent ไว้ว่าเป็นตัวแทนเรือที่ทำการแทนเจ้าของเรือ/นายเรือ ณ ท่าเรือเดินทะเลใดเป็นการเฉพาะไม่ว่ากระทำการโดยชั่วคราวหรือโดยถาวร หน้าที่ดังกล่าวรวมถึงการแจ้งมาถึงและการออกเดินทางของเรือ การรับเรือเพื่อการบรรทุกของลงเรือ หรือการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ การซ่อมแซมเรือ และการจัดหาเสบียงอาหาร การจัดหาท่าเทียบเรือ จัดเรือลากจูง การนำร่อง สั่งการผู้ขนถ่ายของ ปั้นจั่น อุปกรณ์ต่าง ๆ เป็นต้น ส่วนในท่าเรือที่ตัวแทนเรือจัดทำนั้นก็จะเป็นไปตามความต้องการของนายเรือในการจัดหาเชื้อเพลิง เสบียง สัมภาระ จดหมายของลูกเรือ ค่าจ้าง เงินสด การซักรีด การซ่อมแซมเครื่องจักร และการซ่อมแซมดาดฟ้าเรือ การส่งลูกเรือกลับ การดำเนินการตามพิธีการศุลกากร พิธีการเข้าเมือง และพิธีการเกี่ยวกับด้านการสาธารณสุข การเก็บค่าระวาง การออกใบตราส่ง และการทำบัญชีสินค้าสำหรับเรือ[82] เป็นต้น

D. J. Hill ได้กล่าวไว้ในหนังสือ Freight Forwarder, London (1972) หน้า 27 - 30 ความว่า Ship's agent ซึ่งเป็นตัวแทนเรือนี้จะถูกผู้ขนส่งใช้ในธุรกิจของเรือ ซึ่งผู้ขนส่งไม่มีสำนักงานสาขาของตนเองหรือรูปแบบของธุรกิจอย่างอื่นของผู้แทนของตน ยกเว้นในเมืองท่าของเรือของตน โดยตัวแทนเรือจะดำเนินพิธีการต่าง ๆ รวมทั้งพิธีการศุลกากร การชำระเงินในนามของเจ้าของเรือ Ship's agent แตกต่างจาก Loading agent แม้ว่าทั้งคู่ต่างก็เป็นตัวแทนของเจ้าของเรือ แต่หน้าที่หลักของตัวแทนเรืออยู่ที่การเป็นผู้แทนของเจ้าของเรือในท่าเรือ โดยตัวแทนเรือจะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่จำเป็นในนามของเจ้าของเรือ ซึ่งจะเป็นเรื่องค่าใช้จ่ายในการจัดหาเสบียง สัมภาระ และค่าภาระอื่น ๆ การดำเนินการทางศุลกากรและเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้องและอาจรับผิดชอบในการบรรทุกหรือขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ส่วน Loading agent เป็นตัวแทนที่เจ้าของเรือใช้ให้หาสินค้าแก่เรือที่เดินทางแบบประจำเส้นทาง ตลอดจนรับชำระค่าระวางพาหนะ การประกาศแจ้งถึงวันของการเดินทางในหนังสือพิมพ์เกี่ยวกับเรือและในที่อื่นใด[83]

---

[82] ไผทชิต เอกจริยกร. "ปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือ (Ship's agent) ในการขนส่งระหว่างประเทศ." **วารสารนิติศาสตร์**. ปีที่ 31, ฉบับที่ 3, 3 กันยายน 2544, หน้า 572.

[83] เรื่องเดียวกัน. หน้า 573.

มาตรฐานอย่างน้อยที่สุดสำหรับ Shipping agents ตาม United Nations (UNCTAD) Minimum Standards for Shipping Agent (1988)[84] ได้ให้ความหมายของคำว่า "Shipping Agent" ไว้ใน Article 2 หมายความถึง บุคคลหรือนิติบุคคลที่ผูกพัน หรือกระทำการ เพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ (owner) , ผู้เช่าเรือ (charterer) หรือ ผู้จัดการเรือ (operator) หรือเจ้าของสินค้า (owner of cargo) และรวมถึงการบริการดังต่อไปนี้

1. การเจรจาต่อรองและการทำให้บรรลุผลสำเร็จในการซื้อขายเรือ
2. การเจรจาต่อรองและควบคุมดูแลการเช่าเรือ
3. การรวบรวมค่าระวางบรรทุกและหรือค่าเช่าเรือตามสัญญาเช่าเรือ
4. การตระเตรียมเอกสารสำหรับศุลกากรและเอกสารเกี่ยวกับสินค้าและการปฏิบัติต่าง ๆ เกี่ยวกับการจัดส่งสินค้า
5. การตระเตรียมเอกสารและกระทำการต่าง ๆ เพื่อจัดส่งสินค้า
6. ตระเตรียมการปฏิบัติเกี่ยวกับการมาถึงหรือออกไปของเรือ
7. กระทำการต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการหรือบริการแก่เรือขณะอยู่ในท่าเรือ

ซึ่งในการศึกษาในวิทยานิพนธ์ จะศึกษาเฉพาะตัวแทนเรือที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือที่เป็นผู้ขนส่งเท่านั้น มิได้ศึกษาตัวแทนเรือที่ทำหน้าที่เป็นนายหน้าเกี่ยวกับการทำสัญญาเช่าเรือแต่อย่างใด โดยตาม United Nations (UNCTAD) Minimum Standards for Shipping Agents ได้กำหนดให้ Shipping Agent ต้องปฏิบัติโดยทั่วไปไว้ใน Article 5 ดังนี้ คือ ประการที่หนึ่ง ต้องปฏิบัติหน้าที่ต่อตัวการด้วยความซื่อสัตย์ (honesty) ยึดถือคุณธรรม (integrity) และด้วยความเป็นกลางไม่เข้าข้างฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด (impartiality) ประการที่สอง ต้องปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรฐานด้วยความระมัดระวัง รอบคอบ (conscientious) ขยัน (diligent) และมีประสิทธิภาพ (efficient) ประการที่สาม ต้องปฏิบัติตามกฎหมายระหว่างประเทศและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติหน้าที่ ประการที่สี่ ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความวิริยะในการป้องกันการฉ้อฉล/ฉ้อโกง (fraudulent) และประการที่ห้า ต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเอาใจใส่ในขณะดูแลผลประโยชน์ของตัวการทั้งหลาย

นอกจากนี้ยังมีการกล่าวถึงตัวแทนเรือไว้ในที่อื่น ๆ เช่น การกล่าวถึงตัวแทนเจ้าของเรือ (agent of shipowners) ว่ามีหลายประเภท เช่น ตัวแทนเรือที่มีหน้าที่เกี่ยวกับท่าเรือ (Port agents) และตัวแทนเรือที่มีหน้าที่เกี่ยวกับบุคคล (Maning agent) (ESCAP, Guidelines for maritime legistation

[84] Cameron May & Ralph Amissah, United Nations (UNCTAD) Minimum Standards For Shipping agent (1988) http.//www.LEXMERCATORIA.ORG

(Volium 1) Third edition : P.119) และตัวแทนสายการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง (Liner agent) (Paul Bugden, Fright fowarding and Good in Transit, 1999 : P.1 เป็นต้น

สำหรับบริษัทตัวแทนเรือ (Shipping company) นั้น Edward F. Stevens ได้กล่าวไว้หมายถึง บริษัทตัวแทนผู้ขนส่งที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้เป็นที่ดำเนินการติดต่อโดยตรง สำหรับการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง และใช้เป็นสถานที่บริการประจำเพื่อทำให้เกิดความแน่ใจและความแน่นอนสำหรับการเดินเรือไปยังท่าเรือต่าง ๆ รวมทั้งใช้เป็นสถานที่ที่เจ้าของเรือใช้เป็นสถานที่สำหรับทำสัญญาเช่าเหมาเรือ[85]

ในประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้ให้คำนิยามของคำว่า "ตัวแทนเรือ" ไว้แต่อย่างใด เพียงแต่กำหนดไว้ในมาตรา 3 วรรค 2 เกี่ยวกับคำนิยามของ "ผู้ขนส่งอื่น" ความว่า "...แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลง การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้ตราส่ง เป็นต้น" เท่านั้นและเมื่อเทียบเคียงกับบทบัญญัติกฎหมายอื่น ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับตัวแทนนั้นมีดังนี้

(1) ประมวลรัษฎากร หมวด 4 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ส่วนที่ 1 ข้อความทั่วไป มาตรา 77/1(7) ให้ความหมายของคำว่า "ตัวแทน" หมายความรวมถึง บุคคลซึ่งทำสัญญาหรือมีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาสินค้า หาลูกค้า หรือทำการใด ๆ อันเกี่ยวกับการประกอบกิจการในราชอาณาจักรแทนผู้ประกอบการที่อยู่นอกราชอาณาจักร

(2) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 หมวด 14 ตัวแทน มาตรา 107 ได้บัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของบุคคลผู้รับมอบอำนาจให้กระทำการแทนนายเรือไว้ดังนี้ "ถ้านายเรือลำใดให้อำนาจแก่บุคคลใดให้กระทำการเป็นตัวแทนของตนโดยได้รับอนุมัติของพนักงานเจ้าหน้าที่และบุคคลนั้นยอมรับเป็นตัวแทนโดยแสดงออกชัดหรือโดยปริยาย เพื่อกระทำหน้าที่ใด ๆ ตามบังคับแห่งพระราชบัญญัตินี้ไซร้ในเมื่อไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ ท่านว่าตัวแทนนั้นต้องระวางโทษเป็นอย่างเดียวกันกับนายเรือ[86]"

(3) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 15 ตัวแทน หมวด 1 บทเบ็ดเสร็จทั่วไป มาตรา 797 ได้ให้ความหมายของคำว่า "สัญญาตัวแทน" ไว้หมายถึง สัญญาซึ่งให้

---

[85] Edward F. Stevens. **Shipping Practice**. Ninth Edition. London : Pitman Publishing, 1970, p. 2.

[86] อุทิศ ธรรมวาทิน และ ชัยวิทย์ วรคุณพินิจ. **กฎหมายศุลกากร (Thai Customs Law)**. กรุงเทพฯ : ม.ป.ส., 2536, หน้า 48.

บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ตัวการ และตกลงจะทำการดังนั้น

อันความเป็นตัวแทนนั้น จะเป็นโดยแต่งตั้งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้

จากคำนิยามของคำว่าตัวแทนและสัญญาตัวแทนดังกล่าว สามารถสรุปความหมายของคำว่า "ตัวแทนเรือ" หมายถึง บุคคลหรือนิติบุคคลที่ได้รับมอบโดยแสดงออกชัดหรือโดยปริยายจากผู้ขนส่ง (Carrier) ซึ่งอาจเป็นเจ้าของเรือ (Shipowner) เรียกว่า Owner Agent หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) เรียกว่า Charterer Agent ให้เป็นผู้มีอำนาจกระทำแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นและตัวแทนเรือตกลงที่จะกระทำการตามที่ได้ตกลงกันไว้ บางครั้งตัวแทนเรือที่ถูกแต่งตั้งโดยผู้เช่าเรือ อาจจะไม่ได้รับความไว้วางใจจากบริษัทเจ้าของเรือ จึงทำให้บริษัทเจ้าของเรือทำการแต่งตั้งตัวแทนเรืออีกประเภทหนึ่งขึ้นมา เพื่อคอยป้องกันและดูแลทรัพย์สินให้แก่เจ้าของเรือโดยตรง โดยได้รับค่าจ้างเป็นพิเศษจากเจ้าของเรือและเรียกตัวแทนเรือประเภทนี้ว่า Husbandry Agent ในทางวิชาการได้ให้ความหมายของคำว่า ตัวแทนเรือ (Shipping Agency) ตามลักษณะของการกระทำการไว้ หมายถึง "เป็นบริษัทตัวแทนของสายการเดินเรือในกิจการที่เจ้าของเรือแต่งตั้งขึ้น ทำหน้าที่หลักคือ หาสินค้าลงเรือ ติดต่อหน่วยราชการและท่าเรือเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเข้า – ออกของเรือ โดยบริษัทเจ้าของเรือจะคุมทางด้านการเงินเท่านั้น รายได้หลักของกิจการตัวแทนเรือนั้นมาจากรายได้ค่านายหน้า (Commission) ที่ได้รับจากบริษัทเจ้าของเรือ[87]" และบางท่านได้อธิบายคำว่า Ship's Agent กับ Shipping Agent ไว้ว่า คำว่า Ship's Agent หมายถึง ตัวแทนบริษัทเรือ แต่คำว่า Shipping Agent มาจากคำเต็มว่า "Shipping and forwarding agent" หมายถึง ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ[88] และในด้านบริษัทประกันภัย ผู้เข้ารับช่วงสิทธิจากผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกที่ได้รับความเสียหายจากการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ได้อธิบายความหมายของคำว่า Shipping Agent ไว้ดังนี้ "Agent ซึ่งในทางธุรกิจ ทางกฎหมาย ทางวิทยาศาสตร์ หรือในเรื่องใด ๆ ทั้งที่ปรากฏในหนังสือ หนังสือพิมพ์ หรือในทางตำราใด ๆ นั้น มีความหมายถึงผู้ทำการหรือตัวทำการ โดยมีรากศัพท์มาจากภาษาลาติน ตรงกับคำว่า "Agens" แปลว่า ทำการ ส่วนคำว่า "ตัวแทน" นั้นตรงกับคำภาษาอังกฤษว่า "Repersentative" นอกจากนี้ยังมีคำว่า "Agency" ซึ่งในหนังสือ หนังสือพิมพ์ และที่อื่น ๆ จะแปลตรงกันว่า สำนักงานหรือการทำการ ด้วยเหตุนี้คำว่า "Agent" ถ้าแปลว่า ตัวแทนแล้ว จะทำให้ผิดความหมายแท้จริงโดยสิ้นเชิง ในประเทศไทยโดยทั่วไป คำว่า "Agent" จะแปลว่าตัวแทน การแปลเช่นนี้ทำให้เข้าใจความหมายของคำว่า Agent คลาดเคลื่อน และในทางกฎหมายเช่นในคดีขนส่งทางทะเล ซึ่งมักจะเกี่ยวข้องกับ Shipping Agent

---

[87] จินตนา บุญบงการ และ จักรกฤษณ์ ควงพัสตรา. "องค์การในธุรกิจพาณิชยนาวี." หน้า 37.

[88] ไผทชิต เอกจริยกร. "รายงานการสัมมนาระดมความคิดเห็น เรื่อง ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : ปัจจัยสู่ประสิทธิภาพและคุณภาพ." **วารสารนิติศาสตร์**. ปีที่ 32, เล่มที่ 1. มีนาคม 2545, หน้า 27.

การเป็น Agent (คือเป็น Shipping Agent) จะถูกแปลว่าเป็นตัวแทนทำให้ภาพในความนึกคิด (Concept) ของคำนี้คลาดเคลื่อน คำว่า Shipping Agent จะแปลเอาความหมายจะต้องแปลว่า "ผู้ทำการขนส่ง" คำว่า Ship เมื่อเป็นคำกริยาแปลได้อย่างหนึ่งว่า To Transport or send by any carrier เช่น We shipped the cattle by rail ดังนั้นคำว่า shipping agent จะแปลได้ว่าตัวแทนขนส่งย่อมจะไม่ถูกต้อง ที่ถูกควรแปลว่า ผู้ทำการขนส่ง[89]"

การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในประเทศไทย การเป็นตัวแทนเรือจึงเป็นธุรกิจรูปแบบหนึ่งที่เกิดขึ้นเพื่อให้บริการแก่เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือซึ่งเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น โดยตัวแทนเรือจะทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการติดต่อกับเจ้าของสินค้าซึ่งเป็นผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกเพื่อหาสินค้าบรรทุกลงในเรือตามเมืองท่าที่เรือแวะบรรทุกและขนถ่าย และเป็นผู้ดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางเข้า – ออกของเรือ เช่น ติดต่อกับการท่าเรือเกี่ยวกับการจอดเทียบท่าเรือ เพื่อขนถ่ายสินค้าส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งหรือนำสินค้าเข้าเก็บในโรงพักสินค้าและการนำสินค้าขาออกบรรทุกลงในระวางเรือ ติดต่อกับกรมเจ้าท่าเกี่ยวกับการนำร่องผ่านร่องน้ำ ติดต่อกับกรมศุลกากรเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการศุลกากรต่าง ๆ เช่น การรายงานเรือเข้า – ออก การยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifest) เป็นต้น นอกจากนี้ตัวแทนเรือยังอาจได้รับมอบหมายให้มีหน้าที่อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางของเรือ เช่น การบรรทุกขนถ่ายจัดเรียงระวาง การจัดหาเสบียงอาหารน้ำดื่มสำหรับใช้ประจำเรือ การจัดหาเชื้อเพลิงสำหรับการเดินทางของเรือ การซ่อมแซมเครื่องจักรเครื่องยนต์และซ่อมบำรุงเรือ การทาสีเรือ ตลอดจนการจัดยามเฝ้าสินค้าบนเรือหรือสถานที่สำหรับเก็บสินค้า บริษัทเรือต่างประเทศส่วนมากเห็นความสำคัญและความจำเป็นในการตั้งตัวแทนเรือขึ้นตามภูมิภาคต่าง ๆ ที่เป็นเมืองท่าสำคัญในประเทศที่เรือเดินทะเลของตนแวะบรรทุกและขนถ่ายสินค้าทั้งสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก ในส่วนของสินค้าขาเข้าตัวแทนเรือจะมีส่วนช่วยในการแจ้งกำหนดระยะเวลาเรือเข้าถึงท่าให้ผู้นำของเข้าหรือผู้รับตราส่งทราบ และติดต่อกับส่วนราชการต่าง ๆ ที่กล่าวมาแต่ต้นเพื่อให้เรือสามารถเดินทางเข้าและจอดเทียบท่าเรือเพื่อขนถ่ายของส่งมอบให้ผู้รับตราส่งหรือนำเข้าเก็บในโรงพักสินค้าของการท่าเรือ ส่วนของสินค้าขาออกตัวแทนเรือซึ่งโดยปกติจะมีภูมิลำเนาอยู่ในเมืองท่าที่ส่งของออก กอปรกับการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการเป็นตัวแทนเรือเป็นระยะเวลานาน จึงมีความชำนาญในการติดต่อหาลูกค้าซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตหรือผู้ส่งออก (Exporter) ที่ประสงค์จะส่งสินค้าไปจำหน่ายให้แก่ลูกค้าในต่างประเทศหรือกรณีที่ผู้ผลิตต้องการสั่งซื้อวัตถุดิบหรือเครื่องจักรจากต่างประเทศเข้ามาใช้เป็นวัตถุดิบ เครื่องมือในการประกอบกิจการอุตสาหกรรม เกษตรกรรม หรือพาณิชยกรรมให้ใช้

[89] สัญญา ผลประสิทธิ์. "บันทึกท้ายเล่ม. Hague Rules, Hague visby rules, Hamburge rules อนุสัญญาการขนส่งระหว่างประเทศ." สมาคมประกันวินาศภัย. 2534, หน้า 102-104.

บริการขนส่งโดยบริษัทเรือของตน นอกจากนี้ความจำเป็นในการตั้งตัวแทนเรืออีกประการหนึ่ง คือ ความยุ่งยากในการปฏิบัติพิธีการของส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง บางครั้งจึงต้องอาศัยความชำนาญ ความเชี่ยวชาญทางด้านกฎหมาย จึงจะสามารถปฏิบัติงานได้เป็นผลสำเร็จและไม่เกิดข้อผิดพลาดอันจะนำมาซึ่งความผิดพลาดและความเสียหายแก่บริษัทเรือ ในการปฏิบัติพิธีการและการดำเนินการต่าง ๆ ของธุรกิจการเป็นตัวแทนเรือนั้นอาจจัดความสำคัญของการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งเป็น 3 ช่วงระยะเวลาดังนี้

(ก) ช่วงระยะเวลาก่อนที่เรือเข้าจอดแวะที่ท่าเรือ ตัวแทนเรือจะจัดเตรียมและปฏิบัติการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1. ในส่วนของสินค้า ถ้าเป็นสินค้าขาออกตัวแทนเรือจะจัดการในส่วนของการหาตลาดสินค้าให้แก่ลูกค้าโดยการแจ้งให้ตัวแทนเรือในต่างประเทศช่วยโฆษณาให้ผู้ซื้อในต่างประเทศได้ทราบถึงผลิตภัณฑ์หรือสินค้าของลูกค้า การจองสินค้าและการจัดหาสินค้า และจัดเตรียมการบรรทุกสินค้าลงเรือ (Loading) สำหรับสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือจะบอกกล่าวการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบ จัดเตรียมการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (Discharge) และส่งมอบสินค้า (Delivery) แก่ผู้รับตราส่ง

2. ในเรื่องเกี่ยวกับการดำเนินการที่ท่าเรือ ตัวแทนเรือจะเตรียมการมาถึงของเรือในเรื่องต่าง ๆ เช่น ท่าเทียบเรือ การนำร่อง การจัดเรียงและเก็บรักษาสินค้า เป็นต้น

3. ในเรื่องเกี่ยวกับเรือ ตัวแทนเรือจะเตรียมการเกี่ยวกับความต้องการของเรือ ซึ่งโดยปกติตัวแทนเรือจะได้รับแจ้งจากผู้ขนส่งหรือนายเรือจะแจ้งให้ตัวแทนเรือทราบล่วงหน้าก่อนที่เรือจะเข้าเทียบท่า เช่น เงินสดล่วงหน้า เชื้อเพลิง วัสดุอุปกรณ์ น้ำจืด การเปลี่ยนลูกเรือ การซ่อมแซม เป็นต้น

4. ในส่วนของการเข้าท่าเรือ ก่อนที่เรือจะเทียบท่าเรือต้องได้รับอนุมัติจากผู้ตรวจการท่า (Harbour Master) และมีการจัดเตรียมการนำร่องหรือการลากจูง และต้องมีการกำหนดท่าเทียบเรือไว้สำหรับให้เรือเข้าเทียบท่า

(ข) ในระหว่างที่เรือจอดที่ท่าเรือ ตัวแทนเรือจะปฏิบัติการดังต่อไปนี้

1. การบรรทุกสินค้าลงเรือ (Loading) และการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (Discharge) โดยในส่วนนี้ตัวแทนเรือต้องปฏิบัติการร่วมกับการท่าเรือ ผู้ทำการบรรทุกขนถ่ายสินค้าบนเรือ (Stevedores) และเจ้าหน้าที่บนดาดฟ้าเรือ (Deck officers)

2. ตรวจควบคุมการบรรทุกสินค้าลงเรือ และการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือเพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้าที่ไม่จำเป็น ติดต่อผู้รับสินค้าอย่างใกล้ชิดเพื่อจะได้มีการส่งมอบ (Delivery) หรือการเคลื่อนย้ายสินค้าทันที โดยเฉพาะในกรณีเป็นสินค้าขนถ่ายข้างลำ (Overside)

3. จัดการตามความต้องการต่าง ๆ ของนายเรือและลูกเรือ เช่น เชื้อเพลิง น้ำ วัสดุ เงินดูแลระหว่างการเดินทาง ตลอดจนเสบียงอาหาร เป็นต้น

4. ในส่วนของการจัดเตรียมเอกสาร ตัวแทนเรือจะจัดเตรียมเอกสารการขนส่ง เช่น บัญชีสินค้าขาเข้าของเรือ (Inward Cargo Manifests) และแผนผังการจัดเก็บรักษาสินค้าของเรือ (Stowage Plans)

5. ตรวจและลงนามรับรองในใบตราส่ง (Bill of Lading)

6. เรียกเก็บค่าระวางบรรทุก (Freight) จากผู้ส่งสินค้า หรือผู้รับสินค้า (Consignee)

7. แจ้งเป็นประจำแก่บริษัทเรือ (ผู้ขนส่ง) และตัวแทนเรือในท่าเรือต่อไป เกี่ยวกับความก้าวหน้าของการปฏิบัติการเกี่ยวกับสินค้า และรายละเอียดที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ อันเกี่ยวกับการเดินทางของเรือ เป็นต้น

(ค) ช่วงระยะเวลาภายหลังจากที่เรือได้ออกจากท่าเรือ ตัวแทนเรือจะปฏิบัติการดังต่อไปนี้

1. แจ้งต่อสำนักงานใหญ่ของบริษัทเรือ และตัวแทนเรือที่ท่าเรือต่อไปเกี่ยวกับวันและเวลาที่เรือออกเดินทาง

2. ทำการตรวจสอบการเรียกร้องค่าเสียหายต่าง ๆ ที่มีต่อบริษัทเรือ และดำเนินการเกี่ยวกับการที่ถูกเรียกร้องค่าเสียหาย โดยเฉพาะการเรียกร้องค่าเสียหายเกี่ยวกับสินค้า ถ้าตัวแทนเรือได้รับมอบอำนาจให้กระทำได้

3. จัดเตรียมรายงานเกี่ยวกับเรือที่จอดที่ท่าเรือ และการจัดทำเอกสารที่เกี่ยวข้องเพื่อปฏิบัติพิธีการให้ถูกต้องตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การยื่นบัญชีสินค้าขาออกสำหรับเรือ (Outward Cargo Manifests) ยื่นต่อกรมศุลกากร เป็นต้น[90]

นอกจากนี้สิ่งที่ตัวแทนเรือต้องปฏิบัติอยู่เป็นประจำ เช่น แจ้งแก่บริษัทเรือเกี่ยวกับอัตราค่าระวางเรือ (Freight Rates) แนวโน้มเกี่ยวกับตลาดสินค้า เงื่อนไขเกี่ยวกับท่าเรือหรือการเปลี่ยนแปลงทางการค้าหรือกฎหมาย ซึ่งอาจมีผลต่อธุรกิจการเดินเรือ ฯลฯ

ในทางปฏิบัติตัวแทนเรืออาจรับทำการแทนบริษัทเรือหรือผู้ขนส่งรายหนึ่งหรือหลายราย หากบริษัทเรือเหล่านั้นยินยอม เช่น บริษัท กรีนสยาม จำกัด เป็นตัวแทนเรือ Evergreen Line และ Unigiory Marine Line 1 หรือบริษัท Inchcape Shipping Service (Thailand) จำกัด เป็นตัวแทนเรือให้กับ Kort Shipping Hudson Steamship. OPT Shipping. Romline Shipping. Sanko Steamship และ Southern

[90] สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวี. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. เอกสารการอบรม กฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชยนาวี (Law and Shipping Business Practice) ครั้งที่ 2 15 กรกฎาคม – 5 สิงหาคม 2531, หน่วยที่ 8. หน้า 69 – 71.

Chaetering (Pty) จำกัด เป็นต้น[91] แต่ถ้าบริษัทเรือหลายสายการเดินเรือที่แข่งขันกันในเส้นทางเดียวกันและใช้ตัวแทนร่วมกันอาจประสบปัญหายุ่งยากในด้านการตลาดได้ และในขณะเดียวกันบริษัทเรือก็จะไม่แต่งตั้งตัวแทนเรือหลายบริษัทในเมืองท่าเดียวกัน บริษัทตัวแทนเรือส่วนมากมักจะมีกิจกรรมอื่นทำควบคู่ไปกับการเป็นตัวแทนเรือ บางรายก็ดำเนินการในส่วนของการผ่านพิธีการศุลกากรให้แก่เจ้าของสินค้าทั้งสินค้าขาเข้าและสินค้าขาออก หรือบางรายก็รับบรรจุหีบห่อและทำการจัดส่งสินค้าระหว่างเจ้าของสินค้าและบริษัทเรือหรือดำเนินการธุรกิจรับจัดส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) หรือบางรายก็รับจัดการขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือหรือบรรจุตู้สินค้า การจัดส่งเสบียงอาหารแก่เรือ การซ่อมแซมเครื่องยนต์และการทาสีเรือ การจัดยามรักษาการณ์ทั้งบนเรือและสถานที่เก็บสินค้าและการเช่าเครื่องมืออุปกรณ์สำหรับยกสินค้าหรือการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า เป็นต้น[92]

ในส่วนของการจัดหาสินค้าเพื่อบรรทุกลงเรือในเมืองท่าต่าง ๆ ของบริษัทเรือหรือบริษัทตัวแทนเรือ บางบริษัทถ้าขาดบุคลากรที่มีความสามารถทางด้านการตลาดก็อาจใช้ตัวแทนจัดหาสินค้าภายในประเทศ เช่น กรณีประเทศไทย บริษัท สยามชิปปิ้ง จำกัด ให้ห้างหุ้นส่วนจำกัด เดินเรืออ่าวไทย เป็นตัวแทนจัดหาสินค้าลงเรือในเส้นทางกรุงเทพ – มาเลเซีย – สิงคโปร์ บริษัทไทยวิสาหกิจสากล การเดินเรือ จำกัด ให้บริษัท ไทยอินเตอร์คอนติเน็ลตัล แอนด์ คอสตัล ชิปปิ้ง จำกัด เป็นตัวแทนจัดหาสินค้าในเส้นทางประจำกรุงเทพ – ญี่ปุ่น บริษัท อาร์ซีแอล จำกัด ให้บริษัท โหงฮก เป็นตัวแทน จัดหาสินค้าในเส้นทางกรุงเทพ – สิงคโปร์ เป็นต้น[93] นอกจากนี้บางบริษัทเป็นเจ้าของเรือ แต่ไม่ได้ดำเนินการเอง ให้อีกบริษัทเป็นตัวแทนหาสินค้าให้ เจ้าของเรือก็จะคุมในด้านการเงินเท่านั้น ขึ้นอยู่กับนโยบายของบริษัทว่าต้องการรับผิดชอบมากน้อยเพียงใด การดำเนินการเองทั้งหมดก็จะต้องหาบุคลากรด้านต่าง ๆ ซึ่งบางบริษัทไม่สามารถทำได้ ก็ให้บริษัทที่มีความชำนาญรับไปทำ เช่น บริษัท ไทยวิสาหกิจสากล การเดินเรือ จำกัด ประสบความสำเร็จพอสมควรในการให้บริษัท ไทยอินเตอร์คอนติเน็ลตัลแอนด์คอสตัลชิปปิ้ง จำกัด จัดหาสินค้าให้ เป็นต้น[94]

---

[91] จินตนา บุญบงการ และ จักรกฤษ ดวงพัสตรา. "องค์การในธุรกิจพาณิชยนาวี." หน้า 38.

[92] โกสีย์ อิศราวุธกุล. "บทบาทของการเป็นตัวแทนเรือ." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 3, ฉบับที่ 1. มกราคม – เมษายน 2527, หน้า 39 – 40.

[93] วีรยา ภัทรอาชาชัย. "การศึกษาระบบการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือกับการพัฒนาพาณิชยนาวีไทย." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะพาณิชย์ศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2526, หน้า 65.

[94] เรื่องเดียวกัน. หน้า 67.

2.4.2.2 ประเภทของบริษัทตัวแทนเรือ

ความยุ่งยากในการจัดการเดินเรือของบริษัทเดินเรือทำให้บริษัทเดินเรือจำเป็นต้องแต่งตั้งบริษัทตัวแทนเรือเพื่อทำหน้าที่ในเรื่องต่าง ๆ แทนบริษัทเดินเรือ ณ เมืองท่าต่าง ๆ เพื่อดูแลผลประโยชน์ของบริษัทเดินเรือ ซึ่งประเภทของการประกอบกิจการบริษัทตัวแทนเรือโดยทั่วไป แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ[95]

(1) A Universal Agent

(2) A General Agent

(3) A Special Agent

(1) A Universal Agent หมายถึง ตัวแทนเรือที่มีอำนาจในการดำเนินการโดยไม่มีขอบเขตจำกัด (Unlimited) เปรียบเสมือนเป็นเจ้าของเรือเอง โดยที่ตัวการอาจจะทำการโดยผ่านบุคคลอื่น ซึ่งในทางปฏิบัตินั้นจะพบการแต่งตั้งตัวแทนเรือประเภทนี้น้อยมาก

(2) A General Agent หมายถึง ตัวแทนเรือที่มีอำนาจทำการแทนตัวการในเรื่องต่าง ๆ ทั้งนี้ต้องเป็นการปฏิบัติที่เกี่ยวกับการค้าหรือการประกอบธุรกิจ หรือเป็นการปฏิบัติตามปกติในการประกอบธุรกิจ ดังนั้นตัวแทนเรือประเภท A General Agent จึงเปรียบเสมือนเป็นผู้จัดการเรือ (Managers of ship) เกี่ยวกับการจัดการเรือหรือบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งโดยได้รับมอบอำนาจทั่วไป อำนาจของตัวแทนเรือประเภทนี้จะมีขอบเขตมากกว่า (beyond) คำสั่งของตัวการ และถ้าหากตัวแทนนั้นได้รับการมอบหมายให้จัดการธุรกิจในนามของบุคคลอื่น ตัวแทนดังกล่าวก็ได้รับอำนาจโดยปริยายที่จะกระทำการแทนทั้งปวงที่จำเป็นในการดำเนินธุรกิจนั้น ๆ ซึ่งตัวการจะต้องผูกพันต่อการกระทำของตัวแทนนั้น หากว่าตัวแทนได้กระทำการไปภายในขอบเขตอำนาจที่ปรากฏต่อบุคคลอื่น แม้ว่าในความเป็นจริงจะมีคำสั่งของตัวการที่มอบหมายให้ตัวแทนกระทำการได้ในขอบเขตที่แคบกว่าก็ตาม

ตัวแทนเรือประเภท A General agent จะใช้สำหรับการแต่งตั้งบริษัทตัวแทนเรือในกรณีที่เป็นการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง (Liner) อย่างไรก็ตามการมอบอำนาจของตัวแทนเรือธรรมดาของเจ้าของเรือแบบเรือจร (Tramp) หรือเรือที่ขนส่งสินค้าทั่วไป จะไม่ครอบคลุมถึงตัวแทนเรือประเภทนี้

(3) A Special Agent หมายถึง ตัวแทนเรือที่มีอำนาจกระทำการเฉพาะและมีขอบเขตจำกัดที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ข้อสัญญาที่ตกลงกันไว้มิได้มีอำนาจขยายเกิน (not extend beyond) คำสั่งของตัวการไม่เหมือนกับ General Agent ถ้าตัวแทนเรือประเภทนี้ปฏิบัติหน้าที่เกินขอบอำนาจที่ตกลงกันไว้ การกระทำดังกล่าวจะไม่ผูกพันเจ้าของเรือซึ่งเป็นตัวการ

---

[95] J.D. Eadie F.I.C.S.. "Ship's Agency" **Fair play International Shipping Weekly**. 23rd September 1982 – 3rd February 1983, p. 2.

ในการเดินเรือประจำเส้นทางนั้น อาจมีตัวแทนเรือประเภทอื่นๆ อีกเพื่อปฏิบัติหน้าที่นอกเหนือจากตัวแทนเรือที่มีหน้าที่เกี่ยวท่าเรือ (Port Agent) สำหรับกระทำการแทนเจ้าของเรือ ซึ่งการแต่งตั้งตัวแทนเรือสำหรับเรือประจำเส้นทาง (Liner Agent) นั้น เสมือนกับตัวแทนเรือประเภท General Agent สำหรับการเดินเรือประจำไปตามพื้นที่ภูมิศาสตร์ ซึ่งตัวแทนเรือสำหรับเรือประจำเส้นทางนี้ จะเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือในจุดที่เรือแวะพัก ทั้งนี้เพื่อเป็นผู้กระทำสัญญากับผู้ส่งของ (Shipper) หรือผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Forwarding agent) ในพื้นที่ รวมทั้ง การบรรจุหีบห่อ (Packing) การโฆษณาเกี่ยวกับการเดินทางมาถึงหรือออกไปของเรือ (advertisements about departure and arrivals) การรับจองระวางสินค้า (Booking the cargo) หรืออาจจะจัดการเกี่ยวกับการชำระค่าเสียหาย (handing claims) และอื่นๆ ที่เพิ่มขึ้นจากการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนเรือที่ปฏิบัติงานเกี่ยวกับท่าเรือ การจัดการเกี่ยวกับเรือที่ได้รับคำสั่งโดยตรงจากเจ้าของเรือหรือในกรณีที่มิใช่เรื่องปกติที่มอบหมายแก่ผู้จัดการเรือเกี่ยวกับการจัดการคนประจำเรือ เจ้าของเรือจะมอบหมายแก่ตัวแทนเรือประเภท Specialiged agent เรียกตัวแทนประเภทนี้ว่าตัวแทนเรือที่มีหน้าที่เกี่ยวกับบุคคล (Maning Agent) โดยมีหน้าที่ในการเลือกนายเรือที่มีความสามารถ (Competent Mastes) และลูกเรือ (Crew) และทำสัญญาจ้างในนามของเจ้าของเรือ บางครั้งก็ทำหน้าที่จ่ายเงินเดือน ตลอดจนดูแลเมื่อสิ้นสุดสัญญาการกลับคืนสู่ถิ่นฐานดั้งเดิม และการจ่ายเงินโบนัส เป็นต้น

ประเภทของตัวแทนเรือตามประเภทของผู้ว่าจ้าง สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ ตัวแทนเรือของผู้เช่าเรือ (Charter's agent) หมายถึง ในการเช่าเรือหรือแบบรายเที่ยว (Voyage) หรือแบบกำหนดระยะเวลา (Time Charter) หรือทั้งสองประเภท ผู้เช่าเรือ อาจจะแต่งตั้งตัวแทนเรือเพื่อทำหน้าที่จ่ายค่าน้ำมันเติมเรือหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่ต้องกระทำ ณ ท่าเรือ เช่น ค่าธรรมเนียมท่าเรือ (Port dues) ค่านำร่อง (Pilots) ค่าเรือลากจูง (Tugs) เป็นต้น และตัวแทนเรือที่เจ้าของเรือแต่งตั้งว่า "Owner's Agent" หรือ "Protecting Agent" ซึ่งประเภทของตัวแทนเรือนี้จะมีผลต่อความรับผิดของตัวแทนเรือได้เช่นกัน เนื่องจากประเภทของตัวแทนเรือแต่ละประเภทมีขอบอำนาจแตกต่างกัน ตามที่จะได้ศึกษาในบทต่อไป

2.4.2.3 หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (The duties of Ship's agent under voyage charter party contracts)

หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวนั้น มีพื้นฐานหน้าที่ภายใต้ขอบอำนาจตามที่กำหนดไว้ในหลักกฎหมายในเรื่องตัวแทน (The Law of agency) ซึ่งสามารถพิจารณาพื้นฐานของหน้าที่และความรับผิดของการเป็นตัวแทนตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวตามที่ตัวแทนเรือได้รับการแต่งตั้งโดยตรงอย่างชัดแจ้งจากเจ้าของเรือ ทั้งนี้ตามข้อตกลงของสัญญาเช่าเรือ

ตามหลักการของ Baltime 1939 หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลาก็เช่นเดียวกับหน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว ตัวแทนเรือจะต้องคำนึงอยู่เสมอถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้เช่าเรือและของเจ้าของเรือด้วยดังเช่นที่ได้อธิบายแต่ต้นว่าตัวแทนเรือมีหน้าที่ปกป้องและรักษาผลประโยชน์ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย พร้อมทั้งหลักประกันที่จะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต

ในกรณีที่เจ้าของเรือได้แต่งตั้งตัวแทนเรือขึ้นต่างหาก เพื่อดำเนินการในกิจการพิเศษของเจ้าของเรือ ในกรณีเช่นนี้ตัวแทนเรือที่ได้รับการแต่งตั้งตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบก็เฉพาะในกิจการที่เจ้าของเรือได้มอบให้ตัวแทนเรือพิเศษนั้นแล้ว แต่ตัวแทนเรือ ควรคำนึงไว้เสมอว่าหน้าที่พื้นฐานของตนก็คือการปกป้องรักษาผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ ทั้งโดยเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลาและกฎหมายลักษณะตัวแทน

แม้ว่า BIMCO จะได้ให้แนวความคิด “ข้อควรปฏิบัติของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา” ไว้อย่างชัดเจน แต่ก็มีนายหน้าเรือและตัวแทนเรือบางส่วนไม่ได้เห็นด้วยกับแนวความคิดดังกล่าวนั้น เพราะเหตุว่าตัวแทนเรือเมื่อได้รับการแต่งตั้งจากผู้เช่าเรือตามสัญญากำหนดเวลาซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างให้ทำการแทนแล้ว ตัวแทนเรือก็ไม่จำเป็นต้องมีภาระผูกพันกับคู่สัญญาอื่น คือ เจ้าของเรืออีกต่อไป หน้าที่ของตัวแทนก็คือการรักษาผลประโยชน์ให้กับผู้ว่าจ้างอันหมายถึง ผู้เช่าเรือกำหนดเวลา ดังนั้น ถ้าตัวแทนเรือปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์ของผู้อื่นแล้ว ก็ย่อมขัดกับหลักของการเป็นตัวแทน

ทัศนะดังกล่าวนี้ เป็นลักษณะการมองเงื่อนไขในสัญญาอย่างแคบ ๆ โดยไม่มีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งพอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงฐานะของเจ้าของเรือ เพราะไปมุ่งว่าสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลามีลักษณะเช่นเดียวกับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว ซึ่งเป็นลักษณะสัญญาที่ได้แบ่งหน้าที่ของคู่สัญญา 2 ฝ่ายอย่างชัดเจน คือ ฝ่ายเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ แต่ในทางปฏิบัติของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา บทบาทของเจ้าของเรือจะมีความเกี่ยวพันซึ่งกันและกันกับผู้เช่าเรือ คือ ผู้เช่าเรือเป็นผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติการเชิงพาณิชย์และเจ้าของเรือเป็นผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการควบคุมเรือทางด้านการเดินเรือในระหว่างที่สัญญาเช่าเรือมีผลใช้บังคับ

กรณีมีการละเมิดสัญญาเกิดขึ้นโดยคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะแต่งตั้งตัวแทนปกป้องพิเศษเพื่อทำการแทนสำหรับการแก้ปัญหาข้อพิพาท ในกรณีดังกล่าวเห็นว่า ตัวแทนเรือที่ได้รับการแต่งตั้งตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา ไม่ควรจะรับผิดชอบในหน้าที่พิเศษนี้

ตามที่กล่าวมาแล้วว่าตามสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา ผู้เช่าเรือเป็นผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติการเชิงพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ตัดสินว่าท่าใดจะเป็นท่าที่เรือจะแวะเข้ารับขนและถ่ายสินค้า ประเภทของสินค้าที่เรือจะรับขนและวิธีในการดำเนินการ ผู้เช่าเรือเป็นผู้สั่งการและเป็นผู้จ่ายสำหรับ

โดยสรุปแล้ว หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (voyage charter party) นั้น สามารถสรุปได้ดังนี้[96]

(1) ก่อนที่เรือจะเดินทางมาถึง ตัวแทนเรือจะต้องติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของการท่าเรือให้จัดทำท่าเทียบเรือที่เหมาะสม คนนำร่อง (Pilot) และเรือโยง หากจำเป็นที่ต้องจัดหาไลน์แมน ยามรักษาการณ์ และเสมียนโรงเก็บสินค้า นอกจากนี้ต้องจัดให้มีโทรศัพท์สำหรับใช้ภายในเรือและโรงเก็บสินค้าของท่าเทียบเรือ

(2) ติดต่อขอรับใบรับรองการสาธารณสุข (Partigue) จากเจ้าหน้าที่สาธารณสุขของการท่าเรือในเวลาที่เรือเดินทางมาถึง

(3) ติดต่อกับเจ้าหน้าที่ของศุลกากร กองตรวจคนเข้าเมือง และสถานกงสุล เพื่อจัดดำเนินการตามระเบียบที่เกี่ยวข้อง

(4) ติดต่อกับบริษัทผู้รับเหมาแรงงานในการขนสินค้าลงเรือหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ เพื่อการตระเตรียมโครงการทำงานในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ อย่างไรก็ดี ในการทำสัญญาเช่าเรือแบบ F.I.O. (Free in and out) เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าแต่อย่างไร เนื่องจากค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้ส่งสินค้า ผู้รับสินค้าหรือผู้เช่าเรือ ตัวแทนเรือจะต้องรู้กำหนดเวลาที่เรือจะเข้าเทียบท่าเพื่อจะได้ให้คำแนะนำแก่เจ้าของเรือได้

(5) ติดตามเอกสารและระเบียบวิธีการต่าง ๆ อันเกี่ยวเนื่องด้วยการศุลกากรหรือเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ ตัวแทนเรือจะต้องให้ความสนใจเป็นพิเศษกับระเบียบ ข้อบังคับของหน่วยงานต่าง ๆ เหล่านี้ เพื่อป้องกันมิให้มีการละเมิด ซึ่งจะเป็นภาระผูกพันกับเจ้าของเรือได้ จนเป็นเหตุให้เจ้าของเรือต้องรับผิด เจ้าของเรือมีสิทธิดำเนินคดีกับตัวแทนเรือในฐานะที่ละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามความรู้ความสามารถที่พึงมี

(6) ถ้าเป็นสินค้าขาเข้า ต้องจัดเตรียมโรงเก็บสินค้าที่เหมาะสม ในกรณีจำเป็นอาจต้องจัดเตรียมห้องเย็น เส้นทางขนส่งทั้งทางรถยนต์และรถไฟอย่างพอเพียง เสมียนตรวจนับของที่ขนขึ้นจากเรือ รวมทั้งการแจ้งกำหนดเวลาที่เรือเดินทางมาถึงให้ผู้รับตราส่งทราบ และเจ้าหน้าที่ตรวจสอบสินค้าถ้าจำเป็น

---

[96] ศูนย์ประสานงานการพาณิชยนาวี. "บทความแปล." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 2, ฉบับที่ 6. มกราคม – มิถุนายน 2526, หน้า 79 – 81.

(7) สินค้าขาออก ในประเทศที่มีกฎข้อบังคับต้องจัดเตรียมใบอนุญาตสำหรับสินค้าขาออกตามระเบียบข้อบังคับของเจ้าพนักงานท้องถิ่น เช่น ใบรับรองสถาพที่สมควรออกทะเลและใบรับรองอนามัยของเรือ พร้อมทั้งแจ้งความพร้อมของเรือที่จะรับขนสินค้าได้ให้กับนายเรือ

(8) เอาใจใส่กับระเบียบ ข้อบังคับ หรือแนวการจัดการภายในเรือ รวมทั้งการจ่ายเงินล่วงหน้าให้กับนายเรือ การส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ของเรือและลูกเรือ การตระเตรียมเสบียงอาหาร น้ำบริสุทธิ์ การเปลี่ยนตัวลูกเรือ การเอาใจใส่ต่อการเรียกร้องของลูกเรือ แพทย์ ทันตแพทย์ สวัสดิการ หรือการอันเกี่ยวข้องด้วยกฎหมาย การซ่อมเรือหรืออุปกรณ์อื่น ๆ การให้ความช่วยเหลือนายเรือเมื่อเกิดปัญหาในการขนส่งหรือขนถ่ายสินค้า

หน้าที่ในการจัดการตัวเรือ ยังรวมถึงการติดต่อใบรับรองประเภทต่าง ๆ ของเรือถ้าจำเป็น การจัดเตรียมอุปกรณ์หรือการจัดการสำรวจ การจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิง โรงซักรีด การกำจัดขยะ ยามรักษาการณ์เฝ้าสะพานเรือ (ในกรณีที่บริษัทเรือร้องขอ) นายเรืออาจจะขอความช่วยเหลือในเรื่องธุรกิจการค้าต่าง ๆ เช่น การทำการคัดค้านในตั๋วแลกเงิน การตระเตรียมการแจ้งความพร้อมของเรือที่จะรับขนสินค้า เอกสารเกี่ยวกับการเสียค่าปรับในกรณีที่ผู้เช่าเรือไม่สามารถขนถ่ายสินค้าได้ตามกำหนดเวลา (Demurrage Statements) เอกสารในเรือจำนวนวันที่ได้ตกลงระหว่างคู่สัญญาในการขนสินค้าลงเรือหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (Lay days Statements) การทำสัญญาว่าจ้างรวมทั้งการเลิกสัญญาจ้างลูกเรือกับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาล นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ดูแลการรักษาพยาบาล รวมทั้งการจ่ายค่าจ้างล่วงหน้าให้กับลูกเรือ การจัดส่งลูกเรือกลับถิ่นฐานเดิมพร้อมทั้งตั๋วโดยสารทั้งทางอากาศและทางบกเป็นต้น

(9) ก่อนเรือจะออกเดินทางจากท่า ต้องตระเตรียมกับนายเรือในเรื่องกำหนดเวลาการเดินทางและแจ้งรายละเอียดที่จำเป็นต่าง ๆ ให้กับคนนำร่อง เจ้าหน้าที่ประจำเรือโยง และไลน์แมน รับเอกสารใบรับรองจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลว่าเรือได้เดินทางมาถึง ได้ปฏิบัติตามกฎหมายและระเบียบข้อบังคับ และได้รับอนุญาตให้ออกเดินทางได้แล้ว (Clearance Document) เช่น เอกสารจากศุลกากร การท่าเรือและหน่วยราชการ เตรียมเอกสารใบรับรองดังกล่าว พร้อมทั้งบัญชีแสดงสินค้าของเรือสำหรับขาออก การชำระหนี้ใด ๆ ที่ยังคงค้างอยู่ การออกเอกสารใบรับรองหลังจากที่เรือเดินทางออกจากท่าแล้วแจ้งให้เจ้าของเรือทราบพร้อมทั้งรายละเอียดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ให้คำแนะนำกับตัวแทนเรือในท่าเรือแห่งต่อไปที่เรือจะเดินทางไปถึงรวมทั้งรายละเอียดอื่น ๆ ที่นายเรือร้องขอ

ใบกำกับสินค้ารวมถึงเสบียงและการบริการที่จัดให้กับเรือจะต้องมีการลงชื่อรับรองจากนายเรืออย่างถูกต้อง ก่อนที่จะได้รับชำระหนี้จากตัวแทนเรือ ในกรณีที่ไม่สามารถจะรับใบกำกับสินค้าก่อนที่เรือจะเดินทางออกจากท่า เช่น มีส่วนราชการต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก ในกรณีเช่นนี้ ตัวแทนเรือจะ

ต้องเตรียมรายชื่อใบกำกับสินค้าที่ขาดหายไปทั้งหมดให้นายเรือลงชื่อรับรองเพื่อตัวแทนจะได้ดำเนินการชำระหนี้ได้ และจะได้ส่งบัญชีรายจ่ายที่สมบูรณ์ให้กับเจ้าของเรือได้โดยเร็วที่สุด การส่งเงินค่าระวางหรือเงินที่จะต้องส่งกลับคืนให้กับเจ้าของเรือต้องทำภายในกำหนดเวลาและตามที่ได้ตกลงกับเจ้าของเรือและต้องเป็นเงินตราตามสกุลที่ได้ระบุไว้

ความรู้ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวที่เกี่ยวกับท่าเรือประจำท้องถิ่นแต่ละแห่งโดยเฉพาะในเรื่องที่เกี่ยวกับค่าใช้จ่าย สภาพทั่วไปของสินค้าและเงื่อนไขประจำท่าเหล่านั้น จะเป็นคุณประโยชน์อย่างยิ่งต่อเจ้าของเรือและเป็นที่พึ่งพาของนายเรือได้ ซึ่งหากเปรียบเทียบกับตัวแทนเรือแบบการบริการประจำเส้นทางแล้ว พบว่าตัวแทนเรือทั้งสองประเภทมีลักษณะหน้าที่และความรับผิดชอบที่คล้ายคลึงกัน

2.4.2.4 หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบกำหนดระยะเวลา (The Agents service under a time charter party) นั้นสามารถสรุปได้ดังนี้[97]

ตามสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา (Time Charter Party) ผู้เช่าเรือจะเช่าเรือตามระยะเวลาที่ได้กำหนดในสัญญา โดยฝ่ายผู้จัดดำเนินการ (Operator) จะเป็นผู้แต่งตั้งตัวแทนเรือและเป็นผู้จ่ายค่าตอบแทนมิใช่เจ้าของเรือดังเช่นในสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage Charter Party) แม้ว่าโดยนิตินัยเจ้าของเรือตามสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลาจะยังคงเป็นผู้ถือสิทธิ์ครอบครองในทรัพย์ของเรือที่ให้เช่า เจ้าของเรือก็คงต้องตกลงกับผู้เช่าเรือไว้ก่อนว่าเจ้าของเรือจะให้นายเรือและลูกเรือ ผู้ซึ่งเจ้าของเรือยังเป็นผู้จ่ายค่าจ้างตอบแทนอยู่นี้ ให้บริการในการขนสินค้าลงเรือ โดยนัยและเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลาดังกล่าวนี้นายเรือจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้เช่าเรือในส่วนที่เกี่ยวกับการเดินทางและกิจการของตัวแทนเรือ

ผู้เช่าเรือเป็นผู้กำหนดและแต่งตั้งตัวแทนเรือและรับผิดชอบในการจ่ายค่าจ้างตอบแทนตัวแทนเรือจักต้องปฏิบัติหน้าที่พื้นฐานทุกประการที่พึงคาดหวังตามปกติวิสัยจากตัวแทนเรือ และกิจการที่เจ้าของเรือหรือผู้จัดดำเนินการต้องกระทำที่ท่าเรือที่ตัวแทนประจำอยู่ รวมทั้งเงื่อนไขข้อบังคับอื่น ๆ ที่ผู้เช่าเรือได้แยกทำไว้ต่างหาก

ตัวแทนเรือไม่ว่าจะโดยการแต่งตั้งจากเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลาหรือผู้เช่าเรือทำสัญญากำหนดไว้โดยตรงก็ตาม โดยรูปแบบภายนอกจะมีความคล้ายคลึงกับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว แต่ในทางปฏิบัติตัวแทนเรือบางครั้งอาจไม่เข้าใจในหน้าที่ของตนได้ดีพอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงตำแหน่งหน้าที่ของเจ้าของเรือในระหว่างที่สัญญาเช่าเรือกำหนดเวลามีผลใช้บังคับอยู่ ดังนั้น จึงไม่น่าแปลกใจที่ตัวแทนเรือที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้เช่าเรือตามสัญญากำหนดเวลาจะเกิดความรู้สึกว่าตนเอง

---

[97] J.D. Eadie F.I.C.S.. "Ship's Agency". p. 8-9.

กำลังปฏิบัติหน้าที่ซ้อนหน้าที่ เพื่อให้เป็นไปตามความประสงค์ของผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือในเวลาเดียวกัน ซึ่งเขามีความเห็นว่าไม่สามารถจะกระทำได้ ความไม่เข้าใจในสถานการณ์ดังกล่าวนี้ ในทางปฏิบัติจึงอาจทำให้เกิดการเข้าใจผิดขึ้นได้ กล่าวคือเมื่อตัวแทนเรือได้รับคำสั่งจากเจ้าของเรือให้จัดดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่ง ก็ย่อมเกิดความลำบากใจที่จะปฏิบัติตามถ้าหากกิจการดังกล่าวนั้นจะขัดต่อผลประโยชน์ของผู้เช่าเรือ เนื่องจากตัวแทนเรือมีความรู้สึกว่าหน้าที่อันดับแรกของเขาก็คือ ต้องรับผิดชอบต่อผู้เช่าเรือซึ่งมีฐานะเป็นนายจ้างคนปัจจุบัน

ความเห็นตามที่กล่าวมานี้ มิใช่ความเห็นที่ถูกต้องเพราะเหตุว่าหน้าที่อันดับแรกของตัวแทนเรือก็คือ การรักษาผลประโยชน์ของคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่าย ตัวแทนเรือจะต้องถ่ายทอดคำสั่งที่ได้รับไปให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง โดยไม่ขัดต่อระเบียบข้อบังคับ และต้องให้หลักประกันได้ว่าจะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริตทุกประการ ทั้งมั่นใจได้ว่าจะไม่มีความผิดพลาดในคำสั่งที่ได้รับจากคู่สัญญาแต่ละฝ่ายอันเกิดจากการละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนเรือ เนื่องจากตัวแทนเรือจะต้องใช้ความสามารถอย่างเต็มที่เท่าที่ตัวแทนเรือพึงกระทำ เพื่อมิให้เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น ที่กล่าวมานี้มิได้หมายความว่าตัวแทนเรือจะต้องเข้ามามีบทบาทเป็นเจ้าของเรือในคำสั่งที่ได้รับดังกล่าวเพียงแต่ตัวแทนเรือจะได้ถ่ายทอดคำสั่งที่ได้รับและแจ้งให้เจ้าของเรือไปตามความในทำนองเดียวกัน แต่ถ้าหากเจ้าของเรือตามตัวอย่างข้างต้นนี้ไม่พอใจกับการปฏิบัติของตัวแทนเรือ เจ้าของเรือก็จะพิจารณากระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งที่เหมาะสมเพื่อปกป้องฐานะของตน อาจจะโดยการแต่งตั้งตัวแทนเรือขึ้นมาทำหน้าที่ปกป้องและกระทำการแทนเจ้าของเรือได้

ในเรื่องนี้องค์การ BIMCO (Baltic and International Maritime Conference in Copenhagen) ได้ให้คำแนะนำไว้ว่า ตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา ต้องให้บริการที่เป็นขั้นพื้นฐานทั้งหมดแก่เรือและนายเรือเช่นเดียวกับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยวซึ่งเจ้าของเรือเป็นผู้แต่งตั้งตัวแทนเรือ สำหรับการจ่ายค่าตอบแทนตัวแทนเรือเป็นค่าบริการตามปกติวิสัยนั้น เป็นหน้าที่ของผู้เช่าเรือกำหนดเวลาที่จะต้องจ่ายทั้งหมด

BIMCO ได้แถลงต่อมาว่าหลักการต่าง ๆ ที่ BIMCO ได้ให้ไว้ก็เพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับคู่สัญญาของสัญญาเช่าเรือและตัวแทนเรือ BIMCO ได้เน้นอย่างชัดเจนว่าตัวแทนเรือต้องไม่กระทำการใดที่มีลักษณะพิเศษแก่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งและเป็นปฏิปักษ์กับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง หากไม่มีความขัดแย้งใด ๆ แล้วตัวแทนเรือต้องดำเนินการตามคำสั่งเจ้าของเรือเช่นเดียวกับคำสั่งของผู้เช่าเรือโดยปราศจากความลำเอียงใด ๆ ทั้งสิ้น

ตามหลักการของ Baltime 1939 หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลาก็เช่นเดียวกับหน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว ตัวแทนเรือจะต้องคำนึงอยู่เสมอถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้เช่าเรือและของเจ้าของเรือด้วยดังเช่นที่ได้อธิบายแต่ต้นว่าตัวแทนเรือมีหน้าที่ปกป้องและรักษาผลประโยชน์ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย พร้อมทั้งหลักประกันที่จะปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์สุจริต

ในกรณีที่เจ้าของเรือได้แต่งตั้งตัวแทนเรือขึ้นต่างหาก เพื่อดำเนินการในกิจการพิเศษของเจ้าของเรือ ในกรณีเช่นนี้ตัวแทนเรือที่ได้รับการแต่งตั้งตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบก็เฉพาะในกิจการที่เจ้าของเรือได้มอบให้ตัวแทนเรือพิเศษนั้นแล้ว แต่ตัวแทนเรือ ควรคำนึงไว้เสมอว่าหน้าที่พื้นฐานของตนก็คือการปกป้องรักษาผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ ทั้งโดยเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลาและกฎหมายลักษณะตัวแทน

แม้ว่า BIMCO จะได้ให้แนวความคิด “ข้อควรปฏิบัติของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา” ไว้อย่างชัดเจน แต่ก็มีนายหน้าเรือและตัวแทนเรือบางส่วนไม่ได้เห็นด้วยกับแนวความคิดดังกล่าวนั้น เพราะเหตุว่าตัวแทนเรือเมื่อได้รับการแต่งตั้งจากผู้เช่าเรือตามสัญญากำหนดเวลาซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างให้ทำการแทนแล้ว ตัวแทนเรือก็ไม่จำเป็นต้องมีภาระผูกพันกับคู่สัญญาอื่น คือ เจ้าของเรืออีกต่อไป หน้าที่ของตัวแทนก็คือการรักษาผลประโยชน์ให้กับผู้ว่าจ้างอันหมายถึง ผู้เช่าเรือกำหนดเวลา ดังนั้น ถ้าตัวแทนเรือปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์ของผู้อื่นแล้ว ก็ย่อมขัดกับหลักของการเป็นตัวแทน

ทัศนะดังกล่าวนี้ เป็นลักษณะการมองเงื่อนไขในสัญญาอย่างแคบ ๆ โดยไม่มีความเข้าใจอย่างลึกซึ้งพอเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงฐานะของเจ้าของเรือ เพราะไปมุ่งว่าสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลามีลักษณะเช่นเดียวกับสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว ซึ่งเป็นลักษณะสัญญาที่ได้แบ่งหน้าที่ของคู่สัญญา 2 ฝ่ายอย่างชัดเจน คือ ฝ่ายเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือ แต่ในทางปฏิบัติของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา บทบาทของเจ้าของเรือจะมีความเกี่ยวพันซึ่งกันและกันกับผู้เช่าเรือ คือ ผู้เช่าเรือเป็นผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติการเชิงพาณิชย์และเจ้าของเรือเป็นผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการควบคุมเรือทางด้านการเดินเรือในระหว่างที่สัญญาเช่าเรือมีผลใช้บังคับ

กรณีมีการละเมิดสัญญาเกิดขึ้นโดยคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งจะแต่งตั้งตัวแทนปกป้องพิเศษเพื่อทำการแทนสำหรับการแก้ปัญหาข้อพิพาท ในกรณีดังกล่าวเห็นว่า ตัวแทนเรือที่ได้รับการแต่งตั้งตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา ไม่ควรจะรับผิดชอบในหน้าที่พิเศษนี้

ตามที่กล่าวมาแล้วว่าตามสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา ผู้เช่าเรือเป็นผู้มีอำนาจเกี่ยวกับการปฏิบัติการเชิงพาณิชย์ กล่าวคือ ผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ตัดสินว่าท่าใดจะเป็นท่าที่เรือจะแวะเข้ารับขนและถ่ายสินค้า ประเภทของสินค้าที่เรือจะรับขนและวิธีในการดำเนินการ ผู้เช่าเรือเป็นผู้สั่งการและเป็นผู้จ่ายสำหรับ

ค่าเชื้อเพลิงในระหว่างปฏิบัติการตามสัญญา รวมทั้งค่านำร่อง ค่าลากจูง ค่าแรงงานกรรมกรในการขนหรือถ่ายสินค้า ตัวแทนและนายหน้าเรือ นอกจากนี้นายเรือภายใต้เงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลาจะต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้เช่าเรือ กล่าวโดยสรุปผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ดำเนินการเกี่ยวกับเรือเป็นส่วนใหญ่ยกเว้นการจ่ายค่าจ้างลูกเรือ ค่าเสบียงอาหาร ค่าประกันเรือ และค่าบำรุงรักษาสภาพเรือทั้งหมด เหล่านี้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือ

ด้วยเหตุนี้ ตัวแทนเรือซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยผู้เช่าเรือกำหนดเวลาจะต้องทำหน้าที่รักษาผลประโยชน์ให้กับผู้ว่าจ้างหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งผู้เช่าเรือ และดำเนินการตามระเบียบข้อบังคับทุกประการรวมทั้งของนายเรือด้วย โดยมีหลักเกณฑ์ว่า การรักษาผลประโยชน์ของเรือเป็นประจำสม่ำเสมอเป็นเป้าหมายและหน้าที่ของตัวแทนเรือ

ตัวแทนเรือนอกจากจะต้องปฏิบัติหน้าที่ตามภาระผูกพันในสัญญาระหว่างตัวแทนเรือกับผู้เช่าเรือกำหนดเวลาแล้ว ตัวแทนเรือยังมีหน้าที่ต้องให้ความช่วยเหลือแก่นายเรือ ซึ่งได้ปฏิบัติตามคำสั่งของผู้เช่าเรือด้วย

ดังนั้น ตราบเท่าที่ตัวแทนเรือได้ปฏิบัติตามคำสั่งอย่างเคร่งครัดทั้งโดยคำสั่งของผู้เช่าเรือและคำสั่งของเจ้าของเรือ และไม่กระทำการใดเกินขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือแล้ว การปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนเรือก็จะประสบผลสำเร็จ

อย่างไรก็ดี ในกรณีที่มีปัญหาเกิดขึ้น เจ้าของเรือและผู้เช่าเรือก็คงจะต้องใช้หลักเกณฑ์สากลที่ยอมรับกันทั่วไปตามคำแนะนำของ BIMCO แม้ว่าโดยทางปฏิบัติในปัจจุบันอำนาจหน้าที่ของตัวแทนเรือจะได้ถูกจำกัดโดยเงื่อนไขข้อบังคับของสัญญาเช่าเรือกำหนดเวลา รวมทั้งเวลาเปลี่ยนแปลงขอบเขตหน้าที่ตามสัญญาของตัวแทนเรือที่มีต่อผู้ว่าจ้าง การกลับไปสู่แนวทางปฏิบัติของตัวแทนเรือดังแต่ก่อน โดยให้อำนาจหน้าที่แก่ตัวแทนเรืออย่างเต็มที่ โดยไม่มีการจำกัดขีดความสามารถในการดำเนินการแต่อย่างไร ก็น่าจะเป็นไปได้ถ้าหากมีการเจรจากันอย่างจริงจังในเรื่องดังกล่าวนี้

ดังที่กล่าวในตอนต้นแล้วว่าผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องไม่อาจจะมีความคิดเป็นอันหนึ่งอันเดียวในกิจการของอุตสาหกรรมเรือดังกล่าว รวมทั้งในเรื่องของสัญญาเช่าเรือด้วย ถ้ายังไม่สามารถตีความในเอกสารได้อย่างถูกต้อง และในที่สุดจะถูกยึดถือเป็นแนวปฏิบัติด้วยความเคยชิน แต่การแก้ไขปัญหาดังกล่าวนี้ ย่อมสามารถจะกระทำได้อย่างรวดเร็วถ้ามีความตั้งใจจริง และเมื่อได้ตั้งหลักเกณฑ์ขึ้นใหม่อย่างถูกต้องแล้วก็ควรจะดำรงรักษาให้เป็นหลักเกณฑ์สากลสำหรับปฏิบัติระหว่างประเทศต่อไป

2.4.2.5 หน้าที่ของตัวแทนเรือที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง (Duties under a Liner agency)

หน้าที่ของตัวแทนเรือที่ได้รับแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนเรือสำหรับการเดินเรือแบบประจำเส้นทางนั้น มีลักษณะกว้างขวางและปฏิบัติงานอย่างใกล้ชิดภายในขอบเขตความรับผิดชอบที่มากกว่าตัวแทนเรือตามสัญญาตั้งตัวแทนในการเดินเรือแบบเรือจร (Tramp ship operation) ซึ่งอำนาจหน้าที่ของตัวแทนเรือประเภทนี้ จึงเพิ่มขึ้นตามพฤติการณ์ในลักษณะของตัวแทนแบบ A General Agent พื้นฐานของอำนาจหน้าที่ของตัวแทนเรือ ตามสัญญาการตั้งตัวแทนในการเดินเรือแบบเรือประจำเส้นทางนี้เป็นไปตามที่ได้รับการประเมินโดยสหภาพของสมาคมนายหน้าและตัวแทนเรือระหว่างประเทศ (Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents) ซึ่งมีสมาชิกประมาณ 23 ประเทศ เป็นผู้พิจารณาเกี่ยวกับเอกสารตามข้อตกลงมาตรฐานการตั้งตัวแทนเรือแบบประจำเส้นทาง (Standard Liner Agency Agreement) ซึ่งจะกำหนดเกี่ยวกับเงื่อนไขทั่วไปและหน้าที่ของตัวแทนเรือ ข้อตกลงพิเศษ การคำนวณและการจ่ายเงินค่าตอบแทน นอกจากนี้ยังกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับกำหนดระยะเวลาของการเป็นตัวแทน การตัดสินคดี ดังนั้น ข้อตกลงลักษณะนี้จึงเป็นเอกสารที่ดีในการอธิบายหน้าที่ที่เพิ่มขึ้นของตัวแทนเรือแบบเรือเดินประจำเส้นทาง ซึ่งมีอำนาจหน้าที่มากกว่าการแต่งตั้งตัวแทนเรือภายใต้สัญญาการเช่าเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter Party) และการเช่าเรือแบบกำหนดระยะเวลา (Time Charter Party) ซึ่งโดยทั่วไปตัวแทนเรือตามสัญญาการตั้งตัวแทนในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง ตัวแทนเรือจะมีหน้าที่พอสรุปได้ดังนี้[98]

(1) เป็นตัวแทนและปฏิบัติการแทนบริษัทเจ้าของเรือ ตลอดเวลาที่ได้รับการแต่งตั้งจากเจ้าของเรือทุกประการตามที่กำหนดไว้ในสัญญาการแต่งตั้งซึ่งโดยทั่วไปจะมีอำนาจหน้าที่มากกว่าตัวแทนเรือตามสัญญาการตั้งตัวแทนในการเดินเรือแบบเรือจร (The wider authority over than of a Tramp Ship Agent)

(2) ให้คำแนะนำและหรือจัดหากรรมกรเพื่อบรรจุและขนถ่ายของ (Stevedores) ผู้เฝ้าสินค้า (Watchman) ผู้ตรวจนับสินค้า (Tally man) ผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal operators) ผู้รับจ้างลากตู้สินค้า (Hauliers) ผู้จัดหาเสบียงทุกประเภท (all kind of suppliers) และหรือตัวแทนช่วง (Sub-Agent) ถ้าเจ้าของเรือต้องการ

(3) การดำเนินการทางด้านการตลาดและการขายสินค้า การเก็บรักษาและการรับรองระวางบรรทุกของเรือ การประชาสัมพันธ์ให้สาธารณชนทราบถึงการบริการหรือหมายกำหนดการต่าง ๆ เช่น

[98] J.D. Eadie F.I.C.S.. "Ship's agency." p.10.

กำหนดระยะเวลาเข้า – ออกของเรือ อัตราค่าระวางบรรทุก และรักษาไว้ซึ่งความสัมพันธ์ตามสัญญากับผู้ส่งสินค้า ผู้รับตราส่ง ตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้า พนักงานการท่าเรือและพนักงานเจ้าหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้อง และองค์กรทางการค้าอื่น ๆ

(4) ดูแลเอาใจใส่หรือติดตามข้อมูลข่าวสารของชมรมที่เกี่ยวกับบริษัทเจ้าของเรือในกรณีบริษัทเจ้าของเรือร้องขอ

(5) ดำเนินการออกเอกสารต่าง ๆ ในนามของบริษัทเจ้าของเรือ (to issue on behalf of the Principals) เช่น ใบตราส่ง (Bill of Lading) บัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Manifests) และเอกสารอื่น ๆ ตามที่ผู้ที่เกี่ยวข้องร้องขอ

(6) จัดระบบการติดต่อสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งถือว่าเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับบริษัทตัวแทนเรือในการให้ข้อมูลแก่บริษัทเจ้าของเรืออย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการจองระวางสินค้าที่ว่างของระวางเรือที่มีอยู่ ข่าวสารเกี่ยวกับชมรมเรือ การแข่งขันทางการค้า สภาพท้องถิ่นที่มีผลต่อการปฏิบัติงานของเรือและอื่น ๆ

(7) ดำเนินการติดต่อนัดหมาย การรับบรรทุกสินค้าขึ้นเรือสำหรับสินค้าขาออกและจัดการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ รวมทั้งดำเนินการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งในกรณีที่เป็นสินค้าขาเข้า และดำเนินการเกี่ยวกับสินค้าผ่านแดนหรือสินค้าถ่ายลำ ในบางครั้งอาจต้องจัดหาผู้ตรวจสอบสินค้าหรือผู้สำรวจสินค้า ในกรณีสินค้าได้รับความเสียหายต้องดำเนินการเกี่ยวกับการชดใช้ค่าเสียหาย และจัดเตรียมรายงานสภาพสินค้า กำหนดระยะเวลาการเทียบท่าของเรือในครั้งต่อไป เป็นต้น

(8) จัดหาและหาวิธีการในการดูแลรักษาตู้สินค้า รวมทั้งการยกตู้สินค้า การดูแลปัญหาจราจรถ้าจำเป็น

(9) การเตรียมพิธีการเกี่ยวกับการแจ้งบัญชีการรับชำระเงินและการจ่ายเงินของแต่ละเที่ยวเรือที่เข้าเทียบท่า และเตรียมการเกี่ยวกับการรายงานสถานะทางการเงินตามกำหนดระยะเวลา รวมทั้งการแสดงเอกสารหลักฐานทางการเงินตามที่บริษัทเจ้าของเรือร้องขอ

(10) แจ้งให้บริษัทเจ้าของเรือทราบถึงการเปลี่ยนแปลงแก้ไขอัตราค่าภาระของการท่าเรือและกฎระเบียบเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการ รวมทั้งค่าภาระอื่น ๆ ให้แก่บริษัทเจ้าของเรือและตัวแทนเรือในเมืองท่าอื่น ๆ ได้รับรู้ข้อมูลดังกล่าว เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและทันต่อเหตุการณ์เสมอ

ในส่วนของสัญญาการแต่งตั้งบริษัทตัวแทนเรือนี้ องค์กรเอกชน เช่น BIMCO และ FONASBA ถือว่าเป็นส่วนสำคัญที่ต้องทำให้เกิดความชัดเจน เพื่อจะได้ทราบถึงหน้าที่และความรับผิด

ของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องอย่างถูกต้อง โดยถือเป็นความแน่นอนในวิชาชีพโดยพยายามที่จะไม่มองข้าม พร้อมทั้งสนับสนุนอย่างเต็มที่เพื่อให้เกิดความชัดเจนแน่นอน

2.4.3 สัญญาการตั้งตัวแทนเรือ (Agency Agreement)

ตามที่กล่าวมาแต่ต้นแล้วว่าตัวแทนเรือนั้นเป็นบุคคลที่กระทำการต่าง ๆ ในนามของเจ้าของเรือ โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของเจ้าของเรือเป็นสำคัญ พื้นฐานของการเป็นตัวแทนเรือที่เป็นตัวแทนของเจ้าของเรือหรือนายเรือในการปฏิบัติการต่าง ๆ ณ ท่าเรือในลักษณะของการเป็นตัวแทนเรือแบบถาวร (Permanent) หรือการเป็นตัวแทนเรือแบบชั่วคราว (Tamporary) นั้นรวมถึงหน้าที่บอกกล่าวการมาถึงและการออกจากท่าของเรือ การขนถ่ายสินค้าขึ้นเรือหรือขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ การซ่อมแซมบำรุงรักษา ฯลฯ โดยทั่วไปการเป็นตัวแทนเรือตามแบบของการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง (Liner) นั้นมักจะมีการตกลงกันระหว่างเจ้าของเรือ (Shipowner) กับตัวแทนเรือ (Shipping Agent) เป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งมีสาระสำคัญ คือ การกำหนดหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนเรือโดยกำหนดไว้ในเรื่องของการปฏิบัติงานของตัวแทนเรือเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกแก่เรือใน 2 ด้าน คือ ประการแรก ในส่วนที่เกี่ยวกับเรือ ข้อตกลงจะกำหนดไว้เกี่ยวกับการปฏิบัติงานของเรือ เช่น ตัวแทนเรือจะต้องจัดท่าเรือให้พร้อมเมื่อเรือเทียบท่า จะต้องจัดทำเอกสารเกี่ยวกับการปฏิบัติพิธีการหรือการติดต่อกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอันประกอบด้วย การท่าเรือ กรมศุลกากร กองนำร่อง (Pilot) กรมเจ้าท่า กองตรวจคนเข้าเมือง และแพทย์ รวมทั้งจะต้องจัดการเกี่ยวกับการชำระค่าธรรมเนียมของเรือ การจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิงและเสบียงอาหาร น้ำดื่ม การซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องยนต์ การทาสี เป็นต้น ประการที่สอง ข้อตกลงในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้า สัญญาหรือข้อตกลงการตั้งตัวแทนเรือจะมีการกำหนดไว้ให้ ตัวแทนเรือต้องมีหน้าที่ในด้านการตลาด การจัดหาสินค้าตามความต้องการของบริษัทเรือและตามอัตราค่าระวางที่กำหนดไว้ การดำเนินการในส่วนของเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับสินค้า เช่น การออกใบตราส่ง การจัดหากรรมกรบรรทุกขนถ่ายสินค้าลงหรือขึ้นจากเรือ ตลอดจนการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น ในบางครั้งบริษัทเจ้าของเรือบางรายอาจดำเนินการจัดตั้งสาขาของตนขึ้นในเมืองท่าใหญ่ ๆ ที่สำคัญ ๆ หรืออาจดำเนินการในลักษณะร่วมหุ้นกับบริษัทตัวแทนเรือที่ตนแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนเรือ ทั้งนี้รูปแบบของการแต่งตั้งหรือการดำเนินการในธุรกิจลักษณะใดนั้นขึ้นอยู่กับความจำเป็นในการประกอบการและค่าใช้จ่ายในการประกอบธุรกิจรูปแบบนั้น ๆ ว่าจะมีความจำเป็นและใช้ต้นทุนมากน้อยเพียงใด แต่โดยปกติทั่วไปแล้วการเป็นตัวแทนเรือจะทำเป็นสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือเป็นหนังสือกำหนดขอบเขตหน้าที่และความรับผิดไว้อย่างชัดแจ้ง ซึ่งในเรื่องนี้องค์กรเอกชนที่เรียกว่า BIMCO ได้มีการกำหนดหลักการไว้อย่าง

เป็นระบบเกี่ยวกับหน้าที่ของการเป็นตัวแทนเรือ เพื่อป้องกันผลประโยชน์ของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะได้ทราบขอบเขตหน้าที่ของตนไว้ก่อนอย่างชัดแจ้ง

การแต่งตั้งตัวแทนเรือ ในการเดินทางแบบเรือจร (Tramps) ตามสัญญาเช่าเรือนั้น ไม่ว่าตัวแทนเรือจะได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทเจ้าของเรือ (Shipowner's Agent) หรือตัวแทนเรือที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้เช่าเรือ (Charterer's Agent) นั้นมักจะไม่มีการทำสัญญาแต่งตั้งตัวแทนเรือเป็นรูปแบบของสัญญามาตรฐาน แต่จะแต่งตั้งกันเป็นหนังสือสั้น ๆ ในรูปของจดหมายหรือโทรพิมพ์ ซึ่งในทางปฏิบัติอาจมีการตั้งตัวแทนเรือจากผู้เช่าเรือและในขณะเดียวกันก็จะมีตัวแทนเรือที่ได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทเรือปฏิบัติงานร่วมก็ได้ ซึ่งโดยทั่วไปตัวแทนเรือที่แต่งตั้งโดยผู้เช่าเรือ จะเป็นผู้นำเรือเข้าออกและปฏิบัติงานทางด้านสินค้า เช่น การบรรทุกขนถ่าย การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ฯลฯ ส่วนตัวแทนเรือที่ได้รับการแต่งตั้งจากเจ้าของเรือจะเป็นผู้ดูแลความต้องการของนายเรือและลูกเรือ การจัดเตรียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเติมในเรือ การจัดหาเสบียงอาหาร น้ำจืด และการซ่อมรักษาเครื่องและอุปกรณ์เรือต่าง ๆ[99]

อัตราค่าตอบแทนของตัวแทนเรือ สัญญาการตั้งตัวแทนเรือมักจะมีการกำหนดอัตราค่าตอบแทนของตัวแทนเรือไว้ (Commission) ซึ่งโดยปกติจะกำหนดค่าตอบแทนโดยคิดจากอัตราร้อยละของค่าระวางบรรทุกสุทธิที่บริษัทเรือได้รับ ปกติอัตราค่าตอบแทนที่ตัวแทนเรือได้รับในส่วนของสินค้าขาออกที่ตัวแทนเรือรับจองระวางบรรทุกเพื่อส่งสินค้าออกไปต่างประเทศหรือสินค้าในเที่ยวขากลับ จะมีอัตราที่สูงกว่าอัตราค่าตอบแทนของตัวแทนเรือในส่วนของสินค้าขาเข้าที่ตัวแทนเรือมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่ง สำหรับค่าตอบแทนของตัวแทนเรือ (Commission) ปกติสำหรับการบริการจัดหาระวาง (Space) สินค้าขาออกและบริการที่เกี่ยวพันอื่นๆ ค่าบำเหน็จตอบแทนของตัวแทนเรือจะได้ประมาณร้อยละ 5 ของค่าระวางที่ผู้ส่งออกจะต้องชำระให้แก่บริษัทเรือ แต่ถ้าเป็นสินค้าขาเข้าที่ตัวแทนเรือแจ้งการมาถึงของเรือให้แก่ผู้รับตราส่ง ติดต่อผู้ขนถ่ายสินค้า และออกใบรับสินค้า (Delivery : D/O) แก่ผู้รับตราส่ง ค่าบำเหน็จตัวแทนเรือจะได้รับจากการบริการนี้ประมาณ ร้อยละ 1.5 – 2.5 ของค่าระวางบรรทุก[100] ในส่วนของการจัดหาสินค้าให้แก่เรือนี้บางครั้งจะมีการว่าจ้างบริษัทตัวแทนจัดหาสินค้าที่มีความสามารถจัดหาสินค้าลงเรือในเที่ยวขากลับจะได้ไม่ต้องเสียเที่ยวในการวิ่งเรือเปล่า ซึ่งในการใช้บริการของตัวแทนจัดหาสินค้า บริษัทเดินเรือจะต้องเสียค่านายหน้าให้แก่ผู้จัดหาสินค้าในอัตราร้อยละ 5 และค่าใช้บริการตัวแทนจัดหาสินค้าปลายทางในอัตราร้อยละ 2.5 ของค่าระวางบรรทุกสินค้าทั้งสิ้น เป็นอัตรามาตรฐานที่ใช้กัน

---

[99] โกสีย์ อิศราวุธกุล. "บทบาทของการเป็นตัวแทนเรือ." หน้า 41 - 43.

[100] เกริก วณิกกุล. "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่ง." **วารสารกฎหมาย**. ปีที่ 11, ฉบับที่ 1. ธันวาคม 2529 – มกราคม 2530, หน้า 126.

ทั่วโลก[101] นอกจากนี้บริษัทเรือที่มีจำนวนเรือเดินทะเลเป็นจำนวนมาก และแข่งขันกันในปริมาณสูง ก็อาจให้งบประมาณแก่ตัวแทนเรือในการโฆษณาเพื่อหาลูกค้า และอาจใช้งบประมาณค่าใช้จ่ายในส่วนของการส่งเสริมการขายอื่น ๆ เช่น ค่าจัดเลี้ยงลูกค้า หรือการมอบผลกำไรคืนลูกค้าในลักษณะของการจัดเลี้ยงของขวัญ ของตอบแทนอื่น ๆ เป็นต้น

กำหนดระยะเวลาของการเป็นตัวแทนเรือของบริษัทเรือที่เดินทางเป็นประจำนี้จะมีการกำหนดระยะเวลาของการเป็นตัวแทนเรือไว้ โดยมีการกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดไว้อย่างชัดแจ้งในสัญญาการตั้งตัวแทนเรือเช่นกัน ซึ่งกำหนดระยะเวลาดังกล่าวอาจเป็นปี ๆ และสามารถต่ออายุหรือสามารถขยายกำหนดระยะเวลาออกไปได้ตามความตกลงของตัวแทนเรือและบริษัทเรือ ในขณะเดียวกันก็สามารถบอกเลิกสัญญาการเป็นตัวแทนเรือก่อนกำหนดได้ โดยส่วนมากจะมีการกำหนดระยะเวลาขั้นต่ำของการบอกกล่าวการเลิกสัญญาให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งได้ทราบล่วงหน้า โดยเฉพาะต้องบอกกล่าวบริษัทเรือให้ทราบอย่างน้อยตามกำหนดระยะเวลาขั้นต่ำตามที่ตกลงกันไว้เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายอันจะเกิดแก่อีกฝ่ายหนึ่ง และนอกจากนี้บริษัทเรือบางบริษัทยังเรียกร้องให้บริษัทตัวแทนเรือต้องจัดทำหนังสือค้ำประกันของธนาคารเพื่อประกอบไว้ในสัญญาการเป็นตัวแทนเรือ ทั้งนี้เพื่อป้องกันในกรณีที่ตัวแทนอาจจะทำความเสียหายแก่บริษัทเรือได้

2.4.4 การจัดองค์กรของบริษัทตัวแทนเรือ

ตัวแทนเรือส่วนมากจะดำเนินการในรูปของนิติบุคคล ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความจำเป็นและความเหมาะสมของตัวแทนเรือแต่ละราย เช่น ห้างหุ้นส่วนหรือบริษัท หรือบริษัทจำกัด ซึ่งแต่ละรูปแบบย่อมหมายถึงหน้าที่และความรับผิดชอบภายในขอบเขตของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พ.ร.บ. การขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 พ.ร.บ. ส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 เป็นต้น และในบางครั้งการเป็นตัวแทนเรือ อาจเป็นตัวแทนเรือมากกว่าหนึ่งบริษัทเรือในเวลาเดียวกันก็ได้ แต่บริษัทเรือที่รับขนส่งสินค้าที่แข่งขันกันในเส้นทางเดียวกันโดยปกติ ก็จะไม่แต่งตั้งตัวแทนเรือรายเดียวกัน เพราะจะเกิดปัญหากับจำนวนสินค้าที่จะบรรทุก โดยเฉพาะสินค้าที่ส่งออกไปยังต่างประเทศที่ตัวแทนเรือจะต้องพยายามจัดหาให้ได้จำนวนมากที่สุด เพื่อผลประโยชน์ของบริษัทเรือและค่าตอบแทนที่ตนจะได้รับ ดังนั้นในส่วนของการเป็นตัวแทนเรือ ที่เดินทางประจำในลักษณะเรือ Liners นั้น จำเป็นอย่างมากที่ตัวแทนเรือจะต้องมีความสามารถในการแข่งขันในการหาลูกค้า จึงต้องมีพนักงานที่เชี่ยวชาญด้านการตลาดที่มีความรู้ความชำนาญจำนวนมาก เพื่อจะได้หาสินค้ามาบรรทุกลงเรือได้ ตามจำนวนและ ภายในระยะ

[101] วีรยา ภัทรอาชาชัย. "การศึกษาระบบการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือกับการพัฒนาพาณิชยนาวีไทย." หน้า 45.

เวลาที่เรือเดินทางเข้า - ออก แต่การเป็นตัวแทนเรือในลักษณะเรือเช่านั้น ตัวแทนเรืออาจไม่ต้องมีหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดหาสินค้ามาบรรทุกแต่อย่างใด คงมีหน้าที่ในการดำเนินการเกี่ยวกับการเดินทางและการเทียบท่า หรืออื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเท่านั้น[102]

รูปแบบขององค์กรและการจัดการบริหารของบริษัทตัวแทนเรือโดยทั่ว ๆ ไป จะมีลักษณะเช่นใด และขนาดเท่าใดนั้น ขึ้นอยู่กับบริษัทเรือที่เป็นผู้แต่งตั้งตัวแทนเรือว่ามีจำนวนเรือ เดินทางรับบรรทุกสินค้ามากน้อยเพียงใด ซึ่งโดยปกติทั่วไปจะมีรูปแบบและโครงสร้างในการบริการดังนี้[103]

การจัดองค์กรของบริษัทตัวแทนเรือและบริษัทเรือนั้นจะเห็นว่าโดยทั่วไปมีการจัดองค์กรในลักษณะคล้ายคลึงกัน แต่บริษัทตัวแทนเรือจะไม่มีส่วนงานด้านการบริหารเรือ (Ship operations or Flect Administration) เท่านั้น ซึ่งโดยทั่วไปจะมีการจัดองค์กรดังนี้

(1) หน้าที่บริหารงานส่วนกลาง โดยปกติจะมีคณะกรรมการบริษัท อันประกอบด้วยกรรมการกรรมการบริหาร กรรมการผู้จัดการ ซึ่งในการบริหารงานตัวแทนเรือนั้นจะต้องถือว่าการให้บริการ (Services) เป็นหัวใจของการดำเนินงาน ดังนั้นหน้าที่ต่างๆ ที่กำหนดไว้ในองค์กรจะมีการกระจายงาน (Decentralizetion) โดยให้แต่ละแผนกมีงบประมาณและเป้าหมายการทำงาน แบ่งแยกหน้าที่ให้เกิดความคล่องตัว เพื่อให้การปฏิบัติงานของเรือเสียค่าใช้จ่ายให้น้อยที่สุด ซึ่งหลักการบริหารงานเรือนั้น จะต้องให้สินค้าของลูกค้าออกจากท่าเรือตามกำหนด ระมัดระวังข้อผิดพลาดให้เกิดขึ้นน้อยที่สุด ดังนั้นงานส่วนกลางนี้ จะเป็นหน้าที่ของฝ่ายบริหารและผู้จัดการของบริษัทตัวแทนเรือ จึงทำหน้าที่สำคัญในส่วนของการจัดทำสัญญาจัดตั้งตัวแทนเรือกับบริษัทเรือ การเจรจาตกลงเกี่ยวกับอัตราค่าตอบแทน (Commission) ที่จะได้รับจากบริษัทเรือ ตลอดจนสัญญาที่บริษัทตัวแทนเรือทำกับ ผู้รับจ้างเหมาที่เข้ามารับช่วงทำสัญญาอีกทอดหนึ่ง นอกจากนี้บริษัทตัวแทนเรือจะต้องปฏิบัติตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่บริษัทเรือกำหนดตกลงกันไว้ เช่น

1.1 ต้องทราบว่าบริษัทตัวแทนเรือนั้นมีหน้าที่เป็นตัวแทนที่ได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทเรือซึ่งเป็นเจ้าของกิจการของเรือโดยตรงหรือเป็นตัวแทนช่วง (Sub-Agent) ซึ่งมีหน้าที่และความรับผิดชอบปลีกย่อยไปอีก แล้วแต่บริษัทเรือกำหนด

1.2 ต้องทราบขอบเขตหน้าที่ของบริษัทฯ ว่า ได้รับแต่งตั้งจากบริษัทให้ดูแลการขนส่งสินค้าเข้าตู้แล้วนำส่งถึงปลายทาง หรือเพียงแต่รับตู้สินค้าแล้วลงเรือเพื่อส่งไปปลายทาง

1.3 เป็นผู้รับสินค้า ติดต่อเรือ ติดต่อผู้รับ และดูแลสินค้าระหว่างขนส่ง

---

[102] โกสีย์ อิศราวุธกุล. "บทบาทของการเป็นตัวแทนเรือ." หน้า 45.

[103] จิตนา บุญบงการ และ จักรกฤษณ์ ควงพัสตรา. "องค์การในธุรกิจพาณิชยนาวี." หน้า 57.

1.4 เข้าร่วมชมรมเดินเรือเพื่อกำหนดอัตราค่าระวางและให้ความร่วมมือกับภาครัฐบาลของประเทศนั้นๆ

1.5 หน้าที่ออกใบตราส่ง ทำประกันภัย จัดทำบัญชีเรือ และบัญชีค่าระวาง (Freight Manifest)

1.6 หน้าที่จัดทำบัญชีและรายงานต่างๆ ตามที่บริษัทเรือต้องการ

1.7 หน้าที่ดูแลเครื่องใช้และอุปกรณ์การขนส่งต่างๆ

1.8 หน้าที่ดูแลให้อัตราค่าระวางเป็นไปตามข้อตกลงของชมรมเดินเรือซึ่งปกติจะมีการปรับปรุงอยู่เสมอ ทุกๆ 6 เดือน

1.9 ในกรณีบริษัทเรือมีตัวแทนเรือหลายบริษัท จะต้องเข้าร่วมประชุมเพื่อกำหนดแบ่งพื้นที่การบรรทุกสินค้าในเรือให้แต่ละตัวแทนเรือ และทำงบประมาณค่าใช้จ่ายของกิจการ

1.10 ติดตามอัตราค่าระวาง และความเคลื่อนไหวของวงการเรือสากล

1.11 การบริหารงานบุคคลให้มีประสิทธิภาพ

(2) หน้าที่บริหารงานภายใน โดยมีผู้จัดการทั่วไปฝ่ายบริหาร (Deputy General Manager Administration) รับผิดชอบ ซึ่งจะมีหน่วยงานดังนี้

2.1 ฝ่ายการเงินและบัญชี (Financial and Accounting) มีหน้าที่รับเอกสารและข้อมูลจากฝ่ายการตลาด ฝ่ายปฏิบัติการภายนอก และฝ่ายการบริหารภายใน เพื่อจัดทำบัญชีและทำรายงานเสนอผู้บริหาร รวมทั้งตรวจสอบการชดเชยค่าเสียหายที่กำหนดในใบตราส่งการตรวจสอบรายได้และรายจ่าย ควบคุมการรับจ่ายเงิน การจัดทำงบประมาณร่วมกับฝ่ายอื่นๆ และการกำหนดวงเงินสินเชื่อ รวมทั้งการเร่งรัดให้มีการชำระเงินของลูกหนี้ตัวแทนเรือ และลูกหนี้การค้า

2.2 ฝ่ายการตลาด (Senior Manager Communication) ซึ่งแบ่งเป็น 3 แผนก คือ

แผนกการตลาดขาเข้า (Inbound Marketing Manager) มีหน้าที่ติดต่อกับลูกค้าว่าจะมีการสั่งสินค้าประเภทใด ประเทศอะไร และจะส่งมาทางใด เพื่อนำข้อมูลไปแจ้งบริษัทตัวแทนเรือในต่างประเทศที่ลูกค้าต้องการซื้อ เพื่อให้ผู้ส่งสินค้าเข้ามาโดยใช้บริการเรือของตน ซึ่งการหาลูกค้านี้ถือว่าเป็นหน้าที่มีความสำคัญและจำเป็นสำหรับกิจการบริษัทตัวแทนเรือมาก เพราะบริษัทเรือจะให้โค้วต้าเนื้อที่ระวางบรรทุกแก่ตัวแทนเรือ ณ ท่าเรือต่างๆ ตามความสามารถและสถิติการปฏิบัติงาน ดังนั้นแผนกการตลาดขาเข้าจะต้องทำการพยากรณ์สภาพธรรมชาติ และสามารถประเมินจำนวนพืชผลการเกษตรและผลผลิตทางอุตสาหกรรมที่จะทำการขนส่ง เพื่อจะได้จัดเตรียมพื้นที่ระวางได้ถูกต้อง โดยทั่วไปบริษัทเรือจะ

ให้ความสำคัญกับสินค้าขาเข้า เพราะถ้าไม่มีสินค้าขาเข้าก็จะไม่ได้รับการจัดสรรระวางเรือในเที่ยวขาออก จะทำให้ไม่มีเรือสำหรับบรรทุกสินค้าขาออก

แผนกการตลาดขาออก (Outbound marketing Manager) มีหน้าที่หาลูกค้าที่ต้องการขนส่งจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศ ตามสายการเดินเรือของบริษัทเรือ ในแต่ละเดือนจะมีเป้าหมายในการกำหนดว่าจะต้องมีค่าขนส่งขาออกเป็นจำนวนเท่าใด จึงจำเป็นต้องมีการวางแผนเยี่ยมเยือนลูกค้าสม่ำเสมอ เพื่อจะได้ทราบปริมาณการส่งออกของลูกค้า และเตรียมแผนการให้การบริการได้ถูกต้อง

แผนกตัวแทนเรือ (Agency) ทำหน้าที่ติดต่อกับตัวแทนเรือทางด้านเอกสารและการแจ้งกำหนดค่าระวาง หรือการเปลี่ยนแปลงข้อตกลงใดๆ ระหว่างบริษัทเรือและตัวแทนเรือ รวมทั้งการติดต่อกับบริษัทตัวแทนเรือในท่าเรืออื่นๆ ของบริษัทเรือ

2.3 ฝ่ายการบริหาร (Administration) ทำหน้าที่เกี่ยวกับการประกันภัยและเรียกร้องค่าเสียหาย (Insurance and claims) อำนวยความสะดวกให้แก่แผนกอื่นๆ งานด้านกฎหมาย (Secretary legal affairs) เกี่ยวกับการฟ้องร้องและดำเนินคดี การจัดทำสถิติและรายงาน ควบคุมการบรรจุตู้สินค้า(Contrainer logistics) และงานด้านเอกสารโดยแบ่งเป็นด้านเอกสารขาออก (Outbound Document) ซึ่งกรณีเป็นเรือบรรทุกตู้สินค้า ก็จะดำเนินการเกี่ยวกับจัดทำใบจองเรือ (Shipping Particular or Freight Booking) หากเป็นการติดต่อกับลูกค้าประจำ ซึ่งแจ้งจองระวางเรือทางโทรศัพท์ โทรสาร ก็จะจัดทำใบจองเรือให้ลูกค้ามาลงชื่อในภายหลัง การรวบรวมจัดทำสรุปรายการจองเรือ (Booking list) ให้ถูกต้องในแต่ละวันและใช้เป็นรายการจองเรือสำหรับการบรรจุสินค้าเข้าตู้และจดบันทึกไว้ ซึ่งเมื่อได้รับการยืนยันจากลูกค้าจึงออกใบรับสินค้าที่ท่าเรือ (Dock Receipt) และใบตราส่งสินค้าต่อไป หากเป็นเรือบรรทุกสินค้าเป็นหีบห่อ เมื่อได้ใบจองเรือแล้ว จะออกใบส่งสินค้าลงเรือ (Shipping order) และใช้เป็นใบรับสินค้าลงเรือ (Mate's Receipt) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ใช้ตรวจสินค้าลงเรือ เมื่อสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว ก็จะส่งกลับให้สำนักงานออกใบตราส่งสินค้าเช่นกัน และในขั้นต่อไป ก็จะดำเนินการกรณีเรือบรรทุกตู้สินค้าโดยจะจัดทำบัญชีเรือ (Cargo Manifest) และเมื่อนำสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว ก็จะจัดทำแผนผังการบรรทุกสินค้าในเรือ (Stowage Plan) เพื่อให้สำนักงานรวบรวมส่งท่าเรือต่างๆ พร้อมกับใบตราส่งและบัญชีสินค้าสำหรับเรือสำหรับใช้รายงานเรือข้าออกต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรในท่าต่างๆ ต่อไป

ในส่วนของเอกสารขาเข้า เมื่อบริษัทตัวแทนเรือได้รับเอกสารขาเข้าจากนายเรือ ซึ่งประกอบไปด้วย แผนผังการบรรจุสินค้าในตู้ (Contrainer load plan) (กรณีเรือบรรทุกตู้สินค้า) ใบตราส่ง (B/L) บัญชีสินค้าสำหรับเรือ (Cargo Manifest) และผังการบรรทุกสินค้าในเรือ (Ship load plan or stowage plan) ก็จะนำมาปฏิบัติพิธีการรายงานเรือเข้าต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากร และจัดเตรียมการขนถ่ายสินค้าจากเรือ และ

แจ้งผู้รับตราส่งคือใบแจ้งหมายกำหนดเรือเข้า (Notice of Arrival) เพื่อให้ผู้รับตราส่งนำใบตราส่งไปติดต่อรับสินค้า โดยผู้รับตราส่งจะต้องนำใบตราส่งไปแลกกับใบสั่งปล่อยสินค้า (Delivery : D/O) และนำเอกสารต่างๆ ไปปฏิบัติพิธีการศุลกากรเพื่อตรวจปล่อยสินค้า และขอรับสินค้า เมื่อได้รับสินค้าแล้ว ผู้รับตราส่งจะลงชื่อรับสินค้าในใบสั่งปล่อยแล้วส่งสำเนาคืนให้สำนักงาน

(3) หน้าที่บริหารงานปฏิบัติการ มีรองผู้จัดการทั่วไปฝ่ายปฏิบัติการ (Deputy Gerneral Manager Operation) เป็นผู้รับผิดชอบโดยแบ่งเป็น

3.1 ฝ่ายบริหารเรือ (Ship Operations) มีหน้าที่เกี่ยวกับการเดินเรือ (Fleet Manager) การบำรุงรักษาเรือ (Maintenance) น้ำมันเรือ (Bunkering)

3.2 ฝ่ายบริหารท่าเรือ ทำหน้าที่ติดต่อกับการท่าเรือในการเดินทางเข้า - ออก และจอดเทียบท่า และติดต่อกับกรมศุลกากรในการปฏิบัติพิธีการรายงานเรือเข้า - ออก ควบคุมการบรรจุและเปิดตู้สินค้าเพื่อส่งมอบหรือบรรจุสินค้า

แผนกปฏิบัติการท่าเรือ ทำหน้าที่ติดต่อกับเรือ แจ้งกำหนดเวลาและท่าเทียบเรือและโรงพักสินค้าที่จะนำสินค้าเข้าเก็บ และจัดทำกำหนดเวลาเรือเข้าออก เพื่อโฆษณาในสื่อต่างๆ ให้ลูกค้าและผู้ส่งออก - นำเข้าได้ทราบโดยทั่วถึง รวมทั้งการดูแลเกี่ยวกับลูกเรือ เสบียงอาหาร และน้ำมันสำหรับเรือ

แผนกดูแลสินค้า (Cargo Superintendent) ในกรณีเรือบรรทุกตู้สินค้า แผนกนี้จะทำหน้าที่ควบคุมตู้สินค้าให้มีปริมาณเพียงพอกับความต้องการของลูกค้า การกำหนดหมายเลขตู้และจัดทำทะเบียนตู้สินค้า เพื่อสะดวกต่อการทราบถึงตำแหน่งที่อยู่และการควบคุม หากเกิดการชำรุดก็ต้องจัดทำให้อยู่ในสภาพเรียบร้อย มีหน้าที่ในการวางแผนการจัดวางตู้สินค้าลงเรือในตำแหน่งที่เหมาะสม โดยคำนึงถึงการทรงตัวของเรือและความสะดวกในการขนถ่ายตู้สินค้าในแต่ละเมืองท่า ในบางครั้งงานด้านนี้จะมีผู้รับดำเนินการเป็นอีกธุรกิจหนึ่ง เนื่องจากต้องอาศัยความรู้และความชำนาญ เมื่อมีการนำสินค้าบรรจุตู้สินค้าแล้วก็จะออกเอกสารรับรอง (Tally Sheet) เพื่อแสดงว่าได้รับสินค้าเข้าตู้แล้ว และนำไปจัดทำสรุปสินค้าลงเรือต่อไป ในกรณีเรือบรรทุกสินค้าเป็นหีบห่อ แผนกนี้จะทำหน้าที่ ควบคุมดูแล ให้ลูกค้านำสินค้าบรรทุกลงเรือ ตามแผนผังที่กำหนดไว้ ตามวันเวลาที่เรือเทียบท่า และการจัดให้เรืออยู่ในสถานที่ปลอดภัย ในกรณีประเทศไทย บางครั้งอาจเป็นการจอดเทียบท่ากลางลำน้ำก็ได้ โดยสรุปแล้วในการบรรจุสินค้าสำหรับเรือบรรทุกตู้สินค้า และเรือบรรทุกสินค้าหีบห่อ เรือที่บรรทุกตู้สินค้าจะมีช่วงระยะเวลาที่ดูแลรับผิดชอบสินค้านานกว่าเรือที่บรรทุกสินค้าหีบห่อ ซึ่งลูกค้าจะนำสินค้ามาที่ท่าเรือก็ต่อเมื่อเรือเข้าเทียบท่าแล้ว และขนถ่ายลงระวางเรือตามแผนผังที่กำหนดไว้ นอกจากการจัดแบ่งองค์กรภายในบริษัทเรือตามที่กล่าวมาแล้ว

ในทางกฎหมายเกี่ยวกับองค์กรในทางธุรกิจขนส่งทางทะเลนั้น บริษัทตัวแทนเรือซึ่งเป็นผู้ทำธุรกิจร่วมกับเจ้าของเรือ หรือบริษัทสายการเดินเรืออาจแบ่งตามลักษณะของการจัดตั้งตามกฎหมายได้เป็น 2 ประเภทคือ

(ก) บริษัทตัวแทนเรือ ที่เป็นสาขาหรือเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทเจ้าของเรือ ซึ่งในกรณีนี้กฎหมายถือว่าตัวแทนเรือเป็นลูกจ้างของบริษัทเจ้าของเรือหรือบริษัทสายการเดินเรือ ผลของความรับผิดตามกฎหมายสำหรับตัวแทนเรือประเภทนี้ก็ต้องเป็นไปตามลักษณะความผิดในเรื่องลูกจ้างและนายจ้างในส่วนของความรับผิดต่อบุคคลที่สามนั้น บริษัทเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งก็จะต้องรับผิดในการกระทำของตัวแทนเรือ หรือลูกค้า ซึ่งได้กระทำไปในทางที่ว่าจ้าง

(ข) บริษัทตัวแทนเรือ ที่เป็นบุคคลหรือนิติบุคคลที่ดำเนินการเป็นตัวแทนของบริษัทเจ้าของเรือบริษัทหนึ่งหรือหลายบริษัท ซึ่งในกรณีเช่นนี้ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทเจ้าของเรือกับบริษัทตัวแทนเรือ ก็ตกอยู่ในเรื่องกฎหมายทั่วไปเกี่ยวกับการเป็นตัวแทนในส่วนของความรับผิดต่อบุคคลที่สามนั้นตัวแทนเรือได้กระทำไปภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทน ถ้าเกิดความเสียหายขึ้นบริษัทเจ้าของเรือก็ต้องเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะที่เป็นตัวการ ซึ่งในส่วนของความรับผิดของตัวแทนเรือนี้จะได้ศึกษาวิเคราะห์โดยละเอียดในบทต่อไป

DPU

บทที่ 3

อนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของต่างประเทศเกี่ยวกับการเป็นตัวแทนเรือ

ในการขนส่งของทางทะเล อาจมีการตกลงทำสัญญาที่เกี่ยวข้องหลายฉบับตามที่กล่าวมาแต่ต้น เช่น ผู้ส่งสินค้ากับผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ากับตัวแทนเรือ ตัวแทนเรือกับเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือกับผู้ส่งสินค้าหรือตัวแทนเรือกับการท่าเรือหรือหน่วยงานอื่น เป็นต้น สัญญาเหล่านี้อาจทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรหรืออาจทำกันด้วยวาจาตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายของแต่ละประเทศ ด้วยเหตุนี้ทำให้บางครั้งเกิดความไม่แน่นอนขึ้นในระหว่างคู่สัญญาหรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องจึงจำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎหมายขึ้นใช้บังคับ ซึ่งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นมีอยู่ 2 ประเภท คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศ (International Conventions) และกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ (National Legislation)

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล เดิมการค้าขายทางทะเลผู้ค้าขายจะเป็นทั้งเจ้าของสินค้าและเป็นเจ้าของเรือ ดังนั้นหน้าที่ของผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่งจึงถูกรวมเข้าด้วยกัน ต่อมาเมื่อความเชี่ยวชาญในการเดินเรือทะเลมีมากขึ้น การขนส่งสินค้าทางทะเลจึงเปลี่ยนมาเป็นกิจการร่วมกันระหว่างผู้ค้าขาย (ผู้ส่งสินค้า) กับผู้ขนส่ง (เจ้าของเรือ) โดยในระยะแรกผู้ค้าขายจะร่วมเดินทางไปกับผู้ขนส่งโดยแบ่งความเสี่ยงภัยและผลประโยชน์ร่วมกัน และพัฒนาต่อมาจนเป็นดังที่เห็นในปัจจุบันคือ ผู้ค้าขายไม่ได้เดินทางร่วมไปกับผู้ขนส่งแต่จะใช้วิธีการมอบหมายสินค้าให้แก่ผู้ขนส่งเป็นผู้นำสินค้าไปยังจุดมุ่งหมายปลายทาง ดังนั้น วิธีการขนส่งสินค้าทางทะเลในปัจจุบันจึงจำเป็นต้องอาศัยความซื่อสัตย์สุจริต เพื่อให้คู่สัญญาแต่ละฝ่ายได้รับความคุ้มครองอย่างเหมาะสมและยุติธรรม ตามกฎหมายจารีตประเพณีของการขนส่งสินค้าทางทะเลแต่เดิมกำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อสินค้าที่สูญหายหรือบุบสลาย เว้นแต่ความเสียหายหรือบุบสลายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือศัตรูของแผ่นดิน และต่อมาได้เพิ่มกรณีความเสียหายหรือบุบสลายอันเกิดจากความบกพร่องของสินค้าเอง ซึ่งนับเป็นภาระความเสี่ยงภัยที่สูงมากสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายจารีตประเพณีก็ได้เปิดโอกาสให้ผู้ขนส่งสามารถลดภาระความเสี่ยงภัยลงได้ โดยอาศัยหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) เพื่อโอนความเสี่ยงภัยไปยังผู้ส่งสินค้าในลักษณะของการยกเว้นความรับผิดไว้ ซึ่งต่อมาผู้ขนส่งไม่เพียงแต่ยกเว้นความรับผิดที่เกิดจากเหตุที่อยู่เหนือการควบคุมของผู้ขนส่งเท่านั้น แต่สามารถทำสัญญายกเว้นความรับผิดที่เกิดจากเหตุที่อยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ขนส่งเอง ทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นไปในลักษณะที่ผู้ขนส่งมีอำนาจต่อรอง

สูงกว่าผู้ส่งของเนื่องจากในขณะนั้นผู้ขนส่งมีน้อยและขยายตัวเพิ่มขึ้นทำให้ผู้ส่งของไม่สามารถปฏิเสธข้อตกลงยกเว้นความรับผิดได้[1] ความไม่เท่าเทียมกันในการแบ่งเฉลี่ยความเสี่ยงภัยดังกล่าวทำให้ผู้ส่งสินค้าและผู้รับตราส่งเกิดความพยายามในการเข้าแทรกแซงทางกฎหมายโดยการจำกัดการทำสัญญาของผู้ขนส่ง ซึ่งประเทศแรกที่ประสบความสำเร็จคือประเทศสหรัฐอเมริกาที่สามารถออกกฎหมายภายในขึ้นใช้บังคับสำหรับการขนส่งของทางทะเลภายในประเทศที่เรียกว่า กฎหมายฮาร์เตอร์แอค (Harter Act 1893) สำหรับประเทศอังกฤษ เนื่องจากเป็นประเทศที่มีเจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลจำนวนมาก การเรียกร้องของผู้ส่งของจึงไม่อาจบรรลุผลสำเร็จจนกระทั่งปี ค.ศ. 1920 จึงประสบผลสำเร็จ

สำหรับกฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ นั้น เนื่องจากได้มีการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลทำให้การบัญญัติกฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ แบ่งเป็น 2 รูปแบบ คือ ประเภทแรก ประเทศที่ได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งฉบับใดก็จะตรากฎหมายภายในของประเทศตนให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานั้น เช่น ประเทศอังกฤษได้ให้สัตยาบันอนุสัญญาเฮก รูลส์ และอนุสัญญาเฮก วิสบี้ รูลส์ ก็ได้บัญญัติกฎหมายภายใน U.K. Carriage of good by sea 1924 และ U.K. Carriage of good by sea 1971, โดยมีเนื้อหาเช่นเดียวกับอนุสัญญาดังกล่าว ประเทศมาเลเซียให้สัตยาบันอนุสัญญาเฮก รูลส์ ก็ตรากฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเลปี ค.ศ. 1950 ขึ้นใช้บังคับโดยมีบทบัญญัติตามอนุสัญญาเฮก รูลส์ เป็นต้น ประเภทที่สอง ประเทศที่ไม่ได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลฉบับใด ก็อาจบัญญัติกฎหมายภายในให้เป็นไปในแนวเดียวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใดฉบับหนึ่งหรือหลายฉบับหรือตามนโยบายของประเทศนั้น ๆ เช่น กรณีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย เป็นต้น ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนเรือมีดังนี้

3.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล (International Conventions)

3.1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ วันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Laws relating of Bill of Lading Brussels, August 25, 1924)

ในเดือนกันยายน ค.ศ. 1921 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (International Law Association) ได้จัดประชุมขึ้นที่กรุงเฮกในหัวข้อเรื่องที่เกี่ยวกับสิทธิและความรับผิดชอบของเจ้าของ

[1] สถาบันธุรกิจพาณิชยนาวี. เอกสารการอบรมกฎหมายกับการประกอบธุรกิจพาณิชยนาวี. (Law and Shipping Business Practice) ครั้งที่ 2. 11 กรกฎาคม – 5 สิงหาคม 2531, หน้า 80.

สินค้า (Cargo owner) ผู้ส่งของ (Shipper) เจ้าของเรือ (Shipowner) และผู้ขนส่ง (Carrier) โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ได้มาซึ่งกฎเกณฑ์ที่ยอมรับนับถือโดยทั่วไปในประเทศต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลและในที่สุดในเดือนสิงหาคม ค.ศ. 1924 จึงได้มีการลงนามใน "อนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924"[2] ซึ่งในวิทยานิพนธ์นี้ขอเรียกว่า "อนุสัญญาเฮก รูลส์" (Hague Rules) ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาเฮก รูลส์ ได้แก่ อัลจีเรีย (Algeria) แองโกลา (Angola) อัลติกัส (Antigua) อาร์เจนตินา (Argentina) ออสเตียเลีย (Australia) บาฮามาส์ (Bahamas) บาเบโดส (Barbados) เบลเยี่ยม (Belgium) (Belige) โบลิเวีย (Bolivia) คาเมรูน (Cameroon) เคปเวอร์ดี (Cape Verde) โคเอเชีย (Croasia) คิวบา (Cuba) ไซปรัส (Cyprus) โดมินิกัน (Dominica) เอกวาดอร์ (Ecuador) ฟิจิ (Fiji) ฟินแลนด์ (Finland)) ฝรั่งเศส (France) แกมเบีย (Gambia) เยอรมนี (Germany) กาน่า (Ghana) กวม (Groa) กรีก (Greece) เกอนาดา (Grenada) กีนี (Guinea) ไกยานา (Guyana) ฮังการี (Hungary) อิหร่าน (Iran) ไอร์แลนด์ (Ireland) อิสราเอล (Issael) ไอโวลี โคส (Ivory Coast) จาไมก้า (Jamaica) เคนยา (Kenya) กิลิลาติ (Kirirati) คูเวต (Kuwait) เลบานอล (Lebanon) มาเก๊า (Macao) มาดากัสคาร์ (Madagascar) มาเลเซีย (Malaysia) มูลิทัส (Mauritius) โมนาโค (Manaco) มอลเซอรัส (Montserrat) โมแซมบิก (Mogambigue) นาอูรู (Nauru) เนเธอร์แลนด์ (Netherland) ไนจีเรีย (Negeria) ปาปัวนิลกินี (Papua New Guinea) ปารากวัย (Paraguay) เปรู (Peru) โปรแลนด์ (Poland) โปรตุเกส (Portugal) โรมาเนีย (Romania) เซาโทมี (Sao Tome) ซาราวัค (Sarawak) เซเนกัส (Senegal) (Seychelles) เซียร่าเลออน (Siera Leone) สิงคโปร์ (Singapore) สโลวีเนีย (Sloviania) โซโลมอล (Solomon Island) โซมาเลีย (Somalia) สเปน (Spain) ศรีลังกา (Srilanka) (Kitts – Nevis) ลูเซีย (Lucia) เกอนาเดียว (Grenadines) สวิสเซอร์แลนด์ (Switzerland) ซีเรีย (Syria) แทนซาเนีย (Tanzania) ติมอร์ (Timor) ทองกา (Tonga) ทรินิแดดโทบาโก (Trinidad tobago) เติร์ก (Turks) ตุรกี (Turkey) ตูวารู (Tuvalu) สหรัฐอเมริกา (United States of America) ยูโกสราเวีย (Yugoslavia) และซาอีร์ (Zaire) เป็นต้น ประเทศที่เคยเป็นภาคีแต่ภายหลังได้บอกเลิก ได้แก่ เบอร์มูดา (Bermuda) เกาะเคย์แมน (Cayman Islands) เดนมาร์ก (Denmark) อียิปต์ (Eqypt) จิบรอลต้า (Gibrata) ฮ่องกง (Hong Kong) อิตาลี (Italy) ญี่ปุ่น (Japan) นอร์เวย์ (Norway) สวีเดน (Sweden) อังกฤษ (United kingdom) หมู่เกาะไวกิ้ง (UK Virgin Island) เป็นต้น นอกจากนี้บางประเทศมิได้เป็นภาคีแต่ได้นำหลักการของอนุสัญญาเฮก รูลส์ไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ เช่น อลูบา (Hruba) บังคลาเทศ (Bangladesh) โบนาเลีย (Bonaire) บราซิล (Brazil) บังกาเลีย (Bulgaria) เอสโทเนีย (Estonia) มอลต้า (Malta)

[2] ER Hardy Ivamy. **Payne and Ivamy's Carriage of goods by sea**. Thirteenth ed LONDON : Butterworths, 1989, p.93.

ปากีสถาน (Pakistan) ปานามา (Panama) ซาบัส (Sabah) เป็นต้น สำหรับประเทศไต้หวัน (Taiwan) และ ฟิลิปปินส์ (Philippines) นั้นได้ใช้กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา (US COGSA) มาบัญญัติเป็นกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลของประเทศตน และประเทศชิลี (Chile) เป็นประเทศที่ได้ลงนามแต่มิได้ให้สัตยาบัน[3] ซึ่งอนุสัญญาเฮกรูลส์นี้ในทางตำราของต่างประเทศกล่าวไว้ว่าได้จัดทำขึ้นเพื่อที่จะให้ความคุ้มครองป้องกันผู้ส่งของ (Shipper) แต่โดยเหตุที่ประเทศหลักที่ยอมรับบังคับใช้อนุสัญญานี้ส่วนใหญ่เป็นประเทศมหาอำนาจทางทะเลและเป็นประเทศที่มีผู้ขนส่งเป็นเจ้าของเรือ (Carrier and Shipowner) ดังนั้นในความเป็นจริงแล้วอนุสัญญาเฮก รูลส์ นี้ออกมาเป็นคุณแก่เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งมากกว่าจะเป็นคุณแก่ผู้ส่งของซึ่งเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้อนุสัญญาเฮก รูลส์ ใช้กันอย่างแพร่หลายเพราะประเทศเจ้าของเรือเหล่านี้มีอำนาจต่อรองสูง[4]

อนุสัญญาเฮก รูลส์ ได้มีการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 โดยเรียกอนุสัญญาฉบับนี้ว่า "พิธีสารแก้ไขเปลี่ยนแปลงอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์, วันที่ 23 กุมภาพันธ์ 1968" (Protocol to amend the International convention for the unification of certain rules of law relating to bill of lading Brussels. February 23, 1968.) ที่รู้จักกันทั่วไปในชื่อ "Hague-Visby Rules" ในวิทยานิพนธ์ต่อไปนี้ขอเรียกว่า "อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์" ซึ่งประเทศที่ร่วมลงนามรับรองต่างก็นำหลักเกณฑ์แห่งอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์นี้กลับไปแก้ไขกฎหมายภายในของประเทศตนให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งบทบัญญัติในอนุสัญญาเฮก รูลส์นั้นสามารถสรุปหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนเรือได้ดังนี้

(1) อนุสัญญาเฮก รูลส์ใช้กับการขนส่งของทางทะเลที่มีการทำสัญญาขนส่งที่ใช้ใบตราส่งหรือใช้เอกสารสิทธิใด ๆ ทำนองเดียวกัน ในเมื่อเอกสารเช่นว่านั้นเกี่ยวพันกับการขนส่งของทางทะเล และรวมถึงใบตราส่งหรือเอกสารใด ๆ ทำนองเดียวกันที่ได้ออกให้ตามสัญญาเช่าเรือ นับแต่เวลาที่ใบตราส่งหรือเอกสารนั้นนำไปใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงเอกสารนั้นตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 1(บี)

อนุสัญญาเฮก รูลส์ มิได้ระบุคำจำกัดความของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ไว้โดยเฉพาะ เพียงแต่ให้คำนิยามของคำว่า "ผู้ขนส่ง" (Carrier) หมายความรวมถึงเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือที่เข้าทำสัญญารับขนของกับผู้ส่งของเท่านั้น ในทางปฏิบัติพบว่า การกำหนดลักษณะดังกล่าวยังไม่ชัดเจนหรือละเอียด

---

[3] Intl carriage of goods Regimes.
http://admiraltylaw.com.tetley/table.htm

[4] เกริก วณิกกุล. "จารีตประเพณีและหลักกฎหมายสากลว่าด้วยการรับขนของทางทะเล." **คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2542,** หน้า 267.

ถี่ถ้วนเพียงพอและทำให้เกิดความไม่ยุติธรรมอันเป็นประเด็นปัญหาในทางกฎหมายขึ้นอันเนื่องจากผู้เรียกร้องยื่นข้อเรียกร้องผิดพลาดทำให้ไม่ประสบผลสำเร็จในการดำเนินคดีในที่สุด ความรับผิดของเจ้าของเรือตามกฎหมายแกงโก แคนนาเดียน แล้วจะรับผิดในฐานะผู้ขนส่งเป็นส่วนมากเว้นแต่ในกรณีสัญญาเช่าเรือแบบเรือเปล่า (Demise Charter) ดังจะเห็นได้จากคดี Paterson Stemships Ltd. V Aluminum Co. (1951) และคดี Channel J. in Wehner V Dene Steam Shipping Co. (1905)[5] ซึ่งศาลอุทธรณ์ประกาศคำตัดสินยืนยันหลักการดังกล่าวอย่างชัดเจน กล่าวคือในกรณีการเช่าเรือเปล่า ผู้เช่าเรือต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่ง

สำหรับการเช่าเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Charter) และการเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา (Time Charter) นั้น ความชัดเจนในความรับผิดยังมีน้อย แต่โดยปกติการเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลานั้นเจ้าของเรือจะต้องรับผิดในฐานะเป็นผู้ขนส่ง เช่น ในกรณีที่ใบตราส่งลงนามโดยนายเรือ (Master) หรือกัปตัน (Captain) ซึ่งได้กระทำการในฐานะที่เป็นผู้ทำการแทนเจ้าของเรือ (as agent for the owner) เว้นแต่ในบางกรณีที่ผู้เช่าเรือจะถือเป็นผู้ขนส่ง เช่น ในกรณีที่นายเรือหรือบุคคลซึ่งได้กระทำการเพื่อผลประโยชน์ของผู้เช่าเรือเป็นผู้ลงนามในใบตราส่ง กรณีเช่นนี้ผู้เช่าเรือมอบหมายให้นายเรือลงนามในใบตราส่งในฐานะ "ตัวแทนเพื่อผลประโยชน์ของผู้เช่าเรือ" (agent on behalf of the charterer) ซึ่งในกรณีที่ผู้เช่าเรือเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของ ผู้เช่าเรือได้รับการคุ้มครองในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับเจ้าของเรือ ภายหลังศาลได้วินิจฉัยไว้ในคดี Cromorant Bulk Carrier Inc. V Canficorp (1984) และคดี Cn Marine Inc. V Carling O'keefe Breweries (1990) โดยถือว่าผู้เช่าเรือเป็นผู้ขนส่งแม้ว่าจะได้กำหนดเงื่อนไขของการเช่าเรือแบบเรือเปล่าไว้ในใบตราส่ง และกำหนดให้เจ้าของเรือเป็นผู้ขนส่งก็ตาม ทั้งนี้เนื่องจากมีข้อเท็จจริงที่สำคัญฟังได้ว่า ในเอกสารการจองระวางเรือ (Booking note) ได้ระบุเงื่อนไขให้ผู้เช่าเรือเป็นผู้ขนส่งแม้ว่าจะได้กำหนดเงื่อนไขของการเช่าเรือแบบเรือเปล่าไว้ก็ตาม กอปรกับค่าระวางบรรทุกในคดีดังกล่าวได้จ่ายแก่ผู้เช่าเรือและผู้เช่าเรือเป็นผู้ลงนามในใบตราส่งอย่างชัดเจน โดยเฉพาะในคดี Cn Marine Inc. V Carling O'keefe ที่ตัวแทนผู้เช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา (The time Charterer's agent) เป็นผู้ลงนามในใบตราส่งและได้ลงนามในฐานะที่เป็นผู้ที่กระทำการเพื่อผลประโยชน์ของผู้เช่าเรือมิใช่ในฐานะของนายเรือ และในใบตราส่งได้กำหนดว่าผู้เช่าเรือใช้เรือของตนขนส่ง รวมทั้งผู้เช่าเรือเป็นผู้ทำการขนถ่ายสินค้าลงเรือและจัดวางสินค้าลงในระวางเรือ แต่ในคดี Lantie Sugar V Blue Tower Trading Corp. (1993) ที่ผู้เช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลาเข้าทำสัญญากับผู้ส่งของโดยการเสนอชื่อเรือที่จะทำการขนส่งและสัญญารับขนส่ง โดยระบุไว้ว่า สินค้าอาจขนส่งโดยเรือภายใต้สัญญาเช่าเรือและในคดีดังกล่าวนายเรือเป็นผู้ลงนามในใบตราส่ง โดยไม่มีพยานหลักฐานใดที่แสดงว่านายเรือได้ลงนามเพื่อผลประโยชน์

[5] Christopher Giaschi, "Who is carrier". http://www.admiraltylaw.com

ของผู้เช่าเรือ รวมทั้งไม่มีพยานหลักฐานที่แสดงว่าผู้เช่าเรือมีส่วนร่วมในการออกใบตราส่งแต่อย่างใด จึงฟังว่านายเรือได้กระทำการเพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือโดยเฉพาะ ดังนั้นเจ้าของเรือจึงถือเป็นผู้ขนส่ง

ในบางกรณีทั้งผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือต้องรับผิดร่วมกันในฐานะเป็นผู้ขนส่ง ดังเช่น ในคดี Canastrand Industries V The "Lara S" (1993) ในคดีดังกล่าว ใบตราส่งเป็นแบบฟอร์มของผู้เช่าเรือที่ประกอบกิจการเดินเรือแบบประจำเส้นทางในชื่อ "kimberly line" ตัวแทนของผู้เช่าเรือ (The charterer's port agent) ซึ่งเป็นผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือให้เป็นผู้มีอำนาจลงนามในใบตราส่งเพื่อผลประโยชน์ของนายเรือโดยมีข้อความ "Kimberly Line" by the charterer's port agent "For the Master" ในการพิจารณาได้ความว่า ผู้เช่าเรือได้เข้าเป็นคู่สัญญาและรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่ง และการเช่าเรือในคดีนี้มิใช่การเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา รวมทั้งใบตราส่งได้ถูกลงนามบนผลประโยชน์ของนายเรือที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่ง นอกจากนี้ยังพบว่า บริษัทฯ ซึ่งมีความสัมพันธ์กับผู้เช่าเรือเป็นผู้จัดทำใบจองระวางเรือและเป็นผู้ประกอบธุรกิจขนส่งของในนาม "Kimberly Line" ดังนั้นจึงตัดสินให้ทั้งผู้เช่าเรือและเจ้าของเรือ ถือเป็นผู้ขนส่งโดยอ้างวิทยานิพนธ์ของ Professor Tetley ถึงแม้ว่าทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือจะได้ยื่นอุทธรณ์คำพิพากษาดังกล่าว แต่ศาลอุทธรณ์ตัดสินยืนยันเช่นเดิม ซึ่งข้อเท็จจริงในคดี "Lara S" นั้น ไม่เหมือนกับการรับขนของภายใต้การเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลาทั่วไปที่การออกใบรับจองระวางบรรทุกและการออกใบตราส่งจะใช้แบบฟอร์มของเจ้าของเรือ (own form) เพื่อผลประโยชน์ของนายเรือ นอกจากนี้ในคดี Farr Inc. V Tourloti Compania Naviera S.A. (1985) ซึ่งข้อเท็จจริงเหมือนกับคดี "Lara S" ซึ่งศาลได้ตัดสินให้ทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งเช่นกัน

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า การขนส่งโดยเรือที่มิได้อยู่ภายใต้การเช่าเรือ เจ้าของเรือต้องรับผิดในฐานะเป็นผู้ขนส่ง ส่วนการขนส่งโดยเรือภายใต้การเช่าเรือแบบเรือเปล่า (Demise Charter) ผู้เช่าเรือถือเป็นผู้ขนส่งและการขนส่งโดยเรือภายใต้การการเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลา (Time Charter) นั้นโดยทั่วไปตามปกติเจ้าของเรือถือเป็นผู้ขนส่ง เว้นแต่บางกรณีที่ทั้งผู้เช่าเรือและเจ้าของเรืออาจต้องรับผิดชอบในฐานะเป็นผู้ขนส่งร่วมกัน และประการสุดท้ายการขนส่งโดยเรือภายใต้สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว เจ้าของเรือถือเป็นผู้ขนส่ง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงแต่ละกรณีเป็นสำคัญ และในส่วนของตัวแทนเรือก็เช่นกัน เนื่องจากทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือก็อาจตั้งตัวแทนเรือเพื่อทำหน้าที่แทนซึ่งมีผลต่อหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนเรือในที่สุด

(2) ใช้กับการขนส่งของ ซึ่งหมายถึง ของ (goods) ภาชนะ (wares) สินค้า (merchandise) และสิ่งของชนิดอื่น ๆ ยกเว้นสัตว์มีชีวิต (live animals) และสินค้าที่สัญญาการขนส่งกำหนดให้บรรทุกบนดาดฟ้าเรือ (on deck) และก็ได้บรรทุกเช่นนั้น

(3) ใช้กับการขนส่งของที่ครอบคลุมนับตั้งแต่เวลาที่ของถูกบรรทุกจนถึงเวลาที่ของได้ถูกขนถ่ายลงจากเรือ (Cover the period from the time when the goods are loaded on at the time they are discharged from the ship)

(4) อนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 2 กำหนดไว้ภายใต้ข้อกำหนดต่าง ๆ ในมาตรา 6 (การขนส่งของพิเศษที่ผู้ขนส่งกับผู้ส่งกำหนดทำสัญญากำหนดหน้าที่และความรับผิดสำหรับของพิเศษนั้น) ผู้ขนส่งต้องมีหน้าที่และความรับผิดรวมทั้งได้รับสิทธิในอันที่จะได้รับสิทธิและการยกเว้นความรับผิดเกี่ยวกับการบรรทุก(loading) การจัดวาง (handing) การบรรจุวาง (Stowage) การขน (Carriage) การอยู่ในความดูแลรักษา (Custory) การดูแล(Care) และการขนถ่ายขึ้นหรือปลดเปลื้องของนั้น ๆ (discharge)

(5) ในส่วนของตัวแทนเรือนั้นอนุสัญญาเฮก รูลส์ มิได้มีการบัญญัติถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของตัวแทนเรือไว้โดยตรงชัดเจนแต่อย่างใด แต่ก็ได้บัญญัติถึงหน้าที่ของผู้ที่เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งไว้ดังนี้

5.1 หลังจากที่ได้รับของไว้ในความดูแลของตนแล้ว ผู้ขนส่ง (The carrier) หรือนายเรือ (The master) หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (agent of the carrier) เมื่อผู้ตราส่งร้องขอจะต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ตราส่ง โดยมีรายการต่าง ๆ ที่กำหนดไว้[6]

5.2 ทั้งนี้ ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ไม่ผูกพันที่จะต้องบันทึกหรือแสดงไว้ในใบตราส่ง ถึงเครื่องหมายแห่งหีบห่อ จำนวน น้ำหนัก หรือปริมาณของของ ซึ่งมีเหตุอันควรส่งสัยว่า ไม่ถูกต้องตรงกับของที่รับไว้อย่างแท้จริง หรือที่ไม่มีวิธีการที่จะตรวจสอบความจริง[7]

5.3 หลังจากของได้ถูกบรรทุกลงเรือแล้ว ใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่ง หรือนายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่จะให้แก่ผู้ตราส่ง ถ้าผู้ตราส่งร้องขอบุคคลดังกล่าว จะต้องออกใบตราส่งชนิด “บรรทุกลงเรือแล้ว” (Shipped bill of lading) ทั้งนี้ถ้าผู้ตราส่งได้รับเอกสารสิทธิใดๆ สำหรับของนั้นไปแล้วจะต้องส่งคืนเอกสารเช่นว่านั้นก่อน หรือผู้ตราส่งจะเลือกใช้วิธีให้ ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง บันทึกลงบนเอกสารนั้น ณ ท่าเรือที่บรรทุก โดยระบุเรือที่บรรทุกซึ่งอาจเป็นลำเดียวหรือหลายลำก็ได้ รวมทั้งวันที่บรรทุกซึ่งอาจเป็นวันเดียวหรือหลายวันเช่นกัน และเมื่อปฏิบัติเช่นนี้แล้ว ให้ถือว่าเอกสารนั้นเป็นใบตราส่งชนิด “บรรทุกลงเรือแล้ว”[8]

---

[6] Article 3 (3) วรรคแรก

[7] Article 3 (3) วรรคสุดท้าย

[8] Article 3 (7)

5.4 การบอกกล่าวความเสียหายหรือสูญหาย อนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 3 (6) วรรคแรก กำหนดไว้ดังนี้ เว้นแต่ในกรณีที่มีการบอกกล่าวถึงการสูญหายหรือเสียหายหรือสภาพทั่วไปของของที่เสียหายหรือสูญหาย โดยทำเป็นหนังสือแจ้งแก่ผู้ขนส่ง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ณ ท่าที่มีการขนถ่ายของขึ้น ในเวลาก่อนหรือในเวลาที่มีการเคลื่อนย้ายของไปอยู่ในอารักขาของบุคคลผู้มีสิทธิรับมอบของภายใต้สัญญาขนส่ง หรือถ้าของที่เสียหายหรือ สูญหายนั้น เห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกภายใน 3 วัน นับแต่เวลาส่งมอบของนั้น ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของตามที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่ง[9]

(6) การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งหรือเรือ อนุสัญญาได้กำหนดให้ผู้ขนส่งหรือเรือไม่ต้องรับผิดสำหรับการสูญหายหรือเสียหายอันเกิดขึ้นหรือมีผลมาจากสาเหตุอื่นใดที่เกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ที่ผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็น หรือโดยปราศจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้เป็นตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง แต่ทั้งนี้ผู้ที่อ้างประโยชน์ของสิทธิและข้อจำกัดความรับผิด มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่า ไม่มีความผิด หรือไม่มีส่วนรู้เห็น หรือไม่ได้ประมาทเลินเล่อ อันเป็นผลให้เกิดความสูญเสีย หรือบุบสลาย[10]

(7) การกำหนดจำนวนเงินสูงสุดของความรับผิด โดยปกติอนุสัญญาเฮก รูลส์ ได้กำหนดให้ข้อกำหนดใด ข้อสัญญา หรือข้อตกลงใด ๆ ในสัญญาการขนส่งของที่ปลดเปลื้องผู้ขนส่งหรือเรือจากความผิดเพื่อการสูญหายหรือบุบสลายของของหรือที่เกี่ยวกับของ อันเกิดขึ้นจากความประมาทความผิดหรือละเลยต่อหน้าที่และข้อผูกพันที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ หรือทำให้ลดน้อยลง ซึ่งความรับผิดเช่นว่านี้ นอกเหนือไปจากที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้ ไม่เป็นผล และถือเป็นโมฆะและใช้บังคับไม่ได้ ผลประโยชน์จากการประกันภัยที่ให้เป็นของผู้ขนส่งหรือข้อกำหนดทำนองเดียวกันนั้น ให้ถือว่าเป็นการปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากความรับผิด ตามอนุสัญญามาตรา 3 (5)

(8) การทำลายของที่ทำให้เกิดการลุกไหม้การระเบิดหรือเป็นอันตราย ของที่มีสภาพลุกไหม้ได้ ระเบิดได้หรือเป็นอันตราย โดยที่การบรรทุกของดังกล่าวผู้ขนส่งหรือนายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งมิได้ยินยอมและรู้เห็นถึงสภาพและลักษณะของของนั้น ผู้ขนส่งอาจขนของนั้นขึ้นไว้บนฝั่งหรือทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์ในเวลาใด ๆ ก่อนขนของขึ้นจากเรือโดยไม่มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

---

[9] Article 3 (6) Unless. Notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the carrier or his agent at the part of discharge before or at the time of the removal of the goods into the custody of the person entitled to delivery there of under the contract of carriage, or if the loss or damage be not apparent, with three days. Such removal shall be prima faice evidence of delivery by the carrier of the goods as described in the bill of lading.

[10] Article 4 (2) ข้อ (g).

และผู้ตราส่งจะต้องรับผิดสำหรับค่าเสียหายและค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกิดขึ้นทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการบรรทุกของนั้นลงเรือ หรือมีผลมาจากการบรรทุกของเช่นว่านั้น ถ้าของเช่นว่านั้นขนโดยผู้ขนส่งหรือนายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้รู้และยินยอมในการบรรทุกของ และของนั้นจะทำให้เกิดอันตรายแก่เรือและสินค้าขึ้นได้ ผู้ขนส่งก็อาจขนของนั้นขึ้นไว้บนฝั่งได้เช่นเดียวกัน หรืออาจถูกทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์โดยผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด เว้นแต่ในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General average)[11] ถ้ามี

(9) สัญญารับขนของชนิดพิเศษ แม้บทบัญญัติใด ๆ ตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ ข้างต้นจะกำหนดไว้เช่นใดก็ตาม ผู้ขนส่ง นายเรือ ผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งกับผู้ส่งของมีอิสระที่จะทำสัญญากันโดยการกำหนดภาระหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับของพิเศษนั้นได้ ทั้งนี้ข้อตกลงดังกล่าวจะต้องไม่ขัดกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน หรือขัดกับการดูแลและเอาใจใส่ของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกลงเรือ การจัดการการบรรทุก การขนส่ง การอยู่ในความดูแล การดูแลรักษา และการขนถ่ายของขึ้นจากเรือซึ่งของที่ขนส่งทั้งนี้ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งให้แก่กัน และข้อตกลงเช่นว่านี้ จะต้องจดแจ้งลงไว้ในใบรับซึ่งเป็นเอกสารที่ไม่สามารถโอนให้แก่กันได้ และต้องทำเครื่องหมายห้ามโอนไว้ด้วย ซึ่งข้อตกลงลักษณะเช่นนี้จะต้องไม่นำไปปรับใช้กับการบรรทุกสิ่งของทางการพาณิชย์ปกติที่กระทำไปในทางการค้าปกติ แต่ให้นำไปใช้ได้เฉพาะกรณีการบรรทุกของที่มีลักษณะหรือสภาพของที่จะขนส่งหรือโดยพฤติการณ์ ข้อกำหนด และเงื่อนไขต่าง ๆ ของการขนส่งที่สมควรที่จะทำข้อตกลงพิเศษเท่านั้น[12]

3.1.2 พิธีสารแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ วันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (Protocal to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bill of lading, brussels, Frebrury 23, 1968) และพิธีการแก้ไข ค.ศ.1979

อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ นี้ถือเป็นการแก้ไขเปลี่ยนแปลงและเพิ่มเติมบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮก รูลส์ ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ มีดังนี้ ออสเตียเลีย เบลเยี่ยม เบอร์มูดา (Bermuda) เคย์แมน (Cayman Island) เดนมาร์ก เอกวาดอร์ อียิปต์ ฟินแลนด์ ฝรั่งเศส จอร์เจีย (Georgia) จิบลอนต้า กรีก ฮ่องกง (Hong Kong) ไฮร์แลนด์ อิตาลี (Italy) ญี่ปุ่น (Japan) เลบานอล เม็กซิโก (Mexico) มอลเซอรัส เนเธอร์แลนด์ นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ (Norway) โปรแลนด์ สิงคโปร์ สเปน ศรีลังกา สวีเดน (Sweden) สวิสเซอร์แลนด์ ซีเลีย ทองกา เติร์ก อังกฤษ หมู่เกาะไวกิ้งส์ของอังกฤษ (UK Vigin Islands) เป็นต้น และประเทศที่มิได้เป็นภาคี แต่ได้นำบทบัญญัติแห่ง

[11] Article 4 (6)

[12] Article 6

อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่ แคนนาดา (Canana) ไอร์แลนด์ (Iceland) อินเดีย (India) อินโดนีเซีย (Indonesia) อิสราเอล เกาหลี (Korea) ลีชเวีย (Latvia) ไลบีเลีย (Liberia) โอมาน (Oman) กาตาร์ (Gatar) อาฟริกาใต้ (South Africa) ยูเครน (Ukraine) สาธารณรัฐอาหรับอลิเลส (UAE) เวียดนาม (Vietnam) เยเมน (Yemen) และ ยูโกสลาเวีย (Yugoslavia) เป็นต้น และประเทศที่เพียงแต่ร่วมลงนาม ได้แก่ คาแมลูน โฮลีซี (Holy see) มูลิทาเนีย (Mauritania) ปาราวัย ฟิลิปปินส์ อุรุกวัย (Uruguay) เป็นต้น และประเทศที่ยอมรับหลักการของอนุสัญญาบางส่วน ได้แก่ อาเจนตินา บาร์เรน (Bahrain) จีน (China) โปตุเกส เป็นต้น[13] ในส่วนของผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งนั้น อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ได้กำหนดไว้ดังนี้

(1) อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ได้แก้ไขระยะเวลาของการเรียกร้องความรับผิด โดยแก้ไขมาตรา 3 วรรค 6 ของอนุสัญญาเฮก รูลส์ โดยกำหนดให้ ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ให้ผู้ขนส่งและเรือเป็นอันปลดเปลื้องจากความรับผิดทั้งปวงอันเกี่ยวกับของ เว้นแต่จะได้ทำการฟ้องร้องต่อศาลภายใน 1 ปี นับแต่เวลาส่งมอบหรือควรจะส่งมอบของนั้น (โดยอยู่ภายใต้บทบัญญัติของวรรค 6 ทวิ) แต่อย่างไรก็ดี ระยะเวลาเช่นว่านี้อาจขยายออกไปได้ หากว่าคู่สัญญาได้ตกลงกันหลังจากที่มูลคดีได้เกิดขึ้นแล้ว

(2) อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ได้แก้ไขเปลี่ยนแปลงมาตรา 4 วรรค 5 ของอนุสัญญาเฮก รูลส์ ซึ่งในข้อ (E) ได้กำหนดให้ทั้งผู้ขนส่งและเรือไม่มีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้แต่ต้นในวรรคนี้ หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง โดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการเสียหาย (with intent) หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ (recklessly) ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ (with knowledge that damage would probably result)

(3) อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูสล์ มาตรา 2 ให้ยกเลิกมาตรา 4 วรรค 5 แห่งอนุสัญญาเฮก รูลส์ และให้ใช้ความต่อไปนี้แทนในข้อ (G) กำหนดให้ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถทำข้อตกลงกับ ผู้ส่งของกำหนดจำนวนเงินชดใช้ความรับผิดในจำนวนสูงสุดอื่นนอกจากที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ได้ ทั้งนี้จำนวนเงินชดใช้ความรับผิดเป็นจำนวนสูงสุดนั้นจะต้องไม่กำหนดให้น้อยกว่าจำนวนเงินสูงสุดที่อนุสัญญาระบุไว้

---

[13] Intl carriage of goods by sea.

http://admiraltylaw.com/tetley/table.htm

(4) อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ มาตรา 3 บัญญัติไว้ความว่า ระหว่างมาตรา 4 และมาตรา 5 ของอนุสัญญาให้เพิ่มเติมมาตรา 4 ทวิ ดังนี้[14]

1. ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้สามารถนำไปปรับใช้ได้กับคดีฟ้องผู้ขนส่งใดๆ ในเรื่องความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นตามสัญญาขนส่ง ไม่ว่าคดีนั้นจะเกิดจากมูลเหตุแห่งการผิดสัญญาหรือมูลเหตุแห่งละเมิด

2. ถ้าว่าคดีเช่นนั้นถูกนำไปฟ้องต่อลูกจ้าง (Servent) หรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง (agent of the carrier) (ในเมื่อลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นไม่ใช่ผู้ทำสัญญารับจ้างเหมาอิสระ) ลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกขึ้นอ้างภายในอนุสัญญานี้ขึ้นต่อสู้และจำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งได้ตามอนุสัญญานี้ แต่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ทำสัญญาโดยเอกเทศหรือผู้รับจ้างอิสระหาได้รับสิทธิเช่นนี้ไม่

3. จำนวนเงินทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งก็ดีและจากลูกจ้าง และผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งเช่นว่านั้นก็ดี ไม่ว่ากรณีใด ๆ จะต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดที่บัญญัติไว้สำหรับกรณีเช่นนั้นในอนุสัญญานี้

4. แม้กระนั้นก็ดี ลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติตามที่กล่าวมานี้แก่ตนได้ ถ้ามีการพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นจากการกระทำหรือการละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งกระทำไป โดยเจตนาที่จะทำให้เกิดการเสียหาย (with intent) หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ (Recklessly) ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ (with knowledge)

---

[14] Article (3) Betaween Articles 4 and 5 of the Convention Shall be inserted the following Article 4 bis:

" 1. The defences and limits of liability provided for in this Covention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort.

2. If such an action is brought against a servant or agent of the carrier (such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention.

3. The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention.

4. Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omissions of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result."

(5) บทบัญญัติในอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ อีกมาตราหนึ่งคือ มาตรา 5 ที่ยกเลิกบทบัญญัติในมาตรา 10 และให้ใช้ความดังนี้คือ บทบัญญัติใด ของอนุสัญญานี้ให้ปรับใช้กับใบตราส่งทุกฉบับที่เกี่ยวเนื่องกับการขนส่งของระหว่างท่าเรือใน 2 ประเทศต่างกัน ถ้าหากว่า

ก. ใบตราส่งได้ออกให้ในรัฐภาคีอนุสัญญานี้ หรือ

ข. เป็นการขนส่งจากท่าเรือในรัฐภาคีอนุสัญญานี้ หรือ

ค. สัญญาที่กำหนดไว้หรือมีหลักฐานอยู่ในใบตราส่ง กำหนดไว้ว่าให้ใช้กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของอนุสัญญานี้ หรือให้ใช้กฎหมายของรัฐหนึ่ง รัฐใดที่กำหนดให้กฎเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้มีผลใช้บังคับได้ไม่ว่าผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลอื่นที่มีส่วนเกี่ยวข้อง จะมีสัญชาติใด และไม่ห้ามรัฐที่ร่วมในอนุสัญญานี้ในอันที่จะนำกฎเกณฑ์ต่างๆ ของอนุสัญญานี้ไปใช้แก่ใบตราส่งที่ไม่รวมไว้ในอนุสัญญานี้

ตามที่กล่าวและอธิบายถึงบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮก รูลส์ และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งแล้วพอสรุปได้ดังนี้ ประการแรกอนุสัญญาเฮก รูลส์ และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ นั้นมีบทบัญญัติที่กำหนดถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไว้ ประการที่สอง ถือได้ว่าอนุสัญญาดังกล่าวใช้บังคับแก่ตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ทั้งนี้ยังแสดงให้เห็นว่าตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งขนส่งในประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาสามารถถูกเรียกร้องจากผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากการเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบชักช้าจากสินค้าที่ขนส่งทางทะเลได้ โดยเฉพาะจากบทบัญญัติของการแก้ไขเพิ่มเติมตามมาตรา 4 ทวิ ข้อ 2. ของอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ที่กำหนดให้กรณีมีการฟ้องร้องลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง (agent of the carrier) ในกรณีที่ผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งมิใช่ผู้ทำสัญญารับจ้างเหมาอิสระแล้ว ผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกข้ออ้างภายในอนุสัญญาขึ้นต่อสู้และจำกัดความรับผิดได้เสมือนกับผู้ขนส่ง ทั้งความรับผิดตามสัญญาและความรับผิดทางละเมิด ประการที่สาม จำนวนเงินทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้ เพื่อความรับผิดของผู้ขนส่ง และลูกจ้างและผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งรวมกันแล้ว จะต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ตามอนุสัญญา[15] และประการสุดท้ายตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่มีสิทธิหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์จากบทบัญญัติของอนุสัญญาขึ้นต่อสู้หรือจำกัดความรับผิดได้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตัวแทนเรือหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งที่กระทำไปโดยเจตนาจะทำให้เกิดการเสียหายหรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้

[15] จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามสัญญาเฮก รูลส์ และเฮกวิสบี้ รูลส์ เป็นเงิน 10,000 ฟรังทองคำต่อหีบห่อหรือหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละ 30 ฟรังทองคำ และตามพิธีสารฉบับแก้ไข ค.ศ.1979 กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ที่ 666.67 SDR ต่อหีบห่อ หรือหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 2 SDR

3.1.3 อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของสหประชาชาติ 1978 (United Nations convention on the carriage of good by sea 1978.)

ตามที่กล่าวมาแต่ต้นแล้วว่าอนุสัญญาเฮก รูลส์ นั้นแม้ในทางตำราต่างประเทศจะได้กล่าวไว้ว่ามีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะคุ้มครองประโยชน์ของผู้ส่งของก็ตามแต่เนื่องจากประเทศที่ร่วมลงนามเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาส่วนมากเป็นประเทศที่มีอำนาจในการขนส่งของทางทะเล โดยมีผู้ขนส่งเป็นเจ้าของเรือ อนุสัญญาดังกล่าวจึงมีลักษณะเป็นการคุ้มครองประโยชน์ของผู้ขนส่งที่เป็นเจ้าของเรือมากกว่าผู้ส่งของ และอนุสัญญาเฮก รูลส์ จะได้มีการปรับปรุงแก้ไขแล้วก็ตาม แต่ความรู้สึกไม่พอใจต่อกฎเกณฑ์ของอนุสัญญาเฮก รูลส์ ก็ยังคงมีอยู่ กอปรกับวิวัฒนาการของการขนส่งทางทะเลได้เปลี่ยนแปลงไปในช่วงครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา เช่น ขนาดของเรือเดินทะเลที่มีขนาดใหญ่ขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีเกี่ยวกับการคมนาคม การนำระบบการขนส่งแบบตู้คอนเทนเนอร์มาใช้ รวมทั้งการที่ประเทศกำลังพัฒนามิได้มีส่วนในการร่างอนุสัญญาเฮก รูลส์ เหล่านี้จึงเป็นเหตุให้เกิดการจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของสหประชาชาติ ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 และในที่สุดได้มีการลงนามขึ้นที่กรุง Hamburg เมื่อ ค.ศ. 1978 และมีผลใช้บังคับแล้วตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1992 โดยมีประเทศที่ได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเล (United Nations Convention on the carriage of good by sea 1978) ซึ่งในวิทยานิพนธ์ต่อไปนี้จะเรียกว่า "อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์"

ประเทศที่ลงนามเข้าร่วมเป็นภาคี จำนวน 26 ประเทศ[16] คือ ออสเตรีย (Austria) บราซิล (Brazil) ชิลี (Chile) สาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก (Democratic Republic of the Congo) เดนมาร์ก (Denmark) เอกวาดอร์ (Ecuador) อียิปต์ (Egypt) ฟินแลนด์ (Finland) ฝรั่งเศส (France) เยอรมนี (Germany) กาน่า (Ghana) โฮลีซี (Holy see) ฮังการี (Hungary) มาดากัสการ์ (Madagascar) เม็กซิโก (Mexico) นอร์เวย์ (Norway) ปากีสถาน (Pakistan) ปานามา (Panama) ฟิลิปปินส์ (Philippines) โปรตุเกส (Portugal) เซเนกัส (Senegal) เซียร่าเลออน (Siera Leone) สิงคโปร์ (Singapore) สวีเดน (Sweden) สหรัฐอเมริกา (United States of America) และ เวเนซูเอร่า (Venezuela) โดยปัจจุบันมีประเทศที่ให้สัตยาบันและมีผลใช้บังคับแล้ว จำนวน 27 ประเทศ[17] คือ ออสเตรีย บาเบโดส (Barbados) บอสวานา (Botswana) บูกินาฟาสโซ่ (Burkina Faso) บูรุนดี (Burundi) คาเมรูน (Cameroon) ชิลี สาธารณรัฐเชค (Czech Republic) อียิปต์ แกมเบีย (Gambia)

[16] Status of uncitral Conventions and Model law.
http://www.jus.uio.no/im/un.conventions.

[17] Intl Carriage of Goods Regimes.
http://admiraltylaw.com/tetley/table.htm.

จอร์เจีย (Georgia) กีนี (Guinea) ฮังการี เคนยา (Kenya) เลบานอล (Lebanon) เลเซโท (Lesatho) มาลาวี (Malawi) โมร็อคโค (Morocco) ไนจีเรีย (Negeria) โรมาเนีย (Romania) เซเนกัส เซียร่า เลออน แทนซาเนีย ตูเนียเซีย (Tunisia) อูกันดา (Uganda) แทนซาเนีย (Tanzania) และ แซมเบีย (Zambia) เป็นต้น อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของตัวแทนเรือนั้น สามารถสรุปได้ดังนี้

(1) ผู้ขนส่งจริง (Actual Carrier) อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้ให้ความหมายไว้ หมายถึง บุคคลซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของหรือได้ทำการรับขนส่งช่วงหนึ่ง ช่วงใดของการขนส่งของทั้งหมด และหมายรวมถึงบุคคลอื่นใด ซึ่งได้รับมอบหมายอีกทอดหนึ่งให้ ทำการเช่นว่านั้น[18]

ผู้ขนส่ง (carrier) ตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ผู้ขนส่ง หมายถึง บุคคลซึ่งเป็น ผู้เข้าทำสัญญาหรือเป็นผู้ที่มีชื่อเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ ซึ่งมีความหมาย กว้างกว่าอนุสัญญาเฮก รูลส์ เนื่องจากรวมถึงเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) หรือ บุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมาย (any person who has negotiated) ทั้งนี้ เนื่องจากบุคคลผู้เข้าทำสัญญา ขนส่งอาจไม่ประสงค์ที่จะทำการขนส่งของด้วยตนเอง ด้วยเหตุนี้จึงหมายความรวมถึง ผู้รับจัดการ ขนส่งสินค้า (freight forwarder) ผู้ขนส่งของต่อเนื่องหลายรูปแบบ (combined transport operator) หรือ ผู้ขนส่งที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (non-vessel owning carrier) ซึ่งอนุสัญญาได้แยกความหมาย ของคำว่าผู้ขนส่งออกจากผู้ขนส่งจริง (actual carrier) ไว้แล้ว ในการขนส่งจริงผู้ขนส่งและผู้ขนส่ง จริงอาจเป็นบุคคลเดียวกันก็ได้หากผู้เข้าทำสัญญาหรือผู้ที่มีชื่อเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลได้ ทำการขนส่งด้วยตนเอง

(2) ของ ตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ หมายรวมถึง สัตว์มีชีวิต และในกรณีของ ถูกนำมารวมบรรจุในตู้สินค้า แผ่นรองรับหรืออุปกรณ์แห่งการขนส่งทำนองเดียวกัน หรือเมื่อใด ของใดถูกบรรจุไว้ให้หมายรวมถึงอุปกรณ์แห่งการขนส่งหรือหีบห่อเช่นว่านั้น หากว่าผู้ส่งของเป็น ผู้จัดหามา[19]

(3) ขอบเขตของการใช้บังคับ (Scope of application) บทบัญญัติของอนุสัญญา แฮมเบอร์ก รูลส์ ใช้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ หากว่า

ก. ท่าเรือแห่งการบรรทุกของลงเรือ (Port of loading) ตามสัญญารับขนส่งของทาง ทะเลนั้น ตั้งอยู่ในรัฐภาคี หรือ

---

[18] Article 1 (2)

[19] Article 1 (5)

ข. ท่าเรือที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ (Port of discharge) ตามสัญญารับขนส่งของทางทะเลนั้น ตั้งอยู่ในรัฐภาคี หรือ

ค. ท่าเรือที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือแท้จริง (actual port of discharge) นั้นตั้งอยู่ในรัฐภาคี ในกรณีที่สัญญารับขนของทางทะเลกำหนดให้เลือกเอาท่าใดท่าหนึ่งในการขนถ่ายของขึ้นจากเรือเกินกว่าหนึ่งท่า หรือ

ง. ใบตราส่งหรือเอกสารอื่นที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งของทางทะเลนั้นได้ออกในรัฐภาคี หรือ

จ. ใบตราส่งหรือเอกสารอื่นที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งของทางทะเล กำหนดให้นำบทบัญญัติของอนุสัญญานี้หรือกฎหมายของรัฐใดที่ยอมรับผลแห่งอนุสัญญานี้มาใช้บังคับแก่สัญญา

บทบัญญัติของอนุสัญญานี้ให้มีผลใช้บังคับ โดยไม่คำนึงถึงสัญชาติของเรือ ผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจริง ผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือผู้ซึ่งมีผลประโยชน์เกี่ยวข้องอื่น[20]

บทบัญญัติของอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ตามปกติไม่มีผลใช้บังคับแก่สัญญาเช่าเรือ แต่อย่างไรก็ตามหากใบตราส่งที่ได้ออกตามข้อกำหนดแห่งสัญญาเช่าเรือ ให้ใช้บทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ใช้บังคับแก่ใบตราส่งเช่นนั้น เฉพาะในกรณีเป็นความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งและผู้ทรงใบตราส่งซึ่งมิใช่เป็นผู้เช่าเรือ[21] ทั้งนี้ เนื่องจากใบตราส่งที่ได้ออกให้สำหรับการขนส่งของตามสัญญาเช่าเรือนั้นมีสถานะเป็นใบรับสินค้าสำหรับของที่ขนส่งและเป็นเอกสารสิทธิ แต่ไม่ถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งของ ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือนั้นต้องเป็นไปตามสัญญาเช่าเรือ เว้นแต่สัญญาเช่าเรือจะกำหนดให้สามารถใช้ข้อตกลงในใบตราส่งได้ ในกรณีการขนส่งของตามสัญญาเช่าเรือที่มีบุคคลที่สามนอกเหนือจากคู่สัญญาซึ่งได้แก่เจ้าของเรือ (Shipowner) และผู้เช่าเรือ (Charterer) เช่น บุคคลที่สามที่เป็นผู้ส่งของ (Third party shipper) หรือบุคคลที่สามซึ่งเป็นผู้รับตราส่ง (Thired party consignee) ซึ่งในกรณีเช่นนี้ ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งจำเป็นต้องเรียกร้องแก่ผู้ขนส่ง

(4) ระยะเวลาของความรับผิดของผู้ขนส่ง (Period of responsibility) ความรับผิดของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ เริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งรับของเข้ามาในความดูแล ณ ท่าเรือที่บรรทุกของลงเรือ ระหว่างที่ทำการขนส่งจนกระทั่งถึงท่าที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือ เพื่อประโยชน์ดังกล่าวให้ถือว่าผู้ขนส่งเข้าดูแลของตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับของจากผู้ส่งของหรือตัวแทนผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลตามที่กฎหมายหรือกฎข้อบังคับ ณ ท่าเรือที่บรรทุกของลงเรือ ระบุให้เป็นผู้มีอำนาจรับของนั้นเพื่อการขนส่ง และให้ถือว่าผู้ขนส่งส่งมอบของเมื่อผู้ขนส่งส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งหรือในกรณีที่ผู้รับตราส่งไม่มารับของจากผู้ขนส่ง โดยการนำไปมอบไว้ ณ ที่ซึ่งผู้รับตราส่งสามารถ

[20] Article 2 (1) (2)

[21] Article 2 ข้อ 3

รับของได้ตามสัญญาหรือตามกฎหมายหรือวิธีปฏิบัติในทางการค้าในเรื่องนั้น ๆ ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายของขึ้น หรือโดยการมอบของไว้กับเจ้าหน้าที่หรือบุคคลที่สามที่กฎหมายหรือกฎข้อบังคับ ณ ท่าเรือที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือกำหนดไว้

ในกรณีที่กล่าวถึงผู้ขนส่งหรือผู้รับตราส่งในส่วนนี้ ให้หมายรวมถึงลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้รับตราส่งแล้วแต่กรณีด้วย[22]

(5) หลักเกณฑ์พื้นฐานของความรับผิด (Basis of liability) [23]

5.1 ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากการสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นแก่ของและจากการส่งมอบชักช้า หากการสูญหาย เสียหาย หรือความชักช้านั้นเกิดขึ้นในขณะที่ของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง เว้นแต่ผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่า ตน ลูกจ้าง หรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง (Agents) ได้ใช้มาตรการทุกอย่างอันสมควรแก่เหตุการณ์ เพื่อหลีกเลี่ยงความสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นแล้ว

5.2 ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อการสูญหายหรือบุบสลายที่เกิดขึ้นแก่ของ หรือความชักช้าในการส่งมอบอันเกิดจากไฟไหม้ หากผู้เรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าไฟนั้นได้เกิดจากความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือการสูญหาย การบุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบที่ผู้เรียกร้องพิสูจน์ได้ว่า เกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำในการดับไฟ การหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายที่เกิดขึ้นตามมา

5.3. ด้วยความเอาใจใส่ต่อการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดต่อการสูญหาย การบุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบสัตว์มีชีวิต ที่เกิดจากสาเหตุพิเศษภายในของสัตว์แต่ละชนิด หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่งได้กระทำตามวิธีการพิเศษที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งของเกี่ยวกับสัตว์นั้น และในพฤติการณ์ หากการสูญหาย บุบสลาย หรือการชักช้าในการส่งมอบเกิดขึ้นให้สันนิษฐานว่าการสูญหาย บุบสลาย หรือล่าช้าเกิดจากเหตุเช่นนั้น เว้นแต่ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย การบุบสลาย หรือส่งมอบล่าช้า ทั้งหมดหรือบางส่วนเกิดขึ้นจากความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง

5.4 ในกรณีที่การสูญหาย การบุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบ เกิดขึ้นจากความผิด หรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง รวมทั้งสาเหตุอื่น ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเฉพาะเพียงเท่าที่การสูญหาย บุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบนั้นมีสาเหตุมาจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อดังกล่าว ทั้งนี้ผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ถึง

---

[22] Article (4)

[23] Article 5 (1) (4) (5) (7)

ขอบเขตของการสูญหาย บุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบ มิใช่ผลจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อนั้น

พื้นฐานของความรับผิด (Nature of liability) ของอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ อยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีข้อสันนิษฐานความผิดหรือความประมาทเลินเล่อ (The Principle of presuppose or neglect) โดยถือว่าความเสียหายหรือสูญหายระหว่างของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดเว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่า ตน ลูกจ้าง หรือตัวแทนได้ใช้มาตการทุกอย่างอันสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นนั้นแล้ว ดังนั้นภาระการพิสูจน์จึงเป็นของผู้ขนส่ง (Burden of proof on the carrier) เว้นแต่กรณีการเสียหายหรือสูญหายหรือความล่าช้าในการส่งมอบอันเกิดจากไฟไหม้เท่านั้นที่ผู้เรียกร้องมีหน้าที่พิสูจน์ว่าไฟนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งหรือเกิดจากความผิดหรือความประมาทของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำในการดับไฟเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย

(6) การนำอนุสัญญาไปประยุกต์ใช้กับการเรียกร้องที่มิได้เกิดจากสัญญา (Application to non-contractual claims) อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้กำหนดให้การนำข้อปฏิบัติหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งในกรณีข้อเรียกร้องที่มิได้เกิดขึ้นจากสัญญาขนส่งของทางทะเลได้ดังนี้[24]

6.1 ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ ให้ใช้ได้ในการฟ้องร้องผู้ขนส่งเกี่ยวกับการสูญหาย การบุบสลายที่เกิดขึ้นแก่ของที่อยู่ภายใต้สัญญารับขนส่งของทางทะเล รวมทั้งความชักช้าในการส่งมอบ ไม่ว่าการฟ้องร้องนั้นเกิดจากสัญญาหรือละเมิดหรือเหตุอื่นก็ตาม

6.2 หากการฟ้องร้องนั้นเป็นการฟ้องร้องลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งและลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าได้ปฏิบัติงานภายในขอบเขตของสัญญาจ้างลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนนั้นมีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิใช้ตามอนุสัญญานี้ขึ้นอ้างได้ (ในทางตรงกันข้าม ถ้าตัวแทนของผู้ขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าได้ปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตของสัญญาจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่งก็ไม่อาจอ้างข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิขึ้นต่อสู้ได้แต่อย่างใด)

6.3 เว้นแต่กรณีเป็นการกระทำของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งในการกระทำการหรืองดเว้นการกระทำการ โดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย บุบสลาย หรือชักช้า จำนวนเงินทั้งหมดที่จะเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งและลูกจ้าง หรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งจะต้องไม่เกินข้อจำกัดของความรับผิดซึ่งกำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ (ไม่เกินข้อจำกัดความรับผิดตามมาตรา 6)

[24] Article 7 (1) (2) (3)

(7) ลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ตามอนุสัญญานี้ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย การบุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบนั้นเป็นผลมาจากการกระทำ (Act) หรือการงดเว้น (Omission) การกระทำของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งนั้น ๆ ซึ่งได้กระทำไปโดยเจตนา (intent) ที่จะให้เกิดการสูญหาย การบุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบเช่นนั้น หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ (Recklessly) ทั้งที่รู้ว่า (with knowledge) การสูญหาย การบุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบอาจเกิดขึ้นได้ และไม่ต้องคำนึงถึงข้อต่อสู้ของลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่สามารถยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดของผู้ขนส่งขึ้นอ้างได้แต่อย่างใด[25]

(8) ความรับผิดของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจริง[26] (Liability of the carrier and actual carrier)

8.1 ในกรณีที่การขนส่งทั้งหมดหรือบางส่วนของการขนส่งนั้น ผู้ขนส่งได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งจริงกระทำ ไม่ว่าการมอบหมายนั้นจะเป็นไปตามสิทธิที่พึงกระทำได้ตามสัญญาขนส่งของทางทะเลหรือไม่ก็ตาม ผู้ขนส่งย่อมยังคงเป็นผู้รับผิดชอบสำหรับการขนส่งทั้งหมดตามบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้ ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งที่กระทำโดยผู้ขนส่งจริง และผู้ขนส่งต้องรับผิดในการกระทำหรือการงดเว้นกระทำการของผู้ขนส่งจริงและของลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งจริงที่ได้กระทำภายในขอบเขตแห่งการจ้างนั้น

8.2 บทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งให้นำไปปรับใช้บังคับแก่ความรับผิดของผู้ขนส่งจริงด้วย สำหรับการขนส่งที่ผู้ขนส่งจริงได้กระทำการขนส่งหากมีการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงก็สามารถนำบทบัญญัติของอนุสัญญานี้ในข้อ (2), ข้อ (3) ของมาตรา 7 และข้อ (2) ของมาตรา 8 ไปปรับใช้ได้โดยลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งจริงไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย การบุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบนั้นเป็นผลมาจากการกระทำหรือการงดเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งได้กระทำไปโดยเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบชักช้าหรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย บุบสลาย หรือความชักช้าในการส่งมอบอาจเกิดขึ้นได้

8.3 ข้อตกลงพิเศษที่กำหนดให้ผู้ขนส่งรับผิดนอกเหนือไปจากที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาหรือที่กำหนดให้ผู้ขนส่งสละสิทธิใด ๆ ที่อนุสัญญานี้กำหนดไว้แก่ผู้ขนส่ง จะมีผลผูกพันผู้ขนส่งจริงก็ต่อเมื่อผู้ขนส่งจริงได้ยินยอมในข้อตกลงพิเศษนั้นโดยชัดแจ้งและทำเป็นลายลักษณ์อักษร และไม่ว่าผู้ขนส่งจริงจะตกลงยินยอมในข้อตกลงพิเศษนั้นหรือไม่ก็ดี ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องผูกพันตามความ

[25] Article 8 (2)

[26] Article 10 (1) – (6)

รับผิดหรือตามการสละสิทธิ ซึ่งเป็นไปตามข้อตกลงพิเศษนั้น

8.4 ในกรณีที่ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจริงต้องรับผิด ความรับผิดนั้นจะเป็นความรับผิดร่วมกันในลักษณะลูกหนี้ร่วม

8.5 จำนวนเงินค่าเสียหายทั้งหมดที่เรียกร้องเอาจากผู้ขนส่งและหรือผู้ขนส่งจริงและลูกจ้างและผู้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งจริง เมื่อรวมกันแล้วทั้งหมดต้องไม่เกินข้อกำหนดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้

8.6 บทบัญญัตินี้ไม่มีผลกระทบถึงสิทธิไล่เบี้ยของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจริง

(9) การออกใบตราส่ง[27] (Issue of Bill of Lading)

เมื่อผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งจริงรับของไว้ในความดูแลแล้ว เมื่อผู้ส่งของร้องขอ ผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ

ใบตราส่งนั้นอาจลงนามโดยผู้ซึ่งได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่ง (a person having authority from the carrier) ใบตราส่งที่ลงนามโดยนายเรือที่ขนของนั้นให้ถือว่าได้ลงนามแทนผู้ขนส่ง

(10) ข้อความต่างๆ ตามใบตราส่งนั้น ต้องมีรายการอย่างน้อยตามที่กำหนดไว้ ซึ่งรวมถึงลายมือชื่อของผู้ขนส่งหรือบุคคลผู้กระทำการเพื่อผลประโยชน์ของผู้ขนส่ง[28]

(11) ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลผู้กระทำเพื่อผลประโยชน์ของผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งแทนผู้ขนส่ง มิได้บันทึกสภาพภายนอกของของลงในใบตราส่ง ให้ถือว่าผู้ขนส่งได้บันทึกลงในใบตราส่งแล้วว่าของที่รับมอบมีสภาพดี[29]

(12) โดยปกติถือว่าผู้ส่งของได้รับรองกับผู้ขนส่งว่ารายการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสภาพของเครื่องหมาย จำนวน น้ำหนัก และปริมาณ ที่ผู้ส่งของได้จัดให้เพื่อบันทึกลงในใบตราส่งนั้นถูกต้องและผู้ส่งของต้องรับผิดแก่ผู้ขนส่งหากเกิดความเสียหายจากความไม่ถูกต้องของรายการต่าง ๆ ดังกล่าว

หนังสือรับรองหรือข้อตกลงใด ๆ ซึ่งผู้ส่งของรับจะชดใช้ให้แก่ผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากการที่ผู้ขนส่งหรือผู้กระทำการแทนของผู้ขนส่ง (a person acting on his behalf) ออกใบตราส่งโดยไม่มีข้อสงวนเกี่ยวกับรายการต่าง ๆ ที่ผู้ส่งของจัดให้เพื่อบันทึกในใบตราส่ง หรือเกี่ยวกับสภาพของเท่าที่เห็น ถือว่าเป็นโมฆะและไม่มีผลต่อบุคคลที่สาม รวมทั้งผู้รับตราส่งซึ่งรับโอนใบตราส่งนั้น

ในกรณีที่ได้มีการฉ้อฉลตามวรรคก่อน ผู้ขนส่งต้องชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดแก่บุคคลที่สาม และผู้รับตราส่งอันเนื่องจากบุคคลดังกล่าวเชื่อถือถ้อยคำที่ระบุในใบตราส่ง โดยผู้ขนส่งจะไม่ได้

---

[27] Article 14 (1) (2)

[28] Article 15 (1) ข้อ (j)

[29] Article 16 (2)

รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญานี้[30]

(13) การแจ้งการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบชักช้า[31] (Notice of loss, damage or delay)

ถ้าผู้ขนส่งจริงเป็นผู้ส่งมอบของ หนังสือแจ้งข้อความใดๆ ตามมาตรานี้ ที่แจ้งแก่ผู้ขนส่งจริง ถือว่ามีผลเช่นเดียวกับ ได้มีการแจ้งให้ผู้ขนส่ง และหนังสือที่แจ้งต่อผู้ขนส่งก็ให้มีผลเช่นเดียวกับได้มีการแจ้งให้ผู้ขนส่งจริงทราบเช่นกัน...

เพื่อประโยชน์แห่งการแจ้งการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบชักช้า หนังสือแจ้งที่ให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งจริง รวมทั้งนายเรือ หรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือซึ่งควบคุมเรืออยู่ หรือแก่บุคคลซึ่งกระทำการแทนผู้ส่งของ ให้ถือว่าได้ให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งจริงแล้วแต่กรณี

(14) เขตอำนาจศาล[32] (Jurisdiction) ในการดำเนินคดีทางศาลเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลตามอนุสัญญานี้ โจทก์มีสิทธิเลือกดำเนินคดีในศาลซึ่งกฎหมายแห่งรัฐที่ศาลนั้นตั้งอยู่กำหนดให้เป็นศาลที่มีอำนาจ ซึ่งเขตศาลนั้นมีสถานที่อย่างหนึ่งอย่างใดดังนี้

(ก) สำนักงานแห่งใหญ่ หรือที่อยู่ปกติของจำเลย ในกรณีที่ไม่มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่

(ข) สถานที่ที่ทำสัญญา ซึ่งจำเลยมีสถานที่ประกอบธุรกิจสาขาหรือตัวแทน (The place where the contract was made provided that the defendant has there a place of business, branch or agency through which the contract was made)

(ค) ท่าเรือที่บรรทุกของ (loading) หรือท่าเรือที่ขนถ่ายของ (discharge)

(ง) สถานที่อื่นๆ ซึ่งสัญญาขนส่งของทางทะเลได้กำหนดไว้เพื่อการนั้น

(15) ในส่วนของข้อตกลงระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการก็กำหนดให้ผู้มีสิทธิเลือกดำเนินการ ณ สถานที่แห่งหนึ่งแห่งใด เช่นเดียวกับการระงับข้อพิพาทโดยศาล[33]

ดังนั้น ในส่วนของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลที่กล่าวมา จะเห็นว่าแม้จะมิได้มีการกำหนดถึงภาระหน้าที่หรือความรับผิดชอบและความรับผิดของตัวแทนเรือไว้โดยชัดแจ้ง แต่ก็ได้มีการบัญญัติถึงภาระหน้าที่ (Responsibility) และความรับผิด (Liability) ตลอดจนข้อต่อสู้ (Defences)และข้อจำกัดความรับผิด (Limits of liability) ของตัวแทนของผู้ขนส่ง (Agent of the Carrier) ไว้อย่างชัดเจน ตลอดจนผลของการกระทำการต่างๆ โดยบุคคลซึ่งกระทำการแทนของผู้ขนส่ง (a person acting on the carrier's behalf) ไว้อย่างชัดเจนเช่นกัน ทั้งนี้

[30] Article 17 (1) (2) (3)

[31] Article 19 (6) (8)

[32] Article 22 (1)

[33] Article 22 (3)

นับแต่อนุสัญญาเฮก รูลส์ ซึ่งถือเป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศฉบับแรกของโลกโดยอนุสัญญาเฮก รูลส์ ได้กำหนดหน้าที่ของตัวแทนของผู้ขนส่งไว้ให้มีหน้าที่ คือ การออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของเมื่อได้รับของไว้ในความดูแลของตนแล้ว การออกใบตราส่งชนิดบรรทุกลงเรือแล้วเมื่อของได้ถูกบรรทุกลงเรือเสร็จเรียบร้อย การรับแจ้งความเสียหายสูญหาย เป็นต้น และในส่วนของความรับผิดอนุสัญญาเฮก รูลส์ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งและเรือไม่ต้องรับผิดในความเสียหายหรือสูญหายอันเกิดขึ้นจากสาเหตุอื่นใดอันปราศจากความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ที่ผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็นหรือปราศจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง เป็นต้น

อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ นั้นก็ได้มีการเพิ่มเติมข้อต่อสู้และข้อจำกัดของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง (ในกรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนไม่ใช่ผู้ทำสัญญาโดยเอกเทศ) โดยให้ลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ผู้ขนส่งมีอยู่ไปใช้ต่อสู้และจำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ ซึ่งในส่วนนี้จะเห็นว่าอนุสัญญาได้ตระหนักถึงบทบาทภาระหน้าที่ของผู้เป็นลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งที่เป็นผู้ปฏิบัติงานเพื่อให้สัญญารับขนของทางทะเลบรรลุผลสำเร็จตามความมุ่งหมาย และเป็นผู้ที่เข้าปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอย่างแท้จริง อนุสัญญาจึงได้กำหนดเกี่ยวกับข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดแจ้ง ตลอดจนได้กำหนดให้สามารถนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดขึ้นใช้ต่อสู้ในการฟ้องร้องในมูลความผิดละเมิดด้วย

อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ซึ่งถือว่าเป็นอนุสัญญาที่ส่งเสริมให้ประเทศกำลังพัฒนามีความชอบธรรมในการขนย้ายสิ่งของหรือสินค้าของตนทางทะเลเพิ่มมากขึ้น โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งมีความรับผิดชอบในความเสียหาย สูญหาย ความชักช้าในการส่งมอบเพิ่มขึ้น ก็ได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งไว้ชัดเจนมากยิ่งขึ้นเช่นกัน โดยมีการกำหนดเกี่ยวกับผู้ขนส่งจริงไว้และให้ผู้ขนส่งยังคงต้องมีความรับผิดต่อการขนส่ง ทั้งหมดตามสัญญาขนส่งของทางทะเลอยู่และผู้ขนส่งยังต้องรับผิดต่อการปฏิบัติหน้าที่ของผู้ขนส่งจริง รวมทั้งลูกจ้างและผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งจริงที่ได้กระทำไปภายในขอบเขตของสัญญาจ้างด้วย และในขณะเดียวกันผู้ขนส่งจริงก็สามารถนำบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งไปใช้กับความรับผิดของผู้ขนส่งจริงได้เช่นกัน ทั้งนี้โดยให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจริงรับผิดร่วมกันอย่างลูกหนี้ร่วม นอกจากนี้อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ก็ได้บัญญัติถึงหน้าที่ของผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งในการออกเอกสารการขนส่งและการรับแจ้งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า โดยถือว่าการออกเอกสารการขนส่งของบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจจากผู้ขนส่งเป็นการทำในนามผู้ขนส่งและถือว่าการแจ้งความเสียหายแก่ผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นเป็นการแจ้งแก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งจริงแล้ว ในส่วนของความรับผิดของลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ก็ได้กำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับ

ประโยชน์จากข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิตามอนุสัญญาขึ้นอ้างได้[34] หรือการอ้างข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาในการฟ้องร้องในมูลละเมิด ก็สามารถทำได้เช่นเดียวกัน แต่ในขณะเดียวกันตัวแทนของผู้ขนส่งก็ไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้าเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวแทนผู้ขนส่ง โดยเจตนาที่จะก่อให้เกิดความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบล่าช้า หรือกระทำไปโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบล่าช้าน่าจะเกิดขึ้น ดังนั้นจึงเห็นว่าในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลได้คำนึงถึงความสำคัญของบุคคลผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งไว้ในลักษณะเป็นบุคคลผู้ปฏิบัติการขนส่งแทนผู้ขนส่งอย่างชัดเจนและสอดคล้องกันทุกอนุสัญญา

3.2 กฎหมายภายในของประเทศอังกฤษเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือ

3.2.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ. 1924 และ ค.ศ. 1971 (U.K. Carriage of good by sea 1924 and 1971)

ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา อังกฤษเป็นประเทศมหาอำนาจทางทะเล ซึ่ง"สัญญารับขนของทางทะเล" ตามหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษเป็นสัญญารูปแบบหนึ่งที่เรียกว่า "สัญญาเพื่อสินจ้างจากค่าระวางบรรทุก" (Contract of affreightment)[35] ซึ่งหมายถึง สัญญารับขนของทางทะเลที่ต้องมีการชำระเงินค่าระวางบรรทุกสินค้า สำหรับบริการขนส่งสินค้าที่ได้รับ โดยทั่วไปมี 2 รูปแบบ คือ สัญญาเช่าเหมาเรือ (Charter Party) และสัญญารับขนของทางทะเลที่มีการออกหลักฐานที่เรียกว่าใบตราส่งทางทะเล (Bill of Lading) ตามที่กล่าวมาโดยละเอียดในบทที่ 2 ข้างต้น

ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) ซึ่งถือเป็นกฎหมายแม่บทที่สำคัญเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลนั้นได้แบ่งผู้ขนส่งออกเป็น 2 ประเภท[36] คือ "ผู้ขนส่งเอกชน" (Private carrier) ที่มีสิทธิที่จะมีอิสระในการทำสัญญาหรือปฏิเสธที่จะทำสัญญารับขนของกับผู้ส่งของและผู้ขนส่งเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติที่เรียกว่า "ผู้ขนส่งสาธารณะ" (common carrier) ที่ต้องยอมรับขนส่งของแก่ทุกคนที่ต้องการจะใช้บริการจะตั้งข้อรังเกียจไม่ยอมรับขนของคนนั้นคนนี้ไม่ได้ และถือเป็นข้อยกเว้นของหลักที่ว่าไม่มีบุคคลต้องถูกบังคับให้เข้าทำสัญญาใดถ้าเขาไม่มีความประสงค์เช่นนั้น เนื่องจากถือว่าเป็นผู้ประกอบอาชีพเพื่อประโยชน์ของบุคคลทั่วไป ในบางกรณีมีผู้แบ่งประเภทของ

---

[34] จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ กำหนดไว้คือ 835 SDR ต่อหน่วยการขนส่งหรือ 2.5 SDR ต่อกิโลกรัม.

[35] สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. **กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล. (Carriage of goods by sea Act.)** ม.ป.ส., ม.ป.ป. หน้า 3.

[36] คนึง ฦาไชย. **กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลเกี่ยวกับกฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศ.** กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541, หน้า 24.

ผู้ขนส่งออกเป็นผู้ขนส่งสาธารณะ (common carrier) ผู้ขนส่งของรัฐ (public carrier) ซึ่งหมายถึงผู้มีอาชีพรับขนของทางทะเลและน่านน้ำภายในซึ่งไม่อยู่ภายใต้หน้าที่และการตกลงทำสัญญารับขนของเหมือนกับผู้ขนส่งสาธารณะแต่อย่างใด และผู้ขนส่งส่วนบุคคล (Persons) หมายถึง ผู้ขนส่งของทางทะเลหรือน่านน้ำภายในเพื่อธุรกิจของตน หรือเพื่อผู้ส่งของคนหนึ่งคนใดเท่านั้น ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะผู้ขนส่งสาธารณะเท่านั้น

ผู้ขนส่งสาธารณะ มีลักษณะที่แตกต่างจากผู้ขนส่งเอกชนอยู่ 5 ประการคือ[37]

(1) ผู้ขนส่งสาธารณะมีหน้าที่ตามกฎหมายในอันที่จะต้องขนส่งของจากบุคคลใด ๆ ที่ประสงค์จะให้ขนส่งของนั้น เว้นแต่บางกรณีที่เป็นข้อยกเว้นให้ผู้ขนส่งสาธารณะปฏิเสธได้ เช่น การขนส่งผ่านสถานที่ที่ไม่ปลอดภัย เช่น สถานที่ที่ถือว่ามีการจลาจล (Riot) เป็นต้น การขนส่งของอันตราย (Damgeroust goods) การขนส่งไปยังสถานที่ที่ผู้ขนส่งไม่สามารถเดินทางไปได้ หรือในกรณีที่เรือที่บรรทุกมีระวางเต็มหรือกรณีผู้รับตราส่งไม่ชำระค่าระวาง หรือกรณีผู้ส่งสินค้าไม่แจ้งรายละเอียดของของ[38] เป็นต้น

(2) ผู้ขนส่งสาธารณะต้องรับผิดในความสูญหาย หรือเสียหาย ที่เกิดขึ้นแก่ของระหว่างที่ของอยู่ในระหว่างการขนส่ง เว้นแต่ในกรณีเข้าข้อยกเว้นในพฤติการณ์พิเศษ เช่น การกระทำของพระเจ้า (Act of god) การกระทำของศัตรูของแผ่นดิน (Queen's Enemies) สภาพภายในของสินค้า (Inherent vice of the goods) การฉ้อฉลของผู้ส่ง (Fraud) หรือความผิดของผู้ส่งของ (Fault) สำหรับการขนส่งของทางทะเลจะเพิ่มการโยนของทิ้งลงทะเล (Jettison)[39] เพิ่มขึ้นอีกประการหนึ่ง

(3) ในกรณีมีข้อสัญญาพิเศษกำหนดข้อตกลงพิเศษเพื่อบรรเทาความรับผิดก็มีผลบังคับได้

(4) ผู้ขนส่งสาธารณะมีกฎหมายคอมมอนลอร์ เป็นหลักเกณฑ์พื้นฐาน ซึ่งผู้ขนส่งเอกชนโดยปกติจะมีหลักเกณฑ์ปฏิบัติกว้างกว่าหลักเกณฑ์ตามกฎหมายคอมมอลลอร์

(5) ผู้ขนส่งสาธารณะอยู่ภายใต้ The Carriers Act 1830 ซึ่งใช้กับการขนส่งทางบก, ทางไปรษณีย์ รวมถึงผู้ขนส่งสาธารณะอื่น ที่ผู้ขนส่งเอกชนไม่ได้อยู่ภายใต้ข้อบังคับดังกล่าว

ผู้ขนส่งสาธารณะนั้นมีหน้าที่ในอันที่จะต้องขนของเพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งตามที่กล่าวมา ซึ่งถ้าผู้ขนส่งสาธารณะปฏิเสธโดยไม่มีสาเหตุตามที่กฎหมายกำหนด ก็จะต้องรับผิดชอบใน

---

[37] Leo D'Arcy. **Ridley's law of the carriage of goods by land, Sea and air.** Seventh Ed. London : Shaw & Son, 1992, p. 3.

[38] Ibid. p. 9 – 10.

[39] Ibid p. 10 – 11.

ความเสียหาย ตลอดจนความรับผิดเกิดจากการทำละเมิด และผู้ขนส่งสาธารณะสำหรับการขนส่งทางบกและผู้ขนส่งสาธารณะสำหรับการขนของทางทะเลนั้นตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ ถือว่ามีความรับผิดชอบและภาระหน้าที่ในการขนส่งเช่นเดียวกัน[40]

เดิมหลักกฎหมายคอมมอลลอว์ ถือว่าผู้รับขนส่งสาธารณะต้องมีความรับผิดต่อผู้ส่งของในลักษณะของหลักกฎหมายที่ว่าด้วย Bailment[41] มากกว่าหลักสัญญา ตามหลักของ Bailment ผู้ที่ได้รับทรัพย์สินของผู้อื่นมาไว้ในครอบครองของตนโดยเด็ดขาดต้องดูแลรักษาทรัพย์สินนั้นให้อยู่ในสภาพที่ดีตลอดเวลา ดังนั้น ผู้ขนส่งของเมื่อได้รับของจากเจ้าของหรือผู้ส่งของเมื่อออกเดินทางลับตาเจ้าของสินค้าและห่างไกลออกไปโดยที่เจ้าของสินค้าไม่มีโอกาสทราบว่ามีอะไรเกิดขึ้นในระหว่างเดินทาง ถือว่าผู้ขนส่งได้ครอบครองสินค้านั้นโดยเด็ดขาด เช่นนี้ทำให้ผู้ขนส่งต้องมีความรับผิดโดยเด็ดขาด (absolute liability) ต่อเจ้าของสินค้า คือ ถ้าเกิดความเสียหายหรือสูญหายแก่สินค้าหรือสิ่งของ รวมทั้งความล่าช้าในการส่งมอบไม่ว่าด้วยเหตุใด ผู้ขนส่งต้องรับผิดในทุกกรณี ซึ่งต่อมากฎหมาย Common Law ก็ยินยอมให้ผู้ขนส่งยกเว้นความรับผิดได้บ้างในบางกรณี โดยจัดเป็น Common Law Exceptions เช่น กรณีที่ความสูญหาย เสียหาย หรือความล่าช้าที่เกิดจากการกระทำของพระเจ้า (Act of God) หรือจากการกระทำของศัตรูของแผ่นดิน (Queen's Enemies) หรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสภาพของสินค้านั้นเอง (Inherent vice) เป็นต้น

ต่อมาในช่วงคริสต์ศตวรรษที่ 18 ทฤษฎีกฎหมายธรรมชาติ (Natural Law) และปรัชญาทางการเมืองที่ให้กฎหมายเข้าไปเกี่ยวข้องกับความเป็นอยู่ของเอกชนให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ (Laissez faire) ซึ่งแนวความคิดทั้งสองประการนี้ทำให้เกิดหลักกฎหมายทางสัญญาที่สำคัญ คือ หลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) และหลักความศักดิ์สิทธิ์ของสัญญา (Sanctity of Contract) หลักเสรีภาพในการทำสัญญานี้เกิดจากแนวความคิดในระบบเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมที่เน้นเสรีภาพของมนุษย์โดย Adam Smith ได้เขียนไว้ในผลงานที่มีชื่อของเขาคือ The weath of Nations ว่า "บุคคลทุกคนควรที่จะมีอิสระในการจัดการผลประโยชน์ของตนเองด้วยวิถีทางของตนเอง (Every man should be free to pursue his own interest in his own way) เป็นหน้าที่ของกฎหมายที่จะต้องให้ความเป็นผลต่อเจตนาของคู่สัญญา และมีการจำกัดเสรีภาพในการทำสัญญาที่น้อยที่สุดที่จะเป็นไปได้"[42] หลักเสรีภาพในการทำสัญญานี้ตรงกับหลักกฎหมายในระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) ที่ว่าด้วยหลักความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา และด้วยเหตุนี้จึงทำให้ผู้ขนส่งสามารถผูกนิติสัมพันธ์

---

[40] Leo D'Arcy. **Ridley's law of the carriage of goods by land, Sea and air**. p.79.

[41] คนึง ฦาไชย. **กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลเกี่ยวกับกฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศ**. หน้า 74.

[42] จำปี โสตถิพันธุ์. **คำอธิบายหลักกฎหมายนิติกรรมและสัญญา**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542, หน้า 183.

กับเจ้าของสินค้าหรือผู้ส่งของในลักษณะของการทำสัญญาโดยกำหนดข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดของตนเองได้ทุกประการ รวมทั้งความประมาทเลินเล่อของตนเอง ซึ่งในระยะแรกได้นำมาใช้กับการขนส่งในส่วนของผู้ขนส่งเอกชน (Private Carrier) ที่ไม่อยู่ภายใต้หลักกฎหมายการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่จะได้ศึกษาต่อไปนี้ ครั้นเมื่อนำหลักสัญญารับขนดังกล่าวมาใช้กับการรับขนระหว่างประเทศโดยที่ผู้ขนส่งสามารถกำหนดข้อจำกัดความรับผิดของตนเองได้และเจ้าของสินค้าไม่อยู่ในฐานะที่จะมีอำนาจต่อรองได้มากเท่าที่ควร ทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างเจ้าของสินค้ากับผู้ขนส่งที่เป็นเจ้าของเรือเพิ่มมากขึ้นจนกลายเป็นปัญหาระหว่างประเทศและเป็นที่มาของการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล โดยปกติขอบเขตของความรับผิดของผู้ขนส่งสาธารณะเริ่มจากเมื่อของได้เข้ามาอยู่ในการครอบครองของผู้ขนส่งตามสัญญาขนส่ง และเฉพาะระยะเวลาที่ปกคลุมในช่วงของการขนส่งเท่านั้น ส่วนการครอบครองของก่อนหรือหลังการขนส่งนั้น ผู้ขนส่งถือเสมือนเป็นเจ้าของคลังสินค้า(Warehouseman) ซึ่งความรับผิดก็จะเป็นไปตามสถานะของเจ้าของคลังสินค้าด้วยเช่นกัน ซึ่งความรับผิดของเจ้าของคลังสินค้านั้นก็คือรับผิดในฐานะผู้รับฝากทรัพย์ (Bailee)[43] และนอกจากนี้หลักกฎหมายในเรื่องฝากทรัพย์ซึ่งประกอบไปด้วยคู่สัญญา ผู้ฝากทรัพย์ (bailor) ผู้รับฝากทรัพย์ (bailee) หรือผู้รับฝากทรัพย์ช่วง (sub-bailee) ยังสามารถนำมาใช้กับกรณีผู้ส่งของส่งมอบสินค้าให้แก่การท่าเรือเพื่อขนส่งการท่าเรือก็ถือเป็นผู้รับฝากทรัพย์หรือผู้รับฝากทรัพย์ช่วงที่ต้องตกอยู่ภายใต้หลักกฎหมายในเรื่องฝากทรัพย์เช่นเดียวกับผู้รับขนของทางทะเล ดังจะเห็นได้จากคดี Singer (U.K.) Ltd., V. Tees and Hartlepool ที่บริษัทซิงเกอร์ประเทศอังกฤษได้มอบหมายให้บริษัท J.H. Bachman (U.K.) Ltd. ซึ่งเป็นบริษัทดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยบริษัท Bachman โดยตกลงให้การท่าเรือของ Tees and Hartlepool ทำการขนส่งสินค้าและระหว่างการขนถ่ายสินค้าลงเรือ ลูกจ้างของการท่าเรือได้ทำความเสียหายแก่เครื่องจักร ซึ่งศาลได้ตัดสินคดีนี้ว่าบริษัทซิงเกอร์ได้ยินยอมโดยปริยายให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเข้าทำสัญญาฝากทรัพย์กับการท่าเรือซึ่งเป็นผู้รับฝากทรัพย์ช่วง จึงต้องถือว่าบริษัทซิงเกอร์ในประเทศอังกฤษเป็นผู้ฝากทรัพย์ จึงต้องรับเอาเงื่อนไขต่าง ๆ ที่บริษัทผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศทำไว้กับการท่าเรือด้วย[44]

หลักการและเหตุผลความเป็นมาของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ (U.K. carriage of good by sea act, 1924) ในปี ค.ศ. 1922 ประเทศต่าง ๆ ได้จัดประชุมระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเลขึ้นที่กรุงบรัสเซลส์ ประเทศเบลเยี่ยม และได้มีมติเห็นชอบ

---

[43] Leo D'Arcy. **Ridley's law of the carriage of goods by land, sea and air**. Seventh edition. London : shaw & sons. p.18, 119.

[44] ไพบูลย์ สุดันติวรคุณ. "คดี Singer co.(UK) Ltd. And Another V. Tees and Hartelepool Port Authority (1988) 2LLR 164." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี**. ปีที่ 1, ฉบับที่ 2. เมษายน 2532, หน้า 10.

ในร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับใบตราส่ง (Draft convention for the unification of certain rules relating to bill of lading) และมีมติเสนอแนะให้ประเทศต่าง ๆ ที่ร่วมเห็นชอบตรากฎหมายภายในเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล เพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าว เมื่ออนุสัญญามีผลใช้บังคับในปี ค.ศ. 1923 ประเทศต่าง ๆ ได้มีมติเห็นชอบกับร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางอย่างเกี่ยวกับใบตราส่งที่ได้แก้ไขโดยคณะกรรมการที่ได้รับแต่งตั้งจากที่ประชุม อังกฤษจึงได้ตรากฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล 1924 (Carriage of goods by sea act. 1924) โดยได้บัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ความรับผิดชอบ (responsibility) ความรับผิด (liability) สิทธิ (rights) และความคุ้มกัน (immunities) ตามที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว โดยมีหลักการและเหตุผลพอสรุปได้ดังนี้[45]

1. พระราชบัญญัติดังกล่าวให้ใช้กับการขนส่งของทางทะเลโดยเรือ จากเมืองท่าใด ๆ ในสหราชอาณาจักรหรือไอร์แลนด์เหนือ ไปยังเมืองท่าอื่น ไม่ว่าจะอยู่ในหรือนอกสหราชอาณาจักรหรือไอร์แลนด์เหนือ

2. ห้ามมิให้ทำสัญญารับขนของทางทะเล ที่กระทำการโดยผู้ขนส่งที่ไม่จัดให้เรือมีความสามารถที่จะเดินทางได้อย่างปลอดภัยตามที่บังคับไว้ในกฎหมาย

3. ใบตราส่งทางทะเล หรือเอกสารสิทธิที่คล้ายคลึงกันทุกฉบับที่ออกในสหราชอาณาจักรหรือไอร์แลนด์เหนือ ถือเป็นหลักฐานของสัญญาซึ่งกฎหมายดังกล่าวให้มีผลบังคับ ต้องตีความให้มีผลบังคับตามบทบัญญัติของกฎหมาย

4. ในการรับขนของทางทะเลโดยเรือจากเมืองท่าแห่งหนึ่งแห่งใดในสหราชอาณาจักรหรือไอร์แลนด์เหนือไปยังเมืองท่าแห่งใดในรัฐอิสระไอริช ให้บังคับให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้

5. เพื่อประเพณีทางการค้า น้ำหนักของสินค้าที่ไม่บรรจุหีบห่อ (Bulk cargo) ที่ระบุไว้ในใบตราส่ง แม้เป็นน้ำหนักของสินค้าที่บุคคลที่สามเชื่อหรือยอมรับ ก็จะไม่เป็นน้ำหนักของสินค้าที่ผู้ขนส่ง หรือผู้รับจัดการขนส่งเชื่อหรือยอมรับตามใบตราส่ง น้ำหนักของสินค้าที่แท้จริงที่เชื่อและยอมรับกำหนดไว้ในใบตราส่งไม่ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้น (Prima facie in evidance) ที่จะใช้ยันต่อผู้ขนส่งซึ่งได้รับสินค้าตามน้ำหนักที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง และไม่ถือว่า น้ำหนักของสินค้าที่ผู้รับจัดการขนส่งรับไว้ขณะทำการขนส่งเป็นน้ำหนักของสินค้าที่ผู้รับจัดการขนส่งยอมรับประกันไม่ว่าบทบัญญัติของกฎหมายจะบัญญัติไว้อย่างไรก็ตาม

เมื่อประเทศต่าง ๆ ได้ลงนามรับรองพิธีสารแก้ไขเปลี่ยนแปลงอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ

---

[45] สถาบันพาณิชยนาวี. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. **กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล. (Carriage of goods by sea Act.)** หน้า 10.

กรุงบรัสเซลส์ (Protocal to amend the International convention for the unification of certain rules of law relating to bill of lading) เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 ในปี ค.ศ. 1971 ประเทศอังกฤษก็ได้ตราพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล ค.ศ.1971 (U.K. carriage of goods by sea.1971) ขึ้นใช้บังคับแทนพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1924 ในลักษณะยกเลิกกฎหมายเดิมทั้งฉบับและใช้บทบัญญัติในกฎหมายใหม่แทน พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 1971 เป็นต้นมาและยังใช้บังคับอยู่จนถึงปัจจุบัน และอังกฤษได้ออกพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลอีกฉบับหนึ่งซึ่งเรียกว่า The carriage of goods by sea act 1992 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 16 กันยายน 1992 โดยมีสาระสำคัญในการขยายเรื่องการโอนสิทธิในการฟ้องร้องเฉพาะคู่สัญญาตามหลัก Doctrine of privity of contract จากผู้ส่งของไปยังผู้รับตราส่งที่ระบุชื่อในใบตราส่งและผู้รับสลักหลังทุกคนในใบตราส่ง ตาม The bill of lading Act 1855 ทั้งนี้พระราชบัญญัติดังกล่าวไม่ได้ยกร่างขึ้นมาแก้ไขเปลี่ยนแปลงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 แต่อย่างใด

บทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ.1971[46] มีความโดยสรุปดังนี้[47]

(1) ให้ประยุกต์ใช้อนุสัญญาเฮก รูลส์ และอนุสัญญาที่แก้ไขอื่น ๆ ในส่วนของการขนส่งทางทะเลโดยเรือ

1.1 ในพระราชบัญญัตินี้ คำว่า "ข้อกำหนด" (The Rules) ตามความหมายในบทบัญญัตินี้หมายถึง ข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วย ความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งที่ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 และพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์อย่างเดียวกันในใบตราส่งที่ลงนาม ณ นครบรัสเซลส์ ลงวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ. 1979

1.2 ข้อกำหนดตามบทบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศตามที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ให้มีสภาพบังคับเป็นกฎหมาย

1.3 บทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้บังคับเกี่ยวเนื่องถึงหรือเกี่ยวข้องครอบคลุมการขนส่งของทางทะเลโดยเรือที่ทำการขนส่งทางทะเลจากเมืองท่าแห่งใด ๆ ในสหราชอาณาจักร (United Kingdom) ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งระหว่างเมืองท่าในสหราชอาณาจักรหรือระหว่างเมือง

---

[46] พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ. 1971 ตามที่ได้แก้ไขใหม่.

[47] U.K. Carriage of goods by sea act 1971 a. ข้อ 1. (1) – (7).

ในสหราชอาณาจักรกับเมืองท่าต่างประเทศ ก็อยู่ในบังคับแห่งข้อบังคับแห่งกฎหมายนี้ทั้งสิ้น ตามนัยมาตรา 7 แห่งอนุสัญญาเฮก วิสบี้ รูลส์

1.4 พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับกับการขนส่งของทางทะเล เว้นแต่สัญญารับขนของทางทะเลได้บัญญัติไว้อย่างชัดเจน (expressly) หรือโดยนัย (implication) ที่มีการออกใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิอื่นใดที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน

1.5 (ยกเลิก)

1.6 ภายใต้บทบัญญัติในมาตรา 10 (ซี) ของข้อบังคับ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับแก่

ก. ใบตราส่งทุกฉบับ หรือเอกสารสิทธิทำนองเดียวกันที่สัญญารับขนของทางทะเลกำหนดไว้หรือเป็นหลักฐานกำหนดไว้ชัดเจนหรือปริยายให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเลนั้น และ

ข. ใบรับของทุกฉบับชนิดเปลี่ยนมือไม่ได้ (Non – Negotiable) ที่สัญญารับขนของทางทะเล กำหนดหรือเป็นหลักฐานกำหนดไว้โดยชัดแจ้งให้อนุสัญญามีผลใช้บังคับต่อสัญญารับขนของทางทะเลที่มีการออกใบรับของที่ถือเสมือนเป็นใบตราส่ง

1.7 ถ้าสัญญารับขนของทางทะเลกำหนดหรือเป็นหลักฐานโดยใบตราส่ง หรือใบรับของที่กฎหมายถือว่าเป็นใบตราส่งตามที่กล่าวมาแต่ต้น บังคับแก่ของที่บรรทุกบนดาดฟ้าเรือ (deck cargo) หรือสัตว์มีชีวิต (live animals) ให้ถือว่าเป็นของตามพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่สัญญารับขนของทางทะเลจะได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนเป็นอย่างอื่นหรือไม่ถือเป็นของตามพระราชบัญญัตินี้

(2) ห้ามมิให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเลใด ๆ ถ้าสัญญารับขนของทางทะเลนั้นไม่ได้กำหนดบังคับให้ผู้ขนส่งต้องดำเนินการให้เรือที่ใช้ในการขนส่งต้องมีความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthy ship)[48]

(3) ในส่วนของการกำหนดให้นำบทบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งที่ลงนาม ณ กรุงบรัสเซลส์ เมื่อวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 และพิธีการแก้ไขเพิ่มเติมฯ (The Hugue rules as amendment by the Brussels Protocol 1968) ให้มีผลบังคับเป็นกฎหมายตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1971 ข้อ A (2) ตามที่กล่าวมาในข้อ 1.2 นั้น มีรายละเอียดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับตัวแทนเรือเช่นเดียวกับที่กล่าวมาในหัวข้อ 3.1.1 และ 3.1.2 ข้างต้นทุกประการ

ดังนั้นในส่วนนี้จึงขอกล่าวถึงหลักพื้นฐานของอนุสัญญาเฮกรูลส์ และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งและตัวแทนของผู้ขนส่ง ดังนี้

---

[48] U.K. Carriage of goods by sea act 1971 . ข้อ 3.

ตามกฎหมายคอมมอนลอร์ ผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดเตรียมความพร้อมในการเดินทางของเรือ โดยมีข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งไว้สามประการ คือ เหตุสุดวิสัย ศัตรูแผ่นดิน และความเสียหายที่เกิดจากสภาพของสินค้า แต่เมื่อมีการนำอนุสัญญาเฮก รูลส์และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ เข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1971 ทำให้ผู้ขนส่งต้องมีหน้าที่ในการจัดเตรียมเรือให้มีสภาพเหมาะสมแก่การเดินทะเล (Seaworthy) และการจัดการให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือเครื่องใช้และสัมภาระที่เหมาะสม และต้องทำให้ระวางเรือ ห้องเย็น และห้องแช่เย็นและส่วนอื่น ๆ ของเรือมีความเหมาะสมและปลอดภัยสำหรับการบรรทุกการขนส่งและการดูแลของที่บรรทุกตาม Article 3 ข้อ 1. หน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะต้องใช้ความระมัดระวังดังกล่าวสอดคล้องกับหลักบุคคลมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังในกฎหมายคอมมอนลอร์ (The Common law duty of care) แต่แตกต่างกันในประเด็นที่ความรับผิดของบุคคลไม่อาจมอบหมายให้ผู้อื่นรับผิดแทนได้ หมายถึง หน้าที่ของผู้ขนส่งสามารถมอบหมายให้ผู้อื่น เช่น ลูกจ้าง นายเรือ หรือ ตัวแทนของผู้ขนส่ง ทำการแทนได้ แต่หากบุคคลที่รับมอบหมายไม่ใช้ความระมัดระวังผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ความเสียหายดังกล่าวมิได้เกิดจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือผู้ที่ได้รับมอบหมาย เช่นในคดี The Muncaster Castle (1961) ที่สินค้าประเภทวัวถูกส่งจากซิดนีย์ภายใต้ใบตราส่งที่มีข้อกำหนดของอนุสัญญาเฮก รูลส์ และได้เกิดความเสียหายจากน้ำทะเลเข้ามาในระวางทั้งที่ผู้ขนส่งได้ว่าจ้างบริษัทฯ ที่มีชื่อเสียงมาทำการตรวจสอบเรียบร้อยแล้ว แต่ศาลก็ตัดสินให้ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดต่อผลจากความประมาทดังกล่าวเป็นต้น

ความรับผิดของผู้ขนส่งตามใบตราส่งสินค้าตามกฎหมายของประเทศอังกฤษนั้น เมื่อผู้ส่งของนำสินค้ามาส่งมอบให้แก่ผู้ขนส่งโดยตรงหรืออาจใช้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Forwading agent) หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (Carrier's agent) ซึ่งผู้ขนส่งจะตรวจสอบรายละเอียดของสินค้าถ้าถูกต้องตามที่ผู้ส่งของสำแดงรายละเอียด นายเรือ (Master) หรือตัวแทน (agent) ก็จะลงนามในใบตราส่งเพื่อมอบให้ผู้ส่งของเพื่อใช้สำหรับรับมอบสินค้า ณ ท่าปลายทางที่จะรับมอบสินค้า ซึ่งสถานะของใบตราส่งตามกฎหมายของประเทศอังกฤษทำหน้าที่สำคัญสามประการ กล่าวคือ

ประการแรก ใบตราส่งในฐานเอกสารใบรับสินค้า (a receipt for goods shipped)

ใบตราส่งในฐานะที่เป็นใบรับสินค้าตามเงื่อนไขข้อตกลง (Receipt as to condition) หน้าที่ของใบตราส่งในฐานะที่เป็นใบรับสินค้าตามเงื่อนไขข้อตกลง หมายถึง ใบตราส่งถือเป็นพยานหลักฐานที่ให้ข้อมูล รายละเอียดแห่งสินค้าที่ขนส่งตามที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (Carrier's agent) สามารถที่จะตรวจสอบได้แต่สภาพภายนอก (outward inspection) ในเวลาที่ได้รับมอบสินค้า โดยไม่จำเป็นต้องตรวจสอบสภาพภายในของสินค้าภายใต้ตู้คอนเทนเนอร์ (Container) หรือหีบห่อลักษณะอื่น (Orther Packaging) แต่อย่างใด ทั้งนี้ ตัวแทนของเจ้าของเรือ (Shipowner's agent) จะระบุรายการในใบตราส่งตามธรรมชาติที่ปรากฏ โดยอาจบันทึกความเสียหายซึ่งสังเกตเห็นใน

ระหว่างตรวจสอบ และผู้ขนส่งมีภาระหน้าที่ต้องส่งมอบสินค้า ณ จุดหมายปลายทางในสภาพที่เหมือนกับที่ระบุไว้ในขณะที่ออกใบตราส่งภายใต้เงื่อนไขและข้อตกลงอื่นที่กำหนดไว้ ซึ่งในบางครั้งผู้ส่งของจะกังวลเกี่ยวกับการรับรองสภาพของสินค้าที่ผู้ขนส่งบันทึกลงในใบตราส่ง เนื่องจากอาจทำให้ถูกปฏิเสธจากธนาคารได้โดยเฉพาะการชำระเงินโดยวิธีการใช้ Documentary Credit ซึ่งต้องใช้ใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวน (Clean bill of lading) ดังนั้น ใบตราส่งในฐานะที่เป็นใบรับสินค้าตามเงื่อนไขข้อตกลงถือเป็นการแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับจำนวนและรายละเอียดอื่น จึงมีผลตามกฎหมายคอมมอนลอร์ (Effect at common law) และถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นตามที่ผู้ส่งของสำแดงไว้ (Prima facie evidence in favour of the Shipper) ซึ่งหลักฐานตามที่ปรากฏในใบตราส่งดังกล่าว เมื่อใบตราส่งถูกโอนไปอยู่ในความครอบครองของผู้ซื้อโดยสุจริตต้องถือรายละเอียดตามนั้น ทั้งนี้เพื่อให้ผู้ซื้อชำระราคาค่าสินค้าแก่ผู้ขาย เช่น ในคดี Compania Naviera Vascongada V Churchill (1906) เป็นกรณีที่สินค้าที่รับขนส่งเป็นซุงซึ่งขณะรอการขนส่งได้ถูกทำให้สกปรกคราบน้ำมัน แต่แม้กระนั้นนายเรือก็ออกใบตราส่งให้โดยไม่มีเงื่อนไข ซึ่งศาลถือว่าพฤติการณ์เช่นนี้เจ้าของเรือไม่อาจแก้ไขหรือปฏิเสธข้อความจริงในใบตราส่งตามที่ผู้รับโอนกล่าวอ้าง เนื่องจากจะทำให้ผู้รับโอนเสียหายเพราะได้ยอมรับใบตราส่งตามที่ระบุสินค้าที่ขนส่งอยู่ในสภาพเรียบร้อยและจ่ายเงินแก่ผู้ขายไปตามราคาที่ซื้อขายเต็ม ทั้งนี้เป็นไปตาม Uniform Customs and Practice for Documentary Credits 500 (1993 end) Article 32 ตามที่กล่าวมาในบทที่ 2 ตามกฎหมายคอมมอนลอร์มีวิธีการที่อาจทำให้ผู้ขนส่งซึ่งเป็นเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับข้อความจริงตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งหรือเซ็นสลักหลังด้วยวิธีการกำหนดเงื่อนไขความว่า “Condition Unknown” ซึ่งเป็นผลให้เมื่อใบตราส่งถูกเปลี่ยนมือ ฐานะของการเป็นใบรับของซึ่งแสดงรายละเอียดของสินค้าภายในเงื่อนไขดังกล่าวภายหลังการตรวจสอบที่เหมาะสมจากผู้ขนส่ง แตกต่างจากพื้นฐานของการเป็นใบรับของที่ระบุจำนวนและเครื่องหมายด้วยการรับรู้ของผู้ขนส่งตามคำแนะนำของผู้ส่งของ ด้วยเหตุนี้ศาลคอมมอนลอร์ จึงได้เฝ้าดูการตีความหรือความพยายามใด ๆ ของผู้ขนส่งในอันที่จะปฏิเสธความมีประสิทธิผลของการสำแดงรายละเอียดในใบตราส่งอย่างเคร่งครัดและยุติธรรม ดังเช่น คดี The Peter der Grosse ที่ใบตราส่งระบุเงื่อนไขว่า “Weight Contens and Value Unknown” เป็นต้น ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ของที่ขนส่ง ผู้ขนส่งสามารถระบุรายการความเสียหายที่สังเกตเห็นได้ลงในใบตราส่ง ทั้งนี้การสลักหลังดังกล่าว โดยปกติต้องระบุความเสียหายให้ถูกต้องชัดเจน หากระบุคำที่แสดงลักษณะตามเงื่อนไขที่ไม่ชัดเจนก็ไม่สามารถยกประโยชน์จากข้อสันนิษฐานได้ ดังเช่น คดี Canada Dominion Sugar Co.,Ltd. V Canadian steamships ที่เป็นการขนส่งน้ำตาลโดยผู้ส่งของในคดีนี้ได้ให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งชนิดปราศจากข้อสงวน (Clean bill of lading) ก่อนการขนถ่ายสินค้าที่บรรทุกขึ้นเรือจะสำเร็จ ด้วยความเชื่อมั่นว่าสินค้าที่ขนส่งจะไม่ผิดพลาด ซึ่งใบตราส่งในคดีดังกล่าวระบุข้อความว่า “Shipped in apparent good order and condition” และผู้ขนส่งได้ลงชื่อภายใต้การรับรองว่าเป็น

ใบตราส่งชนิดปราศจากข้อสงวน แต่ข้อเท็จจริงในคดีดังกล่าว สินค้าน้ำตาลได้เสียหายขณะรอขนส่ง ประกอบกับในใบรับรองของขึ้นเรือ (mate's receipt) ได้ระบุไว้ว่าสินค้าส่วนหนึ่งสกปรก ฉีกขาด ฯลฯ ซึ่งเมื่อผู้รับโอนใบตราส่งดังกล่าวในภายหลัง ศาลถือว่าลักษณะดังกล่าวไม่ได้รับผลประโยชน์จากหลักห้ามเปลี่ยนแปลงข้อความแสดงรายละเอียดแห่งของที่ขนส่ง เว้นแต่ผู้ขนส่งจะได้ออกใบตราส่งที่ชัดเจนไม่คลุมเครือ (unambiguous) และไม่ขัดกับกฎเกณฑ์ (unqualified) ตามที่กำหนด

ใบตราส่งในฐานะที่เป็นใบรับสินค้าตามเงื่อนไขข้อตกลงที่ระบุไว้ภายใต้อนุสัญญาเฮก รูลส์ และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ภายใต้อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ Art 3 ข้อ 3. ตามที่กล่าวมาแต่ต้น ซึ่งภายหลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ผู้ขนส่งหรือนายเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งจะต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ โดยมีรายการต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ ซึ่งใบตราส่งเช่นว่านั้นถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นที่ใช้แสดงรายละเอียดแห่งของที่ขนส่ง และเมื่อใบตราส่งถูกโอนเปลี่ยนมือไปยังบุคคลที่สามที่ได้มาโดยสุจริตตามกฎหมายคอมมอนลอร์ ถือว่าใบตราส่งดังกล่าวเป็นความจริงตามที่ ปรากฏ (once more no requirement for detrimental reliance) ตามปกตินายเรือ ผู้ขนส่ง หรือตัวแทนผู้ขนส่งสามารถกำหนดเงื่อนไขหรือขอบเขตของการสลักหลังใบตราส่งได้ตามที่เป็นจริงของสินค้าที่ผู้ขนส่งรับไว้ แต่ผู้ขนส่งไม่มีสิทธิกำหนดเงื่อนไขหรือข้อเสนอแนะที่เป็นผลให้ความรับผิดของผู้ขนส่งลดลงได้แต่อย่างใด ทั้งนี้ ตามอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ Article 3 ข้อ 8. ความว่า "ข้อกำหนดใด ๆ หรือข้อสัญญาหรือข้อตกลงใด ๆ ในสัญญาการขนส่งที่ปลดเปลื้องผู้ขนส่ง หรือปลดเปลื้องเรือจากความรับผิดสำหรับการสูญหายหรือเสียหายต่อสิ่งของหรือเกี่ยวกับสิ่งของอันเกิดจากความเลินเล่อ หรือความผิดหรือความบกพร่องในหน้าที่หรือข้อผูกพันต่าง ๆ ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ หรือที่ผู้ขนส่งลดหย่อนความรับผิดดังกล่าวให้ผิดไปจากที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ให้ถือเป็นโมฆะและสูญเปล่าปราศจากผลบังคับ..." ดังนั้นข้อกำหนดใด ๆ ที่มีลักษณะเป็นหลักทางเทคนิคที่บริสุทธิ์ที่โต้แย้งกับบทบัญญัติของอนุสัญญาดังกล่าวจึงไม่มีผลบังคับ ดังเช่นในคดี Canada Dominion Sugar Co.,Ltd. V Canadian National Steamships Ltd. (1947) ที่ผู้ขนส่งรับรองในใบตราส่งว่า "signed under gurantee to produce ship's clean receipt" ซึ่งผู้พิพากษาเห็นว่า มิใช่ข้อเท็จจริงตามที่ปรากฏที่ผู้ขนส่งสามารถบันทึกได้ตามอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 3 ข้อ 3. แต่อย่างใด เป็นต้น

ในทางปฏิบัติบ่อยครั้งที่ผู้ขนส่งถูกร้องขอจากผู้ส่งของให้ออกใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวน (Clean bill of lading) เนื่องจากผู้ส่งของต้องทำให้การซื้อขายเสร็จสิ้นโดยสมบูรณ์หรือจำเป็นต้องนำใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวนนำไปยื่นขอรับชำระเงินจากธนาคารตามหลักเครดิตที่มีเอกสารประกอบ ซึ่งในทางปฏิบัติผู้ขนส่งจะให้ผู้ส่งของจัดทำสัญญาค้ำประกันความเสียหาย (Promise of an indemnity) เพื่อป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในภายหลังแต่หนังสือค้ำประกันความเสียหายดังกล่าวไม่อาจใช้ป้องกันผู้ขนส่งจากข้อเรียกร้องโดยบุคคลที่สามที่อ้างพื้นฐานหลักการของใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวนได้แต่อย่างใด และการกระทำในลักษณะดังกล่าวในทางกฎหมายถือว่าเป็นการฉ้อโกง

(Defraud) ผู้รับตราส่งและหรือธนาคาร ดังเช่นคดี Brown Jenkinson Co.,Ltd. V Percy Dalton (1957) และคดี Standard Chartered Bank V Pakistan National Shipping Corp. (1995)[49] เป็นต้น ดังนั้น วิธีการดังกล่าวจึงไม่เป็นที่นิยมในทางการค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากถือเป็นการฉ้อโกงและทำให้ยุ่งยาก และวิธีการดังกล่าวไม่มีกฎหมายของประเทศใดที่ถือว่าการกระทำลักษณะดังกล่าวมีผลใช้บังคับได้ ฉะนั้นผู้ปฏิบัติจึงต้องระมัดระวังในเรื่องนี้ด้วย

ใบตราส่งในฐานะที่เป็นใบรับสินค้าตามเครื่องหมายเลขหมายที่จัดทำไว้ (Receipt as to leading marks) ตามปกติรายละเอียดเกี่ยวกับเครื่องหมายเลขหมาย หรือลักษณะของเครื่องหมายเลขหมายที่ปรากฏบนหีบห่อของที่ขนส่งจะถูกกำหนดไว้ในใบตราส่ง ซึ่งตามกฎหมายคอมมอนลอร์ ผู้ขนส่งไม่อาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงหรือปฏิเสธได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีความจำเป็นที่สุด เช่น คดี Parsons V New Zealand Shipping Co. (1901) ซึ่งเสียงส่วนใหญ่ของผู้พิพากษาเห็นว่า เครื่องหมายในกรณีดังกล่าวมิได้เป็นปัจจัยสำคัญที่แสดงว่าเป็นสินค้าของผู้รับตราส่ง (not material to the identity of the goods) จึงไม่ถือว่าเป็นการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเครื่องหมายเลขหมายแต่อย่างใด โดยสรุปแล้ว เครื่องหมายเลขหมายที่ระบุไว้ในใบตราส่งตามกฎหมายคอมมอนลอร์ ถือว่าเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง เมื่อใบตราส่งอยู่ในมือของผู้รับโอนโดยถูกต้อง ซึ่งก็สอดคล้องกับอนุสัญญาเฮก รูลส์ ในมาตรา 3. ข้อ 4. ที่กำหนดไว้ความว่า "ใบตราส่งเช่นว่านั้น ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่า ผู้ขนส่งได้รับสิ่งของไว้แล้วตามที่ได้ระบุรายการไว้ในมาตรา 3 ข้อ (ก) (ข) (ค)" แต่ทั้งนี้ผู้ส่งของสามารถเรียกร้องให้ผู้ขนส่งจัดทำเครื่องสำหรับของที่ขนส่งให้ชัดเจนขึ้นได้ตามอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 3 ข้อ 3 (ก)

ใบตราส่งในฐานะเป็นเอกสารแสดงรายละเอียดอื่นแห่งของที่ขนส่ง ผู้ขนส่งและผู้ส่งของหรือตัวแทนผู้ขนส่งสามารถกำหนดข้อความจริงที่เกิดขึ้นลงในใบตราส่งได้ในขณะรับมอบของไว้ในความดูแล ซึ่งข้อความจริงดังกล่าว รวมถึงวันที่ออกใบตราส่ง ดังเช่นในคดี The Saudi Crown (1986) ซึ่งนายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่มีอำนาจกระทำการเพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือได้รับมอบอำนาจให้สามารถออกใบตราส่งโดยระบุวันที่และสถานที่ออกใบตราส่งได้ แต่ในคดีดังกล่าวสัญญาซื้อขายได้กำหนดให้ผู้ขายส่งมอบของแก่ผู้ขนส่งระหว่างวันที่ 20 มิถุนายน – 15 กรกฎาคม และถึงแม้ว่าความจริงของได้บรรทุกลงเรือแล้วเสร็จในวันที่ 26 กรกฎาคม แต่ตัวแทนของผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งโดยระบุวันที่ออกใบตราส่งเป็นวันที่ 15 กรกฎาคม ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้ซื้อสินค้าเชื่อและจ่ายเงินสำหรับค่าสินค้าดังกล่าว ซึ่งเมื่อของถึงปลายทางปรากฏว่าผู้ซื้อได้รับความเสียหายจึงได้เรียกร้องต่อเจ้าของเรือ แต่เจ้าของเรือได้ต่อสู้ในประเด็นที่ว่าตัวแทนของผู้ขนส่ง (Agent) ไม่มีอำนาจระบุวันที่ลงบนใบตราส่งให้ผิดจากความเป็นจริงเนื่องจากคุณสมบัติตามปกติ รวมทั้งขอบเขตของอำนาจหน้าที่

[49] John F Willson. **Carriage of goods by sea.** Third ed. London : FINANCIAL TIME 1998, p.129.

การเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นไม่รวมถึงอำนาจที่จะระบุวันที่ออกใบตราส่งให้ผิดจากความเป็นจริง กรณีจึงเป็นการกระทำที่อยู่นอกเหนือหน้าที่หรือขอบความสามารถของการเป็นตัวแทน (outside the scope of the functions or capacities of the agents) และในคดี Grant V Norway เป็นต้น ซึ่งลักษณะของการกระทำโดยไม่ได้รับมอบอำนาจในลักษณะทำนองเดียวกันสามารถนำไปใช้ในกรณีอื่น ๆ ได้ เช่น ในคดี Wespac Banking Corp V South Carolina Nat Bank (1986) เป็นต้น[50]

ประการที่สอง ใบตราส่งในฐานะที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่ง (As evidance of the contract of carriage)

โดยทั่วไปแบบฟอร์มมาตรฐานของใบตราส่งที่ออกโดยบริษัทเดินเรือแบบประจำเส้นทาง (Standard liner bill of lading) จะพิมพ์รายละเอียดของข้อตกลง (Contractual terms) หรืออ้างอิงถึงเงื่อนไขข้อตกลงที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งที่ตกลงกัน ซึ่งเงื่อนไขข้อตกลงดังกล่าวมิได้ประกอบขึ้นเป็นสัญญาขนส่งแต่อย่างใด เพียงแต่ถือเป็นพยานหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากสัญญาขนส่งนั้นโดยทั่วไปมิได้มีรูปแบบกำหนดไว้ ดังนั้นคู่สัญญาตกลงกันด้วยวาจาก็เกิดเป็นสัญญาขนส่งขึ้นได้ ซึ่งตามปกติสัญญาขนส่งนั้นจะเกิดก่อนที่จะมีการออกใบตราส่งและข้อตกลงเงื่อนไขที่คู่สัญญาตกลงกันนั้นจะถูกประกาศโดยผู้ขนส่งหรือถูกแจ้งให้ผู้ส่งของในการเจรจาตกลงทำสัญญาโดยตัวแทนจัดหาสินค้าบรรทุกลงเรือ (loading Broker) ก่อนที่จะขนส่งสินค้า ด้วยเหตุนี้ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่ของก่อนที่จะส่งมอบแก่ผู้ขนส่งและก่อนออกใบตราส่งผู้ส่งของจึงต้องรักษาสัญญาและปฏิบัติตามสัญญา ขณะเดียวกันถ้าผู้ขนส่งกำหนดหลักเกณฑ์เงื่อนไขที่ระบุไว้ในใบตราส่งซึ่งกำหนดขึ้นภายหลังตกลงทำสัญญาขนส่งก็ย่อมไม่มีผลสมบูรณ์มากไปกว่าสัญญาขนส่งที่ตกลงกันก่อนหน้านั้น ดังนั้น ผู้ส่งของจึงสามารถยื่นพยานหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งที่แท้จริงขึ้นกล่าวอ้างได้ รวมทั้ง พยานหลักฐานที่เป็นคำพูดหรือปากเปล่า (Oral evidence) ดังเช่น ในคดี The Ardenner (1951) ซึ่งโจทก์ต้องการส่งส้มไปยังลอนดอน ก่อนวันที่ 1 ธันวาคม เนื่องจากหลังจากนั้นภาษีนำเข้าจะถูกขึ้นภาษี โจทก์ในฐานะผู้ส่งของจึงแจ้งความประสงค์ดังกล่าวต่อตัวแทนผู้ขนส่ง (Shipping agent) และตัวแทนผู้ขนส่งได้ให้ความเชื่อมั่นว่า หากส้มขนถ่ายบรรทุกลงเรือก่อนวันที่ 22 พฤศจิกายนแล้ว เรือที่บรรทุกส้มดังกล่าวเดินทางโดยตรงไปยังลอนดอนทันกำหนดเวลา แต่ในความจริงเรือที่บรรทุกส้มได้เดินทางแวะท่าเรือ Antwerp ก่อน จึงเดินทางไปถึงลอนดอนในวันที่ 4 ธันวาคม จึงทำให้ผู้ส่งของเสียหายจากการถูกเก็บภาษีนำเข้าในอัตราที่สูงขึ้น และถูกสินค้าของผู้อื่นขายในตลาดได้ก่อน ในการต่อสู้คดีผู้ขนส่งได้ยกข้อต่อสู้ในประเด็นที่ใบตราส่งระบุเงื่อนไขข้อตกลงให้ผู้ขนส่งมีอิสระที่จะแวะระหว่างเดินทางได้ (The Liberty Clause) ซึ่งในที่สุดผู้พิพากษาได้ตัดสินว่า พยานหลักฐานด้วย

[50] John F Willson. **Carriage of goods by sea.**, p.132.

วาจาที่ผู้ส่งของกล่าวอ้างเพื่อพิสูจน์ถึงสัญญาขนส่งที่คู่สัญญาตกลงกันก่อนที่จะมีการออกใบตราส่ง และมีข้อกำหนดเงื่อนไขภายหลังนั้นรับฟังได้ ฉะนั้นข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่อ้างเงื่อนไขตามใบตราส่งจึงฟังไม่ขึ้น ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดในที่สุด

ใบตราส่งตามปกติถูกลงนามโดยผู้ขนส่งหรือนายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งแต่เพียงฝ่ายเดียว และมอบให้แก่ผู้ส่งของภายหลังจากผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแล ดังนั้นเมื่อผู้ส่งของพบว่าข้อตกลงที่ทำสัญญาขนส่งแตกต่างจากข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในใบตราส่งหรือข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในใบตราส่งไม่ครบถ้วนตามสัญญาขนส่งผู้ส่งของอาจป้องกันโดยให้ผู้ขนส่งส่งมอบสัญญาขนส่งเพื่อใช้เป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งหรืออาจให้ผู้ขนส่งเพิ่มเติมเงื่อนไขในใบตราส่งให้ถูกต้องครบถ้วนตรงตามสัญญาขนส่ง และถ้าใบตราส่งมีรายการถูกต้องครบถ้วนแล้ว ใบตราส่งย่อมถือเป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นแห่งข้อตกลงหรือเงื่อนไขของสัญญาขนส่งซึ่งในหลาย ๆ คดีนั้นไม่ง่ายและท้าทายคู่สัญญาที่จะถือตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในใบตราส่งโดยผลักภาระการพิสูจน์ให้แก่คู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง ประกอบกับเงื่อนไขข้อตกลงที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ผู้ส่งของมิได้เป็นผู้ตระเตรียมใบตราส่ง ดังนั้นในคดีส่วนใหญ่ผู้ส่งของจึงต้องรับผิดชอบต่อการเพิ่มเติมรายละเอียดของสินค้าที่ขนส่งและในขณะที่ส่งมอบของให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ส่งของจะต้องตรวจดูข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่มีอยู่ในใบตราส่งให้ถูกต้องตรงกับสัญญาขนส่ง ภายหลังจากใบตราส่งถูกสลักหลังตกอยู่แก่บุคคลที่สาม ใบตราส่งถือเป็นพยานหลักฐานตามข้อตกลงหรือเงื่อนไขที่ระบุไว้ในใบตราส่งและถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญาขนส่ง (evidence of the terms of the contract of carriage) ดังเช่น คดี Leduc V Ward (1888) เป็นต้น แต่หลักเกณฑ์การตัดสินในคดี Ardenner ก็ถูกแก้ไขเพิ่มเติมโดยคดี Leduc V Ward (1888) ซึ่งการแก้ไขเกิดขึ้นในจุดที่ถือว่าเอกสารที่เป็นหนังสืออยู่เหนือเงื่อนไขข้อตกลงที่ตกลงด้วยวาจาก่อนหน้านั้น

ใบตราส่งที่นายเรือออกให้แก่ผู้ส่งของซึ่งเป็นผู้เช่าเรือ (Charterer) ถือเป็นใบรับสินค้าสำหรับของที่ขนส่ง แต่ไม่ถือเป็นพยานหลักฐานของสัญญารับขนของแต่อย่างใด ทั้งนี้ เนื่องจากหลักเกณฑ์เงื่อนไขของสัญญาขนส่งของระหว่างเจ้าของเรือกับผู้เช่าเรือถือตามสัญญาเช่าเรือ (Charter party) อย่างไรก็ตาม ภายหลังที่ใบตราส่งถูกสลักหลังแก่ผู้รับโอนโดยชอบ ผลของใบตราส่งระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับโอนย่อมถือเป็นพยานหลักฐานของสัญญาขนส่งเท่าที่ผู้รับโอนจะได้รับความเอาใจใส่ ดังเช่นคดี Leduc V Ward เป็นต้น ซึ่งก็เป็นไปตามบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 1 (บี)

ประการที่สาม ใบตราส่งในฐานะเป็นเอกสารสิทธิ (The Document of title)

ใบตราส่งชนิดเปลี่ยนมือนั้นเริ่มต้นจากการขนส่งของทางทะเล เนื่องจากการขนส่งทางทะเลมีพัฒนาที่ยาวนานและปัจจุบันยังคงมีอยู่โดยผู้เป็นเจ้าของสินค้าเมื่อส่งมอบสินค้าให้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งก็ต้องการเอกสารใบตราส่งที่แสดงรายการตามที่ผู้ส่งของต้องการและตรงกับสินค้าเพื่อที่จะนำไปยื่นประกอบขอรับชำระค่าสินค้าตามหลักของวิธีการชำระเงินแบบเครดิตที่มีเอกสาร

ประกอบสำหรับการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศหรือเพื่อที่จะเปิดโอกาสให้สามารถขายสินค้าได้ในระหว่างการขนส่ง วิธีการจัดการใบตราส่งให้มีฐานะเป็นเอกสารสิทธินั้นกระทำโดยการส่งมอบของตามคำสั่งของผู้รับสินค้า (order or assigns) แต่ถ้าใบตราส่ง เพียงแต่ทำหน้าที่เป็นเอกสารเพื่อส่งมอบของแก่ผู้ที่มีชื่อเป็นผู้รับซึ่งเรียกว่า Straight bill of lading or waybill ก็จะไม่สามารถเปลี่ยนมือได้ ซึ่งใบตราส่งในระยะแรกใช้เป็นเอกสารชนิดเปลี่ยนมือไม่ได้ (Non – Negotiable) และพัฒนามาเป็นเอกสารชนิดเปลี่ยนมือได้ (Negotiable) เมื่อศตวรรษที่ 19 ตามที่กล่าวมาแต่ต้น แต่อย่างไรก็ตาม การโอนใบตราส่งในปัจจุบันก็ยังไม่มีหลักการทางเทคนิคดังเช่นตราสารเปลี่ยนมืออื่น เช่น หลักผู้รับโอนมีสิทธิดีกว่าผู้โอน (a bona fide transferee gets no better title to the good covered by the bill than was held by the transferor) ใบตราส่งจึงเปรียบเสมือนเอกสารแทนสินค้า (repersents) และการครอบครองใบตราส่งตามปกติมีค่าเท่ากับการครอบครองสินค้าตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ดังเช่นในคดี Sanders V Maclean (1883) เป็นต้น ช่วงระยะเวลาที่สินค้าถูกขนส่งและเดินทางในทะเล ใบตราส่งได้รับการยอมรับให้เป็นสัญลักษณ์และการสลักหลังและส่งมอบใบตราส่ง เสมือนหนึ่งเป็นการส่งมอบสินค้า ทั้งนี้เป็นไปตามกฎหมายของพ่อค้า (The law merchant) ซึ่งโดยสรุปแล้วใบตราส่งจะมีผลต่อสินค้าตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง 3 ประการ คือ ประการแรก ผู้ครอบครองใบตราส่งมีสิทธิที่จะได้รับมอบสินค้า ณ ท่าที่ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ ประการที่สอง ผู้ครอบครองใบตราส่งสามารถโอนสิทธิแห่งสินค้าระหว่างที่สินค้าถูกขนส่งด้วยการสลักหลังใบตราส่ง และประการที่สาม ใบตราส่งสามารถใช้เป็นหลักฐานเพื่อแสดงความมั่นใจสำหรับชำระหนี้ ใบตราส่งในภายหลังได้พัฒนาให้ทำหน้าที่ทั้งตามสัญญาขนส่งและตามสัญญาขายสินค้าและเกี่ยวกับวิธีการชำระเงินด้วยเครดิต ดังนี้

หน้าที่ของใบตราส่งตามสัญญาขายสินค้า การสลักหลังและส่งมอบใบตราส่งถูกใช้เป็นวิธีการแสดงสิทธิแห่งสินค้าตามที่กำหนดไว้ ซึ่งใบตราส่งที่สามารถโอนได้โดยการสลักหลังต้องมีลักษณะดังนี้

1. ต้องเป็นใบตราส่งชนิดโอนได้ คือ ต้องเป็นใบตราส่งประเภทที่สามารถส่งมอบตามคำสั่งหรือผู้รับโอน (order or assigns) และต้องไม่ใช่ใบตราส่งที่ต้องส่งมอบของแก่บุคคล (Specified person) และต้องไม่ใช้ใบตราส่งชนิดห้ามโอน (Non – Negotiable)

2. สินค้าจะถือว่าโอนสิทธิในเวลาที่สลักหลังใบตราส่ง ในช่วงเวลาตั้งแต่สินค้าอยู่ในการดูแลของผู้รับจัดการขนส่ง (Forwarding Agent) หรือผู้ขนส่ง (Carrier) จนถึงเวลาที่ขนถ่ายขึ้น ณ ท่าที่ส่งของถึง

3. ใบตราส่งต้องเริ่มโดยบุคคลซึ่งเป็นผู้มีสิทธิในสินค้า เนื่องจากหลักการโอนใบตราส่งถือว่าผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน (acquires no better title than that hold by the ment)

4. วิธีการโอนใบตราส่งต้องแสดงโดยมีแผนการ

หน้าที่ของใบตราส่งในการชำระเงินตามสัญญาซื้อขาย การชำระเงินโดยวิธีการเปิดเครดิตที่มีเอกสารประกอบโดยผ่านธนาคาร โดยเฉพาะในสัญญาซื้อขายแบบ ซี.ไอ.เอฟ. (C.I.F. contract) ผู้ขายจะต้องยื่นใบตราส่งและต้นฉบับบัญชีราคาสินค้า (invoice) และกรมธรรม์ประกันภัย (Policy of Insurance) ต่อธนาคารเพื่อขอรับชำระเงินค่าซื้อขาย ซึ่งวิธีการชำระเงินโดยการเปิดเครดิตที่มีเอกสารประกอบนั้น หอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce : ICC) ได้กำหนดรูปแบบการปฏิบัติไว้ใน "Uniform Customs and Practice for Documentary Credits (UCP) 500 (1993 edn)" ตามที่อธิบายมาแต่ต้น ซึ่งวิธีการดังกล่าวธนาคารสามารถควบคุมสินค้าที่ขนส่งโดยผ่านการควบคุมใบตราส่งและเพื่อป้องกันความเสี่ยงของธนาคาร เงื่อนไขข้อตกลงในเครดิตตามปกติจึงมีข้อกำหนดให้ผู้ขายต้องส่งมอบต้นฉบับใบตราส่งทุกฉบับในแต่ละชุดให้แก่ธนาคารก่อนที่ธนาคารจะจ่ายเงินค่าสินค้า ทั้งนี้เพื่อป้องกันมิให้ผู้รับโอนใบตราส่งฉบับใดนำใบตราส่งไปรับมอบสินค้า ณ ท่าปลายทางก่อนธนาคาร

หน้าที่ของใบตราส่งตามสัญญาขนส่ง หน้าที่ของใบตราส่งตามสัญญาขนส่งประการแรกคือ เป็นพยานหลักฐานเบื้องต้นแห่งสัญญาขนส่ง ประการต่อมาใบตราส่งในสัญญาขนส่งยังทำหน้าที่อื่น ๆ อีก เช่น เป็นเสมือนสัญลักษณ์ที่แทนสินค้าที่ขนส่งในระหว่างที่อยู่ในช่วงเวลาที่ขนส่ง โดยที่ผู้รับโอนใบตราส่งสามารถควบคุมสินค้าในระหว่างการขนส่งโดยการควบคุมใบตราส่ง ซึ่งตามมาตรา 2 (1) แห่ง พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (The carriage of goods by sea Act 1992) กำหนดให้ผู้รับโอนใบตราส่งมีสิทธิที่จะต่อสู้เรียกร้องตามสัญญาขนส่งได้ในฐานะที่เป็นเสมือนคู่สัญญาในเวลาที่ผู้รับโอนรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งหรือในเวลาที่เรียกร้องความเสียหายหรือสูญหาย ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

โดยสรุปจะเห็นว่า ตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งตามกฎหมายของประเทศอังกฤษก็สอดคล้องและเป็นแนวเดียวกันกับการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ แต่ทั้งนี้ในส่วนของสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือแล้วมิได้มีกำหนดไว้เป็นการเฉพาะในอนุสัญญาทั้งสองฉบับ กอปรกับไม่มีกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะเกี่ยวกับสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือ ดังนั้นจึงต้องบังคับตามหลักกฎหมายตัวแทนทั่วไป ดังจะเห็นได้จากข้อต่อสู้ของตัวการ (เจ้าของเรือ) ในเรื่องการกระทำนอกขอบอำนาจของตัวแทนเรือ ซึ่งไม่ผูกพันตัวการตามหลักของกฎหมายตัวแทนทั่วไป ดังเช่นในคดี The Saudi Crown (1886) และคดี Grant V Norway ตามที่กล่าวมาเป็นต้น

3.2.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 (U.K. Carriage of goods by Sea ค.ศ.1992)

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 ของประเทศอังกฤษเริ่มมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 16 กันยายน ค.ศ. 1992 ครอบคลุมสัญญารับขนของทางทะเลที่มีการออกใบตราส่ง, Sea Waybill, Ship's delivery order รวมทั้งเอกสารข้อมูลที่ส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic transsion) ซึ่งแตกต่างจาก Bill of lading Act 1855 ที่ใช้เฉพาะกับสัญญารับขนของทางทะเลที่มีการออกใบตราส่งเท่านั้น ซึ่งกฎหมายการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 ของอังกฤษนั้นเป็นกฎหมายเกี่ยวกับบุคคลที่เป็นผู้รับโอนใบตราส่ง ผู้รับตราส่งใน Sea Waybill หรือผู้มีสิทธิรับสินค้าตาม Ship's delivery order เป็นผู้มีสิทธิฟ้องร้องตามกฎหมาย

ในส่วนความรับผิดของผู้ขนส่งภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล ตามพระราชบัญญัติดังกล่าวผู้ขนส่งจะต้องรับผิดต่อผู้มีสิทธิฟ้องร้องกล่าวคือ เป็นผู้ได้รับความเสียหายจากการขนส่ง เป็นผู้รับช่วงสิทธิในการเรียกร้อง หรือเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากการขนส่งก่อนที่จะเป็นผู้มีสิทธิฟ้องร้อง เช่น ธนาคารที่ได้รับใบตราส่งจากผู้ขายตามสัญญาเลตเตอร์ออฟเครดิต เป็นต้น และในส่วนของตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งกฎหมายดังกล่าวก็เกี่ยวข้องกับบุคคลดังกล่าวเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง ซึ่งกฎหมายดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือบัญญัติไว้โดยตรงแต่อย่างใด

3.2.3 หลักกฎหมายตัวแทนของประเทศอังกฤษ (The principle of the law of agency)

นิติสัมพันธ์ในลักษณะตัวแทนเกิดขึ้นเนื่องจากความจำเป็นในการใช้บุคคลอื่นปฏิบัติงานแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง โดยเริ่มจากกิจกรรมที่ง่ายๆ และพัฒนาเป็นความสัมพันธ์ในฐานะที่ซับซ้อนขึ้นตามวิถีชีวิตของพ่อค้า (Commercial life) เพื่อตอบสนองกิจกรรมที่มีลักษณะพิเศษมากขึ้นในทางการค้า อุตสาหกรรม และธุรกิจการขนส่งสินค้า(Shipping) ในศตวรรษที่ 17 กฎหมายตัวแทนได้พัฒนาและทวีความสำคัญจนในที่สุดได้มีขอบเขตที่แยกจากความสัมพันธ์ในลักษณะของนายจ้าง (Master) กับลูกจ้าง (Servant) ซึ่ง The Court of Admiralty ได้แสดงข้อแนะนำถึงความสัมพันธ์ของเจ้าของเรือ (Shipowners) นายเรือ (Masters) และพ่อค้า(Merchants) ว่าอยู่ในภายใต้กฎหมายที่ว่าด้วยความสัมพันธ์ของตัวการและตัวแทนและนายจ้างและลูกจ้าง[51] ซึ่งนับว่ามีคุณค่าต่อการพัฒนาของกฎหมายตัวแทนอย่างมาก และกฎหมายเกี่ยวกับการพานิชยนาวี (The Maritime law) ก็มีผลต่อความรับผิดตามสัญญาของตัวการและช่วยส่งเสริมให้กฎหมายคอมมอนลอร์ พัฒนาเป็นลำดับ

[51] G.H.L Fridman. **The law of Agency**. London : Butterworths, 1983, p.6.

ดังเช่นคดี Anglo-African Shipping Co of New york Inc V Mortner Ltd (1962)[52] เป็นต้น ปัจจุบันชนิดของตัวแทนได้พัฒนาขึ้นเป็นตัวแทนชนิดพิเศษ เช่น ผู้รับจัดการขนส่ง (Forwarding) ผู้รับจัดการโฆษณา (Advertising) เป็นต้น ทำให้แนวคิดของหลักการกระทำการแทนเดิมอาจล้าสมัย แต่ถึงอย่างไรตัวแทนประเภทดังกล่าว ยังคงต้องรับผิดชอบต่อตัวการตามหลักทั่วไปของการกระทำการแทน (The normal rules of agency) และยังคงต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม รวมทั้งมีสิทธิที่จะคุ้มกันจากความรับผิดของตัวการ ซึ่งเป็นพื้นฐานที่สำคัญของการกระทำการแทน

การเกิดขึ้นของตัวแทน (Creation of agency) ตามปกติความสัมพันธ์ระหว่างตัวการและตัวแทนส่วนมากเป็นไปตามสัญญาระหว่างตัวการและตัวแทน แต่อย่างไรก็ตามมีวิธีการอื่นในการเกิดขึ้นของตัวแทน เช่น โดยข้อตกลงโดยชัดแจ้งหรือปริยาย (by agreement) หรือโดยการให้สัตยาบัน (by ratification) หรือโดยผลของกฎหมาย (by operation of law) หรือโดยผลของกฎหมายปิดปาก (by estopel) เป็นต้น ซึ่งการแต่งตั้งตัวแทนโดยทำเป็นข้อตกลง (Agency by agreement) เป็นวิธีที่พบมากที่สุดไม่ว่าจะเป็นการตกลงโดยชัดแจ้ง (Express) หรือโดยปริยาย (Implied) การแต่งตั้งตัวแทนนั้นเป็นสัญญาที่มิได้มีรูปแบบของสัญญา ดังนั้นในบางกรณีการแต่งตั้งตัวแทนอาจไม่ชัดเจนการตกลงโดยชัดแจ้งนั้นในทางปฏิบัติจะช่วยต่อการตัดสินคดีเพราะศาลถือตามหลักเกณฑ์ของกฎหมายเกี่ยวกับสัญญา เช่น การเกิดขึ้นของข้อเสนอ การตอบสนอง การพิจารณา ในกรณีที่มิได้ทำเป็นสัญญาโดยชัดแจ้ง (Non – Contractual) ก็จะไม่มีรูปแบบ ทั้งนี้การตกลงด้วยวาจา (Oral agreement) ก็เพียงพอที่ทำให้เป็นการแต่งตั้งตัวแทนโดยสมบูรณ์ได้ เว้นแต่การแต่งตั้งตัวแทนที่กฎหมายกำหนดไว้ต้องทำเป็นหนังสือ เช่น ตัวแทนในการโอนกรรมสิทธิ์ในที่ดิน เป็นต้น สำหรับการแต่งตั้งตัวแทนโดยปริยายนั้นเกิดขึ้นตามความสัมพันธ์โดยนัยระหว่างตัวการและตัวแทนบนพื้นฐานที่คู่สัญญาได้พูดจาและทำการตามที่ตกลงกัน ดังเช่นในคดี The Eurymedon (1975)[53] ที่สัญญารับขนของทางทะเลมีข้อตกลงให้ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ ได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง ซึ่งแม้ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือมิใช่คู่สัญญาขนส่งของทางทะเล แต่ศาลอังกฤษถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำในฐานะตัวแทน (as agent) ของผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ และเจ้าของสินค้าได้ตกลงยินยอมในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าวโดยชัดแจ้ง ซึ่งจะเห็นว่าศาลของอังกฤษจะใช้หลักการการแต่งตั้งตัวแทนโดยปริยายในลักษณะยืดหยุ่นเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกฎหมายและเมื่อตัวแทนตกลงรับเป็นตัวแทนแล้วตัวแทนก็มีหน้าที่ดังนี้

---

[52] G.H.L Fridman. **The Law of Agency**. p.19.

[53] Richard Stone. **Law of Agency.** First ed. London : Cavendish Publishing. 1996, p.3.

หน้าที่ที่เกิดขึ้นจากข้อตกลง (Duties arising from agreement) หน้าที่โดยชัดแจ้งและโดยปริยายของตัวแทนนั้นเป็นความสัมพันธ์ที่เกิดจากข้อตกลงในสัญญาตั้งตัวแทนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งข้อตกลงดังกล่าวถือเป็นข้อตกลงที่รวมถึงภาระหน้าที่ของตัวการและตัวแทนและในส่วนที่มิได้กำหนดไว้ต้องเป็นไปตามหลักของกฎหมาย ดังนั้นตัวแทนจึงมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามข้อตกลงที่ทำไว้กับตัวการ รวมทั้งหน้าที่ต้องปฏิบัติตามภาระหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด ดังนี้

กระทำการ (Performance) เมื่อตัวแทนได้ตกลงรับเป็นตัวแทนตามสัญญาตัวแทนต้องปฏิบัติตามที่ได้ตกลงไว้กับตัวการ

การเชื่อฟัง (Obedience) การกระทำการแทนของตัวแทนตามข้อตกลงต้องกระทำการตามคำแนะนำของตัวการ และสอดคล้องกับขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายและต้องทำตามขอบอำนาจที่กำหนดไว้โดยชัดแจ้ง และตามลักษณะทั่วไปของการประกอบธุรกิจซึ่งถือเป็นขอบอำนาจที่ได้รับโดยปริยาย รวมทั้งต้องปฏิบัติการที่สอดคล้องกับธุรกิจการค้าหรือประเพณีอื่น

ความระมัดระวังและมีทักษะ (Care and skill) ตัวแทนต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวังและมีทักษะ (Dure care and skill)

การไม่แต่งตั้งตัวแทนช่วง (Non-delegation) โดยทั่วไปตัวแทนต้องปฏิบัติการตามที่ตกลงด้วยตนเอง (Personally) เว้นแต่จะได้รับอนุญาตตามกฎหมายหรือโดยสัญญากับตัวการให้ตัวแทนสามารถว่าจ้างหรือแต่งตั้งตัวแทนช่วง (Sub Agent) ได้

ความเอาใจใส่ต่อกรรมสิทธิของตัวการ (Respect of principal's title) ตัวแทนไม่อาจปฏิเสธที่จะไม่รับสิ่งของที่เป็นกรรมสิทธิของตัวการ รวมทั้งเงินหรือการครอบครองที่ดินเพื่อผลประโยชน์ของตัวการ

หน้าที่แสดงบัญชี (Duty to account) ตัวแทนต้องชำระเงินที่ตนรับไว้ในการปฏิบัติการในฐานะตัวแทนต่อตัวการ ดังนั้นตัวแทนจำเป็นต้องรู้ว่าอะไรบ้างที่ตนต้องจ่ายคืนให้กับตัวการ รวมทั้งสิทธิที่ตัวแทนได้รับค่าใช้จ่ายตามกฎหมายที่แยกไปจากทรัพย์สินของตัวการ

หน้าที่ของตัวแทนที่เกิดจากการเป็นผู้ดูแลผลประโยชน์โดยทั่วไป (Fiduciry Nature) นอกจากตัวแทนจะมีหน้าที่โดยนัยตามกฎหมายที่นำไปกำหนดไว้ในข้อตกลงตามที่กล่าวมาแล้ว ในทางปฏิบัติตัวแทนยังทำหน้าที่เป็นผู้ดูแลผลประโยชน์ของตัวการโดยไม่คำนึงถึงสัญญาการตั้งตัวแทนหรือข้อตกลงแต่อย่างใด ซึ่งหน้าที่ดังกล่าวเป็นลักษณะที่แสดงออกถึงความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่

เกี่ยวข้องกล่าวคือ ตัวแทนต้องไม่ประกอบธุรกิจส่วนตัวที่ขัดกับหน้าที่ที่ตัวแทนต้องปฏิบัติต่อตัวการ[54] (The agent must not let his own personal interest confict whit the obligations he own to his principal) ดังนี้

ความซื่อสัตย์ (Fidelity) ตัวแทนต้องเปิดเผยข้อมูลที่สำคัญเพื่อให้ตัวการใช้เป็นพื้นฐานในการพิจารณาแต่งตั้งตัวแทน หรือมอบหมายให้ตัวแทนกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด

การรักษาความลับเกี่ยวกับผลประกอบการ (Secret profits) ตัวแทนต้องไม่เปิดเผยความลับเกี่ยวกับผลกำไรของการประกอบการในระหว่างที่ตนปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทนต่อบุคคลที่สาม แม้ตัวแทนจะมีหน้าที่แสดงบัญชีแสดงผลการประกอบการต่อตัวการก็ตาม

ผลของการกระทำการแทน (The effects of agency) ก่อนจะถึงผลของการกระทำการแทนจะขอกล่าวถึงประเภทของตัวการที่มีผลต่อสิทธิและความรับผิดของคู่สัญญาในขณะที่ตัวแทนได้เข้าทำสัญญาเพื่อผลประโยชน์ของตัวการกับบุคคลที่สาม ซึ่งประเภทของตัวการแบ่งได้ดังนี้

ตัวการระบุชื่อ (Named) หมายถึง ตัวการที่เปิดเผยชื่อต่อบุคคลที่สามในขณะทำสัญญาโดยตัวแทน ดังนั้นบุคคลที่สามจึงทราบว่าตัวแทนทำสัญญาในฐานะตัวแทนและรู้ถึงบุคคลที่ตัวแทนกระทำการแทน

ตัวการเปิดเผยชื่อ (disclosed principal) หมายถึง ตัวการที่ดำรงอยู่โดยถูกเปิดเผยต่อบุคคลที่สามโดยตัวแทน แต่ไม่มีหลักฐานแน่ชัด กล่าวคือ บุคคลที่สามทราบว่าตัวแทนกระทำการในฐานะตัวแทนแต่ไม่ทราบชื่อของบุคคลที่เป็นตัวการ ทั้งสองกรณีข้างต้น บุคคลที่สามทราบว่าเขากำลังทำสัญญากับบุคคลอื่น ซึ่งเป็นตัวการผ่านตัวแทน

ตัวการไม่เปิดเผยชื่อ (Undisclosed principal) หมายถึง บุคคลภายนอกไม่ทราบ ทั้งนี้บุคคลที่สามเข้าใจว่าตนทำสัญญาเป็นส่วนตัวกับตัวแทน (contraction personally with the agent) ภายหลังจึงทราบว่า ได้ทำกับตัวแทนในฐานะตัวแทนของบุคคลอื่น

ตัวการต่างประเทศ (Foreign Principal) หมายถึง ตัวการระบุชื่อ,ตัวการเปิดเผย หรือตัวการไม่เปิดเผยที่มิได้พักอยู่เป็นการถาวร หรือมิได้ประกอบธุรกิจในประเทศอังกฤษหรือเวล

ความแตกต่างของตัวการแต่ละประเภทนั้น มีผลต่อประเด็น ความรับผิดเป็นส่วนตัวของตัวแทน (Personal liability of the agent) การกันออกไปจากผลประโยชน์และภาระที่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาที่กระทำโดยตัวแทนต่อบุคคลที่สามของตัวการ ดังนี้

---

[54] The American Restertement calls them "duties of loyalty".

เมื่อตัวแทนกระทำการแทนตัวการเปิดเผยชื่อ (disclosed principal) หลักพื้นฐานทั่วไปของการกระทำการแทนนั้น เมื่อตัวแทนได้ทำสัญญากับบุคคลที่สามเพื่อผลประโยชน์ของตัวการเปิดเผยชื่อภายในขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายให้ทำสัญญา ตัวการสามารถที่จะฟ้องหรือถูกฟ้องต่อบุคคลที่สามตามสัญญาดังกล่าวได้ ประเด็นสำคัญ ตัวแทนต้องได้รับมอบหมายและทำการภายในขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายให้ทำสัญญาเช่นว่านั้น ขอบเขตของอำนาจของการเป็นตัวแทน (Scope of the agent's authority) ถือเป็นเรื่องสำคัญที่สุดที่ตัวแทนจะต้องรู้ถึงข้อกำหนดดังกล่าว ซึ่งอำนาจการเป็นตัวแทนตามกฎหมายของประเทศอังกฤษแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ[55]

อำนาจโดยชัดแจ้ง (Express authority) และอำนาจโดยปริยาย (Implied authority) การแต่งตั้งตัวแทนอาจทำโดยวิธีการทำสัญญาเป็นเอกสาร (Contractual document) หรือ เอกสารอื่น (non-contractual document) หรืออาจแต่งตั้งตัวแทนโดยการตกลงกันด้วยวาจา (Orally) แต่ทั้งนี้ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งโดยวิธีใดอำนาจของตัวแทนจะต้องมีความชัดเจนและอยู่ในขอบเขตของการเป็นตัวแทน และตัวแทนจะไม่มีอำนาจมากไปกว่าที่ตัวการมอบอำนาจไว้ ดังเช่น ในคดี Jacob V Morris (1902) ที่ตัวแทนได้รับมอบอำนาจให้ซื้อสินค้าในทางธุรกิจ โดยกำหนดให้มีอำนาจจัดการชำระราคาด้วยวิธีตั๋วแลกเงินหรือสัญญาใช้เงิน ฉะนั้นตัวแทนในกรณีนี้จึงไม่มีอำนาจกู้ยืมเงินแต่อย่างใด แนวทางคำพิพากษาของศาลอังกฤษถือว่าขอบเขตอำนาจของตัวแทนนั้นมีลักษณะที่ยืดหยุ่น (Flexibly) ทั้งนี้ ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งตัวแทนโดยทำเป็นหนังสือหรือโดยวาจา ดังเช่นในคดี Ireland V Lioingston ที่คำแนะนำของตัวการต่อตัวแทนไม่ชัดเจ้ง ตัวแทนจึงได้ทำโดยสุจริต (Good Faith) ด้วยวิธีการที่เป็นไปได้ ศาลถือว่าเป็นการทำงานในขอบเขตของอำนาจที่มอบให้ตัวแทนโดยชัดแจ้ง ซึ่งในคดีดังกล่าวตัวการได้สั่งให้ตัวแทนซื้อน้ำตาลทราย 500 ตัน ในประเทศมูรูเทียสและส่งไปยังประเทศอังกฤษ โดยตัวการได้แนะนำว่าจำนวนอาจเปลี่ยนแปลงได้มากขึ้นหรือน้อยลงได้ 50 ตัน ขึ้นอยู่กับการบรรทุกเรือที่ปลอดภัยและเหมาะสม ซึ่งตัวแทนได้ซื้อน้ำตาลจำนวน 400 ตัน และส่งไปยังประเทศอังกฤษโดยเรือที่บรรทุกสินค้าอื่นด้วย ศาลของอังกฤษถือว่าตัวแทนได้ทำการภายในขอบอำนาจ โดยผู้พิพากษาให้ความเห็นว่าหากตัวการได้ให้และสั่งต่อตัวแทนไม่แน่นอนหรือมิได้อธิบายถึงความหมายให้ชัดเจน และตัวแทนได้ทำการไปโดยสุจริต (Bona fide) ตามที่ได้รับจากตัวการ ตัวการไม่อาจปฏิเสธโดยข้อต่อสู่ว่าตัวแทนทำนอกขอบอำนาจ เป็นต้น

อำนาจของตัวแทนโดยปริยาย (Implied authority) มีอยู่ 2 วิธี คือ วิธีแรก เป็นไปตามที่ตัวแทนได้รับมอบหมายโดยชัดแจ้งให้มีอำนาจกระทำการใด ๆ ที่จำเป็นที่เกี่ยวข้องได้ (authority necessarily incidental to express authority) เช่น เมื่อตัวแทนได้รับมอบหมายให้มีอำนาจซื้อสินค้าและชำระราคา

---

[55] Richard Stone. **Law of Agency**. p. 41.

ในกรณีเช่นนี้ตัวแทนย่อมมีอำนาจเจรจาต่อรองราคาสินค้าได้ เป็นต้น แต่ทั้งนี้อำนาจของตัวแทนในกรณีเช่นนี้ต้องจำกัดตามคำสั่งหรือคำชี้แนะของตัวการและตามที่ตัวแทนรู้ว่าการกระทำนั้นโดยพฤติการณ์ตัวการไม่อาจยอมรับได้ และวิธีที่สองตัวแทนมีอำนาจโดยปริยายที่จะกระทำการตามปกติ (Usual) หรือธรรมเนียมประเพณี (Customary) เพื่อการดำเนินการทางธุรกิจ เช่น ในคดี Hely – Hatchinson V Brayhead (1967) ที่ผู้พิพากษาเห็นว่า เมื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ได้แต่งตั้งใครคนใดคนหนึ่งในคณะกรรมการเป็นผู้จัดการเท่ากับเป็นการมอบอำนาจโดยปริยายให้ผู้จัดการนั้นมีอำนาจจัดการต่าง ๆ ภายในขอบเขตของวัตถุประสงค์ของบริษัทฯ เป็นต้น หรือในกรณีอำนาจของตัวแทนตามธรรมเนียมประเพณี ซึ่งเป็นอำนาจที่เกิดขึ้นจากลักษณะของงานของตัวแทนตามธรรมชาติ (The nature or the agent's work) ทั้งนี้ตัวการสามารถกำหนดขอบเขตของการเป็นตัวแทนได้โดยชัดแจ้งตามที่กล่าวมาจึงมิต้องกังวลถึงลักษณะของอำนาจของตัวแทนโดยปริยายในการทำการตามธรรมเนียมประเพณีแต่อย่างใด ซึ่งลักษณะของการทำการของตัวแทนโดยปริยายในการทำงานตามธรรมเนียมนี้จะต้องเป็นการกระทำการตามปกติ (usual) และจะต้องไม่มีลักษณะที่ปราศจากเหตุผล (unreasonable) หรือฝ่าฝืนกฎหมาย (unlawful) ตัวอย่างของการกระทำการตามธรรมเนียมประเพณีของตัวแทนในประเทศอังกฤษ เช่น ตัวแทนที่เป็นนายหน้าซื้อไม้ในเมืองลิเวอร์พูลที่มีธรรมเนียมประเพณีของตลาดเมืองลิเวอร์พูลในการที่นายหน้าอาจจะซื้อในนามของตนหรือในนามของตัวการก็ได้ ดังนั้นแล้วจะเป็นการซื้อในนามของนายหน้าก็ถือว่าเป็นการกระทำในนามของตัวแทนเพื่อประโยชน์ของตัวการ เป็นต้น

ดังนั้น จากหลักการของการกระทำการแทนดังกล่าว ตัวแทนจึงต้องแสดงให้บุคคลที่สามรู้ว่าตัวการได้มอบหมายแก่ตัวแทนโดยชัดแจ้งให้เข้าทำสัญญาหรือตัวแทนเข้าทำสัญญาภายในขอบเขตของการได้รับมอบหมายโดยนัย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความจำเป็น (Necessary) หรือ เป็นปกติ (Usual) หรือประเพณี (Customary) สำหรับการเป็นตัวแทนในทางการค้าหรือธุรกิจหรือวิชาชีพที่จะเข้าทำสัญญานั้น ๆ ตามที่กล่าวมาแต่ต้นในขณะเดียวกันหากตัวแทนทำสัญญาโดยนอกเหนือขอบเขตอำนาจที่ได้รับมอบหมายที่เป็นอยู่จริง (Actural) หรือที่เห็นได้ชัด (Apparent) หรือที่คาดคะเนได้ (Presumed) ตัวการก็ไม่อาจเข้าถือประโยชน์จากการฟ้องหรือถูกฟ้องตามสัญญาที่ตัวแทนทำกับบุคคลภายนอกได้แต่อย่างใด ทั้งนี้ในทางการค้าบางประเภทหรือความเคยชิน หรือประเพณี ที่บุคคลที่สามต้องรู้ขอบเขตอำนาจของการเป็นตัวแทน เพื่อที่จะรู้ว่าตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจที่จะทำสัญญา เช่นในกรณีที่ไม่ปรากฏหลักฐานการได้รับมอบหมายอำนาจโดยชัดแจ้งหรือในกรณีที่ปฏิบัติเคยชินหรือปฏิบัติตามประเพณี ดังเช่นในคดี Grant V Norway (1851)[56] ที่นายเรือลงนามในใบตราส่งเกี่ยวกับสินค้าที่ยังมิได้บรรทุกลงเรือ เพื่อที่จะนำไปขอรับเงินจากธนาคาร ซึ่งในคดีดังกล่าวธนาคารทราบว่า ความจริงนายเรือไม่มีอำนาจที่จะทำเช่นนั้นและปฏิเสธการจ่ายเงินต่อเจ้าของสินค้า เป็นต้น

---

[56] G.H.L. Fridman. **The Law of Agency**. p.191.

ตามกฎหมายคอมมอนลอร์ ตัวการไม่สามารถฟ้องหรือถูกฟ้องตามสัญญาที่ตัวแทนได้ทำเพื่อผลประโยชน์ของตัวแทน ถึงแม้นว่าหลักทั่วไปจะได้กำหนดไว้ก็ตาม เว้นแต่ได้ระบุไว้ในข้อตกลงที่คู่สัญญาได้ทำและข้อตกลงได้ปฏิบัติในนามของตัวการ ดังเช่น คดี Schack V Anthony[57] ที่นายเรือได้ปฏิบัติในนามของตนในสัญญาเช่าเรือ โดยแสดงออกให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ตนกระทำการด้วยตนเอง ทำให้เจ้าของเรือไม่สามารถฟ้องเรียกค่าระวางบรรทุกได้ เนื่องจากมิได้เป็นคู่สัญญาในข้อตกลงสัญญาเช่าเรือดังกล่าว

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนกับบุคคลที่สามที่มีผลต่อตัวการ (Effect on principal of relationship between agent and third party) เช่น กรณีตัวแทนฟ้องหรือได้รับความเชื่อถือเฉพาะจากบุคคลที่สามในกรณีที่บุคคลที่สามรู้ถึงการมีอยู่ของตัวการแต่เลือกที่จะปฏิบัติหรือบังคับตามสิทธิของตน โดยเลือกที่จะเรียกร้องกับตัวแทนมากว่าตัวการ เพราะว่าตัวแทนมีความสามารถในการชำระหนี้มากกว่า ในกรณีเช่นนี้บุคคลที่สามก็ไม่อาจฟ้องร้องต่อตัวการได้อีก ดังเช่น คดี Priestley V Fernie (1865)[58] ที่นายเรือลงนามในใบตราส่งด้วยชื่อของตน ดังนั้น จึงต้องรับผิดส่วนตัวในการนั้น และบุคคลที่สามได้ฟ้องร้องตามใบตราส่งต่อนายเรือ ซึ่งศาลถือว่าบุคคลที่สามไม่สามารถฟ้องร้องต่อเจ้าของเรือซึ่งเป็นตัวการโดยใช้ใบตราส่งดังกล่าวได้อีก เป็นต้น

โดยสรุป ตัวการต้องรับผิดต่อผลของสัญญาที่ตัวแทนได้ทำไปภายในขอบเขตที่ได้รับมอบหมาย โดยตัวแทนเมื่อได้ทำการภายในขอบเขตก็ไม่ต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกตามสัญญาที่ตนได้ทำขึ้น ซึ่งความรับผิดของตัวแทนตามสัญญา (Contractual liability) ตัวแทนจะรับผิดเป็นส่วนตัวตามสัญญาที่ตนได้ตกลงเพื่อผลประโยชน์ของตัวการต่อเมื่อตัวแทนได้รับรองความรับผิดของตนในสัญญาที่ทำกับบุคคลที่สาม (The contract is under seal) เสมือนตนเป็นคู่สัญญาและเป็นผู้ปฏิบัติตามสัญญาเช่นเดียวกับความรับผิดของตัวการ[59] นอกจากนี้ตัวแทนอาจต้องรับผิดตามสัญญาที่ตนทำกับบุคคลที่สามในกรณีตัวแทนทำสัญญาโดยแสดงความรับผิดชอบเป็นส่วนตัวในสัญญา (To make himself liable on the contract) หรือกรณีตัวแทนตั้งใจทำสัญญาเพื่อตนเอง (agent's intention) รวมทั้งตัวแทนต้องรับผิดเป็นส่วนตัวตามสัญญาที่ตัวแทนทำกับบุคคลที่สามในกรณีดังนี้ ประการแรก ตัวแทนกระทำสัญญาไปโดยปราศจากอำนาจ (No authority) และประการที่สอง ตัวแทนทำสัญญาไปโดยปราศจากตัวการ (No principal)

เมื่อตัวแทนกระทำการแทนตัวการไม่เปิดเผยชื่อ (Undisclosed principal) โดยทั่วไปไม่มีความแตกต่างระหว่างตัวการไม่เปิดเผยชื่อและตัวการเปิดเผยชื่อ เนื่องจากตัวการไม่เปิดเผยอาจฟ้องหรือถูกฟ้อง

---

[57] G.H.L. Fridman. **The Law of Agency**. p.191.

[58] Ibid p.197.

[59] Section 7 of the Power of Attorney Act 1971.

ในนามของตนตามสัญญาที่ตัวแทนทำเพื่อผลประโยชน์ของตน ทั้งนี้ ในการพิจารณาเกี่ยวกับพฤติการณ์เพื่อพิสูจน์หรือบ่งชี้สถานะของตัวการไม่เปิดเผยชื่อต้องพิจารณาเป็นกรณีไป เช่นในคดี Humble V Hunter (1848) [60] ซึ่งตัวแทนได้แสดงตนในสัญญาเช่าเรือในฐานะเจ้าของเรือ (owner) และถือว่ามีเพียงพยานหลักฐานที่เป็นคำพูดโดยไม่มีหลักฐานเป็นที่ยอมรับใดที่แสดงว่าตัวแทนได้ทำสัญญาในฐานะตัวแทนของบุคคลหนึ่งบุคคลใด ดังนั้น ตัวการไม่เปิดเผยชื่อจึงไม่สามารถฟ้องตามสัญญาเช่าเรือดังกล่าวได้แต่อย่างใด โดย Lord Denman กล่าวว่า เป็นเพราะว่า "ตัวแทนได้เข้าทำสัญญาในฐานะตัวการ" แต่กรณีดังกล่าวไม่สามารถนำไปใช้ได้ในคดี F Drughorn Ltd V Rederiaktiebolaget Trans-Atlantic (1919)[61] ที่ตัวแทนได้แสดงตนในสัญญาเช่าเรือในฐานะผู้เช่าเรือ (Charterer) ซึ่งถือว่าตัวการไม่เปิดเผยชื่อสามารถบ่งชี้โดยพยานหลักฐานที่เป็นคำพูดได้ (Parol evidence) ทำให้ตัวการไม่เปิดเผยชื่อเข้าถือประโยชน์จากสัญญาได้ เป็นต้น สถานะของตัวแทนในกรณีตัวการไม่เปิดเผยชื่อนั้น ตัวแทนอาจถูกฟ้องโดยบุคคลที่สามได้ ขึ้นอยู่กับบุคคลที่สามค้นพบการมีอยู่ของตัวการที่ไม่เปิดเผยชื่อหรือไม่ หากค้นพบตัวการไม่เปิดเผยชื่อบุคคลที่สามอาจเลือกให้ตัวแทนหรือตัวการไม่เปิดเผยชื่อให้รับผิดชอบต่อตนก็ได้ เช่นในคดี Clarkson Broker Ltd V Andjel (1964)[62] เป็นต้น

สิทธิของตัวแทนในการฟ้องร้องในนามของตนตามสัญญาซึ่งตนได้ทำเพื่อผลประโยชน์ของตัวการไม่เปิดเผยชื่อนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังนี้ ประการแรก หากตัวการไม่เปิดเผยชื่อได้ฟ้องร้องต่อบุคคลที่สามตามสัญญาดังกล่าว หรือแทรกแซงโดยการห้ามตัวแทนฟ้องร้องในกรณีเช่นนี้ ตัวแทนไม่อาจฟ้องร้องต่อบุคคลที่สามได้ ดังเช่น คดี Atkinson V Cotesworth (1825) ที่ผู้บังคับบัญชาเรือซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือได้ทำสัญญาเช่าในนามของตนเอง และข้อตกลงเกี่ยวกับค่าระวางของเจ้าของเรือเป็นที่ยอมรับจากผู้เช่าเรือ จึงถือว่าตัวแทนกระทำการเพื่อการขนส่งของทางทะเลดังกล่าว ประการที่สอง บุคคลที่สามสามารถยกข้อต่อสู้ที่เรียกร้องกับตัวการไม่เปิดเผยชื่อแต่ไม่ประสบผลสำเร็จขึ้นเรียกร้องกับตัวแทนได้

3.2.3.1 ความรับผิดของตัวแทนที่กระทำการแทนตัวการต่างประเทศ (A foreign principal)

เมื่อตัวแทนกระทำการแทนตัวการต่างประเทศ มีข้อสันนิษฐานว่าก่อนศตวรรษที่ 19 ตัวแทนซึ่งทำสัญญาแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศ และมิได้ประกอบธุรกิจในประเทศอังกฤษ ต้องรับผิดชอบตามสัญญาที่ทำเป็นส่วนตัว เนื่องจากเป็นการเพิ่มความเสี่ยงแก่บุคคลที่สามในการบังคับสัญญากับตัวการต่างประเทศ ดังเช่นคดี Paterson V Gandasequi (1812) และคดี Thomson V Davenport (1829) เป็นต้น ภายหลังจากนั้นจึงปรับเปลี่ยนทัศนคติของศาลที่ยืดหยุ่นขึ้น สถานะของตัวแทน

---

[60] G.H.L. Fridman. **The Law of Agency**. p.223.

[61] Ibid

[62] Ibid

จึงถูกกำหนดโดยการอ้างอิงไว้ในข้อตกลงในสัญญาเกี่ยวกับสัญชาติ (Nationality) หรือแหล่งพำนักอาศัย (Domicile) ของตัวการ ดังเช่นคดี Ho Brandt & Co V HN Morris & Co.(1917) ที่ถือว่าตัวแทนซึ่งทำสัญญาสามารถฟ้องร้องบุคคลที่สามสำหรับการไม่ส่งมอบของตามที่ตัวการต่างประเทศร้องขอได้ รวมทั้งคดี Miller Gibb & Co V Smith & Tyrer Ltd (1917) ที่ถือว่าตัวการต่างประเทศสามารถแสดงความประสงค์ที่จะรับผิดชอบด้วยตนเองได้ เป็นไปตามประเพณีทางการค้าที่ตัวแทนไม่ต้องรับผิดตามสัญญาซึ่งตนได้ทำแทนเพื่อผลประโยชน์ของตัวการ แต่ในคดี Maritime Stores Ltd V HP Marshall & Co.,Ltd (1963) ซึ่งถือว่าตัวแทนต้องรับผิดเป็นส่วนตัว (Personally liable) โดยหนึ่งในเหตุผลที่ศาลอ้างคือตัวการเป็นตัวการต่างประเทศ ซึ่งถูกนำไปประยุกต์ใช้กับความสัมพันธ์ต่อความรับผิดของตัวแทนเรือ (liability of Shipping agents) ในคดี Wolfe Stevedores (1968) Ltd V Joseph Salter's Sons Ltd (1970)[63] ในเวลาต่อมา และในคดี Anglo African Shipping co of new york V Mortner(1962) ซึ่งตัวแทนของตัวการต่างประเทศมีหน้าที่ส่งสัตว์ออกไปต่างประเทศ ต้องรับผิดชอบเป็นส่วนตัวต่อผู้รับขนถ่ายสินค้าเป็นต้น และเมื่อไม่นานมานี้ ในคดี The Santa Carina (1977) ที่ศาลอุทรณ์ของอังกฤษได้พิจารณาในประเด็นความรับผิดชอบของตัวแทนจากข้อตกลงที่กำหนด หรือในกรณีที่บุคคลที่สามรู้ข้อเท็จจริงว่าตัวแทนมิได้ทำสัญญาโดยประสงค์ที่จะรับผิดเป็นส่วนตัว ซึ่งศาลถือว่าตัวแทนไม่ต้องรับผิดนับแต่บุคคลที่สามรู้ว่าตัวแทนเข้าทำสัญญาแทนตัวการและตัวการประสงค์ที่จะผูกพันตามสัญญาที่ตัวแทนได้กระทำการแทน ทำให้สรุปได้ว่า หลักความรับผิดของตัวแทนที่กระทำการแทน ตัวการต่างประเทศเหมือนกับหลักความรับผิดของตัวแทนที่กระทำการแทนตัวการในประเทศอังกฤษ (The liability of the agent who acts for a foreign principal is to be determined in exactly the same way as that of an agent who acts for an English) และสามารถกำหนดให้ตัวแทนต้องรับผิดเสมอเหมือนความรับผิดของตัวการได้ (The agent liable as well as the principle)

3.2.3.2 ความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทน (Liability for torts)

สถานะของตัวการ (Position of the principal) หลักทั่วไปตัวการต้องรับผิดร่วมกันกับความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทนที่เกิดขึ้นในระหว่างกระทำการภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทน[64] ในลักษณะลูกหนี้ร่วม (Jointly and severally) ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

ตัวแทนที่กระทำภายในขอบอำนาจที่ได้รับ ทำให้ตัวการต้องรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทน แต่ถ้าตัวแทนกระทำการในสิ่งที่ตัวการห้าม หรือมิได้กระทำการเพื่อประโยชน์ของตัวการตัวการก็ไม่ต้อง

---

[63] G.H.L. Fridman. **The Law of Agency**. p.235.

[64] The 1935 Act and The Civil liability (Contrition) Act 1978.

กำหนดให้ตัวการหรือตัวแทนอาจถูกเรียกร้องจากบุคคลที่สาม และภายหลังจากนั้นอาจเรียกร้องจากอีกคนหนึ่งได้

รับผิดแต่อย่างใด ซึ่งหลักความรับผิดดังกล่าวคล้ายกับหลักความรับผิดของนายจ้าง (masters) กับลูกจ้าง (Servants) กล่าวคือ หากลูกจ้างได้กระทำการตามวิถีทางของการจ้าง นายจ้างต้องรับผิดต่อการละเมิดที่เกิดขึ้นโดยลูกจ้างเช่นเดียวกัน หากลูกจ้างกระทำการที่นายจ้างห้ามหรือกระทำการเพื่อประโยชน์ของลูกจ้างเอง นายจ้างก็ไม่ต้องรับผิด ซึ่งทั้งสองกรณีเป็นในนามหลัก (Vicariously liability)

สถานะของตัวแทน (Position of the agent) หลักทั่วไปตัวแทนซึ่งเป็นผู้ทำละเมิดต้องรับผิดต่อการกระทำผิดของตน แม้ว่าจะได้ทำไปภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทนและทำเพื่อประโยชน์ของตัวการก็ตาม ดังเช่นในคดี Stephens V Elwall (1815)[65] และตัวแทนไม่อาจอ้างอำนาจที่ได้รับมอบหมายจากตัวการขึ้นต่อสู้แม้ตัวแทนจะไม่รู้ว่าสิ่งที่กระทำได้ละเมิดสิทธิของผู้อื่น เช่นการละเมิดลิขสิทธิ์ของผู้อื่น เป็นต้น ซึ่งตัวแทนจะไม่ต้องรับผิดในการทำละเมิดของตนต่อเมื่อสิ่งที่ตัวแทนทำผิดนั้น ตัวการได้ให้สัตยาบันและกลายเป็นสิ่งที่ถูกต้องตามกฎหมาย และกรณีที่ตัวแทนได้รับความคุ้มครองเป็นตัวส่วนจึงไม่ต้องรับผิด เช่น ในคดี Broom V Morgan (1953) ที่ตัวแทนเป็นสามีของโจทก์ เป็นต้น

การคุ้มกันในความรับผิดของผู้อื่น (Vicarious Immunity) และข้อตกลง Himalaya Clause ตามกฎหมายอังกฤษ ในกรณีที่ตัวการมีข้อคุ้มกันความรับผิดตัวแทนอาจอ้างข้อคุ้มกันความรับผิดดังกล่าวได้ กล่าวคือ ถ้าเป็นการคุ้มกันของตัวการจากความรับผิดละเมิดทั่วไป เช่น ความคุ้มกันในฐานะเอกอัครราชฑูต หรือในฐานะสมาชิกของสหภาพทางการค้า เช่นนี้ ตัวแทนไม่อาจอ้างความคุ้มกันของตัวการได้ เป็นต้น ในกรณีที่ตัวการตกลงทำสัญญากับบุคคลภายนอกโดยมีข้อตกลงยกเว้น (Exclude) หรือจำกัดความรับผิด (Limit) ในการทำละเมิด และตัวแทนได้ทำการแทนภายใต้สัญญาที่ตัวการสามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามข้อตกลงดังกล่าว ซึ่งถือเป็นบัญหาเทคนิค เนื่องจากตัวแทนมิได้เป็นคู่สัญญาตามที่ตัวการและบุคคลภายนอกได้ตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดกันไว้ เช่นในคดี Elder Dempster & Co Ltd V Paterson Zochonis & Co., Ltd (1924) ซึ่งผู้พิพากษาในคดีได้อธิบายไว้ว่า ในกรณีที่สัญญามีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ ลูกจ้างหรือตัวแทนซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติภายใต้สัญญาที่มีข้อตกลงดังกล่าวสามารถที่จะถือประโยชน์จากข้อตกลงเช่นว่านั้นได้ ดังนั้นลูกจ้างหรือตัวแทน จึงไม่อาจถูกฟ้องร้องให้รับผิดในการทำละเมิดเหมือนกับผู้รับจ้างเหมาอิสระได้แต่อย่างใด ลูกจ้างหรือตัวแทนจึงสามารถยกประโยชน์จากข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่ตัวการหรือนายจ้าง (Employers) ของตนได้ตกลงกับบุคคลภายนอกขึ้นต่อผู้ได้ และในคดี Mersey Shipping and Transport Co., Ltd V Rea Ltd (1925) เป็นต้น ซึ่งแนวความคิดและการตัดสินในคดีดังกล่าวสามารถสนับสนุนหลักการ "การคุ้มกันความรับผิดในการทำละเมิดของผู้อื่น" (Vicarious immunity from liability for torts) แต่แนวคิดดังกล่าวก็มีลักษณะเฉพาะ ดังนั้นจึงอาจถูกปฏิเสธได้ดังเช่นในคดี Mersey Shipping

[65] G.H.L. Fridman. **The Law of Agency**. p.287.

and Transport Co.,Ltd V Rea Ltd (1925) ที่ผู้พิพากษา Bankes LJ ได้ทำความเห็นแย้งไว้ และในคดี Scruttons Ltd V Midland Siliconers Ltd (1962)[66] ซึ่งใบตราส่งมีข้อจำกัดความรับผิดในความเสียหาย แม้ว่าจะเกิดจากความประมาทและภายหลังสินค้าเกิดความเสียหายขณะขนถ่ายออกจากเรือโดยผู้รับขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือ ซึ่งศาลพิจารณาว่าผู้รับขนถ่ายสินค้าขึ้นลงจากเรือไม่อาจจำกัดความรับผิดได้ เนื่องจากมิใช่คู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเล ดังนั้นจึงต้องรับผิดในความเสียหายเต็มจำนวน หรือในคดี Adler V Dickson (1955) และคดี Wilson V Darling Island Stevedoring and lighterage Co.,Ltd (1956) ที่ศาลสูงของประเทศออสเตรียได้ตัดสินไว้ หรือในคดี Herd & Co V Knawill Machinery Corporation (1959) ที่ศาลฎีกาของสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินใจไว้ เป็นต้น

แต่อย่างไรก็ตามก็พออนุมานได้ว่า การตกลงทำสัญญาของตัวการกับบุคคลภายนอกที่มีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้น ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าวสามารถครอบคลุมถึงตัวแทนของบุคคลดังกล่าวด้วยดังเช่น ในคดี New Zealand Shipping Co.,Ltd V AM Satterthwaite & Co.,Ltd (1974)[67] ที่เสียงส่วนใหญ่ของผู้พิพากษาถือว่าข้อตกลงในใบตราส่งนั้นตีความได้ว่าตัวการได้ทำสัญญาในฐานะตัวแทนของตัวแทนของตน (The Agent of his agents) การดำเนินการดังกล่าวมีผลให้เกิดสัญญาฝ่ายเดียว (Unilateral Contract) ซึ่งได้รับการยอมรับจากผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือจึงถือประโยชน์จากข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ และในคดี Port Jackson Stevedoring Pty Ltd V Salmond & Spraggon (Australia) Pty Ltd, The New York Star (1980) ก็เช่นเดียวกัน ซึ่งในคดีดังกล่าวข้อตกลงในสัญญารวมถึงข้อตกลงจำกัดช่วงระยะเวลาของความรับผิด (Limitation Periodion Claims) นอกเหนือจากข้อตกลงจำกัดจำนวนความเสียหายที่ถูกเรียกร้อง หรือในคดี Leesh River Tea Ltd V British India Steam Navigation Co.,Ltd (1966) ที่สินค้าถูกขนส่งจาก Calcutta ปลายทาง Rotterdam ตามใบตราส่งภายใต้อนุสัญญาเฮก รูลส์ ซึ่งเมื่อสินค้าถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ พบว่าสินค้าได้รับความเสียหายจากน้ำทะเลโดยเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ ซึ่งเป็นลูกจ้างของเจ้าของเรือ ณ เมืองท่าอื่น ซึ่งคำพิพากษาในคดีนี้ศาลถือว่าประการสำคัญของการคุ้มกันตามข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าวใช้ครอบคลุมถึงวิธีการอื่นๆ ทีเกี่ยวเนื่องกับการรับบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือด้วย[68] และคดี Southern water authority V carey (1985) รวมทั้งในคดี Les Affréteurs Reúnis Societé Anonyme V Leopold Walford (London) Ltd (1919) ที่พิพากษาให้นายหน้า (a Shipbroker) สามารถเรียกร้องค่าตอบแทนตามสัญญาเช่าเหมาเรือได้ แม้ว่าจะมิได้เป็นคู่สัญญาตามสัญญาเช่าเหมาเรือก็ตาม ทั้งนี้ศาลพิพากษาว่า เนื่องจาก

---

[66] ER. Hardy Ivamy. **Casebook on carriage by sea**. sixth Edition London 1985, p.208.

[67] G.H.L. Fridman. **The Law of Agency**. London. 1983 p.289, Ibit, p.209.

[68] ER. Hardy Ivamy. **Casebook on carriage by sea**. p.121.

เจ้าของเรือและผู้เช่าเรือถือเป็นผู้มอบหมายให้นายหน้าดูแลผลประโยชน์ของตน[69] ดังนั้นจึงสรุปได้ว่า ตัวแทนสามารถถือประโยชน์จากข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามสัญญาที่ตัวการได้ตกลงไว้กับบุคคลภายนอกได้ ซึ่งบางครั้งข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัด ความรับผิดดังกล่าวครอบคลุมถึงผู้ขนสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือและหรือผู้รับจัดการคลังสินค้า (Warehousemen) และหรือตัวแทนลักษณะอื่น (Sinnilar agents) ถึงแม้ว่าหลักการดังกล่าวจะมิใช่หลักการทั่วไปก็ตาม

ข้อตกลง Himalaya Clause ที่มีมาจากคดีเรือโดยสารชื่อ "หิมาลัย" ที่ผู้เสียหายฟ้องผู้ขนส่งให้รับผิดในละเมิดจนประสบผลสำเร็จตามกฎหมายของประเทศอังกฤษนั้น ในกรณีผู้รับจ้างเหมาอิสระที่ทำสัญญาแยกจากสัญญาขนส่ง ซึ่งตามปกติไม่อาจอ้างข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในสัญญาขนส่งขึ้นต่อสู้กับผู้เรียกร้องได้ Lords Reid ได้เสนอให้ใช้หลักความสัมพันธ์ของการกระทำการแทน (agency relationship) ที่ทำให้เกิดข้อเท็จจริง 4 ประการ คือ ประการแรก ใบตราส่งถูกจัดทำโดยชัดแจ้งว่า ผู้รับจ้างเหมาอิสระประสงค์ที่จะป้องกันโดยกำหนดบทบัญญัติในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ประการที่สอง ใบตราส่งมีการเพิ่มข้อตกลงให้ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดครอบคลุมถึงบุคคลผู้กระทำการแทนเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง และถือว่าผู้ขนส่งเป็นคู่สัญญาที่ได้กระทำข้อตกลงดังกล่าวในฐานะตัวแทนของผู้รับจ้างเหมาอิสระ ประการที่สาม กรณีผู้ขนส่งได้รับมอบอำนาจจากผู้รับจ้างเหมาให้สามารถกำหนดเงื่อนไขข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ หรือกรณีผู้รับจ้างเหมาอิสระได้ให้สัตยาบันถึงการกระทำของผู้ขนส่งภายหลัง และประการที่สี่ จากหลักเกณฑ์ดังกล่าวในคดี New Zealand Shipping Co.,Ltd. V AM Satterthwaite Co., Ltd. (1974) ผู้รับขนถ่ายสินค้ายังมีสิทธิยกเว้นและจำกัดความรับผิดได้ตั้งแต่ผู้ขนส่งได้เข้าทำสัญญาเพื่อประโยชน์ของผู้ขนส่ง รวมทั้งในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือดังกล่าว และด้วยเหตุผลของการที่ผู้ขนส่งมีอำนาจกระทำการแทนดังกล่าวได้รับการยอมรับไม่เพียงแต่ที่ใช้กับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือผู้รับจ้างเหมาอิสระเท่านั้น แต่รวมถึงผู้ขนส่งจริง (actual carrier) ที่เป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งในช่วงใดช่วงหนึ่งของการขนส่งหรือเป็นผู้รับช่วงสัญญาขนส่ง (Sub-contractor) หรือเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งปัจจุบันหลักการดังกล่าวได้รับการยอมรับเป็นสากล ดังจะเห็นได้จากแบบฟอร์มมาตรฐานของใบตราส่งส่วนมากจะปรากฏเงื่อนไขข้อตกลงดังกล่าว ซึ่งเรียกโดยทั่วไปว่า "Himalaya Clause" คณะกรรมการกฎหมายของประเทศอังกฤษได้เขียนรายงานไว้อย่างชัดเจนว่า ความไว้วางใจในสัญญาลักษณะดังกล่าวเชื่อว่าเป็นสื่อกลางในการแนะนำให้มีการปฏิบัติตามสัญญาที่มีข้อตกลง "Himalaya Clause" หรืออย่างน้อยมีสิทธิที่จะได้รับการปฏิบัติตามสัญญา[70]

---

[69] ER. Hardy Ivamy. **Casebook on carriage by sea**. p.210.

[70] John F. Willson. **Carriage of good by sea**. p.155.

3.2.4 ลักษณะของการเป็นตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษ

การเป็นตัวแทนนั้นเป็นความสัมพันธ์ที่ดำรงอยู่ระหว่างคู่สัญญาสองฝ่าย คือ ฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ตัวแทน (the agent) เป็นผู้ได้รับการมอบหมายอำนาจโดยบุคคลอีกฝ่ายหนึ่ง เรียกว่า ตัวการ (the principle) ให้ทำการใดเพื่อผลประโยชน์ของผู้เป็นตัวการ บนพื้นฐานของสิทธิของผู้เป็นตัวการและหน้าที่ในความสัมพันธ์ต่อบุคคลที่สาม ทั้งนี้ ภายใต้กฎหมาย Mercantile ดังนั้นผู้เป็นตัวแทนจึงหมายถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบหมายอำนาจอย่างชัดเจนหรือโดยปริยายในอันที่จะกระทำการแทนบุคคลอื่น ซึ่งการกระทำนั้นผู้เป็นตัวการต้องรับผิดชอบในผลของการกระทำทั้งหมดภายในขอบเขตตามที่กฎหมายบัญญัติ

การตัดสินคดีในประเทศอังกฤษ ตัวแทนเรือตามปกติถือเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือซึ่งประจำอยู่ ณ ท่าเรือโดยปฏิบัติหน้าที่ในนามของเจ้าของเรือ (Stand in shoes of the shipowner) ด้วยเหตุนี้จึงเป็นเหตุผลที่จะสนับสนุนให้ตัวแทนเรือมีอำนาจที่จะทำการใด ๆ ที่เจ้าของเรือพึงต้องกระทำ ณ ท่าเรือที่ตนประจำอยู่ (to do whatever the shipowner has to do at the port) ซึ่งความแน่นอนในพฤติการณ์ของการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนเรือนั้นมีอำนาจหน้าที่ที่จะทำการใดๆ ตามที่เจ้าของเรือพึงต้องกระทำโดยขึ้นอยู่กับประเภทของการเป็นตัวแทน ตามคำแนะนำที่ได้รับจากเจ้าของเรือ ซึ่งอำนาจหน้าที่นี้เป็นที่ยอมรับ[71]

ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนเรือกับเจ้าของเรือ (Agent – shipowner relationship) ในประเทศอังกฤษการแต่งตั้งตัวแทนเรืออาจกระทำเป็นหนังสือ (written) หรือโดยวาจา (verbal) จากเจ้าของเรือ โดยให้ตัวแทนเรือมีอำนาจหน้าที่ตามที่ได้รับมอบหมายพิเศษหรือตามอำนาจหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายโดยปริยายเพื่อที่จะให้บริการที่จำเป็นแก่เรือ แต่การบริการที่จำเป็นเพิ่มเติมนั้นตัวแทนเรือจะต้องได้รับมอบหมายอำนาจหน้าที่โดยชัดแจ้ง ตัวอย่างของอำนาจหน้าที่ของตัวแทนเรือที่ได้รับมอบหมายโดยปริยายที่สามารถดำเนินการได้ เช่น การปฏิบัติตามข้อตกลงหรือข้อเรียกร้องตามอำนาจหน้าที่ของการท่าเรือหรือรัฐบาล การจัดหาพนักงานนำร่อง (Pilots) การเข้าเทียบท่าของเรือ การจัดไลน์แมน เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อให้เรือสามารถเข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายของลงหรือบรรทุกของขึ้นได้ตามระยะเวลาที่กำหนด อย่างไรก็ตามการแต่งตั้งตัวแทนเรือนั้นอาจทำโดยการแต่งตั้งโดยตรงจากเจ้าของเรือเพื่อให้ตัวแทนเรือกระทำหรือปฏิบัติหน้าที่ในนามของเจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรืออาจได้รับการแต่งตั้งโดยข้อกำหนดของสัญญาเช่าเรือก็ได้ (The agent received his appointment throught a term of a charter party) ซึ่งทำให้ตัวแทนเรือมีอำนาจกระทำการต่าง ๆ ได้อย่างเต็มที่เพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือตามที่ได้รับมอบหมาย และในขณะเดียวกันตัวแทนเรือต้องคำนึงว่าอำนาจหน้าที่ที่ได้รับ

---

[71] J.D. Eadie F.I.C.S., "Ship's agency." **Fairplay International Shipping weekly** 23rd September 1982 – 3rd February 1983, p. 2.

มอบหมายในลักษณะตัวแทนแบบพิเศษหรือแบบเฉพาะนั้นเป็นอำนาจหน้าที่ในแบบการควบคุมอย่างจำกัด ดังนั้นตัวแทนเรือจะต้องแน่ใจว่าการกระทำนั้นไม่เกินขอบเขตที่ได้รับมอบหมายซึ่งจะมีผลทำให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดด้วยตนเอง ประเด็นนี้นับเป็นเรื่องสำคัญที่ตัวแทนเรือควรจะเข้าใจอย่างลึกซึ้งว่าตลอดระยะเวลาของการเป็นตัวแทนเรือนั้นตัวแทนเรือจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องกับสัญญา (Third parties) และตัวแทนเรือจะต้องเคร่งครัดในการเป็นตัวแทนเพราะตนมิใช่ตัวการหรือมิใช่เจ้าของเรือ ดังนั้นเพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือตัวแทนเรือควรจะปฏิบัติการอย่างรอบครอบ อย่างดีที่สุดสำหรับการลงนามในเอกสารซึ่งใช้ในการติดต่อในการปฏิบัติงานของตัวแทนเรือภายใต้กฎเกณฑ์และเงื่อนไขของคำว่า "ในฐานะตัวแทนเท่านั้น" (As Agent only) หรือ "ในฐานะตัวแทนเพื่อเจ้าของ" (As Agent for owner)[72] ฉะนั้นในจุดใดที่บุคคลลงนามในเอกสารในนามของตนเองโดยปราศจากกฎเกณฑ์ดังกล่าวต้องเข้าใจว่าเป็นการกระทำในนามส่วนตัวของบุคคลนั้นโดยผลของกฎหมาย ดังนั้นตัวแทนเรือจึงต้องระมัดระวังในการสำแดงเอกสารใด ๆ จำเป็นต้องแสดงให้บุคคลที่สามทราบว่าเอกสารนั้นตัวแทนเรือไม่ต้องการผูกพันตนเองในฐานะตัวการแต่อย่างใด ทางปฏิบัติที่ตัวแทนเรือที่ได้ลงนามในเอกสารโดยระบุคำว่า "As agent only" นั้น โดยทั่วไปตามกฎหมายถือเป็นพยานหลักฐานได้ว่า ตัวแทนเรือไม่ได้ตั้งใจที่จะกระทำการติดต่อในนามของตนเองในฐานะตัวการทั้งนี้เพื่อป้องกันผลในทางกฎหมายที่อาจเกิดขึ้นตามมา เมื่อเป็นเช่นนี้เพื่อให้เกิดความแน่ใจในขอบเขตของการปฏิบัติเบื้องต้นของการปฏิบัติหน้าที่การเป็นตัวแทนเรือ ตัวแทนเรือจึงควรปฏิบัติหน้าที่ด้วยความระมัดระวัง ความชำนาญและความวิริยะอุตสาหะในการประกอบธุรกิจ ด้วยเหตุนี้ผู้พิพากษาของอังกฤษจึงกำหนดให้ "บุคคลที่จะรับการว่าจ้างเพื่อกระทำการใดเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่นในลักษณะของการเป็นตัวแทน จะต้องปฏิบัติหน้าที่ต่าง ๆ ด้วยความชำนาญ (Skill) และความรอบรู้ (Knowledge) ความพิถีพิถันในการทำธุรกิจ (Particular Business) ความระมัดระวัง (Diligence) ความกระตือรือร้น (Zeal) ความมีสมรรถนะ (Energy) ความสามารถ (Capable) คำนึงถึงผลประโยชน์ของเจ้าของเรือเสมือนผลประโยชน์ของตน และต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มกำลังเพื่อให้บุคคลซึ่งเป็นผู้แต่งตั้งตนได้รับประโยชน์ที่สมควร" ตามที่ได้กล่าวไว้ในหนังสือ Edward's shipbrokers and the law[73] ซึ่งลักษณะดังกล่าวถือว่าได้ให้คำจำกัดความถึงบทบาทสถานะของตัวแทนได้เป็นอย่างดีรวมทั้งการเป็นตัวแทนเรือด้วยเช่นกัน อีกสิ่งหนึ่งที่สำคัญ คือ ตัวแทนเรือต้องปฏิบัติหน้าที่โดยคำนึงถึงประโยชน์ของเจ้าของเรือเพียงผู้เดียว (Solely) ซึ่งหมายถึง ตัวแทนเรือต้องสำรวจดูว่าการปฏิบัติส่วนใดของตัวแทนเรือขัดแย้งกับเจ้าของเรือหรือไม่ ความต้องการทางกฎหมายนั้น ตัวแทนเรือควรจะพิจารณาก่อนที่จะตกลงรับเป็นตัวแทนว่า ตัวแทนเรือต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์ของบุคคลใด

---

[72] J.D. Eadie F.I.C.S.. Ship's agency. p.3.

[73] Ibid.

ที่ขัดกับการปฏิบัติหน้าที่เพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือหรือไม่ หากมีก็ต้องปฏิบัติให้ลดน้อยลงและหากมีทางเลือกตัวแทนเรือควรเปิดเผยต่อเจ้าของเรือให้ทราบถึงพฤติการณ์ทั้งหมดเพื่อให้เจ้าของเรือได้ใช้ประกอบในการตัดสินใจสำหรับการตั้งตัวแทนเรือ ข้อกำหนดที่ว่าตัวแทนเรือต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยตัวของเขาเอง และไม่สามารถมอบหมายหน้าที่ของตนให้แก่ผู้อื่นได้ เว้นแต่ตัวแทนเรือจะได้รับอนุญาตโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายจากเจ้าของเรือให้สามารถกระทำได้ และตัวแทนเรือต้องเก็บรักษาความลับที่เกี่ยวข้องในเอกสารการปฏิบัติหน้าที่หรือตามที่ได้รับมอบหมายไว้วางใจจากเจ้าของเรือ และในทางการเงินตัวแทนเรือต้องมีความรับผิดในการจัดทำบัญชีแก่เจ้าของเรือสำหรับเงินทั้งหมดที่ได้รับชำระและการใช้จ่ายทั้งหมดที่ได้กระทำไปบนผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ

การแต่งตั้งตัวแทนเรือ (The Creation of an Agency) การแต่งตั้งตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษอาจทำได้หลายวิธีต่างกันตามที่กล่าวมาแต่ต้น เจ้าของเรือสามารถแต่งตั้งตัวแทนเรือโดยการทำเป็นหนังสือโดยชัดแจ้งมอบหมายให้ใครเป็นตัวแทนเรือโดยมีขอบเขตหน้าที่ความรับผิดชอบที่แน่นอน ในเมื่อเจ้าของเรือมีสินค้าที่จะขนถ่ายขึ้นจากเรือ ณ ท่าเรือ และต้องการการบริการของตัวแทนเรือ เจ้าของเรือก็จะติดต่อกับตัวแทนเรือและทำการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ ซึ่งเจ้าของเรืออาจแนะนำหรือมีส่วนร่วมในการปฏิบัติงานของตัวแทนเรือ ข้อตกลงการแต่งตั้งตัวแทนเรืออาจกำหนดข้อมูลเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมที่ต้องจ่ายแก่ตัวแทนเรือหรืออาจจะใช้มาตรฐานของตารางกำหนดค่าตอบแทนของตัวแทนเรือที่จัดทำโดยสถาบันนายหน้าการเช่าเรือ (Institute of Chartered Shipbrokers) ก็ได้

การแต่งตั้งตัวแทนเรือนั้นสามารถกระทำได้อีกวิธีหนึ่ง คือ โดยการแต่งตั้งตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าเรือ (by term of a charter party) ตัวอย่าง เช่น แบบฟอร์ม มาตรฐานของสัญญาเช่าเรือที่ชื่อว่า "Gencon" กำหนดไว้ในข้อ 14. ความว่า "ในทุกกรณีเจ้าของเรืออาจจะแต่งตั้งนายหน้าหรือตัวแทนหรือทั้งสองอย่าง ณ ท่าเรือที่ใช้ขนถ่ายของบรรทุกลงเรือหรือขนถ่ายของขึ้นจากเรือ" ซึ่งวิธีการเช่นนี้เหมาะสมกับเจ้าของเรือที่รู้จักภาระหน้าที่ทั้งหมดของตัวแทนเรือ และมอบหมายความไว้วางใจแก่ตัวแทนเรือ ซึ่งเป็นบุคคลที่เจ้าของเรือไว้ใจในอันที่จะปกป้องผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ แบบฟอร์มของสัญญาเช่าเรือมิได้กำหนดหรือจัดทำข้อตกลงสำหรับการแต่งตั้งตัวแทนเรือไว้ตามที่กล่าวมาทั้งหมด ในบางแบบฟอร์มของสัญญาเช่าเรือกำหนดการแต่งตั้งตัวแทนเรือไว้โดยให้ผู้เช่าเรือ (Charterers) เป็นผู้แต่งตั้งตัวแทนเรือ ถึงแม้ว่าเจ้าของเรือยังคงเป็นผู้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ตัวแทนเรืออยู่ก็ตาม เช่น สัญญาเช่าเรือที่มีชื่อว่า "C Ore 7" ข้อ 12. กำหนดให้ เจ้าของเรือต้องให้ที่อยู่ของผู้ประกอบธุรกิจเป็นตัวแทนผ่านพิธีการศุลกากร (Customs House Business) หรือตัวแทนเรือ (Agents) ณ ท่าที่จะขนถ่ายของบรรทุกลงเรือหรือท่าที่จะขนถ่ายของขึ้นจากเรือตามข้อตกลงปกติแก่ผู้เช่าเรือ..." หรือในแบบฟอร์มสัญญาเช่าเรือที่ชื่อว่า "Benacon" และ "Centrocon" ได้กำหนดข้อตกลงว่าด้วยการจัดหาหรือการแต่งตั้งตัวแทนเรือ

กระทำโดยผู้เช่าเรือ (Charterers) มิใช่การแต่งตั้งโดยเจ้าของเรือแต่อย่างใด ซึ่งตัวแทนเรือที่ได้รับการแต่งตั้งจากผู้เช่าเรือนี้เรียกว่า "Charterer's Agent"[74]

เพื่อให้เห็นข้อตกลงการตั้งตัวแทนเรือโดยละเอียดชัดแจ้ง จึงขอยกตัวอย่างสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือระหว่างบริษัทเจ้าของเรือ (Shipowners) EF – Steamship Co. กับบริษัทตัวแทนเรือ (Shipping Agency) A.C. Agent. ซึ่งได้มีข้อสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือดังนี้[75]

1. บริษัทเรือต้องจัดหาเรือประจำเส้นทางจากยุโรปถึงท่าเรือในทะเลแดงเป็นพื้นฐานอย่างน้อย 2 เที่ยวต่อเดือน

2. บริษัทตัวแทนเรือต้องจัดหาหรือดำเนินการในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

2.1 การดำเนินการในด้านการตลาด (Marketing) เช่น การหาสินค้าในเที่ยวเรือขากลับไปยุโรปในอัตราค่าระวางที่บริษัทเรือกำหนด โดยมีจำนวนและปริมาณที่สม่ำเสมอตามที่ตกลง

2.2 ตัวแทนเรือจะได้รับค่าตอบแทนร้อยละ 10 ในส่วนของสินค้าขากลับโดยผ่านทางบริษัทเจ้าหน้าที่ของบริษัทเรือ และได้รับค่าตอบแทนในอัตราร้อยละ 5 ของค่าระวางบรรทุกสินค้าที่ได้รับและส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง

2.3 ตัวแทนเรือต้องให้การบริการแก่บริษัทเรือตามความถี่ที่เกิดขึ้นตามที่บริษัทเจ้าของเรือได้ตกลงกันไว้ การโฆษณากำหนดการเข้า – ออกของเรือ และข้อกำหนดต่าง ๆ การให้บริการที่เกี่ยวกับลูกเรือและการจัดเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้อง

2.4 ตัวแทนเรือจะต้องจัดเตรียมท่าสำหรับจอดเรือเพื่อให้เรือสามารถเข้าเทียบท่าได้อย่างถูกต้อง แน่นอน ภายในระยะเวลาที่จำกัดได้

2.5 บริษัทเจ้าของเรือได้มอบหมายหน้าที่การเป็นบริษัทตัวแทนเรือที่มีคุณสมบัติและต้องพยายามหลีกเลี่ยงการโต้แย้งหรือการเข้าใจผิดในเรื่องการรับบรรทุกแก่ลูกค้า และต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของบริษัทเรือ

2.6 บริษัทเจ้าของเรือต้องเคารพในกฎระเบียบและกฎหมาย และการยอมรับหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ของท่าเรือที่เป็นจุดหมายปลายทาง และต้องให้ตัวแทนเรือปฏิบัติไปตามหลักเกณฑ์นั้น ๆ

2.7 บริษัทเจ้าของเรือต้องเดินเรือตามกำหนดระยะเวลาการเดินเรือด้วยความเคารพและอดทน และต้องควบคุมการปฏิบัติงานของตัวแทนเรืออย่างเหมาะสมนับแต่การแจ้งการมาถึงของเรือจนถึงเสร็จสิ้น ซึ่งใช้ระยะเวลาประมาณ 72 ชั่วโมงในการให้บริการของบริษัทตัวแทนเรือ

---

[74] J.D. Eadie F.I.C.S.. Ship's agency. p.5.

[75] Alan E. Branch. **Elements of Shipping**. Sixth Edition. London : Chapman & hall 1990. p. 341 – 342.

2.8 บริษัทเจ้าของเรือต้องแนะนำการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือแก่บริษัทตัวแทนเรือและบริษัทตัวแทนเรือต้องจัดส่งเอกสารที่เกี่ยวข้องให้แก่บริษัทเจ้าของเรือภายในกำหนดระยะเวลา 3 วัน นับแต่เรือเดินทางมาถึง และบริษัทตัวแทนเรือต้องดำเนินการในสิ่งที่จำเป็นสำหรับการจัดการเดินเรือ

2.9 บริษัทตัวแทนเรือจะต้องไม่รับเป็นตัวแทนเรือจากบริษัทเจ้าของเรืออื่น ซึ่งเป็นบริษัทเดินเรือแบบประจำเส้นทางและแข่งขันกับบริษัทเจ้าของเรือในเส้นทางเดียวกัน

2.10 บริษัทตัวแทนเรือจะต้องจัดการเรียกเก็บค่าระวางที่ต้องจ่าย ณ ท่าปลายทาง รวบรวม และส่งมอบโดยวิธีการโอนเงินเข้าบัญชีของบริษัทเจ้าของเรือ

2.11 ตัวแทนเรือต้องจัดหาเครื่องมือสำหรับการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือและควบคุมการขนถ่าย

2.12 ตัวแทนเรือต้องยื่นรายงานเกี่ยวกับการปฏิบัติงาน ณ ท่าเรือนั้น ๆ ให้บริษัทเจ้าของเรือทราบทุก ๆ 15 วัน

2.13 ตัวแทนเรือต้องจัดเตรียมและส่งมอบเอกสารทางด้านบัญชี เอกสารเกี่ยวกับการจัดการในส่วนของข้อเรียกร้องก่อนที่เรือเที่ยวต่อไปจะเข้าเทียบท่า

2.14 ข้อตกลงนี้ให้มีผลใช้บังคับได้เป็นกำหนดระยะเวลา 5 ปี และต้องบอกกล่าวล่วงหน้าก่อนอย่างน้อย 3 เดือน หากเกิดกรณีข้อโต้แย้งหรือขัดข้อง

2.15 บริษัทเจ้าของเรือต้องยอมรับในกฎระเบียบ และหลักเกณฑ์การปฏิบัติที่กำหนดไว้และในกรณีที่ถูกกล่าวหา หรือถูกคว่ำบาตร

2.16 เพื่อให้เป็นแนวทางเดียวกันในด้านภาษา จึงกำหนดให้ใช้ภาษาอังกฤษเป็นภาษาพื้นฐานในการติดต่อสื่อสารแลกเปลี่ยนต่อกัน

2.17 บริษัทเจ้าของเรือต้องจัดหาเรือที่ทันสมัย ที่มีคนประจำการ และเครื่องมือในการปฏิบัติการได้อย่างสะดวก

2.18 บริษัทเจ้าของเรือและบริษัทตัวแทนเรือตกลงยอมรับข้อกำหนดเกี่ยวกับด้านการเงินพื้นฐานในแต่ละเดือนให้เสร็จสิ้นภายในกำหนดระยะเวลาก่อนสิ้นระยะเวลาในเดือนถัดไป และต้องใช้สกุลเงินสหรัฐอเมริกาในการโอนเงินกันทางโทรพิมพ์ (Telex)

2.19 ข้อตกลงเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทโดยวิธีการของการอนุญาโตตุลาการ (Arbitation Clause)

2.20 ข้อตกลงนี้ให้อยู่ภายใต้กฎหมายของประเทศจอร์แดน (Agreement subject at Jordanian Law)

ข้อตกลงของการตั้งตัวแทนเรือโดยทั่วไปก็จะต้องให้ตัวแทนบริษัทเจ้าของเรือและตัวแทนบริษัทตัวแทนเรือลงนามยอมรับข้อตกลงทั้งสองฝ่าย

ประเภทของตัวแทนเรือและบทบาทหน้าที่ของตัวแทนเรือ (Classifying the Agent and Duties of ship's Agent) ตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษโดยทั่วไปแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท คือ ตัวแทนเรือที่มีอำนาจดำเนินการแบบไม่มีขอบเขตจำกัด (a Universal agent) ตัวแทนเรือที่มีอำนาจในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับธุรกิจ (a General agent) และตัวแทนเรือที่มีอำนาจเฉพาะตามที่ได้รับมอบหมาย (a Special agent) ซึ่งตัวแทนทั้งสามประเภทมีบทบาทหน้าที่ตามลักษณะประเภทของการเป็นตัวแทนและตามลักษณะของเรือที่ตนเป็นตัวแทน ซึ่งอาจแบ่งแยกหน้าที่ได้เป็น หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (The duties of ship's agent under voyage charter party contracts) หน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบกำหนดระยะเวลา (Time charter party) และหน้าที่ของตัวแทนเรือตามสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือในการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง (duties of ship's agent under a liner) ซึ่งมีรายละเอียดตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ข้างต้น

3.2.5 บทสรุปความรับผิดของตัวแทนเรือในระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษ

เมื่อทราบบทบาทหน้าที่ ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนเรือกับเจ้าของเรือ การแต่งตั้งตัวแทนเรือ ประเภท และลักษณะการปฏิบัติงานของตัวแทนเรือประเภทต่างๆ ของประเทศอังกฤษแล้ว ต่อไปนี้จะพูดถึงความรับผิดชอบต่อภาระหน้าที่ของการเป็นตัวแทนเรือ เพื่อให้เกิดความแน่นอนในขอบเขตความรับผิดชอบต่อภาระหน้าที่ ซึ่งพื้นฐานความรับผิดในสิ่งที่ต้องกระทำ (Obligation) ของตัวแทนเรือนั้นเป็นไปตามขอบเขตของกฎหมายในเรื่องตัวแทน[76] (With in the framework of the law of agency) ดังนั้นสิ่งซึ่งต้องกระทำตามหน้าที่ของการเป็นตัวแทนเรือ และความรับผิดตามกฎหมายของตัวแทนเรือภายใต้การแต่งตั้งตัวแทนเรือตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว และการเป็นตัวแทนเรือสำหรับเรือประจำเส้นทางแล้วพบว่า ตัวแทนเรือถือเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือ และต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามความต้องการของเจ้าของเรือเมื่อเข้ารับปฏิบัติหน้าที่โดยต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของเจ้าของเรือเป็นสำคัญ และต้องปฏิบัติหรือกระทำการในสิ่งที่เจ้าของเรือควรปฏิบัติ (Whatever the shipowner has to do) และการปฏิบัติของตัวแทนเรือต่อเจ้าของเรือส่วนมากเป็นไปด้วยความสำนึกในความรับผิดของตัวแทนเรือที่มีต่อเจ้าของเรือ และต่อผู้เช่าเรือรวมทั้งผู้ส่งของ ทั้งนี้ตามความเข้าใจในความประสงค์หรือความต้องการของตัวแทนเรือที่จำเป็นต้องมีความรับผิดชอบต่อภาระหน้าที่นอกเหนือในจากความสนใจในการบรรทุกสินค้า (Cargo Interest)

---

[76] J.D. Eadie F.I.C.S.. Ship's agency. p.4.

โดยทั่วไปตัวแทนเรือมีความรับผิดชอบต่อภาระหน้าที่ และความรับผิดชอบ ภายใต้กฎหมายคอมมอนลอร์ (Common law) และตามกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่บัญญัติโดยรัฐสภา[77] (Under acts of parliament) สำหรับการออกใบตราส่งที่กระทำโดยเจ้าของเรือและลูกจ้างของเจ้าของเรือ ซึ่งได้แก่ นายเรือ (master) หรือตัวแทน (Agents) ที่ปฏิบัติหน้าที่ภายใต้ความประสงค์ของเจ้าของเรือ และได้เกิดการสูญหาย บุบสลาย แก่สินค้าขึ้นทั้งนี้เป็นไปตามเงื่อนไขข้อตกลงตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ (Hague Rules) และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ในกรณีของการปฏิบัติหน้าที่ภายใต้สัญญารับขนส่งของเพื่อค่าบำเหน็จตอบแทน (Contract of affreightment) เช่น สัญญาเช่าเรือ เจ้าของเรือมีภาระหน้าที่ที่ต้องกระทำต่อผู้เช่าเรือ และหรือผู้ส่งของและผู้รับตราส่ง ดังนั้นจึงควรให้ความสนใจต่อผลดีทางการปฏิบัติในศาล และความเป็นไปได้ที่จะมีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อเจ้าของเรือในการป้องกันทั้งในส่วนของลูกเรือและในส่วนของสินค้า สำหรับนายเรือก็ต้องมีความรับผิดชอบต่อภาระหน้าที่ในอันที่จะช่วยเหลือในเรื่องการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ศุลกากร การท่าเรือ การตรวจคนเข้าเมือง และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องอื่น ด้วยความสนใจเอาใจใส่และให้ความสำคัญต่อความชัดเจนแน่นอนในความรับผิดชอบต่อภาระหน้าที่ดังกล่าว

ในขณะเดียวกัน เจ้าของเรือก็ต้องมีความรับผิดภายใต้พฤติการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น เช่น ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของเรือที่เกิดขึ้นแก่ท่าเรือ หรือเรือ หรือความเสียหายอื่นต่อบุคคลที่สาม ในขณะเดียวกันเจ้าของเรือก็มีวิธีการในการปฏิบัติในอันที่จะป้องกันหรือปกป้องผลประโยชน์ของตน เพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ทรัพย์สิน (property) เรือ (Ship) รายได้ (Earning) ค่าระวางบรรทุก (Freight) ค่าเสียเวลาในการปฏิบัติงาน (demurrage) เงินส่วนลด (Rebater) และผลประโยชน์ในทางธุรกิจอื่น ๆ

นอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว ภาระหน้าที่และการกระทำภายใต้การร้องขอเพื่อผลประโยชน์ของเจ้าของเรือโดยเฉพาะ เจ้าของเรือต้องมีความรับผิดต่อการกระทำที่ไม่สามารถปฏิบัติเองได้แต่ได้มอบหมายให้ปฏิบัติหรือแสดงออกแทนตนตามที่กล่าวมาแต่ต้น ซึ่งพบว่าเจ้าของเรือจำเป็นต้องแต่งตั้งตัวแทนเรือเพื่อให้เป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นตัวแทนในการปฏิบัติการต่างๆ แทนเจ้าของเรือ

ในทางวิชาการได้อธิบายคำว่า "เจ้าของเรือ" ตามหลักกฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ หมายความรวมถึง นายเรือ และบุคคลอื่นที่ได้รับมอบอำนาจให้กระทำการแทนในฐานะผู้แทนเจ้าของเรือ และสำหรับคำว่า "เจ้าของสินค้า" ก็หมายความรวมถึง บุคคลทุกคนที่มีสิทธิ

---

[77] U.K. Carriage of goods by Sea ค.ศ.1924

U.K. Carriage of goods by Sea ค.ศ.1971

U.K. Carriage of goods by Sea ค.ศ.1992

เป็นเจ้าของสินค้าได้ และอยู่ภายใต้บังคับของบุริมสิทธิทางทะเลที่จะใช้บังคับแก่สินค้าได้ด้วย ดังนั้น จึงกล่าวว่า นายเรือ หรือตัวแทน หรือตัวแทนเรือ ผู้ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือก็สามารถใช้สิทธิในเรื่องบุริมสิทธิแทนเจ้าของเรือได้ [78]

ตามที่กล่าวมาแต่ต้นแล้วว่าประเทศอังกฤษได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเฮก รูลส์ และได้ดำเนินการออกกฎหมายภายในคือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ. 1924 และแก้ไขเพิ่มเติมภายหลังประเทศอังกฤษได้ลงนามรับรองอนุสัญญากรุงเฮกวิสบี้ รูลส์ ค.ศ. 1968 ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ. 1971 ซึ่งตามกฎหมายดังกล่าวถึงการอ้างอิงข้อกำหนดหมายถึงข้อกำหนดตามอนุสัญญาเฮก รูลส์ 1924 และข้อกำหนดตามอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ 1968 ซึ่งตามกฎข้อบังคับในอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ มาตรา 4 ทวิ ข้อ 2 ถึงข้อ 4 ได้บัญญัติไว้เกี่ยวกับการให้ความคุ้มครองลูกจ้าง (Servants) และตัวแทนของผู้ขนส่ง (Agents) โดยกำหนดว่าลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งมิใช่ผู้รับจ้างอิสระ (Independent contractor) มีสิทธิที่จะอ้างอิงและถือประโยชน์ในข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิด (ตามที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้าง) ขึ้นใช้ยันต่อผู้เรียกร้องได้ เว้นแต่ความเสียหาย สูญหายจะเกิดจากการกระทำโดยเจตนาที่จะทำให้เกิดความเสียหาย (with intent) หรือกระทำไปโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ (Recklessly) ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้ (with knowledge) จึงสรุปได้ว่าลูกจ้างหรือตัวแทนเรือของผู้ขนส่งในประเทศอังกฤษสามารถถือเอาประโยชน์ จากข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกขึ้นต่อสู้ได้ แต่ผู้รับจ้างอิสระไม่มีสิทธิอ้างข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นกล่าวอ้างแต่อย่างใด ทั้งนี้ก็เป็นการสอดคล้องกับความเห็นในทางวิชาการที่อธิบายว่าเจ้าของเรือนั้นมีความหมายรวมถึงนายเรือและบุคคลอื่นที่ได้รับมอบอำนาจให้กระทำการแทนในฐานะตัวแทนเจ้าของเรือดังกล่าวข้างต้น อย่างไรก็ดี "ผู้รับจ้างอิสระ" ตามกฎหมายอังกฤษก็ อาจอ้างอิงหรือถือประโยชน์แห่งข้อจำกัด หรือข้อยกเว้นความรับผิดได้ในกรณีที่ผู้ขนส่ง (Carrier) ได้ตกลงกับผู้ส่งของ (Shipper) ในฐานะที่ผู้ขนส่งเป็นตัวแทนของผู้รับจ้างอิสระ เพื่อให้ผู้ส่งของยอมรับให้ผู้รับจ้างอิสระได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิด และจะต้องมีการระบุข้อตกลงเช่นว่านี้ไว้ในใบตราส่งด้วย โดยชัดแจ้ง ซึ่งข้อตกลงที่ระบุในใบตราส่งที่ให้ผลในลักษณะเช่นนี้เรียกว่า Himalaya Clause"[79] บัญญัติดังกล่าวใช้ได้ตลอดระยะเวลาที่ลูกจ้างและตัวแทนและรวมถึงผู้รับจ้างอิสระได้ทำสัญญาจ้างกับเจ้าของเรือ

---

[78] สถาบันพาณิชยนาวี. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. **กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล (Carriage of good by sea)** ม.ป.ส., ม.ป.ป., หน้า 6.

[79] Clive M. Schmittoff. **Schmittoff 's Export trade**. Seventh edition.London : 1980. p. 375.

กรณีผู้ขนส่งช่วงหรือผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นในอนุสัญญาเฮก รูลส์ 1924 และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ 1968 มิได้กำหนดไว้ จึงทำให้ในกฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ ไม่ถือว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งช่วงหรือผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ดังเช่นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 ของไทยซึ่งจะได้กล่าวในบทต่อไป เมื่อเป็นดังนี้ ในต่างประเทศจึงไม่เกิดคดีในลักษณะผู้ขนส่งช่วงหรือผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดที่พอยกเทียบเคียงกันได้[80] สำหรับตัวแทนที่ทำการแทนตัวการต่างประเทศตามกฎหมายของอังกฤษต้องรับผิดเช่นเดียวกับตัวแทนที่ทำการแทนตัวการในประเทศ แต่สามารถกำหนดให้ตัวแทนต้องรับผิดเสมือนความรับผิดของตัวการได้ และในส่วนของการทำละเมิดของตัวแทนที่กระทำการภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทน ตัวการก็ต้องร่วมรับผิดเช่นเดียวกับระบบกฎหมายของไทยทุกประการ

ตัวอย่างคดีที่เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษเกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งในส่วนของลูกจ้าง (Servants) ตัวแทน (Agents) ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือหรือลงจากเรือ (Stevedores) ผู้รับจ้างอิสระ (Independent Contract) หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องมีดังต่อไปนี้

1. กรณีผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือและบรรทุกลงเรือ (Setevedore) ศาลอังกฤษได้ตัดสินไว้ในคดี Midland Silicones ltd V.Serutton ltd ในปี ค.ศ. 1962 ยืนยันหลักเกณฑ์ที่ว่า ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ และบรรทุกเรือ ถือเป็นผู้รับจ้างอิสระจะไม่ได้รับการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามที่เจ้าของเรือมีอยู่ขึ้นอ้างอิงหรือถือประโยชน์ ตามอนุสัญญากรุงเฮก วิสบี้ รูลส์ มาตรา 4 ทวิ ได้แต่อย่างใด

2. ในขณะเดียวกัน หากผู้ขนส่งและผู้ส่งของได้ทำสัญญากันไว้ชัดแจ้งในอันที่จะให้ผู้รับจ้างอิสระเข้าถือเอาประโยชน์แห่งข้อจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดตามที่ผู้ขนส่งมีสิทธิขึ้นต่อสู้ได้ โดยกำหนดข้อตกลงดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง เช่นคดี The Eurymedon ในปี 1975

3. แต่ในคดี Riverstone Meat Co. Rty.,Ltd V Lancashire Shipping co.,Ltd ในปี คศ. 1961 ศาล House of lords ได้ตัดสินว่าแม้ผู้ขนส่งจะได้ว่าจ้างผู้รับจ้างซึ่งมิใช่ลูกค้าของบริษัทเรือให้ซ่อมแซมเรือ ผู้ขนส่งก็ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของผู้รับจ้าง (ซึ่งเป็นผู้รับจ้างอิสระ) อยู่ เหตุที่เป็นดังนี้ก็เนื่องจากในเรื่องของการตรวจสภาพของเรือให้พร้อมใช้งานอยู่เป็นประจำนั้นถือว่าเป็นเรื่องของเจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้ขนส่ง

4. ตามปกติผู้ขนส่งจะต้องมีหน้าที่ระมัดระวังในการบรรทุก การจัดการบรรจุการขนส่ง การเก็บ การดูแลรักษา และการขนถ่ายของขึ้นจากเรือที่ใช้ขนส่ง ซึ่งโดยปกติจะกำหนดไว้ชัดเจนตามข้อตกลงตามสัญญาซื้อขาย โดยทั่วไปผู้ส่งของมักจะมีหน้าที่เพียงนำของมาวางไว้ข้างลำเรือ (Alongside the vessel) และผู้ขนส่งของก็จะจัดการบรรทุก (load) ทั้งนี้ เว้นแต่จะได้มีการตกลงกันไว้เป็นเงื่อนไข

---

[80] เกริก วณิกกุล. "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่ง." **วารสารกฎหมาย**. ปีที่ 11, ฉบับที่ 1. ธันวาคม 2529 – มกราคม 2530, หน้า 168.

อย่างอื่น ดังจะเห็นได้จากตัวอย่างในคดี Canadian Transport Co.,ltd. V. Court line ltd. ในปี ค.ศ. 1940[81] สำหรับการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (Discharge) ก็ต้องเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งเช่นกัน แม้ในทางปฏิบัติตัวแทนเรือ ซึ่งทำหน้าที่แทนผู้ขนส่งจะได้จัดหาผู้ขนถ่ายสินค้าออกจากเรือ หากเกิดความเสียหายขึ้นในช่วงนี้ ผู้ขนส่งก็ย่อมต้องรับผิด[82]

5. ในคดีเกี่ยวกับลูกจ้างหรือคนงานซ่อมแซมเรือทำความเสียหายแก่สินค้า ในคดี Goss Millerd, ltd. V.Canadian Government Merchant Marine Ltd. ในปี ค.ศ. 1928 ซึ่งผู้ขนส่งนำเรือเข้าซ่อมแซม แต่คนงานได้ลืมปิดฝาที่ดาดฟ้าเรือ ฝนตกทำให้สินค้าในเรือเสียหาย ศาลของประเทศอังกฤษตัดสินให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเช่นกัน [83]

6. ในคดี Brown & Co.Ltd V Harrion ในปี ค.ศ. 1927 ผู้ขนส่งได้ขนส่งถึงเมืองท่าปลายทาง และลูกจ้างของผู้ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ได้ขโมยสินค้าในบางส่วน ในการพิจารณาผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายมิได้เกิดจากความผิดของตน โดยไม่ได้พิสูจน์ให้ศาลเห็นว่าความเสียหายมิได้เกิดขึ้นจากลูกจ้างหรือตัวแทนของตน ศาลจึงตัดสินให้ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิด[84]

7. ในคดี Leesh River Tea Co., Ltd V British India Stem Navigation Co.Ltd. ในปี ค.ศ. 1966 ผู้ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ที่ผู้ขนส่งว่าจ้าง (ผู้รับจ้างอิสระ) ได้ลักขโมยแผ่นปิดวาวส์ที่ใช้เวลามีพายุทำให้สินค้าเสียหาย ศาลตัดสินว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ ถือว่าการขโมยแผ่นปิดวาวส์เป็นเรื่องนอกเหนือการจ้าง[85] จะเห็นว่าคดีนี้ผู้ขนส่งได้พิสูจน์ว่าความเสียหายมิได้เกิดขึ้นอันเนื่องจากการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของตนต่างจากคดีในข้อ 6.

ตามที่กล่าวมาแต่ต้นจะเห็นว่าตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษนั้นถือเป็นผู้ปฏิบัติหน้าที่แทนเจ้าของเรือ ถือเป็นบุคคลอื่นที่ได้รับมอบอำนาจให้กระทำการในฐานะตัวแทนเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือซึ่งอยู่ในความหมายของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือซึ่งเป็นผู้ขนส่ง ดังนั้นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือจึงต้องรับผิดต่อการกระทำของตัวแทนเรือ หากได้กระทำการภายในขอบเขต คำแนะนำตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญาตั้งตัวแทนเรือ และตัวแทนเรือก็สามารถยกข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นอ้างอิงหรือถือประโยชน์ได้ตามที่กล่าวมา

---

[81] ER. Hardy Ivamy. **Carriage of good by sea**. Thirteenth ed p. 146.

[82] เกริก วณิกกุล. "จารีตประเพณีและหลักกฎหมายสากล ว่าด้วยการรับขนของทางทะเล." **คู่มือการศึกษากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2542, หน้า 273.

[83] เกริก วณิกกุล. เรื่องเดียวกัน. หน้า 273.

[84] ER. hardy Ivamy. **Casebook on carriage by sea**. Sixth edition. London : Pitman Publishing. 1970. p.120.

[85] Ibid p. 121.

3.3 กฎหมายภายในของประเทศสหรัฐอเมริกาเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือ

3.3.1 The Harter Act 1893

จากการศึกษาวิวัฒนาการของการขนส่งสินค้าทางทะเลพบว่า หลังจากเกิดการค้นพบดินแดนใหม่และเกิดการปฏิวัติอุตสาหกรรมในศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมา การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างผู้เป็นเจ้าของสินค้ากับผู้ขนส่งที่เป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรืออยู่ในฐานะของความไม่เท่าเทียมกันในอำนาจต่อรอง เนื่องจากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลมีจำนวนน้อยสามารถรวมตัวกันกำหนดข้อตกลง เงื่อนไข ข้อจำกัดหรือข้อยกเว้นความรับผิดของตนเอง ลูกจ้าง หรือตัวแทนไว้ในหลายกรณี เป็นผลให้ผู้ส่งสินค้าหรือเจ้าของสินค้า ธนาคาร ผู้รับประกัน รวมถึงผู้รับตราส่งต้องเสียเปรียบต่อผู้เป็นเจ้าของเรือเป็นอย่างมาก สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศแรกที่เกิดความรู้สึกต่อต้านต่อความไม่เสมอภาคในลักษณะดังกล่าว เนื่องจากเป็นประเทศที่ใช้บริการการขนส่งของทางทะเลของเจ้าของเรือสินค้าของต่างประเทศ ดังนั้นในปี ค.ศ. 1893 รัฐสภาของสหรัฐ (Congress) ที่ประกอบด้วยสภาผู้แทนราษฎร (House of Repersentative) และวุฒิสภา (Senate) จึงได้ร่วมกันกำหนด The Harter Act of the United States, 1893 หรือเรียกว่า "The Harter Act 1893" ขึ้นเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 1893 มีผลบังคับนับแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 1893 เป็นต้นไป โดยมีบทบัญญัติพอสรุปได้คือ

1. ผู้จัดการเรือ (the manager) ตัวแทนเรือ (agent) นายเรือ (master) และเจ้าของเรือ (owner) ที่รับขนส่งสินค้า (merchandise) หรือทรัพย์สิน (property) ทางเรือจากท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาไปยังท่าเรืออื่นในประเทศสหรัฐอเมริกาหรือท่าเรือในต่างประเทศ หรือเรือที่มาจากท่าเรือในต่างประเทศ ไม่อาจกระทำการสอดแทรกข้อความในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นใดในสัญญารับขนของทางทะเลในลักษณะที่เป็นเงื่อนไข (clause) สัญญา (convention) ข้อตกลง (agreement) ที่ทำให้บุคคลดังกล่าวพ้นจากความรับผิดในความเสียหายสูญหายจากการกระทำอันเกิดจากความประมาท (negligence) หรือความผิด (fault) หรือผิดพลาดล้มเหลวในการปฏิบัติการขนถ่ายของขึ้น (loading) การเก็บของในระวาง (stowage) การดูแลของในอารักขา (custody) การควบคุมดูแล (care) หรือการส่งมอบสินค้าหรือทรัพย์สินตามข้อตกลงหรือเงื่อนไขในทางการค้า รวมทั้งถ้อยคำหรือเงื่อนไขในการนำเข้าอื่นใดที่สอดแทรกเข้าไปในใบตราส่งหรือใบรับสินค้า (Shipping receipts) ถ้ามีการกระทำในลักษณะดังกล่าวให้ถือว่าไม่เป็นผลหรือเป็นโมฆะ ไม่สามารถบังคับได้[86]

2. ผู้จัดการเรือ เจ้าของเรือ นายเรือ หรือตัวแทนเรือ สำหรับเรือที่ใช้ขนส่งสินค้าหรือทรัพย์สินทางทะเลระหว่างท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกา หรือระหว่างท่าเรือในประเทศ

---

[86] The Harter Act. Sect. 1. (US Code : Title 46 Chapter 8 Section 190)
http://www.Law.cornell.edu/uscode

สหรัฐอเมริกากับท่าเรือในต่างประเทศหรือมาจากท่าเรือในต่างประเทศ จะต้องกำหนดเงื่อนไขหรือข้อตกลงไว้ในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นให้บุคคลเหล่านั้นต้องใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่ ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพพร้อมที่จะเดินทางทางทะเลได้ (to make said vessel seaworthy) รวมทั้งต้องจัดหาอุปกรณ์ประจำเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่มีความสามารถในการปฏิบัติการเดินเรือ และต้องควบคุมลูกจ้างให้ปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวังในการเก็บสินค้า การดูแลสินค้า การส่งมอบ ฯลฯ สร้างความเข้าใจที่ดีต่อทุก ๆ คน ลดการขัดแย้งให้หมดไปในที่สุด[87]

3. ถ้าเจ้าของเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าหรือทรัพย์สินทางทะเลที่เดินทางระหว่างท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาหรือระหว่างท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกากับท่าเรือต่างประเทศหรือมาจากท่าเรือในต่างประเทศ จะได้ใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติให้เรืออยู่ในสภาพพร้อมที่จะเดินทางทางทะเล และจัดหาคนหรืออุปกรณ์ประจำเรือตามความต้องการของเรือครบถ้วนแล้ว หากเกิดความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้น นายเรือ ตัวแทนเรือ หรือผู้เช่าเรือที่เป็นผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบสินค้าล่าช้าอยู่ เว้นแต่ความเสียหาย สูญหาย หรือล่าช้าในการส่งมอบสินค้าจะเกิดจากภัยอันตรายจากทะเล (dangers of the sea) หรือภัยจากการเดินเรือ (navigable waters) การกระทำของพระเจ้า (act of God) ศัตรูของสาธารณะ (Public enemies) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่ไม่อาจตรวจพบได้ (The inherent defect) คุณลักษณะแห่งของ (Quality) การบรรจุหีบห่อไม่แข็งแรง (package) การยึดโดยชอบด้วยกฎหมาย (seizure) การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของผู้ส่งสินค้าหรือเจ้าของสินค้าหรือตัวแทน (agent) หรือผู้ทำการแทน (Repersentative) ของบุคคลดังกล่าว การช่วยเหลือหรือพยายามช่วยเหลือผู้ประสบภัยหรือทรัพย์สินทางทะเล (saving or attempting to save lift or property at sea) และการเดินเรือออกนอกเส้นทางในการให้การบริการ (any deviation in rendering wich service)[88]

4. ผู้ขนส่ง หรือเจ้าของเรือ นายเรือ ตัวแทนเรือ ที่ใช้ขนส่งสินค้าที่ออกจากท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาเพื่อเดินทางในท่าเรืออื่นในสหรัฐอเมริกา หรือออกจากท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาเพื่อไปยังท่าเรือในต่างประเทศหรือมาจากท่าเรือในต่างประเทศต้องมีหน้าที่ตามกฎหมายในอันที่จะออกใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งอื่นแก่ผู้ส่งของ โดยจะต้องระบุรายละเอียดต่าง ๆ เช่น จำนวน เครื่องหมาย หมายเลขหีบห่อ สภาพของขณะส่งมอบต่อผู้ขนส่ง น้ำหนัก และความชัดเจนของคำสั่งหรือเงื่อนไขใด ๆ ในการส่งมอบสินค้าหรือทรัพย์สิน และการรับมอบสินค้าไว้ในความดูแลของเจ้าของเรือ นายเรือ หรือตัวแทนของเจ้าของเรือ (agent of the vessel) ที่ใช้ขนส่ง และให้ถือว่าของนั้นมีสภาพตรงตามใบตราส่งหรือใบรับสินค้าดังกล่าว (Prima facie evidence of the receipt

---

[87] The Harter Act. Sect. 2. (US Code : Title 46 Chapter 8 Section 191)

[88] The Harter Act. Sect. 3. (US Code : Title 46 Chapter 8 Section 192)

merchandise there in descried)[89]

5. ห้ามมิให้เจ้าของเรือ นายเรือ หรือตัวแทนเรือ ฝ่าฝืนหรือล่วงละเมิดบทบัญญัติใด ๆ ในกฎนี้ และห้ามมิให้ผู้ใดสอดแทรกข้อกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดของตนให้น้อยลงจากที่กำหนดไว้ในกฎนี้ ความรับผิดในอันที่จะต้องชำระค่าปรับจะต้องไม่มากว่า 2,000 เหรียญสหรัฐ (liable to a fine not exceeding two thousand dollars) และจำนวนเงินค่าปรับและมูลค่าของความรับผิดอาจบังคับเอาจากตัวเรือ เจ้าของเรือ นายเรือ หรือตัวแทนเรือซึ่งเป็นผู้ฝ่าฝืน โดยอาจยื่นฟ้องต่อศาลประจำมลรัฐ (district court) ในสหรัฐอเมริกาที่มีอำนาจหน้าที่ในการพิจารณาตัดสินคดี ซึ่งอาจเป็นสถานที่ที่จดทะเบียนเรือ[90]

6. ข้อกำหนดในข้อ 1. และ 4. ของกฎนี้ไม่ใช้กับการขนส่งสัตว์มีชีวิต (live animals)[91]

7. บทบัญญัติในกฎนี้มิได้แก้ไขหรือยกเลิกบทบัญญัติในมาตรา 181 (Liability of masters as carrier), มาตรา 182 (loss by fire), มาตรา 183 (Amount of liability) ของกฎหมายของสหรัฐอเมริกา หรือข้อกำหนดเกี่ยวกับความรับผิดของเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว[92]

8. ข้อกำหนดของกฎนี้ให้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1893 เป็นต้นไป[93]

แม้ต่อมาประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศแต่กฎหมาย Harter Act 1893 ก็ยังคงใช้บังคับต่อไปโดยเฉพาะการขนส่งสินค้าหรือสิ่งของทางทะเลตามชายฝั่งระหว่างท่าเรือภายในของประเทศสหรัฐอเมริกา และใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในช่วงก่อนสินค้าได้ถูกขนขึ้นบรรทุกบนเรือสินค้าและในช่วงสินค้าได้ถูกขนถ่ายลงจากเรือเพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง ดังนั้นในชั้นนี้จะเห็นว่ากฎหมายการขนส่งของทางทะเลของสหรัฐถือว่าความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบล่าช้าเกิดขึ้นในขั้นตอนใดของการขนส่งเป็นเรื่องสำคัญ หากเกิดขึ้นในช่วงขั้นตอนของการขนส่งระหว่างประเทศก็ต้องบังคับตามบทบัญญัติของกฎหมายการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

3.3.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา (The carriage of good by sea act. 1936)

สหรัฐอเมริกาได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเฮก รูลส์ 1924 และได้บัญญัติกฎหมายภายในใช้สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทาง

---

[89] The Harter Act. Sect. 4. (US Code : Title 46 Chapter 8 Section 193)

[90] The Harter Act. Sect. 5. (US Code : Title 46 Chapter 8 Section 194)

[91] The Harter Act. Sect. 6. (US Code : Title 46 Chapter 8 Section 195)

[92] The Harter Act. Sect. 7. (US Code : Title 46 Chapter 8 Section 196)

[93] The Harter Act. Sect. 8. (US Code : Title 46 Chapter 8 Section 197)

ทะเลของประเทศสหรัฐอเมริกา ค.ศ. 1936 (The carriage of good by sea Act COGSA in 1936) มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม ค.ศ. 1936 โดยมีเนื้อหาคล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ. 1924 และทำให้กฎหมายการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาทั้งหมดเรียกว่า "46 U.S.C.A. Sect 1300 – 1315"[94] ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของตัวแทนเรือนั้นพอสรุปได้ดังนี้

1. ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายขนส่งของทางทะเล ค.ศ. 1936 ดังต่อไปนี้ใช้กับใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิทำนองเดียวกันที่ถือเป็นหลักฐานของสัญญาขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาไปยังท่าเรือในต่างประเทศหรือจากท่าเรือในต่างประเทศมายังท่าเรือในประเทศสหรัฐอเมริกา[95]

2. คำว่าผู้ขนส่ง "Carrier" ให้หมายความรวมถึงเจ้าของเรือ (The owner) หรือผู้เช่าเรือ (The Charterer) ซึ่งเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลกับผู้ส่งของ (Shipper)[96]

คำว่าสัญญารับขนส่ง "Contract of Carriage" หมายถึง ให้ปรับใช้เฉพาะกับการขนส่งที่ใช้ใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิทำนองเดียวกัน เมื่อเอกสารเช่นว่านั้นเกี่ยวพันกับการขนส่งของทางทะเล และรวมถึงใบตราส่งหรือเอกสารทำนองเดียวกันที่ได้ออกภายใต้หรือออกให้ตามสัญญาเช่าเหมาเรือ นับจากใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิทำนองเดียวกันนั้นนำไปใช้บังคับกับความเกี่ยวพันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ทรงเอกสาร[97]

คำว่าของ "goods" ให้หมายความรวมถึงของ (goods) เครื่องใช้ (wares) สินค้า (Merchandise) และสิ่งของต่าง ๆ เว้นแต่สิ่งมีชีวิต (live animals) และสินค้าที่ถูกระบุโดยสัญญาการขนส่งว่าขนส่งไปบนดาดฟ้าเรือ และได้ทำการขนส่งเช่นนั้น[98]

คำว่าการขนส่งของ "Carriage of goods" ครอบคลุมระยะเวลาจากเมื่อของถูกบรรทุกจนถึงเวลาที่ของถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ[99]

3. หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง (Duties and right of carrier) ภายใต้บทบัญญัติในมาตรา 1306 (ข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งของชนิดพิเศษ) สัญญารับขนของทางทะเลทุกสัญญา ผู้ขนส่งมีภาระหน้าที่ในอันที่จะต้องทำการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ(loading) การเคลื่อนย้าย (handing) การเก็บ

---

[94] US Code : Title 46 Chapter 28 Carriage of goods by Sea.
http://www.law.cornell.edu/uscode/46x/ch28.text.html

[95] 46 U.S.C.A. S 1300.

[96] 46 U.S.C.A. S 1301 (A)

[97] 46 U.S.C.A. S 1301 (B)

[98] 46 U.S.C.A. S 1301 (C)

[99] 46 U.S.C.A. S 1301 (E)

รักษาเข้าระวางบรรทุก (stowage) การขนส่ง (carriage) การอยู่ในความดูแลรักษา (custody) การดูแลสินค้า (care) และขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ (discharge) ซึ่งการปฏิบัติการดังกล่าวภายใต้ความรับผิดชอบต่อภาระหน้าที่ ความรับผิด รวมทั้งสิทธิและการคุ้มครองตามบทบัญญัติในมาตรา 1303 และ 1304 ของพระราชบัญญัตินี้[100]

4. ภาระหน้าที่และความรับผิด (Responsibility and Liability of carrier and ship) ในส่วนที่เกี่ยวกับสินค้า (Cargo) ผู้ขนส่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการบรรทุก จัด เก็บวาง ขน รักษา ดูแล และขนถ่ายของลงจากเรือ[101] และภายหลังจากที่ได้รับของไว้ในความดูแลของตนแล้ว หากผู้ส่งของร้องขอผู้ขนส่ง หรือนายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง (agent of the carrier) จะต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ โดยมีรายการตามที่กำหนด แต่ทั้งนี้ ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ไม่ผูกพันที่จะต้องบันทึกหรือแสดงไว้ในใบตราส่งถึงเครื่องหมายหีบห่อ จำนวน ปริมาณ หรือน้ำหนักของของซึ่งมีเหตุอันควรสงสัยว่า ไม่ถูกต้องกับของที่ตนรับไว้อย่างแท้จริง หรือไม่มีวิธีการที่จะตรวจสอบความจริง[102]

ใบตราส่งเช่นว่านั้นถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้วตามที่ระบุไว้ในข้อ 3 (A) ถือตามเครื่องหมายเพื่อบ่งชี้ตัวของ ซึ่งต้องกระทำไว้ในลักษณะตามปกติให้เห็นชัดเจนและอยู่ได้จนสิ้นสุดการขนส่ง (B) ถือตามจำนวนหีบห่อหรือจำนวนชิ้น หรือปริมาณ หรือน้ำหนักแล้วแต่กรณีดังที่ผู้ตราส่งได้แจ้งไว้เป็นลายลักษณ์อักษร และ (C) ถือตามที่ผู้ขนส่งหรือนายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้จดแจ้งไว้เมื่อมีเหตุผลอันสมควร[103]

5. การบอกกล่าวความสูญหาย หรือบุบสลาย (Notice of loss or damage) เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะได้ยื่นหนังสือบอกกล่าวความสูญหาย หรือบุบสลาย และสภาพทั่วไปของการสูญหายหรือบุบสลายเช่นว่านั้นเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ณ ท่าที่ขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ก่อนหรือขณะนำของนั้นมอบให้อยู่ในความดูแลของบุคคลซึ่งมีสิทธิรับมอบตามสัญญาขนส่งของหรือถ้าความสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่สภาพภายนอกภายใน 3 วัน การส่งมอบของเช่นว่านั้นให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นของการส่งมอบของผู้ขนส่งดังกล่าวตราตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง[104]

ไม่ว่าพฤติกรรมใด ๆ ผู้ขนส่งและเรือเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดในเรื่องเกี่ยวกับการสูญหายหรือการเสียหาย เว้นแต่การฟ้องร้องจะได้กระทำภายใน 1 ปี หลังจากการส่งมอบสิ่งของหรือหลังจากวันที่ของควรจะได้มีการส่งมอบ

---

[100] 46 U.S.C.A. $ 1302

[101] 46 U.S.C.A. $ 1303 (2)

[102] 46 U.S.C.A. $ 1303 (3) ข้อ (C)

[103] 46 U.S.C.A.$ 1303 (4)

[104] 46 U.S.C.A. $ 1303 (6)

6. การออกใบตราส่งชนิดบรรทุกลงเรือแล้ว ("Shipped" bill of lading) ภายหลังจากที่ของถูกบรรทุกลงเรือแล้ว ถ้าผู้ส่งของร้องขอ ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งที่เรียกว่า "ใบตราส่งชนิดที่บรรทุกแล้ว" (Shipped) ให้ แต่ถ้าผู้ส่งของได้เอกสารอย่างอื่นอันเกี่ยวกับของนั้นไว้ก่อนหน้านั้นแล้วหากผู้ขนส่งประสงค์ ผู้ส่งของจะต้องคืนเอกสารนั้นเพื่อแลกเปลี่ยนกับใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้วดังกล่าว หรือผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งอาจใช้วิธีจดแจ้งข้อความลงบนเอกสารสินค้านั้น ณ ท่าเรือที่บรรทุกของลงเรือถึงชื่อเรือที่บรรทุกของลง วันที่บรรทุก และเมื่อได้จดแจ้งรายการตามที่กำหนดให้ถือว่ามีผลเป็นใบตราส่งชนิดบรรทุกแล้วเช่นกัน

7. ข้อกำหนดใด ๆ หรือข้อสัญญาหรือข้อตกลงใด ๆ ในสัญญาการขนส่งที่ปลดเปลื้องผู้ขนส่งหรือเรือจากความรับผิดสำหรับการสูญหาย หรือเสียหายต่อของหรือที่เกี่ยวกับของอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อ (Negligence) ความผิด (Fault) หรือความล้มเหลวในการปฏิบัติหน้าที่ (Failure in the duties) หรือข้อผูกพันที่กำหนดไว้ตามมาตรานี้ หรือลดหย่อนความรับผิดให้แตกต่างจากที่กำหนดในเรื่องนี้ ให้ถือเป็นโมฆะและสูญเปล่าและไม่มีผลบังคับ[105]

8. สิทธิและความคุ้มกันของผู้ขนส่งและเรือ (Rights and Immunities of carrier and ship) ผู้ขนส่งและเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลาย อันเกิดขึ้นหรือมีผลมาจาก ความไม่เหมาะสมแก่การเดินทะเล (Unseaworthiness) เว้นแต่มีสาเหตุมาจากการขาดความเอาใจใส่ (due diligence) ของผู้ขนส่งที่จะทำให้เรือเหมาะสมแก่การเดินทะเลและขาดความเอาใจใส่ที่จะจัดให้มีคนประจำเรือและเครื่องมือเครื่องใช้ที่เหมาะสม รวมทั้งระวางเรือ ห้องแช่เย็น ห้องเสบียง และส่วนอื่น ๆ ของเรือที่ทำการขนส่งตามที่กล่าวมาในมาตราก่อน และเมื่อใดก็ตามการสูญหายหรือเสียหายจากความไม่เหมาะสมที่จะเดินทะเล ผู้ขนส่งหรือผู้ที่อ้างข้อยกเว้นความรับผิดมีหน้าที่พิสูจน์[106] และสาเหตุอื่นใดที่เกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็นด้วย หรือความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนของผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง โดยผู้อ้างประโยชน์ของสิทธิและข้อจำกัดความรับผิด มีหน้าที่ต้องพิสูจน์ว่า ตนไม่มีความผิดหรือไม่มีส่วนรู้เห็นหรือไม่ได้ประมาทเลินเล่ออันเป็นเหตุให้เกิดการสูญหายหรือบุบสลายด้วย[107]

9. การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง (Amount of liability) ไม่ว่าพฤติการณ์ใด ๆ ทั้งผู้ขนส่งหรือเรือไม่ต้องรับผิดในการฟ้องร้อง สำหรับความสูญหายหรือเสียหายต่อของหรือที่เกี่ยวเนื่องกับของตามสัญญารับขนส่ง ในจำนวนเงินมากกว่า 500 เหรียญอเมริกาต่อหนึ่งหีบห่อหรือหนึ่งหน่วย ในกรณีได้บรรจุหีบห่อหรือในจำนวนเงินตามสกุลอื่นที่มีค่าเท่ากันกับ 500 เหรียญ

---

[105] 46 U.S.C.A. $ 1303 (8)

[106] 46 U.S.C.A. $ 1304 (1)

[107] 46 U.S.C.A. $ 1304 (2) ข้อ (G)

อเมริกา เว้นแต่ธรรมชาติและมูลค่าของของนั้นได้มีการสำแดงไว้โดยผู้ตราส่งก่อนมีการบรรทุกลงเรือ และได้ระบุมูลค่าของของดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง และหากมีการสำแดงเช่นว่านี้ในใบตราส่ง การสำแดงนี้จะเป็นหลักฐานเบื้องต้น แต่จะไม่ผูกพันหรือถือเป็นเด็ดขาดแก่ผู้ขนส่ง[108]

ในกรณีที่มีการตกลงกันระหว่างผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง กับผู้ตราส่งเกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้แตกต่างไปจากข้างต้น ก็อาจกระทำได้แต่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดดังกล่าวจะต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ข้างต้น

10. การขนส่งของที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ การระเบิด หรือของอันตราย (Inflammable, Explosive, or dangerous cargo) ของบางชนิดที่มีสภาพติดไฟได้ ระเบิด หรือของที่โดยสภาพเป็นอันตรายต่อการขนส่ง ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หากมิได้ยินยอมหรือรับทราบถึงสภาพและลักษณะของของดังกล่าว ผู้ขนส่งอาจขนของนั้นขึ้นไว้บนฝั่งหรือทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ในเวลาใด ๆ ก่อนขนของนั้นขึ้นจากเรือ โดยผู้ขนส่งไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและผู้ส่งของต้องรับผิดในความเสียหาย และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือโดยอ้อมที่เกิดขึ้นจากการนั้น หรือมีผลมาจากการบรรทุกของดังกล่าว และหากผู้ขนส่งได้รับทราบและยินยอมแล้ว แต่หากจะเกิดอันตรายแก่เรือหรือสินค้า ผู้ขนส่งอาจขนของนั้นขึ้นไว้บนฝั่งได้เช่นเดียวกัน หรืออาจทำลายหรือทำให้หมดฤทธิ์โดยผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ เว้นแต่ในกรณีการเฉลี่ยความเสียหายร่วมกัน[109]

11. ข้อตกลงสำหรับการขนส่งของพิเศษ (Special agreement as to particular goods) แม้จะได้มีบทบัญญัติไว้ในมาตรา 1303 – 1305 แห่งพระราชบัญญัตินี้ ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง และผู้ส่งของยังคงมีเสรีภาพที่จะทำความตกลงเป็นอย่างอื่นเกี่ยวกับการขนส่งของบางชนิดเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่ง สิทธิและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง หน้าที่ของผู้ขนส่งในอันที่จะต้องจัดเตรียมเรือให้อยู่ในสภาพพร้อมเดินทางทางทะเล (แต่ทั้งนี้เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน) หรือหน้าที่ในการดูแล ระมัดระวัง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในการบรรทุกของลงเรือ การจัดหา การบรรจุ การขนส่ง การอยู่ในความดูแลรักษา การขนของขึ้นจากเรือที่ใช้ขนส่งของทางทะเล ในกรณีที่ไม่มีการออกใบตราส่งให้แก่กัน ข้อตกลงพิเศษเช่นว่าจะต้องจดแจ้งไว้ในใบรับสินค้า ซึ่งเป็นเอกสารที่ไม่สามารถโอนให้แก่กันได้ และต้องทำเครื่องหมายห้ามโอนไว้ด้วย ...[110]

---

[108] 46 U.S.C.A. $ 1304 ข้อ (5)

[109] 46 U.S.C.A. $ 1304 (6)

[110] 46 U.S.C.A. $ 1306

12. ไม่มีบทบัญญัติใดในกฎหมายนี้ที่จะเป็นข้อห้ามผู้ขนส่งหรือผู้รับตราส่ง มิให้ทำสัญญาหรือข้อตกลง เงื่อนไข หรือการสงวนสิทธิหรือการยกเว้นใด ๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดของผู้ขนส่งหรือเรือ สำหรับการสูญเสียหรือการเสียหายหรือเกี่ยวข้องกับการอารักขา การดูแลและการจัดของในช่วงเวลาก่อนที่จะมีการบรรทุกลงเรือและภายหลังที่มีการขนถ่ายของลงจากเรือที่ทำการขนของทางทะเล[111]

ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวสอดคล้องกับบทบัญญัติของ The Harter Act. ตามที่กล่าวมาแต่ต้น และสอดคล้องกับบทบัญญัติในมาตรา 1301 (E)

13. บทบัญญัติของกฎหมายนี้ไม่กระทบกระเทือนสิทธิและข้อผูกพันของผู้ขนส่งภายใต้บทกฎหมาย The Shipping Act 1916 (46 US Code มาตรา 801 – 842) หรือภายใต้กฎหมาย Limitation of Vessel owner's liability (US Code มาตรา 181 – 196) และที่แก้ไขเพิ่มเติมหรือภายใต้กฎหมายใด ๆ ที่ใช้อยู่ในขณะนั้นเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือที่ขนส่งของทางทะเล[112] ซึ่งบทบัญญัตินี้แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์กับกฎหมายอื่นของสหรัฐอเมริกาและกฎหมายของแต่ละประเทศที่ใช้บังคับอยู่ดังเช่นประเทศอินโดนีเซียมีการจำกัดความรับผิดตามจำนวนตันของเรือ ศาลก็ถือว่าใช้บังคับได้ เป็นต้น

ดังนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาจึงใช้บังคับในส่วนของการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศระหว่างท่าเรือในประเทศกับท่าเรืออื่นในต่างประเทศหรือในทางกลับกันแต่ไม่ใช้บังคับกับการค้าชายฝั่ง (Coastal) หรือในเส้นทางที่เป็นทะเลสาบใหญ่ (Great Lakes Traffic) ซึ่งไม่ถือเป็นการค้าระหว่างประเทศ (in foreign trade)[113] ในส่วนของการค้าทางทะเลภายในประเทศสหรัฐอเมริกายังคงอยู่ในบังคับแห่งบทบัญญัติของ Harter Act 1893. ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนหน้าที่จะมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 รวมถึงการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศในช่วงก่อนและหลังการบรรทุกของขึ้นหรือลงจากเรือที่ใช้ขนส่งของระหว่างประเทศด้วย[114] ทั้งนี้หลักการพื้นฐานของกฎหมายทั้งสองก็มีส่วนที่แตกต่างกันพอสรุปได้ คือ

(1) The Harter Act 1893 ใช้บังคับกับการค้าชายฝั่งทุก ๆ แห่ง ตามใบตราส่งที่ครอบคลุมถึงการบรรทุกทางน้ำจากท่าเรือทุกแห่งของสหรัฐอเมริกาไปยังท่าเรืออื่นในสหรัฐฯ ฉะนั้นจึงรวมถึงการขนส่งทางลำน้ำใด ๆ นอกเหนือจากทางทะเล

---

[111] 46 U.S.C.A. $ i307

[112] 46 U.S.C.A. $ 1308

[113] 46 U.S.C.A. $ 1300

[114] 46 U.S.C.A. $ 1311

(2) The Harter Act 1893 ไม่ได้จำกัดระยะเวลาและหน้าที่ในการบรรทุก การจัดเก็บ การอยู่ในอารักขา และการส่งมอบของ ในขณะที่ COGSA 1936 บัญญัติช่วงเวลาที่ใช้บังคับไว้ โดยเริ่มจากช่วงเวลาที่ของได้รับการบรรทุก (Loading) ขึ้นเรือจนกระทั่งถึงช่วงเวลาที่ของถูกขนถ่ายลงจากเรือ (discharging)

(3) The Harter Act 1893 ได้บัญญัติไว้ในลักษณะกว้าง ๆ โดยมีวัตถุประสงค์หลัก คือ ห้ามมิให้ผู้ขนส่งกำหนดเงื่อนไขต่างๆ เกี่ยวกับการจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดให้ลดลงจากที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นประเด็นสำคัญ

ซึ่ง The Harter Act ได้บัญญัติในลักษณะห้ามมิให้กำหนดข้อตกลงที่กำหนดให้ผู้ขนส่งจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดให้น้อยไปกว่าที่กำหนดไม่ได้ ดังนั้น ผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้เช่าเรือที่เป็นผู้ขนส่ง จึงต้องรับผิดตามใบตราส่งหรือเอกสารอื่นที่ออกโดยผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งซึ่งเกิดขึ้นจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อในการปฏิบัติการขนส่ง

ในส่วนของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกานั้น เนื่องจากได้นำบทบัญญัติในอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาบัญญัติ ในส่วนของความรับผิดของตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจึงสามารถสรุปได้ดังนี้

1. เนื่องจากสหรัฐอเมริกาได้บัญญัติกฎหมายรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 (46 U.S.C.A. Sect 1300 – 1315) โดยมีเนื้อหาเช่นเดียวกับบทบัญญัติในอนุสัญญาเฮก รูลส์ ซึ่งในส่วนของตัวแทนเรือกฎหมายดังกล่าวจึงมิได้มีการกล่าวถึงไว้โดยเฉพาะแต่ก็ได้มีการบัญญัติถึงสิทธิและหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนผู้ขนส่งไว้ เช่น การออกใบตราส่งหรือการออกใบตราส่งชนิดบรรทุกลงเรือแล้ว การรับแจ้งการบอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลาย การยินยอมหรือรับทราบถึงสภาพและลักษณะของของที่ติดไฟหรือระเบิดได้ และการทำข้อตกลงสำหรับการขนของพิเศษ เป็นต้น

2. ในส่วนของความรับผิดของผู้ขนส่งนั้น ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกเว้นความรับผิดได้เช่นเดียวกับการยกเว้นความรับผิดตามอนุสัญญาเฮก รูลส์ ทุกประการ โดยเฉพาะการยกเว้นความรับผิดจากสาเหตุใดที่เกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดของผู้ขนส่ง หรือผู้ที่ผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็นหรือความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนผู้ขนส่ง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของผู้ขนส่งกับผู้ที่เป็นตัวแทนผู้ขนส่ง กล่าวคือ หากความเสียหายเกิดขึ้นจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ที่เป็นตัวแทนผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งก็ไม่อาจยกเว้นความรับผิดได้ หมายถึง ผู้ขนส่งต้องรับผิดตามสัญญาขนส่ง แม้ความเสียหายจะเกิดจากการกระทำของผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งก็ตาม

3. การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง จำนวนเงินจำกัดความรับผิดไม่เกิน 500 เหรียญอเมริกา ต่อหนึ่งหีบห่อหรือหนึ่งหน่วยของการขนส่งในกรณีมิได้บรรจุหีบห่อ หรือในจำนวนเงิน

สกุลอื่นที่มีมูลค่าเท่ากับจำนวนดังกล่าว และตัวแทนเรือสามารถตกลงกับผู้ตราส่งเกี่ยวกับจำนวนเงินจำกัดความรับผิดแตกต่างไปจากจำนวนดังกล่าวได้แต่ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ข้างต้น รวมถึงตัวแทนผู้ขนส่งมีเสรีภาพที่จะจัดทำข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งของพิเศษบางชนิดได้ แต่ต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

4. เนื่องจากกฎหมายการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1936 ของสหรัฐมิได้นำบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ไปบัญญัติไว้ ดังนั้นในส่วนของบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งที่จะยกประโยชน์ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นอ้างได้ และบทบัญญัติเกี่ยวกับจำนวนเงินทั้งหมดที่ผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนผู้ขนส่งที่อาจถูกเรียกร้องรวมกัน ซึ่งจะต้องไม่มากไปกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดและบทบัญญัติในส่วนที่ผู้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งไม่อาจอ้างข้อยกเว้นและข้อจำกัดขึ้นอ้างได้ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งกระทำไปโดยเจตนาที่จะทำให้เกิดความเสียหายหรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ตามมาตรา 4 ทวิ ของอนุสัญญา จึงไม่ปรากฏอยู่ในกฎหมายการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาแต่อย่างใด ดังนั้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดอันเกิดจากความรับผิดตามสัญญาขนส่งของทางทะเลหรือละเมิดของผู้เป็นตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งของอเมริกาจึงอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของกฎหมายภายในในเรื่องตัวแทนที่ใช้บังคับในประเทศนั้น ๆ [115] รวมทั้งเป็นไปตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญาที่ผู้ตราส่งกับผู้ขนส่งได้ตกลงกัน เช่น การกำหนดข้อตกลง Himalaya Clause ที่จะกล่าวต่อไป

ปัจจุบันสมาคมกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (US.Maritime Law Association : USMLA) โดยคณะกรรมการการขนส่งของทางทะเล (MLA Committee on the Carriage of Goods : CoCoG) ได้เสนอแก้ไขกฎหมายการขนส่งทางทะเลของสหรัฐอเมริกา 1936 ในประเด็นสำคัญตามร่างที่แก้ไขครั้งที่ 6 โดยวุฒิสภาของสหรัฐเมื่อวันที่ 24 กันยายน ค.ศ.1999 (Senate Draft COGSA 1999)[116] โดยแก้ไขในประเด็นสำคัญดังนี้[117]

1. ยกเลิกการยกเว้นความรับผิดอันเนื่องจากผู้ขนส่งและเรือกระทำหรือละเลยหรือบกพร่องของนายเรือ คนเรือ ผู้นำร่อง หรือคนใช้ของผู้ขนส่งในการเดินเรือหรือในการจัดการ (เหมือนอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์) ตามที่บัญญัติไว้เดิมทั้งนี้โดยกำหนดให้ผู้อ้างสิทธิหรือผู้เรียกร้องเป็นผู้พิสูจน์ (Sect 9 (D) (2))

---

[115] ESCAP. Guidelines for maritime ligislation, (Guidelines Volum 1) Third edition, p.119.

[116] http://www.admiraltylaw.com/tetley/cogsa99.htm

[117] William Tetley, US COGSA and Othe Developments.

Website : http://tetley.mcgill.ca/comment.htm

2. ยอมรับหลักการจำกัดความรับผิดตามจำนวนหีบห่อ (package) และตามกิโลกรัม (Kilo) เหมือนอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ทั้งนี้โดยกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ที่ 666.67 Special Drawing Rights : SDR (as defined by the International Monetary Fund) ต่อหนึ่งหีบห่อ หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมภาชนะบรรจุ (Gross Weight) ของของที่สูญหายหรือเสียหาย (Sect 9 h (1) (A) (B))

3. ขยายสัญญาขนส่งของให้ครอบคลุมถึงช่วงเวลาก่อนบรรทุกลงเรือและภายหลังจากขนของขึ้นจากเรือโดยผู้ขนส่งที่ทำสัญญาและผู้ขนส่งจริง (Performing carrier) ทั้งนี้ตามมาตรา 4 ของอนุสัญญาแฮมเบอร์ รูลส์ (Sect 2 (A), (8) , 5 (A) (B) และ (C) (1))

4. สัญญาขนส่งของครอบคลุมถึงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบบางช่วงสำหรับผู้ขนส่งที่เป็นผู้ทำสัญญา (Contracting Carrier) (Sect 2 (A) 5 (A) (1)

5. สัญญาขนส่งครอบคลุมถึงการขนส่งของบนดาดฟ้าเรือ (deck cargo) ตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ แต่มิได้กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการขนส่งของบนดาดฟ้าเรือไว้แต่อย่างใด (Sect 2 (A) (6))

6. สัญญาขนส่งครอบคลุมถึงใบตราส่ง หรือเอกสารอื่นที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน เช่น Waybill และ Electronic document ตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ (Sect 2 (a) 5 (a) (1) และ (2) และ 2 (a) (5) (c))

7. มีการบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาของความรับผิด (Time for suit) ให้คลุมถึงอนุญาโตตุลาการ การไล่เบี้ย ตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ด้วย (Sect B(a) (b) (c))

8. เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการดำเนินคดีต่างประเทศ (foreign forum provision)

นอกจากนี้ร่างกฎหมายดังกล่าวได้บัญญัตินิยามของคำว่าผู้ขนส่งไว้โดยแยกเป็น ผู้ขนส่ง (Carrier) ผู้ขนส่งที่ทำสัญญา (Contracting carrier) ผู้ขนส่งจริง (Performing carrier) และผู้ขนส่งทางทะเล (Ocean carrier) ตามบทบัญญัติในมาตรา 2 (a) (1) (2) (3) และ (4) แต่ความหมายของคำว่าผู้ขนส่งดังกล่าวก็บัญญัติไว้ไม่ชัดเจนในส่วนของความรับผิดของผู้ขนส่งแต่ละประเภทเพียงแต่บัญญัติความรับผิดของผู้ขนส่งทุกประเภทไม่เกินข้อจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้เท่านั้น และในส่วนของตัวแทนผู้ขนส่งหรือตัวแทนเรือร่างแก้ไขกฎหมายการรับขนของทางทะเลดังกล่าวก็มิได้มีการบัญญัติไว้แต่อย่างใด รวมทั้งมิได้นำบทบัญญัติของการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของบุคคลที่เป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่มีสิทธิยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ ตามบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ และอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาบัญญัติเพิ่มเติมไว้แต่อย่างใด ดังนั้นความรับผิด

ของตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งตามกฎหมายขนส่งของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาจึงไม่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง คงเป็นไปตามกฎหมายเดิมตามที่กล่าวมาแต่ต้นทุกประการ

3.3.3 หลักกฎหมายตัวแทนของสหรัฐอเมริกาและหลักความรับผิดในการทำละเมิด (Law of agency and tort)

คำว่า agent หรือ agency มีรากศัพท์มาจากคำกริยาเป็นภาษาลาตินว่า "ago" หรือ "agere" และคำนามว่า "agens หรือ agentis" ซึ่งคำว่า "agent" หมายความว่าบุคคลที่กระทำการ หรือผู้กระทำการ ที่ได้รับอำนาจหรือผลักดันให้บรรลุผลสำเร็จ ทั้งนี้หลักของสัญญาตัวแทนอยู่ในสุภาษิตเก่าของลาตินที่ว่า "Oui facit per alium facit per se" (He who acts through another, himself acts)[118] หมายถึง ผู้ใดทำการโดยตัวแทนถือว่าผู้นั้นทำเอง กฎหมายตัวแทนของสหรัฐอเมริกาได้ประกาศใช้อย่างเป็นทางการเมื่อ ค.ศ. 1933 และได้มีการแก้ไขในปี ค.ศ. 1958 ซึ่งได้ให้คำจำกัดความไว้ดังนี้

การทำการแทน (Agency) หมายถึง การได้รับผลประโยชน์จากความสัมพันธ์ที่เป็นผลจากการที่บุคคลหนึ่งแสดงความยินยอมหรือเห็นชอบให้บุคคลอื่นสามารถกระทำการเพื่อผลประโยชน์ของตน โดยอยู่ภายใต้การควบคุมของตนและบุคคลอื่นได้ตกลงที่จะทำการนั้น[119]

ตัวการ (Principal) หมายถึง บุคคลที่เข้ารับผลของการทำการแทน[120]

ตัวแทน (agent) หมายถึง บุคคลที่เป็นผู้กระทำการแทน[121]

นอกจากที่กล่าวมาข้างต้น ความสัมพันธ์ของบุคคลตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาในลักษณะของการกระทำการแทนในลักษณะอื่น เช่น นายจ้าง[122] (Marter) ลูกจ้าง[123] (Servant) ผู้เข้าทำสัญญาโดย

---

[118] Harold Gill Reuschein, and William A Gregory, **Hand book on the Law of Agency and Partnership.** 1979, p.1.

[119] มาตรา 1 (1) "Agency" : the fiduciary relation which results from the manifestation of consent by one person to another that the other shall act on his behalf and subject to his control, and consent by the other so to acts.

[120] มาตรา 1 (2) "principal" : the one for whom action is to be taken.

[121] มาตรา 1 (3) "Agent" : the one who is to act.

[122] มาตรา 2 (1) "Master" : a principal who employs an agent to perform service in his affairs and who controls or has the right to control the physical conduct of the other in the performance of the service.

[123] มาตรา 2 (2) "Servant" : an agent employed by a master to perform service in his affairs and who controls or has right to control the physical conduct of the other in the performance of the service.

อิสระ[124] (Independent contractor) ตัวแทนช่วง[125] (Sub – agent) เป็นต้น และยังหมายความรวมถึงผู้เป็นหุ้นส่วน (partners) คณะผู้บริหาร (Corporate Directors) ผู้ดูแลทรัพย์สินของบุคคลอื่น (Trustees) ล่าม (interpreters) เป็นต้น

ประเภทของตัวแทน (Classification of agents) ตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกาโดยทั่วไป แบ่งเป็น 3 ประเภทดังนี้

1. Universal agent หมายถึง ตัวแทนที่มีอำนาจดำเนินการทุกอย่างของตัวการ ตามที่ได้รับมอบหมาย รวมทั้งการดำเนินการอื่นใดที่ต่อเนื่องและเกี่ยวเนื่องกับการบริการที่ได้รับมอบหมายได้ทุกอย่าง

2. General agent หมายถึง ตัวแทนที่มีอำนาจดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายจากตัวการ รวมทั้งการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับกิจการที่ได้รับมอบหมาย เช่น การดำเนินการของผู้จัดการทั่วไป (General Manager) หรือตัวแทนจัดซื้อ (Purchasing agent) เป็นต้น

3. Special agent หมายถึง ตัวแทนที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ ไม่รวมถึงกิจการที่เกี่ยวเนื่องกับการบริการ[126] เช่น ตัวแทนที่ได้รับมอบหมายให้ขายสินค้าชนิดหนึ่งชนิดใดโดยเฉพาะ เป็นต้น

วัตถุประสงค์ของการแบ่งแยกประเภทของตัวแทนนั้น เพื่อกำจัดความรับผิดของตัวการ สำหรับการกระทำที่อยู่นอกขอบเขตของการเป็นตัวแทนในแต่ละประเภท ซึ่งอำนาจของตัวแทน (agent's authority) อำนาจของตัวแทนในการกระทำการสามารถแบ่งได้เป็นอำนาจแท้จริง (actual) ซึ่งแสดงออกโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายกับอำนาจที่ปรากฏ (apparent)[127]

---

[124] มาตรา 2 (3) "Independent Contractor" : a person who contract with another to do something for him but who is not controlled by the other nor subject to the other's right to control with respect to his physical conduct in the performance of the undertaking. He may not be agent.

[125] มาตรา 5 "Sub - agent" "Sub – servant" : a person appointed by an agent (a servant) empowered to do so, the perform functions undertaking by the agent (servant) for the principal. (master and subject to the control as to his physical conduct both by the master and by the servant) agrees with the principal (master) to be primarity responsible.

[126] Restatement มาตรา 3.

[127] Roger Leroy Miller & Gaylord A. Jentz. **Business Law Today.** fourth Edition, New York p.603.

อำนาจแท้จริง หมายถึง อำนาจที่ตัวแทนได้รับมอบหมายจากตัวการทั้งที่แสดงออกชัดแจ้งหรือโดยปริยาย การแสดงออกโดยชัดแจ้งนั้นอาจทำโดยการมอบหมายเป็นลายลักษณ์อักษรหรือโดยวาจาก็ได้ ตามกฎของการให้เกียรติซึ่งกันและกัน (equal dignity rule) คู่สัญญาส่วนมากต้องการการมอบหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรถ้าสัญญาที่ปฏิบัติต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ในทางปฏิบัติหนังสือมอบอำนาจจะทำเป็นหนังสือและให้มีการรับรองไว้เป็นหลักฐานจากพยานในการรับรองการลงลายมือชื่อของรัฐที่เรียกว่า "Notary public"[128] ซึ่งหนังสือมอบอำนาจนี้สามารถมอบหมายให้ตัวแทนมีอำนาจกระทำการอย่างใดเป็นพิเศษ (Special) หรือมอบหมายให้มีอำนาจกระทำการทั่วไป (general) ก็ได้ ส่วนการมอบหมายอำนาจโดยปริยายนั้นสามารถกระทำได้ ตามธรรมเนียมปฏิบัติหรือตามตำแหน่งฐานะของตัวแทนหรือในกรณีมีเหตุผลและมีความจำเป็นพิเศษ เป็นต้น

อำนาจที่ปรากฏ หมายถึง กรณีที่ตัวการแสดงออกโดยคำพูด (words) หรือการกระทำ (actions) เป็นเหตุให้บุคคลที่สามหลงเชื่อว่าตัวแทนมีอำนาจกระทำการแม้ว่าตัวแทนจะไม่ได้รับการแต่งตั้งทั้งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ตาม ตัวการไม่อาจปฏิเสธว่าตัวแทนมีอำนาจในกรณีเช่นนี้

ความรับผิดต่อความสัมพันธ์ในลักษณะตัวแทน (Liability in Agency Relationships)

ความรับผิดตามสัญญา (Liability for Contracts) ข้อพิจารณาที่สำคัญในการกำหนดความรับผิดตามสัญญาที่เกิดจากการกระทำของตัวแทนต่อบุคคลที่สามโดยบุคคลที่สามรู้ถึงการเป็นตัวแทนในเวลาที่เข้าทำสัญญานั้น กฎหมายตัวแทนของสหรัฐอเมริกา ในมาตรา 4 ได้แบ่งตามลักษณะของการเปิดเผยหรือเปิดเผยบางส่วน กับการไม่เปิดเผยตัวการดังนี้

กรณีเปิดเผยตัวการหรือเปิดเผยตัวการบางส่วน (disclosed or partially disclosed principal) ตัวการผู้ซึ่งมีหลักฐานให้บุคคลที่สามรู้ในขณะที่ตัวแทนเข้าทำสัญญา ถือเป็นตัวการที่เปิดเผย (disclosed principal) กรณีที่บุคคลที่สามไม่ทราบถึงหลักฐานการเปิดเผยตัวการแต่บุคคลที่สามรู้ถึงการเป็นตัวแทนหรืออาจได้รับมอบหมายให้กระทำการจากตัวการในขณะที่เข้าทำสัญญา ในกรณีเช่นนี้ถือเป็นตัวการที่ถูกเปิดเผยบางส่วน (partially disclosed principal)

ตัวการที่เปิดเผยหรือตัวการที่เปิดเผยบางส่วน ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามตามสัญญาที่ตัวแทนซึ่งได้รับมอบหมายให้กระทำไปภายในขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมาย โดยปกติแล้วถ้าตัวการถูกเปิดเผยตัวแทนไม่ต้องรับผิดต่อสัญญาซึ่งได้ทำกับบุคคลที่สาม เพราะถือเป็นการกระทำการแทนตัวการต่อบุคคลที่สาม ถ้าตัวแทนกระทำการนอกเหนือขอบเขตแห่งอำนาจที่ได้รับมอบหมาย

---

[128] a public official authorized to attest to the authenticity of signatures.

หากแต่ตัวการได้ให้สัตยาบันแก่การกระทำการดังกล่าวตัวแทนก็ไม่ต้องรับผิดชอบเช่นกัน และบุคคลที่สามจะไม่สามารถให้ตัวการต้องรับผิดชอบต่อการกระทำนอกเหนือขอบอำนาจดังกล่าวได้ เพราะโดยทั่วไปตัวแทนต้องรับผิดต่อการกระทำนอกเหนือขอบอำนาจดังกล่าวด้วยตนเอง เว้นแต่บุคคลที่สามจะรู้ว่าตัวแทนกระทำโดยปราศจากอำนาจ

กรณีไม่เปิดเผยตัวการ (undisclosed principal) กรณีที่บุคคลที่สามไม่ทราบถึงหลักฐานที่แสดงถึงการมอบหมายหรือแต่งตั้งตัวแทนโดยสิ้นเชิง นอกจากนี้บุคคลที่สามไม่รู้ถึงว่าตัวแทนได้กระทำการในฐานะตัวแทนในขณะที่เข้าทำสัญญา หากความจริงของการทำการแทนหรือหลักฐานของตัวการถูกเปิดเผยแล้ว บุคคลที่สามประสงค์ที่จะทำสัญญากับตัวแทนเป็นส่วนตัวและต้องการให้ตัวแทนต้องรับผิดในฐานะเป็นคู่สัญญา ถ้าตัวแทนได้กระทำการภายในขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมาย ตัวการที่ไม่ถูกเปิดเผยชื่อต้องรับผิดในฐานะเป็นคู่สัญญาเสมือนตัวการได้ถูกเปิดเผยในขณะที่ได้ทำสัญญา ในขณะเดียวกันตัวการที่ไม่ถูกเปิดเผยชื่อไม่สามารถถือว่าบุคคลที่สามเป็นคู่สัญญา ถ้า (1) ตัวการที่ไม่ถูกเปิดเผยชื่อถูกกันออกไปจากฐานะของคู่สัญญาอย่างชัดเจน หรือ (2) สัญญาถูกเจรจาและลงนามโดยตัวแทนที่ไม่ได้ระบุว่าได้ลงนามในฐานะตัวแทน หรือ (3) การดำเนินการของตัวแทนเป็นการทำสัญญาในฐานะส่วนตัว ซึ่งบุคคลที่สามยอมรับการปฏิเสธการดำเนินการของตัวการ[129] กรณีตัวการไม่เปิดเผยชื่อบุคคลที่สามอาจเรียกร้องกับตัวแทนหรือตัวการก็ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลที่สามจะพบหลักฐานการเป็นตัวการหรือไม่ แต่เมื่อตัวการได้ถูกเปิดเผยแล้วบุคคลที่สามไม่อาจเลือกได้ และเมื่อเรียกร้องจากตัวการหรือตัวแทนแล้วก็ไม่อาจเรียกร้องจากบุคคลที่เหลือได้อีก ตัวอย่างของคดีตัวการไม่เปิดเผย เช่น คดี Wahyon V Kierman (1956) คดี C.A. karlan Funiture Co. V Richardson (1958) และคดี Armstorng V Blackadar (1960) เป็นต้น

ความรับผิดต่อการทำละเมิด (Liability for torts) ความรับผิดต่อการทำละเมิดของตัวแทน (Liability for Agent's torts) โดยหลักกฎหมายตัวแทนต้องรับผิดต่อการทำละเมิดของตน สำหรับตัวการอาจต้องรับผิดต่อการที่ตัวแทนได้ทำละเมิดด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ภายใต้หลักการตอบสนองที่เหนือกว่า (The doctrine of respondent superior) ตามความหมายในภาษาลาตินที่ว่า "Let the master respond" ซึ่งเหมือนกับทฤษฎีความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability) ที่กำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดต่อการกระทำของลูกจ้าง (Vicarious {indirect} liability) โดยปราศจากความผิดในการทำละเมิดของนายจ้างก็ตาม หากการละเมิดเกิดขึ้นโดยลูกจ้างที่กำลังปฏิบัติหน้าที่และอยู่ภายในขอบเขตแห่งการจ้าง

---

[129] Roger Leroy Miller & Gaylord A. Jentz. **Business Law Today**. p.608.

ความรับผิดต่อการทำละเมิดของผู้รับจ้างอิสระ (Liability for Independent Contractor's torts) โดยทั่วไปตัวการไม่ต้องรับผิดต่อการทำละเมิดที่เกิดแก่บุคคลที่สาม อันเป็นผลจากการกระทำโดยประมาทของผู้รับจ้างอิสระในการปฏิบัติตามสัญญา เนื่องจากนายจ้าง (ตัวการ) มิได้มีสิทธิที่จะควบคุมรายละเอียดของการดำเนินการของผู้รับจ้างอิสระ หลักการดังกล่าวยกเว้นในกรณีที่เป็นกิจกรรมที่เสี่ยงอันตรายและเป็นงานที่ยุ่งยาก เช่น การขนส่งสารเคมีที่ระเหยได้รวดเร็ว หรืองานที่ต้องใช้ก๊าซพิษเป็นต้น ลักษณะดังกล่าวตัวการไม่สามารถปฏิเสธความรับผิดโดยการใช้ผู้รับจ้างอิสระได้แต่อย่างใด ทั้งนี้เป็นไปตามหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict liability)

ความรับผิดต่อการทำผิดอาญาของตัวแทน (Liability for Agent's Crimes) โดยหลักแล้วตัวแทนต้องรับผิดต่อการทำผิดอาญาของตน ตัวการหรือนายจ้างไม่ต้องรับผิดต่อการทำผิดอาญาของตัวแทน แม้ว่าการทำผิดอาญาเกิดขึ้นภายในขอบเขตของอำนาจที่ได้รับมอบหมายหรือภายในขอบเขตของการว่าจ้างก็ตาม เว้นแต่ตัวการจะได้มีส่วนร่วมโดยการสมรู้ร่วมคิด (Conspiracy) หรือโดยกระทำการอย่างอื่น

โดยสรุปแล้วหลักความรับผิดตามกฎหมายตัวแทนของสหรัฐอเมริกานั้นเป็นไปในแนวทางเดียวกันกฎหมายตัวแทนของประเทศอังกฤษ รวมทั้งหลักความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทนและความรับผิดต่อการทำผิดอาญาของตัวแทน

3.3.4 ลักษณะของการเป็นตัวแทนเรือในประเทศสหรัฐอเมริกา

สัญญารับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกานั้น เมื่อคู่สัญญาเข้าทำสัญญาสำหรับการขนของด้วยเรือแล้ว การจัดการดังกล่าวเรียกว่า "a contract of affreightment" ซึ่งประกอบด้วยคู่สัญญาที่เป็นผู้จัดหาของเพื่อนำมาขนส่งเรียกว่าผู้ส่งของ (Shipper) กับผู้ที่ทำการขนส่งเรียกว่าผู้ขนส่ง (Carrier) บุคคลซึ่งเป็นผู้รับสินค้าหรือของที่ขนส่งอาจเป็นผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง (Consignee) ผู้ขนส่งตามปกติแล้วจะเป็นเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) ซึ่งมีสิทธิจัดการเกี่ยวกับการขนส่งของเรือ หรือในบางกรณีผู้ขนส่งอาจเป็นผู้รับจัดการขนส่ง (freight forwarder) หรือบุคคลอื่นที่รับจัดการขนส่ง

ในการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นปกติผู้ขนส่งจะว่าจ้างตัวแทนเรือ (Ship's agent) หรือนายหน้าหาสินค้าลงเรือ (loading Broker) เพื่อทำการแจ้งให้ทราบถึงการเดินทางมาถึงของเรือ ตาราง หรือเวลาเดินทางของเรือ รวมทั้งเตรียมเชื้อเพลิงและเสบียง[130] เป็นต้น ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่าง

---

[130] Ship Agents ในเงื่อนไขข้อตกลงแบบเก่านั้น (Ship's husbands) รวมถึงการทำหน้าที่โฆษณา รวบรวมค่าระวาง รับจองระวางเรือ และกระทำการต่าง ๆ แก่เรือ เช่นเดียวกับตัวแทนท่าเรือ (port agents).

ตัวแทนเรือหรือนายหน้าหาสินค้าลงเรือกับบุคคลที่สาม (Third Parties) นั้นเป็นไปตามหลักกฎหมายว่าด้วยการกระทำการแทน (Agency Principles) [131] เพื่อให้เห็นภาพของการเป็นตัวแทนเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาได้ชัดเจน จึงขอยกตัวอย่าง ข้อตกลงของสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือของสายการเดินเรือแบบประจำเส้นทางของ CROWLEY LINER SERVICE, INC. ของสหรัฐอเมริกาได้กำหนดข้อตกลงไว้ดังต่อไปนี้ [132]

โดยนัยดังต่อไปนี้ CROWLEY LINER SERVICE, INC. (ผู้ขนส่ง) แต่งตั้งให้ตัวแทน (Agent) ตามใบตราส่งสินค้าทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของผู้ขนส่ง โดยทั้งสองฝ่ายตกลงร่วมกันดังนี้

1. ผู้ขนส่งจะต้องจัดเตรียมใบตราส่ง ซึ่งมีรายละเอียดในสภาพที่สมบูรณ์ ซึ่งตัวแทนเรือสามารถจัดพิมพ์ได้ทางอิเล็กทรอนิกส์ โดยปราศจากการดัดแปลงหรือแก้ไขหรือขีดฆ่า เพื่อที่จะใช้เป็นหลักฐานในการรับขนส่ง ซึ่งรายละเอียดของรายการในใบตราส่งนั้นจะเป็นไปตามมาตรฐาน (Carrier's standard term and conditions) และตัวแทนเรือจะต้องใช้ใบตราส่งให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์โดยลงนามเพื่อมอบให้ผู้ส่งของ และหรือดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง ทั้งนี้ ตัวแทนเรือไม่สามารถพิมพ์หรือดำเนินการอื่นใดนอกเหนือจากที่ได้รับมอบหมายได้

2. ภายใต้ข้อตกลงนี้จะไม่มีการจ่ายค่าชดเชยแก่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด และหากมีการกำหนดไว้ก็ถือเป็นโมฆะ ตัวแทนเรือมีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทน (freight brokerage) จากผู้ขนส่งสำหรับการบริการที่ตัวแทนเรือได้กระทำ

3. ตัวแทนเรือจะต้องปกป้องและคุ้มครอง และยึดถือผลประโยชน์ของผู้ขนส่งเป็นหลัก และตัวแทนเรือจะต้องรับผิดต่อการเรียกร้องราคา (Costs) ค่าใช้จ่าย (expenses) และความเสียหายที่เป็นผลโดยตรงจากความผิดหรือปราศจากอำนาจในการออกใบตราส่งหรือเป็นการล่วงละเมิดคำแนะนำของผู้ขนส่ง

4. ความสัมพันธ์ตามข้อตกลงนี้ ไม่ถือเป็นการผูกขาด (non exclusive) ผู้ขนส่งหรือตัวแทนเรือที่จะเข้าทำข้อตกลงกับคู่สัญญาอื่น

5. ข้อตกลงนี้มีผลใช้บังคับจนกว่าจะได้มีการบอกเลิกเป็นหนังสือและยื่นต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และข้อมูลหรือเอกสารอื่นที่ได้จัดทำขึ้นในระหว่างการเป็นตัวแทนเรือจะต้องส่งมอบคืนแก่ผู้ขนส่งในเวลาที่ได้บอกเลิกดังกล่าว

---

[131] Thomas J. Schoenbaum. **Admiralty and Maritime law**. Second Edition. New York. 1994, p.494 - 495.

[132] CROWLEY LINER SERVICE – AGREEMENT. http://www.crowley.com/cls/catpoa.asp

6. ผู้ขนส่งและตัวแทนเรือต้องปฏิบัติตามนโยบายในการป้องกันและเข้าร่วมในการจ่ายเงินช่วยเหลือ ตามบทบัญญัติของ Shipping Act 1984. และที่แก้ไขโดย Ocean Shipping Reform Act 1998.[133]

7. ข้อตกลงนี้อยู่ภายใต้กฎหมายของรัฐฟอริดา (เว้นแต่บทบัญญัติว่าด้วยการขัดกันของกฎหมาย (confict of law) และกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาตามที่ประยุกต์ใช้ได้

นอกจากตัวแทนเรือแล้วในการขนส่งของทางทะเลในประเทศสหรัฐอเมริกายังมีผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งอีกดังนี้

ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarders) หมายถึง ผู้ที่ทำหน้าที่เป็นคนกลางระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งทางทะเล (The Ocean Carrier) ในการตระเตรียมการสำหรับการขนส่งของทางทะเล เช่น การเตรียมหีบห่อ การเตรียมเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการส่งของ รวมทั้งการจัดเตรียมใบตราส่ง ฯลฯ ซึ่งธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งในสหรัฐอเมริกาเป็นที่ยอมรับโดยทั่วไป โดยผู้รับจัดการขนส่งจะได้รับค่าตอบแทนสำหรับการบริการทั้งจากผู้ส่งของและผู้ขนส่ง และบางครั้งก็ได้รับค่าตอบแทนจากการเป็นนายหน้า (Brokerage) จากเจ้าของเรือ (Ship Owner) ในการเป็นตัวกลางในการเช่าเหมาเรือ ผู้ขนส่งอาจจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้รับจัดการขนส่งในกรณีที่ผู้รับจัดการขนส่งเป็นผู้จัดการใบตราส่งแทนผู้ขนส่งและถ้าผู้รับจัดการขนส่งทำสัญญาโดยอิสระและมิได้ทำการเป็นตัวแทนผู้ขนส่ง ผู้รับจัดการขนส่งสามารถเก็บค่าบริการจากผู้ส่งของได้แต่ก็ต้องรับผิดต่อผู้ส่งของสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการทำการขนส่งของที่อยู่ในความดูแลของตนเช่นกัน

ผู้ดำเนินการขนส่งสาธารณะที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non-Vessel Operating Common Carriers : NVOCCs) หมายถึง บุคคลผู้รวบรวมของที่ผู้ส่งของต้องการส่งและทำการส่งของเหล่านั้นแก่ผู้ขนส่ง โดยที่ NVOCCs ไม่มีเรือเป็นของตนเองและมิได้เป็นผู้เช่าเหมาเรือมาเพื่อใช้สำหรับการขนส่งดังกล่าวแต่อย่างใด ซึ่งความรับผิดของ NVOCCs จึงมีลักษณะผสม คือ รับผิดต่อผู้ส่งของในฐานะนั้นเป็นผู้ขนส่งสาธารณะตาม The Federal Maritime Commission และรับผิดต่อเรือที่รับขนส่งในฐานะเป็นผู้ส่งของหรือลูกค้า (Shipper or Customer) ทั้งนี้ เรือที่ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการออกใบตราส่งของ NVOCCs แต่อย่างใด

ตัวแทนท่าเรือ (Port Agents) ที่มีหน้าที่จัดเตรียมเครื่องใช้ตามที่ได้รับคำสั่งและบริการแก่เรือตามธรรมเนียมปฏิบัติที่ท่าเรือ รวมทั้งจัดหาเรือลากจูง (Tugs) และนำร่อง (Pilots)

ตัวแทนออกของ (Customs Brokers) ที่ทำหน้าที่จัดเตรียมเอกสารและช่วยทำให้การผ่านพิธีการศุลกากรสำหรับการนำเข้าหรือส่งออกเป็นไปโดยง่าย โดยได้รับค่านายหน้าหรือค่าตอบแทนจากผู้นำเข้าหรือผู้ส่งออก (Importers and Exporters)

---

[133] US Code : Title 46x, Chapter 23 Section 801 - Section 842.

http://www.Law.cornell.edu/uscode/46x/ch23

โดยสรุปในการขนส่งสินค้านั้นเมื่อเคลื่อนย้ายสินค้าขึ้นจากเรือ เพื่อส่งมอบให้อยู่ในการดูแลของผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal Operators) ซึ่งส่วนใหญ่จะว่าจ้างบริษัทรับขนถ่ายของขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedoring Company) ในลักษณะของการทำสัญญาที่เป็นอิสระจากผู้ประกอบการท่าเรือเพื่อให้ทำการขนถ่ายของขึ้นจากเรือหรือขนถ่ายของเพื่อบรรทุกในเรือ ขั้นตอนดังกล่าวสินค้าอาจเสียหายหรือสูญหายไม่เฉพาะในเวลาที่สินค้าอยู่บนเรือเท่านั้น แต่อาจเสียหายหรือสูญหายในขณะที่ของถูกนำออกจากระวางบรรทุก จัดวาง (handled) ขนถ่ายลงเรือ (loaded) ภายหลังจากที่ได้รับของไว้ในความดูแลหรือก่อนที่จะส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งผู้ขนส่งได้รับการคุ้มครองภายใต้บทบัญญัติที่กำหนดไว้ใน The Harter Act ตามที่กล่าวมา ในทางปฏิบัติผู้ขนส่งมิได้ปฏิบัติด้วยตนเองแต่มอบหน้าที่ให้ผู้รับขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedores) ผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal operators) โรงพักสินค้า (warehouse) และผู้จัดเตรียมหีบห่อหรือเกี่ยวข้องกับการขนส่งของอื่น ๆ ซึ่งกระทำการในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง (carrier's agents) เป็นผู้ปฏิบัติ หากผู้รับตราส่งไม่สามารถเรียกร้องโดยตรงกับผู้ปฏิบัติการตามที่กล่าวมาได้ หลักกฎหมายตัวแทนในเรื่องตัวแทนที่ได้กระทำการภายในขอบเขตของตัวแทนตัวการไม่อาจปฏิเสธความรับผิดต่อบุคคลภายนอกได้แต่อย่างใด ทั้งนี้เป็นไปตามหลักความรับผิดของตัวการที่เปิดเผยชื่อกับบุคคลภายนอก (disclosed principal and a third party) และเป็นไปตามหลักของ Wrongful Act ของสหรัฐอเมริกา เช่นในคดี Leather's Best Inc. V SS Morma Clynx (1971)[134] เป็นต้น นอกจากนี้ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังสามารถเรียกร้องบุคคลที่กระทำการแทนผู้ขนส่งตามที่กล่าวมาให้รับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากการทำละเมิดได้ หรืออาจเรียกร้องจากผู้ขนส่งทั้งความรับผิดตามสัญญาขนส่งและจากการทำละเมิดด้วยก็ได้ อันเป็นผลจากหลักความรับผิดของตัวการต่อการทำละเมิดของตัวแทน ดังเช่นในคดี Goya foods Inc. V SS Italica (1978)[135] เป็นต้น ซึ่งการเรียกร้องความรับผิดตามสัญญาขนส่งนั้นยื่นต่อศาลที่มีอำนาจในการตัดสินคดีเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล (admiralty jurisdication) และศาลอาจพิจารณาเกี่ยวกับความเสียหายอันเกิดจากการทำละเมิดไปด้วย ดังเช่นในคดี Hiram Walker & Son Inc. V Kirk Line (1989) เป็นต้น นอกจากนี้ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังสามารถเรียกร้องจากผู้รับขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือผู้ประกอบการท่าเรือหรือผู้จัดเตรียมหีบห่อได้โดยตรง ในการกระทำการโดยไม่ระมัดระวังหรือตามหลักการของการรับฝากทรัพย์ เนื่องจากผู้ประกอบการท่าเรือถือเป็นผู้ที่ทำสัญญาอิสระกับผู้ขนส่งจึงมีฐานะเป็นผู้รับฝากทรัพย์ (Bailees) จึงต้องรับผิดในการทำการโดยประมาท (negligence) หรือไม่ใช้ความระมัดระวัง (lack of due care) ที่ทำให้เกิดความเสียหายสูญหายแก่ของที่ขนส่งที่ตนรับไว้ในความดูแล สำหรับผู้รับขนถ่าย

---

[134] Thomas J. Schoenbaum. **Admiralty and Maritime law**. Second Edition. New York. 1994, p.498.

[135] Ibid p.498.

สินค้าขึ้นหรือลงจากเรือนั้นก็เช่นเดียวกัน ในบางกรณีที่ผู้รับขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือก็อาจรับผิดโดยตรงต่อบุคคลที่สามด้วย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับแต่ละกรณีไป

3.3.5 ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามข้อตกลงของคู่สัญญา (Limitation and defenses : The Himalaya Clause)

หลักการการจำกัดความรับผิดของผู้รับขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ ผู้ประกอบการท่าเรือหรือผู้เกี่ยวข้องกับการจัดเตรียมหีบห่อที่สามารถถือประโยชน์จากสัญญาขนส่งของทางทะเลในฐานะเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งนั้น ได้รับการเปลี่ยนแปลงหรือได้รับผลกระทบเมื่อศาลของสหรัฐได้ตัดสินในคดี Robert C. Herd & Co V Krawill Machinery Corp (1958) โดยถือว่าจากประวัติศาสตร์ของการบัญญัติกฎหมายขนส่งทางทะเลและหลักภาษาแล้ว ไม่มีข้อบ่งชี้ใดที่แสดงถึงความตั้งใจของผู้บัญญัติกฎหมายที่จะให้ผู้รับขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือหรือผู้ทำสัญญาโดยอิสระกับผู้ขนส่ง (Independent contractors of the carrier) สามารถจำกัดความรับผิดได้ด้วยเหตุนี้ ภายหลังจากคดีดังกล่าวศาลจึงถือว่าคู่สัญญาในสัญญาขนส่งของทางทะเลอาจจำกัดความรับผิดของผู้รับขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือหรือผู้ประกอบการท่าเรือหรือผู้ทำสัญญาโดยอิสระอื่น ๆ ได้โดยวิธีการแสดงออกเป็นการเฉพาะของข้อตกลงดังกล่าวไว้ในใบตราส่งหรือในสัญญาเช่าเหมาเรือ ซึ่งเรียกข้อตกลงนี้ว่า "The Himalaya Clause" หมายถึง การตกลงโดยชัดแจ้งของคู่สัญญาในการยอมรับการจำกัดความรับผิดของลูกจ้าง (servants) ตัวแทนของผู้ขนส่ง (agents) และผู้ทำสัญญาโดยอิสระ (Independent contractors) และหมายความรวมถึง นายเรือ (The master) เจ้าหน้าที่ (officers) ลูกเรือ (crew) ลูกจ้าง (employees) ผู้ทำการแทนผู้ขนส่ง (representatives) ผู้ประกอบการท่าเรือ (terminal operators) เจ้าของโรงพักสินค้า (warehouseman) ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ (stevedores) ยาม (watchman) ผู้รับสัญญาช่วงจากผู้ขนส่ง (Subcontractors) และผู้ทำสัญญาโดยอิสระอื่น ๆ ที่ถูกใช้หรือว่าจ้างโดยผู้ขนส่งในการปฏิบัติการใด ๆ อันเกี่ยวกับสัญญาขนส่งของตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง สามารถที่จะถือประโยชน์ภายใต้ข้อตกลงที่กำหนดไว้ในใบตราส่งและมีสิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองตามข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามที่กฎหมายกำหนดไว้ได้ และได้รับการคุ้มครองใด ๆ ตามที่ผู้ขนส่งได้รับความคุ้มครองตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งหรือตามกฎหมาย ทั้งความรับผิดตามสัญญาและความรับผิดอันเกิดจากการทำละเมิด ดังนั้นข้อตกลง The Himalaya clause จึงเป็นบทบัญญัติที่คุ้มครองบุคคลที่มิใช่ผู้ขนส่ง (Non - carriers) ในการอ้างข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา รวมทั้งการได้รับประโยชน์จากอายุความเรียกร้องที่กำหนดไว้ให้ดำเนินการภายในกำหนดระยะเวลา 1 ปี ดังเช่นในคดี Wuerttembergische and Badische Versicherungs Aktiengesellechaft V M/V stuttgart Experes (1984) และคดี Gebr. Bellmer Kg V Terminal Serviees Houston, Inc. (1986) และในคดี Brown & Root V M/V Peisander,

(1981) ที่บุคคลที่มิใช่ผู้ขนส่ง (Non – Carrier) สามารถต่อสู้และจำกัดความรับผิดตามสิทธิของผู้ขนส่งที่จำกัดไว้ไม่เกิน 500 เหรียญอเมริกาต่อหนึ่งหีบห่อได้ หรือในคดี B.Elliott (Canada) Ltd. V John T. Clark & Son of Maryland, Inc. (1983) ที่ผู้ที่มิใช่ผู้ขนส่งสามารถยกข้อต่อสู้ในเรื่องอายุความเรียกร้องภายใน 1 ปี ขึ้นต่อสู้ได้ หรือในคดีอื่น ๆ ที่ข้อตกลง Himalaya Clause ถูกกำหนดไว้ในใบตราส่งและมีผลใช้บังคับต่อผู้ขนถ่ายของขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedores) ผู้ประกอบการท่าเรือ (Terminal operators) และตัวแทนอื่น ๆ (other agents) และผู้ทำสัญญารับจ้างโดยอิสระกับผู้ขนส่ง เช่นคดี Brown & Root, Inc. V M/V Peisander (1981) คดี Croft & Scully Co. V M/V Skulptor Vuchetich (1982) คดี Carle Montanari, Inc. V American Export Isbrandtsen Line, Inc. (1967) คดี Generali V D Amico (1986) และคดี Wemhoener Pressen V Ceres Marine Terminal, Inc. (1993) [136] เป็นต้น

ใบตราส่งตามกฎหมายหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาอยู่ภายใต้กฎหมาย The Pomerene bill of lading Act.[137] และในปัจจุบันผู้ขนส่งเป็นผู้จัดเตรียมข้อกำหนดหลักและเงื่อนไขไว้ในใบตราส่งตามสัญญาและตามข้อตกลงที่เป็นแบบฟอร์มมาตรฐาน ซึ่งหากข้อตกลงดังกล่าวละเมิดต่อกฎหมายการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาก็ถือเป็นโมฆะ (Void) และไม่สามารถใช้บังคับได้ (Unenforecable) ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงข้อตกลงที่กำหนดไว้เกี่ยวกับการเป็นตัวแทนเรือดังนี้

สิทธิและการคุ้มกันลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง (Rights and Immunities of all Servants and agents of the carrier) ซึ่งข้อตกลงนี้เป็นที่รู้กันโดยทั่วไปในชื่อข้อตกลง "Himalaya Clause" [138] ที่เป็น

---

[136] Thomas J. Schoenbaum. **Admiralty and Maritime law.** p. 502 – 503.

[137] 49 US.code มาตรา 81-124.

[138] A typical Himalaya clause is as follows. " No servant or agent of the carrier (including every independent contractor from time to time employed by the carrier) shall in any circumstances whatsoever be under any liability whatsoever to the shipper, consignee or owner of the goods or to any holder of this bill of lading for any loss, damage, or delay of whatsoever kind arising resulting directly or indirectly from any act neglect or default on his part while acting in the course of or in connection with his employment and, but without prejudice to the generality of the foregoing provisions in this clause, every exemption, limitation, condition and liberty herein contained and every right, exception from liability, defence and immunity of whatsoever nature applicable to the carrier or to which the carrier is entitled hereunder shall also be available and shall extend to protect every such servant or agent of the carrier acting as aforesaid and for the purpose of all the foregoing provisions of this clause the carrier is or shall be deemed to be acting as agent or trustee on behalf of and for the benefit of all persons who are or might be his servants or agents from time to time (including independent contractors as aforesaid) and all such persons shall to this extent be or be deemed to be parties to the contract, in or evidenced by this bill of lading."

การขยายการใช้บทบัญญัติของกฎหมายการขนส่งของทางทะเลขอให้เหมาะสมมากขึ้น โดยให้ครอบคลุมถึงลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง รวมทั้งผู้ทำสัญญารับจ้างโดยอิสระกับผู้ขนส่ง โดยมีข้อตกลงดังนี้

"ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หมายความรวมถึง ผู้ทำสัญญารับจ้างโดยอิสระกับผู้ขนส่งนั้น สามารถที่จะยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดหรือข้อยกเว้นความรับผิดภายใต้ข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดหรือข้อยกเว้นที่ผู้ขนส่งมีต่อผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง หรือเจ้าของสินค้า หรือผู้รับโอนใบตราส่ง ที่ได้รับความสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้าที่เกิดขึ้นทั้งโดยตรงหรือโดยอ้อมจากความผิดหรือความสะเพร่าในระหว่างของอยู่ในความดูแลของตนหรือระหว่างการดูแลของผู้ขนส่ง และโดยปราศจากอคติทั่วไปซึ่งบัญญัติไว้ก่อนนี้ในข้อตกลงนี้ ข้อยกเว้น, ข้อจำกัด, เงื่อนไขและเสรีภาพที่กำหนดรวมทั้งสิทธิใด ๆ ในการยกเว้นจากความรับผิดที่ให้การป้องกันและคุ้มครองต่อผู้ขนส่งหรือให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยกขึ้นต่อสู้นั้น ให้สามารถนำไปใช้และสามารถนำไปปกป้องต่อลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่กระทำการภายใต้เงื่อนไขหรือข้อตกลงตามที่กำหนดไว้และเพื่อประโยชน์ของข้อตกลงนี้ ผู้ขนส่งนั้นให้หมายความรวมถึงบุคคลผู้กระทำการแทนหรือผู้จัดการดูแลผลประโยชน์และรวมถึงผู้ได้รับประโยชน์หรือช่วยเหลือผู้ทำการแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งนับแต่เวลาผู้ขนส่งต้องรับผิดจนถึงเวลาที่ผู้ขนส่งพ้นจากความรับผิดและรวมถึงผู้ทำสัญญาโดยอิสระกับผู้ขนส่ง ซึ่งบุคคลต่าง ๆ ตามที่กล่าวมานี้สามารถได้รับความคุ้มครองจากข้อตกลงนี้เสมือนเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งของหรือตามพยานหลักฐานในสัญญาตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่ง"

อย่างไรก็ตามประโยชน์ของข้อตกลง Himalaya Clause ไม่ครอบคลุมถึงช่วงเวลาที่ของถูกส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งภายหลังจากช่วงเวลาบังคับใช้กฎหมายการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกาไม่ครอบคลุมถึง ดังเช่นในคดี Philipp Bros. Metal Corp. V S.S. Rio Iguazu (1981) เป็นต้น หรือในกรณีผู้ทำสัญญารับจ้างโดยอิสระได้รับการว่าจ้างและได้ปฏิบัติการเพื่อการให้การบริการแก่ผู้ส่งของ ดังเช่นในคดี La Salle Machine tool, Inc. V Maher Terminal, Inc. (1979) คดี Toyomenka, Inc. V S.S. Tosaharu Maru (1975) ที่ผู้ทำสัญญารับจ้างโดยอิสระได้รับการว่าจ้างจากผู้ขนถ่ายของขึ้นหรือลงจากเรือซึ่งมิใช่ผู้ขนส่งทางทะเลแต่อย่างใด และในคดี Tokio Marine and Fire Ins. Co.,Ltd. V Nippon yusen Kaisha Liner. (1979) ที่ข้อตกลง Himalaya Clause ให้ได้เฉพาะตัวแทนเรือหรือตัวแทนช่วงของผู้ขนส่งที่กระทำภายในขอบเขตที่ได้รับอนุญาตโดยตรงจากผู้ขนส่งเท่านั้น และข้อตกลง Himalaya Clause ไม่สามารถใช้บังคับในกรณีที่มีการขัดกันของกฎหมายและกฎหมายการขนส่งทางทะเลของสหรัฐอเมริกาไม่มีผลใช้บังคับ เช่นในคดี Colgate Palmolive Co. V S/S Drat Canada (1983) เป็นต้น นอกจากนี้ข้อตกลง Himalaya Clause ยังใช้บังคับโดยเคร่งครัดเกี่ยวกับการตีความและจำกัดบุคคลและผู้ที่ข้อตกลงตั้งใจให้ได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นและจำกัดความรับผิด ดังเช่นในคดี Taisho Marine and Fire Ins. Co. V Vessel Gladiolus (1985) คดี Certain Underwriters, etc. V Barber Blue Sea Line (1982) คดี Robert C. Herd & Co. V Krawill

Machinery Corp. (1959) และในคดี Ram Metals & Building Industries Ltd. V Zim Israel Nav Co.,Ltd. (1989) [139] เป็นต้น

ดังนั้น ความรับผิดของตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามกฎหมายของสหรัฐอเมริกา นอกจากตัวแทนเรือจะมีหน้าที่และความรับผิดตามกฎหมายการขนส่งของภายใน The Harter Act 1893 และตามกฎหมายขนส่งของทางทะเล ค.ศ.1936 และตามหลักความรับผิดของกฎหมายตัวแทนตามที่กล่าวมาแต่ต้นแล้ว ตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถถือประโยชน์จากข้อตกลง Himalaya Clause ที่ผู้ส่งของได้ตกลงกำหนดข้อตกลงดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง เมื่อมีการทำสัญญาขนส่งและเมื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งให้ ด้วยเหตุนี้ตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจึงต้องรับผิดต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งหรือผู้รับโอนใบตราส่งทั้งตามสัญญาขนส่งของทางทะเลและตามความรับผิดอันเกิดจากการทำละเมิด แต่ตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งก็สามารถอ้างข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ได้ ตามหลักการและเหตุผลที่กล่าวมา

DPU

[139] Thomas J. Schoenbaum. **Admiralty and Maritime law**. p.503.

บทที่ 4
กฎหมายภายในของประเทศไทยเกี่ยวกับการเป็นตัวแทนเรือ

4.1 หลักกฎหมายทั่วไปและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

4.1.1 หลักกฎหมายทั่วไป (Lex Generalis) และหลักกฎหมายพิเศษ (Lex Specialis)

ตามที่ทราบโดยทั่วไปว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2535 เป็นต้นมา ซึ่งถือว่าเป็นการออกกฎหมายแพ่งสาระบัญญัติพิเศษสำหรับใช้กับนิติสัมพันธ์ตามสิทธิของเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศ ตามหมายเหตุเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติดังกล่าวระบุว่าเพื่อให้เป็นการแน่นอนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน ในมาตรา 609 เมื่อพิจารณาจากขอบเขตการใช้บังคับในมาตรา 4 มาตรา 5 และมาตรา 6 รวมทั้งบทบัญญัติอื่นทั้งหมดของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้ว จะเห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 สามารถใช้บังคับเฉพาะบางลักษณะของสัญญารับขนของทางทะเล และลักษณะบางประเด็นแห่งสัญญารับขนของทางทะเลที่มีลักษณะของสัญญาเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศที่มิได้อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จึงต้องอยู่ภายใต้หลักว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายตามที่กล่าวมาในหัวข้อ 2.1.1 ในบทที่ 2 แต่ต้น

ในส่วนของสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือก็เช่นกัน จะเห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้กำหนดถึงลักษณะของสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือ รวมทั้งมิได้กำหนดสิทธิและหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนเรือไว้เป็นการเฉพาะแต่อย่างใด ทั้งนี้เพียงแต่บัญญัติให้ผู้ขนส่งอื่น ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ในการดำเนินการอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเลเท่านั้น ฉะนั้นตามหลักกฎหมายไทยเมื่อเป็นสัญญาเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศแล้วให้ใช้กฎหมายไทยบังคับ ตามหลักทั่วไปของกฎหมายไทย เมื่อกฎหมายพิเศษ (Lex Specialis) หมายถึง กฎหมายที่มีข้อความที่ใช้บังคับจำกัดบุคคลหรือเฉพาะกรณี เช่น พระราชบัญญัติคุ้มครองแรงงานซึ่งมีบทบัญญัติว่าด้วยการคุ้มครองแรงงาน ความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างและลูกจ้าง จึงเป็นกฎหมายพิเศษที่ใช้แทนสัญญาจ้างแรงงานตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ว่าด้วยหน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ใบตราส่ง หน้าที่และสิทธิของผู้ส่งของ ความรับผิดของผู้ขนส่ง ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง

ข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและการคิดค่าเสียหาย จึงเป็นกฎหมายพิเศษที่ใช้แทนประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน เป็นต้น และกฎหมายทั่วไป (Lex Generalis) หมายถึง กฎหมายที่มีข้อความที่ใช้บังคับทั่วไปโดยไม่จำกัดบุคคล สถานที่ เวลา เรื่อง ฯลฯ เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่โดยปกติถือเป็นกฎหมายทั่วไป หลักทั่วไปของกฎหมายประการแรก เมื่อบทบัญญัติที่เป็นกฎหมายทั่วไป และบทบัญญัติที่เป็นกฎหมายพิเศษใช้บังคับอยู่ในเวลาเดียวกัน ในเรื่องเดียวกัน ต้องใช้บทกฎหมายพิเศษโดยไม่ใช้หลักกฎหมายทั่วไป เพราะต้องถือว่าบทกฎหมายพิเศษมาก่อนกฎหมายทั่วไป ประการที่สอง กรณีกฎหมายสองฉบับบัญญัติให้ใช้บังคับในเวลาแตกต่างกัน ถ้ากฎหมายที่บัญญัติก่อนกับที่บัญญัติในภายหลังเป็นกฎหมายทั่วไปอย่างเดียวกันและมีข้อความอย่างเดียวกันหรือขัดแย้งกัน ต้องถือหลักว่า กฎหมายที่บัญญัติภายหลังยกเลิกกฎหมายที่ใช้บังคับก่อน (Lex Posterior Derogat Legi Priori) แต่ถ้ากฎหมายที่บัญญัติก่อนเป็นกฎหมายพิเศษและกฎหมายที่บัญญัติภายหลังเป็นบทบัญญัติทั่วไป โดยปกติถือว่ากฎหมายที่บัญญัติภายหลังอันเป็นบทบัญญัติทั่วไปไม่ลบล้างกฎหมายพิเศษที่บัญญัติก่อนหน้านั้น (Lex Posterior Generalis non Derogat Legi Priori)[1] ดังนั้น เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่มีผลบังคับตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 เพียงแต่กำหนดให้ตัวแทนเรือไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่น ทำให้ตัวแทนเรือมิต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่น แต่มิได้หมายความว่าตัวแทนเรือมิต้องรับผิดเลยแต่อย่างใด เพราะในส่วนของนิติสัมพันธ์ในฐานะตัวแทนเรือเป็นตัวแทนที่กระทำการแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นนั้น เมื่อกฎหมายพิเศษที่ใช้บังคับอยู่มิได้บัญญัติถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนเรือกับผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไว้เป็นพิเศษ จึงถือว่ากฎหมายพิเศษมิได้ประสงค์ที่จะบัญญัติในเรื่องความสัมพันธ์ของตัวแทนเรือในฐานะที่เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้แตกต่างจากหลักตัวแทนทั่วไปในเรื่องอื่น ๆ ฉะนั้น จึงต้องบังคับตามหลักกฎหมายทั่วไป ในที่นี้คือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องตัวแทนได้บัญญัติไว้ในมาตรา 797 ถึงมาตรา 844 ซึ่งสอดคล้องกับหลักทั่วไปตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของกฎหมายทั่วไปดังกล่าว ดังจะได้ศึกษาในหัวข้อต่อไป

ในส่วนของนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ตราส่งกับผู้ขนส่งก็เช่นเดียวกัน นอกจากจะบังคับตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แล้วในส่วนอื่นที่มิได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะก็ต้องอยู่ภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายทั่วไปเช่นกัน เช่น ความสามารถของคู่สัญญา การเกิดขึ้นและความมีผลของสัญญา สิทธิและหน้าที่ของบุคคลภายนอกสัญญา เป็นต้น ซึ่งประเด็นสำคัญที่จะกล่าวถึงและนำมาพิจารณา คือ การกำหนดสิทธิและหน้าที่ของบุคคลภายนอกสัญญา ซึ่งในกรณีที่ศึกษาคือการอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดและข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิยกขึ้นอ้างได้

---

[1] หยุด แสงอุทัย. **ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป**. พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ประกายพรึก, 2542, หน้า 110.

ของตัวแทนเรือ ซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นนั้นก็ตกอยู่ภายใต้หลักกฎหมายทั่วไปในเรื่องหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) ตามมาตรา 151 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่บัญญัติไว้ความว่า "การใดเป็นการแตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ[2]" Wilson N.S. ได้ให้ความหมายหลักเสรีภาพในการทำสัญญาไว้ในหัวข้อ "Freedom of Contract and Adhesion Contracts" The International and comparative law Quarterly, Vol. 14 1965 หน้า 172 SS. ว่ามีสองความหมาย กล่าวคือ ความหมายแรก หมายถึง เสรีภาพที่จะเข้ามาตกลงทำสัญญาและความหมายที่สองคือ เสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซงภายหลังจากที่สัญญาได้ทำขึ้นแล้ว[3] ดังนั้น การพิจารณาว่าผู้ตราส่งกับผู้ขนส่งสามารถกำหนดข้อตกลงให้ตัวแทนเรือสามารถอ้างประโยชน์จากข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้กับผู้ตราส่งหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องอื่นได้หรือไม่อย่างไร จึงต้องพิจารณาจากบทบัญญัติกฎหมายทั่วไปในมาตรา 151 และหลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก มาตรา 374 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกอบกับบทบัญญัติกฎหมายพิเศษตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

4.1.2 หลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 374 บัญญัติไว้ความว่า

"ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำสัญญาตกลงว่าจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอกไซร้ ท่านว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิจะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้โดยตรงได้

ในกรณีดังกล่าวมาในวรรคต้นนั้น สิทธิของบุคคลภายนอกย่อมเกิดมีขึ้นตั้งแต่เวลาที่แสดงเจตนาแก่ลูกหนี้ว่าจะถือเอาประโยชน์จากสัญญานั้น[4]"

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมิได้บัญญัตินิยามหรือความหมายของสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกไว้ และตามบทบัญญัติในมาตรา 374 ดังกล่าวก็มิได้ระบุถึงคำว่า "สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก" ไว้ แต่เนื่องจากลักษณะของข้อตกลงที่คู่สัญญา จะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอก ในทางวิชาการและทางตำราจึงเรียกสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำสัญญาตกลง

---

[2] Section 151. An act is not void on account of its differing from a provision of any law if such law does not relate to public order or good morals.

[3] จำปี โสตถิพันธุ์. คำอธิบายหลักกฎหมายนิติกรรมและสัญญา. พิมพ์ครั้งที่ 4 . กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542, หน้า 182.

[4] Section 374. If a party by a contract agrees to make a performance to a third person the latter has a right to claim such performance directly from the debtor.

In the case of the foregoing paragraph the right of the third person come into existence at the time when he declare to the debtor his intention to take the benefit of the contract.

ว่าจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอกว่า "สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก" ซึ่งเมื่อศึกษาจากประวัติศาสตร์แล้วพบว่ามีความเป็นมาพอสรุปได้คือ K.W. RYAN ได้กล่าวไว้ในหนังสือ An Introduction to the Civil Law (The Law Book Co. of Australia Ply Ltd. 1962) หน้า 67. ว่า กฎหมายว่าด้วยหนี้ของไรมัน ยึดถือหลักกฎหมายที่ว่า บุคคลภายนอกไม่มีสิทธิตามสัญญา (alteri stipulari nemo potest) อย่างเคร่งครัด หลักกฎหมายเรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกจึงไม่เป็นที่ยอมรับ บุคคลภายนอกผู้รับประโยชน์ซึ่งเป็นบุคคลภายนอกย่อมไม่อาจมีสิทธิตามสัญญาได้[5] ภายหลังต่อมาจึงมีการยกเว้นในบางกรณี และในประเทศอังกฤษกฎหมายอังกฤษก็ไม่ยอมรับหลักกฎหมายเรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก เนื่องจากหลักกฎหมายคอมมอลลอร์ของอังกฤษเคร่งครัดในเรื่อง Privity of contract โดยมีหลักพื้นฐานว่า เฉพาะแต่คู่สัญญาเท่านั้นที่จะมีสิทธิฟ้องร้องบังคับตามสิทธิเรียกร้องอันเกิดแต่สัญญานั้นได้ บุคคลภายนอกหามีสิทธิเช่นนั้นไม่ บุคคลภายนอกจะมีสิทธิฟ้องร้องบังคับให้คู่สัญญาปฏิบัติตามสัญญาได้ต่อเมื่อสัญญานั้นอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยทรัพย์สิน (The Law of property Act 1925.) เช่น สัญญาก่อตั้งทรัสต์ เท่านั้น[6] สำหรับในประเทศสหรัฐอเมริกาศาลของมลรัฐต่าง ๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกาต่างยอมรับหลักกฎหมายเรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกมาเป็นเวลานานแล้ว และบางมลรัฐได้บัญญัติกฎหมายลายลักษณ์อักษรไว้โดยชัดแจ้ง เช่น บทบัญญัติในมาตรา 1559 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย บัญญัติไว้ความว่า "สัญญาซึ่งระบุไว้โดยชัดแจ้งว่าทำขึ้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกอาจบังคับให้เป็นไปตามที่ระบุไว้โดยบุคคลภายนอกนั้นได้ ไม่ว่าเวลาใดก่อนที่คู่สัญญาจะระงับสิทธิของเขา"[7] เป็นต้น

ความเป็นมาของบทบัญญัติในมาตรา 374 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยนั้นได้นำมาจากบทบัญญัติในมาตรา 537 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น เป็นภาษาอังกฤษตามรายงานการประชุมกรรมการร่างกฎหมาย วันที่ 7 ตุลาคม พ.ศ. 2468 ความว่า

"If a party by a contract agree to make a performance to a third person, the latter has a right to claim such performance directly from the debtor

In the case of the foregoing paragraph. The right of the third person comes into existence at the time when he declares to the debtor his intention to take the benefit of the contract"

ดังนั้น เมื่อเปรียบเทียบบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว จะเห็นว่า กฎหมายไทยในเรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกนั้นได้นำมาจากบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งของประเทศ

---

[5] อุษา จิวะชาติ. "สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2538, หน้า 14.

[6] เรื่องเดียวกัน. หน้า 24, 27.

[7] เรื่องเดียวกัน. หน้า 29.

ญี่ปุ่นทั้งหมด โดยสรุปแล้วถือว่าหลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากความจำเป็นเพื่อให้สอดคล้องกับสังคมและเศรษฐกิจ และถือว่าเป็นการยกเว้นลักษณะของสัญญาทั่วไปที่มีผลผูกพันเฉพาะคู่สัญญาเท่านั้น ซึ่งลักษณะของสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกมีสาระสำคัญ 5 ประการ คือ [8] ประการแรก กำหนดให้ผลที่ "เป็นประโยชน์" เท่านั้นตกแก่บุคคลภายนอก ประการที่สอง บุคคลภายนอกยังมี "เสรีภาพ" ที่จะเลือกรับผลตามสัญญา ประการที่สาม บุคคลภายนอกต้องการรับผลของสัญญาก็ทำได้โดยการแสดงเจตนาแก่คู่สัญญาฝ่ายที่เป็นลูกหนี้ ประการที่สี่ เมื่อบุคคลภายนอกมีสิทธิแล้วย่อมเรียกให้ลูกหนี้ตามสัญญาชำระหนี้แก่ตนได้โดยตรง และประการสุดท้าย ลูกหนี้แห่งสัญญาหรือคู่สัญญาฝ่ายที่จะต้องเป็นผู้ชำระหนี้มีข้อต่อสู้ที่มีมูลจากสัญญาก็ยกเป็นข้อต่อสู้กับบุคคลภายนอกได้ [9] เช่นลูกหนี้อ้างยกข้อต่อสู้เกี่ยวกับอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องของบุคคลภายนอกขึ้นต่อสู้ได้ เนื่องจากหลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกมิได้ทำให้เกิดสัญญาระหว่างลูกหนี้กับบุคคลภายนอกขึ้นใหม่ ฉะนั้นอายุความของสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก จึงเป็นไปตามอายุความการใช้สิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้มีอยู่กับลูกหนี้เดิม ซึ่งแม้ตามบทบัญญัติของกฎหมายจะใช้คำว่า "ชำระหนี้" ก็ตาม แต่เนื่องจากสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกนั้นประโยชน์ที่บุคคลภายนอกได้รับชำระหนี้อาจเป็นการกระทำการหรืองดเว้นกระทำการหรือส่งมอบทรัพย์สิน รวมถึง การหลุดพ้นจากหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับสิทธิในทางหนี้ของบุคคลภายนอก ด้วยเหตุนี้ สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกจึงครอบคลุมถึงสัญญาหลาย ๆ ประเภทที่ใช้ในปัจจุบัน เช่น สัญญาประกันชีวิต (เพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกัน) สัญญารับขนของ (เพื่อประโยชน์ของผู้รับตราส่งหรือผู้ทรงสิทธิ) สัญญาประกันวินาศภัย (เพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกัน) เป็นต้น และมาตรา 374 ดังกล่าว ย่อมนำมาใช้กับสัญญารับขนของทางทะเลได้โดยตรง [10] ดังนั้นโดยสรุปแล้วสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกจึงอาจเป็นเอกเทศสัญญาลักษณะใดก็ได้ รวมทั้งสัญญาอื่น ๆ ที่ไม่มีชื่อ ซึ่งมิใช่เอกเทศสัญญาก็ได้หากสัญญานั้นมีเนื้อหาหรือวัตถุประสงค์ให้บุคคลภายนอกได้รับชำระหนี้ตามสัญญาและบุคคลภายนอกสามารถใช้สิทธิตามสัญญาได้ด้วยตนเองตามที่กล่าวมา

4.1.3 หลักกฎหมายตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 15 ว่าด้วยตัวแทน (Agency) ของประเทศไทย ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของตัวแทนเรือนั้นสามารถอธิบายโดยสรุปได้ดังนี้

---

[8] จำปี โสตถิพันธุ์. คำอธิบายกฎหมายนิติกรรมและสัญญา. หน้า 218.

[9] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 376 บัญญัติไว้ความว่า "ข้อต่อสู้อันเกิดแต่มูลสัญญาดังกล่าวมาในมาตรา 374 นั้น ลูกหนี้อาจจะยกขึ้นต่อสู้บุคคลภายนอกผู้จะได้รับประโยชน์จากสัญญานั้นได้"

[10] จรัญ ภักดีธนากุล. "หมายเหตุคำพิพากษาฎีกาที่ 848/2521." วารสารกฎหมาย. ปีที่ 4. ฉบับที่ 3, กันยายน – ธันวาคม 2521, หน้า 158.

4.1.3.1 สัญญาตัวแทน

มาตรา 797 บัญญัติไว้ความว่า "อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือ สัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่งเรียกว่าตัวแทน มีอำนาจกระทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าตัวการ และตกลงว่าจะกระทำการดังนั้น

อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยตั้งแต่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้"[11]

กฎหมายตัวแทนเดิมในสมัยโรมันไม่ยอมให้ผู้ใดกระทำการแทนกันในเรื่องทำสัญญาหรือนิติกรรมใด ๆ ตามกฎหมายแพ่ง (Jus Civile) ซึ่งหลักที่ใกล้เคียงกับหลักตัวแทน คือ การยอมให้บุคคลในครอบครัวเดียวกันทำแทนบิดาหรือนายตามคำสั่งของบิดาหรือนาย และบิดาหรือนายต้องรับผิดตามสัญญาซึ่งบุตรหรือทาษเข้าทำสัญญาเพื่อประโยชน์ในทรัพย์นั้น หรือนายเรือหรือผู้จัดการทำสัญญาผูกมัดนายจ้างของตน โดยนายเรือหรือผู้จัดการยังต้องรับผิดชอบเป็นส่วนตัวอยู่ ต่อมาจึงยอมให้ผู้ได้รับคำสั่งเป็นผู้รับโอนสิทธิฟ้องร้องในนามของผู้สั่ง (ตัวการ) ได้เรียกว่า Procurator in rem suam หรือ Mandatum in rem suam ต่อมากฎหมายจึงยอมรับหลักการให้ตัวแทนกระทำการในนามของตัวการ ภายในขอบเขตที่ได้รับมอบหมาย และให้ตัวการต้องรับผิดโดยตัวแทนยังคงต้องรับผิดเป็นส่วนตัวอยู่ด้วย (Actio Quasi institoria)[12] เมื่อมีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคม หลักกฎหมายตัวแทนก็ได้พัฒนาหลักเกณฑ์ความรับผิดของตัวการและตัวแทนและบุคคลภายนอกจนเป็นหลักกฎหมายตัวแทนดังเช่นปัจจุบัน สำหรับบทบัญญัติกฎหมายตัวแทนของไทยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีการบัญญัติไว้ตั้งแต่มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2472 ซึ่งก่อนหน้านั้นได้ใช้กฎหมายตัวแทนของประเทศอังกฤษเป็นหลัก เนื่องจากอาจารย์กฎหมายสมัยนั้นศึกษาวิชากฎหมายจากประเทศอังกฤษ โดยความรวมแล้วหลักกฎหมายตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยอยู่ในแนวเดียวกับกฎหมายตัวแทนของอังกฤษจะแตกต่างไปบ้างเป็นส่วนน้อย ดังหลวงสุทธิมนต์นฤนาท ได้กล่าวไว้ในหนังสือคำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพฯ พ.ศ. 2511 หน้าคำนำ[13] และนอกจากนี้กฎหมายตัวแทนของไทยยังมีกฎหมายฝรั่งเศส กฎหมายเยอรมัน กฎหมายสวิส และกฎหมายญี่ปุ่น เป็นที่มาของบทบัญญัติกฎหมายตามแต่ละมาตรา ที่จะได้ศึกษาเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งบทบัญญัติในมาตรา 797 ที่ว่าด้วยความหมายและสาระสำคัญของสัญญาตัวแทน และการเกิดขึ้นของการเป็นตัวแทนนี้มีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งฝรั่งเศส

[11] Section 797. Agency is a contract whereby a person, called the agent, has authority to act for another person, called the principal, and agree so to act. Agency may be express or implied.

[12] ไชยเจริญ สันติศิริ. **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ภักดีประดิษฐ์, 2513, หน้า 2 – 3.

[13] ไผทชิต เอกจริยกร. **ตัวแทน นายหน้า**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543, หน้า 16.

มาตรา 1984 ประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันมาตรา 662 ประมวลกฎหมายสวิสมาตรา 392 ประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 643 และ 656 Jenk's Digest of English Civil law I, 510,121, Hals I p.239 กฎหมายอิตาเลียน และคำพิพากษาฎีกาที่ 130/124[14] จากบทบัญญัติดังกล่าว จะเห็นว่าสัญญาตัวแทนเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาสองฝ่าย ฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ตัวการ (Principal) หมายถึง ผู้ที่มอบหมายให้ตัวแทนไปกระทำการแทนตนและอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ตัวแทน (Agent) หมายถึง ผู้ที่ตกลงรับจะกระทำการตามที่ได้รับมอบหมาย สัญญาตัวแทนโดยปกติเกิดจากการเสนอและการสนองดังเช่นสัญญาทั่วไป โดยมีวัตถุประสงค์ คือ การให้ตัวแทนมีอำนาจกระทำการแทนตัวการกับบุคคลภายนอก ดังนั้น ก่อนที่ตัวแทนจะมีอำนาจกระทำการแทนตัวการจึงจำเป็นต้องมีการเกิดขึ้นของการเป็นตัวแทนหรือเกิดสัญญาตัวแทนก่อน ซึ่งการเป็นตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยเกิดขึ้นได้ 5 ประเภท กล่าวคือ ประเภทแรก ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยชัดแจ้งจากตัวการ หมายถึง ตัวการได้แสดงออกชัดแจ้งไม่ว่าด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรมอบอำนาจให้ตัวแทนกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างแทนตน ประเภทที่สอง ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยปริยายจากตัวการ หมายถึง ตัวการและตัวแทนได้ตกลงกันโดยปริยาย ให้ตัวแทนมีอำนาจกระทำการแทนตัวการ ประเภทที่สาม การเป็นตัวแทนโดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉิน[15] ประเภทที่สี่ ตัวแทนเชิด[16] และประเภทที่ห้า การเป็นตัวแทนโดยการให้สัตยาบัน[17] ถ้าหากว่า ตัวแทนกับตัวการไม่มีความสัมพันธ์กันไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายหรือโดยผลของกฎหมายตามที่กล่าวมาแล้ว การกระทำของบุคคลที่เข้าไปกระทำการแทนก็ไม่ถือเป็นการกระทำของตัวแทน เช่น อาจเป็นผู้ทำการงานนอกสั่ง หรืออาจเป็นผู้แทนของนิติบุคคล เป็นต้น ทั้งนี้สัญญาตัวแทนนั้นต้องอยู่ภายใต้หลักกฎหมายสัญญาเหมือนกับเอกเทศสัญญาอื่น ๆ กล่าวคือ ต้องมีวัตถุประสงค์ที่ชอบด้วยกฎหมาย รวมทั้งสัญญาตัวแทนถือเป็นสัญญาที่ตัวแทนต้องกระทำการด้วยตนเอง เว้นแต่จะได้รับมอบหมายให้แต่งตั้งตัวแทนช่วงได้

สำหรับการตั้งตัวแทนนั้น กฎหมายกำหนดให้กิจการใดที่บังคับไว้โดยกฎหมายว่าต้องทำเป็นหนังสือการตั้งตัวแทนเพื่อกิจการดังนั้นก็ต้องทำเป็นหนังสือ และกิจการใดที่บังคับไว้ว่าต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ การตั้งตัวแทนเพื่อกิจการอันนั้นก็ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือด้วย[18] ซึ่งแต่เดิมก่อนใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ การตั้งตัวแทนจะทำเป็นสัญญารูปแบบใดก็ได้ เว้นแต่กรณีซื้อขายที่ดินที่กฎหมายที่ดินบังคับให้ต้องทำเป็นหนังสือมอบอำนาจ ฉะนั้นเพื่อมิให้เกิดปัญหาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงได้กำหนดแบบแผนแห่งความสมบูรณ์ของสัญญาตัวแทน

---

[14] ไผทชิต เอกจริยกร. ตัวแทน นายหน้า. หน้า 21.

[15] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 802.

[16] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821.

[17] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 823.

[18] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 798.

ไว้ข้างต้น ทั้งนี้ ด้วยเหตุผลที่ว่าเพื่อให้สัญญาตัวแทนที่ตัวแทนทำกับบุคคลภายนอกมีความสมบูรณ์ ผูกพันตัวการและบุคคลภายนอก และเพื่อคุ้มครองตัวการและบุคคลภายนอกจะได้ทราบถึงความเกี่ยวพันระหว่างตัวการกับตัวแทน และเพื่อให้สอดคล้องกับเหตุที่กฎหมายบังคับให้นิติกรรมที่ต้องทำเป็นหนังสือ[19] เช่น การโอนหนี้ตามมาตรา 306 การซื้อขายอสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์พิเศษตามมาตรา 456 การทำสัญญาให้ตามมาตรา 525 การทำสัญญาเช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีกำหนดเวลาเช่ากว่า 3 ปี ตามมาตรา 538 การทำสัญญาเช่าซื้อตามมาตรา 572 ความตกลงในการคิดดอกเบี้ยทบต้นตามมาตรา 655 การจำนองตามมาตรา 714 และการบอกกล่าวการบังคับจำนองตามมาตรา 464 เป็นต้น หรือนิติกรรมที่มีหลักฐานเป็นหนังสือ เช่น สัญญาจะซื้อจะขายอสังหาริมทรัพย์และสังหาริมทรัพย์พิเศษตามมาตรา 456 การเช่าอสังหาริมทรัพย์ที่มีกำหนดเวลาเช่าไม่เกิน 3 ปี ตามมาตรา 538 การกู้ยืมเงินเกินกว่าห้าสิบบาทและการชำระหนี้เงินกู้ตามมาตรา 653 การทำสัญญาค้ำประกันตามมาตรา 680 และการทำสัญญาประนีประนอมยอมความตามมาตรา 851 เป็นต้น สำหรับสัญญารับขนของทางทะเลนั้นจะเห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยมิได้กำหนดให้ต้องทำเป็นหนังสือหรือต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือไว้แต่อย่างใด ดังนั้น การตั้งตัวแทนเรือเพื่อปฏิบัติการตามสัญญารับขนของทางทะเลตามระบบกฎหมายของไทย จึงไม่ต้องทำเป็นหนังสือหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือแต่อย่างใด นอกจากนี้ตามปกติการทำการแทน ตัวแทนไม่มีสิทธิจะได้รับค่าบำเหน็จ เว้นแต่จะได้มีข้อตกลงกันไว้ในสัญญาว่ามีบำเหน็จ หรือทางการค้าที่คู่สัญญาประพฤติต่อกันนั้น เป็นปริยายว่ามีค่าบำเหน็จ หรือเคยเป็นธรรมเนียมมีบำเหน็จ[20] ดังนั้นพึงต้องระวังว่าสัญญาตัวแทนนั้นค่าบำเหน็จตัวแทน มิได้ถือเป็นสาระสำคัญของสัญญาตัวแทน ทั้งนี้ เนื่องจากวัตถุประสงค์ของสัญญาตัวแทนคือ การทำการแทนกับบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอกเป็นสำคัญ

4.1.3.2 ความสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างตัวการกับบุคคลภายนอก

มาตรา 820 บัญญัติไว้ความว่า "ตัวการย่อมมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนหรือตัวแทนช่วงได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน" [21]

บทบัญญัติในมาตรานี้มีที่มาจากมาตรา 1998 ประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 50, มาตรา 54 ประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมัน และมาตรา 266 ประมวลกฎหมายพาณิชย์ญี่ปุ่น ซึ่งหลักความผูกพันต่อบุคคลภายนอกของตัวการ ในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนหรือตัวแทนช่วงได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทนนี้ถือเป็นแม่บทที่สำคัญที่สุดของหลักกฎหมายตัวแทน

---

[19] ไผทชิต เอกจริยกร. ตัวแทน นายหน้า. หน้า 89.

[20] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 803.

[21] Section 820. The principal is bound to third persons by the acts which, the agent or subagent has done within the scope of authority virtue of his agency.

เพราะโดยปกติผู้ใดกระทำการสิ่งใด ผู้นั้นต้องรับผิดในการกระทำนั้นด้วยตนเอง แต่ในหลักกฎหมายตัวแทนนั้นผู้กระทำมิต้องผูกพันความรับผิดในผลจากนิติกรรมหรือสัญญาที่ตนได้ทำ แต่ผู้ที่มิได้ลงมือกระทำต้องรับผิดเอง ดังมีสุภาษิตว่า "ผู้ใดทำการโดยตัวแทน ถือว่าผู้นั้นทำเอง (Qui facit per alium facit per se)" [22] เว้นแต่ความรับผิดในการทำละเมิดและอาญาซึ่งจะได้กล่าวต่อไป บทบัญญัติในมาตรา 820 ที่บัญญัติให้ตัวการมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกนั้น หมายความว่า ตัวการมีฐานะเป็นคู่สัญญากับบุคคลภายนอกโดยตรง ส่วนตัวแทนหรือตัวแทนช่วงย่อมหลุดพ้นต่อความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ฉะนั้นบุคคลภายนอกจึงเรียกร้องจากตัวแทนไม่ได้ต้องเรียกร้องกับตัวการ รวมทั้งข้อเท็จจริงใดที่ตัวแทนรู้ภายในฐานแห่งขอบอำนาจย่อมถือว่าตัวการรู้ด้วยเพราะตัวการมีสิทธิสอบถามการทำงานของตัวแทนได้ในเวลาใด ๆ ซึ่งสมควรแก่เหตุ[23]

กรณีตัวการไม่เปิดเผยชื่อ (Undisclosed Principal) หมายถึง ตัวแทนที่ทำการแทนโดยไม่ยอมเปิดเผยชื่อตัวการไม่ว่าจะไม่บอกว่ากระทำการแทนตัวการผู้ใดหรือบอกว่าทำการแทน แต่ไม่ยอมบอกชื่อตัวการหรือลงชื่อตัวแทนโดยวงเล็บว่าในฐานะตัวแทน ถือว่าเป็นตัวการไม่เปิดเผยชื่อ[24] ซึ่งไม่อาจแสดงตนให้ปรากฏและเข้าถือเอาสัญญาที่ตัวแทนทำกับบุคคลภายนอกได้ทุกกรณี หากสัญญานั้นชนิดของสัญญาและคุณสมบัติของคู่สัญญาถือเป็นสาระสำคัญในการที่บุคคลภายนอกเข้าทำสัญญาด้วย (a personal contract)[25] และเพื่อป้องกันบุคคลภายนอกมิให้เสียหาย กฎหมายจึงบัญญัติให้ตัวการหาอาจทำให้เสื่อมเสียสิทธิของบุคคลภายนอกอันเขามีต่อตัวแทนและขวนขวายได้มาแต่ก่อนที่รู้ว่าเป็นตัวแทนนั้นได้ไม่

หลักสำคัญอีกประการหนึ่งของมาตรา 820 คือ หลักขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน หมายถึง การกระทำโดยมีอำนาจ ซึ่งในทางตำราได้มีผู้แบ่งอำนาจตัวแทนเป็น 2 กลุ่ม คือ[26] กลุ่มแรก อำนาจแท้ หมายถึง อำนาจที่ตัวการมอบให้ก่อนกระทำการซึ่งอาจเป็นการมอบหมายโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย หรือมีธรรมเนียมหรือคู่กรณีเคยทำกันมาในกิจการค้าขาย[27] อำนาจที่ตัวการให้ในภายหลังโดยการให้สัตยาบัน และอำนาจที่กฎหมายมอบให้ เช่น อำนาจที่จะกระทำการแทนตัวการ

---

[22] สถิตย์ เล็งไธสง. **คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2539, หน้า 152.

[23] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 809.

[24] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 806.

[25] จักรพงษ์ เล็กสกุลไทย. **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า ช้างทำของรับขน**. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2543, หน้า 67.

[26] สถิตย์ เล็งไธสง. เรื่องเดียวกัน. หน้า 153.

[27] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 807.

ในกรณีฉุกเฉินตามมาตรา 802 กลุ่มที่สอง อำนาจเทียมหรืออำนาจที่ปรากฏต่อคนภายนอก หมายถึง อำนาจที่มิใช่อำนาจแท้แต่บุคคลภายนอกเชื่อว่าตัวแทนมีอำนาจตามที่ปรากฏ จึงเข้าทำการด้วย เช่น ตัวแทนเชิดตามมาตรา 821 และมาตรา 822 เป็นต้น ฉะนั้นหากตัวแทนกระทำการโดยมีอำนาจตามที่กล่าวมามีผลเท่ากับตัวการกระทำการนั้นด้วยตนเอง ทำให้ตัวการย่อมผูกผันต่อการกระทำนั้น สำหรับตัวแทนไม่มีความรับผิดหรือผูกพันต่อบุคคลภายนอกตามนิติกรรมและสัญญาที่ได้ทำการแทน เว้นแต่กรณีตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการ โดยเห็นแก่อามิสสินจ้างตามมาตรา 825 และกรณีตัวแทนกระทำโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจหรือกรณีอื่น ๆ สำหรับการพิจารณาว่าขอบอำนาจของตัวแทนมีเพียงใดนั้นต้องพิจารณาจากบทบัญญัติกฎหมายดังนี้ ประการแรก ตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจเฉพาะการ หมายถึง ตัวแทนได้รับมอบหมายโดยระบุกิจการ จะเป็นกิจการเดียวหรือหลายกิจการก็ได้ ซึ่งตัวแทนประเภทนี้จะทำการแทนตัวการได้แต่เพียงในสิ่งจำเป็นเพื่อให้กิจการที่ตัวการได้มอบหมายแก่ตนสำเร็จลุล่วงไป[28] ประการที่สอง ตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจทั่วไป หมายถึง เป็นการมอบอำนาจโดยไม่ระบุกิจการ จึงกระทำการใด ๆ ในทางจัดการแทนตัวการได้ทุกอย่าง เว้นแต่บางอย่างที่กฎหมายกำหนดห้ามเท่านั้น[29] ประการที่สาม อำนาจของตัวแทนในกรณีมีเหตุฉุกเฉิน เพื่อป้องกันมิให้ตัวการต้องเสียหายตามมาตรา 802 ซึ่งกฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าตัวแทนมีอำนาจกระทำการใด ๆ เช่น อย่างวิญญูชนจะพึงกระทำก็ย่อมมีอำนาจทำได้ ประการที่สี่ กรณีตัวการคนเดียวตั้งตัวแทนไว้หลายคนทำกิจการเดียวกันและในสัญญาไม่มีความชัดแจ้ง กฎหมายจึงให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าตัวแทนทุกคนต้องร่วมกันทำตามมาตรา 804 ฉะนั้นถ้าตัวแทนกระทำการคนเดียวถือว่าทำนอกขอบอำนาจ แต่ทั้งนี้มิใช่ข้อสันนิษฐานเด็ดขาด ตัวแทนจึงพิสูจน์ได้ ประการที่ห้า กรณีเป็นนิติกรรมที่กฎหมายห้ามตัวแทนกระทำนิติกรรมโดยเป็นคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ยกเว้นนิติกรรมที่มีแต่การชำระหนี้หรือได้รับความยินยอมจากตัวการตามมาตรา 805 และประการสุดท้าย ตัวแทนต้องทำตามคำสั่งที่แสดงออกชัดหรือโดยปริยายของตัวการ หรือต้องทำตามทางที่เคยทำกันมาในกิจการค้าขายอันเขาให้ตนกระทำอยู่นั้นตามมาตรา 807

4.1.3.3 ความสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างตัวแทนกับบุคคลภายนอก

มาตรา 823 บัญญัติไว้ความว่า “ถ้าตัวแทนกระทำการอันใดอันหนึ่งโดยปราศจากอำนาจก็ดี หรือทำนอกเหนือขอบอำนาจก็ดีท่านว่าย่อมไม่ผูกพันตัวการ เว้นแต่ตัวการจะให้สัตยาบันแก่การนั้น

ถ้าตัวการไม่ให้สัตยาบัน ท่านว่าตัวแทนย่อมต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอก โดยลำพังตนเอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่า บุคคลภายนอกนั้นได้รู้ว่าตนทำการโดยปราศจากอำนาจหรือทำ

---

[28] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 800.

[29] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 801.

นอกเหนือขอบอำนาจ"[30]

การกระทำของตัวแทนที่ไม่ผูกพันตัวการตามบทบัญญัติดังกล่าวมี 2 กรณี คือ กรณีการที่ตัวแทนกระทำการไปโดยปราศจากอำนาจ หมายถึง ตัวแทนกระทำไปโดยไม่มีอำนาจที่ตัวแทนจะกระทำได้ ซึ่งอาจเป็นกรณีตัวการไม่ได้มอบหมายให้ทำ หรือกรณีเป็นการกระทำการที่กฎหมายห้าม เช่น กระทำการโดยไม่ได้รับความยินยอมจากตัวการหรือตัวแทนกระทำการโดยเห็นแก่อามิสสินจ้าง เป็นต้น กับกรณีการที่ตัวแทนกระทำการไปโดยอยู่นอกเหนือขอบอำนาจ หมายถึง ได้มีการแต่งตั้งตัวแทนและมอบหมายอำนาจหน้าที่ให้ตัวแทนกระทำการ หากแต่ตัวแทนได้กระทำไปเกินกว่าขอบเขตอำนาจหรือคำสั่งที่ตัวการได้ให้ไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ซึ่งคำว่าไม่ผูกพันตัวการนี้หมายความว่า ตัวการไม่ต้องรับผิด กล่าวคือถ้าเป็นความรับผิดตามสัญญาตัวการก็ไม่ต้องปฏิบัติตามสัญญาตามที่ตัวแทนได้ทำไว้กับบุคคลภายนอก รวมถึงตัวการไม่ต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดที่ตัวแทนได้ทำไปในทางที่ตัวแทนได้ทำไปโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจของการเป็นตัวแทน ซึ่งขอบอำนาจของตัวแทนนั้นมี 2 ชนิด ได้แก่ ขอบอำนาจที่แท้จริงกับขอบอำนาจที่ปรากฏ[31] ขอบอำนาจที่แท้จริงหมายถึง ขอบอำนาจของตัวแทนตามบทบัญญัติของกฎหมาย ส่วนขอบอำนาจที่ปรากฏหมายถึง การปฏิบัติหน้าที่ตัวการและตัวแทนแสดงออกให้ปรากฏแก่บุคคลภายนอก ทั้งนี้การกระทำนอกขอบอำนาจหน้าที่แท้จริงของตัวแทน อาจอยู่ภายในขอบอำนาจที่ปรากฏได้ เช่น ข้อบังคับของบริษัทฯ ให้กรรมการของบริษัทสองคนลงนามและประทับตราบริษัทจึงมีผลผูกพัน แต่ในทางปฏิบัติมีเพียงกรรมการคนเดียวลงนามและประทับตราบริษัทเรื่อยมา โดยไม่มีการโต้แย้งการกระทำลักษณะดังกล่าวถือว่า อยู่ในขอบอำนาจที่ปรากฏ ผลของการที่ตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจทำให้ไม่มีผลผูกพันตัวการนี้ทำให้ตัวแทนต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกแต่โดยลำพัง เว้นแต่บุคคลภายนอกจะไม่สุจริต กล่าวคือ กระทำไปโดยรู้อยู่ว่าตัวแทนไม่มีอำนาจหรือทำโดยนอกเหนือขอบอำนาจของตัวแทน บุคคลภายนอกก็ไม่อาจเรียกร้องให้ตัวการรับผิดได้และไม่อาจไปเรียกร้องให้ตัวแทนรับผิดแต่อย่างใด แต่ถ้าบุคคลภายนอกสุจริตก็สามารถเรียกร้องจากตัวแทนได้ การที่กฎหมายกำหนดให้ตัวแทนต้องรับผิดแต่โดยลำพังนี้ หมายความว่า ตัวแทนต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกแต่เพียงผู้เดียว ตัวการไม่ต้องรับผิดร่วมด้วยแต่อย่างใด หากสังเกตจะเห็นว่าบทบัญญัติกฎหมายใช้คำว่า "ความรับผิด" ต่างจากในวรรคแรกในส่วนของตัวการซึ่งใช้คำว่า "ผูกพัน" ทำให้เข้าใจได้ว่ามีความหมายแตกต่างกันในเรื่องนี้มีผู้ให้ความเห็นไว้ว่าตัวแทนต้องรับผิด

---

[30] Section 823. If an agent does an act without authority or beyond the scope of his authority, such act does not bind the pricipal unless he retifies it.

If the principal does not ratifies, the agent is personalby liable to the third persons, unless he proves that such third persons knew that he acting without autority or beyond the scope of the autority.

[31] สถิตย์ เล็งไธสง. คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า. หน้า 171.

ต่อบุคคลภายนอกเฉพาะการชดใช้ค่าเสียหาย รวมถึงการคืนทรัพย์หรือใช้ราคาทรัพย์กับทั้งดอกเบี้ยระหว่างผิดนัด ไม่ใช่รับผิดในการปฏิบัติตามสัญญาเพราะตัวแทนมิได้ทำในนามของตนเอง การที่ตัวแทนกระทำกับบุคคลภายนอกเสมือนเป็นการรับรองว่ามีอำนาจโดยปริยาย เมื่อตัวแทนไม่มีอำนาจจึงเป็นเรื่องผิดคำรับรองซึ่งทางสากลเรียกว่า Breach of warranty of authority[32] แต่คำพิพากษาฎีกาที่ 1348/2523 พิพากษาให้ตัวแทนต้องรับผิดตามสัญญา ข้อยกเว้นความรับผิดของตัวแทนที่กระทำการไปโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจได้แก่กรณีตัวการได้ให้สัตยาบันตามวรรคก่อน หรือกรณีมีการปฏิบัติของตัวการทำให้บุคคลภายนอกมีเหตุอันควรเชื่อว่าการนั้นอยู่ในอำนาจของตัวแทนตามบทบัญญัติในมาตรา 822 ซึ่งตัวการต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนบุคคลนั้นเป็นตัวแทนของตน และหากการที่ตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจหรือทำโดยนอกเหนือขอบอำนาจและเกิดความเสียหายแก่ตัวการ ตัวแทนก็ต้องรับผิดต่อตัวการตามบทบัญญัติในมาตรา 812 ด้วย แม้ตัวการจะได้ให้สัตยาบันหรือมีทางปฏิบัติของตัวการตามที่กล่าวมา ตัวแทนก็ยังคงต้องรับผิด

นอกจากนี้ในมาตรา 825 บัญญัติไว้ความว่า "ถ้าตัวแทนเข้าทำสัญญากับบุคคลภายนอกโดยเห็นแก่อามิสสินจ้างเป็นทรัพย์สินอย่างใด ๆ หรือประโยชน์อย่างอื่นอันบุคคลภายนอกได้ให้เป็นลาภส่วนตัวก็ดี หรือให้คำมั่นว่าจะให้ก็ดี ท่านว่าตัวการหาต้องผูกพันในสัญญาซึ่งตัวแทนของตนได้ทำนั้นไม่ เว้นแต่ตัวการจะได้ยินยอมด้วย"[33]

บทบัญญัติดังกล่าวมีที่มาจากกฎหมายอังกฤษใน Jenk's Digest of English law Vol. I 521 ; Hals I Agency 405.406[34] เหตุผลที่กฎหมายกำหนดไม่ให้ตัวการต้องผูกพันในกรณีเช่นนี้เพราะหลักการสำคัญที่ตัวแทนมีหน้าที่ต้องปฏิบัติต่อตัวการด้วยความซื่อสัตย์ (Fiduciary duty) โดยต้องปฏิบัติหน้าที่เพื่อผลประโยชน์ของตัวการ ซึ่งการเห็นแก่อามิสสินจ้าง หมายถึง การที่ตัวแทนกระทำการโดยเห็นแก่ค่าจ้างอันเป็นเครื่องล่อใจ อาจเป็นทรัพย์สินเงินทองหรือประโยชน์อื่นใดและอาจส่งมอบให้แก่ตัวแทน ก่อนทำสัญญาหรือเพียงแต่สัญญาหรือให้คำมั่นว่าจะให้ภายหลังก็ถือเป็นอามิสสินจ้างทั้งสิ้น แต่ในทางกลับกันถ้าตัวแทนกระทำการโดยสุจริตแล้ว ถึงแม้ภายหลังบุคคลภายนอกจะให้ประโยชน์ตอบแทนแก่ตัวแทนก็ไม่ถือเป็นการทำสัญญาโดยเห็นแก่อามิสสินจ้างแต่อย่างใด สำหรับผลของการที่ตัวแทนทำนั้นไม่มีผลผูกพันตัวการ ส่วนสัญญาดังกล่าวผูกพันตัวแทนต่อบุคคลภายนอกหรือไม่นั้นมีสองความเห็นคือ ความเห็นแรกสัญญานั้นผูกพันตัวแทนเพราะตัวการไม่ต้องผูกพัน ความเห็นที่สอง สัญญานั้นไม่ผูกพันตัวแทน เพราะบุคคลภายนอกรู้อยู่แล้วว่าตัวแทนได้กระทำการแทน

---

[32] สถิตย์ เล็งไธสง. คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า. หน้า 171, 205.

[33] Section 825. A principal is not bound by a contract entered by his agent with a third person. If the contract was entered into by the agent in consideration of and property or other advantage privately given or promised to him by such third person. unless the principal has given his consent.

[34] ไผทชิต เอกจริยกร. ตัวแทน นายหน้า. หน้า 254.

ผู้ใด และมิได้กระทำโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจ กอปรกับการให้อามิสสินจ้างโดยบุคคลภายนอกเป็นเรื่องไม่ถูกต้อง ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าความเห็นที่สัญญานั้นไม่ผูกพันตัวแทนมีเหตุผลและสอดคล้องกับบทบัญญัติของกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองตัวการที่บริสุทธิ์ และสอดคล้องกับหลักกฎหมายทั่วไปที่มุ่งคุ้มครองผู้สุจริตเท่านั้น ประการที่สอง หากการดังกล่าวทำให้ตัวการได้รับความเสียหาย ตัวแทนต้องรับผิดต่อค่าเสียหายตามมาตรา 812 และประการสุดท้าย การกระทำดังกล่าวถือว่าเป็นการกระทำที่มิชอบตามมาตรา 818 และเป็นมูลเหตุแห่งการนำไปสู่การบอกเลิกสัญญาตัวแทนได้

ความรับผิดตามสัญญาตัวแทนอีกประการหนึ่งที่จะกล่าวในส่วนนี้ คือ กรณีตัวแทนทำสัญญาในนามของตนเอง โดยไม่แจ้งให้บุคคลภายนอกรู้ว่าทำการแทนผู้ใด ในกรณีเช่นนี้ตัวแทนต้องรับผิดเป็นส่วนตัว เว้นแต่จะได้พิสูจน์ได้ว่าความจริงบุคคลภายนอกทราบดีว่าตัวแทนเป็นเพียงตัวแทนของบุคคลอื่น[35]

โดยสรุป ความรับผิดของตัวแทนต่อบุคคลภายนอกตามสัญญาที่ทำไว้เป็นลายลักษณ์อักษรหรือด้วยวาจานั้น การเปิดเผยชื่อของตัวการหรือเปิดเผยข้อสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนหรือเปิดเผยฐานะของตัวแทนถือเป็นเรื่องสำคัญ เนื่องจากจะมีผลต่อความรับผิดของตัวแทนต่อบุคคลภายนอก ถ้าหากตัวแทนเข้าทำสัญญาโดยตั้งใจจะรับผิดเป็นส่วนตัว ตัวแทนก็อาจฟ้องหรือถูกฟ้องในนามของตัวแทนได้ ซึ่งต้องอาศัยการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างคู่สัญญาและพฤติการณ์ประกอบกันขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงในแต่ละกรณี ๆ ไป

4.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของประเทศไทย (The Carriage of goods by sea Act B.E. 2534)

4.2.1 กฎหมายที่ใช้บังคับก่อนประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ความรับผิดของตัวแทนเรือก่อนการใช้บังคับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 2 บัญญัติไว้ความว่า "พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวัน นับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป" และพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่มที่ 108 ตอนที่ 203 หน้าที่ 68 ถึง 96 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2534 จึงครบกำหนดเก้าสิบวันในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2535 ดังนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทย จึงมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2535

[35] ไชยเจริญ สันติศิริ. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง. หน้า 202.

เป็นต้นมา ซึ่งก่อนหน้านั้นประเทศไทยจึงมีเพียงประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน มาตรา 608 ถึงมาตรา 639 ใช้บังคับเท่านั้น ซึ่งการรับขนของทางทะเลนั้น มาตรา 609 ได้บัญญัติไว้ความว่า "การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่ของกรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามตามกฎหมายและข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ วรรคสอง รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" ดังนั้นก่อนวันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2535 การรับขนของทางทะเลของประเทศไทยจึงไม่มีบทบัญญัติกฎหมายเฉพาะ ศาลไทยจึงจำเป็นต้องใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในลักษณะที่ว่าด้วยการรับขนมาใช้ในฐานะเป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยในส่วนที่เกี่ยวข้องและศาลได้นำมาใช้ในการพิจารณาตัดสินคดีเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือก่อนการใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คือบทบัญญัติที่ว่าด้วย ผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่นที่ผู้ขนส่งได้มอบหมาย และบทบัญญัติที่ว่า ด้วยผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 608 มาตรา 617 มาตรา 618 และบทบัญญัติอื่นที่เกี่ยวข้องดังนี้

มาตรา 608 "อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้คือ บุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน"

มาตรา 617 "ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งชักช้า อันเกิดแต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่น ซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง"

มาตรา 618 "ถ้าของนั้นได้ส่งไปโดยมีผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ท่านว่าผู้ขนส่งทั้งนั้นจะต้องรับผิดร่วมกันในการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบชักช้า"

บทบัญญัติดังกล่าวได้ออกประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2467 เป็นต้นมา จนกระทั่งมีการแก้ไขและมีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ที่ได้ตรวจชำระใหม่เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2472 เป็นต้นมา ก็มิได้มีการบัญญัติกฎหมายและข้อกำหนดว่าด้วยการรับขนของทางทะเลใช้บังคับในประเทศไทยแต่อย่างใด ด้วยเหตุที่กฎหมายสาระบัญญัติของไทยมิได้บัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลตามที่กล่าวมา ดังนั้นช่วงก่อนมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยใช้บังคับ เมื่อมีคดีเกิดขึ้นศาลไทยจึงต้องนำหลักการใช้และการอุดช่องว่างทางกฎหมาย ตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในมาตรา 4 ที่บัญญัติไว้ความว่า

"กฎหมายนั้น ต้องใช้บังคับในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษรหรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้นๆ

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยอาศัยเทียบเคียงบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป"

ด้วยหลักการอุดช่องว่างทางกฎหมายดังกล่าว ศาลจึงใช้บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในมาตรา 608 มาตรา 609 มาตรา 617 และมาตรา 618 มาปรับใช้กับความรับผิดของตัวแทนเรือ ซึ่งเป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายจากบริษัทเรือผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้ทำหน้าที่ตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงหรือการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น โดยแนวคิดและหลักการของการเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่น และผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 617 และมาตรา 618 ดังกล่าว มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

การเป็นผู้ขนส่ง มาตรา 608 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ของบุคคลที่จะเป็นผู้ขนส่งได้นั้นจะต้องเป็นผู้ประกอบการค้าเป็นปกติของตน กล่าวคือ ต้องเป็นผู้ประกอบธุรกิจขนส่งอยู่เป็นปกติและต้องเป็นการประกอบการขนส่งเพื่อบำเหน็จ ซึ่งลักษณะของผู้ที่จะเป็นผู้ขนส่งจะต้องมีลักษณะทั้งสองประการ สำหรับบุคคลที่เป็นผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้ให้คำจำกัดความไว้แต่อย่างใด จึงมีประเด็นที่ต้องพิจารณาว่า ผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่นซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งอีกทอดหนึ่งนั้นจำเป็นต้องเป็นผู้ขนส่งก่อนหรือไม่ ในทางวิชาการได้มีการให้ความเห็นไว้บ้าง กล่าวคือ เห็นว่าบุคคลใดจะเป็นผู้ขนส่งคนอื่นได้บุคคลนั้นจะต้องมีคุณสมบัติเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 608 ก่อน คือเป็นผู้ประกอบการรับขนของเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ หากบุคคลใดไม่มีลักษณะดังกล่าว แต่ผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งก็เป็นบุคคลอื่นมิใช่ผู้ขนส่งคนอื่น[36] ดังนั้นแม้ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ผู้ขนส่งคนอื่นหรือบุคคลอื่นทำความเสียหายจากการสูญหาย หรือบุบสลาย หรือส่งมอบชักช้า แต่บุคคลอื่นก็ไม่ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่น และไม่ต้องรับผิดฐานเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ผู้เขียนเห็นด้วยเนื่องจากจะสอดคล้องกับการแบ่งประเภทของผู้ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งตามมาตรา 617 เป็นผู้ขนส่งคนอื่นและบุคคลอื่น ซึ่งต้องรับผิดฐานเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง

สำหรับผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด เนื่องจากความจำเป็นในการขนส่งที่บางครั้งการขนส่งจากที่หนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง อาจมีผู้ขนส่งหลายคนเข้าร่วมทำการขนส่ง ดังนั้นจึงจำเป็นให้ผู้ขนส่งทุกคนที่ร่วมทำการขนส่งต้องรับผิดร่วมกัน เพราะจะเป็นการง่ายต่อการเรียกร้องของผู้มีสิทธิเรียกร้อง โดยผลักภาระให้ผู้ขนส่งที่ถูกเรียกร้องไปไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งคนอื่นที่ต้องรับผิดเอง อย่างไรก็ตาม

---

[36] ไผทชิต เอกจริยกร. "ปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือ (Ship's agent) ในการขนส่งระหว่างประเทศ." **วารสารนิติศาสตร์**. ปีที่ 31, ฉบับที่ 3. 3 กันยายน 2544, หน้า 604.

การพิจารณาว่าบุคคลใดจะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดหรือไม่นั้น ศาลฎีกาได้เคยมีการประชุมใหญ่ของศาลฎีกาในคำพิพากษาฎีกาที่ 3514/2531(ญ) โดยการอภิปรายและมีความเห็นต่างกันดังนี้

ท่านอาจารย์ชูเชิด รักตะบุตร์ เห็นว่า "การขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น คือ สัญญารับขนที่ผู้ขนส่งรายหนึ่งรายใดให้ทำการขนส่งสินค้า โดยผู้ขนส่งที่ตกลงรับขนไม่ได้ขนสินค้าดังกล่าวไปตลอดสายแต่ผู้เดียว แต่มีผู้ขนส่งอื่นมารับช่วงขนส่งอีกหลายช่วงหลายทอด และไม่เป็นตัวแทนซึ่งกันและกันด้วย ซึ่งถ้าหากผู้ขนส่งทอดที่สอง ทอดที่สาม หรือทอดที่สี่ เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งทอดที่หนึ่งแล้ว ผู้ส่งก็จะฟ้องผู้ขนส่งทอดที่สอง ผู้ขนส่งทอดที่สามหรือผู้ขนส่งทอดที่สี่ให้ร่วมกันรับผิดชอบไม่ได้ แต่ต้องฟ้องเอากับตัวการ จึงกล่าวว่า ลักษณะการขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น จะไม่มีลักษณะเป็นตัวแทนซึ่งกันและกัน

มาตรา 617 นั้นหมายความว่า ผู้ขนส่งคนแรกมอบหมายการขนส่งแก่ผู้ขนส่งอื่นในลักษณะตัวแทน จึงต้องฟ้องกับตัวการให้รับผิดแต่ผู้เดียว ผู้ส่งจะไปฟ้องตัวแทนไม่ได้"

อาจารย์อากาศ บำรุงชีพ เห็นว่าผู้ขนส่งตามความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นจะต้องมีความตกลงกันก่อน และผู้ขนส่งจะต้องรับผิดในความสูญหายของสิ่งของก็ต่อเมื่อมีการมอบหมายสิ่งของ คือมีนิติสัมพันธ์ต่อกันเป็นหลักความรับผิดในกรณีตามสัญญาทางบุคคลสิทธิทั่ว ๆ ไป ซึ่งในส่วนการขนส่งหลายคนหลายทอด อันจะต้องรับผิดตามมาตรา 618 นั้นก็อาจจะมีได้โดยต้องมีการตกลงกันว่ามีการขนส่งหลายคนหลายทอด

อาจารย์วิฑูรย์ ตั้งตรงจิตต์ เห็นว่า มาตรา 618 นั้น เป็นบทบัญญัติความรับผิดพิเศษ คือมีการตกลงตามสัญญารับขนส่งคนเดียว แต่คนอื่นซึ่งมาร่วมรับขนด้วยก็ต้องรับผิดกันทั้งหมด และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยไม่ได้อธิบายว่าการขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นหมายความว่าอย่างไร

อาจารย์สมบูรณ์ บุญภินนท์ เห็นว่าการขนส่งหลายคนหลายทอดนั้น คือผู้ส่งของได้ทำสัญญากับผู้ขนส่งคนใดคนหนึ่งให้ขนส่งตลอดสาย แล้วผู้ขนส่งที่รับขนส่งตลอดสายนั้นก็ไปว่าจ้างผู้ขนส่งคนอื่น ๆ อีก... แต่ถ้าผู้ส่งทำสัญญากับผู้ขนส่งแต่ละคน ให้ขนส่งถึงเมืองใดหรือที่ใดเป็นทอด ๆ ไป ก็จะไม่ใช่การขนส่งหลายคนหลายทอด... เมื่อกฎหมายของเราบัญญัติว่า ถ้าเป็นการขนส่งหลายคนหลายทอดแล้ว ผู้ขนส่งทั้งหมดจะต้องร่วมกัน จึงน่าจะไม่ต้องพิจารณาอีกว่าผู้ขนส่งทอดใดทอดหนึ่งจะต้องรับผิดหรือไม่ เพราะถ้ามีเหตุที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดในทอดใดทอดหนึ่งผู้ขนส่งทุกคนก็ต้องรับผิดด้วยกันอยู่แล้ว... ผู้ขนส่งแต่ละทอดมีสิทธิที่จะไล่เบี้ยกันได้ โดยผู้ขนส่งทอดใดทอดหนึ่งถูกฟ้องและได้ใช้ค่าเสียหายไปก็สามารถที่จะไล่เบี้ยเอาจากผู้ขนส่งทอดที่มีความผิดได้... กรณีจึงเป็นว่าผู้ขนส่งที่ถูกฟ้องเป็นแต่เพียงต้องรับผิดในขั้นต้นเท่านั้น

อาจารย์ศักดิ์ สนองชาติ เห็นว่ามาตรา 617 มีหลักเช่นเดียวกับมาตรา 220 ที่ว่าในการชำระหนี้ลูกหนี้จะต้องรับผิดในการกระทำของตัวแทนหรือบุคคลที่ตนมอบหมายให้ชำระหนี้ และตามมาตรา 617 นี้เองก็จะเห็นได้ว่ามีผู้ขนส่งอยู่หลายคน คือ ผู้ขนส่งคนแรกได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งคนอื่นทำการขนส่งของต่อไปอีกหลายทอด หากว่ามาตรา 617 ให้ผู้ขนส่งคนแรกรับผิดคนเดียว และทำไมผู้ขนส่งคนอื่น ๆ จะต้องมารับผิดเพิ่มเติมกันอีก จึงเห็นว่า มาตรา 618 บัญญัติว่า ถ้าของได้ขนส่งหลายคนหลายทอดจะต้องหมายถึงผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดนั้นได้มีเจตนาร่วมกัน หรือมีเจตนาที่จะขนส่งหลายคนหลายทอด

อาจารย์ไผทชิต เอกจริยกร เห็นว่าการจะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดได้นั้นน่าจะเป็นกรณีที่ผู้ขนส่งที่เป็นคู่สัญญาไปให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งทั้งหมดหรือแต่บางส่วน โดยผู้ขนส่งอื่นไม่ได้เข้ามาทำสัญญากับผู้ส่งด้วย แต่ในกรณีที่ผู้ขนส่งแต่ละรายได้เข้าไปทำสัญญากับผู้ส่งเอง และทำการขนส่งเฉพาะช่วงที่ตนเองเป็นผู้ขนส่ง จึงมิใช่การขนส่งหลายคนหลายทอดตามมาตรา 618 ผู้ขนส่งแต่ละรายจึงไม่ต้องร่วมกันรับผิดต่อผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง เพียงแต่ผู้ขนส่งรายใดทำการขนส่งสินค้าและทำให้สินค้าสูญหาย เสียหาย หรือถูกส่งมอบชักช้าก็ต้องรับผิดไปเอง[37]

การขนส่งหลายคนหลายทอด ในทางปฏิบัติในต่างประเทศ เช่น อังกฤษ ถ้ามีการขนส่งหลายคนหลายทอดก็มักใช้ใบตราส่งชนิด Through Bill of lading โดยผู้ขนส่งประเภทนี้รับว่าจะจัดการขนส่งให้ถึงจุดหมายปลายทาง โดยมีผู้ขนส่งตั้งแต่สองคนขึ้นไป สำหรับการพิจารณาว่าผู้ขนส่งคนต่อ ๆ มาเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของหรือไม่ ศาลของประเทศอังกฤษเห็นว่าแล้วแต่ข้อความในสัญญาขนส่งของทางทะเลระหว่างผู้ขนส่งคนแรกกับผู้ส่งของ กล่าวคือ ถ้าเป็นการทำสัญญากับผู้ขนส่งคนแรกเท่านั้น ผู้ขนส่งคนต่อ ๆ ไปก็เป็นเพียงผู้รับจ้างของผู้ขนส่งคนแรกเท่านั้น เมื่อมีความเสียหายผู้ขนส่งคนแรกเท่านั้นที่ต้องรับผิดชอบ แต่ถ้าตีความได้ว่าผู้ขนส่งคนแรกเมื่อทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของนั้นตกลงเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งรายต่อ ๆ ไปในการทำสัญญาขนส่งช่วงด้วยแล้ว สัญญาระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งรายต่อ ๆ ไป จึงจะเกิดขึ้นอันทำให้ผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกร้องจากผู้ขนส่งช่วงได้ ซึ่งในทางปฏิบัติศาลอังกฤษมักจะตีความไปในแนวทางแรก[38]

ผู้เขียนเห็นว่าหลักความรับผิดตามมาตรา 617 และมาตรา 618 นี้ เป็นหลักการที่เกิดขึ้นจากความจำเป็นและความเป็นจริงของการขนส่งที่ผู้ขนส่งไม่อาจทำการขนส่งเองได้ตลอดทางของการขนส่ง ในทางปฏิบัติจึงมีการมอบหมายให้ลูกจ้าง หรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งเป็นผู้ปฏิบัติ

---

[37] ไผทชิต เอกจริยกร. **คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เจ้าสำนักโรงแรม**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542, หน้า 224 – 225.

[38] ไมตรี ศรีอรุณ. "บันทึกหมายเหตุท้ายคำพิพากษาฎีกาที่ 848/2521." **บทบัณฑิตย์**. เล่ม 35. ตอน 1, พ.ศ. 2521, หน้า 115 – 119.

การขนส่งซึ่งเป็นที่มาของบทบัญญัติในมาตรา 617 และในบางกรณีผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญากับผู้ส่งของได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งจริง ซึ่งเป็นที่มาของบทบัญญัติในมาตรา 618 เพียงแต่การบัญญัติกฎหมายของไทยมิได้กำหนดลักษณะของการมอบหมายให้ชัดเจนเพียงแต่กำหนดลักษณะของความรับผิดไว้เท่านั้น จึงต้องมีการพิจารณาว่ากรณีใดเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดหรือไม่ หากเปรียบเทียบกับการบัญญัติกฎหมายในต่างประเทศ ดังเช่นที่ได้กล่าวมาในบทที่ 3 พบว่าบัญญัติไว้ชัดเจนถึงการเป็นผู้ขนส่งอื่นหรือผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ทำให้ไม่เกิดประเด็นปัญหาในการปฏิบัติหน้าที่หรือด้านความรับผิด ทั้งนี้บทบัญญัติมาตรา 618 มีที่มาจากกฎหมายของหลายประเทศ ได้แก่ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเยอรมัน มาตรา 441, 432, 443 และ 469 และประมวลกฎหมายแพ่งสวิส มาตรา 459 และประมวลกฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่น มาตรา 339

แนวทางคำพิพากษาก่อนใช้บังคับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่ศาลปรับใช้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แล้วพิจารณาให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นหรือบุคคลอื่น หรือผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดมีดังนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 994/2517 เป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศบราซิลมายังประเทศไทย ตัวแทนเรือทำหน้าที่แจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบ จัดการให้เรือเทียบท่า ออกใบส่งมอบให้ผู้รับตราส่ง จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 848/2521 เป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นมายังประเทศไทย ตัวแทนเรือทำหน้าที่ขนสินค้าจากเรือใหญ่ไปเก็บไว้ที่คลังสินค้าของการท่าเรือ รับคืนใบตราส่งและออกใบรับสินค้า และทำหน้าที่แจ้งการมาถึงของเรือ ในส่วนขาออกตัวแทนเรือเป็นผู้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ขนส่ง จึงถือเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาดังกล่าว จำเลย (ตัวแทนเรือ) มิใช่บริษัทเดินเรือผู้ขนส่งเป็นแต่เพียงผู้รับจ้างเป็นตัวแทนเรือประจำประเทศไทยโดยทำหน้าที่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเพียงขนสินค้าลงจากเรือเพื่อนำเข้าเก็บในคลังสินค้าของการท่าเรือแล้วแจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบเพื่อนำใบตราส่งมาแลกใบสั่งปล่อยสินค้า ฉะนั้นการที่จำเลยรับขนถ่ายของจากเรือไปไว้ในคลังสินค้านั้น มิใช่กิจการรับขนแต่อย่างใด แต่เป็นกิจการที่มีชื่อเฉพาะว่า Stevedore ซึ่งรู้จักกันทั่วไป ผลของคำพิพากษาฎีกาฉบับนี้ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่บริษัท Shipping Agent อย่างยิ่ง เพราะต้องถูกบังคับให้รับผิดโดยที่ไม่มีทางป้องกันและไม่อาจไล่เบี้ยจากผู้ขนส่งจริง ซึ่งอยู่ต่างประเทศได้ และการที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องไม่เรียกร้องเอาจากบริษัทเดินเรือผู้รับขนโดยตรงอาจเป็นเพราะผู้ขนส่งมีข้อต่อสู้ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด ซึ่งบริษัทตัวแทนเรือไม่อาจยกขึ้นต่อสู้ได้[39]

---

[39] จรัญ ภักดีธนากุล. "หมายเหตุคำพิพากษาฎีกาที่ 848/2521." **วารสารกฎหมาย**. ปีที่ 4, ฉบับที่ 3. กันยายน – ธันวาคม 2521, หน้า 161.

คำพิพากษาฎีกาที่ 2939/2524 เป็นการขนส่งจากประเทศอังกฤษมายังประเทศไทย เมื่อของที่ขนส่งถึงประเทศสิงคโปร์ ตัวแทนเรือได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งจากประเทศสิงคโปร์มายังประเทศไทยและเกิดความเสียหายในช่วงการขนส่งจากประเทศสิงคโปร์มายังประเทศไทย แม้ผู้ถูกเรียกร้องจะต่อสู้ว่าเป็นตัวแทนเรือ ศาลก็ตัดสินให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ข้อสังเกตในคดีนี้ตัวแทนเรือเข้าทำการขนส่งจากประเทศสิงคโปร์ถึงท่ากรุงเทพฯ

คำพิพากษาฎีกาที่ 1282/2524 เป็นการขนส่งของจากต่างประเทศมายังประเทศไทย ตัวแทนเรือทำหน้าที่ติดต่อให้ความสะดวกเกี่ยวกับพิธีการศุลกากร และติดต่อการท่าเรือเพื่อนำสินค้าจากเรือเข้าเก็บในโรงพักสินค้า ในคดีนี้ได้ความว่าตัวแทนเรือเป็นสำนักงานสาขาของผู้รับขน จึงต้องรับผิด

คำพิพากษาฎีกาที่ 1511/2526 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือเป็นผู้แจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบว่าสินค้ามาถึง จัดการให้เรือเทียบท่า หาคนขนถ่ายสินค้า ออกใบส่งมอบสินค้า จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 1980/2527 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือทำหน้าที่เป็นผู้แจ้งให้ผู้รับตราส่งทราบ เมื่อเรือจะเทียบท่าเรือกรุงเทพ รับชำระค่าระวางสินค้า ออกใบรับมอบของหรือใบปล่อยสินค้า ติดต่อขออนุญาตเช่าเครื่องมือขนถ่ายสินค้าจากการท่าเรือ จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 2259/2527 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือทำหน้าที่ติดต่อการท่าเรือเพื่อทราบชื่อเรือ แจ้งกำหนดเรือเข้าจอดเทียบท่า ติดต่อกรมศุลกากรเพื่อตรวจสินค้าและทราบราคาสินค้า ติดต่อกองตรวจคนเข้าเมืองเกี่ยวกับลูกเรือ แจ้งให้เจ้าของสินค้าเอาใบตราส่งส่งมอบคืนแล้วออกใบสั่งปล่อยสินค้า กรณีเป็นการส่งสินค้าขาออก ตัวแทนเรือจะรับจองระวางเรือและลงลายมือชื่อในใบตราส่งสินค้าแทนเจ้าของเรือ จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 2230/2530 ตัวแทนเรือทำหน้าที่ลงโฆษณาในหนังสือพิมพ์ แจ้งกำหนดเวลาที่เรือจะเข้าเทียบและออกจากท่า ติดต่อว่าจ้างผู้ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ แจ้งผู้รับตราส่งว่าเรือมาถึง รับใบตราส่งและออกใบสั่งปล่อยสินค้า ในกรณีส่งออกจะเป็นผู้ออกใบตราส่งโดยได้ค่าตอบแทนเป็นร้อยละจากค่าระวาง จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 3514/2531 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือทำหน้าที่ติดต่อว่าจ้างเรือเล็กไปขนถ่ายสินค้าจากเรือใหญ่ โดยแจ้งว่าเรือใหญ่ลำใดจอดที่ใด และเป็นผู้ชำระค่าจ้างให้ผู้รับจ้าง และหากของเสียหาย ผู้รับตราส่งจะแจ้งให้ตัวแทนเรือทราบ ทำหน้าที่เช่าเครื่องมือขนถ่ายจากการท่าเรือ ชำระค่าใช้ท่าเรือ และเป็นผู้แจ้งขออนุญาตเรือเข้าเทียบท่า จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 2108/2532 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือทำหน้าที่ติดต่อขนถ่ายสินค้าจากเรือใหญ่ลงเรือเล็ก และจ่ายค่าระวางในการขนถ่ายสินค้าดังกล่าว หากของเสียหายจะแจ้งให้

ผู้ขนส่งทราบ เช่าเครื่องมือขนถ่ายจากการท่าเรือ และชำระค่าเช่า แจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบ รับคืนใบตราส่งและออกใบสั่งปล่อย จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 2466/2532 ตัวแทนเรือทำหน้าที่แจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบ ติดต่อขออนุญาตการท่าเรือในการนำเรือเข้าเทียบท่า ยื่นแสดงรายการสินค้าเพื่อนำเก็บในโรงพักสินค้า แจ้งท่าเรือให้ยกตู้สินค้าขึ้นจากเรือเพื่อนำไปที่ลาน ขออนุญาตกรมศุลกากรเปิดตู้เพื่อตรวจสอบสินค้า ออกใบรับสินค้า จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด เป็นต้น

คำพิพากษาฎีกาที่ 2661/2536 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือทำหน้าที่แจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบ ติดต่อทำพิธีการต่างๆ กับกรมศุลกากร กรมเจ้าท่า การท่าเรือเกี่ยวกับการนำเรือเข้าเทียบท่าและขนถ่ายของ เก็บค่าระวางบรรทุกในกรณีเป็นใบตราส่งที่เรียกเก็บค่าระวางปลายทาง และเป็นผู้ออกใบสั่งปล่อยสินค้า ตัวแทนเรือจึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 5849/2537 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้าตัวแทนเรือ ทำหน้าที่แจ้งกำหนดเวลาเรือเข้าเทียบท่าให้ผู้รับตราส่ง รับมอบใบตราส่งและมอบใบสั่งปล่อยสินค้า ติดต่อกับกรมศุลกากร กรมเจ้าท่า กองตรวจคนเข้าเมือง เก็บค่าระวางและค่าบริการปลายทางโดยได้ค่าบำเหน็จจากการบริการ จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 1331/2538 เป็นการขนส่งสินค้าขาออก ตัวแทนเรือดำเนินการปฏิบัติพิธีการศุลกากรเกี่ยวกับการรายงานเรือเข้าออก เป็นผู้ส่งตู้สินค้าใบบรรจุสินค้าขาออกที่โรงงานลากตู้สินค้าที่บรรจุแล้วไปส่งมอบให้บริษัทเรือ โดยมอบให้ผู้อื่นเป็นผู้ขนส่ง จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 2100/2538 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือเป็นผู้แจ้งกำหนดเวลาเรือเข้าออกให้ผู้รับตราส่ง รับคืนใบตราส่งและออกใบสั่งปล่อย ติดต่อกรมศุลกากร กรมเจ้าท่า กองตรวจคนเข้าเมือง ติดต่อการท่าเรือแห่งประเทศไทยนำเรือเข้าเทียบท่า เก็บค่าระวางบรรทุกในกรณีเป็นใบตราส่งเรียกเก็บค่าระวางปลายทาง จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 6405/2538 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือเป็นผู้รับเวรคืนใบตราส่งและออกใบสั่งปล่อยสินค้าและว่าจ้างผู้อื่นให้เป็นผู้ขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ จึงเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 7340/2541 เป็นการขนส่งสินค้าจากต่างประเทศมายังท่าเรือกรุงเทพ ตัวแทนเรือทำหน้าที่จัดการพิธีการเอกสารของบริษัทเดินเรือผู้ขนส่ง แจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งรับแลกใบตราส่งกับใบสั่งปล่อยสินค้า รับชำระเงินค่าระวางบรรทุก โดยในคดีนี้ได้ลงนามในใบเสร็จรับเงินในนามตัวแทนเรือ มิได้ระบุว่าเป็นการรับชำระไว้แทนผู้ขนส่ง ศาลจึงเห็นว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งร่วมกับผู้ขนส่ง

คำพิพากษาฎีกาที่ 1832/2543 เป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศเกาหลีปลายทางท่าเรือกรุงเทพ โดยผู้ขนส่งได้ว่าจ้างผู้ประกอบการเรือฉลอมมาขนถ่ายข้างลำ (over side) ลงเรือลำเลียงเข้ามายังท่ากรุงเทพ ศาลถือว่าทั้งผู้ขนส่งและผู้ประกอบการเรือฉลอม (เรือลำเลียง) เป็นผู้ขนส่งเพียงแต่คดีดังกล่าวพิสูจน์ไม่ได้ว่าของเสียหายขณะอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิด

คำพิพากษาฎีกาที่ 355/2543 เป็นการขนส่งตามสัญญาเช่าเหมาเรือแบบ F.I.O.T. (Free in and out Trimmed) หมายถึง ผู้ส่งสินค้านำสินค้ามาบรรทุกและเกลี่ยในระวางเอง เมื่อถึงปลายทางผู้รับตราส่งก็ต้องเป็นผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ ตัวแทนเรือทำหน้าที่ในด้านเอกสารเข้าออกของเรือรวมทั้งได้จัดหาเรือลำเลียงมาขนถ่ายสินค้าที่เกาะสีชัง เพื่อให้เรือเข้าท่ากรุงเทพฯ ได้ ศาลฎีกาพิพากษาว่าเนื่องจากไม่มีข้อเท็จจริงในส่วนของสินค้าที่ปนเปื้อนว่าเกิดช่วงใด ผู้ขนส่งและตัวแทนเรือจึงไม่ต้องรับผิด แต่สินค้าที่สูญหายเกิดขึ้นระหว่างอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งและตัวแทนเรือ จึงต้องร่วมกันรับผิด ฉะนั้นตัวแทนเรือในคดีนี้จึงเป็นผู้ขนส่ง

แนวทางคำพิพากษาก่อนใช้บังคับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่ศาลปรับใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้ตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด หรือผู้ขนส่งอื่น หรือบุคคลอื่น มีดังนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 647/2532 ตัวแทนเรือทำหน้าที่ติดต่อการท่าเรือเพื่อนำเรือเข้าเทียบท่า ติดต่อกรมเจ้าท่าเพื่อนำร่อง ติดต่อกรมศุลกากรเพื่อตรวจสินค้า แจ้งเวลาเรือเข้าให้ผู้รับตราส่งทราบ ตรวจสอบสินค้ากับพนักงานของการท่าเรือ รับมอบใบตราส่งและออกใบสั่งปล่อยสินค้า และแจ้งกรมศุลกากรเพื่อขอแก้บัญชีสินค้า ตัวแทนเรือจึงมิใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 713/2532 ตัวแทนเรือมิได้ร่วมทำการขนถ่ายสินค้า เพียงแต่แจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบ และรับคืนใบตราส่งและออกใบปล่อยสินค้า ยังมิใช่ผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด เป็นต้น

คำพิพากษาฎีกาที่ 1236/2535 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า บริษัทขนส่งตั้งให้บริษัทอื่นเป็นผู้ขนถ่ายสินค้าจากเรือ ตัวแทนเรือมิได้เป็นผู้ขนส่ง หรือร่วมขนส่งเพียงแต่ดำเนินการเอกสารการปฏิบัติพิธีการเกี่ยวกับการนำเรือเข้าเทียบท่า แจ้งกำหนดเวลาเรือเข้าออกต่อเจ้าของสินค้า รายงานเรือเข้าออกต่อกรมศุลกากร ให้ผู้รับตราส่งนำใบตราส่งมาแลกใบสั่งปล่อยสินค้า จึงไม่เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 5287/2537 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือไม่ได้เข้าไปเกี่ยวข้องในการขนส่งเป็นเพียงตัวแทนผู้ขนส่งที่ไม่ได้อยู่ในประเทศไทย แจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบติดต่อกับกรมศุลกากรในการรายงานเรือเข้าออก และยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ ติดต่อกรมเจ้าท่าและกองตรวจค้นเข้าเมือง จึงไม่เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 6626/2538 เป็นการขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือมิได้เกี่ยวข้องในการขนส่ง มิได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการรับคืนใบตราส่งหรือออกใบสั่งปล่อยสินค้า จึงไม่เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

คำพิพากษาฎีกาที่ 6257/2539 เป็นการขนส่งจากประเทศไทยไปยังสหรัฐอเมริกาโดยแบ่งการขนส่งเป็น 2 ช่วง คือ ประเทศไทยไปไต้หวัน และจากไต้หวันไปยังสหรัฐอเมริกา ในคดีนี้ศาลวินิจฉัยว่าแม้ผู้ขนส่งทั้งสองรายเป็นผู้ร่วมขนส่ง จึงมีฐานะเป็นลูกหนี้ร่วมกัน ฉะนั้นเมื่อลูกหนี้ร่วมคนหนึ่งคนใดได้ชำระหนี้ไปแล้วจึงไล่เบี้ยจากลูกหนี้ร่วมที่เหลือได้ แต่ระหว่างผู้ขนส่งซึ่งเป็นลูกหนี้ร่วมจะต้องดูว่าผู้ขนส่งช่วงแรกทำให้เกิดความเสียหายหรือไม่ เมื่อไม่ปรากฏก็ไม่ต้องรับผิด

คำพิพากษาฎีกาที่ 2282/2540 เป็นการขนส่งของจากประเทศฮ่องกงมายังท่าเรือกรุงเทพ ตัวแทนเรือทำหน้าที่ยื่นคำขอนำเรือเข้าต่อการท่าเรือ ขอเช่าเรือลากจูงจากการท่าเรือ เป็นผู้ชำระค่าประภาคาร เป็นผู้แจ้งกองตรวจคนเข้าเมือง แจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับตราส่งทราบ ติดต่อเจ้าหน้าที่ศุลกากรเพื่อเปิดระวางเรือ รับเวรคืนใบตราส่งและให้ใบสั่งปล่อย ศาลเห็นว่าตัวแทนเรือมิได้เข้าไปร่วมเกี่ยวข้องในการขนส่ง จึงไม่ถือเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด

4.2.2 ความรับผิดของตัวแทนเรือตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในฐานะผู้ขนส่งอื่น

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในการร่างครั้งแรก "คณะกรรมการเฉพาะเรื่องกฎหมายพาณิชยนาวี" ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวี ได้ร่างโดยใช้หลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ทุกประการ แต่ต่อมาได้ปรับปรุงแก้ไขโดยตัดหลักเกณฑ์ปลีกย่อยตามอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ออกและเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาแฮมเบอร์ รูลส์ รวมทั้งหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (Commercial code) และกฎหมายพาณิชยนาวี (Maritime law) ของประเทศที่ใช้ประมวลกฎหมาย (Civil law countries) เช่น ประเทศฝรั่งเศส ญี่ปุ่น ไต้หวัน และเกาหลีใต้ เป็นต้น[40] ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยมีลักษณะเป็นแบบผสม ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลตามที่กล่าวมา ต่างก็มีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะทำให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (Uniformity) ของกฎหมายเอกชนทางด้านการพาณิชยนาวี (Private maritime law) และเหตุผลในการประกาศใช้ พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็เพื่อให้เกิดความแน่นอนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้นจึงเห็นว่าประเทศต่าง ๆ ล้วนประสงค์ให้มีกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลที่เหมือนหรือเป็นแนวทางเดียวกัน อันจะทำให้พฤติการณ์ของฝ่ายเจ้าของสินค้า ที่เรียกว่า forum shopping คือการเลือกหา

[40] สมพร ไพสิน. "พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับเฮกรูลส์ เฮกวิสบี้ รูลส์ และแฮมเบอร์ก รูลส์." วารสารการพาณิชยนาวี. ปีที่ 11, ฉบับที่ 1. มกราคม 2535, หน้า 14.

ประเทศที่จะฟ้องผู้ขนส่งเพื่อให้ตนได้รับผลประโยชน์มากที่สุดหมดไป เนื่องจากฟ้องประเทศใดก็มีผลเท่ากัน ขณะเดียวกัน ผู้ขนส่งทุกประเทศก็จะอยู่บนพื้นฐานที่เสมอกันทางกฎหมาย การแข่งขันในการให้บริการอยู่บนพื้นฐานที่เท่าเทียมกัน ซึ่งวัตถุประสงค์เช่นว่านี้ แม้ในปัจจุบันจะยังเป็นเพียงอุดมคติเท่านั้น[41] เพราะประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาเดียวกันผู้ขนส่งก็ยังรับผิดไม่เท่ากัน เนื่องจากกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ กำหนดจำนวนเงินขั้นต่ำของความรับผิดไว้แตกต่างกัน ซึ่งเมื่อพิจารณาบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนความรับผิดของตัวแทนเรือ สามารถกล่าวโดยสรุปได้ดังนี้

"ผู้ขนส่ง" หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ[42]

จากคำนิยามของคำว่าผู้ขนส่งดังกล่าวสามารถแยกองค์ประกอบของผู้ขนส่งได้ 3 ประการ คือ ผู้ขนส่งต้องเป็นบุคคล ผู้ประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จ คือเป็นผู้ประกอบการขนส่งของทางทะเลโดยมุ่งที่จะได้รับสินจ้างที่ได้จากการขนส่งเป็นค่าตอบแทนการขนส่งสินค้าจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ประการที่สอง ต้องเป็นผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลเป็นการค้าปกติ คือ มีอาชีพรับจ้างขนสินค้าทางทะเลอยู่เป็นประจำตามปกติ มิใช่ในลักษณะเป็นครั้งคราว ประการที่สาม ผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้ที่ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ซึ่งเป็นที่ทราบกันแล้วว่าสัญญารับขนของทางทะเลมิได้มีการกำหนดแบบของสัญญาไว้ ดังนั้นผู้ขนส่งกับผู้ส่งของอาจทำสัญญารับขนของทางทะเลเป็นลายลักษณ์อักษรหรือวาจาก็ได้ทั้งสิ้น เมื่อพิจารณาถึงคำนิยามของคำว่าผู้ขนส่งดังกล่าวแล้ว ก็จะเห็นว่ามีลักษณะคล้ายหรือใกล้เคียงกับนิยามศัพท์ของคำว่า "ผู้ขนส่ง" ตาม ป.พ.พ. มาตรา 608 แต่มีความชัดเจนยิ่งขึ้นในส่วนของผู้ขนส่งต้องเป็นบุคคลที่เป็นผู้ที่ทำสัญญากับผู้ส่งของซึ่ง ป.พ.พ. มิได้บัญญัติไว้ แต่อย่างไรก็ตามนิยามศัพท์ดังกล่าวก็ยังทำให้พิจารณาได้ว่าผู้ขนส่งต้องเป็นบุคคลที่ทำการขนส่งด้วยตนเองทั้งหมดของการขนส่งหรืออาจมอบหมายให้บุคคลอื่นซึ่งมิใช่ผู้ทำสัญญากับผู้ส่งทำการขนส่งแทนทั้งหมดหรือช่วงใดช่วงหนึ่งก็ได้ ดังนั้นการจะเป็นผู้ขนส่งได้นั้นต้องมีลักษณะครบสามประการข้างต้น ทั้งนี้มิได้ดูว่าบุคคลดังกล่าวจะเป็นผู้ขนส่งจริง (Actual Carrier) หรือไม่ กล่าวคือบุคคลดังกล่าวจะเป็นผู้ขนส่งจริงในช่วงใดช่วงหนึ่งหรือทั้งหมด หรือไม่ได้ขนส่งเลยแม้แต่ช่วงใดช่วงหนึ่งก็เป็นผู้ขนส่งได้ หากเป็นผู้ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ[43] ซึ่งในอนุสัญญาเฮก รูลส์

---

[41] สมพร ไพสิน. "พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับ เฮกรูลส์ เฮกวิสบี้ รูลส์ และแฮมเบอร์ก รูลส์." หน้า 17.

[42] Article3 "carrier" means any person by whom the usual course of his business the carriage of goods by sea for remuneration based on a contract of carriage of good by sea which has been conclued with a shipper.

[43] ไผทชิต เอกจริยากร. รับขนของทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541, หน้า 91.

ก็ได้ให้คำนิยามคำว่าผู้ขนส่งไว้ใน มาตรา 1 (a)[44] และ และอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ มาตรา 1 (1) [45] ก็บัญญัติไว้เช่นกัน และเนื่องจากนิยามของคำว่าผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้กำหนดเกี่ยวกับลักษณะของการเป็นเจ้าของเรือ(Owner) หรือผู้เช่าเรือ (Charterer) ไว้ในส่วนของการเป็นผู้ขนส่ง ดังนั้นทำให้เข้าใจได้ว่าทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือก็อาจเป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยได้ ทั้งนี้กรณีใดเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือจะเป็นผู้ขนส่งนั้นจำเป็นต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายของต่างประเทศ ตามที่กล่าวมาในบทที่ 3 ข้างต้น

"ผู้ขนส่งอื่น" ได้ให้นิยามศัพท์ไว้หมายความว่า "บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปกี่ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือหรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น"[46] จากคำนิยามที่กฎหมายบัญญัติไว้สามารถที่จะแยกลักษณะองค์ประกอบของบุคคลผู้เป็นผู้ขนส่งอื่นได้ดังนี้ ประการแรก ผู้ขนส่งอื่นเป็นบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่ง หรือผู้ขนส่งอื่นให้ทำการขนส่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลในช่วงใดช่วงหนึ่ง และโดยที่กฎหมายบัญญัติคำว่ามอบหมายแต่มิได้กำหนดไว้ว่าต้องมอบหมายแบบใดจึงต้องพิจารณาการมอบหมายตามหลักกฎหมายตัวแทน คือ อาจเป็นการมอบหมายโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย และอาจเป็นลายลักษณ์อักษรหรือวาจาก็ได้ เนื่องจากสัญญารับขนของทางทะเลมิได้มีการกำหนดรูปแบบตามที่กล่าวมาแต่ต้น ประการที่สอง ผู้ขนส่งอื่นจะต้องเป็นผู้ทำการขนส่งของตาม

---

[44] Hague Rules 1924 มาตรา 1 (a) "Carrier" includes the owner or the charter who enters into a contract of carriage with a shipper.

[45] Hamburg Rules มาตรา (1) "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carrige of goods by sea has been conclude with a shipper.

[46] Article3 "Other Carrier" means any person by whom the contract of carriage of goods by sea has not been concluded with a shipper but the performance of carriage of goods by sea or even part of the carriage has been entrused by the carrier and includes any other person to whom such performance of carriage of goods by sea or a part or parts of carriage have been entrusted by the other carrier, But, however, the other carrier shall exclude any person directly or indirecly authorized by the carrier or other carrier, under his course of his business relating to carriage of goods by sea, as an agent to perform on their behalf the business concerning to carriage of goods by sea, such as applying for obtaining immigration or customs formality, port entering and out-going of ship loading or discharging or delivering the goods to a consignee, etc.

สัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งการขนส่งนี้ต้องเป็นไปตามสัญญารับขนของทางทะเล หมายถึง การรับขนของทางทะเลจากท่าเรือหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าเรือ หรือที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าระวาง หรือในทางกลับกัน ประการที่สาม ผู้ขนส่งอื่นหมายความรวมถึงบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งอื่นให้ทำการขนส่งของตามสัญญาขนส่งของทางทะเลด้วย คำว่าบุคคลอื่นใดนี้หมายถึงบุคคลอื่นใดก็ตามที่ได้รับมอบหมายให้ทำการขนส่งช่วงใดช่วงหนึ่งไม่ว่าจะมีการมอบหมายกันกี่ช่วงก็ตาม แต่ประเด็นปัญญาสำคัญที่จะกล่าวนั้นจะอยู่ในส่วนของข้อยกเว้นของนิยามของคำว่าผู้ขนส่งอื่นนั้นไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น

พิธีการเข้าเมือง หมายถึง การติดต่อกับเจ้าหน้าที่ตำรวจตรวจคนเข้าเมืองเพื่อดำเนินการตาม พ.ร.บ. ตรวจคนเข้าเมือง พ.ศ. 2521

พิธีการศุลกากร หมายถึง การที่ตัวแทนเรือเป็นผู้รับมอบอำนาจจากนายเรือให้เป็นผู้ยื่นรายงานเรือเข้า ขอเปิดระวางบรรทุก และยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือเพื่อขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือในส่วนขาออกก็หมายถึงการรายงานเรือออก การยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือขาออกหรืออาจดำเนินการอื่นๆ เช่น การนำเสบียงอาหาร น้ำดื่ม เพื่อใช้เป็นเสบียงเรือ เป็นต้น ตามมาตรา 107 แห่ง พ.ร.บ.ศุลกากร พ.ศ. 2469 เพื่อดำเนินการปฏิบัติพิธีการศุลกากรให้เป็นไปตามกฎหมายศุลกากร

การนำร่อง หมายถึง การนำเรือผ่านเข้าเทียบท่าโดยปฏิบัติตามกฎหมายของกรมเจ้าท่า ในส่วนที่บัญญัติให้เรือต่างประเทศที่เดินทางเข้าเทียบท่าเรือจะต้องใช้พนักงานนำร่องที่เป็นคนไทย ซึ่งปกติเรือต่างประเทศจะหยุดลอยลำเพื่อรอระยะเวลาเข้าเทียบท่าเรือ ณ บริเวณจุดนำร่องที่อยู่บริเวณปากอ่าวไทย และในส่วนเรือขาออกก็จะใช้พนักงานนำร่องไปจนถึงจุดดังกล่าวเช่นกัน

การเข้าท่า การออกจากท่า หมายถึงการเทียบท่าเรือหรือการออกจากท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือของเอกชน หรือท่าเรือใดในราชอาณาจักรที่มีกฎกระทรวงกำหนด ปกติเรือต่างประเทศจะมอบหมายให้ตัวแทนเรือติดต่อกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย หรือท่าเรือแหลมฉบัง หรือท่าเรือเอกชน หรือท่าอื่นใดในราชอาณาจักรที่มีกฎกระทรวงกำหนด เพื่อขออนุญาตใช้ท่าเรือ หรือใช้อุปกรณ์การขนถ่ายลากจูงเพื่อให้เรือสามารถจอดเทียบท่าได้อย่างปลอดภัย รวมทั้งการเสียค่าธรรมเนียม การผ่านร่องน้ำ ค่าภาระสินค้าต่อการท่าเรือแห่งประเทศไทยหรือต่อกรมเจ้าท่า

การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หมายถึง การบรรทุกของลงเรือหรือการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ซึ่งเป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าจากเรือสู่ทำเนียบท่าเรือ หรือโรงพักสินค้า หรือจากท่าเรือ เพื่อบรรทุกในระวางบรรทุกของเรือ ซึ่งในเมืองท่าเรือต่างๆ โดยทั่วไปจะมีผู้ประกอบการขนถ่าย

สินค้าขึ้นหรือลงจากเรือสำหรับท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย การท่าเรือได้เข้าทำหน้าที่ในส่วนนี้เอง แต่หากเป็นท่าเรือเอกชนเจ้าของท่าเรือก็อาจเป็นผู้ดำเนินการในส่วนนี้เช่นกัน

การส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง หมายถึง การเป็นผู้ขนส่งในส่วนของการขนส่งภายในประเทศ ซึ่งปกติจะเป็นการขนส่งทางบก แต่ก็อาจมีได้ที่เป็นผู้ขนส่งทางทะเล เช่น กรณีของประเทศไทยก็อาจได้แก่ผู้ขนส่งที่รับจัดการขนส่งในช่วงจากที่ทอดเรือภายนอกเกาะสีชังเข้ามาส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งภายในประเทศ กรณีสัญญาขนส่งระบุให้ขนส่งถึงท่ากรุงเทพ เว้นแต่กรณีเป็นการขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลนั้นระบุให้ขนส่งถึงแต่ที่ทอดเรือภายนอกเกาะสีชังเท่านั้น การขนส่งช่วงที่ทอดเรือภายนอกถึงท่าภายในประเทศจึงจะเป็นการขนส่งของทางทะเลภายในประเทศในเรื่องอื่น ๆ เนื่องจากตัวบทของคำนิยามศัพท์ของคำว่าผู้ขนส่งอื่นได้ใช้คำว่า เช่น ฉะนั้นจึงอาจมีหน้าที่อื่นๆ ที่ตัวแทนเรือได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอีกก็ได้ตามที่ได้ศึกษามาในบทต้น

จากคำนิยามนี้จะเห็นว่าผู้ร่าง พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดหลักเกณฑ์หรือนิยามศัพท์ของคำว่าผู้ขนส่งอื่นไว้โดยมิให้หมายถึงบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้เป็นตัวแทนในเรื่องการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจ เนื่องจากการรับขนของทางทะเลดังกล่าวก็เนื่องจากผู้ร่างเห็นว่าตัวแทนเรือในประเทศไทย เดิมก่อนใช้กฎหมาย พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ถูกศาลตัดสินให้ต้องรับผิดในความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้า ร่วมกับผู้ขนส่งโดยไม่มีความแน่นอน ชัดเจน ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการประกอบธุรกิจการเป็นตัวแทนเรือเป็นอย่างมาก เนื่องจากตัวแทนเรือได้รับค่าตอบแทนไม่มาก หากต้องรับผิดร่วมกับผู้ขนส่งโดยถือว่าเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามที่กล่าวมาย่อมจะไม่คุ้มกับการประกอบธุรกิจ ซึ่งอาจส่งผลต่อการขนส่งสินค้าทางทะเลได้ในที่สุด กฎหมายจึงได้บัญญัติไว้มิให้ถือว่า ตัวแทนเรือที่รับมอบอำนาจให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ให้กระทำการบางอย่างที่เกี่ยวข้องกับประเพณีการขนส่งของทางทะเลไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่น ความรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นจึงมิต้องนำมาใช้กับบุคคลผู้เป็นตัวแทนเรือ ซึ่งความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นนั้น พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติไว้ในมาตรา 44 ความว่า ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะ การขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย เมื่อเป็นดังนี้ความรับผิดของผู้ขนส่งซึ่งปกติจะต้องมีความรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งก็ไม่ต้องนำมาใช้กับตัวแทนเรืออีกต่อไป และนอกจากตัวแทนเรือแล้ว โดยปกติในต่างประเทศจะมีผู้ประกอบการธุรกิจอีกประเภทหนึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนเรือเช่นกัน โดยทำหน้าที่ลงโฆษณาเส้นทางเดินเรือ การรับมอบสินค้าหรือการประสานงานส่งมอบสินค้าของเรือกับผู้ส่งของ หรืออาจสามารถลงนามในเอกสารใบตราส่งในนามของเรือด้วย

เรียกว่า Loading Broker[47] ลักษณะงานและหน้าที่ของ Loading Broker นี้ก็คือตัวแทนเรือนั้นเอง แต่ตัวแทนเรือในประเทศไทยมักจะใช้ชื่อเรียกว่า Shipping Agent มากกว่า และเมื่อพิจารณาถึงผู้ขนส่งอื่นโดยละเอียดแล้วก็จะพบว่า ใน อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้ให้คำจำกัดความไว้ใน Article 1 (2) เกี่ยวกับผู้ขนส่งที่แท้จริง (Actual Carrier)[48] แต่ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ บัญญัติไว้เฉพาะคำว่า ผู้ขนส่ง (Carrier) ไว้ใน Article 1 (a) เท่านั้น ไม่มีความหมายของคำว่าผู้ขนส่งอื่นแต่อย่างใด สาเหตุที่กฎหมายกำหนดไว้มิให้ถือว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งอื่นนั้นอาจมองได้ว่านอกจากการที่ตัวแทนเรือได้รับค่าตอบแทนในจำนวนไม่มาก และค่าตอบแทนนั้นก็ไม่ได้จากค่าระวางเรือ หากจะให้รับผิดในความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแล้วย่อมไม่เป็นธรรม และไม่คุ้มกับการลงทุนประกอบกิจการ นอกจากนี้ผู้ร่างกฎหมายอาจมองอีกด้านหนึ่งว่าตัวแทนเรือไม่ได้เข้าทำการขนส่งจริง ๆ แม้เพียงช่วงหนึ่งช่วงใด โดยเฉพาะบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลกำหนดไว้ชัดเจนว่าผู้ขนส่งอื่นต้องเป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญาขนส่งของทางทะเล ซึ่งหากเปรียบเทียบกับบทบัญญัติของกฎหมายเดิม ตาม ป.พ.พ. มาตรา 618 แล้วจะเห็นว่าแตกต่างกัน จึงเป็นผลให้ศาลสามารถตีความว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดได้ นอกจากนี้เมื่อได้ศึกษาก็พบว่า พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของตัวแทนได้ดังเช่นผู้ขนส่ง ซึ่งหากเปรียบเทียบกับบทบัญญัติในอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ มาตรา 4 ทวิ และอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ที่ได้กำหนดให้ตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งได้ดังเช่นผู้ขนส่งตาม Article 7 Application to non - Contractual Claims[49] โดยเฉพาะ มาตรา 7(2) ซึ่งบัญญัติไว้พอสรุปความว่า ถ้าหากว่าคดีเป็นการฟ้องคนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง หากคนใช้หรือตัวแทนสามารถพิสูจน์ว่าเขาได้กระทำอยู่ภายในขอบเขตของการว่าจ้าง คนใช้ หรือตัวแทนผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกเอา

---

[47] ไผทชิต เอกจริยกร. รับขนของทางทะเล. หน้า 95.

[48] United Nations Convention on the carriage of goods by sea, 1798 (Hamburg Rules) Article 1 (2) "Actual Carrier" means any person to when the performance of the carriage of the good, or part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such perfornance has been entrusted.

[49] United Nations Convention on the carriage of goods by sea, 1978. (Hamburg Rules)

Article 7. Application to non - contractual claims.

- The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contrace, in tort or otherwise.

- If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entited to invoke under this Convention.

ข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิด ซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะอ้างภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ได้ ซึ่งการที่บัญญัติไว้เช่นนี้ จะเห็นว่าสอดคล้องกับหลักการเป็นตัวแทน เนื่องจากหลักทั่วไปของการเป็นตัวแทนโดยปกติ หากตัวแทนได้ทำไปภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทนแล้ว ตัวแทนก็ไม่ต้องรับผิดเพราะถือเป็นการกระทำของตัวการ รวมทั้งตัวการต้องร่วมรับผิดในการละเมิดที่ตัวแทนได้ทำ หากเป็นการกระทำที่อยู่ในการที่เป็นตัวแทน ดังนั้นตัวแทนจึงควรมีสิทธิอ้างข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดในความรับผิดของตัวการได้

เจตนารมณ์ในการกำหนดคำจำกัดความหรือความหมาย ของคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ไม่ให้ผู้ขนส่งอื่น หมายความรวมถึงบุคคลที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจ เนื่องจากการรับขนของทางทะเลดังกล่าวนั้น พิจารณาจากรายงานการประชุมกรรมการร่างกฎหมายคณะที่ 3 ครั้งที่ 2/2528 เมื่อวันพฤหัสที่ 10 มกราคม 2528 พอสรุปได้ดังนี้

ประการแรก นิยามคำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" ตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.... ตามสิ่งที่ส่งมาด้วยของหนังสือกระทรวงคมนาคมที่ คค 1902/1307 ลงวันที่ 22 ตุลาคม 2527 กำหนดไว้ดังนี้

"ผู้ขนส่งอื่น" หมายความว่า "บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้นแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใด ซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปกี่ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงตัวแทนของผู้ขนส่งหรือของผู้ขนส่งอื่นซึ่งได้รับมอบหมายให้กระทำการในฐานะตัวแทนเรือ"

ประการที่สอง คำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้แนวทางมาจากอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ซึ่งใช้คำว่า "Actual Carrier" หมายถึง ผู้ที่แม้ว่าจะไม่ได้เป็นคู่สัญญาแต่ก็เป็นผู้ขนส่งตัวจริง และเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดต่างๆ ด้วย[50]

ประการที่สาม คำว่า "ตัวแทนเรือ" หมายถึง พวกที่ต้องหาน้ำมัน หาของต่างๆ ให้กับผู้ขนส่ง ซึ่งในปัจจุบันตัวแทนเรือก็ต้องมีความรับผิดด้วย และจะใช้คำว่า "ตัวแทนเจ้าของเรือ" ก็ไม่ตรงทีเดียว เพราะบางครั้งเจ้าของเรือเขาไม่ได้ตั้งตัวแทน แต่ผู้เช่าเรือเป็นผู้แต่งตั้งตัวแทน แต่คำว่า "ตัวแทนเรือ" นี้เป็นคำที่รู้กันโดยทั่วไป[51]

---

[50] สมพร ไพสิน. รายงานการประชุมคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล คณะที่ 3 ครั้งที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 10 มกราคม 2528, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, หน้า 14.8.

[51] กมล สนธิเกษตริน. รายงานการประชุมคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล คณะที่ 3 ครั้งที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 10 มกราคม 2528, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, หน้า 14.8.

ประการที่สี่ คำว่า "ตัวแทนเรือ" เป็นคำที่แปลมาจากคำว่า "Ship Agent" แต่ก็มีใช้อีกคำหนึ่งคือ Owner Agent ถ้าจะให้ชัดก็อาจจะเขียนว่า "ตัวแทนเจ้าของเรือ หรือผู้ทำการแทนผู้เช่าเรือ ฯลฯ" ก็จะทำให้ชัดเจนขึ้น และตัวแทนเรือยังมีความหมายกว้างออกไปอีก เพราะอาจมีทั้งตัวแทนประจำหรือบางกรณีเรือลำนั้นอาจเข้ามาเพียงครั้งเดียวก็จำต้องหาตัวแทนไว้ แต่ไม่ได้เป็นตัวแทนประจำ[52]

ประการที่ห้า คำว่า "ผู้ขนส่งอื่น" จะใช้คำว่า "ผู้ขนส่งช่วง" อาจมีปัญหาเพราะวิธีการขนส่งอาจมีบางกรณีที่ไม่ใช่การช่วง เช่น มีการขนส่งโดยเรือใหญ่จากยุโรป แต่เรือนั้นจะไม่แวะกรุงเทพจะต้องขนของลงที่สิงคโปร์ และต้องเอาเรือเล็กจากกรุงเทพไปขนของจากสิงคโปร์อีกต่อหนึ่ง เช่นนี้ก็ไม่ใช่การช่วงและการมอบอำนาจนั้นนำเอาเรื่องตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาพิจารณา[53]

นอกจากนี้มีผู้ให้ข้อสังเกตว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้แตะต้องหลักกฎหมายตัวแทนไม่ว่าเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดซึ่งยังคงเป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์[54]

ดังนั้นโดยสรุปแล้ว จากบทบัญญัติของคำว่า ผู้ขนส่งอื่น ในมาตร 3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หากเปรียบเทียบกับบทบัญญัติของคำว่า Actual Carrier ในมาตรา 1(2) ของอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ก็จะเห็นว่ามีลักษณะเช่นเดียวกันเพียงแต่บทบัญญัติของกฎหมายไทย ได้บัญญัติถึงความชัดเจนในเรื่องตัวแทนเรือเข้าไปเท่านั้น โดยกำหนดให้ผู้ขนส่งอื่นไม่รวมถึงตัวแทนเรือ

ความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 44 และมาตรา 45 กล่าวถึงความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นไว้ดังนี้

มาตรา 44 บัญญัติว่า "ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่น เฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายด้วย"[55]

---

[52] สาริน สกุลรัตนะ. รายงานการประชุมคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล คณะที่ 3 ครั้งที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 10 มกราคม 2528, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, หน้า 14.8,14.9.

[53] สมพร ไพสิน. รายงานการประชุมคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล คณะที่ 3 ครั้งที่ 2 วันพฤหัสบดีที่ 10 มกราคม 2528, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, หน้า 14.8.

[54] คนึงนิจ ศรีบัวเอี่ยม. "ปัญหาข้อกฎหมายในสัญญารับขนของทางทะเลและแนวทางแก้ไขปัญหาตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ..." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2532, หน้า 174.

[55] Article 44. the stipulation concerning the liability of the carrier shall also be applied to the other carrier as he is authorized to perform.

มาตรา 45 บัญญัติว่า "เมื่อมีกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดและผู้ขนส่งอื่นจะต้องรับผิดในกรณีเดียวกันนั้นด้วย ให้ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นดังกล่าวเป็นลูกหนี้ร่วมกัน"[56]

ดังนั้นโดยทั่วไปผู้ขนส่งอื่นนั้นจะต้องรับผิดต่อผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งหรือบุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องเฉพาะในการขนส่งในช่วงที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมายตามบทบัญญัติความรับผิดของผู้ขนส่ง ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดไว้ในมาตรา 39 ถึงมาตรา 50 และสิทธิในการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในมาตรา 51 ถึงมาตรา 57 รวมทั้งข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในมาตรา 58 ถึงมาตรา 61 ซึ่งหลักการนี้ก็เป็นไปในลักษณะทำนองเดียวกับบทบัญญัติในมาตรา 618 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นเอง เมื่อตัวแทนเรือไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่น หากกระทำการเฉพาะการดำเนินงานอันเกี่ยวเนื่องกับธุรกิจการรับขนของทางทะเล โดยไม่ได้เข้าร่วมเป็นผู้ขนส่งในการปฏิบัติการขนส่งจริง ตัวแทนเรือก็ไม่มีความรับผิดตามบทบัญญัติที่ว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่ง ในทางปฏิบัติตัวแทนเรือบางรายอาจทำการเป็นผู้ขนส่งอื่นด้วยนอกเหนือจากการเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ในกรณีเช่นนี้ตัวแทนเรือก็ต้องรับผิดเช่นเดียวกับผู้ขนส่ง และต้องรับผิดตามบทบัญญัติของกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

แนวคำพิพากษาของศาลภายหลังจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลบังคับใช้ และศาลได้พิพากษาให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดในฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดหรือผู้ขนส่งอื่นนั้นไม่ปรากฏว่ามีคำพิพากษาให้ตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งอื่นแต่อย่างใด

แนวคำพิพากษาของศาลภายหลังจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มีผลใช้บังคับ และศาลได้พิพากษาให้ตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิดในฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดหรือผู้ขนส่งอื่น มีดังนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 4277/2540 เป็นการขนส่งสินค้าเกลือผลึกโซเดียมซัลเฟต อันไฮดรัส จากประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนมายังท่าเรือกรุงเทพ เมื่อสินค้ามาถึงเกาะสีชัง จำเลยที่ 1 (ตัวแทนเรือ) เป็นผู้รับผิดชอบขนถ่ายสินค้าลงเรือฉลอมจำนวน 2 ลำ เพื่อขนส่งมายังท่ากรุงเทพและเป็นผู้จ่ายค่าจ้างแก่ผู้ขนถ่าย ทั้งนี้ เพื่อให้เรือใหญ่มีน้ำหนักเบาเพื่อเข้าท่าเรือกรุงเทพได้ การกระทำของตัวแทนเรือจึงทำในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่ง เพื่อให้การรับขนของตัวการ (ผู้ขนส่ง) สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี ตัวแทนเรือจึงมิใช่ผู้ขนส่งอื่นตามความหมายของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรคสอง จึงไม่ต้องรับผิดร่วมกับผู้ขนส่ง

บุคคลใดจะเป็นผู้ขนส่งอื่นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรคสอง ได้ต้องพิจารณาว่าบุคคลนั้นมีฐานะเป็นผู้ขนส่งหรือไม่ (เป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของกับผู้ส่งของ

---

[56] Article 45. Within the extent where both the carrier and other carrier are liable, the liabilities are joint debtor.

เป็นผู้ประกอบอาชีพรับขนส่งเป็นธุระปกติของงาน และทำการขนส่งเพื่อให้ได้ค่าระวางพาหนะเป็นการตอบแทน) และพิจารณาว่าบุคคลนั้น (1) เป็นผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลหรือ (2) เป็นบุคคลอื่นซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้น หากเข้าหลักเกณฑ์ข้อใดข้อหนึ่งก็เป็นผู้ขนส่งอื่นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534[57]

คำพิพากษาฎีกาที่ 4580/2542 เป็นกรณีขนส่งสินค้าขาเข้า ตัวแทนเรือประกอบกิจการทำหน้าที่ในการทำพิธีการเรือเกี่ยวกับการเข้าออกจากท่าเรือ ทำพิธีการเข้าเมือง พิธีการทางศุลกากร การนำร่อง กรมเจ้าท่า และติดต่อกับหน่วยราชการต่าง ๆ โดยศาลได้กล่าวถึงลักษณะของการเป็นตัวแทนเรือดังกล่าวเรียกว่าชิปปิ้ง หมายถึงเป็นผู้ติดต่อและยื่นรายงานเกี่ยวกับเรือเข้า – ออกต่อกรมเจ้าท่า กรมศุลกากร กองตรวจคนเข้าเมือง และการท่าเรือแห่งประเทศไทย แทนเจ้าของเรือหรือนายเรือที่มีสัญชาติต่างประเทศซึ่งไม่มีตัวแทนหรือสาขาในประเทศไทย ซึ่งเรียกว่า "ตัวแทนเรือ" (Ship agent หรือ Shipping Agent) ฉะนั้นจึงมีหน้าที่ตามปกติคือ ติดต่อรายงานเรือเข้าออกต่อส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ ส่วนกิจการอื่นใดจะทำได้เมื่อได้รับมอบหมายแต่งตั้งจากเจ้าของเรือหรือสายการเดินเรือเป็นกรณี ๆ ไปเท่านั้น ตัวแทนเรือในคดีนี้ทำหน้าที่รับมอบคืนใบตราส่งและออกใบสั่งปล่อยสินค้า รวมทั้งลงชื่อรับทราบการขาดจำนวนของของ แม้ในคดีนี้จะไม่มีประเด็นความรับผิดของตัวแทนเรือ เพราะศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพิพากษาให้ตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิด แต่ศาลฎีกาได้ตัดสินในประเด็นว่า แม้ตัวแทนเรือจะมิใช่ผู้ขนส่งแต่เป็นผู้ติดต่อในการประกอบกิจการขนส่งของผู้ขนส่งในราชอาณาจักร ซึ่งถือเป็นภูมิลำเนาของผู้ขนส่งได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 3594/2542 เป็นการขนส่งสินค้าจากเมืองท่าแอนท์เวิร์ปปลายทางท่ากรุงเทพ ตัวแทนเรือได้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งในการว่าจ้างบริษัทผู้ขนส่งภายในประเทศโดยนำเรือฉลอมไปขนถ่ายของที่เกาะสีชัง เพื่อนำมาส่งมอบยังท่ากรุงเทพ ศาลเห็นว่าตัวแทนเรือมิได้เข้าไปเกี่ยวข้องในการขนส่งจากเกาะสีชังมายังท่ากรุงเทพแต่อย่างใด จึงไม่ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่ง

คำพิพากษาฎีกาที่ 743/2543 เป็นการขนส่งของจากสหรัฐอเมริกามายังประเทศไทย ตัวแทนเรือทำหน้าที่เป็นตัวแทนทางการค้าเกี่ยวกับธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้แก่ผู้ขนส่ง โดยทำพิธีการเข้าเมืองของเรือรวมทั้งนายเรือและลูกเรือ ดำเนินการพิธีการศุลกากร การนำร่อง การเข้าออกของเรือ การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ ติดต่อผู้รับตราส่ง และส่งมอบสินค้า ซึ่งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ พิพากษาให้ตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิด และไม่มีผู้ใดอุทธรณ์ในประเด็นนี้

---

[57] วานิช สายสุวรรณ. "ผู้ขนส่งอื่น (Actual carrier)." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 18, ฉบับที่ 2. สิงหาคม 2542, หน้า 62.

คำพิพากษาฎีกาที่ 1793/2543 เป็นการขนส่งของจากประเทศซาอุดิอาระเบียมายังท่าเรือกรุงเทพ ตัวแทนเรือทำหน้าที่เป็นผู้ประกอบการตัวแทนเรือ (Ship's agent หรือ Shipping agent) โดยทำหน้าที่ในเรื่องพิธีการต่างๆ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศพิพากษาให้เฉพาะผู้ขนส่งต้องรับผิด ตัวแทนเรือจึงไม่ต้องรับผิดและไม่มีคู่ความฝ่ายใดอุทธรณ์ในประเด็นนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 2069/2543 ได้วางหลักเกี่ยวกับผู้ประกอบการท่าเรือเอกชนที่ได้รับอนุญาตจากกรมเจ้าท่าเป็นท่าเรือสาธารณะสำหรับเรือต่างประเทศปฏิบัติตามกฎระเบียบและข้อบังคับของกรมเจ้าท่า กรมศุลกากร และการท่าเรือแห่งประเทศไทย มีผลให้เป็นการประกอบการท่าเรือเหมือนการท่าเรือแห่งประเทศไทย เมื่อรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งก็เก็บค่าฝากสินค้า จึงไม่ถือว่าเป็นผู้ได้รับมอบหมายให้ขนส่งของตามสัญญารับขนของทางทะเล จึงไม่เป็นผู้ขนส่งอื่นแต่อย่างใด

คำพิพากษาฎีกา 718/2543 เป็นการขนส่งของจากประเทศสิงคโปร์ปลายทางท่าเรือกรุงเทพ ขณะขนถ่ายจากเรือเพื่อนำเข้าเก็บในโรงพักสินค้าของเกิดเสียหาย โดยตัวแทนเรือได้ติดต่อให้การท่าเรือใช้เครนยกสินค้าขึ้นจากเรือ ซึ่งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศพิพากษาให้ตัวแทนเรือซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด สำหรับผู้ขนส่งในกรณีนี้ถือว่าของเสียหายขณะขนถ่ายขึ้นจากเรือ ผู้ขนส่งจึงต้องรับผิด

คำพิพากษาฎีกาที่ 9021/2543 เป็นการขนส่งสินค้าออกจากประเทศไทยไปประเทศไต้หวัน ตัวแทนเรือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งตามสัญญาการเป็นตัวแทนบริการของสายการเดินเรือ และได้ลงนามออกใบตราส่งโดยระบุชื่อผู้ขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลต่างประเทศมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ นอกจากนี้ตัวแทนเรือยังทำหน้าที่ในการทำพิธีการของเรือ พิธีการศุลกากร พิธีการเข้าเมือง การเข้าท่า การออกจากท่า การส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง และการดำเนินการดังกล่าว ตัวแทนเรือมิได้ทำการขนส่งช่วงใดช่วงหนึ่งแต่อย่างใด ศาลจึงถือว่าตัวแทนเรือมิใช่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น (โดยมิได้กล่าวถึงประเด็นความรับผิดตามสัญญาที่ตัวแทนเรือได้ทำแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ)

คำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางคดีแดงที่ กค.299/2544 เป็นการขนส่งจากเมืองซานเปโตรมายังท่าเรือแหลมฉบัง โดยตัวแทนเรือมีหลักฐานเกี่ยวกับการโฆษณาของตัวแทนเรือ ทำหน้าที่ขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปส่งมอบผู้รับตราส่งเท่านั้น ไม่มีพฤติการณ์ข้อเท็จจริงที่ปรากฏว่าได้มีการเข้าไปเกี่ยวข้องกับการขนส่งจนถึงขนาดเป็นผู้ขนส่งร่วม จึงไม่ใช่ผู้ขนส่งร่วมกับผู้ขนส่ง

คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางคดีแดงที่ กค.188/2544 เป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศญี่ปุ่นปลายทางท่าเรือกรุงเทพ โดยมีตัวแทนเรือในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งทำหน้าที่ติดต่อหน่วยราชการในการดำเนินพิธีการทางเรือในประเทศญี่ปุ่น โดยได้รับ

ค่าตอบแทนที่เรียกว่าค่าเอเยนซี่ (Agancy Fee) และตัวแทนเรือในประเทศไทย ซึ่งเป็นตัวแทนให้แก่เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง ทำหน้าที่ติดต่อกับหน่วยราชการต่างๆ ในการดำเนินพิธีการของเรือ เช่น กองตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร กรมเจ้าท่าในการนำร่อง การเข้า - ออกท่าได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าเอเยนซี่เช่นกัน ในทางพิจารณาไม่มีการนำสืบให้เห็นว่าตัวแทนเรือในประเทศไทยเข้าไปเกี่ยวข้องกับการขนส่งแต่อย่างใด ศาลถือว่าไม่มีข้อเท็จจริงที่เพียงพอได้ว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น

คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางคดีแดงที่ กค.488/2544 เป็นการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปยังประเทศอียิปต์ ตัวแทนเรือในประเทศไทยได้รับแต่งตั้งจากตัวแทนเรือในประเทศสิงคโปร์ให้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นนิติบุคคลต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ โดยตัวแทนเรือในประเทศไทยได้รับมอบหมายให้มีอำนาจลงชื่อในใบตราส่งแทนผู้ขนส่ง (นายเรือ) ซึ่งในคดีศาลวินิจฉัยว่า ลักษณะของการทำการดังกล่าวตามที่กล่าวมาแล้ว ตัวแทนเรือมิได้ทำการขนส่งช่วงหนึ่งช่วงใด ดังนั้นจึงเป็นเพียงบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งในการดำเนินการอันเกี่ยวกับธุรกิจ เนื่องจากการขนส่งของทางทะเลเท่านั้นหาใช่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ตาม ม.3 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แต่อย่างใด (โดยไม่กล่าวถึงความรับผิดตามมาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์)

คำพิพากศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางคดีแดงที่ กค.365/2544 เป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปต่างประเทศ โดยตัวแทนเรือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ในการขนส่งนี้ตัวแทนเรือเป็นผู้ออกใบตราส่งและลงนามในใบตราส่งโดยระบุไว้ชัดแจ้งในฐานะตัวแทนผู้ขนส่งและเป็นผู้จัดหาตู้สินค้า กำหนดเวลาบรรจุสินค้า แจ้งกำหนดเวลาเดินทางของเรือ ศาลเห็นว่าตัวแทนเรือมิใช่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นจึงไม่ต้องรับผิดโดยส่วนตัว

4.2.3 หน้าที่และความรับผิดของตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในเรื่องอื่น ๆ ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นอกจากจะได้บัญญัตินิยามของคำว่าผู้ขนส่งอื่นไว้และให้ถือตัวแทนเรือที่ดำเนินงานอันเกี่ยวเนื่องจากการรับขนของทางทะเลไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นในมาตรา 44 และมาตรา 45 ตามที่กล่าวมา เมื่อพิจารณาถึงรายละเอียดของบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนอื่นแล้ว พบว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2543 ได้บัญญัติถึงคำว่า "ตัวแทนของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่น" ไว้ในบทบัญญัติของมาตราอื่นๆ ดังนี้ มาตรา 18, มาตรา 23, มาตรา 24, มาตรา 43, มาตรา 50, มาตรา 52, มาตรา 53, มาตรา 54, มาตรา 56 และมาตรา 60 ซึ่งพออธิบายโดยสรุปได้ดังนี้

มาตรา 18 บัญญัติว่า "ใบตราส่งพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้... (14) ลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง[58]

ในทางปฏิบัติตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นจะได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ลงนามในใบตราส่งแทนนายเรือ ซึ่งหลักการให้ตัวแทนผู้ขนส่งสามารถลงชื่อในใบตราส่งได้นี้ อนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 3 (3) ก็บัญญัติไว้ทำนองเดียวกัน รวมทั้งอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ก็กำหนดไว้ในมาตรา 14 (2) ว่าใบตราส่งนั้นอาจลงนามโดยบุคคลที่ผู้ขนส่งมอบอำนาจให้ มาตรา 15 ข้อ 1 (J) ก็กำหนดไว้เช่นเดียวกันกล่าวคือ นอกจากรายการอื่นๆ แล้ว ใบตราส่งจะต้องมีรายงานดังต่อไปนี้... ลายเซ็นของผู้ขนส่งหรือผู้ทำการแทน (A person acting on his behalf) ตามที่กล่าวมาแต่ต้นแล้วว่า โดยปกติผู้ขนส่งจะมอบหมายให้ตัวแทนเรือเป็นผู้กระทำการแทนโดยทำสัญญาแต่งตั้งตัวแทนเรือไว้กับผู้ขนส่ง และกำหนดมอบหมายให้ปฏิบัติหน้าที่ภายในขอบเขตที่ได้รับมอบหมายหรือในบางครั้งหากเป็นการขนส่งที่ไม่ประจำเส้นทางการมอบหมายอาจทำโดยปริยายหรืออาจทำด้วยวาจา ซึ่งการมอบอำนาจให้ตัวแทนเรือลงนามในใบตราส่งนี้เป็นไปตามบทบัญญัติของการมอบอำนาจ (Power of Attorney) หรือสัญญาตั้งตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นบทบัญญัติทั่วไป และการลงชื่อในใบตราส่งของตัวแทนเรือหรือผู้ทำการแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น เช่นนี้ย่อมมีผลต่อความรับผิดของตัวแทนเรือตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

มาตรา 23 บัญญัติว่า "ในกรณีที่ผู้ส่งของเป็นผู้แจ้งหรือจัดให้ซึ่งข้อความในใบตราส่งเกี่ยวกับลักษณะทั่วไปแห่งของ เครื่องหมายที่จำเป็นเพื่อบ่งตัวของ จำนวนหน่วยการขนส่ง น้ำหนักของหรือปริมาณอย่างอื่น ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งทราบหรือมีเหตุอันสมควรสงสัยว่าข้อความดังกล่าวไม่ถูกต้องกับของที่รับไว้จริง หรือไม่ถูกต้องตรงกับของที่ได้รับบรรทุกไว้จริงในกรณีที่มีการออกใบตราส่งชนิด "บรรทุกแล้ว" หรือไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงของรายการดังกล่าวในใบตราส่งโดยวิธีการอันสมควรแก่วิสัยและพฤติการณ์ในภาวะเช่นนั้นได้ บุคคลดังกล่าวต้องบันทึกเป็นข้อสงวนไว้ในใบตราส่งโดยระบุถึงข้อที่ไม่ตรงกับความจริง เหตุแห่งความสงสัยหรือพฤติการณ์ที่ไม่อาจตรวจสอบความถูกต้องแท้จริงได้ แล้วแต่กรณี"

มาตรา 24 บัญญัติว่า "ถ้าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่น ซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งมิได้บันทึกสภาพของเท่าที่เห็นได้จากภายนอกไว้ในใบตราส่งให้ถือว่าของตามใบตราส่งนั้นมีสภาพภายนอกเรียบร้อย"

บทบัญญัติในมาตรา 23 นี้เป็นการกำหนดให้ผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายซึ่งอาจเป็นตัวแทนเรือที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้ทำหน้าที่ออก

---

[58] Article 18. The bill of lading must include, inter alia, the follow particulars :-... (14) The signature of the carrier or his agent .

ใบตราส่งแทน จะต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของเมื่อถูกเรียกร้องจากผู้ตราส่ง ซึ่งตามปกติใบตราส่งจะมีรายละเอียดเกี่ยวกับเครื่องหมาย จำนวน น้ำหนักหรือปริมาณแห่งของที่ขนส่ง บทบัญญัติลักษณะเช่นนี้ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ ได้กำหนดไว้ในมาตรา 3(3) และอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ กำหนดไว้ในมาตรา 16 บทบัญญัติในลักษณะดังกล่าวนี้ โดยทั่วไปเรียกว่าข้อสงวน (Reservation) เมื่อมีการบันทึกเป็นข้อสงวนของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นมีผลให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้ในสถานที่ปรากฏในใบตราส่ง และหากว่าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่ออกใบตราส่ง มิได้บันทึกสภาพที่ปรากฏของลงในใบตราส่ง ถือเป็นใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวน (Clean bill of lading) จะถือว่าผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นที่ได้รับมอบหมายได้บันทึกลงในใบตราส่งแล้วว่าของอยู่ในสภาพดี ทั้งนี้อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้กำหนดไว้ในมาตรา 16(2)

มาตรา 43 บัญญัติว่า แม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขน ผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของนั้น และจะต้องรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในทางการที่จ้างหรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนนั้นด้วย[59]

บทบัญญัติที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดต่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อันเกิดจากการกระทำของผู้ขนส่งอื่นดังกล่าว ก็เป็นไปตามหลักการและเหตุผล เช่นเดียวกับความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 618 ที่กล่าวอธิบายมาแต่ต้น ซึ่งในส่วนของอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ก็ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 10(1) เช่นเดียวกัน

มาตรา 50 บัญญัติว่า "ในกรณีที่จะต้องส่งคำบอกกล่าวแก่กัน ตามมาตรา 48 หรือมาตรา 49(2) ถ้ามิได้ส่งคำบอกกล่าวโดยตรงแก่บุคคลที่จะเป็นผู้รับคำบอกกล่าวนั้นให้บังคับดังนี้

(1) ถ้าได้ส่งคำบอกกล่าวให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่ง หรือนายเรือ หรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือที่ผู้ขนส่งใช้ทำการขนส่ง ให้ถือว่าได้ส่งคำบอกกล่าวนั้นให้แก่ผู้ขนส่งแล้ว

(2) ถ้าได้ส่งคำบอกกล่าวให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่งอื่น หรือนายเรือ หรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือ ซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือที่ผู้ขนส่งอื่นใช้ทำการขนส่ง ให้ถือว่าได้ส่งคำบอกกล่าวนั้นให้แก่ผู้ขนส่งอื่นแล้ว

---

[59] Article 43. Where the performance of carriage has been entrusted to another carrier, the carrier, nevertheless, remains liable for loss or damage or delay in delivery of goods and shall be liable for the performance of the other carrier or his servants and agents within the scope of employment and authority delegated to them.

(3) ถ้าผู้ขนส่งอื่นเป็นผู้ส่งมอบของตามมาตรา 40 การส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งอื่นนั้นให้มีผลเช่นเดียวกับการส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่ง และการส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งก็ให้มีผลเช่นเดียวกับการส่งให้แก่ผู้ขนส่งอื่นด้วย"[60]

บทบัญญัติในมาตรานี้เป็นการรับแจ้งความเสียหายตามสิทธิการเรียกร้องค่าเสียหายอันเป็นผลมาจากการส่งมอบชักช้าที่ผู้รับตราส่งจะต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือให้แก่ผู้ขนส่งภายใน 60 วัน นับแต่วันที่ได้รับมอบของ และในกรณีผู้รับตราส่งได้รับมอบของจากผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นตามที่กฎหมายกำหนดและหากผู้รับตราส่งกับผู้ขนส่งให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้รับตราส่งได้รับมอบของตามสภาพที่ปรากฏในใบตราส่ง ได้สำรวจหรือตรวจสอบสภาพของร่วมกันและจดแจ้งการสูญหายเสียหายไว้ก่อนที่ผู้รับตราส่งจะรับมอบของ กรณีไม่มีการสำรวจ ผู้รับตราส่งจะต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่ง ณ ท่าปลายทางก่อนรับมอบของหรือภายใน 1 วันทำการ ถัดจากวันรับมอบของว่ามีของสูญหาย หรือเสียหายพร้อมแจ้งสภาพการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นด้วยหรือ ในกรณีที่การสูญหายหรือเสียหายไม่อาจพบหรือเห็นได้จากการตรวจสอบสภาพภายนอกแห่งของนั้นได้ ผู้รับตราส่งจะต้องส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งภายใน 15 วันนับแต่วันรับมอบของ ซึ่งการรับแจ้งคำบอกกล่าวแจ้งความเสียหายที่เกิดจากความล้าช้าในการส่งมอบของหรือความเสียหายที่เกิดจากของสูญหายหรือเสียหายระหว่างอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง บทบัญญัตินี้ได้กำหนดให้ผู้รับตราส่งสามารถส่งคำบอกกล่าวดังกล่าวให้แก่ตัวแทนผู้ขนส่ง นายเรือ หรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่ใช้ขนส่ง หรือตัวแทนผู้ขนส่งอื่น นายเรือ หรือเจ้าหน้าที่ประจำเรือที่ใช้ขนส่งของผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งการส่งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งก็มีผลเหมือนกับการส่งคำบอกกล่าวนั้นแก่ผู้ขนส่งอื่นหรือในทางกลับกัน ทั้งนี้เป็นไปตามหลักความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งอื่นตามบทบัญญัติในมาตรา 45 ที่กล่าวมาแต่ต้น และเป็นไปตามหลักความรับผิดของตัวการต่อบุคคลซึ่งตนมอบหมายให้ทำการแทน หลักการดังกล่าวในอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ก็ได้มีการบัญญัติไว้ในมาตรา 19(6) (8) เช่นกัน ซึ่งผลของการส่งคำบอกกล่าวจะมีผลต่อการเรียกร้องค่าเสียหายและการดำเนินคดีในที่สุด

---

[60] Article 50. In case of a written notice in accordance with Article 48 or Article 49(2) is given not directly to the person to be notified, the following shall be applied :-

1. A notice given to a person acting on the carrier's behalf or the master or officer in charge of the ship used in carriage is deemed to have been given to the carrier,

2. A notice given to a person acting on the other carrier's behalf or the master or officer in charge the ship used by the other carrier in carriage is deemed to have been given to the other carrier;

3. If the good have been delivered by the other carrier in accordance with Article 40, any notice given to him shall have the same effect as if it had been given to the carrier, and any notice given to the carrier shall have the same effect as if it had been given to the other carrier.

มาตรา 52 "บัญญัติว่า ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นเกิดขึ้นจากหรือเป็นผลจาก...

(13) เหตุอื่นใดที่มิใช่ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งและมิใช่ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง"[61]

มาตรา 53 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง" [62]

มาตรา 54 บัญญัติว่า "ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเป็นผลมาจากการใช้มาตรการต่างๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัย หรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าว"[63]

มาตรา 56 บัญญัติว่า "ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเป็นผลจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีอยู่ประจำในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั้นเอง ถ้าพิสูจน์ได้ว่า...

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง"[64]

---

[61] Article 52. The carrier is not liable for loss or damage or delay in delivery, unless he proves that such loss or damage or delay in delivery results from.

(13) Any other causes arising without the fault or neglect or privity of the carrier or, without the fault or neglect of the agents or servants of the carrier.

[62] Article 53. The carrier shall not be responsible for loss or damage or delay in delivery arising from fire, unless the claimant proves that the fire has been caused by the fault or neglect of the carrier or his agents or servants.

[63] Article 54. The carrier shall not be responsible for loss or damage or delay in delivery resulting from all measures reasonably required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences, unless the claimant proves that the measures had to be taken because of the fault or neglect of the carrier to his agents or servants.

[64] Article 56. With respect to live animals, the carrier is not liable for loss or damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent of carriage of live animals or of nature of the animals, if the carrier proves that...

The provisions of the first paragraph of this Article shall not be applied, if it proved, that all or part of the loss or damage or delay in delivery results from the fault or neglect of the carrier or his agents or servants.

บทบัญญัติตามมาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 และมาตรา 56 ซึ่งเกี่ยวกับตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในส่วนของข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง และถือเป็นหลักการที่สำคัญของการขนส่งของทางทะเลประการหนึ่งอันเนื่องมาจากลักษณะเฉพาะของการขนส่งของทางทะเลที่ต้องเสี่ยงภัยเป็นพิเศษ จากบทบัญญัติในส่วนของการยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งนี้จะเห็นว่าเหตุยกเว้นในมาตรา 52 ส่วนใหญ่นำมาจากอนุสัญญาเฮก รูลส์ มาตรา 4(2) โดยเฉพาะในข้อ (g) ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดในสาเหตุอื่นใดอันเกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดหรือการสมรู้โดยแท้จริงของผู้ขนส่งหรือโดยปราศจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ทำการแทนหรือคนใช้ของผู้ขนส่ง... ส่วนที่อนุสัญญาเฮก รูลส์ แตกต่างจากบทบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทย คือ อนุสัญญาเฮก รูลส์ ได้กำหนดชัดเจนให้ผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์เป็นผู้มีหน้าที่พิสูจน์ ขณะที่กฎหมายของไทยมิได้กำหนดไว้แต่ก็ต้องถือว่าผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ เพราะมิฉะนั้นก็จะไม่ได้รับประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิดดังกล่าว ซึ่งการพิสูจน์จะต้องพิสูจน์ให้ได้ความว่ามิได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทหรือการอยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งและมิได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง และเนื่องจากผู้ขนส่งจะต้องรับผิดร่วมกับผู้ขนส่งอื่น ตามบทบัญญัติในมาตรา 43 ตามที่กล่าวมา ฉะนั้นเมื่อผู้ขนส่งจะอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดนี้ ผู้ขนส่งจำต้องพิสูจน์ว่า ผู้ขนส่งอื่น ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ก็ไม่มีความผิดหรือความประมาทเลินเล่อ จนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าเช่นกัน มิฉะนั้นแล้วผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิด

สำหรับการยกเว้นความรับผิดจากความเสียหายอันเกิดจากอัคคีภัยนั้น อนุสัญญาเฮก รูลส์ ก็ได้กำหนดไว้ทำนองเดียวกันในมาตรา 4 (2) ข้อ (3) ซึ่งกำหนดไว้ว่า “Fire, unless caused by actual fault or privity of the carrier” และในอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ก็กำหนดไว้เช่นกันในมาตรา 5(4) (A) (I) แต่ทั้งนี้อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความสูญหาย เสียหายที่เกิดขึ้นจากอัคคีภัย หากผู้เสียหายพิสูจน์ได้ว่าเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง ดังนั้นจึงต่างจากบทบัญญัติของไทยที่กำหนดให้ไม่ต้องรับผิด เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ ทั้งนี้ก็เนื่องจากพื้นฐานความรับผิดตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ อยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีข้อสันนิษฐานความรับผิดตามที่กล่าวมา

ในส่วนของบทบัญญัติในมาตรา 54 มาตรการดับไฟนั้น ผู้ขนส่งก็สามารถอ้างเป็นเหตุของการยกเว้นความรับผิดได้เช่นกัน เว้นแต่ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าวไม่เหมาะสม ซึ่งเหตุยกเว้นความรับผิดในการใช้มาตรการดับไฟนี้ในอนุสัญญาเฮก รูลส์ มิได้กำหนดไว้แต่อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้กำหนดไว้ในมาตรา 5(4) (A) (II) ในลักษณะทำนองเดียวกัน

การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในเรื่องการขนส่งสัตว์มีชีวิตในมาตรา 56 กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดอันเกิดจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษสำหรับการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือภัยอันเป็นผลจากสภาพของสัตว์ โดยผู้ขนส่งจะต้องพิสูจน์ว่าผู้ขนส่งได้ทำตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้นโดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้แก่ตน และในพฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้นอาจเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้ ทั้งนี้ผู้ขนส่งไม่สามารถผลักภาระการพิสูจน์ไปให้แก่ผู้สงหรือผู้รับตราส่งได้ เพราะข้อกำหนดในการผลักภาระเช่นนี้จะไม่มีผลบังคับตามมาตรา 17 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งกำหนดห้ามไว้ ซึ่งเหตุยกเว้นความรับผิดอันเกิดจากการขนส่งสัตว์มีชีวิตนี้ อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ กำหนดไว้ในมาตรา 5(5) แต่อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ กำหนดให้ผู้รับตราส่งสามารถพิสูจน์หักล้างว่าความเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง ตัวแทน หรือลูกจ้างของผู้ขนส่งได้ สำหรับอนุสัญญาเฮก รูลส์ ไม่มีบทบัญญัติลักษณะดังกล่าว เนื่องจากอนุสัญญาเฮก รูลส์ ไม่ใช้บังคับกับการขนส่งสัตว์มีชีวิต

บทบัญญัติประการสุดท้ายตามพระราชบัญญัติการับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ที่เกี่ยวกับตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง คือ บทบัญญัติในมาตรา 60(1) ซึ่งบัญญัติว่า

"การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการ โดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้[65] ..."

การจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ของไทยก็เป็นไปในลักษณะเช่นเดียวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งของทางทะเลในต่างประเทศจะแตกต่างกันก็แต่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดสำหรับของไทยกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ที่ 10,000 บาท ต่อหน่วยการขนส่งหรือ 30 บาท ต่อกิโลกรัม หรือ 2.5 เท่าของค่าระวางแห่งของที่ถูกส่งมอบชักช้ารวมกัน แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล ทั้งนี้หลักการจำกัดความรับผิดดังกล่าวเป็นผลจากการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือที่ในยุคแรกเจ้าของเรือจะร่วมเดินทางไปกับเรือโดยทำหน้าที่เป็นนายเรือ ต่อมาเมื่อเจ้าของเรือมีเรือเพิ่มมากขึ้น จึงไม่อาจเดินทางไปกับเรือได้ทั้งหมด จึงมอบหมายให้แก่ผู้อื่นเป็นนายเรือแทนหรือให้ผู้อื่นทำสัญญาเช่าเรือไป

---

[65] Article 60. The limits of liability of the carrier as provided in Artilce 58 shall not be applied to :-

loss or damage or delay in delivery of goods resulting from an act or ommission of the carrier, his agents or servants, done with intent to cause such loss or damage or delay in delivery of goods or recklessly and with the knowledge that the loss or damage or delay in delivery would probably result;

เพื่อทำการขนส่ง ดังนั้นเจ้าของเรือจึงมีความเสียงภัยในความรับผิดต่อความเสียหายที่ไม่ได้เกิดจากการกระทำของตน ซึ่งในแต่ละครั้งจะเป็นความเสียหายจำนวนมาก หากไม่สามารถจำกัดความเสียหายได้ก็จะทำให้เจ้าของเรือไม่อาจดำเนินกิจการต่อไปได้ หรืออาจต้องเก็บค่าระวางบรรทุกในจำนวนที่สูงมาก จึงเกิดหลักการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ ซึ่งในต่างประเทศจะมีกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเลด้วย ในกฎหมายไทยยังไม่มีบัญญัติไว้แต่อย่างใด การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามกฎหมายไทยห้ามมิให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดในกรณีที่การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่ง หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าอาจเกิดขึ้นได้ การกระทำโดยเจตนาในที่นี้ตรงกับคำว่าจงใจในทางแพ่ง[66] หมายถึง ต้องการให้ของสูญหายหรือเสียหายหรือส่งมอบชักช้า สำหรับการกระทำโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้า อาจเกิดขึ้นได้เป็นการกระทำไม่ถึงขั้นเจตนาแต่ก็ใกล้เคียงกับหลักเจตนาย่อมเล็งเห็นผลในทางอาญาดังนั้นจึงถือเป็นเรื่องร้ายแรงเช่นเดียวกับการกระทำโดยเจตนา ดังนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล จึงกำหนดมิให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดได้เช่นกัน ซึ่งหลักการตัดสิทธิในลักษณะเช่นนี้ อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ได้แก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮก รูลส์ ในมาตรา 4 วรรค 5 (E) โดยเพิ่มเติมบทบัญญัติให้ “ทั้งผู้ขนส่งและเรือไม่มีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งซึ่งกระทำไปด้วยเจตนาจะให้เกิดความเสียหายหรือกระทำไปโดยไม่คำนึงว่าความเสียหายจะเกิดขึ้นหรือไม่ หรือกระทำไปด้วยความรู้ว่าความเสียหายน่าจะเกิดขึ้นได้” และตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ก็ได้กำหนดหลักการทำนองเดียวกันไว้ในมาตรา 8 (1) และประการสำคัญอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้กำหนดไว้ในมาตรา 8(2) ความว่า “ถึงแม้ว่าจะมีบทบัญญัติให้คนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ผู้ขนส่งมีสิทธิอ้างขึ้นเป็นประโยชน์แก่คนใช้หรือตัวแทนผู้ขนส่งตามวรรค 2 ของมาตรา 7 แต่คนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่มีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้ หากพิสูจน์ได้ว่าการสูญเสีย การเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้านั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของคนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งกระทำไปโดยเจตนาที่จะทำให้เกิดการสูญเสีย การเสียหาย หรือการส่งมอบชักช้า หรือกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยมิได้คำนึงว่าความเสียหายจะเกิดขึ้นหรือไม่หรือด้วยความรู้ว่าความเสียหายน่าจะเกิดขึ้น

แม้บทบัญญัติในมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะใช้คำว่า “เจตนา” แต่เมื่อเปรียบเทียบกับอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ และอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ซึ่งเป็นที่มาแห่งบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว ใช้คำว่า “with inten” หมายถึงเพียงไม่นำพาก็อยู่ในความหมายแล้ว

[66] ไผทชิต เอกจริยกร. **รับขนของทางทะเล**. หน้า 399.

ซึ่งดูจะหนักกว่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา 60 (1)[67] ดังนั้นการตีความบทบัญญัติของกฎหมายไทยจำเป็นต้องตีความให้สอดคล้องกับสากลด้วย ทั้งนี้เนื่องจากคำว่า "เจตนา" และคำว่า "จงใจ" มีความต่างกันดังนี้

"ศาสตราจารย์ จิตติ ติงศภัทิย์ กล่าวไว้ในหนังสือ คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จัดพิมพ์โดยเนติบัณฑิตยสภา พ.ศ. 2503 และคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2523 ความว่า จงใจ หมายถึง กระทำโดยรู้สำนึกถึงผลหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของตน ถ้ารู้ว่าการกระทำนั้นจะเกิดผลหรือความเสียหายแก่เขาแล้วก็เป็นการกระทำโดยจงใจ การกระทำโดยสุจริต คือ การเข้าใจผิดในข้อเท็จจริง ไม่เป็นการจงใจ

ศาสตราจารย์ ไพจิตร ปุญญพันธ์ กล่าวไว้ในหนังสือ ละเมิด พิมพ์ครั้งที่ 8 ความว่า การกระทำโดยหลงพลาดพลั้งไม่เป็นการจงใจ และในเอกสารการสอนมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช หน่วยที่ 11 ความว่า การรู้สำนึกในผลเสียหายจากการกระทำของตนเท่านั้นก็เป็นการจงใจแล้ว ไม่ต้องคำนึงถึงผลเสียหายที่จะเกิดขึ้นอาจมากน้อยกว่าที่คาดคิดไว้ก็ได้ และโดยเหตุที่จงใจ ไม่ต้องคำนึงถึงผลเสียหายที่จะเกิดขึ้น "จงใจ" จึงแตกต่างจาก "เจตนา" ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 แม้การกระทำโดยเจตนาทางอาญาจะเป็นการกระทำโดยจงใจในทางแพ่งไปในตัว แต่ผู้กระทำโดยเจตนานั้นนอกจากจะต้องรู้สำนึกในการกระทำแล้ว ในขณะเดียวกัน ผู้กระทำจะต้องประสงค์ต่อผลหรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้นด้วย แต่จงใจไม่ได้มุ่งหมายต่อผลของการกระทำ

อาจารย์ เพ็ง เพ่งนิติ กล่าวไว้ในคำบรรยายวิชา ละเมิด สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 52 พ.ศ. 2542 ความว่า กระทำโดยจงใจ หมายถึง กระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่จะเกิดจากการกระทำของตนส่วนจะเสียหายมากหรือน้อยเพียงใดไม่สำคัญ

รองศาสตราจารย์ สุมาลี วงษ์วิทิต กล่าวไว้ในหนังสือ กฎหมายว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ความว่า จงใจ หมายถึง กระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำของตน และแม้ว่าผลเสียหายที่เกิดขึ้นจะมากหรือน้อยไปกว่าการคาดคิดก็ถือว่าเป็นการกระทำโดยจงใจ และกระทำโดยสุจริตแต่เข้าใจผิดในข้อเท็จจริง แสดงว่าเป็นการกระทำโดยไม่รู้ถึงผลเสียหายที่จะเกิดขึ้น จึงไม่ถือเป็นการกระทำให้เสียหายโดยจงใจ"[68]

ผู้เขียนเห็นว่าคำว่า "จงใจ" นั้นมีความหมายแตกต่างจากคำว่า "เจตนา" ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 ที่หมายถึง การกระทำโดยรู้สำนึกในการที่กระทำและในขณะเดียวกันผู้กระทำ

---

[67] วิกรม เมาลานนท์. รายงานการประชุมคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล คณะที่ 3. ครั้ง 17 วันพฤหัสบดีที่ 7 มีนาคม 2528, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, หน้า 81.5.

[68] "จงใจ ไม่จงใจ เจตนา ผิดพลาด หรือบกพร่องโดยสุจริต." **มติชน**. ปีที่ 44, ฉบับที่ 8503. 20 มิถุนายน 2544, หน้า 2, 5.

ประสงค์ต่อผลหรือย่อมเล็งเห็นผลของการกระทำนั้น แต่คำว่า "จงใจ" นั้นเพียงแต่ผู้กระทำรู้สำนึกในการกระทำและรู้ถึงผลหรือความเสียหายที่จะเกิดจากการกระทำ โดยไม่ต้องคำนึงถึงผลเสียหายที่เกิดขึ้นจริงก็ถือว่าจงใจแล้ว ดังนั้นแม้บทบัญญัติมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2543 จะใช้คำว่าเจตนา แต่เนื่องจากกฎหมายการรับขนของทางทะเลเป็นบทบัญญัติกฎหมายในทางแพ่งจึงไม่จำต้องตีความเคร่งครัดเหมือนกฎหมายอาญา กอปรกับบทบัญญัติในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติไว้ความว่า "... เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุไว้ในใบตราส่งให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศบังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น ..." ฉะนั้นศาลไทยจึงจำเป็นต้องตีความบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้สอดคล้องกับกฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศ ซึงรวมทั้งการตีความในมาตรา 60 ที่กฎหมายการรับขนของของทางทะเลของไทยได้นำหลักกฎหมายต่างประเทศหรือนำหลักกฎหมายในอนุสัญญาระหว่างประเทศมาบัญญัติไว้ จึงจำเป็นต้องตีความให้สอดคล้องกัน

ดังนั้นจะเห็นว่าทั้งบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮก รูลส์ อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ และพระราชบัญญัติการับขนของทางทะเลของไทย กำหนดไว้ทำนองเดียวกัน เพียงแต่อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้แยกเพิ่มเติมในส่วนของคนใช้หรือผู้ทำการแทนไว้อย่างชัดเจน แต่บทบัญญัติของกฎหมายไทยได้รวมไว้ด้วยกันทั้งผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง และแม้ตัวบทจะใช้คำว่าผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง แต่ก็ต้องถือว่ารวมถึงผู้ขนส่งอื่นหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นด้วย เพราะแม้ว่าผู้ขนส่งจะได้มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งของที่ตนรับขนผู้ขนส่งก็ยังคงต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของนั้น และจะต้องรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น ซึ่งได้กระทำไปภายในการที่จ้าง หรือภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทน ตามมาตรา 43 แห่ง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ตามที่กล่าวมาแต่ต้น

โดยสรุปแล้วจะเห็นว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แม้จะมีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งไว้ในหลายมาตรา แต่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยก็ไม่มีบทบัญญัติให้ตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งสามารถอ้างข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ได้แต่อย่างใด ไม่ว่าทั้งความรับผิดตามสัญญาขนส่งหรือละเมิด ต่างกับอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ซึ่งได้บัญญัติเพิ่มเติมมาตรา 4 ทวิ ของอนุสัญญาเฮก รูลส์ ไว้โดย เพิ่มเติมข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดดังที่ได้บัญญัติไว้ในอนุสัญญาสามารถนำไปปรับใช้กับในกรณีต่างๆ ที่มีต่อผู้ขนส่งเกี่ยวกับการสูญเสียหรือการเสียหายต่อของซึ่งอยู่ภายใต้สัญญาขนส่ง ไม่ว่าคดีนั้นจะถือมูลเหตุจากสัญญาหรือจากการทำละเมิด รวมทั้งได้กำหนดให้คนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง(ในกรณีที่คนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่งมิใช่ผู้รับเหมาอิสระ) คนใช้หรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิด ซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกขึ้นต่อสู้ได้

นอกจากนี้ยังได้กำหนดให้จำนวนเงินรวมทั้งหมดที่จะเรียกได้จากผู้ขนส่งคนใช้หรือตัวแทนผู้ขนส่งไม่ว่ากรณีใด ๆ จะต้องไม่เกินข้อจำกัดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา และบทบัญญัติในลักษณะดังกล่าวอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ก็บัญญัติไว้ในมาตรา 7 ตามที่ได้กล่าวมาโดยละเอียดในส่วนของอนุสัญญาเฮก วิสบี้ รูลส์ และอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ แต่ต้น สำหรับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของไทยนั้นมีเพียงบทบัญญัติในมาตรา 17 ที่กำหนดให้ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายถือเป็นโมฆะ กล่าวคือ (1) ข้อกำหนดที่ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดใด ๆ ตามที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (2) ข้อกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้ (3) ข้อกำหนดที่ปัดภาระการพิสูจน์ซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอก เป็นผู้พิสูจน์ และ (4) ข้อกำหนดให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันแห่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย ฉะนั้นเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว จะเห็นว่าสิทธิประโยชน์ในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดใดที่ผู้ขนส่งกำหนดไว้ไม่ขัดต่อบทบัญญัติของมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ใช้ได้เช่นกัน รวมทั้งข้อตกลงให้สิทธิแก่ตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น สามารถที่จะยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดของผู้ขนส่งขึ้นอ้างเพื่อประโยชน์ของตนได้เพราะเป็นการให้สิทธิแก่ตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่ง ซึ่งมิใช่ข้อกำหนดที่มีลักษณะเป็นโมฆะตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลแต่อย่างใด และข้อกำหนดลักษณะดังกล่าวย่อมมีผลบังคับต่อผู้รับตราส่งด้วย เนื่องจากมาตรา 26 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 กำหนดให้ในกรณีที่ได้ออกใบตราส่งให้แก่กันไว้ ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่ง ให้เป็นไปตามข้อกำหนดในใบตราส่ง

4.2.4 ความรับผิดของตัวแทนเรือตามสัญญาที่ได้ทำแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ

บทบัญญัติมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดให้ตัวแทนเรือไม่ใช่ผู้ขนส่งอื่น หากตัวแทนเรือกระทำการเพียงเป็นผู้ได้รับมอบหมายอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เมื่อตัวแทนเรือไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่นก็ไม่ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นตามมาตรา 44 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมาย ซึ่งมิได้หมายความว่าตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิดตามระบบกฎหมายของไทยแต่อย่างใด เนื่องจากต้องพิจารณาจากบทบัญญัติของบทกฎหมายทั่วไปด้วยกล่าวคือ บทบัญญัติของประมวลกฎหมาย

แพ่งและพาณิชย์ในเรื่องตัวแทน (Agency) ทั้งนี้เนื่องจากตัวแทนเรือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ตามหลักกฎหมายในเรื่องตัวแทนนี้แตกต่างจากความรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และแตกต่างจากความรับผิดในฐานะผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดตามมาตรา 618 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งหลักการมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายให้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ที่ต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายทั่วไปในเรื่องตัวแทนนี้ อาจพิจารณาได้จากเจตนารมณ์ในการกำหนดคำจำกัดความหรือความหมายในการร่างมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนของการมอบหมาย ได้ดังนี้คือ

1. การปรับปรุงร่างกฎหมายการรับขนของทางทะเลนี้ได้นำเรื่องตัวแทนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาพิจารณา ซึ่งมีเรื่องที่อาจตั้งตัวแทนโดยปริยายไว้ด้วย จึงเทียบเคียงมา[69]

2. ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นมีหน้าที่นำของจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง ในส่วนของหน้าที่อื่นนั้นเป็นหน้าที่ของตัวแทนเรือ ถ้าตัวแทนเรือไปทำหน้าที่อื่นด้วย ตัวแทนเรือนั้นก็ต้องถือว่าเป็นผู้ขนส่งด้วย และในกรณีที่ว่าต้องส่งถึงโรงงานนั้น ผู้ขนส่งไม่ได้ทำในฐานะตัวแทน แต่ทำในฐานะที่ตนเป็นผู้รับขนของบนบก ไม่ใช่ตัวแทน ถ้าเป็นการขนส่งทางบกก็อยู่นอกกฎหมายนี้ แต่เป็นไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรื่องรับขน ไม่ใช่เรื่องตัวแทน[70]

จากหลักการและเจตนารมณ์ของคณะกรรมการร่างกฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล จะเห็นว่าการมอบหมายอำนาจให้ตัวแทนเรือกระทำการเป็นไปตามหลักการมอบอำนาจ (Power of Attorney) หรือการมอบฉันทะซึ่งหมายถึง การมอบอำนาจให้ใครไปกระทำการอย่างใด แต่งตั้งผู้รับมอบฉันทะตรงกับคำในภาษาอังกฤษว่า "Procy"[71] ซึ่งต้องบังคับตามหลักกฎหมายในเรื่องตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในลักษณะ 15 มาตรา 797 ถึงมาตรา 844 ตามที่กล่าวมาแต่ต้น และประเด็นที่จะศึกษาในส่วนนี้ได้แก่ การที่ตัวแทนเรือได้กระทำการตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้ดำเนินงานเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเลบางอย่าง ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดให้ตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งที่กระทำการเช่นนั้นต้องมีความรับผิดตามหลักกฎหมายในเรื่องตัวแทน ดังนี้

---

[69] สมพร ไพสิน. รายงานการประชุมคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล คณะที่ 3 เมื่อวันจันทร์ที่ 14 มกราคม 2528, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, หน้า 19.2.

[70] สาริน สกุลรัตน์. รายงานการประชุมคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล คณะที่ 3 เมื่อวันจันทร์ที่ 14 มกราคม 2528, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา, หน้า 19.3.

[71] ไชยเจริญ สันติศิริ. **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง.** กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ภักดีประดิษฐ์, 2513, หน้า 40.

ตัวแทนเรือซึ่งได้รับมอบอำนาจให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจการรับขนของทางทะเล ตามที่ศึกษามาในบทที่ 2 จะเห็นว่าลักษณะของการกระทำการหรือดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเลนั้นสามารถแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ ประการแรก ลักษณะของการดำเนินงานในส่วนของการขนส่งสินค้าขาเข้า หมายถึง การขนส่งสินค้าทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในส่วนนี้ตัวแทนเรือ ส่วนใหญ่มีหน้าที่แจ้งการมาถึงของเรือแก่ผู้รับตราส่ง รับเวรคืนใบตราส่งเพื่อแลกกับใบสั่งปล่อยสินค้า เก็บค่าระวางบรรทุกในกรณีเป็นการเก็บค่าระวางบรรทุกปลายทาง ติดต่อพิธีการกับหน่วยงานราชการต่าง ๆ เกี่ยวกับการนำเรือเข้า – ออก การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ การส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง ฯลฯ ประการที่สอง ลักษณะการดำเนินงานในส่วนของสินค้าขาออก หมายถึง การขนส่งสินค้าทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร ตามบทบัญญัติในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ในส่วนนี้ตัวแทนเรือส่วนใหญ่มีหน้าที่เป็นผู้รับจองระวางบรรทุกของเรือ การจัดหาตู้สินค้า การบรรทุกของลงเรือ รวมทั้งการออกใบตราส่งเพื่อมอบให้แก่ผู้ส่งของ ฯลฯ ในทางปฏิบัติผู้ส่งของจะเขียนใบแจ้งขอจองระวางบรรทุกแล้วส่งให้กับตัวแทนเรือ เมื่อถึงกำหนดเวลาผู้ส่งของก็จะนำสินค้ามาส่งมอบให้แก่บริษัทตัวแทนเรือหรือจะให้บริษัทตัวแทนเรือไปรับสินค้าจากโรงงานของผู้ส่งของเพื่อนำมาบรรทุกลงเรือ หรือในบางกรณีเป็นการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์ก็จะนำสินค้าไปบรรจุตู้คอนเทนเนอร์หรือนำตู้คอนเทนเนอร์ไปบรรจุสินค้า ณ สถานประกอบการของผู้ส่งของ ซึ่งลักษณะของการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์นั้นจะมีลักษณะของการบรรจุที่สำคัญ 2 ประเภท คือ ตู้คอนเทนเนอร์ชนิดหลายผู้ส่งของเรียกว่า LCL/CFS และตู้คอนเทนเนอร์ที่มีผู้ส่งของเพียงรายเดียวเรียกว่า CY/FCY ซึ่งทั้งสองประเภทเมื่อผู้ส่งของได้ส่งมอบสินค้าให้อยู่ในความดูแลของตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นแล้ว ผู้ส่งของก็อาจเรียกให้ตัวแทนเรือออกใบตราส่งที่ยังมิได้บรรทุกของลงเรือ (Reciped for Shipment) เพื่อแสดงว่าตัวแทนเรือได้รับมอบสินค้าไว้แล้วตามรายละเอียดที่ปรากฏในใบตราส่ง ตามบทบัญญัติในมาตรา 12 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และเมื่อบรรทุกสินค้าลงเรือแล้ว หากผู้ส่งของขอให้ตัวแทนเรือออกใบตราส่งชนิดบรรทุกของลงเรือแล้ว (Shiped on board bill of lading) ตามบทบัญญัติในมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ซึ่งใบตราส่งดังกล่าวจะต้องมีรายการตามที่กำหนดไว้โดยเฉพาะต้องมีลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่ง ซึ่งในทางปฏิบัติเพื่อความสะดวกในการแก้ไขผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นจะมอบหมายไว้ในหนังสือสัญญาแต่งตั้งตัวแทนเรือหรือมอบหมายโดยปริยายให้ตัวแทนเรือมีอำนาจลงนามในใบตราส่งแทนนายเรือได้ ทั้งนี้เนื่องจากหากไม่มีบุคคลที่มีอำนาจลงนามที่ถูกต้อง ธนาคารที่เป็นคนกลางในการติดต่อซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศหรือธนาคารผู้รับแจ้งการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิตอาจปฏิเสธการจ่ายเงินค่าสินค้าแก่ผู้ขายซึ่งเป็น

ผู้ส่งของได้ นอกจากตัวแทนเรือจะเป็นผู้ลงนามในใบตราส่งแล้วบุคคลอื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายให้เป็นผู้ลงนามในใบตราส่งได้ เช่น นายเรือซึ่งถือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งเป็นต้น ซึ่งการกระทำของตัวแทนเรือในการตกลงรับจองระวางบรรทุกของเรือและการขนถ่ายของลงเรือ และการออกใบตราส่งและลงนามในใบตราส่ง ถึงแม้จะได้เปิดเผยชื่อของตัวการผู้ขนส่งแล้ว ถือได้ว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของตามบทบัญญัติในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 เนื่องจากตัวแทนเรือเป็นผู้เสนอการจองระวางบรรทุกของเรือให้แก่ผู้ส่งของเมื่อผู้ส่งของได้สนองการจองระวางบรรทุกของเรือ และนำสินค้ามาส่งมอบเพื่อให้ตัวแทนเรือทำการบรรทุกสินค้าลงเรือ แม้จะไม่มีการออกใบตราส่งสัญญารับขนของทางทะเลระหว่างตัวแทนเรือกับผู้ส่งของก็เกิดขึ้น และนอกจากเกิดสัญญารับขนของทางทะเลขึ้นแล้ว ตัวแทนเรือที่ได้รับมอบหมายให้มีอำนาจลงนามในใบตราส่งยังได้ลงชื่อในใบตราส่ง ซึ่งถือเป็นเอกสารหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งหากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นที่ได้มอบหมายอำนาจดังกล่าวเป็นตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ตัวแทนเรือก็ต้องรับผิดตามสัญญาที่ทำนั้นแต่ลำพังตนเอง ตามบทบัญญัติของมาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่อธิบายได้ดังนี้

มาตรา 824 บัญญัติว่า "ตัวแทนคนใดทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ท่านว่าตัวแทนนั้นจะต้องรับผิดตามสัญญานั้นแต่ลำพังตนเอง แม้ชื่อของตัวการจะได้เปิดเผยแล้ว เว้นแต่ข้อความแห่งสัญญาจะแย้งกันกับความรับผิดของตัวแทน"[72]

โดยหลักความรับผิดในเรื่องตัวแทน ตัวแทนไม่ต้องรับผิดเป็นส่วนตัวต่อบุคคลภายนอก และถือเสมือนว่าตัวการได้เข้าทำสัญญาโดยลำพังด้วยตนเอง ตัวการย่อมมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนหรือตัวแทนช่วงได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน ตามบทบัญญัติในมาตรา 820 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สำหรับตัวแทนหรือตัวแทนช่วงแล้วแต่กรณีย่อมหลุดพ้นจากความผูกพันกับบุคคลภายนอก ซึ่งผลของความผูกพันของตัวการต่อบุคคลภายนอกนั้นหมายถึง ในกรณีตัวแทนทำผิดสัญญา คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งก็ฟ้องเรียกค่าเสียหายกับตัวแทนไม่ได้ต้องฟ้องเรียกเอากับตัวการ และข้อเท็จจริงใดที่ตัวแทนรู้ภายในขอบอำนาจย่อมถือว่าตัวการรู้ด้วยและข้อโต้เถียงระหว่างตัวการต่อตัวแทนจะใช้ยันบุคคลภายนอกไม่ได้ และประการสุดท้ายในกรณีตัวแทนทำละเมิดภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทน ตัวการต้องร่วมรับผิดกับตัวแทนในผลแห่งละเมิด[73] หลักความรับผิดของตัวแทนที่ทำสัญญาแทนตัวการ ซึ่งอยู่ในต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศนั้น

---

[72] Section 824. An agent who makes a Contract on behalf of a principal who is, an has his domicile, in foreign country is personally liable on the contract although the name of the principal has been disclosed, unless the team of the contract are inconsistent with his liability.

[73] กุศล บุญยืน. "หลักกฎหมายตัวแทนบางเรื่อง." วารสารนิติศาสตร์. ปีที่ 4, เล่มที่ 1. มกราคม - มิถุนายน 2532, หน้า 14 – 15.

อยู่ในฐานะอย่างเดียวกันกับตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการไม่เปิดเผยชื่อ เพราะบุคคลภายนอกไม่อาจบังคับตามสัญญาเอาจากตัวการได้ หรือถึงแม้บังคับได้ก็เป็นการยากลำบาก กฎหมายจึงให้ตัวแทนรับผิดตามสัญญาที่ตนทำ ซึ่งหลักนี้เกิดขึ้นเมื่อปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 โดยสันนิษฐานว่าตัวแทนทำสัญญาเป็นส่วนตัว (Personally) เว้นแต่ข้อความในสัญญาจะได้แสดงให้เห็นชัดเป็นอย่างอื่น[74] วัตถุประสงค์หรือเจตนารมณ์ของบทบัญญัติในมาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นเพื่อเปิดโอกาสให้บุคคลภายนอกฟ้องตัวแทนซึ่งอยู่ภายในประเทศได้ ทั้งนี้เนื่องจากเป็นการสะดวกกว่าการจะไปฟ้องร้องให้ตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศซึ่งเป็นเรื่องลำบาก และถึงแม้ปัจจุบันประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง จะกำหนดให้โจทก์สามารถฟ้องจำเลยที่มีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศได้ แต่ก็ได้กำหนดให้ต้องมีการส่งสำเนาคำฟ้องให้จำเลยที่อยู่ในต่างประเทศซึ่งต้องใช้ระยะเวลา ดังนั้นการกำหนดให้ตัวแทนที่ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศต้องรับผิดตามสัญญาดังกล่าว จึงเป็นการสะดวกทั้งประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี แต่ทั้งนี้ตัวการก็ยังคงต้องผูกพันความรับผิดตามหลักทั่วไปในมาตรา 820 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ตามที่กล่าวมาแต่ต้น ฉะนั้นการบัญญัติให้ตัวแทนต้องรับผิดตามสัญญาที่ได้ทำแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศจึงเป็นการเปิดโอกาสให้แก่คู่สัญญาที่จะเลือกบังคับเอากับตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศหรือบังคับกับตัวแทนที่อยู่ภายในประเทศก็ได้ และตัวแทนต้องรับผิดตามสัญญาดังกล่าวไม่ว่าบุคคลภายนอกจะรู้ถึงข้อเท็จจริงว่าตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศหรือไม่ก็ตาม เนื่องจากสิทธิในการเรียกร้องของบุคคลภายนอกต่อตัวแทนเช่นนี้ไม่ได้เกิดจากข้อตกลงหรือนิติกรรมสัญญา แต่เป็นความรับผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ซึ่งแตกต่างจากกรณีที่มีการตกลงไม่ให้บุคคลภายนอกใช้สิทธิตามมาตรา 824 ที่เกิดจากข้อตกลง และมาตรา 824 นี้ ไม่มีเจตนารมณ์ที่จะป้องกันหรือคุ้มครองช่วยเหลือตัวการที่อยู่ในต่างประเทศเพราะความจริงแล้วความรับผิดชอบและหน้าที่ของตัวการที่อยู่ในต่างประเทศที่มีต่อคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งตามผลแห่งนิติกรรมที่ตัวแทนได้ทำไปก็เหมือนเดิมไม่เปลี่ยนแปลงไปประการใด กล่าวคือ ตัวการยังต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกอยู่ตามหลักกฎหมายตัวแทนนั้นเอง[75] หลักความรับผิดตามสัญญาที่ตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวคล้ายคลึงกับหลักเกณฑ์ความรับผิดของตัวแทนซึ่งทำสัญญาแทนตัวการต่างประเทศ (foreign principle) ในระบบกฎหมายของ

---

[74] G.H.L Fridman. **The Law of Agency**. Fifth edition. London 1983, p.235.

[75] ประสิทธิ์ โฆวิไลกูล. "ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ (Principle who is and has domicile in foreign country)." **วารสารกฎหมาย** คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ปีที่ 7, ฉบับที่ 2. ตุลาคม 2525, หน้า 55.

ประเทศอังกฤษซึ่งมีหลักเกณฑ์ว่า ตัวแทนที่ทำสัญญาแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศแล้ว ตัวแทนต้องรับผิดในสัญญาที่ทำไป ทั้งนี้เพราะการที่ตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการต่างประเทศดังกล่าว เป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อบุคคลภายนอกในด้านที่เกี่ยวกับการบังคับตามสัญญาที่ตัวแทนได้ทำไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระยะเวลาที่การค้าขายระหว่างประเทศและการติดต่อสื่อสารยังไม่พัฒนาเท่าที่ควร[76] ซึ่งในระยะก่อนศตวรรษที่ 19 ตัวแทนที่ทำสัญญาแทนตัวการต่างประเทศและมิได้ประกอบธุรกิจในประเทศอังกฤษต้องรับผิดตามสัญญาที่ทำเป็นส่วนตัว (personal liable) ภายหลังจากนั้นจึงปรับเปลี่ยนสถานะของตัวแทนซึ่งทำสัญญาแทนตัวการต่างประเทศไว้ในข้อตกลงในสัญญาและภายหลังตัวการต่างประเทศจึงสามารถแสดงความประสงค์ที่จะรับผิดตามสัญญาที่ตัวแทนได้ทำด้วยตนเองได้ ซึ่งเป็นไปตามหลักของการกระทำการแทนที่ตัวแทนไม่ต้องรับผิดตามสัญญาซึ่งตนได้ทำเพื่อผลประโยชน์ของตัวการ[77] และจากการศึกษาแล้วหลักความรับผิดตามสัญญาที่ตัวแทนได้ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศไม่มีในบทบัญญัติของกฎหมายเยอรมัน ฝรั่งเศส ญี่ปุ่น ฟิลิปปินส์ และสวิสเซอร์แลนด์ แต่อย่างใด ฉะนั้น จึงมิได้มาจากหลักกฎหมายของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) และไม่มีตำรากฎหมายอธิบายไว้ จึงเข้าใจว่าหลักความรับผิดดังกล่าวนำมาจากหลักกฎหมายคอมมอนลอร์ของอังกฤษ (Common Law) ตามหลักฐานการอ้างอิงกฎหมายต่างประเทศของกรมร่างกฎหมาย ได้อ้างอิงหนังสือ "Halsbury Law of England" และหนังสือ "Jenk's Digest of English Civil Law" ซึ่งหลักกฎหมายตัวแทนของอังกฤษดังกล่าวมีว่า "The agent generally incurs neither right nor liabilities under the contract, and drops out as soon as it is made. Exception : Where trade custom makes the agent personally liable, eg in some case where the agent is contract on behalf of a foreign based principal" (Miller, Gibb & Co. V Smith & Tyrer, 1917)[78] ดังนั้น จะเห็นว่าหลักความรับผิดตามสัญญาซึ่งตัวแทนได้ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศตามมาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยคล้ายคลึงกับหลักกฎหมายตัวการต่างประเทศของประเทศอังกฤษ ซึ่งความรับผิดของตัวแทนเรือซึ่งทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศนั้นพอสรุปได้ดังนี้

(1) ตัวแทนเรือได้ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ การทำสัญญาแทนตัวการของตัวแทนเรือในที่นี้จึงต้องเป็นผู้ทำสัญญาแทนตัวการ (ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น) จึงมิใช่เป็นกรณีตัวการเป็นผู้ทำสัญญาเอง เพราะถ้าตัวการทำสัญญากับบุคคลภายนอกเอง ตัวแทนเรือ ก็ไม่ต้องรับผิดแต่อย่างใด เช่น ในคดีตามคำพิพากษาฎีกาที่ 214/2517 ซึ่งตัวการ

---

[76] Richard Store. **Law of Agency**. p.131.

[77] G.H.L. Fridman. **The Law of Agency**. p.223.

[78] ประสิทธิ์ โฆวิไลกูล. ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ (Principle who is and has domicile in foreign country). หน้า 56.

เป็นผู้รับขนสินค้าโดยตัวการเป็นผู้อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศและเป็นผู้ทำสัญญารับขนของทางทะเลจากต่างประเทศมายังประเทศไทย และเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างการขนส่ง ผู้เสียหายจะเรียกร้องจากตัวแทนเรือซึ่งเป็นตัวแทนผู้รับขนส่งให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามลำพังหาได้ไม่ เพราะมิใช่กรณีตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ หรือในคดีตามคำพิพากษาฎีกาที่ 155/2519 ซึ่งตัวแทนเรือเป็นตัวแทนของสายการเดินเรือซึ่งเป็นนิติบุคคลต่างประเทศและอยู่ต่างประเทศ ตัวแทนต้องรับผิดตามสัญญาที่ตัวแทนเป็นผู้ทำในประเทศเท่านั้น ไม่ต้องรับผิดตามสัญญารับขนที่ตัวการทำไว้ในต่างประเทศแล้วมาเกิดความเสียหายในประเทศไทยแต่อย่างใด เป็นต้น หรือในกรณีที่ตัวแทนมิได้เป็นผู้ทำสัญญาแต่เป็นผู้ชำระหนี้ตามสัญญาแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศ ก็ไม่เข้ากรณีตามมาตรา 824[79] เช่นกัน ดังเช่นคำพิพากษาฎีกาที่ 772/2483 หรือคำพิพากษาฎีกาที่ 1087/2477 เป็นต้น

(2) ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ หมายถึง ตัวการไม่ได้มีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย แต่ตัวแทนมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศไทย กรณีตัวการอยู่ต่างประเทศต้องพิจารณาว่าตัวการเป็นบุคคลหรือนิติบุคคลที่อยู่ในรัฐใดรัฐหนึ่งนอกราชอาณาจักรไทย และกรณีตัวการมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศต้องพิจารณาว่าตัวการเป็นบุคคลหรือนิติบุคคลซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศหรือไม่โดยอาศัยหลักเกณฑ์การมีภูมิลำเนาของบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และหรือรวมทั้งภูมิลำเนาของนิติบุคคลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่น ตามมาตรา 69 ที่บัญญัติว่า "ในกรณีที่นิติบุคคลที่ทำการหลายแห่งหรือมีสำนักงานสาขาให้ถือว่าถิ่นอันเป็นที่ตั้งของที่ทำการหรือของสำนักงานสาขาเป็นภูมิลำเนาในกิจการอันได้กระทำ ณ ที่นั้นด้วย" ดังนั้นบริษัทต่างประเทศซึ่งมีสำนักงานใหญ่อยู่ต่างประเทศและมีสาขาอยู่ในประเทศไทยต้องถือว่าบริษัทมีภูมิลำเนาในประเทศไทยในส่วนกิจการที่ทำนั้น ดังเช่นคำพิพากษาฎีกาที่ 1556/2509, หรือคำพิพากษาฎีกาที่ 484/2507 เป็นต้น และการเป็นตัวการต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศนี้จะต้องมีองค์ประกอบทั้งสองประการจะขาดข้อใดข้อหนึ่งไม่ได้ เพราะหากตัวการมีภูมิลำเนาในประเทศไทย ตัวการก็จะต้องรับผิดในกิจการที่ตัวแทนได้ทำไป ถ้าตัวแทนได้ทำภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทนตามมาตรา 820 และการอยู่ในประเทศในที่นี้หมายถึงการอยู่ในลักษณะถาวร เพียงพอที่บุคคลภายนอกจะพึงบังคับตามสัญญาทางศาลเมื่อหนี้ถึงกำหนด ถ้าตัวการเข้ามาในประเทศไทยเป็นครั้งคราวไม่เรียกว่าอยู่ในประเทศไทย เป็นแต่เพียงได้ชื่อว่ามา[80] ดังเช่นคดีในคำพิพากษาฎีกาที่ 133/2493 และคำพิพากษาฎีกาที่ 1087/2477 เป็นต้น แต่ในกรณีที่ขณะเข้าทำสัญญาตัวการต่างประเทศอยู่ในต่างประเทศและได้เข้ามาอยู่ใน

---

[79] กุศล บุญยืน. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ตัวแทน นายหน้า. กรุงเทพฯ : บริษัทประยูรวงษ์ จำกัด, 2534, หน้า 146.

[80] สถิตย์ เล็งไธสง. คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญชน, 2539, หน้า 207.

ประเทศไทยและเลิกสัญญาตัวแทนนั้น ตัวแทนก็ยังคงต้องรับผิดตามสัญญาที่ตัวแทนได้ทำตามคำพิพากษาฎีกาที่ 50/2501 กรณีเช่นนี้บุคคลภายนอกจะเรียกร้องต่อตัวแทนตามมาตรา 824 หรือเรียกร้องกับตัวการตามมาตรา 820 ก็ได้ แต่เมื่อเลือกบังคับจากคนใดคนหนึ่งแล้ว อีกคนหนึ่งก็พ้นจากความรับผิดจะบังคับเอากับทั้งตัวการและตัวแทนหาได้ไม่[81] เป็นต้น จึงสรุปได้ว่าตัวแทนกับบุคคลภายนอกหรือตัวการกับบุคคลภายนอกอาจตกลงกันมิให้ตัวแทนต้องรับผิดตามมาตรา 824 ได้ หรือบุคคลภายนอกจะไม่ใช้สิทธิตามมาตรา 824 ก็ได้

(3) ต้องไม่มีข้อความแห่งสัญญาขัดแย้งกับความรับผิดของตัวแทน (The terms of the contract are inconsistent with the agent's liability) ซึ่งหมายถึง ตัวแทนอาจทำข้อตกลงกับบุคคลภายนอกยกเว้นมิให้ตนต้องรับผิดตามสัญญาซึ่งตนได้ทำแทนตัวการต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ ซึ่งการตกลงจำกัดความรับผิดในกรณีนี้ไม่ใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน จึงใช้บังคับได้หรืออาจเป็นกรณีที่วัตถุประสงค์แห่งสัญญาหรือวัตถุประสงค์แห่งหนี้เป็นการเฉพาะตัวหรือมีลักษณะเป็นการเฉพาะซึ่งตัวแทนไม่อาจรับผิดหรือไม่อาจชำระหนี้ได้ หรือเป็นกรณีบุคคลภายนอกตกลงกับตัวการเป็นการส่วนตัวว่า ตัวแทนไม่ต้องรับผิดตามมาตรา 824 (บุคคลภายนอกสละสิทธิ์เรียกร้องตามมาตรา 824)

(4) แม้ตัวแทนจะต้องรับผิดตามสัญญาต่อบุคคลภายนอกตามสัญญาซึ่งตัวแทนได้ทำแทนตัวการต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศก็ตาม แต่ตัวการก็ยังคงต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกตามมาตรา 820 อยู่ดังเช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 630/2500 เป็นต้น และเมื่อตัวแทนต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกแล้ว ตัวแทนก็สามารถไล่เบี้ยเอาจากตัวการได้ตามมาตรา 816 ดังเช่นคำพิพากษาฎีกาที่ 630/2500 และคำพิพากษาฎีกาที่ 788/2500 เป็นต้น

(5) ความรับผิดของตัวแทนตามสัญญาที่ตัวแทนได้ทำแทนตัวการต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ ตัวแทนจะต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกเฉพาะความรับผิดเกี่ยวกับสัญญาที่ตัวแทนได้รับมอบอำนาจและได้ทำกับบุคคลภายนอกเท่านั้น ไม่รวมถึงความรับผิดในเรื่องละเมิด หรือความรับผิดอันเกิดจากบทบัญญัติของกฎหมาย เช่น ภาษีเงินได้ ภาษีการค้า ค่าสัมปทาน การจัดการงานนอกคำสั่ง หรือลาภมิควรได้ ฯลฯ เช่นนี้ตัวแทนก็ไม่ต้องรับผิดตามมาตรา 824 แต่อย่างใด เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 1265/2517 หรือคำพิพากษาฎีกาที่ 1470/2520 ซึ่งเป็นกรณีเจ้าของเรืออยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ตัวแทนซึ่งอยู่ในประเทศไทยไม่ต้องรับผิดในละเมิดที่นายเรือได้ทำละเมิดแต่อย่างใด หรือคำพิพากษาฎีกาที่ 2299/2522 ที่ผู้ควบคุมเรือซึ่งเป็นลูกจ้างของบริษัทเรือในต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศเป็นผู้ทำละเมิด เจ้าของเรือต้องรับผิดแต่ตัวแทนของเจ้าของเรือ (ตัวแทนเรือ) ซึ่งอยู่ในประเทศไทย ไม่ต้องรับผิดในละเมิดแทนตัวการซึ่งอยู่ในต่างประเทศและ

---

[81] สรรเสริญ ไกรจิตติ. คำบรรยายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2516, หน้า 97.

มีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศแต่อย่างใด เป็นต้น กอปรกับความรับผิดของตัวแทนต่อบุคคลภายนอกตามมาตรา 824 นี้ต้องถือว่าเป็นข้อที่กฎหมายบัญญัติไว้เป็นพิเศษ ซึ่งเป็นการยกเว้นหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 820 จึงต้องตีความเฉพาะตัวบทที่บัญญัติไว้ รวมทั้งไม่อาจขยายความให้ตัวแทนมีอำนาจฟ้องร้องบุคคลภายนอกตามสัญญาที่ตัวแทนได้ทำแทนตัวการต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศได้ เนื่องจากตัวบทมิได้บัญญัติไว้ เพียงแต่ตัวแทนสามารถยกข้อต่อสู้ของตัวการขึ้นต่อสู้กับบุคคลภายนอกได้เท่านั้น

(6) ในกรณีที่ตัวแทนตามมาตรา 824 มีสิทธิตั้งตัวแทนช่วง หากตัวแทนช่วงได้ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องกับตัวแทนช่วงได้ตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 824 และเห็นว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิฟ้องตัวแทน[82] แต่นักวิชาการบางท่านเห็นว่า ตัวแทนตามมาตรา 824 จะต้องเป็นผู้ทำสัญญาแทนตัวการต่างประเทศแล้วผูกพันความรับผิดตามสัญญาที่ตนทำแทน ถ้าตัวแทนตั้งตัวแทนช่วงทำสัญญา ตัวแทนช่วงจะต้องเป็นผู้รับผิดต่อบุคคลภายนอกเองไม่ใช่ตัวแทนขั้นต้น[83] ซึ่งผู้เขียนเห็นด้วยกับแนวความคิดหลัง เนื่องจากสอดคล้องกับหลักการเป็นกฎหมายเฉพาะของมาตรา 824 และสอดคล้องกับหลักกฎหมายในเรื่องตัวแทนช่วงซึ่งผู้ที่ตั้งตัวแทนช่วงไม่ต้องรับผิดแต่อย่างใด

(7) ในกรณีที่ขณะทำสัญญากับบุคคลภายนอกแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ แต่ต้องมีการบอกเลิกการเป็นตัวแทนหรือถูกเพิกถอนสัญญาตัวแทนหรือสัญญาตัวแทนสิ้นสุดลง ตัวแทนยังคงต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกตามมาตรา 824 เพราะความรับผิดของตัวแทนตามมาตรา 824 เกิดขึ้นตั้งแต่ในขณะที่ตัวแทนทำสัญญากับบุคคลภายนอก

(8) ความรับผิดของตัวแทนตามมาตรา 824 จะต้องเป็นตัวแทนที่ได้ทำสัญญากับบุคคลภายนอกภายในกิจการที่ได้รับมอบหมาย หรือในกรณีทำเกินจากขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายแต่ในทางปฏิบัติของตัวการทำให้บุคคลภายนอกมีมูลเหตุอันสมควรเชื่อได้ว่าเป็นการกระทำอันอยู่ภายในขอบอำนาจของตัวแทน ตัวการก็ยังคงต้องผูกพันอยู่กับบุคคลภายนอกตามหลักทั่วไป ฉะนั้นในกรณีที่ตัวการได้ให้สัตยาบันกับการกระทำนอกขอบอำนาจของตัวแทนก็จะมีผลให้ตัวแทนต้องรับผิดตามสัญญาเช่นกัน

(9) ในกรณีที่ตัวแทนไม่ทราบถึงการมีอยู่ของบทบัญญัติในมาตรา 824 โดยสุจริตตัวแทนก็ไม่อาจยกเป็นข้ออ้างหรือข้อต่อสู้ต่อบุคคลภายนอกเพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดตามมาตรา 824 ได้แต่อย่างใด และในขณะเดียวกันบุคคลภายนอกไม่ทราบถึงบทบัญญัติในมาตรา 824 ก็ตามก็ไม่เป็นการตัดสิทธิของบุคคลภายนอกที่จะใช้สิทธิตามมาตรา 824 ทั้งนี้เนื่องจากความรับผิดตามสัญญาที่

---

[82] ประสิทธิ์ โฆวิไลกูล. ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ (Principle who is and has domicile in foreign country) หน้า 61.

[83] สถิตย์ เล็งไธสง. คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า. หน้า 208.

ตัวแทนได้ทำแทนตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศถือเป็นความรับผิดตามที่กฎหมายบัญญัติมิใช่ความรับผิดตามสัญญาหรือข้อตกลงของคู่สัญญาตามที่กล่าวมา

ดังนั้นความรับผิดของตัวแทนเรือตามหลักความรับผิดของตัวแทนซึ่งทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศจึงพิจารณาได้สองกรณีคือ กรณีแรก ตัวแทนเรือได้ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศซึ่งตามปกติจะเป็นกรณีของการทำสัญญารับขนของทางทะเลในส่วนของการขนส่งจากประเทศไทยไปยังต่างประเทศที่ตัวแทนเรือได้รับมอบหมายให้เป็นผู้รับจองระวางบรรทุกของเรือและได้รับมอบหมายให้ออกใบตราส่งและลงนามในใบตราส่งซึ่งถือเป็นการทำสัญญารับขนของทางทะเลและใบตราส่งดังกล่าวก็ถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล หรือในกรณีที่เป็นการซื้อขายตามสัญญา F.O.B. (FREE ON BOARD) ซึ่งผู้ซื้อจะต้องติดต่อผู้รับขนส่งด้วยตนเองและผู้ซื้อในประเทศอาจติดต่อตัวแทนเรือภายในประเทศและทำสัญญาขนส่งของจากประเทศผู้ขายมายังประเทศไทยในกรณีเช่นนี้ก็ต้องถือว่าตัวแทนเรือได้ทำสัญญาขนส่งแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศเช่นกันแม้ตัวแทนเรือภายในประเทศจะมิได้เป็นผู้ออกใบตราส่งก็ตาม และกรณีที่สอง ตัวแทนเรือมิได้เป็นผู้ทำสัญญาขนส่งของทางทะเลแทนผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ เพียงแต่ตัวแทนเรือเข้ามาเกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามสัญญาบางเรื่องแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น เช่น การแจ้งการมาถึงของเรือให้ผู้รับของทราบ การส่งมอบสินค้า การออกใบสั่งปล่อยสินค้า การแจ้งให้ผู้รับตราส่งมารับของ การเวรคืนใบตราส่ง การรับชำระค่าระวางบรรทุก ในกรณีเป็นการเรียกเก็บค่าระวางบรรทุกปลายทาง เป็นต้น ซึ่งกรณีเช่นนี้ผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศมักจะเป็นผู้ทำสัญญากับผู้ส่งของหรือผู้ตราส่งเองหรืออาจมอบหมายให้ตัวแทนเรือในประเทศนั้น ๆ เป็นผู้ทำสัญญาขนส่งและหรือลงนามในใบตราส่ง กรณีเช่นนี้ตัวแทนเรือในประเทศก็มิได้เป็นผู้ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ ซึ่งส่วนมากเป็นการขนส่งสินค้าเข้ามายังประเทศไทย และเมื่อพิจารณาจากแนวทางคำพิพากษาของไทย พบว่า มีคำพิพากษาของศาลฎีกาและคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้พิพากษาและวางแนวทางไว้ดังนี้

(1) คำพิพากษาฎีกาที่ 447/2521 จำเลยเป็นตัวแทนผู้ขนส่งที่มีภูมิลำเนาในต่างประเทศและอยู่ต่างประเทศ ได้ทำสัญญารับจ้างขนส่งสินค้าทางทะเลทำการขนส่งของจากประเทศไทยไปยังประเทศสหรัฐอเมริกา ศาลพิพากษาให้จำเลยซึ่งเป็นตัวแทนเรือต้องรับผิดตามสัญญาที่ยังมิได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งโดยชอบ

(2) คำพิพากษาฎีกาที่ 214/2517 ตัวแทนเรือเป็นตัวแทนของผู้รับขนของทางทะเลซึ่งมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ เมื่อของได้เสียหายระหว่างการขนส่งมายังประเทศไทย ตัวแทนเรือก็ไม่

ต้องรับผิดเพราะมิใช่กรณีที่ตัวแทนทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศตามมาตรา 824

(3) คำพิพากษาฎีกาที่ 155/2519 ตัวแทนเรือเป็นตัวแทนของสายการเดินเรือซึ่งเป็นนิติบุคคลอยู่ต่างประเทศ ต้องรับผิดตามสัญญาที่ตัวแทนเรือเป็นผู้ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ เฉพาะที่สัญญาได้ทำในประเทศไทยเท่านั้น ไม่ต้องรับผิดในสัญญาที่ตัวการทำไว้ในต่างประเทศและเกิดความเสียหายในประเทศ

(4) คำพิพากษาฎีกาที่ 5203/2538 ตัวแทนเรือได้ออกใบตราส่งในนามของบริษัทขนส่งซึ่งเป็นตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ เมื่อของสูญหายที่ปลายทางในระหว่างอยู่ในความรับผิดของตัวการผู้ขนส่ง ตัวแทนเรือจึงต้องรับผิดตาม ปพพ. มาตรา 824

(5) คำพิพากษาฎีกาที่ 6631/2542 ตัวแทนเรือเป็นนิติบุคคลจดทะเบียนในประเทศไทยทำหน้าที่ออกใบตราส่งสินค้าขาออกให้แก่ผู้ส่งของในฐานะตัวแทนของผู้ขนส่งที่จดทะเบียนในประเทศอังกฤษและมีภูมิลำเนาอยู่ในประเทศอังกฤษ ในคดีตัวแทนเรือได้ทำหน้าที่ติดต่อกับหน่วยราชการต่าง ๆ เกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกแก่เรือเข้าออก แจ้งการมาถึงของเรือและกำหนดเวลาถึงจุดหมาย รวมทั้งรับจองระวางเรือกับผู้ตราส่ง ซึ่งในคดีนี้ศาลฎีกาเห็นว่าบทบัญญัติใน ปพพ. ม. 824 หากไม่มีข้อความเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนไว้ในสัญญาที่ตัวแทนทำกับบุคคลภายนอกคู่สัญญาเสมือนเป็นตัวการ โดยไม่ต้องคำนึงว่าตัวการที่ตัวแทนได้กระทำการนั้นจะเป็นที่รู้ผู้ใดแล้วหรือไม่ ฉะนั้นเมื่อไม่ปรากฏว่าตัวแทนเรือได้ตกลงรับขนสินค้าทางทะเลแทนผู้ขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลจดทะเบียนในต่างประเทศและอยู่ต่างประเทศ โดยมีเงื่อนไขกำหนดความรับผิดของตัวแทนเรือไว้เป็นการเฉพาะอย่างไรแล้ว ตัวแทนเรือจึงต้องรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลร่วมกับผู้ขนส่ง

(6) คำพิพากษาฎีกาที่ 9023/2543 เป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปประเทศอังกฤษและต่อไปประเทศไอร์แลนด์ ซึ่งคดีนี้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศได้ตัดสินให้ตัวแทนเรือและผู้ขนส่งรับผิดร่วมกัน ซึ่งศาลฎีกาเห็นว่า ตัวแทนเรือในคดีนี้ได้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งให้แก่สายการเดินเรือในต่างประเทศและได้ทำสัญญาแทนผู้ขนส่งซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ เนื่องจากตัวแทนเรือได้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของและมีตราประทับของตัวแทนเรือไว้หลังใบตราส่ง ฉะนั้นตัวแทนเรือจึงต้องรับผิดตามสัญญา กอปรกับข้อความในใบตราส่งมิได้มีข้อยกเว้นความรับผิดของตัวแทนเรือไว้แต่อย่างใด และศาลฎีกายังได้วินิจฉัยในประเด็นที่ตัวแทนเรืออ้างข้อยกเว้นตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ว่าตามบทบัญญัติ พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 เพียงแต่ไม่ถือว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งอื่นเท่านั้น ไม่มีบทบัญญัติใดยกเว้นความรับผิดของตัวแทนเรือที่ทำสัญญาแทนตัวการต่างประเทศและอยู่ต่างประเทศไว้ตัวแทนเรือจึงต้องรับผิด นอกจากนี้ศาลฎีกายังได้วินิจฉัยในประเด็นข้อต่อสู้

เรื่อง การพิจารณาเกินอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดตาม ปพพ. มาตรา 824 ซึ่งศาลเห็นว่าไม่เกินอำนาจเพราะเป็นไปตามมาตรา 7 พ.ร.บ. การจัดตั้งศาลฯ

(7) คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คดีแดงที่ กค.241/2544 ตัวแทนเรือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ และตัวแทนเรือได้ตกลงทำสัญญาขนส่งแทนตัวการต่างประเทศและอยู่ในต่างประเทศ ซึ่งคดีนี้ในชั้นพิจารณาศาลได้กำหนดประเด็นตัวแทนเรือทำสัญญารับขนของทางทะเลแทนผู้ขนส่งซึ่งเป็นตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่าประเทศหรือไม่ แต่เนื่องจากได้ข้อเท็จจริงว่าความเสียหายมิได้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งและตัวแทนเรือจึงไม่ต้องรับผิด

(8) คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คดีแดงที่ กค.231/2544 เป็นการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพไปประเทศตูนีเซีย โดยตัวแทนเรือได้รับมอบหมายจากตัวแทนเรือซึ่งเป็นผู้ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งซึ่งเป็นนิติบุคคลต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ ในคดีนี้ตัวแทนเรือได้ตกลงรับขนส่งกับผู้ส่ง โดยได้รับชำระค่าระวางบรรทุกและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขนส่ง รวมทั้งได้ออกใบตราส่งแก่ผู้ส่งในฐานะตัวแทนผู้ขนส่ง (“As Agents”) ศาลถือว่าตัวแทนเรือทำการแทนผู้ขนส่งซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ จึงต้องผูกพันรับผิดตามสัญญาเสมือนเป็นตัวการตาม ปพพ. ม. 824

(9) คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คดีแดงที่ กค.176/2544 เป็นการขนส่งจากท่าเรือเกาะสีชังไปยังเมืองท่าสุรามายาในประเทศอินโดนีเซีย ตัวแทนเรือซึ่งได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำหน้าที่ดำเนินการเป็นตัวแทนทำพิธีการเรือ ได้แก่ ยื่นเอกสารรายงานเรือเข้า – ออกจากท่า ติดต่อกองตรวจคนเข้าเมือง กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า เป็นต้น และในคดีนี้ตามใบตราส่งของผู้ขนส่งนายเรือจะต้องลงลายมือชื่อในใบตราส่ง แต่เพื่อความสะดวกในการแก้ไขนายเรือจึงได้มอบหมายให้ตัวแทนเรือเป็นผู้ลงชื่อในใบตราส่ง ฉะนั้นเมื่อตัวแทนเรือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งในการทำสัญญารับขนของทางทะเล เมื่อผู้ขนส่งเป็นตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ต่างประเทศ ตัวแทนเรือจึงต้องรับผิดตามสัญญาขนส่ง ตาม ปพพ. มาตรา 616 และมาตรา 824

(10) คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คดีแดงที่ กค.16/2544 เป็นการขนส่งจากประเทศไทยไปยังประเทศฮ่องกง โดยตัวแทนเรือทำหน้าที่ติดต่อกับหน่วยราชการต่าง ๆ เช่น กรมเจ้าท่า การท่าเรือแหลมฉบัง การรับและส่งมอบเอกสารให้แก่ผู้ส่งของ การรับจองระวางเรือ และออกใบตราส่ง เป็นต้น ซึ่งในคดีนี้ ตัวแทนเรือได้ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของในนามของผู้ขนส่งซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศ แม้ศาลจะวินิจฉัยว่า ตัวแทนเรือออกใบตราส่งแทนผู้ขนส่งภายในขอบเขตที่ได้รับมอบหมายแม้จะได้ลงชื่อในใบตราส่งก็ตาม

แต่ก็ไม่ถือว่าตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งตาม พ.ร.บ.การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 แต่สำหรับในส่วนของความรับผิดนั้น เมื่อตัวแทนเรือเข้าทำสัญญารับขนของทางทะเลแทนผู้ขนส่งที่เป็นนิติบุคคลต่างประเทศและอยู่ในต่างประเทศ ตัวแทนเรือจึงต้องรับผิดตามสัญญาขนส่งของทางทะเลด้วย

(11) คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คดีแดงที่ กค. 649/2544 เป็นการขนส่งสินค้าจากท่าเรือกรุงเทพปลายทางประเทศญี่ปุ่น ตัวแทนเรือทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งและได้ทำการออกใบตราส่งซึ่งเป็นของผู้ขนส่งตามที่ได้รับมอบหมาย เมื่อผู้ขนส่งตัวการเป็นนิติบุคคลซึ่งไม่ได้ตั้งอยู่ในประเทศไทยและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ฉะนั้นแม้ตัวแทนเรือเป็นเพียงผู้ทำหน้าที่แทนผู้ขนส่ง แต่ก็ต้องรับผิดตามสัญญาแทนผู้ขนส่งที่เป็นตัวการที่อยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศตาม ปพพ. มาตรา 824

สำหรับความรับผิดในละเมิดคำพิพากษาที่พิพากษาให้ตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิดในการทำละเมิดของตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศหรือการละเมิดอันเกิดจากบุคคลอื่นซึ่งมิใช่ตัวแทนเรือ เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 139/2502, 987/2506, 1265/2517 และ 1470/2520 เป็นต้น

โดยสรุปที่ศึกษาในหัวข้อหลักกฎหมายทั่วไปและหลักกฎหมายพิเศษ หลักสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก หลักกฎหมายตัวแทน กฎหมายที่ใช้บังคับก่อนพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หลักความรับผิดของตัวแทนเรือตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในฐานะผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งหน้าที่และความรับผิดในเรื่องอื่น และหลักความรับผิดของตัวแทนเรือตามสัญญาที่ได้ทำแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศนั้นล้วนเป็นความรับผิดอันเกิดจากสัญญาทั้งสิ้น เมื่อคู่สัญญาตกลงกันก่อให้เกิดสัญญาขึ้นแล้วคู่สัญญาก็มีความผูกพันในอันที่จะต้องทำการชำระหนี้ที่เกิดจากสัญญานั้น ไม่ว่าจะเป็นการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้หรือบุคคลภายนอก ซึ่งจากการศึกษาพบว่าความผูกพันตามสัญญาก่อให้เกิดทั้งหน้าที่ (debitum) และความรับผิด (obligatio)[84] ดังนั้นเมื่อไม่มีการชำระหนี้ตามสัญญา โดยทั่วไปกฎหมายกำหนดให้เกิดผลตามมาคือ การบังคับชำระหนี้โดยเฉพาะเจาะจง (Specific performance) ในกรณีที่สามารถบังคับได้ การบอกเลิกสัญญาในกรณีเป็นสัญญาต่างตอบแทน หรือการชดใช้ค่าเสียหาย ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์ให้เจ้าหนี้ได้รับการชำระหนี้ตามสัญญาและหรือชดใช้ค่าเสียหาย

---

[84] ดาราพร ถิระวัฒน์. "หลักและขอบเขตความรับผิดทางสัญญา." หนังสืออาจารยบูชารวมบทความทางวิชาการเพื่อเป็นอนุสรณ์แก่ศาสตราจารย์ ไพโรจน์ ชัยนาม. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2538, หน้า 370.

4.3 ความรับผิดในการทำละเมิด (Tortious liability)

4.3.1 ความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทนเรือ

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 บัญญัติไว้ความว่า "ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น" [85]

จากการศึกษาประวัติศาสตร์พบว่า หลักความรับผิดในการทำละเมิดเกิดขึ้นจากหลักพื้นฐานที่ว่า ที่ใดมีสังคมที่นั้นย่อมมีกฎหมาย (Ubi societas Ibi jus) และแนวคิดในเรื่องละเมิดในแต่ละระบบกฎหมายจะแตกต่างกันเช่นในระบบ Common law ถือว่าละเมิดเป็นเรื่องเฉพาะเรื่องในลักษณะความผิดหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดและหน้าที่นั้นเป็นหน้าที่ต่อบุคคลทั่วไป เช่น ลักษณะคดีบุกรุก (Teapas) เป็นต้น หลักความรับผิดฐานละเมิดในลักษณะจงใจ (Intention) และประมาทเลินเล่อ (Negligence) เกิดขึ้นในศตวรรษที่ 13 โดยถือว่าผู้ใดจงใจทำให้ผู้อื่นเสียหายผู้นั้นต้องรับผิด สำหรับความรับผิดโดยประมาทนั้นเกิดจากความไม่ระมัดระวังซึ่งบุคคลมีหน้าที่ระมัดระวัง (Duty of care) ทำให้ผู้อื่นเสียหายบุคคลนั้นต้องรับผิด ซึ่งถือเป็นความรับผิดของบุคคลในการทำละเมิดของตนเอง นอกจากนี้ยังมีหลักความรับผิดในการทำละเมิดของบุคคลอื่น (Vicarious liability) หมายถึงความรับผิดของบุคคลผู้หนึ่งในการทำละเมิดของบุคคลอีกผู้หนึ่ง โดยที่บุคคลที่ต้องรับผิดมิได้เป็นผู้ทำละเมิดด้วยตนเอง เช่น ความรับผิดในผลแห่งการทำละเมิดของลูกจ้าง และตัวแทนของนายจ้างหรือตัวการอันเป็นความรับผิดในลักษณะเด็ดขาด (strict liability) ที่จะได้ศึกษาในหัวข้อต่อไป และนอกจากนี้ยังมีหลักความรับผิดในการทำละเมิดของสตว์หรือความรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์หรือสิ่งของ ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับความรับผิดของตัวแทนเรือ จึงไม่ขอกล่าวในที่นี้

บทบัญญัติในมาตรา 420 เกี่ยวกับความรับผิดในการทำละเมิดของบุคคลในการทำละเมิดของตนเอง (responsibilité de I'homme de son propre fait) บทบัญญัติในมาตรานี้ถือเป็นแม่บทลักษณะละเมิดที่สำคัญของกฎหมายไทยโดยมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 709 ความว่า "บุคคลใดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ละเมิดสิทธิของผู้อื่น จำต้องทำการทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการนั้น (A person who violates intentionally or negligently the right of another is bound to make compensation for damage arising therefor) และประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 823

---

[85] Section 420. A person who. wilfully or negligently, unlawfully injures the life, body, health, liberty, property or any right of another person is said to commit a wrongful act and is bound to make compensation therefor.

ความว่า "บุคคลใดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด จำต้องทำการทดแทนให้แก่เขา เพื่อความเสียหายอันเกิดจากการนั้น (A person who, intentionally or negligently, injures unlawfully the life, body, health freedom, property or any right of another person is bound to compensate him for any damage arising therefrom บางฉบับแปลความว่า A person who. wilfully or negligently injures the life, body, health freedom, property, or another contary to law is bound to compensate to him for any damage arising therefrom)[86] ตามบทบัญญัติในมาตรา 420 ดังกล่าว สามารถแยกลักษณะและองค์ประกอบของความผิดในการทำละเมิดของตนได้ดังนี้

ประการแรก คำว่า "ผู้ใด" หมายถึง บุคคลและนิติบุคคลและหมายความรวมถึงบุคคลจะต้องรับผิดในการทำละเมิดของบุคคลอื่นหรือความเสียหายอันเกิดจากสัตว์หรือทรัพย์หรือสิ่งของด้วย

ประการที่สอง "การกระทำการ" หมายถึง มีการเคลื่อนไหวในอริยาบถโดยรู้สำนึกในการกระทำและสามารถบังคับตนได้ และหมายความรวมถึงการงดเว้นไม่กระทำการ (Omission) ที่มีหน้าที่ต้องกระทำการตามกฎหมายและตามสัญญา

ประการที่สาม ต้องเป็นการกระทำโดยจงใจ (wilfully) หรือประมาทเลินเล่อ (negligence) ซึ่งความหมายของคำว่า "จงใจ" ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 4.2.3 และสังเกตเห็นได้ว่าแม้บทบัญญัติในมาตรา 420 แปลความคำว่า "จงใจ" มาจากคำภาษาอังกฤษว่า "wilfully" แต่คำแปลในประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่นและประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันซึ่งเป็นที่มาของบทบัญญัติของกฎหมายไทยบางฉบับใช้คำว่า "wilfully" บางฉบับใช้คำว่า "intentionally" ซึ่งคำว่า "wilfully" มีความหมายไม่ตรงกับคำว่า "intentionally" ที่มีความหมายว่า ความมุ่งหมาย ความตั้งใจ หรือเจตนา และคำว่าเจตนานี้มีปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายอาญามาตรา 59 ตามที่ได้กล่าวมาในหัวข้อ 4.2.3 เช่นกัน โดยสรุปการที่จะเป็นความผิดละเมิดได้ ผู้กระทำต้องกระทำโดยจงใจหรือตั้งใจเป็นสำคัญ ซึ่งคำว่าจงใจหรือตั้งใจนั้นมีความหมายแตกต่างจากเจตนาตามประมวลกฎหมายอาญา สำหรับการกระทำโดยประมาทเลินเล่อ หมายถึง ไม่จงใจหรือไม่ตั้งใจแต่ไม่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรที่จะใช้ รวมถึงลักษณะที่บุคคลมีความระมัดระวังจะไม่กระทำการด้วย และบุคคลที่สมมุติขึ้นเปรียบเทียบเป็นมาตรฐานกลางในความรับผิดละเมิดนั้นต้องคำนึงถึงพฤติการณ์และฐานะในสังคมเช่นเดียวกับผู้กระทำละเมิด กล่าวคือต้องมีสภาพร่างกาย เพศ วัย สติปัญญา ความสามารถ จิตใจ และพฤติการณ์ภายนอกเช่นเดียวกับ

---

[86] ไพจิตร ปุญญพันธ์. **กฎหมายเปรียบเทียบไทยกับประมวลกฎหมายนานาประเทศ**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544, หน้า 22.

ผู้กระทำและรวมถึงพฤติการณ์แวดล้อมในขณะเกิดเหตุประกอบด้วยเช่นกัน ตามที่ท่านอาจารย์ จิตติ ติงศภัทิย์ ได้กล่าวไว้ในหนังสือ คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จัดพิมพ์โดย เนติบัณฑิตยสภา พ.ศ. 2503 แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 4 โดยมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2523 หน้า 474 – 475[87]

ประการที่สี่ ต้องเป็นการกระทำหรืองดเว้นการกระทำต่อผู้อื่นโดยผิดกฎหมาย (unlawful) ความรับผิดฐานละเมิดนั้นไม่จำเป็นต้องมีกฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้งว่าการกระทำใดถือเป็นความผิดกฎหมายแต่อย่างใด เพราะโดยหลักความรับผิดทางละเมิดเกิดจากการผิดหน้าที่ (breach of a duty) ซึ่งกฎหมายกำหนดไว้เป็นเบื้องต้นตามที่ Winfield ได้กล่าวไว้ในหนังสือ Winfield on Tort, ed 7 by J.A. Jolowicz & T. Bllis Lewis, 1963 หน้า 5[88] ดังนั้นคำว่า "โดยผิดกฎหมาย" จึงหมายถึง โดยมิชอบด้วยกฎหมาย ในประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมันก็มีบทบัญญัติว่าโดยมิชอบด้วยกฎหมายเช่นเดียวกัน โดยหมายความว่า ความเสียหายจะต้องไม่เกิดจากเหตุใดเหตุหนึ่งซึ่งทำให้การกระทำที่เป็นการกระทำที่ชอบ[89] และตามบทบัญญัติของกฎหมายไทยในมาตรา 421 บัญญัติว่า "การใช้สิทธิซึ่งมีแต่จะทำให้เกิดเสียหายแก่บุคคลอื่นนั้น ท่านว่าเป็นการอันมิชอบด้วยกฎหมาย (The exercise of right which can only have the purpose of causing injury to another person is unlawful) จึงถือได้ว่าเป็นการขยายความคำว่าผิดกฎหมายในมาตรา 420 ได้อย่างชัดเจน

นอกจากบทบัญญัติดังกล่าวแล้ว หลักความยินยอมตามหลักกฎหมายทั่วไป ตามภาษิตที่ว่า "ความยินยอมไม่ทำให้เป็นละเมิด" (Volenti non fit injuria) หมายถึงบุคคลซึ่งยอมต่อการกระทำอย่างหนึ่งหรือบุคคลซึ่งเข้าเสี่ยงภัยยอมรับความเสียหายจะฟ้องคดีเกี่ยวกับการกระทำหรือความเสียหายนั้นมิได้ ซึ่งหลักกฎหมายทั่วไปดังกล่าวนำมาใช้ในกฎหมายไทยได้ด้วย[90] ในความเห็นของผู้เขียนเห็นด้วยว่าหลักความยินยอมตามหลักกฎหมายทั่วไปดังกล่าวสามารถนำมาใช้ในความรับผิดตามระบบกฎหมายไทยได้ เนื่องจากสอดคล้องกับบทบัญญัติในมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับการพิสูจน์ถึงหลักกฎหมายทั่วไปดังกล่าว ดังนั้นถ้าเป็นการกระทำที่ชอบด้วยกฎหมายแล้ว แม้จะเกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นก็ไม่เป็นความผิดแต่อย่างใด

---

[87] ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544, หน้า 10.

[88] เรื่องเดียวกัน. หน้า 15.

[89] ไพจิตร ปุญญพันธ์. กฎหมายเปรียบเทียบไทยกับประมวลกฎหมายนานาประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544, หน้า 28.

[90] ไพจิตร ปุญญพันธ์. "หลักกฎหมายทั่วไป." วารสารนิติศาสตร์. ปีที่ 27, ฉบับที่ 1. มีนาคม 2540, หน้า 14.

ประการที่ห้า ต้องมีความเสียหายแก่บุคคลอื่น ตามบทบัญญัติใช้คำว่าให้เขาเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ซึ่งคำว่าสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดนั้นมีความหมายกว้าง ฉะนั้นการใช้บทบัญญัติในส่วนนี้จึงต้องหมายความถึงความเสียหายอย่างอื่นด้วย ทั้งที่อาจคำนวณเป็นเงินได้หรือไม่อาจคำนวณเป็นเงินได้ก็ได้

ประการสุดท้าย ความเสียหายนั้นต้องเป็นผลมาจากการกระทำของผู้ทำความเสียหายที่เรียกว่าความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผล หมายถึง การกระทำและความเสียหายที่ก่อขึ้นนั้นต้องโทษเอาแก่ผู้กระทำได้ จากการศึกษาพบว่า นักนิติศาสตร์ได้วางทฤษฎีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผลไว้ 2 ทฤษฎีที่สำคัญ คือ[91] ทฤษฎีความเท่ากันแห่งเหตุหรือทฤษฎีเงื่อนไข (Theórie de l'équivalence des conditions, doctrine of equivalence of conditions) ถือว่า หากไม่ปรากฏว่าถ้าไม่มีการกระทำที่กล่าวมาผลจะไม่เกิดเช่นนั้น จะไม่มีความเสียหายดังที่กล่าวอ้าง ผลที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลอันเกิดจากการกระทำที่ถูกกล่าวหา ผลอันใดอันหนึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากเหตุหลายประการ ถ้าเหตุอันหนึ่งคือการกระทำของผู้ถูกกล่าวหาแล้วผู้นั้นต้องรับผิดโดยไม่ต้องคำนึงว่ามีเหตุอื่นที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นด้วยเหมือนกัน เพราะถือว่าเหตุทุกเหตุมีน้ำหนักเท่ากัน จะถือว่าเป็นแต่เหตุบางประการเท่านั้นที่ก่อให้เกิดผลหาได้ไม่ เพราะถ้าไม่มีเหตุทุกประการเหล่านั้นรวมกันแล้วผลก็ย่อมไม่เกิดขึ้น และทฤษฎีมูลเหตุที่เหมาะสม (Théorie de la causalité adéquate) ที่ถือว่าในบรรดาเหตุทั้งหลายที่ก่อให้เกิดผลขึ้นนั้น ในแง่ความรับผิดของผู้กระทำการใด ๆ แล้ว เฉพาะแต่เหตุที่ตามปกติย่อมก่อให้เกิดผลเช่นว่านั้นเท่านั้นที่ผู้กระทำจะต้องรับผิด ตามตัวบทกฎหมายของไทย บัญญัติว่า "ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหาย..." ดังนั้นถ้าผู้กระทำละเมิดตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อ โดยรู้ว่าจะเกิดความเสียหายและเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจริงผู้กระทำก็ต้องรับผิด โดยไม่ต้องคำนึงว่า ความเสียหายจะเป็นเช่นใด ทั้งนี้กฎหมายไทยได้บัญญัติไว้ในมาตรา 438 วรรคแรก ความว่า "ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ..."[92] ซึ่งนำมาจากประมวลกฎหมายลักษณะหนี้ของสวิส มาตรา 43 [93] ดังนั้นศาลไทยจึงสามารถกำหนดค่าสินไหมทดแทนโดยคำนึงถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเหตุหลาย ๆ ประการได้ และไม่ผูกพันตามข้อตกลงของคู่กรณี นอกจากลักษณะและองค์ประกอบของการทำละเมิดของผู้ทำละเมิดแม้จะอยู่ในฐานะตัวแทนก็ต้องรับผิดตามที่กล่าวมา แต่ตัวแทนไม่ต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกในการทำละเมิดของตัวแทนร่วมคนอื่นที่ตนมิได้มีส่วนร่วมในการทำละเมิดนั้น เฉพาะแต่ในเรื่องสัญญาเท่านั้นที่ตัวแทน

---

[91] ไพจิตร ปุญญพันธ์. **กฎหมายเปรียบเทียบไทยกับประมวลกฎหมายนานาประเทศ**. หน้า 37 – 40,

[92] Section 438. The Court shall determine the manner and extent of compensation according to the circumstances and the gravity of the wrongful act...

[93] ไพจิตร ปุญญพันธ์. เรื่องเดียวกัน. หน้า 49.

ต้องรับผิดร่วมในการกระทำของตัวแทนร่วมคนอื่น ตามมาตรา 804 รวมทั้งตัวแทนไม่ต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกในการทำละเมิดของตัวแทนช่วง เว้นแต่ตัวแทนจะได้มีส่วนเกี่ยวข้องในการทำละเมิดหรือเป็นผู้สั่งหรือให้อำนาจตัวแทนช่วงไปทำละเมิดนั้น[94]

ดังนั้นหากตัวแทนเรือเป็นผู้ทำให้เกิดการละเมิด ตามองค์ประกอบของความรับผิดตามที่กล่าวมา ตัวแทนเรือก็ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนอกเหนือจากความรับผิดตามสัญญาตามที่กล่าวมาแต่ต้น เนื่องจากการปฏิบัติการขนส่งของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในการปฏิบัติการขนส่งจริงมีผู้ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งเข้าร่วมปฏิบัติการเป็นจำนวนมาก รวมทั้งตัวแทนเรือก็เป็นบุคคลหนึ่งที่เข้าไปเกี่ยวข้อง กอปรกับตัวแทนเรือซึ่งถือเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น จึงเป็นไปได้ที่การกระทำอย่างเดียวกันอาจเป็นทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและเป็นความผิดฐานละเมิด แม้โดยปกติความรับผิดทางสัญญาและความรับผิดในการทำละเมิดต่างอยู่คนละส่วนกัน แต่ในพฤติการณ์บางกรณีอาจเกิดขึ้นพร้อมกันได้ จึงมีความรับผิดเกิดขึ้นทั้งสองกรณี (Concurrent liability) การฟ้องร้องความรับผิดตามสัญญาและละเมิด กอปรกับปัญหาที่ควรทำความเข้าใจ คือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากการไม่ปฏิบัติตามสัญญาที่คู่กรณีได้ตกลงทำสัญญากันไว้ หากยังไม่คุ้มกับความเสียหาย คู่สัญญาที่ได้รับความเสียหายสามารถที่จะฟ้องร้องให้รับผิดในมูลละเมิดได้อีกหรือไม่นั้น สรุปได้ดังนี้

ประเทศในกลุ่ม Civil Law มีสองความเห็น คือ เห็นว่าคู่สัญญาที่ได้รับความเสียหายจะฟ้องในมูลละเมิดอีกได้ หากการกระทำผิดสัญญานั้นเป็นความผิดครบองค์ประกอบของความผิดฐานละเมิด และเห็นว่าหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาของคู่สัญญาเป็นเรื่องสำคัญ ฉะนั้นหากยอมให้มีการฟ้องมูลละเมิดได้อีกก็ถือว่าเป็นการขัดกับหลักความศักดิ์สิทธิของเจตนาที่คู่สัญญาแสดงไว้ต่อกันเท่ากับเป็นการยินยอมแก้ไขสัญญาโดยอ้อม จึงจะฟ้องมูลละเมิดอีกไม่ได้ ดังเช่นคำวินิจฉัยศาลฝรั่งเศส เมื่อวันที่ 21 มกราคม คศ. 1890[95] แต่ในปัจจุบันแนวที่เปิดโอกาสให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องในมูลละเมิดได้ จะได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง สำหรับประเทศเยอรมันความเห็นของศาล นักวิชาการ มีความเห็นไปในแนวทางเดียวกัน คือ หากการกระทำผิดตามสัญญาเป็นความผิดฐานละเมิด แม้จะมีสัญญาต่อกันผู้เสียหายก็สามารถฟ้องมูลใดก็ได้ที่เป็นประโยชน์ต่อตนมากที่สุด

ประเทศในกลุ่ม Common Law โดยเฉพาะประเทศอังกฤษก็มีแนวความคิดเป็นสองกลุ่มเช่นกัน คือ กลุ่มแรกแนวอนุรักษ์นิยม ที่ถือความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาโดยเคร่งครัด ฉะนั้นหากคู่สัญญาตกลงผูกพันในสัญญากันแล้ว จะฟ้องมูลละเมิดอีกไม่ได้ และกลุ่มที่สอง ซึ่งเป็น

---

[94] กมล สนธิเกษตริน. **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า**. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2536, หน้า 109 – 110.

[95] คาราพร ถิระวัฒน์ . "หลักและขอบเขตความรับผิดทางสัญญา." หน้า 386.

แนวคิดแบบใหม่เห็นว่าสามารถฟ้องได้ทั้งมูลละเมิดและมูลสัญญาในส่วนของประเทศสหรัฐอเมริกาเดิมทีก็มีแนวความคิดเช่นเดียวกับอังกฤษ แต่ต่อมาก็เปลี่ยนไป ถือว่าแม้คู่สัญญาจะได้มีการตกลงทำสัญญากันไว้ต่อกัน แต่จากการทำผิดสัญญาเข้าลักษณะตามความผิดฐานละเมิด ก็ต้องถือว่าเป็นสิทธิของคู่สัญญาที่จะเลือกฟ้องในมูลใดมูลหนึ่ง แต่จะฟ้องทั้งสองมูลพร้อมกันไม่ได้[๑๖]

สำหรับประเทศไทย ประเด็นปัญหาดังกล่าว ได้มีนักกฎหมายที่สำคัญได้แสดงความเห็นในเรื่องดังกล่าวไว้อย่างแพร่หลาย แต่จะขอกล่าวในส่วนที่เป็นแนวทางของคำพิพากษาของศาลที่พอสรุปได้ คือ

แนวที่ 1 คำพิพากษาฎีกาที่เห็นว่าเป็นความผิดทั้งละเมิดและสัญญาหากการผิดสัญญาเป็นความผิดครบองค์ประกอบของความผิดฐานละเมิด ผู้เสียหายจึงมีสิทธิฟ้องได้ทั้งสองมูล เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 5907/2533 , 6691/2533 และคำพิพากษาฎีกาที่ 3814/2525 ซึ่งเป็นกรณีสัญญารับขนคนโดยสารที่โจทก์นั่งรถทัวร์แล้วลูกจ้างของบริษัทรถทัวร์หยิบสิ่งของของโจทก์ผิดให้ผู้อื่นไป ตามข้อตกลงในสัญญารับขนคนโดยสาร ตามตั๋วโดยสาร จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกิน 500 บาท ต่อหนึ่งหีบห่อ โจทก์ได้รับความเสียหายจริงมากกว่าข้อจำกัดความรับผิด จึงฟ้องมูลละเมิด ซึ่งศาลพิพากษาให้จำเลยผู้รับขนส่งต้องรับผิดฐานละเมิดด้วย โดยชดใช้ให้ตามความเสียหาย สำหรับแนวคำพิพากษาในลักษณะนี้ ในระยะแรกศาลจะยอมให้ทนายความฟ้องมาทั้งสองมูลและศาลจะมาปรับใช้หลักกฎหมายเอง

แนวที่ 2 คล้ายกับแนวที่ 1 แต่ต่างกันที่ตรงที่จะต้องฟ้องให้ตรงกับมูลความผิด คือ ต้องบรรยายฟ้องให้ตรงกับมูลความผิดมูลใดมูลหนึ่ง เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 5398/2538 เป็นต้น

แนวที่ 3 ศาลเห็นว่าเมื่อผิดสัญญาก็ไม่สามารถฟ้องในมูลละเมิดอีกได้ เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 2881/2528 เป็นต้น

โดยสรุป แนวคำพิพากษาของศาลไทยและนักกฎหมายไทยได้ยอมรับหลักการไม่จำกัดสิทธิของผู้เสียหาย กล่าวคือ ความเสียหายอันหนึ่งอันเดียวอาจเป็นความรับผิดทางสัญญาและละเมิดทั้ง 2 ประการ ในขณะเดียวกันได้ ดังคำพิพากษาฎีกาที่ 974/2492 และคำพิพากษาฎีกาที่ 2008/2523 และตามแนวคำพิพากษาที่กล่าวมาที่ผู้เสียหายสามารถเลือกใช้สิทธิเรียกให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่กระทำผิดชดใช้ค่าเสียหายตามความรับผิดที่จะทำให้ผู้เสียหายได้รับการชดใช้ค่าเสียหายที่เป็นประโยชน์แก่ตนมากที่สุด ซึ่งในการฟ้องร้องผู้เสียหายอาจไม่ระบุให้ชัดเจนว่าเรียกค่าเสียหายตามความรับผิดฐานใด เนื่องจากการเรียกร้องค่าเสียหายทางแพ่ง กฎหมายไม่ได้บังคับว่าการฟ้องกรณีที่เป็นได้ทั้งละเมิดและผิดสัญญานั้นผู้ฟ้องร้องจะต้องเลือกเอาทางใดทางหนึ่ง จึงอาจบรรยายข้อเท็จจริง

---

[๑๖] ประณิต ภูมิถาวร. "กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด." ในเอกสารประกอบการบรรยายวิชากฎหมายแพ่งชั้นสูง. ระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. (เอกสารอัดสำเนา)

และมีคำขอมา ศาลมีหน้าที่นำตัวบทกฎหมายมาปรับแก่คดีเอง[97] แต่ทั้งนี้ผู้เสียหายจำต้องพิจารณาให้ถ่องแท้ก่อนที่จะเรียกร้องเนื่องจากความรับผิดทางสัญญาและความรับผิดทางละเมิดนั้นมีข้อแตกต่างกันหลายประการ กล่าวคือ ประการแรก ความสามารถในการที่ก่อให้เกิดความรับผิด แม้ทั้งสองความผิดจะมีความผิดและความเสียหายที่เหมือนกัน แต่ลักษณะของความผิดและความเสียหายก็มีความแตกต่างกัน คือ การกระทำผิดในละเมิดเป็นการฝ่าฝืนข้อห้ามของกฎหมาย ทั้งที่เป็นลายลักษณ์อักษรและที่ไม่ใช่ลายลักษณ์อักษร ซึ่งหลักความเสียหายที่จะชดใช้ทดแทนแก่ผู้เสียหายอยู่บนพื้นฐานของหลักการกลับคืนสู่สภาพเดิมก่อนถูกละเมิด ส่วนความรับผิดตามสัญญาเป็นความรับผิดอันเกิดแก่การไม่ชำระหนี้ตามสัญญา ซึ่งการเรียกเอาค่าเสียหายนั้นได้แก่การเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้นั้น และเจ้าหนี้เรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้แม้กระทั่งเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่พฤติการณ์พิเศษ หากว่าคู่กรณีที่เกี่ยวข้องได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์เช่นนั้นล่วงหน้าก่อน[98] ในด้านความสามารถในการก่อให้เกิดความรับผิดนั้น ความรับผิดตามสัญญาถือเป็นหนี้ที่เกิดจากนิติกรรม ความสามารถของบุคคลจึงถือเป็นหลักเกณฑ์กำหนดฐานะของบุคคลที่กระทำนิติกรรมสมบูรณ์ตามกฎหมาย ซึ่งได้แก่ผู้บรรลุนิติภาวะ ผู้ที่ไม่ไร้ความสามารถ แต่ความรับผิดในละเมิดเป็นความรับผิดโดยกฎหมายเป็นนิติเหตุ กล่าวคือ เป็นพฤติการณ์อย่างหนึ่ง ซึ่งมีผลทางกฎหมายโดยเจ้าของพฤติกรรมนั้นมิได้มีเจตนาตั้งใจจะให้มีขึ้น[99] ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยบัญญัติไว้ในมาตรา 429 ความว่า "บุคคลใดแม้ไร้ความสามารถเพราะเหตุเป็นผู้เยาว์หรือวิกลจริตยังต้องรับผิดในผลที่ตนทำละเมิด ..." ประการที่สอง หน้าที่นำสืบความรับผิดทางละเมิดประเด็นว่า จำเลยได้ขัดขืนต่อกฎหมายหรือไม่นั้น ตกอยู่แก่โจทก์ผู้ได้รับความเสียหายจะต้องนำสืบก่อนสำหรับความรับผิดทางสัญญานั้น ประเด็นว่า จำเลยได้ขัดขืนต่อหนี้หรือไม่ตกอยู่แก่จำเลยเป็นผู้มีหน้าที่นำสืบก่อน[100] และตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็มีการกำหนดหน้าที่พิสูจน์ไว้เป็นการเฉพาะ เช่น มาตรา 11 วรรค 3 กรณีไม่มีการจดแจ้งข้อความในใบตราส่งหรือเอกสารอื่น หากผู้ขนส่งอ้างว่ามีกฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์และกำหนดให้ข้อกำหนดในสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือผลให้เป็นการปัดภาระการพิสูจน์ตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์ถือเป็นโมฆะ ดังนั้นผู้เสียหายต้องคำนึงถึงภาระการพิสูจน์ด้วย ประการที่สาม ความรับผิดตามสัญญานั้นลูกหนี้ผิดนัดเมื่อถึงกำหนดชำระและลูกหนี้ต้องเตือนให้ชำระหนี้ยกเว้นกำหนดเวลา

---

[97] ดาราพร ถิระวัฒน์. "หลักและขอบเขตความรับผิดทางสัญญา." หน้า 386.

[98] ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222.

[99] จี๊ด เศรษฐบุตร. **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด**. พิมพ์ครั้งที่ 2. โครงการตำราและเอกสารการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยลัยธรรมศาสตร์, 2539, หน้า 38.

[100] เรื่องเดียวกัน. หน้า 40.

ชำระหนี้ตามวันปฏิทิน ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็มีการกำหนดระยะเวลาชำระหนี้ไว้ เช่น กรณีกำหนดระยะเวลาส่งมอบไว้กับผู้ส่งของและผู้ขนส่งไม่ได้ส่งมอบภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ตามมาตรา 41 (1) เป็นต้น ส่วนความรับผิดเพื่อละเมิด ผู้ทำละเมิดถือว่าผิดนัดมาตั้งแต่เวลาที่ทำละเมิด ตามมาตรา 206 โดยไม่ต้องทวงถามแต่อย่างใด ประการสุดท้ายในเรื่องอายุความ ตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดให้สิทธิในการเรียกเอาค่าเสียหายเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่รับขน ตามสัญญารับขนของทางทะเล ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาดภายในหนึ่งปี (1 ปี) นับแต่วันที่ผู้ขนส่งได้ส่งมอบของหรือกรณีไม่มีการส่งมอบนับแต่วันที่ล่วงเลยกำหนดส่งมอบตามมาตรา 41 (1) หรือ 41 (2) ให้เป็นอันขาดอายุความ ส่วนความรับผิดในละเมิดนั้นมาตรา 448 กำหนดให้สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดแก่มูลละเมิดนั้น เป็นอันขาดอายุความเมื่อพ้นหนึ่งปี (1 ปี) นับแต่วันที่ผู้ต้องเสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเมื่อพ้นสิบปี (10 ปี) นับแต่วันทำละเมิด แต่ถ้าเป็นการเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันเป็นความผิดมีโทษตามกฎหมายลักษณะอาญา และมีกำหนดอายุความทางอาญายาวกว่าที่กล่าวมา ให้เอาอายุความที่ยาวกว่ามาใช้บังคับ

4.3.2 ความรับผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในฐานะตัวการในผลแห่งการทำละเมิดของตัวแทนเรือ

มาตรา 425 บัญญัติไว้ความว่า "นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น"[101]

มาตรา 426 บัญญัติไว้ความว่า "นายจ้างซึ่งได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันลูกจ้างได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้จากลูกจ้างนั้น"[102]

มาตรา 427 บัญญัติไว้ความว่า "บทบัญญัติในมาตราทั้งสองก่อนนั้น ท่านให้ใช้บังคับแก่ตัวการและตัวแทนด้วยโดยอนุโลม"[103]

บทบัญญัติในมาตรา 425 ของไทยมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 831 และประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่น มาตรา 715 ประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 831 บัญญัติไว้ว่า "บุคคลใดจ้างผู้อื่นทำงานอย่างใด ๆ จะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย ซึ่งผู้รับจ้าง

---

[101] Section 425. An employer is jointly liable with his employee for the consequences of a wrongful act committed by such employee in the course of his emploment.

[102] Section 426. The employer who has made eompensation to third person for a wrongful act committed by his employee is entitled to reimbursement from such employee.

[103] Section 427. The two foregoing sections apply mutatis mutandis to principal and agent.

ได้ก่อขึ้นโดยมิชอบด้วยกฎหมายแก่บุคคลภายนอกในการปฏิบัติงานที่จ้าง หน้าที่ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมจะไม่เกิดขึ้น ถ้าหากว่าผู้ว่าจ้างได้ใช้ความระมัดระวังตามธรรมดาในการเลือกผู้รับจ้างและเมื่อผู้ว่าจ้างได้จัดหาเครื่องมือเครื่องใช้ หรือควบคุมการที่ว่าจ้าง ได้ใช้ความระมัดระวังตามธรรมดาเกี่ยวกับการจัดหาหรือการควบคุมงานที่ว่าจ้างดังว่าด้วย หรือความเสียหายย่อมจะเกิดขึ้นแม้จะได้ใช้ความระมัดระวังถึงเพียงนั้นก็ตาม"[104] ความรับผิดในการทำละเมิดของลูกจ้างและตัวแทนถือเป็นความรับผิดในการทำละเมิดของบุคคลอื่นซึ่งอยู่บนหลักพื้นฐานของความรับผิดเด็ดขาด (strict liability) ซึ่งในที่นี้จะได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทนเท่านั้น โดยบทบัญญัติในมาตรา 427 กำหนดให้นำบทบัญญัติมาตรา 425 และมาตรา 426 มาใช้บังคับกับตัวการและตัวแทนโดยอนุโลม ทั้งนี้ เนื่องจากสิทธิหน้าที่ของนายจ้าง ลูกจ้าง และตัวการ ตัวแทน มีความสัมพันธ์ในลักษณะที่ใกล้เคียงกันแม้จะเกิดจากเอกเทศสัญญาที่ต่างกันก็ตาม นักกฎหมายไทยจึงได้บัญญัติในมาตรา 427 ขึ้นโดยถือเป็นภูมิปัญญาของนักกฎหมายไทยโดยแท้ ซึ่งลักษณะและองค์ประกอบของหลักเกณฑ์ความรับผิดของตัวการในการทำละเมิดของตัวแทนมีดังนี้

ประการแรก ต้องมีนิติสัมพันธ์ในลักษณะตัวการและตัวแทน ซึ่งอาจเป็นการแต่งตั้งโดยแสดงออกชัดหรือโดยปริยาย แต่หลักในเรื่องการแสดงออกหรือหลักกฎหมายปิดปากจะนำมาใช้ในเรื่องความรับผิดในเรื่องละเมิดไม่ได้ ซึ่งผิดกับความรับผิดตามสัญญาเพราะต้องถือตามหลักของความรับผิดร่วม ถ้าไม่เข้าในเรื่องละเมิดอย่างนายจ้างกับลูกจ้างที่กฎหมายให้นำมาใช้กับตัวการ ตัวแทนโดยอนุโลม[105] ฉะนั้นถ้าไม่เข้าหลักเกณฑ์การเป็นตัวการและตัวแทนแล้วก็ไม่เข้าหลักเกณฑ์ตามมาตรา 427

ประการที่สอง ตัวแทนได้ทำละเมิดต่อบุคคลภายนอก หมายถึง ตัวแทนจงใจหรือประมาทเลินเล่อต่อบุคคลภายนอกโดยผิดกฎหมาย ทำให้เขาเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ตามบทบัญญัติในมาตรา 420 และตามลักษณะและองค์ประกอบของความผิด ตามที่กล่าวมาในหัวข้อ 4.3.1

---

[104] ไพจิตร ปุญญพันธ์. **กฎหมายเปรียบเทียบไทยกับประมวลกฎหมายนานาประเทศ. พิมพ์ครั้งที่** 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544, หน้า 61. โดยแปลความเป็นภาษาอังกฤษความว่า "A person who employs another to do any work is bound to compensate for damage which the other unlawfully causes to a third party in the performance of his work. The duty to compensate does not arise if the employer has exercised ordinary care in the choice of the employee, and where he has to supply appliances or implements or to superintend the work, has also exercised ordinary care regards such supply or superintendence, or if damage would have arisen, not with standing the exercise of such care.

[105] ไชยเจริญ สันติศิริ. **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง.** หน้า 194.

ประการที่สาม ตัวแทนกระทำละเมิดในฐานะเป็นตัวแทน หมายถึง เป็นการละเมิดที่เกิดขึ้นในทางการที่ตัวแทนปฏิบัติหน้าที่ในฐานะตัวแทน และเป็นการกระทำการภายในขอบเขตของตัวแทนเป็นสำคัญ[106] (within the scope of his authority by virtue of his agency) หรือภายในขอบอำนาจแห่งฐานะตัวแทน[107] แม้ว่าตัวการจะได้สั่งห้ามไว้โดยเด็ดขาดแล้ว ก็ไม่เป็นข้อแก้ตัวได้ ในทางตรงกันข้ามหากเป็นการทำละเมิดที่อยู่ในทางการที่เกินขอบอำนาจแห่งฐานะการเป็นตัวแทนแล้ว หรือทำผิดหน้าที่หรือทำเพื่อประโยชน์ส่วนตัวของตัวแทน ตัวการก็ไม่ต้องรับผิดในผลแห่งละเมิดของตัวแทนแต่อย่างใด เว้นแต่ตัวการจะได้ให้สัตยาบันแก่การกระทำที่เกินขอบอำนาจแห่งฐานะนั้น การวินิจฉัยว่าตัวแทน ได้กระทำภายในขอบอำนาจนั้นได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อ 4.1.3 เช่นกันซึ่งต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงแต่ละกรณีไป และเมื่อตัวการได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดที่ตัวแทนได้ทำให้เกิดขึ้นแล้วก็ชอบที่จะได้ชดใช้คืนจากตัวแทน ตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 426 พึงสังเกตว่าบทบัญญัติในมาตรา 425 กำหนดให้นายจ้างต้องรับผิดร่วมกันกับลูกจ้าง และมาตรา 427 ให้นำมาใช้โดยอนุโลม ฉะนั้นบุคคลภายนอกจึงอาจเลือกฟ้องตัวการหรือตัวแทนคนใดคนหนึ่งก็ได้ แต่ถ้าบุคคลภายนอกเลือกฟ้องตัวแทนแต่ผู้เดียวและศาลได้ตัดสินแล้ว หากบุคคลภายนอกได้รับชำระหนี้ไม่ครบถ้วนก็ไม่อาจฟ้องร้องตัวการได้อีก

4.3.3 ข้อตกลงยกเว้นความรับผิดในการทำละเมิด

ในทางสัญญาเมื่อลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ตามสัญญา ลูกหนี้ต้องรับผิดโดยอาจถูกบังคับให้ชำระหนี้โดยการชดใช้ค่าเสียหายหรือการบังคับชำระหนี้โดยเฉพาะเจาะจง ซึ่งเป็นความรับผิดตามกฎหมาย ในกรณีมีข้อสัญญากำหนดความรับผิดไว้เช่น กรณีมีข้อตกลงให้ลูกหนี้ต้องรับผิดมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ หรือกรณีในสัญญามีข้อกำหนดให้ลูกหนี้ต้องรับผิดน้อยกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด หรือกรณีมีข้อสัญญากำหนดเบี้ยปรับไว้ ทั้งนี้ เป็นไปตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา ซึ่งข้อตกลงในสัญญาโดยทั่วไปมี 2 ลักษณะ คือ ประการแรกข้อตกลงในสัญญาที่กฎหมายห้ามตกลงเป็นอย่างอื่น หากตกลงเป็นอย่างอื่นก็จะถือเป็นโมฆะ เช่น ข้อสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่ง หรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในเรื่องค่าเสียหายหรือเรื่องการผลักภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่งไปให้บุคคลภายนอก ตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นต้น ประการที่สอง ข้อตกลงในสัญญาที่กฎหมายยอมให้มีการตกลงเป็นอย่างอื่นหรือผิดแผกแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมายได้ เช่น มาตรา 151 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งที่กำหนด

---

[106] ประสิทธิ โฆวิไลกูล. "ความรับผิดในการทำละเมิดของผู้อื่น "ตัวการ – ตัวแทน." **วารสารกฎหมาย**. ปีที่ 2, ฉบับที่ 4. 2515, หน้า 64.

[107] **ไชยเจริญ สันติศิริ. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง**. หน้า 183.

ให้การใดที่เป็นการแตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมาย หากมิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนให้ใช้บังคับได้ไม่เป็นโมฆะ หรือข้อตกลงเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับตามบทบัญญัติในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นต้น ในประเทศฝรั่งเศส ข้อสัญญาไม่รับผิดทางสัญญา (Clause d'irresponsabilite) สามารถใช้บังคับได้ยกเว้นข้อสัญญาไม่รับผิดเพื่อกลฉ้อฉล (dol) หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (faute lourde) เท่านั้นที่ถือเป็นโมฆะ[108] เช่นเดียวกับบทบัญญัติมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย

ในส่วนของความรับผิดในละเมิดนั้น ข้อสัญญาไม่รับผิดทางละเมิดนั้น ในประเทศฝรั่งเศสมีความเห็นเป็นสองฝ่าย ฝ่ายหนึ่ง เห็นว่า บทบัญญัติเรื่องละเมิดเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ข้อสัญญาไม่รับผิดทางละเมิดจึงต้องเป็นโมฆะ ตามที่ planiol กล่าวไว้ในหนังสือ Traité élémentaire de droit civil, T.II, หน้า 882.[109] และอีกฝ่ายหนึ่งเห็นว่า จะต้องแยกกันอีกเพราะบทบัญญัติเรื่องละเมิดบางกรณีหาได้เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนเช่นความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สิน เป็นต้น สำหรับบทบัญญัติของกฎหมายไทยเมื่อพิจารณาจากมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ห้ามทำความตกลงกำหนดยกเว้นมิให้ลูกหนี้ต้องรับผิดเพื่อกลฉ้อฉลหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนนั้น จะเห็นว่าเป็นบทบัญญัติที่อยู่ในส่วนของผลแห่งสัญญา จึงควรใช้บังคับเฉพาะแต่สัญญาเท่านั้น แต่บทบัญญัติในส่วนของละเมิดไม่มีบทบัญญัติในลักษณะดังกล่าวแต่อย่างใด เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 60 (1) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่บัญญัติให้ในกรณีการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งถือว่าเป็นบทบัญญัติของกฎหมายเฉพาะที่ไม่ประสงค์จะให้ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างได้ใช้ข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดได้หากกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยเจตนาที่จะทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ ตามที่กล่าวมาแล้วว่าบทบัญญัติในมาตรา 60 (1) แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้นมีที่มาจากบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ มาตรา 4 วรรค 5 (อี) และอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ มาตรา 8 (1) เนื่องจากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ได้กระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลย หรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้น

---

[108] จิ๊ด เศรษฐบุตร. หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด. หน้า 46.

[109] เรื่องเดียวกัน.

อาจเกิดขึ้นได้นั้น ถือเป็นการกระทำในลักษณะเป็นการจงใจที่จะทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือเป็นการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งคล้ายกับการกระทำโดยเจตนาย่อมเล็งเห็นผลในทางอาญา ซึ่งการกระทำในลักษณะดังกล่าวถือว่าเป็นเรื่องร้ายแรงและถือเป็นการกระทำที่ชั่วร้าย จึงตัดสิทธิมิให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ได้ แต่ทั้งนี้การกระทำโดยประมาทของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งที่ไม่ถึงขั้นเจตนาที่จะทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือไม่ถึงขั้นละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอาจเกิดขึ้นได้นั้น ยังไม่เป็นการตัดสิทธิในการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งแต่อย่างใด ดังนั้นจะเห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้บัญญัติเกี่ยวกับข้อสัญญาไม่รับผิดในการทำละเมิดไว้แต่อย่างใด ในส่วนของหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ตามที่กล่าวมานั้น เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 15 พฤษภาคม 2541 เป็นต้นมา ซึ่งถือเป็นกฎหมายพิเศษ (Lex Specialis) และเป็นกฎหมายประเภทที่มีบทบังคับเด็ดขาด (Lex Cogens) และกฎหมายดังกล่าวมีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดในการทำละเมิดดังนี้ ตามมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 บัญญัติไว้ความว่า "ข้อตกลง ประกาศหรือคำแจ้งความที่ทำไว้ล่วงหน้า เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น อันเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตกลง ผู้ประกาศ ผู้แจ้งความ หรือของบุคคลอื่นซึ่งผู้ตกลง ผู้ประกาศ หรือผู้แจ้งความต้องรับผิดด้วย จะนำมาอ้างเป็นข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดไม่ได้

ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีอื่น นอกจากที่กล่าวมาในวรรคหนึ่ง ซึ่งไม่เป็นโมฆะ ให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น"

จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นว่าบทบัญญัติในมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 นั้นได้ขยายหลักการของบทบัญญัติมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ห้ามทำความตกลงกำหนดยกเว้นมิให้ลูกหนี้ต้องรับผิดเพื่อกลฉ้อฉล หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนที่ถือเป็นบทบัญญัติเด็ดขาด มาเป็นการตกลง ประกาศ หรือแจ้งความที่ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาได้ เฉพาะในความเสียหายต่อเสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่น ๆ ที่มิใช่ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่นโดยให้มีผลใช้บังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า

ในระบบกฎหมายไทยในปัจจุบันสามารถทำข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดในความเสียหายต่อเสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่นๆ ที่มิใช่ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่นได้ แต่ศาลสามารถใช้ดุลยพินิจปรับลดข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าวได้โดยให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น ฉะนั้นการทำข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอันเกิดจากการทำละเมิดที่เกิดขึ้นแก่ของตามสัญญารับขนของทางทะเลจึงสามารถกระทำได้และมีผลใช้บังคับได้ตามบทบัญญัติแห่งมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 นอกจากนี้กฎหมายดังกล่าวยังมีบัญญัติจำกัดหลักกฎหมายทั่วไปที่ว่า “ความยินยอมไม่เป็นละเมิด”ไว้โดยกำหนดให้ความตกลงหรือความยินยอมของผู้เสียหายสำหรับการกระทำที่ต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชน จะนำมาใช้อ้างเป็นเหตุยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดมิได้ ตามมาตรา 9 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาอันไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ซึ่งหมายความว่า บุคคลผู้ที่ได้รับความเสียหายจะตกลงหรือให้ความยินยอม ยกเว้น หรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดของผู้ก่อความเสียหายไม่ได้ หากความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำที่ต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน โดยบทบัญญัติดังกล่าว ถือเป็นบทบัญญัติที่ห้ามผู้เสียหายมิให้กระทำโดยเด็ดขาด หากมีความตกลงหรือยินยอมอันเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าว ความตกลงหรือความยินยอมนั้น ย่อมตกเป็นโมฆะ ตามมาตรา 11 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

แนวทางคำพิพากษาของไทยเกี่ยวกับความรับผิดทางละเมิดของตัวแทนเรือมีดังนี้ คำพิพากษาฎีกาที่ 994/2517 โจทก์จำเลยเข้าร่วมกันประกอบการขนส่ง โดยจำเลยเป็นตัวแทนของโจทก์โดยกระทำในนามและตามคำสั่งของโจทก์ จำเลยได้รับมอบของจากเจ้าของสินค้าและสูญหายระหว่างของอยู่ในความดูแลของลูกจ้างจำเลย โจทก์จำเลยจึงต้องรับผิดร่วมกัน และมาตรา 438 กำหนดให้ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรง ผู้ขนส่งต้องรับผิดฐานละเมิด

คำพิพากษาฎีกาที่ 8947/2542 เป็นการขนส่งสินค้าขาออกจากประเทศไทยไปยังประเทศญี่ปุ่น และผู้ทำละเมิดรายแรกเป็นผู้ดำเนินการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์และขนส่งไปมอบให้ผู้ทำละเมิดที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ขนส่ง ศาลถือว่า ผู้ทำละเมิดรายแรกได้รับมอบหมายจากผู้ทำละเมิดที่ 2 ซึ่งเป็นผู้ขนส่ง ฉะนั้นผู้ทำละเมิดรายแรกเป็นผู้ขนส่งร่วมกับผู้ทำละเมิดที่ 2 เมื่อความเสียหายเกิดขึ้นในขณะของอยู่ในความดูแลและเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อจึงต้องรับผิดและเมื่อความเสียหายเกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งทางบก จึงไม่อาจจำกัดความรับผิดตามมาตรา 58 พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเลได้แต่อย่างใด นอกจากนี้คำพิพากษาในคดีนี้ยังได้วินิจฉัยในประเด็นอำนาจ

การพิจารณาคดีอันเกิดจากความผิดฐานละเมิดของศาลทรัพย์สินทางปัญญาว่ามีอำนาจหรือไม่ แต่เนื่องจากเป็นคดีที่รับโอนมาจากศาลแพ่งและศาลทรัพย์สินฯ ได้พิจารณามาจนถึงมีคำพิพากษาโดยไม่มีคู่ความยกประเด็นขอบอำนาจศาลขึ้นมาโต้แย้งในชั้นอุทธรณ์ จึงเป็นการล่วงเลยเวลาที่จะหยิบปัญหานี้ขึ้นมาเป็นข้ออุทธรณ์ และการที่จำเลยได้ดำเนินการพิจารณาร่วมมาแต่ต้นจึงถือเป็นการให้สัตยาบันแก่การดำเนินกระบวนพิจารณาผิดศาลด้วย

คำพิพากษาฎีกาที่ 3199/2543 เป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศเบลเยียมถึงกรุงเทพฯ โดยผู้ขนส่งคนที่ 1 ขนส่งจากเบลเยียมถึงสิงคโปร์ ผู้ขนส่งคนที่ 2 ขนส่งจากสิงคโปร์ถึงท่ากรุงเทพ โดยผู้ขนส่งคนที่ 1 และคนที่ 2 ตั้งตัวแทนเรือเป็นตัวแทนทำพิธีการต่าง ๆ รวมทั้งให้ตัวแทนเรือทำการขนส่งในประเทศให้แก่ผู้รับตราส่งและตัวแทนเรือได้ว่าจ้างผู้ขนสินค้าลงจากเรือเพื่อเก็บในลานตู้คอนเทนเนอร์ เมื่อตู้สินค้าได้ขนถ่ายวางไว้ที่หน้าท่าเรือแล้ว ขณะเคลื่อนย้ายจากท่าเรือไปยังลานตู้คอนเทนเนอร์ได้นำขึ้นรถบรรทุกที่ตัวแทนเรือจัดหามาและได้ตกกระแทกกับพื้นทำให้สินค้าเสียหาย ศาลฎีกาถือว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบตู้สินค้าแก่การท่าเรือแล้ว ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจึงสิ้นสุดลงและเห็นว่าการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากหน้าท่าไปยังลานคอนเทนเนอร์เป็นหน้าที่ของการท่าเรือ แม้ตัวแทนเรือจะเป็นผู้จัดหารถบรรทุกมาก็โดยการท่าเรืออนุญาตเนื่องจากรถบรรทุกของการท่าเรือไม่พอ ฉะนั้นการกระทำของตัวแทนเรือดังกล่าวเป็นการทำแทนการท่าเรือ การท่าเรือจึงต้องรับผิดต่อการทำละเมิดของตัวแทนซึ่งในกรณีนี้เป็นตัวแทนเรือซึ่งทำการแทนการท่าเรือแล้วทำให้เกิดความเสียหาย

คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คดีแดงที่ กค.228/2544 เป็นการขนส่งสินค้าจากประเทศมาเลเซียปลายทางท่าเรือกรุงเทพ ตัวแทนเรือได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ที่มิใช่ผู้รับตราส่งโดยมิได้มีการมอบใบตราส่งแก่ผู้ขนส่งแต่อย่างใด ถือว่าฝ่าฝืนหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด และไม่ถือเป็นประเพณีทางการค้าและเป็นเรื่องที่ต้องเสี่ยงภัยเองต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นต้น

บทที่ 5
บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จำเดิมนับแต่ปลายรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว ประเทศไทยได้จัดทำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ใหม่ให้เป็นระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) อันมีนิติวิธี (Juristic Method) ซึ่งหมายถึงวิธีคิด วิธีใช้ และวิธีตีความกฎหมายที่แตกต่างจากระบบคอมมอนลอร์ (Common Law) และได้ประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2467 และยกเลิกและมีพระราชกฤษฎีกาให้ใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ที่ได้ตรวจชำระใหม่เมื่อวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2472 (ค.ศ.1929) เป็นต้นมา แม้บทบัญญัติในลักษณะ 8 รับขน มาตรา 609 ได้บัญญัติให้รับขนของทางทะเล ให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ซึ่งก่อนวันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 ประเทศไทยจึงไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลแต่อย่างใด เป็นผลให้ศาลต้องใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 8 รับขน มาปรับใช้ในฐานะที่เป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง ตามหลักการใช้และการอุดช่องว่างทางกฎหมายตามบทบัญญัติมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 134 ที่บัญญัติห้ามมิให้ศาลที่รับฟ้องคดีไว้ปฏิเสธไม่ยอมพิพากษาหรือมีคำสั่งชี้ขาดคดี โดยอ้างว่าไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่คดีหรือว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับเคลือบคลุมหรือไม่บริบูรณ์ ซึ่งบทบัญญัติที่ศาลนำมาปรับใช้กับความรับผิดของตัวแทนเรือในช่วงเวลาดังกล่าวได้แก่ หลักความรับผิดของผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ในมาตรา 618 ที่มีที่มาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเยอรมันและประมวลกฎหมายแพ่งของสวิส และประมวลกฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่น โดยที่บทบัญญัติดังกล่าวมิได้มีคำจำกัดความและความไม่ชัดเจนของบทบัญญัติทำให้ศาลได้วินิจฉัยชี้ขาดตัดสินคดีเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือไว้เป็นสองแนวใหญ่ คือ แนวคำพิพากษาที่วินิจฉัยให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดในฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด และแนวคำพิพากษาที่วินิจฉัยให้ตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิดในฐานะเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด ซึ่งเมื่อพิเคราะห์จากคำพิพากษาของศาลจะเห็นว่าการวินิจฉัยให้ตัวแทนเรือเป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอดหรือไม่นั้น ไม่อาจพิจารณาจากลักษณะของการกระทำการของตัวแทนเรือได้แต่อย่างใด ทั้งนี้เนื่องจากลักษณะของการกระทำการตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งในการดำเนินงานอันเกี่ยวเนื่องจากการรับขนของทางทะเลเช่นเดียวกัน ก็มีทั้งแนวคำพิพากษาให้ตัวแทนเรือเป็นหรือไม่เป็นผู้ขนส่งหลายคนหลายทอด เป็นผลให้เกิดความไม่ชัดเจนและความไม่แน่นอนในความรับผิดของการเป็นตัวแทนเรือเกิดขึ้น ส่งผลให้เกิดผลเสียหายต่อผู้ประกอบการตัวแทนเรือ

และการขนส่งของทางทะเลโดยรวม และเป็นที่มาของบทบัญญัติของคำว่า “ผู้ขนส่งอื่น” ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ใช้บังคับในปัจจุบัน

ภายหลังจากประเทศไทยได้ตรากฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 21 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2535 เป็นต้นมา โดยได้กำหนดนิยามศัพท์ของคำว่า “ผู้ขนส่ง” หมายถึง บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเล เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ และคำว่า “ผู้ขนส่งอื่น” หมายถึง บุคคลซึ่งมิได้เป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเล แต่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญานั้น แม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง และให้หมายความรวมถึงบุคคลอื่นใด ซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้นด้วย ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปกี่ทอดก็ตาม แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น พิธีการเข้าเมือง พิธีการทางศุลกากร การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การบรรทุกของลงเรือ การขนถ่ายของขึ้นจากเรือ หรือการส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง เป็นต้น จากบทบัญญัติดังกล่าวจะเห็นว่า ผู้ขนส่งนั้นอาจเป็นผู้ขนส่งจริงช่วงใดช่วงหนึ่งหรือทั้งหมดหรือไม่ได้เป็นผู้ขนส่งจริงแม้ช่วงใดช่วงหนึ่งก็ได้ แต่ต้องเป็นผู้ประกอบการรับขนของทางทะเลเป็นทางค้าปกติ และเป็นผู้ประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จ และเป็นผู้ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ ส่วนผู้ขนส่งอื่นนั้น ได้แก่ ผู้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญาขนส่งของทางทะเลในช่วงใดช่วงหนึ่ง และรวมถึงบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของทางทะเลนั้น ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันไปกี่ทอดก็ตาม แต่ไม่รวมถึงบุคคลซึ่งได้รับมอบอำนาจโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเลให้เป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล โดยสรุปเมื่อตัวแทนเรือไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่นตัวแทนเรือจึงไม่ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นตามบทบัญญัติมาตรา 44 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่บัญญัติให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่น เฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมาย แต่ทั้งนี้มิได้หมายความว่าตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิดใด ๆ ตามระบบกฎหมายไทยแต่อย่างใด เพราะตามบทบัญญัติดังกล่าวตัวแทนเรือไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่น หากกระทำการเฉพาะการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล โดยไม่ได้เข้าร่วมเป็นผู้ขนส่งหรือมิได้เป็นผู้ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญาขนส่งแม้เพียงช่วงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่งหรือมิได้เป็นบุคคลอื่นใดซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงต่อไปให้ทำการขนส่งของนั้น จึงถือว่าตัวแทนเรือมิได้เข้าร่วมในการปฏิบัติการขนส่งจริงและไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่น ในกรณีที่ตัวแทนเรือบางราย

กระทำการเป็นผู้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งให้ทำการขนส่งของตามสัญญาขนส่งแม้เพียงระยะทางช่วงใดช่วงหนึ่ง หรือเป็นบุคคลอื่นใด ซึ่งผู้ขนส่งอื่นได้มอบหมายช่วงให้ทำการขนส่งของนั้น ไม่ว่าจะมีการมอบหมายช่วงกันกี่ทอดก็ตาม ตัวแทนเรือในกรณีเช่นนี้ถือว่าได้เข้าร่วมปฏิบัติการขนส่งจริง และถือเป็นผู้ขนส่งอื่นจึงต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นหรือในบางกรณีตัวแทนเรือได้ทำการในฐานะอื่นนอกเหนือไปจากการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเล เช่น เป็นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งภายในประเทศ ผู้ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ ผู้ประกอบกิจการเรือฉลอมหรือเรือลำเลียง ผู้ประกอบการโรงพักสินค้า ฯลฯ ในกรณีเช่นนี้ตัวแทนเรือก็ต้องรับผิดตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องนั้น ๆ เป็นต้น นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติให้ตัวแทนของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่น ต้องมีหน้าที่และความรับผิดชอบไว้ในมาตราต่าง ๆ ดังนี้ การลงลายมือชื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งตามมาตรา 18 การบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นตามมาตรา 23 การออกใบตราส่งโดยมิได้บันทึกสภาพของเท่าที่เห็นไว้ในใบตราส่งของผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นตามมาตรา 24 ความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นตามมาตรา 43 การส่งคำบอกกล่าวแก่ตัวแทนผู้ขนส่งตามมาตรา 50 เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลจากเหตุอื่นใดที่มิใช่ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งตามมาตรา 52 (13) เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งอันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามมาตรา 53 เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งอันเป็นผลมาจากการใช้มาตรการต่าง ๆ ที่พึงกระทำในการระงับอัคคีภัยเว้นแต่เป็นความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งในการใช้มาตรการดังกล่าวตามมาตรา 54 เหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งในการขนส่งสัตว์มีชีวิต เว้นแต่เป็นผลจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งตามมาตรา 56 และการมิให้ใช้บังคับข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งในกรณีการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นการกระทำการโดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ตามมาตรา 60 (1) ดังนั้น จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดชอบของตัวแทนของผู้ขนส่ง ซึ่งหมายความรวมถึงตัวแทนเรือไว้ในหลายมาตราตามที่กล่าวมาซึ่งก็สอดคล้องกับบทบัญญัติในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเล ซึ่งเป็นที่มาของบทบัญญัติในมาตราต่าง ๆ แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่ทั้งนี้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดของตัวแทนเรือไว้เป็นการเฉพาะและมิได้บัญญัติให้ตัวแทนของผู้ขนส่ง

(agent of the carrier) หรือลูกจ้าง (servent) ในกรณีลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งนั้นไม่ใช่ผู้ทำสัญญารับจ้างเหมาอิสระ มีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกขึ้นอ้างตามที่กำหนดไว้ขึ้นต่อสู้และจำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไว้แต่อย่างใด และมิได้บัญญัติให้สามารถนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ไปปรับใช้ได้กับการฟ้องร้องผู้ขนส่งเกี่ยวกับการสูญหาย การเสียหาย หรือความล่าช้าในการส่งมอบที่เกิดขึ้นตามสัญญาขนส่ง ในการฟ้องร้องในมูลเหตุแห่งละเมิดไว้แต่อย่างใด รวมทั้งมิได้บัญญัติจำนวนค่าเสียหายทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ไม่ว่ากรณีใด ๆ จะต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดความรับผิตของผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้แต่อย่างใด เช่นกัน ซึ่งแตกต่างจากบทบัญญัติในมาตรา 4 ทวิ แห่งอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ และบทบัญญัติในมาตรา 7 แห่งอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ที่กำหนดไว้อย่างชัดเจน

ความรับผิดของตัวแทนเรือตามหลักกฎหมายตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งถือเป็นกฎหมายแพ่งสาระบัญญัติพิเศษสำหรับใช้กับนิติสัมพันธ์ตามสิทธิของเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศ ครอบคลุมเฉพาะบางลักษณะของสัญญารับขนของทางทะเลเท่านั้น ซึ่งในส่วนของสัญญาการแต่งตั้งตัวแทนเรือ รวมถึงหน้าที่และความรับผิดอื่นของตัวแทนเรือนั้นจะเห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้กำหนดไว้แต่อย่างใด ดังนั้นเมื่อเป็นสัญญาเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศและตกอยู่ภายใต้บังคับของบทกฎหมายไทย ตามหลักทั่วไปของกฎหมายไทยเมื่อบทกฎหมายพิเศษ (Lex Specialis) หมายถึงพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และบทกฎหมายทั่วไป (Lex Generalis) หมายถึง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ใช้บังคับอยู่ในเวลาเดียวกัน ในเรื่องเดียวกัน ต้องใช้บทกฎหมายพิเศษโดยไม่ใช้บทกฎหมายทั่วไป แต่เมื่อพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งเป็นกฎหมายพิเศษมิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนเรือซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นที่เป็นตัวการไว้เป็นการเฉพาะ จึงถือว่ากฎหมายพิเศษมิได้ประสงค์ที่จะบัญญัติในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนเรือกับผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นให้แตกต่างไปจากหลักกฎหมายตัวแทนทั่วไปในเรื่องอื่น ๆ ฉะนั้นจึงต้องบังคับตามบทบัญญัติของกฎหมายทั่วไปในที่นี้คือประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 15 ว่าด้วยตัวแทน (Agency) มาตรา 797 ถึงมาตรา 844 ซึ่งการตั้งตัวแทนเรือนั้นเนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้กำหนดให้สัญญารับขนของทางทะเลต้องทำเป็นหนังสือหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือไว้แต่อย่างใด ดังนั้นการตั้งตัวแทนเรือเพื่อปฏิบัติการตามสัญญารับขนของทางทะเล จึงไม่ต้องทำเป็นหนังสือหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือแต่อย่างใด แต่ในทางปฏิบัติพบว่า ผู้ประกอบการจะมีการแต่งตั้งตัวแทนเรือโดยมีหลักฐานการแต่งตั้งโดยชัดแจ้งเป็นส่วนใหญ่ และความสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น

กับบุคคลภายนอก ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นย่อมมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันตัวแทนเรือได้ทำไปภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทนตามมาตรา 820 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และความสัมพันธ์และความรับผิดระหว่างตัวแทนเรือกับบุคคลภายนอก ถ้าตัวแทนเรือกระทำการอันใดอันหนึ่งโดยปราศจากอำนาจก็ดีหรือทำนอกเหนือขอบอำนาจก็ดี ย่อมไม่ผูกพันผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นซึ่งเป็นตัวการ เว้นแต่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นจะได้ให้สัตยาบันแก่การนั้น ถ้าผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ให้สัตยาบัน ตัวแทนเรือย่อมต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอกโดยลำพังตนเอง เว้นแต่บุคคลภายนอกรู้ว่าตัวแทนเรือทำการโดยปราศจากอำนาจหรือทำนอกเหนือขอบอำนาจตามมาตรา 823 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และในกรณีที่ตัวแทนเรือเข้าทำสัญญากับบุคคลภายนอกโดยเห็นแก่อามิสสินจ้างหรือประโยชน์อย่างอื่นอันบุคคลภายนอกได้ให้เป็นลาภส่วนตัวหรือให้คำมั่นว่าจะให้ก็ดี ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ต้องผูกพันในสัญญาซึ่งตัวแทนเรือได้ทำนั้น เว้นแต่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นจะยินยอมด้วย นอกจากนี้ในกรณีที่เป็นการขนส่งของทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรในลักษณะของการขนส่งสินค้าขาออก ที่ตัวแทนเรือส่วนใหญ่มีหน้าที่เสนอการรับจองระวางบรรทุกของเรือ การจัดหาตู้สินค้า การบรรทุกของลงเรือ การออกใบตราส่งเพื่อมอบให้แก่ผู้ส่งของ เมื่อผู้ส่งของได้สนองการจองระวางบรรทุกและนำสินค้ามาส่งมอบเพื่อให้ตัวแทนเรือทำการบรรทุกสินค้าลงในเรือเพื่อขนส่งถือได้ว่าสัญญารับขนของทางทะเลได้เกิดขึ้นแล้ว และตัวแทนเรือบางรายยังได้รับมอบหมายให้เป็นผู้มีอำนาจลงนามในใบตราส่งซึ่งถือเป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล ซึ่งหากผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นที่เป็นผู้มอบหมายอำนาจการเป็นตัวแทนให้ตัวแทนเรือ เป็นบุคคลหรือนิติบุคคลซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ รวมถึงในกรณีอื่นที่ตัวแทนเรือได้ทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ตัวแทนเรือต้องรับผิดตามสัญญาที่ได้ทำนั้นแต่โดยลำพัง แม้ชื่อของตัวการจะได้เปิดเผยแล้ว เว้นแต่ข้อความแห่งสัญญาจะแย้งกันกับความรับผิดของตัวแทนเรือ ตามบทบัญญัติในมาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จากการศึกษาแนวคำพิพากษาของศาลฎีกาและศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางพบว่าการวินิจฉัยคดีที่ตัวแทนเรือทำสัญญาแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศบางคดีไว้โดยวินิจฉัยและพิพากษาให้ตัวแทนเรือมิต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เท่านั้น โดยมิได้กล่าวถึงความรับผิดตามมาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แต่อย่างใด ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าไม่ถูกต้องครบถ้วน

ความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทนเรือ (Tortious liability) จากการศึกษาพบว่า แนวทางคำพิพากษาของศาลไทยและนักกฎหมายไทยยอมรับหลักการไม่จำกัดสิทธิของผู้เสียหายในการเรียกร้องค่าเสียหายอันหนึ่งอันเดียวที่อาจเป็นความรับผิดตามสัญญาและความรับผิดในละเมิดทั้งสองประการ

ในขณะเดียวกันได้ เนื่องจากการเรียกร้องค่าเสียหายในทางแพ่งกฎหมายไม่ได้บังคับว่าการฟ้องร้องกรณีที่เป็นได้ทั้งละเมิดและผิดสัญญานั้นผู้ฟ้องร้องจะต้องเลือกเอาทางใดทางหนึ่ง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อแตกต่างกันในส่วนของหลักเกณฑ์ในการเรียกร้อง เช่น ความสามารถในการก่อให้เกิดความรับผิด หน้าที่นำสืบ อายุความในการใช้สิทธิ และรวมถึงการกำหนดค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น ดังนั้น หากการกระทำผิดสัญญารับขนของทางทะเลของตัวแทนเรือครบองค์ประกอบของความรับผิดในการทำละเมิดตัวแทนเรือก็ต้องรับผิดในการทำละเมิดของตนเองนอกเหนือไปจากความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลตามที่กล่าวมาแต่ต้น ตามมาตรา 420 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และในส่วนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นซึ่งเป็นตัวการนั้นก็ต้องร่วมรับผิดกับตัวแทนเรือในผลแห่งละเมิดซึ่งตัวแทนเรือได้กระทำไปในฐานะเป็นตัวแทนและเป็นการกระทำภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทนเรือเป็นสำคัญ และเมื่อผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อละเมิดอันตัวแทนเรือได้ทำนั้น ชอบที่จะได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ตนชดใช้ให้แก่บุคคลภายนอกจากตัวแทนเรือนั้น ทั้งนี้ตามมาตรา 427 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่บัญญัติให้นำหลักความรับผิดของนายจ้างต้องร่วมกันรับผิดกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิด ซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่ว่าจ้าง มาใช้กับความรับผิดในผลแห่งละเมิดระหว่างตัวการและตัวแทนโดยอนุโลม ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวถือเป็นภูมิปัญญาของนักกฎหมายไทยโดยแท้โดยเห็นว่าสิทธิและหน้าที่ของนายจ้างกับลูกจ้างและตัวการกับตัวแทนมีความสัมพันธ์ในลักษณะที่ใกล้เคียงกันแม้จะเกิดจากเอกเทศสัญญาที่แตกต่างกันก็ตาม

ความรับผิดของตัวแทนเรือตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลและกฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาพบว่า อนุสัญญาเฮกรูลส์ อนุสัญญเฮกวิสบี้ รูลส์ และอนุสัญญแฮมเบอร์ก รูลส์ มิได้มีการบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนเรือไว้ชัดเจนโดยตรงแต่อย่างใด แต่ได้บัญญัติถึงหน้าที่และความรับผิดชอบรวมทั้งความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งไว้ กล่าวคือ อนุสัญญาเฮกรูลส์ กล่าวถึงหน้าที่และความรับผิดชอบของตัวแทนของผู้ขนส่งไว้ได้แก่ การออกใบตราส่งโดยผู้ขนส่งหรือนายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งหลังจากได้รับของไว้ในความดูแลตามมาตรา 3 (3) วรรคแรก การบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งของผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ในกรณีมีเหตุอันควรสงสัยหรือกรณีที่ไม่มีวิธีการที่จะตรวจสอบได้ตามมาตรา 3 (3) วรรคสุดท้าย การออกใบตราส่งชนิดบรรทุกลงเรือแล้ว ของผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 3 (7) การบอกกล่าวความเสียหายหรือสูญหายแก่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 3 (6) การทำลายของที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ การระเบิดหรือเป็นอันตรายโดยที่การบรรทุกของดังกล่าวผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งมิได้ยินยอมหรือรู้เห็นด้วยโดยไม่มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ตามมาตรา 4 (6) การทำสัญญารับขนของชนิดพิเศษที่ผู้ขนส่ง

นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ โดยมีอิสระที่จะกำหนดภาระหน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับของพิเศษนั้นได้ตามมาตรา 6 และประการสุดท้ายที่สำคัญได้แก่การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งหรือเรือ สำหรับการสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากสาเหตุอื่นใดที่เกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ที่ผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็นหรือโดยจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้เป็นตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ว่าไม่มีความผิดหรือไม่มีส่วนรู้เห็นหรือไม่ได้ประมาทเลินเล่ออันเป็นผลให้เกิดความสูญหาย เสียหาย ตามมาตรา 4 วรรค 2 ข้อ (จี) และในส่วนของอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ นั้นได้บัญญัติถึงหน้าที่และความรับผิดชอบและความรับผิดของผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งไว้ที่สำคัญคือ การกำหนดให้ผู้ขนส่งหรือเรือไม่มีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากการจำกัดความรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง โดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการเสียหาย (with intent) หรือโดยละเลย (recklessly) หรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่า(with knowledge) การเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ตามมาตรา 4 วรรค 5 ข้อ (อี) การกำหนดให้ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถทำข้อตกลงกำหนดจำนวนเงินชดใช้ความรับผิดสูงสุดอื่นได้ แต่ต้องไม่น้อยกว่าจำนวนเงินชดใช้ความรับผิดสูงสุดตามที่อนุสัญญากำหนดไว้ตามมาตรา 4 (5) ข้อ (จี) และที่สำคัญคือการบัญญัติให้สามารถนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาไปใช้ได้กับคดีฟ้องร้องผู้ขนส่งในเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญาขนส่งไม่ว่าจะเกิดจากมูลเหตุแห่งการผิดสัญญาหรือมูลเหตุแห่งละเมิด และการกำหนดให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในกรณีที่ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่ใช่ผู้ทำสัญญารับจ้างเหมาอิสระ ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกเอาข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งที่มีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกขึ้นอ้างภายในอนุสัญญาดังกล่าว ขึ้นต่อสู้และจำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ ทั้งนี้จำนวนเงินทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและจากลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งไม่ว่ากรณีใด ๆ จะต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา ซึ่งแก้ไขตามพิธีสาร ค.ศ. 1979 กล่าวคือ ต้องไม่เกิน 666.67 SDR ต่อหีบห่อหรือหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 2 SDR แม้กระนั้นก็ดีลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งไม่มีสิทธิหรือไม่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวได้ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งกระทำไปโดยเจตนาที่จะทำให้เกิดการเสียหายหรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายอาจเกิดขึ้นได้ตามมาตรา 4 ทวิ จากบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮกรูลส์ และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ เกี่ยวกับตัวแทนของผู้ขนส่งดังกล่าวจะเห็นว่าตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งรวมถึงตัวแทนเรือในประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญามีหน้าที่และความรับผิดชอบและความรับผิดและอาจถูกเรียกร้องจากผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากการเสียหาย หรือสูญหายที่เกิดขึ้นตามสัญญารับขนของทางทะเลหรือในมูลเหตุแห่งละเมิดได้ และสามารถที่จะยกประโยชน์จากข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีอยู่ขึ้นต่อสู้ได้ ทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเล

และความรับผิดในละเมิด เว้นแต่กรณีลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งเป็นผู้ทำสัญญารับจ้างเหมาอิสระ และจำนวนเงินทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากความรับผิดของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งไม่ว่ากรณีใด ๆ รวมกันแล้วต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดความรับผิดที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญา เว้นแต่ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดขึ้นจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งกระทำไปโดยเจตนาที่จะทำให้เกิดการเสียหาย หรือโดยละเลย หรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้ ดังนั้นจึงถือได้ว่าอนุสัญญาเฮกรูลส์และเฮกวิสบี้ รูลส์ มีผลใช้บังคับแก่ตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามที่กล่าวมา ในส่วนของอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ นั้นก็ได้มีการบัญญัติหน้าที่และความรับผิดชอบและความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งไว้ในลักษณะทำนองเดียวกันเพียงแต่พื้นฐานของความรับผิดตามอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ อยู่บนพื้นฐานของทฤษฎีข้อสันนิษฐานความรับผิดหรือความประมาทเลินเล่อ โดยถือว่าความเสียหาย หรือสูญหาย ระหว่างของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องรับผิดเว้นแต่ผู้ขนส่งจะพิสูจน์ได้ว่า ผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้ใช้มาตรการทุกอย่างอันสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นนั้นแล้ว ดังนั้นภาระการพิสูจน์จึงเป็นของผู้ขนส่ง อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้กำหนดให้สามารถนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาไปใช้ได้ในการฟ้องร้องผู้ขนส่งเกี่ยวกับการสูญหาย การบุบสลาย ที่เกิดขึ้นแก่ของที่อยู่ภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล รวมทั้งความล่าช้าในการส่งมอบ ไม่ว่าการฟ้องร้องนั้นเกิดจากมูลเหตุแห่งสัญญารับขนของทางทะเลหรือมูลเหตุแห่งละเมิดหรือเหตุอื่น และถ้าเป็นการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งแล้ว ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ได้ปฏิบัติงานภายในขอบเขตของสัญญาจ้างหรือภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทน ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะยกขึ้นต่อสู้ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาขึ้นต่อสู้หรือจำกัดความรับผิดได้ เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย การบุบสลาย หรือความล่าช้าในการส่งมอบที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งได้กระทำไปโดยเจตนา (with intent) ที่จะให้เกิดการสูญหาย การบุบสลาย หรือส่งมอบล่าช้าหรือโดยละเลย (recklessly) หรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่า (with knowledge) การสูญหาย การบุบสลาย หรือการส่งมอบล่าช้านั้นอาจเกิดขึ้นได้ และเว้นแต่กรณีเป็นการกระทำของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งในการกระทำหรืองดเว้นการกระทำโดยเจตนาให้เกิดการสูญหาย บุบสลายหรือส่งมอบล่าช้า จำนวนเงินทั้งหมดที่จะเรียกร้องเอาจากผู้ขนส่ง ลูกจ้าง และตัวแทนของผู้ขนส่งต้องไม่เกินข้อจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญากล่าวคือ ต้องไม่เกิน 835 SDR ต่อหน่วยการขนส่งหรือ 2.5 SDR ต่อกิโลกรัม ตามมาตรา 7 (1) (2) (3) ซึ่งจะเห็นว่าอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งไว้อย่างชัดเจนและสอดคล้องกับอนุสัญญาเฮกรูลส์และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ และยังได้บัญญัติเพิ่มเติมในส่วนของความรับผิดของผู้ขนส่งในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งที่กระทำโดยผู้ขนส่งจริง (actual carrier) โดยผู้ขนส่งต้องรับผิดในการกระทำ

หรืองดเว้นการกระทำของผู้ขนส่งจริงและลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงที่ได้กระทำภายในขอบเขตแห่งการจ้างหรือการเป็นตัวแทน รวมถึงการบัญญัติให้นำบทบัญญัติความรับผิดของผู้ขนส่งไปปรับใช้กับความรับผิดของผู้ขนส่งจริงสำหรับการขนส่งที่ผู้ขนส่งจริงได้กระทำ และถ้ามีการฟ้องร้องลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงก็สามารถนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดและข้อห้ามจำกัดความรับผิดตามมาตรา 7 (2) (3) และมาตรา 8 (2) ไปปรับใช้ในการต่อสู้และจำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงได้ด้วย เว้นแต่กรณีพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบล่าช้า เกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงโดยเจตนาที่จะกระทำให้เกิดการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบล่าช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย บุบสลาย หรือส่งมอบล่าช้าอาจเกิดขึ้นได้ และจำนวนเงินค่าเสียหายทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจริงและลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจริงต้องรวมกันแล้วไม่เกินข้อจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา ทั้งนี้ตามมาตรา 10 (1) – (6) ดังนั้นจะเห็นว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลได้คำนึงถึงความสำคัญของผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งไว้เนื่องจากเป็นผู้ปฏิบัติการขนส่งแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งจริงและสอดคล้องกันทุกอนุสัญญา

ความรับผิดของตัวแทนเรือตามกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษ ตามหลักกฎหมายคอมมอนลอร์ ของอังกฤษถือว่าสัญญารับขนของทางทะเลเป็นสัญญารูปแบบหนึ่งที่เรียกว่า “สัญญาเพื่อสินจ้างจากค่าระวางบรรทุก (Contract of affreightment)” หมายถึง สัญญารับขนของทางทะเลที่ต้องมีการชำระเงินค่าระวางบรรทุกสินค้าสำหรับบริการขนส่งที่ได้รับ โดยทั่วไปมีสองรูปแบบคือ สัญญาเช่าเหมาเรือและสัญญารับขนของทางทะเลที่มีการออกใบตราส่งหรือเอกสารสิทธิทำนองเดียวกัน ซึ่งเดิมอังกฤษได้ตรากฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1924 ตามอนุสัญญาเฮกรูลส์ และต่อมาได้ตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ตามอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ขึ้นใช้บังคับแทนโดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 1971 เป็นต้นมาและยังใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน โดยมีเนื้อหาเช่นเดียวกับอนุสัญญาเฮกรูลส์ และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ทุกประการ และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 นี้ใช้บังคับกับการขนส่งของทางทะเลจากเมืองท่าใด ๆ ในประเทศอังกฤษและหรือระหว่างเมืองท่าในประเทศอังกฤษกับเมืองท่าต่างประเทศ รวมทั้งใช้บังคับกับการขนส่งของทางทะเลที่บรรทุกบนดาดฟ้าเรือหรือสัตว์มีชีวิต เว้นแต่สัญญารับขนของทางทะเลจะกำหนดชัดแจ้งเป็นอย่างอื่นหรือไม่ถือเป็นของตามพระราชบัญญัติดังกล่าว ซึ่งในส่วนของหน้าที่และความรับผิดชอบและความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งหรือตัวแทนเรือตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 นั้น เหมือนกับหน้าที่และความรับผิดชอบและความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งหรือตัวแทนเรือตามที่กล่าวไว้ในส่วนของอนุสัญญาเฮกรูลส์และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ทุกประการ และในส่วนของนิติสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนของผู้ขนส่งหรือ

ตัวแทนเรือกับบุคคลภายนอกนั้นมิได้มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 หรือกฎหมายอื่นไว้โดยเฉพาะ นักกฎหมายของอังกฤษจึงกล่าวว่า "พื้นฐานความรับผิดของตัวแทนเรือนั้นเป็นไปตามขอบเขตของกฎหมายในเรื่องตัวแทน" (J.D. Eadie F.I.C.S., 1983 : P.4) ซึ่งตามหลักกฎหมายตัวแทนของประเทศอังกฤษการตั้งตัวแทนมิได้มีการกำหนดรูปแบบของสัญญาไว้แต่อย่างใด ดังนั้นการตกลงกันด้วยวาจา (oral agreement) ก็เกิดเป็นสัญญาตัวแทนขึ้นได้ และบางกรณีการตั้งตัวแทนโดยปริยายก็เกิดขึ้นตามความสัมพันธ์โดยนัยระหว่างตัวการและตัวแทน ดังเช่นในคดี The Eurymedon (1975) ที่สัญญารับขนของทางทะเลมีข้อตกลงให้ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือได้รับประโยชน์จากข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งได้เช่นเดียวกับผู้ขนส่ง แม้จะมิได้เป็นคู่สัญญาก็ตาม เนื่องจากศาลของประเทศอังกฤษถือว่าผู้ขนส่งได้กระทำในฐานะตัวแทนของผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือและผู้ส่งของได้ยินยอมในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าวโดยชัดแจ้งจึงถือเป็นการแต่งตั้งตัวแทนโดยปริยาย เป็นต้น และผลของการกระทำการแทนตามหลักกฎหมายตัวแทนของประเทศอังกฤษ เมื่อตัวแทนได้ทำสัญญากับบุคคลที่สามเพื่อผลประโยชน์ของตัวการเปิดเผยชื่อ (disclosed principal) ภายในขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมาย ตัวการสามารถที่จะฟ้องหรือถูกฟ้องต่อบุคคลที่สามได้ ดังนั้นขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนจึงถือเป็นเรื่องสำคัญที่ตัวแทนจำเป็นต้องรู้ถึงข้อกำหนดแห่งขอบอำนาจของตน ทั้งนี้เมื่อตัวแทนได้กระทำการภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนตัวแทนก็ไม่มีความรับผิดต่อบุคคลที่สามตามสัญญาที่ตนได้ทำขึ้น และกรณีตัวการไม่เปิดเผยชื่อนั้นโดยทั่วไปก็มีหลักความรับผิดเช่นเดียวกับตัวการเปิดเผยกล่าวคืออาจฟ้องหรือถูกฟ้องในนามของตัวการตามสัญญาที่ตัวแทนได้ทำเพื่อประโยชน์ของตนทั้งนี้ในการพิจารณาเพื่อพิสูจน์หรือบ่งชี้สถานะของตัวการไม่เปิดเผยต้องพิจารณาเป็นกรณีไป ตัวแทนในระบบกฎหมายอังกฤษจะต้องรับผิดเป็นส่วนตัวตามสัญญาที่ทำกับบุคคลที่สามในกรณีตัวแทนได้รับรองความรับผิดของตนในสัญญาที่ทำกับบุคคลที่สามเสมือนตนเป็นคู่สัญญาและเป็นผู้ปฏิบัติตามสัญญา หรือในกรณีตัวแทนทำสัญญาโดยแสดงความรับผิดชอบเป็นส่วนตัวในสัญญา หรือในกรณีตัวแทนตั้งใจทำสัญญาเพื่อตนเอง รวมทั้งตัวแทนต้องรับผิดตามสัญญาที่ทำไปโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนือขอบอำนาจของการเป็นตัวแทน และประการสุดท้ายในกรณีตัวแทนทำสัญญาโดยปราศจากตัวการ ซึ่งในกรณีที่ศึกษาเปรียบเทียบคือ หลักความรับผิดของตัวแทนที่ทำการแทนตัวการต่างประเทศ (A foreign Principal) ที่พบว่ามีหลักความรับผิดเหมือนกับหลักความรับผิดของตัวแทนที่กระทำการแทนตัวการในประเทศอังกฤษ เพียงแต่สามารถกำหนดให้ตัวแทนต้องรับผิดเสมอเสมือนกับความรับผิดของตัวการได้ ดังเช่นในคดี Maritime Stores Ltd V H P Marshall & Co. Ltd (1963) และคดี Wolfe stevedores (1968) Ltd V Joseph salter's Sons Ltd (1970) และคดี Anglo African Shipping Co of New York V Mortner (1962) ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล เป็นต้น ซึ่งแนวทางคำพิพากษาของศาลอังกฤษที่แสดงให้เห็นถึงความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนของผู้ขนส่งกับผู้ขนส่งและตัวแทนของผู้ขนส่งกับบุคคลที่สามตามหลักกฎหมายตัวแทนของ

ประเทศอังกฤษที่สำคัญ เช่น คดี Grant V Norway (1851) ที่นายเรือได้ลงนามในใบตราส่งเกี่ยวกับสินค้าที่ขนส่งโดยที่สินค้ายังมิได้บรรทุกลงเรือ เพื่อที่จะนำใบตราส่งไปของรับเงินจากธนาคาร ซึ่งในคดีดังกล่าวธนาคารทราบว่านายเรือไม่มีอำนาจที่จะกระทำการในลักษณะดังกล่าว จึงปฏิเสธการจ่ายเงินต่อเจ้าของสินค้าโดยถือว่าเป็นการกระทำนอกขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนย่อมไม่ผูกพันผู้ขนส่ง ซึ่งเป็นตัวการ คดี The Ardenner (1951) ที่ผู้ส่งของต้องการส่งส้มไปยังลอนดอนก่อนวันที่ 1 ธันวาคม จึงได้แจ้งความประสงค์ต่อตัวแทนผู้ขนส่ง (Shipping Agent) และตัวแทนผู้ขนส่งได้ให้ความเชื่อมั่นว่าหากส้มขนถ่ายบรรทุกลงเรือก่อนวันที่ 22 พฤศจิกายนแล้ว เรือที่บรรทุกส้มจะเดินทางโดยตรงไปยังลอนดอนทันกำหนดเวลา แต่ในความเป็นจริงเรือได้แวะที่ท่าเรือ Antwerp ก่อนเดินทางไปยังลอนดอนทำให้ส้มถึงลอนดอนหลังวันที่ 1 ธันวาคม ทำให้ผู้ส่งของได้รับความเสียหายเนื่องจากถูกเก็บภาษีนำเข้าในอัตราสูงและถูกสินค้าของผู้อื่นขายในตลาดก่อน จึงได้เรียกร้องต่อผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งได้ต่อสู้ในประเด็นใบตราส่งระบุเงื่อนไขข้อตกลงให้ผู้ขนส่งมีอิสระที่จะแวะระหว่างเดินทางได้ แต่ผู้ส่งของได้กล่าวอ้างสัญญารับขนส่งของทางทะเลที่ตนได้ตกลงกับตัวแทนผู้ขนส่งด้วยวาจาว่าเรือเดินทางโดยตรงโดยไม่แวะขึ้นต่อสู้ ซึ่งศาลได้ตัดสินให้รับฟังสัญญารับขนส่งของทางทะเลที่ตกลงกันด้วยวาจามีผลบังคับได้และเห็นว่าข้อต่อสู้ของผู้ขนส่งที่อ้างข้อตกลง The Liberty Clause ในใบตราส่งรับฟังไม่ได้ ฉะนั้นคดีนี้จึงชี้ให้เห็นถึงผลของการทำสัญญาขนส่งของตัวแทนผู้ขนส่งได้นอกเหนือจากหลักใบตราส่งถือเป็นพยานหลักฐานแห่งสัญญาขนส่งและมิใช่สัญญาขนส่ง และคดี The Saudi Crown (1986) ที่นายเรือซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งได้รับมอบหมายให้ออกใบตราส่งโดยระบุวันที่และสถานที่ที่ออกใบตราส่งได้ ซึ่งในคดีดังกล่าวสัญญาซื้อขายระหว่างผู้ส่งของกับผู้ซื้อกำหนดให้ส่งมอบของระหว่างวันที่ 20 มิถุนายน – 15 กรกฎาคม แต่ของได้บรรทุกลงเรือจริงในวันที่ 16 กรกฎาคม แต่ตัวแทนของผู้ขนส่งระบุวันที่ในใบตราส่งเป็นวันที่ 15 กรกฎาคม เพื่อให้ผู้ซื้อเชื่อเมื่อของถึงปลายทางผู้ซื้อได้รับความเสียหายจึงเรียกร้องจากเจ้าของเรือผู้ขนส่ง แต่เจ้าของเรือได้ต่อสู้ในประเด็นที่ว่าตัวแทนผู้ขนส่ง (Agent) ไม่มีอำนาจระบุวันที่ในใบตราส่งให้ผิดจากความเป็นจริง รวมทั้งขอบเขตของอำนาจหน้าที่การเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งไม่รวมถึงอำนาจที่จะระบุวันที่ที่ออกใบตราส่งให้ผิดจากความเป็นจริง กรณีจึงเป็นการกระทำนอกเหนืออำนาจหรือหน้าที่การเป็นตัวแทนของผู้ขนส่ง ดังนั้นผู้ขนส่งจึงไม่ต้องรับผิด สำหรับความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษ ผู้ขนส่งต้องร่วมรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทนเรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการกระทำการภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทนเรือ และตัวแทนเรือผู้ทำละเมิดต้องรับผิดต่อการทำละเมิดของตนแม้ว่าจะได้ทำไปภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทนและเพื่อผลประโยชน์ของผู้ขนส่งก็ตาม

การคุ้มกันความรับผิดของบุคคลซึ่งมิใช่คู่สัญญาโดยอาศัยข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของคู่สัญญานั้นตามวิธีการของกฎหมายคอมมอนลอร์ ไม่อาจกระทำได้ดังจะเห็นได้จากคดี Alder V Dickson (1954) ซึ่งลูกเรือถูกฟ้องในความผิดฐานกระทำโดยประมาทเลินเล่อทำให้เกิด

ความเสียหายแก่ผู้โดยสาร ไม่อาจอาศัยข้อตกลงยกเว้นความรับผิดตามสัญญาขนส่งระหว่างผู้โดยสารกับผู้ขนส่งขึ้นอ้างได้ และในคดี Scruttons V Midland Siliconers (1962) ที่ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือประมาทเลินเล่อทำให้ของที่ขนส่งได้รับความเสียหาย และไม่สามารถนำข้อตกลงยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามสัญญาขนส่งขึ้นต่อสู้ได้ เป็นต้น แต่ในระยะแรกของการใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1924 ศาลของประเทศอังกฤษได้พิพากษาให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานภายใต้สัญญารับขนส่งของทางทะเลที่มีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งสามารถใช้ประโยชน์จากข้อตกลงดังกล่าวนั้นได้ ดังเช่นในคดี Elder Dempster & Co. Ltd V Paterson Zochonis & Co. Ltd (1924) และในคดี Mersey Shipping and Transport Co. Ltd V Rea Ltd (1925) เป็นต้น แต่แนวคิดและคำพิพากษาดังกล่าวก็มีลักษณะเฉพาะจึงถูกปฏิเสธได้ในภายหลัง ดังที่ผู้พิพากษา Bankes LJ ได้ทำความเห็นแย้งไว้ในคดี Mersey Shipping and Transport Co. Ltd V Rea Ltd (1925) และคดี Wilson V Darling Island stevedoring and lighterage Co. Ltd (1956) เป็นต้น ในภายหลังเมื่อมีการแก้ไขเพิ่มเติมมาตรา 4 ทวิ ในอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ และประเทศอังกฤษได้นำหลักการดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 จึงเป็นผลให้ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในประเทศอังกฤษสามารถอ้างประโยชน์จากข้อต่อสู้ตามข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ในความรับผิดของตนได้ เว้นแต่มีการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ได้กระทำไปโดยเจตนาที่จะทำให้เกิดการเสียหาย หรือโดยละเลย หรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้ ด้วยเหตุนี้แนวคำพิพากษาของศาลของประเทศอังกฤษภายหลังจึงยอมรับหลักการคุ้มกันความรับผิดในการทำละเมิด (Vicarious immunity from liability for torts) ของผู้อื่น รวมทั้งหลักการคุ้มกันความรับผิดตามสัญญาของบุคคลซึ่งมิใช่คู่สัญญา ดังเช่นในคดี New Zealand Shipping Co. Ltd V A M Satterthwaite & Co. Ltd (1974) คดี Port Jackson stevedoring Pty Ltd V Salmond & Spraggon (Australia) Pty Ltd, The New York Star (1980) และคดี Leesh River Tea Ltd V British India Steam Navigation Co. Ltd (1966) เป็นต้น ซึ่งข้อตกลงในลักษณะดังกล่าวในปัจจุบันรู้จักกันทั่วไปว่าเป็นข้อตกลง Himalaya Clause ที่รวมถึงการยกข้อต่อสู้ตามข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้รับจ้างเหมาอิสระที่ทำสัญญาแยกต่างหากจากสัญญาขนส่งของทางทะเลที่ผู้ขนส่งจ้าง (Independent Contractors engaged by the carrier) ผู้ขนส่งจริง (actual carrier) ผู้รับช่วงสัญญาขนส่ง (Sub Contractor) หรือผู้ปฏิบัติการขนส่งช่วงหนึ่งช่วงใดของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งปัจจุบันหลักการดังกล่าวเป็นที่ยอมรับเป็นสากลดังจะเห็นได้จากแบบฟอร์มมาตรฐานของใบตราส่งส่วนมากจะปรากฏเงื่อนไขข้อตกลงดังกล่าวรวมทั้งในประเทศอังกฤษ ดังนั้นจึงสรุปได้ว่าความรับผิดของตัวแทนเรือตามกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษได้กำหนดให้ตัวแทนเรือมีหน้าที่และความรับผิดชอบและความรับผิดตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาเฮกรูลส์

และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ที่อังกฤษได้นำมาบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ดังกล่าวมิได้บัญญัติเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนเรือกับผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไว้เป็นการเฉพาะ จึงต้องบังคับตามบทบัญญัติกฎหมายตัวแทนทั่วไป ฉะนั้นเมื่อเกิดการเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าอันเกิดจากสัญญารับขนของทางทะเล รวมทั้งความเสียหายในมูลเหตุแห่งละเมิด ตัวแทนเรือจึงต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเป็นผลจากการกระทำของตน

ความรับผิดของตัวแทนเรือตามกฎหมายภายในของสหรัฐอเมริกา สหรัฐอเมริกาเป็นประเทศแรกที่ต่อต้านความไม่เสมอภาคเท่าเทียมระหว่างผู้ขนส่งกับผู้ส่งของ อันเนื่องจากผู้ขนส่งสามารถกำหนดข้อตกลง เงื่อนไข ข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง ลูกจ้าง หรือตัวแทนของผู้ขนส่งในหลายกรณี จึงได้บัญญัติกฎหมาย The Harter Act of the United States, 1893 หรือเรียกว่า The Harter Act 1893 ใช้บังคับกับการขนของทางทะเลโดยเรือจากท่าเรือในสหรัฐอเมริกาไปยังท่าเรืออื่นในสหรัฐอเมริกาหรือท่าเรือในต่างประเทศหรือเรือที่มาจากท่าเรือในต่างประเทศ โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 1893 เป็นต้นมาและปัจจุบันก็ยังมีผลใช้บังคับอยู่ ซึ่งในส่วนของตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งรวมถึงตัวแทนเรือนั้น The Harter Act 1893 ได้กำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบและความรับผิดของตัวแทนเรือไว้คือการที่ตัวแทนเรือไม่อาจสอดแทรกข้อความในใบตราส่งหรือเอกสารอื่นใดในสัญญารับขนของทางทะเลในลักษณะที่เป็นเงื่อนไข สัญญา ข้อตกลงที่ทำให้ตัวแทนเรือพ้นจากความรับผิดในความเสียหายสูญหายจากความประมาท หรือความผิด หรือความผิดพลาดในการขนถ่ายของขึ้น เก็บของในระวางการดูแลของในอารักขา การควบคุมดูแล หรือการส่งมอบสินค้าตามเงื่อนไข ถ้ามีการกระทำในลักษณะดังกล่าวถือเป็นโมฆะตามมาตรา 1 ตัวแทนเรือต้องใช้ความระมัดระวังในการทำให้เรืออยู่ในสภาพพร้อมที่จะเดินทางทางทะเลได้ รวมทั้งต้องจัดหาอุปกรณ์ประจำเรือและเจ้าหน้าที่ประจำเรือและต้องควบคุมให้ลูกจ้างปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวังตามมาตรา 2 ความรับผิดของตัวแทนเรือในความเสียหาย สูญหาย หรือการส่งมอบล่าช้าในระหว่างการขนส่งเว้นแต่เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดตามที่กำหนดไว้ตามมาตรา 3 การออกใบตราส่งหรือเอกสารการขนส่งอื่นแก่ผู้ส่งของเมื่อรับมอบของไว้ในความดูแลโดยมีรายละเอียดตามที่กำหนดตามมาตรา 4 การกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดมิให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในกฎหมายดังกล่าวในความผิดของเรือ นายเรือ หรือตัวแทนเรือซึ่งเป็นผู้ฝ่าฝืนหรือล่วงละเมิดบทบัญญัติตามมาตรา 5 เป็นต้น เมื่อสหรัฐอเมริกาเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาเฮกรูลส์ก็ได้บัญญัติกฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 (46 U.S.C.A. 1300 – 1315) โดยมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 15 กรกฎาคม 1936 เป็นต้นมา โดยมีเนื้อหาคล้ายคลึงกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1924 ของอังกฤษ และยังใช้บังคับอยู่จนถึงปัจจุบัน โดย The Harter Act 1893 ก็ยังคงใช้บังคับต่อไปเฉพาะการขนส่งสินค้าหรือสิ่งของตามชายฝั่งระหว่างท่าเรือภายในของสหรัฐอเมริกา และใช้กับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในช่วงก่อนสินค้าได้ถูกขนขึ้น

บรรทุกบนเรือสินค้าและในช่วงสินค้าได้ถูกขนถ่ายลงจากเรือเพื่อส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 ของสหรัฐอเมริกาได้บัญญัติเกี่ยวกับตัวแทนของผู้ขนส่งไว้กล่าวคือ การออกใบตราส่งของผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ตามมาตรา 1303 ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง ไม่ผูกพันที่จะต้องบันทึกหรือแสดงไว้ในใบตราส่งซึ่งรายการใด ๆ ซึ่งมีเหตุอันควรสงสัยว่าไม่ถูกต้องกับของที่ตนรับไว้จริงหรือไม่มีวิธีการที่จะตรวจสอบได้ตามมาตรา 1303 (3) และใบตราส่งนี้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้วตามที่ระบุไว้และถือตามที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งได้จดแจ้งไว้เมื่อมีเหตุอันสมควรตามมาตรา 1303 (4) การบอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายของผู้รับตราส่งแก่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตามมาตรา 1303 (6) การออกใบตราส่งชนิดที่บรรทุกแล้วของผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่ง การยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นโดยปราศจากความผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ที่ผู้ขนส่งมีส่วนรู้เห็น หรือโดยปราศจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่ง โดยผู้ขนส่งหรือผู้ที่อ้างประโยชน์จากข้อยกเว้นความรับผิดมีหน้าที่พิสูจน์ตามมาตรา 1304 (2) ข้อ (G) การจำกัดจำนวนเงินในความรับผิดของผู้ขนส่งสำหรับความสูญหายหรือเสียหายต่อของที่ขนส่งไว้ไม่เกิน 500 เหรียญอเมริกาต่อหนึ่งหีบห่อหรือหนึ่งหน่วยหรือในจำนวนเงินอื่นที่มีค่าเท่ากับ 500 เหรียญอเมริกา เว้นแต่จะได้มีการระบุมูลค่าของของดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง หรือกรณีมีการตกลงระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่นแต่ต้องไม่น้อยกว่าที่กำหนดไว้ข้างต้น ตามมาตรา 1304 (5) การทำลายของที่ทำให้เกิดการลุกไหม้ การระเบิดหรือของอันตรายที่ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งมิได้ยินยอมหรือรับทราบถึงสภาพและลักษณะของของดังกล่าวโดยไม่จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามมาตรา 1304 (6) ข้อตกลงสำหรับการขนส่งของพิเศษที่ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งกับผู้ส่งของตามมาตรา 1306 เป็นต้น ดังนั้นจะเห็นว่าเนื่องจากสหรัฐอเมริกได้บัญญัติกฎหมายรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 (46 U.S.C.A. Sect 1300 – 1315) โดยมีเนื้อหาเช่นเดียวกับอนุสัญญาเฮกรูลส์ ในส่วนของความรับผิดของตัวแทนเรือกฎหมายดังกล่าวจึงมิได้มีการบัญญัติไว้โดยเฉพาะ คงมีแต่การบัญญัติถึงสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตัวแทนของผู้ขนส่งไว้เช่นเดียวกับอนุสัญญาเฮกรูลส์ เว้นแต่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดเท่านั้นที่แตกต่างกันกอปรกับกฎหมายการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 ดังกล่าวมิได้แก้ไขเพิ่มเติมนำบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ไปบัญญัติไว้แต่อย่างใด ดังนั้นในส่วนของบทบัญญัติเกี่ยวกับการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งที่จะยกประโยชน์จากข้อต่อสู้ในข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นอ้างได้ และบทบัญญัติเกี่ยวกับจำนวนเงินทั้งหมดที่ผู้ขนส่งและลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่อาจถูกเรียกร้องรวมกัน ซึ่งจะต้องไม่มากกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามที่กำหนดไว้ และบทบัญญัติเกี่ยวกับลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ไม่อาจอ้างข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดขึ้นอ้างได้ ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำหรือการงดเว้น

การกระทำของลูกจ้างหรือผู้เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งโดยมีเจตนาที่จะทำให้เกิดการเสียหายหรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าความเสียหายอาจเกิดขึ้น รวมถึงบทบัญญัติเกี่ยวกับการนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาไปใช้กับคดีฟ้องร้องผู้ขนส่งในเรื่องความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญาขนส่ง ไม่ว่าจะเกิดจากมูลแห่งการผิดสัญญาหรือมูลเหตุแห่งละเมิด ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิแห่งอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ จึงไม่ปรากฏอยู่ในกฎหมายการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 ของสหรัฐอเมริกาแต่อย่างใด ดังนั้นความรับผิดของตัวแทนเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งในความเสียหายอันเกิดจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือในมูลเหตุแห่งละเมิดจึงอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของกฎหมายภายในในเรื่องตัวแทนและกฎหมายในเรื่องละเมิดที่ใช้บังคับในสหรัฐอเมริกาเช่นเดียวกับตัวแทนอื่น ๆ ที่ไม่มีกฎหมายบัญญัติความรับผิดไว้เป็นการเฉพาะ รวมทั้งเป็นไปตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญาที่ผู้ตราส่งหรือผู้ส่งของได้ตกลงกับผู้ขนส่ง ซึ่งตามหลักกฎหมายตัวแทนของสหรัฐอเมริกาได้แบ่งประเภทของตัวแทนเป็น 3 ประเภท คือ Universal agent หมายถึง ตัวแทนที่มีอำนาจดำเนินการทุกอย่างของตัวการ General agent หมายถึง ตัวแทนที่มีอำนาจดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายจากตัวการ รวมทั้งการดำเนินการที่เกี่ยวกับกิจการที่ได้รับมอบหมาย และ Special agent หมายถึง ตัวแทนที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ ทั้งนี้ประเภทของตัวแทนนั้นมีผลต่อความรับผิดของตัวการสำหรับการกระทำที่อยู่นอกขอบเขตของการเป็นตัวแทนในแต่ละประเภทซึ่งเป็นผลให้ตัวการไม่ต้องผูกพันในความรับผิดกรณีดังกล่าว ผลของความสัมพันธ์ในลักษณะตัวแทนตามกฎหมายตัวแทนของสหรัฐอเมริกาตัวการเปิดเผยชื่อหรือตัวการเปิดเผยบางส่วน ตัวการต้องรับผิดต่อบุคคลที่สามตามสัญญาที่ตัวแทนซึ่งได้รับมอบหมายได้กระทำไปภายในขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายและตัวแทนไม่ต้องรับผิดตามสัญญาดังกล่าวเพราะถือเป็นการกระทำการแทนตัวการต่อบุคคลที่สาม รวมทั้งกรณีตัวแทนกระทำการเกินขอบอำนาจแต่ภายหลังตัวการได้ให้สัตยาบันแก่การนั้น ตัวแทนก็ไม่ต้องรับผิดเช่นกัน กรณีตัวการไม่เปิดเผยชื่อ หมายถึง กรณีที่บุคคลที่สามไม่ทราบถึงหลักฐานที่แสดงถึงการมอบหมายหรือแต่งตั้งตัวแทนโดยสิ้นเชิงและไม่รู้ว่าตัวแทนได้กระทำในฐานะตัวแทนในขณะที่เข้าทำสัญญา และถ้าความจริงของการทำการแทนหรือหลักฐานของตัวการถูกเปิดเผยแล้วบุคคลที่สามประสงค์ที่จะทำสัญญากับตัวแทนเป็นส่วนตัวและต้องการให้ตัวแทนรับผิดในฐานะเป็นคู่สัญญา ในกรณีเช่นนี้ถ้าตัวแทนได้ทำการภายในขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนตามที่ได้รับมอบหมาย ตัวการไม่เปิดเผยชื่อต้องรับผิดในฐานะเป็นคู่สัญญาเสมือนตัวการที่เปิดเผยชื่อหรือตัวการที่เปิดเผยบางส่วน และในกรณีตัวการที่ไม่เปิดเผยชื่อ บุคคลที่สามอาจเรียกร้องกับตัวแทนหรือตัวการก็ได้ขึ้นอยู่กับบุคคลที่สามจะพบหลักฐานการเป็นตัวแทนหรือไม่ แต่เมื่อตัวการได้ถูกเปิดเผยแล้วบุคคลที่สามไม่อาจเลือกได้ และเมื่อเรียกร้องจากตัวการหรือตัวแทนแล้วก็ไม่อาจเรียกร้องจากบุคคลที่เหลือได้อีก สำหรับความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทนเรือในสหรัฐอเมริกา โดยหลักกฎหมายแล้วตัวแทนต้องรับผิดในการทำละเมิดของตน และสำหรับตัวการก็ต้องร่วมในความรับผิดในการทำละเมิดของตัวแทน

ด้วยเช่นกัน ดังนั้นความรับผิดของตัวแทนเรือกับบุคคลที่สามในประเทศสหรัฐอเมริกา Thomas J. Schoenbaum ได้กล่าวไว้ในหนังสือ Admiralty and Maritime Law, New York (1994) หน้า 495 ความว่า "ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนเรือหรือนายหน้าหาสินค้าลงเรือกับบุคคลที่สามนั้นเป็นไปตามหลักกฎหมายว่าด้วยการกระทำการแทน (Agency principles) และในหนังสือ ESCAP Guidelines for maritime legislation, (Guidelines Volume I) หน้า 119. เขียนไว้ความว่า "ความรับผิดและการจำกัดความรับผิดอันเกิดจากสัญญารับขนของทางทะเลหรือละเมิดของตัวแทนเรือหรือตัวแทนผู้ขนส่งของสหรัฐอเมริกาอยู่ภายใต้กฎเกณฑ์ของกฎหมายภายในในเรื่องตัวแทนที่ใช้บังคับ" ดังเช่นในคดี Leather's Best Inc V SS Morma Clynx (1971) เป็นต้น นอกจากนี้ผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งยังสามารถเรียกร้องบุคคลที่เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งให้รับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากการทำละเมิดหรืออาจเรียกร้องจากผู้ขนส่งทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดอันเกิดจากการทำละเมิดด้วยก็ได้ ดังเช่นในคดี Goya food Inc V SS Italica (1978) เป็นต้น สำหรับการอ้างข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของคู่สัญญารับขนของทางทะเลของลูกจ้าง ตัวแทนของผู้ขนส่ง ผู้ทำสัญญาโดยอิสระ และรวมถึงนายเรือ ลูกเรือ ผู้ขนถ่ายสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ และผู้ทำสัญญาอิสระอื่น ๆ ที่ถูกว่าจ้างหรือใช้โดยผู้ขนส่งในการปฏิบัติการใด ๆ อันเกี่ยวกับสัญญารับขนของทางทะเลนั้น ในประเทศสหรัฐอเมริกาถือว่าผู้ขนส่งกับผู้ส่งของในสัญญารับขนของทางทะเลอาจทำสัญญาโดยตกลงจำกัดความรับผิดของบุคคลต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาได้โดยวิธีการแสดงออกเป็นการเฉพาะไว้ในข้อตกลงที่เรียกว่า "Himalaya Clause" ซึ่งเป็นผลให้บุคคลต่าง ๆ ตามที่กล่าวมาได้รับความคุ้มครองใด ๆ ตามที่ผู้ขนส่งได้รับตามที่กฎหมายกำหนดไว้ทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดอันเกิดจากการทำละเมิด ดังเช่นคดี Wuerttembergische and Badische Versicherungs Aktiengesellechaft V M/V stuttgart Express (1984) และคดี Gebr Bellmer kg V Terminal Services Houston Inc (1986) และคดี Brown & Root V M/V Peisander (1981) ที่บุคคลที่มิใช่ผู้ขนส่งสามารถจำกัดความรับผิดตามสิทธิของผู้ขนส่งที่จำกัดความรับผิดไว้ไม่เกิน 500 เหรียญอเมริกาต่อหนึ่งหีบห่อได้ และในคดี B. Elliott (canada) Ltd V John T. Clark & Son of Maryland Inc (1983) ที่ผู้ที่มิใช่ผู้ขนส่งสามารถยกข้อต่อสู้ในเรื่องอายุความเรียกร้องภายใน 1 ปี ตามสิทธิของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ได้ เป็นต้น

ความสัมพันธ์ระหว่างสัญญารับขนของทางทะเลกับสัญญาทางพาณิชย์ระหว่างประเทศอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับสัญญารับขนของทางทะเล ในการศึกษาพบว่าสัญญารับขนของทางทะเลมีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกับสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ ดังจะเห็นได้จากบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติ ว่าด้วยสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศ (United Nations Convention on Contracts for The International Sale of Goods : CISG) มาตรา 67 (1) ได้กำหนดไว้กรณีสัญญาซื้อขายเกี่ยวข้องกับการรับขนสินค้า และผู้ขายไม่จำต้องส่งมอบสินค้าไปยังสถานที่เฉพาะเจาะจง ความเสี่ยงภัย

จะโอนไปยังผู้ซื้อ เมื่อผู้ขายได้ส่งมอบสินค้าไปยังผู้รับขนรายแรก เพื่อส่งต่อไปยังผู้ซื้อตามที่ตกลงไว้ในสัญญาซื้อขาย ถ้าผู้ขายมีหน้าที่ส่งมอบสินค้าไปยังผู้รับขน ณ สถานที่ที่ระบุเฉพาะเจาะจง ความเสี่ยงภัยยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อจนกว่าสินค้าได้ส่งมอบไปยังผู้รับขน ณ ที่ที่ได้ระบุไว้ ซึ่งจะเห็นว่าสอดคล้องกับสัญญารับขนของทางทะเลตามมาตรา 39 วรรค 2 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่กำหนดว่า ให้ถือว่าของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง นับแต่เวลาที่ผู้ขนส่งได้รับมอบของนั้นไว้จากผู้ส่งของหรือตัวแทนของผู้ส่งของหรือจากเจ้าหน้าที่หรือบุคคลใด ๆ ซึ่งกฎหมายหรือข้อบังคับที่ใช้อยู่ ณ ท่าต้นทางที่บรรทุกของลงเรือ เพียงแต่ในสัญญารับขนของทางทะเลกำหนดเวลาดังกล่าวถือเป็นระยะเวลาเริ่มต้นของความรับผิดของผู้ขนส่งเท่านั้น ความสัมพันธ์ระหว่างสัญญารับขนของทางทะเลกับสัญญาชำระเงินในการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะการชำระเงินโดยวิธีการเปิดเลตเตอร์ออฟเครดิต (Letter of Credit) ตามระเบียบและประเพณีปฏิบัติเกี่ยวกับเครดิตที่มีเอกสารประกอบฉบับแก้ไขเพิ่มเติม ปี ค.ศ. 1993 ของหอการค้านานาชาติ (Uniform Customs and Practice Documentary Credit, 1993 Revision, International Chamber of Commerce Publication No 500 : UCP500) ได้มีการยอมรับการออกใบตราส่งของตัวแทนเรือไว้เป็นผลให้ใบตราส่งที่ตัวแทนเรือลงลายมือชื่อหรือผ่านการตรวจสอบว่าเป็นใบตราส่งแท้จริงแล้วสามารถใช้ใบตราส่งนั้นเป็นหลักฐานประกอบการรับชำระเงินจากธนาคารได้เช่นเดียวกับใบตราส่งที่ลงลายมือชื่อของผู้ขนส่ง นายเรือทุกประการเพียงแต่ต้องระบุว่าตัวแทนเรือนั้นกระทำการแทนผู้ใดไว้ให้ชัดเจนเท่านั้น ซึ่งจะเห็นว่าสอดคล้องกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่ยอมรับการลงลายมือชื่อในใบตราส่งของตัวแทนผู้ขนส่งหรือบุคคลอื่นซึ่งออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งซึ่งหมายความรวมถึงการออกใบตราส่งของตัวแทนเรือไว้อย่างชัดเจน และรวมถึงอำนาจในการบันทึกข้อสงวนไว้ในใบตราส่งของตัวแทนเรือซึ่งได้ออกใบตราส่งในนามของผู้ขนส่งที่มีผลต่อการขอรับชำระเงินจากธนาคารโดยเฉพาะการชำระเงินโดยวิธีการใช้ Documentary Credit ซึ่งต้องใช้ใบตราส่งที่ปราศจากข้อสงวน (Clean bill of lading) เป็นต้น ความสัมพันธ์ระหว่างสัญญารับขนของทางทะเลกับสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้นพบว่าในการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นมีความเสี่ยงภัยอันอาจเกิดขึ้นกับตัวเรือ สินค้า หรือค่าระวางบรรทุก ดังนั้นบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลจึงจำเป็นต้องทำสัญญาประกันภัยเพื่อโอนความเสี่ยงภัยไปยังผู้รับประกันภัย ซึ่งรวมถึงผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งที่ทำประกันภัยสินค้าที่ขนส่ง รวมทั้งในส่วนของตัวแทนเรือซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียในส่วนของค่าบำเหน็จตัวแทนที่ตนได้รับจากการให้บริการแก่เจ้าของเรือผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นก็สามารถทำสัญญาประกันภัยความเสี่ยงในส่วนของค่าบำเหน็จตัวแทนดังกล่าวได้เช่นกัน ประการสุดท้ายความสัมพันธ์ระหว่างสัญญารับขนของทางทะเลกับสัญญาเช่าเหมาเรือนั้นเนื่องจากสัญญาเช่าเหมาเรือ (Charter Party) เป็นสัญญาขนส่งของทางทะเลรูปแบบหนึ่งที่มีลักษณะเฉพาะซึ่งประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเพื่อใช้บังคับกับการเช่าเหมาเรือไว้เป็นการเฉพาะ เพียงแต่พระราชบัญญัติการรับขนของทาง

ทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 5 กำหนดให้มิให้ใช้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวแก่การขนส่งทางทะเลตามสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือไม่ว่าทั้งลำหรือบางส่วน แต่ถ้ามีการออกใบตราส่งสำหรับของที่ขนส่งตามสัญญาจ้างเหมานั้นด้วย หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่งและผู้รับตราส่งซึ่งมิใช่ผู้จ้างเหมาให้บังคับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เท่านั้น ดังนั้นผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งจึงจำเป็นต้องทราบถึงลักษณะของสัญญาเช่าเหมาเรือทั้งนี้เพื่อทราบถึงสิทธิหน้าที่และกฎหมายที่ใช้บังคับได้อย่างถูกต้อง ซึ่งความสัมพันธ์ของสัญญารับขนของทางทะเลกับสัญญาเช่าเหมาเรือพบว่าโดยทั่วไปการขนส่งโดยเรือที่มิได้อยู่ภายใต้การเช่าเรือเจ้าของเรือต้องรับผิดในฐานะเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ส่วนการขนส่งโดยเรือภายใต้การเช่าเรือแบบเรือเปล่า ผู้เช่าเรือถือเป็นผู้ขนส่งและการขนส่งโดยเรือตามสัญญาการเช่าเรือแบบมีกำหนดระยะเวลานั้นปกติเจ้าของเรือถือเป็นผู้ขนส่งเว้นแต่บางกรณีที่ทั้งผู้เช่าเรือและเจ้าของเรืออาจต้องรับผิดเป็นผู้ขนส่งร่วมกัน และการเช่าเรือแบบรายเที่ยวเจ้าของเรือถือเป็นผู้ขนส่ง ทั้งนี้ต้องพิจารณาประกอบกับคำว่าผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และในส่วนของตัวแทนเรือก็จะสัมพันธ์กันเนื่องจากทั้งเจ้าของเรือและผู้เช่าเหมาเรือก็อาจตั้งตัวแทนเรือเพื่อทำหน้าที่แทนซึ่งมีผลต่อความรับผิดของตัวแทนเรือได้ในที่สุด

จากการศึกษาบทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับบทบาทและหน้าที่และความรับผิดของตัวแทนเรือในระบบกฎหมายของประเทศไทยเปรียบเทียบกับหน้าที่และความรับผิดชอบและความรับผิดของตัวแทนเรือตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยกับการขนส่งของทางทะเลตามอนุสัญญาเฮกรูลส์ อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ และอนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ ตลอดจนกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลของประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วจะเห็นว่าลักษณะของตัวแทนเรือที่เป็นตัวแทนของเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือซึ่งเป็นผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเลเกี่ยวกับการแจ้งการมาถึงของเรือและการเดินทางของเรือ การรับเรือเพื่อการบรรทุกของลงหรือการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ การส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง การซ่อมแซมเรือ การจัดหาเสบียงอาหาร การจัดหาท่าเทียบเรือ การจัดเรือลากจูง การนำร่อง การเข้าท่า การออกจากท่า การสั่งการผู้ขนถ่ายของขึ้นหรือลงจากเรือ การจัดหาเชื้อเพลิง เสบียง สัมภาระ พิธีการด้านสาธารณสุข พิธีการศุลกากร พิธีการเข้าเมือง การเก็บค่าระวางบรรทุก การออกใบตราส่ง การทำบัญชีสินค้าสำหรับเรือ และการกระทำการต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของเรือหรือนายเรือหรือเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือตามประเพณีในธุรกิจการรับขนของทางทะเล ที่มีลักษณะเหมือนกันทั้งในประเทศไทย ประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา หรือประเทศอื่น ๆ ซึ่งในระบบกฎหมายไทย หากตัวแทนเรือกระทำการเฉพาะการเป็นตัวแทนผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นในการดำเนินงานอันเกี่ยวกับธุรกิจเนื่องจากการรับขนของทางทะเลแล้วตัวแทนเรือไม่ถือเป็นผู้ขนส่งอื่นและไม่ต้องรับผิดในฐานะผู้ขนส่งอื่นตาม

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เท่านั้น แต่มิได้หมายความว่าตัวแทนเรือไม่ต้องรับผิดเลยแต่อย่างใด เนื่องจากตัวแทนเรือยังคงมีความรับผิดตามสัญญาที่ตัวแทนเรือทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาอยู่ในต่างประเทศตามมาตรา 824 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และความรับผิดในการทำละเมิด แม้จะเป็นความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบล่าช้าอันเป็นผลมาจากสัญญารับขนของทางทะเลก็ตาม เนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และกฎหมายอื่นไม่มีบทบัญญัติห้ามมิให้ฟ้องร้องตัวแทนเรือในความผิดในการทำละเมิดของตัวแทนเรือไว้แต่อย่างใด กอปรกับแนวคำพิพากษาฎีกาและความเห็นของนักกฎหมายไทยส่วนใหญ่ยอมรับหลักการไม่จำกัดสิทธิของผู้เสียหาย ในการเรียกร้องความเสียหายอันหนึ่งอันเดียวที่อาจเป็นทั้งความรับผิดตามสัญญาและความรับผิดในละเมิดได้ เนื่องจากกฎหมายไม่ได้บังคับว่าการฟ้องร้องกรณีที่เป็นทั้งความรับผิดตามสัญญาและความรับผิดในละเมิดนั้นผู้ฟ้องร้องจะต้องเลือกเอาทางใดทางหนึ่ง ดังนั้นตัวแทนเรือในประเทศไทยจึงยังคงต้องมีความรับผิดทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดในละเมิดโดยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการกำหนดให้ตัวแทนเรือ (ในกรณีที่ตัวแทนเรือมิใช่ผู้ทำสัญญารับจ้างเหมาอิสระ) ตัวแทนเรือมีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ตามที่กำหนดไว้ขึ้นต่อสู้และจำกัดความรับผิดของตัวแทนเรือได้แต่อย่างใด และไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับจำนวนเงินทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นและตัวแทนเรือเมื่อรวมกันแล้วต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติดังกล่าวแต่อย่างใด รวมถึงมิได้บัญญัติให้สามารถนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไปใช้ได้กับคดีฟ้องร้องผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นหรือตัวแทนเรือในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญารับขนของทางทะเลไม่ว่าจะเกิดจากมูลเหตุแห่งการผิดสัญญาหรือมูลเหตุแห่งละเมิด ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับบทบัญญัติในอนุสัญญาเฮกรูลส์ ที่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ซึ่งได้บัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ในมาตรา 4 ทวิ แห่งอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ แล้วจะเห็นว่าตัวแทนเรือในประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญาเฮกรูลส์ และอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ซึ่งรวมถึงตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษ ซึ่งต้องมีความรับผิดทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดในมูลเหตุแห่งละเมิดเช่นเดียวกันกับตัวแทนเรือในประเทศไทย แต่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ของประเทศอังกฤษได้บัญญัติหลักการนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามที่ได้บัญญัติไว้สามารถนำไปปรับใช้กับคดีฟ้องร้องผู้ขนส่งหรือตัวแทนเรือในความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นตามสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะเกิดจากมูลเหตุแห่งสัญญาหรือมูลเหตุแห่งละเมิดได้ และหลักการให้ตัวแทนเรือ (ในกรณีตัวแทนเรือมิใช่ผู้ทำสัญญารับจ้างเหมาอิสระ) มีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ที่จะยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีสิทธิหรือใช้ประโยชน์ขึ้นต่อสู้และจำกัดความรับผิดของตัวแทนเรือได้ และรวมถึงการกำหนด

จำนวนเงินทั้งหมดที่เรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและตัวแทนเรือจะต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ ตามบทบัญญัติในอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ มาตรา 4 ทวิ ไปบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ของประเทศอังกฤษ สาเหตุที่ประเทศอังกฤษต้องมีการบัญญัติหลักการตามบทบัญญัติของมาตรา 4 ทวิ แห่งอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 นั้น หากศึกษาในเชิงประวัติศาสตร์แล้วพบว่า แม้ในระยะแรกของการเป็นภาคีอนุสัญญาเฮกรูลส์และอังกฤษได้นำบทบัญญัติของอนุสัญญาเฮกรูลส์ ไปบัญญัติกฎหมายพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1924 นั้น ศาลของประเทศอังกฤษได้พิพากษาให้ผู้ที่มิใช่คู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลสามารถยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้และจำกัดความรับผิดได้ โดยถือว่าผู้ขนส่งเป็นตัวแทนของผู้ที่อ้างข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดแต่การตีความดังกล่าวก็มีลักษณะเฉพาะ จึงทำให้ในภายหลังถูกแก้ไขหรือปฏิเสธได้ในภายหลัง ดังจะสังเกตได้จากคดี Adler V Dickson (1954) และคดี Scruttons V Midland Siliconers (1962) ซึ่งเป็นคดีที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาก่อนการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ทั้งนี้เนื่องจากหลักกฎหมายคอมมอน ลอร์ ของอังกฤษเคร่งครัดในเรื่อง Privity of contract ที่ถือว่าเฉพาะแต่คู่สัญญาเท่านั้นที่จะมีสิทธิฟ้องร้องบังคับตามสิทธิเรียกร้องอันเกิดแต่สัญญาได้ บุคคลภายนอกหามีสิทธิเช่นนั้นไม่ จึงเป็นผลให้ประเทศอังกฤษจำเป็นต้องนำบทบัญญัติในมาตรา 4 ทวิ แห่งอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ไปบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 และใช้บังคับมาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวถือเป็นประโยชน์แก่ตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษเนื่องจากสามารถนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดตามที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ไปปรับใช้กับคดีฟ้องร้องตัวแทนเรือในเรื่องความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดขึ้นตามสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ว่าคดีนั้นจะเกิดจากมูลเหตุแห่งสัญญาและมูลเหตุแห่งละเมิดก็ตาม และตัวแทนเรือในประเทศอังกฤษสามารถยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ขึ้นต่อสู้และจำกัดความรับผิดของตัวแทนเรือได้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายหรือสูญหายนั้นได้เกิดขึ้นจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตัวแทนเรือซึ่งกระทำไปโดยเจตนาที่จะให้เกิดความเสียหาย หรือละเลย หรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้นได้ และจำนวนเงินทั้งหมดที่ผู้เสียหายอาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและตัวแทนเรือไม่ว่ากรณีใด ๆ จะต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดความรับผิดที่ได้กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 และเมื่อเปรียบเทียบกับความรับผิดของตัวแทนเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาแล้วพบว่า ตัวแทนเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาก็มีความรับผิดทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดในการทำละเมิดเช่นเดียวกัน และกฎหมายการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 (46 U.S.C.A. Sect 1300 – 1315) ก็ไม่มีบทบัญญัติตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิ แห่งอนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ ไปบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1936 ของ

สหรัฐอเมริกาแต่อย่างใด โดยสหรัฐอเมริกาใช้หลักเสรีภาพในการทำสัญญาที่ผู้ตราส่งกับผู้ขนส่งได้ตกลงกันบังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ตราส่งหรือผู้รับตราส่งกับตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่ง ซึ่งหมายความรวมถึงตัวแทนเรือด้วย โดยที่บุคคลเหล่านี้สามารถที่จะยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดภายใต้ข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดหรือข้อยกเว้นความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีต่อผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เจ้าของสินค้า หรือผู้รับโอนใบตราส่ง ที่ได้รับความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าที่เกิดขึ้นโดยตรงหรือโดยอ้อมจากความผิดหรือความประมาทในระหว่างของอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งได้ ซึ่งข้อตกลงลักษณะเช่นนี้เรียกโดยทั่วไปว่าข้อตกลง Himalaya Clause ซึ่งศาลของประเทศสหรัฐอเมริกาได้ยอมรับหลักเสรีภาพในการทำสัญญาตามข้อตกลงลักษณะดังกล่าว แต่ข้อตกลงดังกล่าวไม่คลุมถึงช่วงเวลาที่ของถูกส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งภายหลังช่วงเวลาบังคับใช้กฎหมายการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา ซึ่งกำหนดใช้บังคับในช่วงเวลานับแต่เมื่อของถูกบรรทุกจนถึงเวลาที่ของถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือตามอนุสัญญาเฮกรูลส์ และไม่ใช้บังคับในกรณีผู้รับจ้างอิสระได้รับการว่าจ้างและปฏิบัติการเพื่อให้การบริการแก่ผู้ส่งของเป็นต้น สาเหตุที่ตัวแทนเรือในประเทศสหรัฐอเมริกาสามารถใช้ข้อต่อสู้และข้อจำกัดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ได้ตามข้อตกลง Himalaya Clause ที่ผู้ตราส่งกับผู้ขนส่งได้ทำกันไว้ได้ เนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ยอมรับหลักเสรีภาพในการทำสัญญาและเป็นประเทศที่ยอมรับหลักกฎหมายในเรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกมาเป็นเวลาช้านานแล้ว ดังจะเห็นได้จากการที่บางมลรัฐของสหรัฐอเมริกาได้บัญญัติหลักกฎหมายสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกไว้เป็นลายลักษณ์อักษรโดยชัดแจ้ง เช่นบทบัญญัติในมาตรา 1559 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย เป็นต้น

ดังนั้นเมื่อตัวแทนเรือในประเทศไทย ประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกาต่างต้องมีความรับผิดทั้งตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดในการทำละเมิดเช่นเดียวกัน และทั้งประเทศไทย ประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกา ต่างก็มิได้มีกฎหมายกำหนดความรับผิดของตัวแทนเรือไว้เป็นการเฉพาะ โดยปล่อยให้เป็นไปตามหลักความรับผิดตามหลักกฎหมายตัวแทนและตามหลักกฎหมายว่าด้วยละเมิด ซึ่งหลักกฎหมายตัวแทนและหลักกฎหมายละเมิดของประเทศไทย ประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกา มีลักษณะและสภาพบังคับทำนองเดียวกัน จึงไม่มีเหตุผลใดที่กฎหมายไทยจะห้ามมิให้ตัวแทนเรือยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดหรือข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้หรือจำกัดความรับผิดของตน ทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดในการทำละเมิด เพราะมิฉะนั้นผู้เสียหายอาจใช้วิธีการฟ้องร้องตัวแทนเรือผู้ทำละเมิดให้รับผิดในการทำละเมิดซึ่งกฎหมายเกี่ยวกับละเมิดของไทยใช้หลักทดแทนแก่ผู้เสียหายบนพื้นฐานของหลักการกลับคืนสู่สภาพเดิมก่อนถูกละเมิด โดยให้ศาลมีอำนาจใช้ดุลยพินิจในการวินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด ซึ่งค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายอันเกิดขึ้น

จากการทำละเมิดนี้รวมทั้งการคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายใด ๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย และหลักกฎหมายละเมิดของไทยก็กำหนดให้ตัวการต้องร่วมกันรับผิดกับตัวแทนในผลแห่งละเมิด ซึ่งตัวแทนได้กระทำไปในทางการเป็นตัวแทนนั้น เป็นผลให้ตัวแทนเรือต้องรับผิดในมูลเหตุแห่งละเมิด และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นก็ต้องร่วมรับผิดในมูลเหตุแห่งละเมิดร่วมกันกับตัวแทนเรือในลักษณะที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากข้อต่อสู้ในการอ้างเหตุยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ได้แต่อย่างใด จึงอาจเป็นวิธีการเลี่ยงการมีผลใช้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้ กอปรกับตัวแทนเรือในประเทศไทยต้องรับผิดตามสัญญาที่ได้ทำแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศโดยที่ไม่สามารถอ้างข้อต่อสู้หรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นขึ้นต่อสู้ได้ ก็จะทำให้เกิดความไม่เสมอภาคในความรับผิดเมื่อเปรียบเทียบกับความรับผิดของตัวแทนเรือในต่างประเทศที่สามารถยกข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้ได้ เป็นผลให้ผู้ประกอบการตัวแทนเรือในประเทศไทยต้องเสียเปรียบผู้ประกอบการตัวแทนเรือในต่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลเสียหายต่อผู้ประกอบการตัวแทนเรือในประเทศไทย และการขนส่งของทางทะเลของประเทศไทยเช่นเดียวกับที่เคยเกิดขึ้นก่อนใช้บังคับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังนั้นวิธีของการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวตามระบบกฎหมายของไทยซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย ซึ่งจากกฎหมายสาระบัญญัติที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันรวมทั้งหลักกฎหมายทั่วไป หากผู้ขนส่งได้ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของโดยมีข้อตกลงให้ตัวแทนเรือสามารถยกข้อต่อสู้และข้อจำกัดและข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งที่มีต่อผู้ส่งของ ผู้รับตราส่ง เจ้าของสินค้า หรือผู้รับโอนใบตราส่งตามที่ผู้ขนส่งมีสิทธิยกขึ้นต่อสู้ได้ทั้งความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลและความรับผิดในมูลเหตุแห่งละเมิดในลักษณะเช่นเดียวกับข้อตกลง Himalaya Clause แล้วจะเห็นว่าข้อตกลงลักษณะดังกล่าวไม่ขัดต่อมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งกำหนดให้ “ข้อกำหนดใดในสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์ หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

(1) ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(2) กำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือมาตรา 60

(3) ปัดภาระการพิสูจน์ซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์

(4) ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญารับขนของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งจะไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกต่างหากจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่กรณีที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้" ทั้งนี้เนื่องจากเป็นการให้สิทธิแก่ตัวแทนเรือที่จะใช้สิทธิในข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งขึ้นต่อสู้และจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดของตัวแทนเรือ และข้อตกลงดังกล่าวก็ไม่ขัดกับหลักเสรีภาพในการทำสัญญาตามมาตรา 151 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่บัญญัติไว้ความว่า "การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ" เนื่องจากข้อตกลงดังกล่าวไม่มีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมายหรือเป็นการพ้นวิสัยหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนตามมาตรา 150 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แต่อย่างใด กอปรกับหลักความยินยอมตามหลักกฎหมายทั่วไปที่ว่า "ความยินยอมไม่ทำให้เป็นละเมิด (Volenti non fit injuria)" หมายถึง บุคคลซึ่งยอมต่อการกระทำอย่างหนึ่งหรือบุคคลซึ่งเข้าเสี่ยงภัยยอมรับความเสียหายจะฟ้องคดีเกี่ยวกับการกระทำหรือความเสียหายนั้นมิได้ ซึ่งหลักกฎหมายทั่วไปดังกล่าวย่อมนำมาใช้กับกฎหมายไทยได้ตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และหากมีการกำหนดข้อตกลง Himalaya Clause ไว้ในใบตราส่งด้วยแล้ว ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับผู้รับตราส่งในเรื่องทั้งหลายเกี่ยวกับการขนส่งของที่ระบุไว้ในใบตราส่งให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในใบตราส่งตามมาตรา 26 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นผลให้ข้อตกลงดังกล่าวมีผลบังคับต่อผู้รับตราส่งด้วยเช่นกัน และในส่วนของตัวแทนเรือ ซึ่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดก็อาจเข้าถือเอาประโยชน์จากข้อตกลง Himalaya Clause ตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งได้ในฐานะเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกตามมาตรา 374 – 376 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งไม่ขัดกับมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และไม่ขัดกับมาตรา 151 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ตามที่กล่าวมาแต่ต้นเช่นกัน

เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ซึ่งเป็นบทกฎหมายพิเศษและบังคับเด็ดขาดเกี่ยวกับความรับผิดในการทำละเมิดไว้เป็นการเฉพาะกล่าวคือ กำหนดให้ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ทำไว้ล่วงหน้า เพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น อันเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตกลง ผู้ประกาศ ผู้แจ้งความ หรือของบุคคลอื่นซึ่งผู้ตกลง ผู้ประกาศ หรือผู้แจ้งความต้องรับผิดด้วย จะนำมาอ้างเป็นข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดความรับผิดไม่ได้ และกำหนดให้

ข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความที่ได้ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในกรณีอื่นนอกจากที่กล่าวมาซึ่งไม่เป็นโมฆะ ให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น ฉะนั้นจะเห็นว่าระบบกฎหมายไทยมีกฎหมายลายลักษณ์อักษรยอมรับการตกลง ประกาศหรือแจ้งความที่ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อละเมิดหรือผิดสัญญาได้เฉพาะในความเสียหายต่อเสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอื่น ๆ ที่มิใช่ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้อื่น โดยให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีโดยอยู่ในดุลยพินิจของศาล ซึ่งรวมถึงการทำข้อตกลงหรือจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอันเกิดขึ้นจากการทำละเมิดหรือผิดสัญญาที่เป็นผลให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าขึ้นแก่ของตามสัญญารับขนของทางทะเลที่สามารถกระทำได้และมีผลใช้บังคับได้ตามบทบัญญัติมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 และการกำหนดให้นำข้อต่อสู้ตามข้อตกลงหรือข้อจำกัดความรับผิดตามสัญญารับขนของทางทะเลไปใช้ในการต่อสู้หรือจำกัดความรับผิดในการทำละเมิดก็สามารถกระทำได้เช่นเดียวกัน และโดยเหตุผลเดียวกันตามที่กล่าวมา

นอกจากนี้จากบทบัญญัติของกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นไปได้ว่าผู้เสียหายหรือผู้รับช่วงสิทธิอาจเรียกร้องให้ทั้งผู้ขนส่งและตัวแทนเรือต้องร่วมกันรับผิดเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายสูญหาย หรือส่งมอบชักช้า ในลักษณะการแยกฟ้องผู้ขนส่งเป็นคดีหนึ่งและฟ้องตัวแทนเรือเป็นอีกคดีหนึ่ง โดยอ้างว่าแม้ผู้ขนส่งจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายแล้ว แต่เนื่องจากผู้ขนส่งสามารถอ้างข้อต่อสู้ตามข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้ ทำให้ผู้เสียหายยังไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน ทั้งนี้เนื่องจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในปัจจุบันมิได้บัญญัติเกี่ยวกับจำนวนเงินทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่ง ไม่ว่ากรณีใด ๆ จะต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดความรับผิดที่ได้บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กอปรกับตัวแทนเรือและผู้ขนส่งต้องรับผิดตามบทกฎหมายว่าด้วยละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ตามที่กล่าวมา จึงเป็นช่องว่างของกฎหมายที่ทำให้ผู้เสียหายอาจใช้วิธีการเรียกร้องในลักษณะดังกล่าวได้

ประการสุดท้ายเนื่องจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้นำหลักการของผู้ขนส่งอื่นมาบัญญัติไว้ในมาตรา 3 โดยกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งอื่นไว้โดยให้นำบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดของผู้ขนส่งมาใช้บังคับแก่ผู้ขนส่งอื่นเฉพาะการขนส่งในส่วนที่ผู้ขนส่งอื่นได้รับมอบหมาย ตามมาตรา 44 และให้ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าแห่งของที่มอบหมายให้ผู้ขนส่งอื่นทำการขนส่งและต้องรับผิดเพื่อการกระทำของผู้ขนส่งอื่นรวมทั้งลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นตามมาตรา 43 กอปรกับการเป็นตัวแทนเรือนั้นอาจเป็นตัวแทน

ของผู้ขนส่งอื่นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังนั้นตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นหรือตัวแทนเรือซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นก็ควรได้รับประโยชน์จากข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ผู้ขนส่งมีสิทธิใช้ตามที่กำหนดไว้ขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นได้ รวมทั้งการได้รับประโยชน์จากการนำข้อต่อสู้หรือข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวไปใช้กับการฟ้องร้องตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นในความเสียหาย สูญหายหรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นแก่ของตามสัญญารับขนของทางทะเลไม่ว่าจะเกิดจากมูลเหตุแห่งการผิดสัญญารับขนของทางทะเลหรือมูลเหตุแห่งละเมิด รวมทั้งจำนวนเงินทั้งหมดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นและตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นไม่ว่ากรณีใด ๆ จะต้องไม่มากกว่าข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ ทั้งนี้เพื่อป้องกันผลที่เกิดขึ้นเช่นเดียวกับตัวแทนเรือที่เป็นตัวแทนของผู้ขนส่งตามที่กล่าวมา

จากการศึกษาวิเคราะห์จะเห็นว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้นนำหลักเกณฑ์ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาเฮกรูลส์ อนุสัญญาเฮกวิสบี้ รูลส์ อนุสัญญาแฮมเบอร์ก รูลส์ กฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา กฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมายเช่นฝรั่งเศส ญี่ปุ่น ไต้หวัน และเกาหลีใต้ รวมทั้งหลักกฎหมายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย จึงทำให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ของไทยมีลักษณะเป็นแบบผสมและมีข้อบกพร่องเกิดขึ้นได้ ซึ่งจากการศึกษาเปรียบเทียบพบว่าแต่ละประเทศมีวิธีการแก้ไขปัญหาที่แตกต่างกันโดยขึ้นอยู่กับระบบกฎหมายที่ใช้อยู่ในแต่ละประเทศ สำหรับประเทศไทยเนื่องจากเป็นประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย ดังนั้นวิธีที่ถูกต้องจึงควรแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น การนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นไปใช้ได้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญารับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะเกิดจากมูลเหตุแห่งสัญญาหรือมูลเหตุแห่งละเมิดหรือเหตุอื่น รวมทั้งการกำหนดจำนวนเงินรวมของความรับผิดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น รวมทั้งตัวแทนและลูกจ้างของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นจะต้องไม่เกินข้อจำกัดความรับผิดตามที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งการแก้ไขดังกล่าวจะทำให้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เกิดความชัดเจน แน่นอน เป็นแนวทางเดียวกับกฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศต่าง ๆ เพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนากฎหมายพาณิชยนาวีของไทยและกิจการพาณิชยนาวีของไทยได้ทางหนึ่ง

ข้อเสนอแนะ

1. แม้ในทางปฏิบัติใบตราส่งที่ใช้อยู่ในประเทศไทยจะมีข้อตกลง Himalaya Clause และข้อตกลงในลักษณะดังกล่าวอาจนำมาใช้กับความรับผิดของตัวแทนเรือในประเทศไทยได้ก็ตาม

แต่ก็ควรมีการบัญญัติกฎหมายในเรื่องดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิ (1) (2) แห่งพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซล วันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules) และมาตรา 7 (1) (2) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของสหประชาชาติ ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 (Humburg Rules) เพื่อให้ตัวแทนของผู้ขนส่งซึ่งหมายความรวมถึงตัวแทนเรือที่ได้ปฏิบัติงานภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทนมีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งมีสิทธิใช้ตามที่กำหนดไว้ ขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งได้ รวมทั้งสามารถนำข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ไปใช้ได้ในการฟ้องร้องผู้ขนส่งในเรื่องความเสียหาย สูญหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่อยู่ภายใต้สัญญารับขนของทางทะเล รวมถึงความล่าช้าในการส่งมอบ ทั้งการฟ้องร้องที่เกิดจากมูลเหตุแห่งการผิดสัญญาและหรือมูลเหตุแห่งละเมิดหรือเหตุอื่นก็ตาม

2. ในกรณีการฟ้องร้องตัวแทนของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งให้ต้องรับผิด ความรับผิดรวมของตัวแทนของผู้ขนส่งและผู้ขนส่งจะต้องไม่เกินจำนวนข้อจำกัดความรับผิดซึ่งกำหนดไว้ ดังนั้นจึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ให้มีหลักเกณฑ์ดังกล่าวตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิ (3) แห่งพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศ ว่าด้วยความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่งลงนาม ณ กรุงบรัสเซล วันที่ 23 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 1968 (Hague-Visby Rules) และมาตรา 7 (3) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของสหประชาชาติ ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 (Humburg Rules)

3. เพื่อให้ตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นซึ่งหมายความรวมถึงตัวแทนที่ได้รับมอบหมายจากผู้ขนส่งอื่นให้เป็นตัวแทนเรือที่ได้ปฏิบัติงานภายในขอบเขตของการเป็นตัวแทนมีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งอื่นมีสิทธิใช้ตามที่กำหนดไว้ขึ้นอ้างเป็นข้อต่อสู้และข้อจำกัดความรับผิดของตัวแทนของผู้ขนส่งอื่นได้ ในความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นตามสัญญารับขนของทางทะเลและมูลเหตุแห่งละเมิด รวมทั้งจำนวนเงินรวมของความรับผิดที่อาจเรียกร้องได้จากผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่น และจากตัวแทนของผู้ขนส่งอื่น จะต้องไม่เกินข้อจำกัดความรับผิดซึ่งกำหนดไว้ ดังนั้นจึงควรเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าวไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ตามที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 10 (2) และ (5) แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าทางทะเลของสหประชาชาติ ลงวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1978 (Humburg Rules)

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

กมล สนธิเกษตริน. **ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า**. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2536.

กลุ่มนิติกร. **ประมวลรัษฎากร ปี 2542**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ชวนพิมพ์, 2542.

กุศล บุญยืน. **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า**. พิมพ์ครั้งที่ 12. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์นิติบรรณาการ, 2541.

เกริก วณิกกุล. **จารีตประเพณีและหลักกฎหมายสากลว่าด้วยการรับขนของทางทะเล**. ในคู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2542.

คนึง ฦาไชย. **กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลเกี่ยวกับกฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศ**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541.

จักรกฤษณ์ ควงพัสตรา. **หลักการขนส่ง**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2543.

จักรพงษ์ เล็กสกุลไทย. **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า ช้างทำของ รับขน**. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2543.

จำปี โสตถิพันธุ์. **คำอธิบายหลักกฎหมายนิติกรรมและสัญญา**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542.

จี๊ด เศรษฐบุตร. **หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด**. พิมพ์ครั้งที่ 2. คณะนิติศาสตร์ มหาลัยธรรมศาสตร์, 2539.

ชูชาติ สว่างสาลี. **วิบากกรรมกองเรือไทย**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : บริษัท ก.พล (1996) จำกัด, 2544.

ชูชาติ อัศวโรจน์. **คำอธิบายกฎหมายศุลกากร**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543.

ไชยเจริญ สันติศิริ. **คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทน นายหน้า จัดการงานนอกสั่ง**. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์ภักดีประดิษฐ์, 2513.

ดาราพร ถิระวัฒน์. **หลักและขอบเขตความรับผิดทางสัญญา**. ในหนังสือรวมบทความทางวิชาการเพื่อเป็นอนุสรณ์แด่ศาสตราจารย์ไพโรจน์ ชัยนาม. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2538.

ไผทชิต เอกจริยกร. **กฎหมายพาณิชยนาวีฝรั่งเศส**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, 2539.

_____. **รับขนของทางทะเล**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541.

_____. **กฎหมายพาณิชยนาวี**. ตอนที่ 2. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541.

_____. **คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน ยืม ฝากทรัพย์ เช่าสำนักโรงแรม**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2542.

_____. **ตัวแทน นายหน้า**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543.

ไผทชิต เอกจริยกร และ นิรัตน์ ฟูกาญจนานนท์. **กฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศและกฎหมายขนส่งของระหว่างประเทศ**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2543.

พรเทพ ปิยวัฒนเมธา และ วิโรจน์ ปิยวัฒนเมธา. **United Nations Convention on contracts for the International Sale of goods : อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาขายสินค้าระหว่างประเทศ**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2540.

พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวภูมิพลอดุลยเดชฯ. "**พระมหาชนก (MAHAJANAKA)**." พิมพ์ครั้งแรก. กรุงเทพฯ : บริษัท อมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน), 2539.

พิชัย นิลทองคำ. **กฎหมายการค้าระหว่างประเทศและคำพิพากษาศาลฎีกา**. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์อฑตยา, 2543.

_____. **คำพิพากษาศาลฎีกากฎหมายการค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับ การกักเรือ การรับขน การรับขนของทางทะเล อนุญาโตตุลาการ การประกันภัย การประกันภัยทางทะเล**. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์อฑตยา, 2542.

ไพจิตร ปุญญพันธ์. **กฎหมายเปรียบเทียบไทยกับประมวลกฎหมายนานาประเทศ**. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544.

_____. **คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด**. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544.

วิจิตรมาตรา ขุน. **ประวัติการค้าไทย**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์บัณฑิตการพิมพ์, 2516.

ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง. **รวมคำพิพากษาฎีกาเกี่ยวกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศพร้อมหมายเหตุและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ**. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์เกนโกรง, 2542.

สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. **รวมคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล**. ม.ป.ส., ม.ป.ป.

สถิต เล็งไธสง. **คำอธิบายกฎหมายตัวแทนและนายหน้า.** พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2539.

สมาคมประกันวินาศภัย. **กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ.** กรุงเทพฯ : ม.ป.ส., 2532.

สรรเสริญ ไกรจิตติ. **คำบรรยายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า.** กรุงเทพฯ : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2516.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. **ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย.** กรุงเทพฯ : ม.ป.ส., ม.ป.ป.

หยุด แสงอุทัย. **ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป.** พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ประกายพรึก, 2542.

อนุมานราชธน พระยา. **ตำนานศุลกากร.** เอกสารงานพระราชทานเพลิงศพพระยาเสวกวรายุตก์ จ.ช.,ต.ม. (กิมสวน รักตะบุตร์) ณ. ฌาปนสถานกองทัพบก. วัดโสมนัสวิหาร 28 ตุลาคม 2506.

อาวุธ โพธิเล็ก. **เจาะลึกข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ (INCOTORMS 2000).** พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์ไอโอนิค อินเตอร์เทรด รีซอสเซส, 2543.

อุทิศ ธรรมวาทิน และ ชัยวิทย์ วรคุณพินิจ. **กฎหมายศุลกากร (Thai Customs Law).** กรุงเทพฯ : ม.ป.ส., ม.ป.ป.

บทความ

กฤษณี วรานุศุภากุล. "กฎข้อบังคับว่าด้วยกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลประจำเส้นทางของประเทศต่าง ๆ." เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องการเพิ่มประสิทธิผลการคุ้มครองทางทะเล, 2545.

กุศล บุญยืน. "หลักกฎหมายตัวแทนบางเรื่อง." **วารสารนิติศาสตร์.** ปีที่ 4, เล่มที่ 1. มกราคม – มิถุนายน 2532.

เกริก วณิกกุล. "กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งของทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่ง." **วารสารกฎหมาย.** ปีที่ 11, ฉบับที่ 1. ธันวาคม 2529 – มกราคม 2530.

โกสีย์ อิศราวุธกุล. "บทบาทของการเป็นตัวแทนเรือ." **วารสารการพาณิชยนาวี.** ปีที่ 3, ฉบับที่ 1. มกราคม – เมษายน 2527.

"จงใจ ไม่จงใจ เจตนา ผิดพลาด หรือบกพร่องโดยสุจริต." **มติชนรายวัน.** ปีที่ 44, ฉบับที่ 8503. วันที่ 20 มิถุนายน 2544.

จรัล ภักดีธนากุล. "หมายเหตุคำพิพากษาฎีกาที่ 848/2521." **วารสารกฎหมาย.** ปีที่ 4, ฉบับที่ 3. กันยายน - ธันวาคม 2521.

จรินทร์ เพียงประดิษฐ์กุล. "ปัญหารากฐานทางทฤษฎีของสิทธิและหน้าที่ของผู้รับตราส่งในสัญญารับขนของ : ศึกษาหลักกฎหมายญี่ปุ่นเปรียบเทียบกับของไทย." **วารสารนิติศาสตร์**. ปีที่ 18, ฉบับที่ 4. ธันวาคม 2531.

จินตนา บุญบงการ และ จักรกฤษ ดวงพัสตรา. "องค์การในธุรกิจพาณิชยนาวี." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 15, ฉบับที่ 3. ธันวาคม 2539.

จุฬา สุขมานพ. "กฎหมายที่ควรคำนึงถึงในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ." **วารสารกฎหมาย**. ปีที่ 17, ฉบับที่ 1. มกราคม 2540.

_____. "ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Liability)." เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่อง ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : ปัจจัยสู่ประสิทธิภาพและคุณภาพ. วันที่ 28 สิงหาคม 2544, ณ. โรงแรมรอยัลปริ๊นซ์เซส.

โชติกร ลือสัมพันธ์. "ความผูกพันของธนาคารในการตรวจสอบเอกสารและชำระเงินตามเลตเตอร์ออฟเครดิต." วารสารกฎหมาย. ปีที่ 14, ฉบับที่ 3. ธันวาคม 2536.

บัญญัติ สุชีวะ. "เอกเทศสัญญาทางการพาณิชย์ระหว่างประเทศ." **วารสารบทบัณฑิตย์**. เล่มที่ 20, ตอนที่ 2. เมษายน 2505.

ประณิต ภูมิถาวร. "กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด." ในเอกสารประกอบการบรรยายวิชากฎหมายแพ่งชั้นสูง. ระดับบัณฑิตศึกษา สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์. (เอกสารอัดสำเนา)

ประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ. "การเช่าเหมาเรือ." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 7, ฉบับที่ 3. กันยายน – ธันวาคม 2531.

ประมวล จันทร์ชีวะ. "การเช่าเรือ" เอกสารประกอบการอบรมเรื่อง ธุรกิจพาณิชยนาวี. วันที่ 25 มิถุนายน - 16 กรกฎาคม 2540, สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ประสิทธิ์ โฆวิไลกูล. "ความรับผิดในการทำละเมิดของผู้อื่น ตัวการ – ตัวแทน." **วารสารกฎหมาย**. ปีที่ 2, ฉบับที่ 4. 2515.

_____. "ตัวการอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ (The Principle who is and has domicile in foreign country)." **วารสารกฎหมาย**. คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. ปีที่ 7, ฉบับที่ 2. ตุลาคม 2525.

ไผทชิต เอกจริยกร. "Charter Party กับสภาพของกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศไทยในปัจจุบัน." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 16, ฉบับที่ 3. ธันวาคม 2540.

ไผทชิต เอกจริยกร. "Commissionnaire de transport ของฝรั่งเศส." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี**. ปีที่ 1, ฉบับที่ 5. พฤศจิกายน 2532.

_____. "ปัญหาความรับผิดของตัวแทนเรือ (Ship's agent) ในการขนส่งระหว่างประเทศ." **วารสารนิติศาสตร์**. ปีที่ 31, ฉบับที่ 3. กันยายน 2544.

_____. "รายงานการสัมมนาระดมความคิดเห็น เรื่อง ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ : ปัจจัยสู่ประสิทธิภาพและคุณภาพ." **วารสารนิติศาสตร์**. ปีที่ 32, เล่มที่ 1. มีนาคม 2545.

_____. "ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในสัญญาประกันภัยทางทะเล." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 18, ฉบับที่ 1. เมษายน 2542.

พรชัย วิวัฒน์ภัทรกุล. "บทเปรียบเทียบประเด็นทางกฎหมายบางประการเกี่ยวกับ Bill of Lading. หรือใบตราส่งสำหรับการขนส่งทางทะเล." **วารสารบทบัณฑิตย์**. เล่มที่ 46, ตอนที่ 1. มีนาคม 2533.

พันธ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. "ข้อคิดเบื้องต้นกับสัญญาตามกฎหมายเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศ." **วารสารนิติศาสตร์**. ปีที่ 25, ฉบับที่ 3. กันยายน 2538.

ไพจิตร ปุญญพันธ์. "หลักกฎหมายทั่วไป" **วารสารนิติศาสตร์**. ปีที่ 27, ฉบับที่ 1. มีนาคม 2540.

ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ. "Freight Forwarders : สถานภาพและความรับผิดในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 7, ฉบับที่ 2.

_____. "คดี Singer Co. (UK) Ltd. and Another V Tees and Hartelepool Port Authority (1988) 2 LLR 164." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี**. ปีที่ 1, ฉบับที่ 2. เมษายน 2532.

_____. "คำพิพากษา." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี**. ปีที่ 1, ฉบับที่ 2. เมษายน 2532.

_____. "บรรณาธิการแถลง." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี**. ปีที่ 2, ฉบับที่ 10. ธันวาคม 2533.

ไมตรี ศรีอรุณ. "บันทึกหมายเหตุท้ายคำพิพากษาฎีกาที่ 848/2521." **วารสารบทบัณฑิตย์**. เล่มที่ 35. ตอนที่ 1. 2521.

วานิช สายสุวรรณ. "ผู้ขนส่งอื่น (Actual Carrier)." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 18, ฉบับที่ 2. สิงหาคม 2542.

วิกรม เมาลานนท์. "รายงานการประชุมคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล คณะที่ 3. ครั้งที่ 17." วันพฤหัสบดีที่ 7 มีนาคม 2528. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

ศูนย์ประสานงานการพาณิชยนาวี. "บทความแปล." **วารสารการพาณิชยนาวี.** ปีที่ 2, ฉบับที่ 1. มกราคม – มิถุนายน 2526.

สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. "กฎหมายว่าด้วยการขนส่งของทางทะเล (Carriage of good by sea Act.)." ม.ป.ส., ม.ป.ป.

_____. "ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ" โครงการผลิตเอกสารธุรกิจรับจัดการขนส่งระหว่างประเทศ (ภาษาไทย), ม.ป.ส., ม.ป.ป.

_____. "เอกสารการอบรมกฎหมายเกี่ยวกับการประกอบธุรกิจพาณิชยนาวี (Law and shipping business Practice) ครั้งที่ 2." 15 กรกฎาคม – 5 สิงหาคม 2531.

สมชาย บรรลือเสนาะ. "ธุรกิจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Freight Forwarders)." **วารสารการพาณิชยนาวี.** ปีที่ 16, ฉบับที่ 3. ธันวาคม 2540.

สมพร ไพสิน. "พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับเฮกรูลส์ เฮกวิสบี้ รูลส์ และแฮมเบอร์ก รูลส์." **วารสารการพาณิชยนาวี.** ปีที่ 11, ฉบับที่ 1. มกราคม 2535.

สมพร สืบถวิลกุล. "การประกันภัยทางทะเลและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Marine Insurance and Claims)." เอกสารประกอบการอบรมหลักสูตร. ธุรกิจพาณิชยนาวี สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

สราวุธ ปีติยาศักดิ์. "ความเสี่ยงต่อความเสียหายและการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้า บทวิเคราะห์อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศ." **วารสารกฎหมายสุโขทัยธรรมมาธิราช.** ปีที่ 9, ฉบับที่ 2. ธันวาคม 2540.

สัญญา ผลประสิทธิ์. "บันทึกท้ายเล่ม." **Hague Rules, Hague visby Rules, Hamburge Rules อนุสัญญาระหว่างประเทศ.** สมาคมประกันวินาศภัย, 2534.

สุทธิพล ทวีชัยการ. "ความสัมพันธ์ของ Incoterm 1990 และกฎหมายซื้อขายระหว่างประเทศ การเปรียบเทียบมุมมองทางด้านปฏิบัติกับมุมมองทางด้านกฎหมาย." **วารสารกฎหมายมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.** ปีที่ 8, ฉบับที่ 2. ธันวาคม 2539.

สุนัย มโนมัยอุดม. "การชำระเงินตามสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ (Finance of International Sale)." **วารสารบทบัญฑิตย์.** เล่มที่ 50. ตอนที่ 4. ธันวาคม 2537.

สุพจน์ ชววิวรรธน์. "นโยบายพาณิชยนาวีที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย : บทวิเคราะห์." **จุลสารกฎหมายพาณิชยนาวี.** ปีที่ 1, ฉบับที่ 5. พฤศจิกายน 2532.

สุรศักดิ์ วาจาสิทธิ์. "สิทธิของผู้รับตราส่งที่มีต่อผู้ขนส่งในการขนส่งของทางทะเล." **วารสารนิติศาสตร์**. ปีที่ 14, ฉบับที่ 1. มีนาคม 2527.

สุวัฒน์ อัศวทองกุล. "สมาคมเจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพ (Chaiman of Bangkok Shipowner and Agents Association : BSAA) คอลัมภ์ Visitor album." **วารสารศุลกากร (Customs)**. Vol. 14. เล่มที่ 78. 2545. กรกฎาคม – สิงหาคม 2545.

อัมพร ณ ตะกั่วทุ่ง. "คดีอันเกิดจากการค้าระหว่างประเทศ." **วารสารการพาณิชยนาวี**. ปีที่ 10, ฉบับที่ 1. มกราคม 2534.

วิทยานิพนธ์, รายงานผลงานวิจัย, รายงานการประชุม

คนึงนิจ ศรีบัวเอี่ยม. "ปัญหาข้อกฎหมายในสัญญารับขนของทางทะเลและแนวทางแก้ไขปัญหาตามร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ..." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

จินตนา บุญบงการ อัจฉรา จันทร์ฉาย และ สุทธิมา ชำนาญเดช. "การศึกษาการดำเนินงานของตัวแทนจัดการขนส่ง." ในรายงานผลการวิจัยทุนวิจัยรัชดาภิเษกสมโภชน์ สถาบันพาณิชยนาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2532.

ดวงเดือน ทองสุข. "สถานะทางกฎหมายของค่าดีเมอร์เรจตามสัญญาเช่าเรือ." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.

นิรัตน์ ฟูกาญจนานนท์. "ปัญหาความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2537.

ผาด ธเนศวงษ์สกุล. "ขอบเขตความรับผิดของผู้ขนส่งต่อผู้ส่งของในระบบการขนส่งหลายรูปแบบตามกฎหมายไทย." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2536.

พรทิพย์ ยุทธโกวิท. "การศึกษาวิเคราะห์งานของบริษัทตัวแทนเจ้าของเรือในเขตกรุงเทพ." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะพาณิชยศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2527.

รายงานการประชุมคณะกรรมการร่างพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล. คณะที่ 3. ครั้งที่ 2. วันพฤหัสบดีที่ 10 มกราคม 2528, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

_____. คณะที่ 3. ครั้งที่ 3. วันจันทร์ที่ 14 มกราคม 2528, สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

วรพจน์ สุพรรณกูล. "กฎหมายทะเลว่าด้วย สัญญาเช่าเรือ." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2519.

วีรยา ภัทรอาชาชัย. "การศึกษาระบบการจัดการและการดำเนินงานของบริษัทเดินเรือกับการพัฒนาพาณิชยนาวีไทย." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2526.

สงบ อนันคภัณฑ์นันท์. "ปัญหาและอุปสรรคทางกฎหมายเกี่ยวกับตัวแทนออกของทางศุลกากร." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535.

อุษา จิวะชาติ. "สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก." วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. คณะนิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2538.

ประกาศ , คำสั่ง

กรมศุลกากร. ประกาศกรมศุลกากร ลงวันที่ 21 ตุลาคม 2481 แก้ไขเพิ่มเติมโดยประกาศกรมศุลกากร. ลงวันที่ 7 สิงหาคม 2485.

_____. คำสั่งทั่วไปกรมศุลกากรที่ 19/2541 ลงวันที่ 20 เมษายน 2541 เรื่อง รายการในบัญชีสินค้าสำหรับเรือขาเข้า.

_____. ประกาศกรมศุลกากรที่ 3/2541 เรื่อง ระเบียบปฏิบัติเกี่ยวกับการขนย้ายตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้านำเข้าและตู้คอนเทนเนอร์เปล่าออกจากท่าเรือแหลมฉบัง ไปยังทำเนียบท่าเรืออนุมัติในเขตท่ากรุงเทพโดยยานพาหนะทางน้ำ. ลงวันที่ 15 มกราคม 2541.

ภาษาอังกฤษ

BOOKS

Alan E. Branch. **Elements of shipping**. Sixth edition. London : Chapman & hall. 1990.

Clive M. Schmittoff. **Schmittoff's Export Trade**. Seventh edition. London. 1980.

Edward F. Stevenes. **Shipping Practice**. Ninth Edition. London : Pitman Publishing. 1970.

ER Hardy Ivamy. **Casebook on carriage by sea**. Sixth edition. London : Holmes & sons. 1985.

_____. **Payne and Ivany's carriage of good by sea**. Thirteenth edition. London : Butterworths. 1989.

ESCAP. **Economic and Social commission for asia and pacific (UN) Guildlines for maritime legislation volum 1**. Third edition. United Nation. 1991.

G.H.L Fridman. **The Law of Agency**. Fifth Edition. London : Butterworths. 1983.

Harold Gill Reuschfin and William A Gregory. **Hand book on the law of agency and Partnership**. West Publishing. 1979.

John F. Willson. **Carriage of goods by sea**. Third Edition. London : Financial Times. 1998.

Leo D' Arcy. **Ridley's law of the carriage of goods by land, sea and air**. Seventh Edition. London : shaw & sons. 1992.

Paul Todd. **Contracts for the carriage of goods by sea**. First Edition. London : Billing & sons. 1988.

Richard Stone. **Law of Agency**. First Edition. London : Cavendish Publishing. 1996

Roger Leroy Miller & Gaylord A. Jentz. **Business law today**. Fourth Edition. New York : West Publishing.

Thomas J. Schoenbaum. **Admiralty and maritime law**. Second Edition. New York : West Publishing. 1994.

WE Astle. **Hague Rules Law Digest**. London : Fairplay Publications. 1981.

_____. **The Hamburg Rules**. London : Fairplay Publications. 1981.

INTERNET

Cameron may & Ralph Amissah. United Nations (UNCTAD) minimum. Standards for Shipping agent (1988). http.//www.lexmercatoria.org

Christopher Giaschi, Who is carrier

http://www.admiraltylaw.com.

Crowley lines service – agreement.

http://www.crowley.com/cls/catpoa.asp

Intl carriage of goods by sea

http://admiraltylaw.com/tetley/table.htm.

DPU

Intl carriage of goods Regimes

http://admiraltylaw.com/tetley/table.htm.

Senate Draft COGSA 1999

http://www.admiraltylaw.com/tetley/COGSA99.htm

Status of uncitral conventions and Model law.

http://www.jus.uio.no/im/un.conventions.

USCODE : Tille 46X Chapter 8 Section 190 – 197.

http://www.law.cornell. edu/uscode/ch.8

USCODE : Title 46X chapter 23 Section 801 - Section 842.

http://www.law.cornell. edu/uscode/46x/ch.23

USCODE : Tille 46X Chapter 28 Carriage of goods by sea

http://www.law.cornell.edu/uscode/46x/ch28.text.html

William Tetley. US COGSA and other Developments.

http://tetley.Mcgill.Ca/comment.htm

OTHERS

J.D. Eadic F.I.C.S. "Ship's Agency." Fair Play International shipping weekly 23rd September 1982 – 3rd February 1983.

DPU

ประวัติผู้เขียน

นายสมยศ สินถาวร เกิดเมื่อวันที่ 4 กรกฎาคม 2502 ที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จบการศึกษาชั้นประกาศนียบัตรโรงเรียนศุลกากร กรมศุลกากร ปีการศึกษา 2523 จบการศึกษาชั้นปริญญาตรีศิลปศาสตร์บัณฑิต (รัฐศาสตร์) มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปีการศึกษา 2525 นิติศาสตร์บัณฑิต มหาวิทยาลัยรามคำแหง ปีการศึกษา 2534

ปัจจุบันประกอบอาชีพข้าราชการพลเรือน ในตำแหน่ง เจ้าหน้าที่ประเมินอากร 7 ฝ่ายหลักเกณฑ์สิทธิประโยชน์ที่ 2 สำนักสิทธิประโยชน์ทางภาษีอากร กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง

DPU