



## บริษัทตัวแทนเจ้าของเรือในเขตกรุงเทพมหานคร

ความหมายของบริษัทตัวแทนเจ้าของเรือ

ก่อนอื่นควรทำความเข้าใจถึงความหมายของคำว่า พาณิชยนาวีเสียก่อน ซึ่งโดยทั่ว ๆ ไป หมายถึงการเดินเรือรับขนส่งสินค้าซึ่งเป็นด้านชายฝั่ง และการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น แต่ในความหมายที่ลึกซึ้งกว่านั้น หมายถึง กิจการต่อไปนี้คือ

1. กิจการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ
2. กิจการติดต่อและซ่อมเรือเดินทะเลขนาดใหญ่โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
3. กิจการทำเรือที่ให้บริการแก่เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อจอดเทียบบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า
4. กิจการอื่นที่เกี่ยวข้องโดยตรง หรือเป็นองค์ประกอบของกิจการขนส่งทางทะเล เช่น กิจการประกันภัยทางทะเล กิจการเรือสำเภา กิจการบรรทุกและขนถ่ายสินค้าบนเรือสินค้า เป็นต้น<sup>1</sup>

สำหรับการวิจัยเรื่องนี้ ได้ศึกษาเฉพาะกิจการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศเท่านั้น โดยมุ่งไปยังบริษัทตัวแทนเจ้าของเรือที่เป็นตัวแทนการให้บริการทางด้านนี้ โดยเฉพาะ และมีกิจการในเขตกรุงเทพมหานครเท่านั้น ซึ่งได้กล่าวถึงวัตถุประสงค์และประโยชน์ที่จะได้จากการศึกษานี้ไว้แล้วในบทที่ 1

<sup>1</sup> กมล สันธิเกษตริน. "การพัฒนากำลังคนด้านธุรกิจพาณิชยนาวี" เรื่องปัญหาและอุปสรรคในการพัฒนาพาณิชยนาวีไทย (เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการ ณ ห้องสำราญนิเทศ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 30 กรกฎาคม 2524) หน้า 1.

เกี่ยวกับความหมายของคำว่า บริษัทตัวแทนเจ้าของเรือ (Shipping Agencies) มีดังนี้ คือ

ตามมาตรา 77 หมวด 4 ภาชีการค้ำส่วน 1 ข้อความทั่วไปกล่าวถึงความหมายของ ตัวแทน คือ ตัวแทนเป็นส่วนหนึ่งของสาขาที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการเก็บรักษาสินค้า ทางการค้า หรือทำการใด ๆ อันเกี่ยวกับการประกอบการค้าในราชอาณาจักรแทนผู้อยู่นอกราช อาณาจักร<sup>1</sup>

สำหรับคำว่า เจ้าของเรือหรือในที่มีหมายถึง (The Principals, The Shipowners) ผู้ที่กล่าวว่าจะทำการขนส่งหรือคนโดยสำรจากที่หนึ่งโดยเรียก สินค้าซึ่งเป็นค่าระวาง พาหนะ หรือค่าโดยสารแล้วแต่คู่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่ง เรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นการค้าปกติของผู้ขนส่ง<sup>2</sup>

จากคำนิยามที่กล่าวมาข้างต้น พอจะสรุปความหมายของคำว่า บริษัทตัวแทนเจ้าของเรือในเขตกรุงเทพมหานครได้คือ เป็นธุรกิจแขนงหนึ่งที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการให้บริการเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ทางด้านกรขนส่งทางทะเล โดยทำหน้าที่เป็นตัวแทนของเจ้าของเรือติดต่อ ทั้งผู้นำเข้าและผู้ส่งออก และเป็นผู้ดำเนินการกับหน่วยงานราชการเพื่อการนำเรือเข้าออก จอดเทียบท่าและเพื่อการบรรทุกขนถ่ายสินค้า โดยได้รับผลตอบแทน หรือมีรายได้คือ ค่านายหน้า ในอัตราร้อยละ 2 ถึง 5 จากค่าระวางของสินค้าขาเข้า หรือสินค้าขาออกในแต่ละเที่ยวเรือ

## ศูนย์วิทยทรัพยากร จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> อารณ นารถศิริ, ผู้รวบรวม, "ภาชีการค้ำ" ในประมวลรัษฎากร ฉบับที่ 6 แก้ไขเพิ่มเติม (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์อักษรสาส์น, 2523) หน้า 119.

<sup>2</sup> กมล สันธิเกษตริณ, รับชน, ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงาน จ้างทำของและรับชน (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2525), หน้า 40.

ความสำคัญและความจำเป็นของการมีบริษัทตัวแทนเจ้าของเรือในเขตกรุงเทพมหานคร

1) ทุกประเทศในโลก ไม่ว่าประเทศนั้นจะอุดมสมบูรณ์ด้วยทรัพยากรธรรมชาติหรือไม่ก็ตาม ก็จะต้องพบได้ว่า จะต้องมีการติดต่อแลกเปลี่ยนสิ่งของกับสิ่งของ หรือสิ่งของกับเงินอยู่เสมอ ซึ่งการติดต่อนี้ แน่นนอนที่จะต้องมีการขนส่งจากสถานที่หนึ่งไปยังอีกสถานที่หนึ่ง ซึ่งทำให้การขนส่งเป็นเครื่องมือที่สำคัญ ไม่ว่าจะเป็นการติดต่อระหว่างเอกชนต่อเอกชน รัฐต่อรัฐ หรือรัฐต่อเอกชนก็ตาม และด้วยเหตุที่ พื้นที่ส่วนใหญ่ของโลกกล่าวคือ 2 ใน 3 เป็นพื้นน้ำ ดังนั้น การใช้เรือจึงเป็นพาหนะในการขนส่งที่สำคัญและจำเป็นยิ่ง สำหรับประเทศไทยจากแผนที่เดินเรือของกรมอุทกศาสตร์กองทัพเรือ กล่าวว่าประเทศไทยมีฝั่งทะเลทุก ๆ ฝั่งรวมทั้งหมดยาว 1413.18 ไมล์ หรือ 2,614 กิโลเมตร โดยแบ่งออกเป็นฝั่งตะวันออกยาว 303.79 ไมล์ หรือ 562 กิโลเมตร ฝั่งตะวันตกยาว 618.08 ไมล์ หรือ 1,144 กิโลเมตร และฝั่งมหาสมุทรอินเดียยาว 491.33 ไมล์ หรือ 908 กิโลเมตร<sup>1</sup>

ตารางที่ 2.1 แสดงขนาดฝั่งทะเลรอบประเทศไทย

ฝั่ง	ไมล์	กิโลเมตร
ตะวันออกอ่าวไทย	303.77	562
ตะวันตกอ่าวไทย	618.08	1,144
มหาสมุทรอินเดีย	491.33	908
	1,413.18	2,614

<sup>1</sup> ประทีป พยอมยงค์, เรือเอก, "การขนส่งทางน้ำกับเมืองท่าแห่งประเทศไทย" ข่าวพาณิชยกิจฉบับพิเศษ (20 สิงหาคม 2508), หน้า 359.

จะเห็นได้ว่าประเทศไทย มีชายฝั่งทะเลที่ยาวและล้อมรอบเหมาะแก่การขนส่งทางเรือมาก และจากประวัติศาสตร์ดั้งเดิม ซึ่งพบว่าประเทศไทยมีการเดินเรือทะเลหรือพาณิชย์นาวีตั้งแต่สมัยพ่อขุนรามคำแหงมหาราชแห่งกรุงสุโขทัย ในระยะนั้นได้ทำการติดต่อเฉพาะประเทศที่อยู่ใกล้เคียงเท่านั้น เช่น มละยา ชวา จีน และเริ่มมีการติดต่อกับประเทศทางแถบยุโรปในสมัยกรุงศรีอยุธยา<sup>1</sup> ถือได้ว่าเป็นจุดที่มีการพาณิชย์นาวีเกิดขึ้นเจริญถึงจุดสูงสุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งชาวต่างชาติที่เข้ามาติดต่อกับมาขอตั้งสถานการค้า และสิ่งเจ้าหน้าที่ขาดของตมนั้นเข้ามาควบคุมสถานการค้าเหล่านั้นด้วย ประเทศไทยเองก็ได้จัดส่งสำเภากลวงออกไปตามเมืองท่าต่างประเทศเช่นกัน โดยอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกรมพระคลังสินค้า<sup>2</sup> ต่อมาในต้นสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ซึ่งตรงกับรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีการนำเครื่องจักรไอน้ำมาติดตั้งกับเรือเดินทะเลแทนใบ ทำให้เรือเร็วมากขึ้น ลดความสำคัญลง และเป็นระยะที่ประเทศทางแถบยุโรปมีการปฏิวัติอุตสาหกรรม ทำให้ประเทศต่างชาตินั้นแสวงหาวัตถุดิบเพื่อป้อนโรงงานอุตสาหกรรมต่าง ๆ มีการล่าเมืองขึ้นมากมาย ดังนั้น เพื่อที่จะทำให้ทันต่อความต้องการของโรงงานอุตสาหกรรมเหล่านั้น เรือขนส่งต่าง ๆ เริ่มเปลี่ยนแปลงจากเรือจักรไอน้ำ เป็นเรือกลไฟที่ตัวเรือทำด้วยเหล็ก ไม่ต้องมีเสาใบเกะกะ มีระวางบรรทุกสูง ใหญ่โต และมีความเร็วมาก และด้วยเขตภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมแก่การสัญจรไปมาจึงทำให้ประเทศไทยได้กลายเป็นจุดศูนย์กลางของการเดินเรือ ในสมัยก่อนเมื่อมีเรือเข้ามาเทียบท่า นายเรือชาวต่างชาติจะเป็นผู้กระทำการทั้งหมดไม่ว่าจะเป็นการนำเรือเข้ามาขออนุญาตต่อเจ้าหน้าที่เพื่อรับสินค้าหรือส่งมอบสินค้า ซึ่งล้วนมีค่าใช้จ่ายและพิธีการมากมาย และได้กลายเป็นปัญหายุ่งยากมาก ยิ่งเมื่อพบว่าต้องมีการเดินเรือเข้าออกมากขึ้น

<sup>1</sup>เจ้าท่า, กรม "ประวัติกรมเจ้าท่าและรายงานกิจการของหน่วยชุดลอกร่องน้ำ-หันตัว" ม.ป.ท.,ม.ป.ป. (กรมเจ้าท่าพิมพ์แจกเป็นวิทยาทาน ในงานกรฐินพระราชทานกรมเจ้าท่า พุทธศักราช 2509. ณ วัดอนงคารามวรวิหาร, 11 พฤศจิกายน 2509), หน้า 2, 6, 25.

<sup>2</sup>เจ้าท่า, กรม, เรื่องเดิม หน้า 26.

ชาวต่างชาติซึ่งได้ เล็งเห็นถึงความสำคัญและความจำเป็นของการมีบริษัทตัวแทน โดยพิจารณา ถึง ความชำนาญในด้านการตลาดของตัวแทน เรือซึ่งมักจะเป็นคนท้องถิ่นนั้น หรืออาจจะเป็นผู้ที่ สามารถช่วยแบ่งเบาภาระยุ่งยากในด้านพิธีการทางราชการ<sup>1</sup> หรืออาจจะเป็นผู้ที่มีความซื่อสัตย์และความร่วมมือในการทำงานอย่างจริงจังจากพนักงานที่อยู่ในท้องถิ่นนั้น ๆ ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันว่าบริษัทตัวแทนสามารถเข้ามามีส่วนช่วยเหลือได้ เป็นอันมาก ในปัจจุบันบริษัทตัวแทน อยู่ประมาณ 84 บริษัท<sup>2</sup>

2) ความสับสนและความยุ่งยากในการศัตการทางด้านเรือมีอยู่มากมายเกินกว่า ที่บริษัทเจ้าของเรือจะสามารถดูแลได้อย่างทั่วถึงในทุกสถานที่ที่เรือของตนนั้นได้เทียบท่า เช่น การทำบัญชีรายได้ รายจ่าย, การวางแผนหาสินค้า, การหาท่าเทียบเรือ เป็นต้น ดังนั้น บริษัทเจ้าของเรือจึงจำเป็นต้องหาตัวแทนเพื่อที่จะทำให้ธุรกิจได้กระทำอย่างถูกต้อง และเป็นการคุ้มครองให้เรือที่มีมูลค่าสูงมากนั้นมีความปลอดภัยด้วย<sup>3</sup>

ผลที่ตามมาของการมีบริษัทตัวแทน เจ้าของเรือในเขตกรุงเทพมหานคร

#### 1. ทางด้านเศรษฐกิจ

การขนส่งสินค้าเข้า และสินค้าออกจากท่าเทียบเรือกรุงเทพมหานคร ต้องใช้ บริการจากเรือต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่เพราะประเทศไทย มีเรือที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล น้อยมาก เรือไทยเท่าที่มีอยู่ สามารถขนสินค้าเข้าและออกได้ ค่าระวางประมาณร้อยละ 5 ของค่าระวางทั้งสิ้นในแต่ละปี<sup>4</sup> จะเห็นได้ว่าเรือต่างประเทศที่มีส่วนแบ่งตลาดถึงร้อยละ 95 จึงเป็นตัวผลักดันที่สำคัญทางด้านเศรษฐกิจของประเทศไทยมาก และอีกทั้งมีบทบาทสำคัญ

<sup>1</sup> โกลีย์ อัคราวุธกุล, "บทบาทของการเป็นตัวแทนเรือ" กรุงเทพมหานคร, บริษัทบอร์เนียว เซอร์วิสเซส จำกัด, 2526.

<sup>2</sup> Hand Book of Port Authority of Thailand, 1983.pp.153-185.

<sup>3</sup> J.D. Eadie F.I.C.S. Ships' Agency in Fairplay International Shipping Weekly, Reprinted, (London: A Fairplay Publication 1983)p.2.

<sup>4</sup> "Thai Ships in Deep Waters Less Use of Foreign Carriers" Business Review (July 1980)p.523-524.

มากกว่าการขนส่งประเภทอื่น ๆ เช่น การขนส่งทางอากาศ ถึงแม้ว่าจะเป็นอย่างรวดเร็ว แต่ก็มีข้อจำกัด คือ ระยะเวลาบรรทุกไม่ว่าจะเป็นทางด้านน้ำหนัก หรือประเภทสินค้าจะต้องอยู่ในขอบเขตที่กำหนดอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งจะไม่พบปัญหาเหล่านี้ในการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งทางบกก็เช่นกันก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการคมนาคมมีการติดต่อกันน้อย ทั้งนี้เป็นผลเพราะค่าใช้จ่ายในการสร้างทางน้ำสูงมาก การขนส่งทางบกมีค่าใช้จ่ายได้เฉพาะเขตเพื่อนบ้านใกล้เคียงเท่านั้น เช่น ประเทศพม่า มาเลเซีย เป็นต้น

## 2. ทางด้านความรู้เทคโนโลยีการขนส่งสมัยใหม่

การขนส่งทางทะเลเป็นกิจการที่ต้องเสริมสร้างและได้รับการพัฒนาไปพร้อม ๆ กัน<sup>1</sup> สำหรับประเทศไทย การพัฒนาและการเสริมสร้างมีอุปสรรคหลายประการ เช่น เงินลงทุนไม่พอเพียง จะพบได้ว่า ในปัจจุบันเรือใหม่ 1 ลำ มีมูลค่านับเป็นร้อย ๆ ล้านบาท ต้องมีบุคลากรที่มีความสามารถในงานแขนงนี้โดยเฉพาะและที่สำคัญยิ่งคือ มิได้รับการสนับสนุนอย่างจริงจังจากรัฐบาล อุปสรรคเหล่านี้ล้วนแต่เป็นปัญหาสำคัญที่จะถ่วงมิให้เกิดความก้าวหน้าทางด้านเทคนิคในการขนส่งระหว่างประเทศ ด้วยเหตุนี้ ประเทศไทยจำเป็นต้องอาศัยความรู้และเทคโนโลยีต่าง ๆ จากบริษัทเจ้าของเรือต่างประเทศเพื่อที่จะให้ก้าวหน้าไปทันสมัย ดังเช่นในปัจจุบัน ระบบการขนส่งสินค้าได้เปลี่ยนจากระบบเรือสินค้าธรรมดา (Conventional Ship) มาเป็นแบบคอนเทนเนอร์ ซึ่งระบบใหม่นี้ต้องใช้เงินทุนสูง ซึ่งลำพังประเทศกำลังพัฒนา เช่น ประเทศไทยคงไม่มีเอกชนผู้ใดหรือรัฐจะกล้าลงทุนมากขนาดนี้ ฉะนั้น เพื่อให้การขนส่งทางทะเลเป็นไปอย่างต่อเนื่อง และทันต่อเหตุการณ์ จึงจำต้องอาศัยเรือต่างชาติที่มีบริษัทตัวแทนในประเทศ เป็นตัวกลางคอยประสานงานให้พร้อมทั้งดูแลให้การบริการ และอำนวยความสะดวกแก่เรือลูกเรือและผู้ให้บริการ

<sup>1</sup> กมล สันธิเกษตริน, "การพัฒนากำลังคนด้านธุรกิจพาณิชย์นาวี" หน้า 34.

### 3. ทางด้านบุคลากร

บุคลากรที่มีอาชีพเกี่ยวกับกิจการพาณิชย์นาวีทางด้านขนถ่ายทางทะเล แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ

3.1 บุคลากรที่มีอาชีพเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์ (Sea-Going Manpower)

3.2 บุคลากรที่มีอาชีพเกี่ยวกับธุรกิจเรือนฝั่ง (Shore-Based Manpower)<sup>1</sup>

#### 3.1 บุคลากรที่มีอาชีพเกี่ยวกับการเดินเรือพาณิชย์

ตามพระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ได้กำหนดให้เรือที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยต้องใช้นักประจำเรือที่มีสัญชาติไทยไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 70 ของจำนวนคนประจำเรือทั้งหมด แต่เท่าที่พบในปัจจุบัน บริษัทเรือไทยส่วนใหญ่ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดนี้ได้ เพราะขาดคนไทยที่มีความรู้ความสามารถในกิจการเดินเรือ ใช้นักประจำเรือ ซึ่งเป็นสัญชาติอื่น<sup>2</sup> และอีกทั้ง คนไทยเองก็มีนิสัย รักอิสระ รักสงบ ไม่ชอบทำงานเสี่ยงกับอันตราย หรือต้องเดินทางอยู่เสมอ จึงปรากฏว่าไม่ค่อยมีคนอยากประกอบอาชีพประเภทนี้สัก สำหรับงานวิจัยนี้จะไม่กล่าวถึงบุคลากรประเภทนี้อีกอย่างละเอียด เพราะบริษัทตัวแทนไม่จำเป็นต้องมีบุคลากรอาชีพประเภทนี้เข้าไปเกี่ยวข้อง

<sup>1</sup> กมล สันธิเกษตริน, เรื่องเดิม, หน้า 12

<sup>2</sup> เรื่องเดิม, หน้า 13.

<sup>3</sup> วิเชียร นาคปริทัศน์, การพิจารณาสั่งตั้งพาณิชย์นาวีแห่งชาติของประเทศไทย, วิทยานิพนธ์ เศรษฐศาสตร์ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2514, หน้า 146.

### 3.2 บุคลากรที่มีอาชีพเกี่ยวกับธุรกิจเรือขนส่ง

สำหรับธุรกิจเรือขนส่งนี้ ได้แก่ การติดต่อหาสินค้าลงเรือ การเป็นตัวแทนของบริษัทเรือ การเป็นนายหน้าในการหาสินค้าและหาเรือมาบรรทุกสินค้า กิจกรรมประพันธ์ทางทะเล เป็นต้น<sup>1</sup> จะเห็นได้ว่าการเป็นตัวแทนของบริษัทเรือ นั้น ถูกจัดว่าเป็นส่วนหนึ่งของธุรกิจแขนงนี้ ซึ่งในปพลิเคชันพบว่าเป็นคนไทยประมาณร้อยละ 97 และเป็นชาวต่างชาติร้อยละ 3 ดูได้จากตาราง ซึ่งได้แบ่งผลการวิจัยออกเป็นบริษัทที่มีการวิเคราะห์งานและบริษัทที่ไม่มีการวิเคราะห์งาน โดยคำตอบ-ได้มาจากการส่งแบบสอบถามไปยังบริษัทที่ปรากฏรายชื่ออยู่ในหนังสือคู่มือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2526 (Hand Book of Port Authority of Thailand ค.ศ. 1983) ซึ่งมีทั้งหมด 84 บริษัท มีบริษัทที่เลิกกิจการไปแล้ว 4 บริษัท ผลที่ตอบกลับรวมทั้งหมด 44 บริษัท คิดเทียบเป็นอัตราส่วนร้อยละ 55 ของจำนวนบริษัทที่ยังคงดำเนินกิจการ

ตารางที่ 2.2 แสดงจำนวนพนักงานทั้งหมดของบริษัทตัวแทนที่ได้จากการวิจัย

ประเภท	จำนวนบริษัท	จำนวนพนักงาน		รวม
		คนไทย	คนต่างชาติ	
บ.ที่มีการวิเคราะห์งาน	16	590	12	602
บ.ที่ไม่มีการวิเคราะห์งาน	28	889	30	919
บ.ที่ไม่ตอบ	36	-	-	-
บ.ที่เลิกกิจการ	4	-	-	-
รวม	84	1479	42	1521
คิดเทียบเป็นร้อยละ	44/80=55	97	3	100

<sup>1</sup> กมล สันธิเกษตรริน, เรื่องเดิม, หน้า 14.



### จะพบได้ว่า

1. พนักงานจำนวนร้อยละ 3 ที่เป็นชาวต่างชาตินั้น คือ ชาวสิงคโปร์ ชาวญี่ปุ่น ชาวไต้หวัน ชาวเดนมาร์ก เป็นต้น ล้วนมีหน้าที่การงานในระดับผู้บริหาร คือ ทำหน้าที่ควบคุมทางด้านนโยบายการเงิน การตลาดและอื่น ๆ เพื่อให้เป็นไปตามข้อตกลง หรือทำหน้าที่ให้คำปรึกษา หรือ เป็นผู้ติดต่อประสานงานกับต่างประเทศ

2. พนักงานจำนวนร้อยละ 97 ที่เป็นคนไทย สามารถแบ่งออกได้เป็นพนักงาน

#### 2 ระดับคือ

2.1 ระดับผู้บริหาร

2.2 ระดับผู้ปฏิบัติการ

2.1 ระดับผู้บริหาร แบ่งได้เป็นเจ้าของกิจการ กรรมการผู้จัดการ ผู้อำนวยการ และผู้จัดการหน่วยงานต่าง ๆ ในระดับนี้ สามารถแบ่งออกได้ตามประเภทของการแต่งตั้ง 2 ประเภทคือ

ก. ได้รับการแต่งตั้งโดยคำเชิญถึงบุคคลที่มีประสบการณ์การทำงานทางด้านนี้มานานนับปี เคยผ่านการศึกษาดูงานทางด้านนี้จากต่างประเทศโดยตรง และเป็นผู้ที่กว้างขวาง เป็นที่ยอมรับหรือรู้จักกันดีของวงการค้าทั่วไป เพื่อคำเชิญถึงการได้รับความไว้วางใจจากลูกค้าที่มาติดต่อ

ข. ได้รับการแต่งตั้งโดยมีลักษณะสืบทอดทางครอบครัว หมายความว่า บิดาเป็นผู้จัดตั้งกิจการ หรือเป็นส่วนหนึ่งอยู่ในบริษัทนั้น ก็มักจะให้ลูกหลานสืบทอดเจตนากรรมต่อไป โดยส่วนใหญ่แล้ว ลูกหลานเหล่านี้จะได้รับการศึกษาทางด้านพาณิชย์มาโดยตรงจากต่างประเทศ เช่น ที่อังกฤษ อเมริกา เป็นต้น

2.2 ระดับผู้ปฏิบัติการ พนักงานในระดับนี้ พบว่า ส่วนใหญ่มีการศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ ซึ่งมีพื้นฐานความรู้ทางด้านภาษาอังกฤษอย่างดี และมีความชำนาญในการใช้ เครื่องมืออุปกรณ์สำนักงาน เช่น เครื่องพิมพ์ดีด เครื่องถ่ายเอกสาร เครื่องโทรเดียว และอาจมีบ้างที่มีการศึกษาในระดับที่ต่ำกว่านั้น คือ สำเร็จเพียงชั้นประถมศึกษา แต่ได้โตเต้าการทำงานขึ้นมาเรื่อย ๆ โดยอาศัยประสบการณ์การเรียนรู้จากการปฏิบัติงาน ความจงรักภักดี ความซื่อสัตย์ และความรักในอาชีพมาโดยตลอด ส่วนใหญ่พนักงานในระดับนี้

ไม่มีพื้นฐานความรู้เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมาก่อนเลย และที่ล้าสมัยปฏิบัติ  
งานได้ก็โดยอาศัยจากประสบการณ์และระยะเวลาการทำงาน

ลักษณะการประกอบกิจการของบริษัทตัวแทนเจ้าของเรือในเขตกรุงเทพมหานคร

1) ก่อนอื่นควรกล่าวถึงการประกอบกิจการของบริษัทเจ้าของเรือเสียก่อน ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

1. เรือประจำเส้นทาง (Liner Services)
2. เรือจร (Tramp Services)
3. เรืออุตสาหกรรม (Industrial Services)<sup>1</sup>

1. เรือประจำเส้นทาง หมายถึงผู้ประกอบการขนส่งที่อำนวยความสะดวกการขนส่งที่ประกาศให้แก่สาธารณะชนทั่วไปทราบทางหน้าหนังสือพิมพ์ว่ามีหมายกำหนดของเรือเข้า เรือออก จากท่าอะไรบ้าง โดยระบุถึงเส้นทางรวมทั้งวันที่ไว้ล่วงหน้า ในการขนส่งประเภทนี้ จะต้องมเรือมากกว่า 1 ลำ ซึ่งต่อเมืองอย่างสม่ำเสมอตามเส้นทางหรือเมืองท่าที่ได้ประกาศไว้<sup>2</sup> แบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะการให้บริการคือ

#### 1.1 ประเภทการให้บริการทอดเดี่ยว (Direct Service Type)

มีลักษณะคือ การให้บริการรับสินค้าจากเมืองท่าเมืองหนึ่งไปยังจุดหมายปลายทาง ณ อีกเมืองท่าหนึ่งตามที่ได้ตกลงรับจ้างกันไว้ โดยใช้เรือลำเดียวกันตลอดเส้นทางนั้น

<sup>1</sup>S.A. Lawrences, International Seatrtransport: The Year Ahead (London: Lexington, 1973) p.9.

<sup>2</sup>Pratt Enwing Edward, Modern International Commerce, (New York: Allyn & Bacon, 1956) p.227.

1.2 ประเภทการให้บริการถ่ายลำเรือ (Transshipment Service Type) มีลักษณะคือ การให้บริการที่ต้องขนถ่ายสินค้าจากเรือลำหนึ่งไปยังเรืออีกลำหนึ่ง เพื่อให้เรือลำนั้นนำสินค้าไปส่งมอบยังจุดหมายปลายทางที่ได้รับการว่าจ้างไว้ ที่เป็นเช่นนี้ มีสาเหตุเพราะ

ก. จุดหมายปลายทางนั้น เรือเดินทะเลไม่สามารถเข้าไปถึงได้ ดั่งเช่น ท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่ได้จำกัดขนาดของเรือให้เข้าได้เฉพาะเรือที่มีความยาวไม่เกิน 565 ฟุต และกินน้ำลึกไม่เกิน 27 ฟุต ซึ่งในปัจจุบัน จะพบได้ว่าเรือเดินทะเลโดยเฉพาะเรือคอนเทนเนอร์นั้น ส่วนใหญ่จะมีความยาวประมาณ 1000 ฟุต และกินน้ำลึกประมาณ 35-40 ฟุต ซึ่งทำให้ต้องอาศัยเรือลำเลียง (Feeder) เพื่อทำการขนถ่ายสินค้าจากเรือคอนเทนเนอร์หรือเรือแม่ (Mother Vessel) มายังเขตท่าเรือ หรือจากเขตท่าเรือไปยังเรือแม่ นั้น โดยมากเรือแม่เหล่านี้จะจอด ณ ท่าเรือน้ำลึกของประเทศใกล้เคียง เช่น ประเทศสิงคโปร์ ได้หัววัน เป็นต้น ดังนั้น เรือลำเลียงที่เข้ามายังเขตท่าเรือไทยนั้น จะต้องจอดรอขนถ่ายสินค้าในระยะเวลาคำกัด เพื่อมิให้เรือแม่ต้องเสียเวลานาน เป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย

ข. ถ้าจำนวนสินค้าที่จะทำการบรรทุก ณ ท่าเรือ นั้น ๆ มีจำนวนน้อย ไม่คุ้มกับการที่จะต้องนำเรือขนาดใหญ่เข้าไปรับบรรทุกแล้ว จึงจำเป็นต้องใช้เรือลำเลียงด้วยเรือ Feeder เป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย

ค. ท่าเทียบเรือบางแห่งไม่มีอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าที่ทันสมัย หรือไม่มีการป้องกันความปลอดภัยให้กับเรือใหญ่ที่ต้องการเข้าเทียบ ซึ่งบริษัทเจ้าของเรือพิจารณาแล้ว จะเป็นการลงทุนที่มีความเสี่ยงสูง จึงทำให้ต้องอาศัยเรือลำเลียงเข้ามาเพื่อลดอัตราเสี่ยงเหล่านั้นลง

การให้บริการเรือประจำเส้นทางนี้ ในปัจจุบันได้ขยายขอบเขตที่จะอำนวยความสะดวกให้แก่ลูกค้าเป็นอย่างมาก ดั่งเช่น ได้จัดให้มีการทำเอกสารที่เรียกว่าใบตราส่งผ่านตลอด (Through Bill of Lading) ทั้งนี้เพื่อให้ลูกค้าสามารถนำสินค้าของตนไปยังจุดหมายปลายทาง (โกดังหรือโรงงาน) ได้ แม้ว่าจะต้องอาศัยการขนส่งประเภทอื่นด้วยก็ตาม การให้บริการดังกล่าวเป็นที่นิยมในสหรัฐอเมริกา ได้แก่

1. การบริการจากฝั่งถึงฝั่ง (Mini Landbridge)
2. การบริการจากฝั่งถึงภายในเมือง (Micro Landbridge)

1. การบริการจากฝั่งถึงฝั่ง เป็นการให้บริการการขนส่งจากเมืองท่าชายฝั่งด้านหนึ่งของทวีป ไปยังเมืองท่าชายฝั่งอีกด้านหนึ่งของทวีปนั้น โดยใช้พาหนะที่สำเสี่ยงสินค้าหลายประเภท อาจจะเป็นรถไฟ รถบรรทุก เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด

2. การบริการจากฝั่งถึงภายในเมือง เป็นการให้บริการการขนส่งจากเมืองท่าชายฝั่งด้านหนึ่งของทวีปไปยังจุดหมายปลายทางภายในทวีป ซึ่งอาจใช้พาหนะหลายประเภทประกอบ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และประหยัด เช่นกัน

สำหรับความรับผิดชอบในการให้บริการทั้ง 2 ประเภทดังกล่าว ขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างบริษัทเจ้าของเรือ และเจ้าของหรือตัวแทนการขนส่งที่ต้องเกี่ยวข้อง ส่วนใหญ่จะเป็นความรับผิดชอบโดยตรงของบริษัทเจ้าของเรือที่ออกใบตราส่งประเภทนี้

สำหรับประเภทอื่น ๆ ก็มีการให้บริการดังกล่าว เช่นเดียวกัน

สำหรับเรือประจำเส้นทางยังมีอีกความหมายหนึ่ง โดยมองในแง่ของการแบ่งกลุ่มของผู้ประกอบกิจการนี้ ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 กลุ่ม คือ

1.1 กลุ่มผู้ที่อยู่ในชมรม (Shipping Conference)

1.2 กลุ่มนอกชมรม (Non Shipping Conference)

1.1 กลุ่มที่อยู่ในชมรม หมายถึงชมรมที่จัดตั้งขึ้นโดยบริษัทเรือที่เดินเส้นทางประจำที่ตั้งได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น รวมตัวเข้าเป็นชมรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดอัตราค่าระวางและการคืนเงินส่วนลด (Rebate) เป็นแบบอย่างเดียวกัน และป้องกันการแข่งขันจากผู้ที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของชมรม บริษัทเรือที่เป็นสมาชิก จะมีลักษณะทั่วไปคือ

ก. มีกองเรือหรือจำนวนเรือเพียงพอ และมีคุณสมบัติตามข้อบังคับของชมรม

ข. มีกำหนดเวลาการเข้าหรือออกในแต่ละเมืองท่าไว้ล่วงหน้าแน่นอน และประกาศให้แก่ลารารณชนทั่วไปทราบ

ค. มีการกำหนดสิทธิ ความสามารถและข้อจำกัดในการรับสินค้า

ง. ยอมรับในข้อกำหนดของชมรม และมาตรการต่าง ๆ ที่กำหนดขึ้น

ขมรมการเดินเรือมีอิทธิพล ทั้งนี้เพราะมีพร้อมทั้งทางด้านกำลังกองเรือ กำลังคน กำลังการหาสินค้า และกำลังเงิน ดังนั้น มีหลายบริษัทเจ้าของเรือที่พยายามเข้าไปเป็นสมาชิกโดยเสีง เห็นถึงรายได้และสิทธิการรับสินค้าที่มีอยู่อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นหลักธรรมตาของการค้าทั่วไปที่ต้องการความมั่นคง และผลตอบแทนที่จะทำให้บริษัทอยู่รอดได้ รวมทั้งเป็นที่ยอมรับของตลาดด้วย ด้วยเหตุนี้ สมาชิกเหล่านี้ จึงต้องพยายามทำงานอย่างเต็มที่เพื่อให้เป็นไปตามกฎของขมรม เพราะถ้า เกิดข้อผิดพลาดบางขมรมมีบทปรับและจะถูกบีบบังคับให้ถอนตัวออกได้

1.2 กลุ่มนอกขมรม หมายถึงบริษัทที่มีฝ่ายเดินเรือประจำที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของขมรมเดินเรือ ลักษณะทั่วไป

- ก. เหมือนกับกลุ่มแรกในแง่ของกองเรือและหมายกำหนดเรือเข้าออก
- ข. ไม่มีการกำหนดสิทธิในการรับสินค้า

ในอดีต 2 กลุ่มนี้มีความแตกต่างกัน ไม่ว่าในด้านการให้บริการ, คุณภาพ และสภาพของเรือ โดยที่กลุ่มที่ 2 นี้เสียเปรียบอยู่มาก แต่ในปัจจุบัน จากประสบการณ์ที่ดำเนินมานานพอ และเริ่มรับผู้ที่มีประสบการณ์ทางด้านนี้เข้ามาบริหารอย่างจริงจัง จึงพบว่า ความแตกต่างนี้แทบจะไม่มี นอกเหนือจากค่าระวางเรือเท่านั้น ซึ่งพบว่า กลุ่มที่ 1 ยังคงสูงกว่าอยู่

2. เรือจร หมายถึงเรือขนส่งสินค้าที่สร้างขึ้นสำหรับให้เช่า และดำเนินธุรกิจรับจ้างบรรทุกสินค้าประเภทที่ไม่มีการบรรจุหีบห่อ โดยทั่วไปแล้วสินค้าเหล่านี้ไม่มีค่าต่ำส่งทำให้ค่าระวางต่ำไปด้วย ดังนั้นเพื่อให้คุ้มกับค่าใช้จ่าย จึงต้องมีจำนวนสินค้ามาก ๆ ในแต่ละเที่ยวนั้น สำหรับเส้นทางเรือจรรนั้นจะถูกกำหนดขึ้นโดยผู้เช่า<sup>1</sup> การแบ่งประเภทของการเช่าเรือจะสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

<sup>1</sup>Frank Henios, Dictionary of Foreign Trade, (New York: Prentice Hall, N.d.), pp. 575-6.

## 2.1 การเช่าต่อเที่ยวของการเดินเรือ (Voyage Charter) มีลักษณะ

คือ

ก. มีการกำหนดอัตราค่าเช่าไว้แน่นอน โดยอาจคิดจากน้ำหนักความสามารถบรรทุกของเรือหรือสินค้าบรรทุกซึ่งแล้วแต่ข้อตกลง หรือตามระยะทางที่ขนส่ง ซึ่งโดยปกติคิดตามประเภทแรก

ข. ผู้เช่าไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตลอดระยะที่เช่ายกเว้นแต่ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการรับสินค้าขึ้นลงจากท่า

## 2.2 การเช่าเช่าตามกำหนดเวลา (Time Charter) มีลักษณะคือ

ก. ผู้เช่าไม่เสียค่าเช่าตามน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุก หรือระยะทางที่ขนส่ง

ข. ผู้เช่าต้องจ่ายค่าเช่าต่อตันของความจุของสินค้าที่ขนส่ง และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการรับขนส่งสินค้าเอง เช่น ค่าธรรมเนียมท่าเรือ ค่าเชื้อเพลิง ค่ายกขน

ค. ผู้เช่าเป็นผู้ควบคุมเรือและกำหนดเส้นทางเดินเรือเอง

ง. ค่าเช่าขึ้นอยู่กับระยะเวลาที่ตกลงกัน

โดยทั่วไป เรือจรไม่ได้กำหนดเวลาวิ่งรับส่งสินค้าอย่างแน่นอน และอีกทั้งค่าระวางก็เป็นไปตามภาวะของตลาดในการ "ให้เช่าเรือ" ซึ่งผู้ที่สนใจสามารถติดต่อตัวกลางเพื่อขอทราบรายละเอียดได้ แหล่งสำคัญของการให้เช่าเรือของโลก เช่น สหราชอาณาจักร สิงคโปร์ เนเธอร์แลนด์ นอร์เวย์ สาธารณรัฐเยอรมัน

3. เรืออุตสาหกรรม หมายถึง เรือขนส่งประเภทอุตสาหกรรมต่าง ๆ จากแหล่งวัตถุดิบไปยังแหล่งอุตสาหกรรม เรือเหล่านี้มักเป็นเรือบรรทุก เหล็ก น้ำมัน แร่ต่าง ๆ เป็นต้น แต่เรือที่มีลักษณะเด่นอย่างเห็นได้ชัดคือ เรือบรรทุกน้ำมัน เพราะจะมีลักษณะเป็นเรือทรงแบน ภายในท้องเรือแบ่งออกเป็นตอน ๆ ไม่มีฝากระวางเปิดออกกว้างเหมือนเรือ-

สินค้าประเภทอื่น ๆ เรือบรรทุกน้ำมันนี้ แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทตามขนาด<sup>1</sup> คือ

ก. เรือน้ำมันขนาดใหญ่ หรือที่เรียกว่า VLCC (VERY LARGE CRUDE CARRIER) ใช้สำหรับบรรทุกน้ำมันดิบโดยเฉพาะ เรือประเภทนี้มีขนาดใหญ่เกินกว่า พิกัดที่กำหนดโดยการท่าเรือฯ ซึ่งทำให้ไม่สามารถเข้ามาในเขตท่าเรือคลองเตยได้

ข. เรือน้ำมันขนาดเล็ก หรือที่เรียกว่า PRODUCT CARRIERS หรือ PARCEL TANKERS ใช้สำหรับบรรทุกน้ำมันที่กลั่นแล้วจากโรงกลั่นไปส่งยังลูกค้าต่าง ๆ

ทั้ง 2 ประเภทนี้จะมีความแตกต่างที่สำคัญ คือเรือบรรทุกน้ำมันดิบ VLCC ไม่จำเป็นต้องมีถังบรรจุน้ำมันจำนวนมาก เพราะใช้บรรจุเฉพาะน้ำมันดิบเท่านั้น แต่เรือน้ำมันขนาดเล็ก จำเป็นต้องแยกบรรจุผลิตภัณฑ์แต่ละชนิดที่ได้จากปิโตรเลียม ดังนั้น ตามปกติเรือบรรทุกน้ำมันขนาดเล็ก 1 ลำ จะมีประมาณ 9 ถัง โดยนับจากหัวเรือมาถึงท้ายเรือ ลำนั้น

ปัญหาใหญ่สำหรับเรือบรรทุกน้ำมัน คือ การทำความสะอาดถัง ซึ่งจะ ทำเนื่องจากเหตุผล 2 ประการคือ

1. ป้องกันสิ่งแปลกปลอมหรือสารละลายบางประเภทที่อาจจะทำให้น้ำมันนั้น ๆ เสื่อมคุณภาพไปได้

2. ป้องกันการระเบิด เนื่องจากรอยรั่วที่ทำให้ไอน้ำมันระเหยออกไปได้

2) ประเภทของการประกอบกิจการของบริษัทตัวแทน สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท<sup>2</sup> คือ

1. ตัวแทนแบบครอบจักรวาล (Universal)
2. ตัวแทนแบบภูมิภาค (General)
3. ตัวแทนแบบพิเศษ (Special)

<sup>1</sup>Pak Vivattanakasm, Shipping Practice and Management, Bangkok. Marinex Co., Ltd. (n.P., n.d.)

<sup>2</sup>J.D. Eadie F.I.C.S., op. cit. P.2.

1. ตัวแทนแบบครอบจักรวาล เป็นประเภทที่มีอำนาจการดำเนินงาน อย่างไรก็ตามจำกัดเปรียบเสมือนหนึ่งว่าเป็นเจ้าของเรือเอง ซึ่งมักจะถูกแต่งตั้งโดยอาศัยจากอำนาจทางกฎหมาย ตัวแทนประเภทนี้จะพบได้ค่อนข้างยากในทางปฏิบัติ
2. ตัวแทนแบบภูมิภาค เป็นตัวแทนที่มีอำนาจกระทำการแทนเจ้าของเรือในทุกเรื่อง ทั้งนี้ต้องมีผลต่อทางการค้าหรือทางธุรกิจ ตัวแทนถูกแต่งตั้งเปรียบเสมือนเป็นผู้จัดการเรือ หรือเป็นบุคคลที่มีอำนาจสิทธิขาดในการดูแลเท่าที่อำนาจดูแลของผู้นั้นมีอยู่ตามกฎหมาย อำนาจของตัวแทนนี้อาจจะเกินกว่าที่กำหนดไว้ในข้อสัญญา แต่ทั้งนี้ตัวแทนจะต้องปฏิบัติโดยมีจุดมุ่งหมาย เพื่อที่จะทำให้อำนาจลุล่วงไปด้วยดี การกระทำของตัวแทนในทุกเรื่องบริษัทเจ้าของเรือจะถูกผูกมัดด้วยเสมอ
3. ตัวแทนแบบพิเศษ เป็นตัวแทนประเภทที่มีอำนาจกระทำการโดยมีจุดมุ่งหมายเฉพาะอย่าง และมีขอบเขตจำกัดที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเข้มงวดภายใต้ข้อสัญญาเหล่านั้น แต่ถ้าตัวแทนปฏิบัติเกินกว่าที่ระบุไว้ การกระทำเหล่านั้นจะไม่เข้ามาผูกมัดกับบริษัทเจ้าของเรือ แต่ถ้าตัวแทนพบว่า อำนาจที่ไม่ได้ระบุไว้นี้มีความจำเป็น ตัวแทนก็อาจจะขอเพิ่มเติมได้เช่นกัน

#### ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแทนและเจ้าของเรือ

ความสัมพันธ์นี้จะเกิดขึ้นต่อเมื่อตัวแทนตกลงที่จะปฏิบัติการ การให้บริการอย่างแน่นอนแก่บริษัทเจ้าของเรือ และบริษัทเจ้าของเรือเองก็ตกลงที่จะจ่ายค่าจ้างค่าบริการเหล่านั้นให้

การตกลงนี้ จะระบุเป็นข้อสัญญา โดยอาจจะทำเป็นลายลักษณ์อักษร หรือด้วยคำพูด<sup>1</sup> จากบริษัทเจ้าของเรือ หรืออาจจะเนื่องมาจากสัญญาการเช่า (Charter Party) ก็ได้ ซึ่งต้องการให้ตัวแทนปฏิบัติตาม ทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม

โดยทางตรง หมายถึง ข้อสัญญาที่ได้ระบุขอบเขตอำนาจไว้อย่างชัดเจน แต่ทางอ้อม หมายถึง

<sup>1</sup>J.D. Eadie F.I.C.S., op.cit.p.3.



การปฏิบัติที่ไม่ได้ระบุไว้ แต่ถ้าตัวแทนไม่กระทำเช่นนั้นแล้ว การนำเรือเข้าออกจะมีปัญหาได้ เช่น การเซ็นชื่อบนเอกสาร หรือหลักฐานที่จำเป็นตามความต้องการของท่าเรือ หรือตามกฎหมายของประเทศนั้น เช่น การเช่าโกดัง ภาระเกี่ยวกับการใช้ท่า ภาระเกี่ยวกับการขนถ่ายสินค้า ซึ่งข้อสัญญาจะไม่ได้ระบุไว้ให้ตัวแทนต้องเซ็นชื่อกำกับบนเอกสารเหล่านั้น

ข้อพึงระวังของบริษัทตัวแทนโดยเฉพาะการลงนามในเอกสารสำคัญ เช่น หนังสือคำประกัน ใบรับประกัน จดหมายต่าง ๆ เหล่านี้ ควรมีคำว่า "เป็นตัวแทนเท่านั้น (As Agent Only)" หรือ "เป็นตัวแทนให้แก่เจ้าของ (As Agent for Owner)" เพื่อที่จะทำให้บริษัทตัวแทนมีขอบเขตจำกัดความรับผิดชอบของตนทางด้านหนี้สิน หรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ซึ่งหากมิได้ระบุไว้แล้ว อาจจะทำให้บริษัทตัวแทนต้องรับภาระกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดเหล่านี้ได้

#### หน้าที่ของบริษัทตัวแทน

ตัวแทนจะต้องปฏิบัติหน้าที่อย่างเต็มความสามารถไม่ว่าทางด้านความเอาใจใส่ ความสามารถความชำนาญ และความขยันขันแข็งเพื่อที่จะทำให้ธุรกิจของเจ้าของเรือประสบความสำเร็จได้ ซึ่งถ้าตัวแทนได้กระทำสิ่งเหล่านี้ครบถ้วนแล้ว บริษัทเจ้าของเรือเองก็อาจจะชดเชยหรือเลิกสัญญาได้เช่นกัน<sup>1</sup> โดยทั่วไปมีหน้าที่ดังนี้คือ<sup>2</sup>

1. เป็นตัวแทนและปฏิบัติการแทนบริษัท เจ้าของเรือทุกประการตามข้อสัญญาที่ได้กำหนดไว้อย่างมีเหตุมีผล
2. แนะนำและตั้งกรมกรขนถ่ายสินค้า ยาม คนนับสินค้า ผู้ปฏิบัติการท่าเรือ ผู้รับจ้างขนส่งตู้ทางบก ผู้จัดหาเสบียง เชื้อเพลิง และตัวแทนย่อยถ้าต้องการ
3. จัดการทางด้าน การตลาดและการขาย โดยจัดการรับรองระวางเรือ ประกาศให้ล้าธารณชนทราบถึงหมายกำหนดการ และคงไว้ซึ่งความสัมพันธ์ที่ดีระหว่างผู้ส่งเข้า ผู้ส่งออก และตัวกลางดำเนินการธุรกิจการแทนผู้นำเข้าและส่งออก

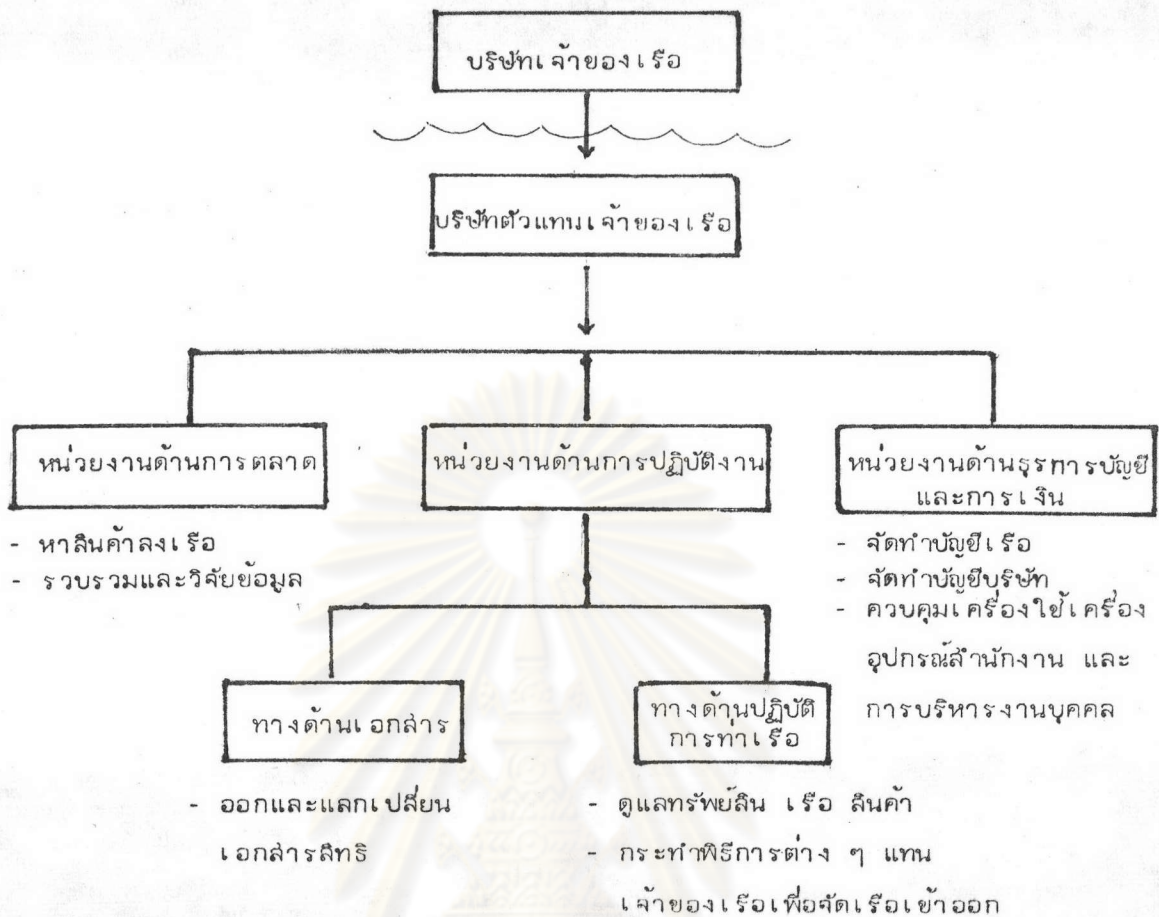
<sup>1</sup> J.D. Eadie F.I.C.S. op.cit.p.3.

<sup>2</sup> Op.cit. pp.4,10.

4. ติดตามเรื่องของชมรมที่เกี่ยวกับบริษัทเจ้าของเรือ (ถ้ามีหรือจำเป็น)
5. ออกเอกสารสิทธิในนามของบริษัทเจ้าของเรือ อาทิเช่น ใบตราส่ง, บัญชี-สินค้าและเอกสารอื่น ๆ ที่ต้องการ
6. จัดระบบการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับตัวแทนในการ-  
ส่งข่าวสารอย่างต่อเนื่อง เช่นการจองระวางสินค้า เรื่องเกี่ยวกับชมรม คู่แข่งขัน สภาพท้อง-  
ถิ่นที่มีผลต่อการปฏิบัติการเรือ เป็นต้น
7. จัดเกี่ยวกับการนัดหมายการรับส่งสินค้าขึ้นเรือ และจัดการขนถ่ายสินค้าลงจาก  
เรือและสิ่งมอบลินค้า เข้าให้กับผู้รับ ซึ่งอาจจะจัดการเกี่ยวกับสินค้าผ่านแดนด้วย (อาจ  
ต้องจัดหาผู้สำรวจสินค้าในกรณีที่เกิดความเสียหาย ดำเนินการเกี่ยวกับการชดเชยความเสียหาย  
จัดเตรียมรายงานสภาพสินค้า เป็นต้น)
8. จัดหาวิธีการเพื่อการดูแลรักษาตู้สินค้า และยกขนตู้สินค้า
9. จัดทำบัญชีรายรับรายจ่ายของเรือแต่ละลำทุกเที่ยวที่เข้ามา และรายงานสถานะ  
ทางการเงินตามกำหนดเวลา
10. แจ้งให้บริษัท เจ้าของเรือทราบถึงการเปลี่ยนแปลงแก้ไขของอัตราค่าภาระของ  
การทำเรือ กฎระเบียบข้อบังคับ และค่าภาระอื่น ๆ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวและทันต่อ-  
เหตุการณ์อยู่เสมอ

จากหน้าที่ที่ได้กล่าวมาแล้วนี้ ทำให้สามารถแบ่งแยกหน้าที่ออกเป็นหน่วยงาน  
ต่าง ๆ ได้ดังนี้คือ

ศูนย์วิทยพัทยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาพที่ 2.1 แสดงแผนโดยย่อจากหน้าที่ของบริษัทตัวแทนเจ้าของเรือ ในเขตกรุงเทพมหานคร

#### คำแนะนำสำหรับการเป็นตัวแทนที่ดี

1. ปฏิบัติงานที่ก่อให้เกิดผลประโยชน์มากที่สุดแก่บริษัทเจ้าของเรือด้วยความตั้งใจที่แน่วแน่
2. ปฏิบัติตามข้อสัญญาและคำแนะนำจากบริษัทเจ้าของเรืออย่างเคร่งครัด
3. ถ้าเมื่อใดพบว่าการปฏิบัติงานไม่ล้ามารถบรรลุผลได้อย่างแท้จริง ตัวแทนควร- จะรีบปฏิเสธการเป็นตัวแทนแก่บริษัทเจ้าของเรือหรือมิฉะนั้นก็ควรเปิดเผยสถานการณ์ที่ เป็นจริงแก่บริษัทเจ้าของเรือให้ได้ทราบถึงสาเหตุต่าง ๆ ที่คาดว่าจะงานนั้นจะล้มเหลว
4. ต้องปฏิบัติงานด้วยตนเอง จะโอนหน้าที่การเป็นตัวแทนให้แก่บุคคลอื่นไม่ได้ นอกจากนี้จะอยู่ในขอบข่ายของคำแนะนำที่จะทำให้งานสำเร็จไปด้วยดีด้วย

5. ตัวแทนจะต้องไม่รับค่านายหน้าสับ ๆ หรือผลประโยชน์อย่างอื่น จากผู้อื่น นอกเหนือจากบริษัทเจ้าของเรือ

6. ตัวแทนจะต้องมีบัญชีที่แสดงสถานะทางการเงินทั้งที่ได้รับและจ่ายไป และ - พร้อมทั้งคัดสรรสิ่งเงินที่คงค้าง เนื่องจากการปฏิบัติงานนี้ให้เจ้าของเรือโดยเร็วที่สุด

#### ความรับผิดชอบ

ขอบเขตความรับผิดชอบ เป็นไปตามกฎหมายทั่วไปและภายใต้กฎหมายระหว่างประเทศ รวมทั้งความรับผิดชอบอื่นเกี่ยวกับการคุ้มครองทรัพย์สิน การปกป้องทางด้านรายได้ และการควบคุมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ให้เป็นไปอย่างถูกต้องและมีเหตุผล

สำหรับตัวแทนประเภทพิเศษ จะมีความแตกต่างที่เห็นได้ชัดกว่าตัวแทนประเภทอื่น คือ

1. เป็นตัวแทนเฉพาะกิจ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นตัวแทนประเภทไม่ต่อเนื่อง เช่น รับขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปจากกรุงเทพฯไปยุโรป เมื่อส่งมอบสินค้าแล้ว ก็เป็นอันหมดสัญญาระหว่างบริษัทตัวแทนและบริษัทเจ้าของเรือ หลังจากนั้นเจ้าของเรืออาจติดต่อผ่านตัวกลาง (Ship Broker)<sup>1</sup> เพื่อแจ้งให้ทราบว่ายังมีเรือระวางขนาดนี้อยู่ที่ท่าเรืออยู่ เพื่อให้จัดหาคนเช่าต่อไป ซึ่งปรากฏว่าบางครั้งหลังจากที่หาคนเช่าโดยผ่านตัวกลางได้แล้ว เจ้าของเรือยังคงใช้บริการของตัวแทนคนเก่าดำเนินการต่อไปก็ได้

2. การแต่งตั้งตัวแทนกระทำได้ทั้งบริษัทเจ้าของเรือ หรือเรียกตัวแทนประเภทนี้ว่า Owner Agent และโดยได้รับการแต่งตั้งจากผู้เช่าเรือ หรือเรียกว่าตัวแทนประเภทนี้ว่า Charterer Agent แต่ทั้ง 2 ประเภทนี้ ก็ยังคงทำหน้าที่ของการเป็นตัวแทนดังที่ได้กล่าวมาแล้ว เช่น ปฏิบัติตามข้อตกลงทุกประการ จัดกรรมกร-รชนถ่ายสินค้า จัดหาเสบียง, กระทำ

<sup>1</sup>Ship Broker เป็นตัวกลางระหว่างเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้า เพื่อแบ่งเบาภาระให้แกทั้ง 2 ฝ่าย โดยวิธีการคือ รับแจ้งเรือว่างจากบริษัทเจ้าของเรือ และรับแจ้งจำนวนหรือประเภทสินค้าจากเจ้าของสินค้าแล้วจึงจัดหาให้ทั้ง 2 ฝ่าย ได้มาใช้บริการกันอย่างเหมาะสม โดยได้รับค่านายหน้าตามแต่ตกลงกัน

การทางด้านพิธีการต่าง ๆ เป็นต้น

3. บางครั้งตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยผู้เช่าเรือ อาจจะไม่ได้รับความไว้วางใจเท่าที่ควรจากบริษัทเจ้าของเรือ ซึ่งทำให้บริษัทเจ้าของเรือต้องทำการแต่งตั้งตัวแทนอีกประเภทหนึ่งขึ้นมา เพื่อคอยป้องกันและดูแลทรัพย์สินให้แก่เจ้าของเรือโดยตรง โดยได้รับค่าจ้างพิเศษจากเจ้าของเรือ ซึ่งเรียกว่า Husbandry Agent.



ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย