

## บทที่ 5

### บทสรุปและเสนอแนะ

#### บทสรุป

ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Freight Forwarder) ถือเป็นธุรกิจที่มีขอบข่ายการให้บริการที่หลากหลายครอบคลุมเกือบทั้งหมดของภาคการขนส่ง โดยผู้ให้บริการแต่ละรายมีรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความพร้อม และ ศักยภาพ ในการให้บริการของผู้ประกอบการแต่ละรายเป็นสำคัญ ซึ่งอาจจำแนกรูปแบบการให้บริการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศออกได้ 2 ประเภทใหญ่ๆ คือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ให้บริการในฐานะตัวแทน และ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ให้บริการในฐานะตัวการ หรือ ผู้ขนส่ง กล่าวคือหากเป็นผู้ประกอบการขนาดเล็ก ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะทำหน้าที่เป็นเพียงตัวแทนของผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้าในการดำเนินการด้านพิธีการต่างๆ แต่หากเป็นผู้ประกอบการขนาดกลางหรือใหญ่ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะให้บริการในฐานะผู้ขนส่ง เช่น ผู้ขนส่งทางบก ผู้ขนส่งทางทะเลที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (NVOCC) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง (NVO-MTO) และในปัจจุบันกำลังพัฒนาศักยภาพการให้บริการไปสู่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Provider) โดยการพิจารณาลิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำเป็นต้องพิจารณาตามข้อเท็จจริงของแต่ละธุรกรรมที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าให้บริการแก่ลูกค้าเป็นสำคัญ เช่น หากให้บริการด้านการดำเนินพิธีการต่างๆ แทนผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้า ซึ่งถือว่าการกระทำในฐานะตัวแทนของผู้ให้บริการสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะตัวการตัวแทน แต่หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เข้าเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับผู้ส่งของทั้งอาจเป็นผู้ออกใบตราส่ง (House Bill of Lading) แก่ผู้ส่งของโดยระบุในใบตราส่งว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า มีสถานภาพเป็นผู้ขนส่ง เช่นนี้ สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่หากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่รับดำเนินการรับจัดการขนส่งสินค้านับตั้งแต่รับมอบสินค้า ณ ท่าต้นทางจนกระทั่งส่งมอบสินค้าแก่ผู้รับตราส่งที่ท่าปลายทางโดยเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบกับผู้ส่งของเพื่อผูกผันตนรับผิดชอบสินค้าตลอดเส้นทางของการขนส่ง เช่นนี้ ถือว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจึงมีสถานภาพเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ย่อมมีสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จึงอาจกล่าวได้ว่าสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ ของ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าภายใต้กฎหมายไทยขึ้นอยู่กับลักษณะของธุรกรรมการให้บริการประกอบ  
กับเอกสารการขนส่งที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศออกให้แก่ผู้ให้บริการเป็นสำคัญ

**สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้กฎหมายไทย  
อังกฤษ สหรัฐอเมริกา และฝรั่งเศส**

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
ไทย	<p><b>ตัวแทน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จองพื้นที่ระวางสินค้า</li> <li>- ดำเนินพิธีการศุลกากร</li> </ul> <p>ภายใต้ประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ตัวการ ตัวแทน</p>	<p><b>สิทธิ หน้าที่</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. สิทธิที่จะได้รับความบำเหน็จ</li> <li>2. หน้าที่ไม่เข้าทำนิติกรรมในนามของตัวเองกับตนเอง หรือ ในฐานะเป็นตัวแทนของบุคคลภายนอก</li> <li>3. หน้าที่ต้องทำการตามคำสั่งของตัวการ หรือตาม ธรรมเนียมที่เคยปฏิบัติ</li> <li>4. หน้าที่ต้องกระทำการด้วยตนเองเว้นแต่จะมีอำนาจใช้ ตัวแทนช่วงทำการได้</li> <li>5. หน้าที่ส่งมอบเงิน หรือ ทรัพย์สินอย่างอื่นบรรดาที่ผู้รับ จัดการขนส่งสินค้าได้รับไว้เกี่ยวด้วยการเป็นตัวแทน</li> </ol> <p><b>ความรับผิดชอบ</b></p> <p><u>ความรับผิดชอบในฐานะตัวแทนของตัวการภายในประเทศ</u></p> <p>ตัวแทนกระทำการแทนตัวการภายในขอบอำนาจแห่งฐาน ตัวแทนแล้ว ตัวการย่อมมีความผูกต่อบุคคลภายนอกใน กิจการทั้งหลายที่ตัวแทนได้ทำไปดังกล่าวนั้น โดยตัวแทน ไม่ต้องผูกพันหรือรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกตาม เว้นแต่เหตุ ของความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตัวการเพราะเหตุที่ตัวแทน กระทำการประการใดประการหนึ่งดังต่อไปนี้คือ</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ก. ตัวแทนประมาทเลินเล่อ</li> <li>ข. ตัวแทนไม่กระทำการเป็นตัวแทน</li> <li>ค. ตัวแทนกระทำการโดยปราศจากอำนาจ หรือทำการ นอกเหนืออำนาจ</li> </ol>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
	<p><b>ตัวแทน</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- จอห์นที่ระวางสินค้า</li> <li>- ดำเนินพิธีการศุลกากร</li> </ul> <p>ภายใต้เงื่อนไขมาตรฐาน ทางการค้าฉบับปี 2533</p>	<p><u>ความรับผิดชอบในฐานะตัวแทนของตัวการในต่างประเทศ</u></p> <p>ผู้จัดการขนส่งสินค้าหากทำสัญญาแทนตัวการซึ่งอยู่ต่างประเทศและมีภูมิลำเนาในต่างประเทศ ต้องรับผิดชอบตามสัญญานั้นแม้จะเป็นการกระทำภายในขอบอำนาจของตนก็ตาม แต่ทั้งนี้ความรับผิดชอบของผู้จัดการขนส่งสินค้านั้นระหว่างประเทศจะเกิดต่อเมื่อตนได้เข้าทำสัญญากับบุคคลภายนอกในนามของตนเองเท่านั้น</p> <p><b>สิทธิ หน้าที่</b></p> <p>1 หน้าที่ต่อการปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้า</p> <p>ผู้จัดการขนส่งสินค้าต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ โดยใช้ฝีมือ และวิจารณญาณ ด้วยความระมัดระวังตามสมควรแก่วิชาชีพ โดยผู้จัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิปฏิบัติตามข้อตกลงโดยกระทำด้วยตนเอง หรือให้บุคคลอื่นกระทำแทนตน ไม่ว่าจะบริษัทแม่ บริษัทในเครือหรือในกลุ่ม หรือบุคคล ห้างร้าน หรือบริษัทใด แต่หากปรากฏว่าหลังจากทำสัญญามีเหตุการณ์ หรือ สถานการณ์ที่ผู้จัดการขนส่งสินค้าเห็นว่า การปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาทั้งหมดหรือบางส่วนไม่สามารถกระทำต่อไปได้ ผู้จัดการขนส่งสินค้าต้องดำเนินการแจ้งให้ลูกค้าทราบเพื่อขอทราบคำสั่งต่อไป อย่างไรก็ตามหากการให้บริการนั้นผู้จัดการขนส่งสินค้า เห็นสมควรหันเหจากคำสั่งของลูกค้าผู้จัดการขนส่งสินค้าสามารถกระทำได้ หากเป็นไปได้เพื่อประโยชน์ของลูกค้า โดยผู้จัดการขนส่งสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบต่อการใช้สิทธินั้น</p> <p>2 สิทธิ หน้าที่ ต่อสินค้าที่อยู่ในความครอบครอง</p> <p>2.1 ผู้จัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิเรียกให้ลูกค้ารับรองต่อตนว่า</p> <p>ก.ลูกค้าเป็นเจ้าของหรือบุคคลที่เจ้าของสินค้ามอบหมาย และมีอำนาจเข้ารับเงินคืน เพื่อผูกพันตนเองและ/หรือ</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>เพื่อเจ้าของที่ดินกระทำการแทนนั้น</p> <p>ข. ลูกค้า มีความรู้ตามสมควรในเรื่องต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจของตน ซึ่งรวมถึงแต่ไม่จำกัดเพียงเงื่อนไขของการซื้อขายสินค้า และเรื่องต่าง ๆ อันเกี่ยวเนื่องกัน</p> <p>ค. การพรรณนารายละเอียดของสินค้า ที่ให้ไว้ต่อบริษัท สมบูรณ์ ถูกต้อง และครบถ้วน</p> <p>ง. สินค้าได้มีการบรรจุและทำเครื่องหมายโดยเรียบร้อย ถูกต้อง เว้นแต่ผู้รับจ้างการขนส่งสินค้าจะได้รับคำสั่งให้ทำการดังกล่าวเอง</p> <p>จ. ลูกค้าต้องทำการเตือนให้บริษัททราบถึงสภาพของสินค้าที่ส่งมอบซึ่งอาจกระทบกระเทือน หรือแปดเปื้อนสินค้าอื่น</p> <p>2.2 ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิยึดหน่วงสินค้า และเอกสารใดที่เกี่ยวข้องที่อยู่ในความครอบครองดูแลรักษา หรือควบคุมของตน สำหรับหนี้เงินทั้งหลายที่ถึงกำหนดชำระ และเมื่อได้รับการแจ้งให้ลูกค้าทราบภายในกำหนด 28 วัน ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิขายหรือจำหน่ายสินค้าหรือเอกสาร ในฐานะตัวแทนของลูกค้า และนำเงินดังกล่าวมาชำระหนี้</p> <p>ทั้งนี้หากเป็นสินค้าที่อาจเน่าเปื่อย หรือเสื่อมเสียไป ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า มีสิทธิขาย หรือจำหน่าย สินค้าทันทีที่หนี้เงินใด ๆ ถึงกำหนดชำระ</p> <p>3. สิทธิหน้าที่ในการจัดหาประกันภัย</p> <p>ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าไม่มีหน้าที่ในการจัดหาประกันภัยแก่ลูกค้า เว้นแต่ มีคำสั่งโดยชัดแจ้งและทำเป็นหนังสือจากลูกค้าให้มีการจัดหาประกันภัยให้ โดยประกันภัยที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจัดหาให้ นั้นเป็นจะตกอยู่ภายใต้เงื่อนไขและข้อยกเว้นตามกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทผู้เอาประกัน ทั้งนี้ในการจัดหาประกันภัยผู้รับจัดการขนส่งสินค้ากระทำในฐานะตัวแทนของลูกค้าเท่านั้น ผู้รับจัดการขนส่ง</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
	<p>ตัวการ หรือ ผู้ขนส่ง - ผู้ขนส่งทางบก ภายใต้ประมวลกฎหมาย แพ่งและพาณิชย์</p>	<p>สินค้าไม่จำเป็นต้องมีความรับผิดชอบใดๆทั้งสิ้น ลูกค้าในฐานะผู้ เอาประกันภัยจำต้องว่ากล่าวเอาแก่ บริษัทผู้รับประกันภัย เท่านั้น</p> <p>4. สิทธิในการได้รับค่าบริการ</p> <p>ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสิทธิในการเรียกและได้รับชำระ ค่าบริการ ค่าธรรมเนียม ค่าป่วยการหรือค่าตอบแทนใด ๆ ตามธรรมเนียมประเพณีที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ควรมี สิทธิหรือได้รับชำระ โดยถือว่าลูกค้าตกลงจะชำระจำนวน เงินทั้งหลายที่ถึงกำหนดชำระแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ทันทีที่เป็นเงินสดหรืออย่างอื่นตามที่ตกลง โดยปราศจากการ หักลด ผัดผ่อน หรือหักกลบลบหนี้ ไม่ว่าจะมีการเรียกร้อง ฟ้องร้อง หรือ ฟ้องแย้งแล้วหรือไม่ก็ตาม และสำหรับหนี้เงิน ที่ถึงชำระและมีการค้างชำระผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิ เรียกดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 15 ต่อปี จากยอดหนี้ที่ค้างชำระ นั้นตลอดระยะเวลาที่ยังไม่ได้ชำระหนี้ดังกล่าว</p> <p><b>ความรับผิดชอบ</b></p> <p>การทำสัญญาใด ๆ กับบุคคลภายนอก เพื่อทำการขนส่ง เก็บรักษา หรือจัดการสินค้าหรือบริการอื่นใดที่เกี่ยวข้อง สินค้า หากแต่เป็นเพียงการกระทำในฐานะตัวแทนของ ลูกค้า เพื่อจัดหาบริการเหล่านั้น โดยการใช้วิชาชีพอันดีที่มี อยู่แล้ว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำ หรือละเว้น กระทำของบุคคลภายนอกแต่อย่างใด แม้ สัญญาที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ากระทำกับบุคคลภายนอก จะแตกต่างจากคำสั่งของลูกค้าก็ตาม</p> <p><b>สิทธิ หน้าที่</b></p> <p>1. สิทธิในค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้ค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ตาม สัญญาแต่จะมีสิทธิได้รับต่อเมื่อทำงานเสร็จ คือ ส่งมอบ</p>



ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>ของให้แก่ผู้รับตราส่ง และผู้รับตราส่งได้ใช้ค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ เว้นแต่มีข้อตกลงกันว่าจะชำระค่าระวางพาหนะก่อนนำส่ง ถ้าผู้ขนส่งถูกปฏิเสธการชำระค่าระวางพาหนะและอุปกรณ์ ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้ได้</p> <p>2. สิทธิในการเรียกใบกำกับของ</p> <p>ใบกำกับของนี้ต้องลงลายมือชื่อผู้ส่ง เพื่อผู้ขนส่งจะทราบได้ว่า ของที่ส่งเป็นทรัพย์สินอันตรายหรือไม่ โดยดูจากใบกำกับของนี้เอง ตามปกติผู้ขนส่งจะให้ผู้ส่งกรอกใบกำกับของก่อนเสมอ แต่ถ้าผู้ขนส่งมิได้ขอใบกำกับของ ผู้ส่งก็ต้องแจ้งสภาพแห่งของนั้น และต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย ถ้าของนั้นเป็นสภาพอันจะก่อให้เกิดอันตรายได้หรือเป็นสภาพเกลือกจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน ถ้ามิได้แจ้งไว้ ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดแต่ของนั้นในทุก</p> <p>3. หน้าที่ต้องส่งของไปให้ถึงจุดหมายตามที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่งเป็นหน้าที่กระทำอย่างหนึ่ง ถ้าผู้ขนส่งไม่กระทำตามสัญญา ผู้ขนส่งก็อาจถูกฟ้องศาลบังคับให้ปฏิบัติการชำระหนี้ต่อไปตามสัญญาได้</p> <p>4. หน้าที่ต้องดูแลรักษาสินค้าไม่ให้สูญหาย บอบสลาย หรือส่งมอบชกซ้ำ</p> <p>5. หน้าที่ในการคัดเลือกผู้ขนส่งช่วง</p> <p>การขนส่งผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องทำการขนส่งเองจากต้นทางไปจนถึงปลายทาง ผู้ขนส่งอาจมอบหมายภาระการขนส่งให้แก่ผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นให้ทำการขนส่งแทนตนก็ได้</p> <p>6. หน้าที่บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของมาถึง</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
	<p>- ผู้ขนส่งทางทะเล ภายใต้ พระราชบัญญัติ การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534</p>	<p><b>ความรับผิด</b> ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องประกันความสูญหาย เสียหาย อันเกิด แก่ของที่รับขนส่ง เพราะในช่วงระยะเวลาระหว่างขนส่ง ของนั้นจะตกอยู่ในความครอบครองดูแลและรับผิดชอบ ของผู้ขนส่ง นอกจากนั้นผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการ ส่งของชักช้าอีกด้วย อย่างไรก็ตามหากเหตุแห่งความสูญ หาย เสียหาย หรือขนส่งชักช้าบางประการที่อยู่นอกเหนือ อำนาจของผู้ขนส่งที่จะป้องกันหรือขจัดปัดเป่าได้เช่นเหตุ สุดวิสัยหรือโดยสภาพของของนั่นเอง หรือเพราะความผิด ของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งเอง เหตุเหล่านี้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิด ผู้ขนส่งจะหลุดพ้นจากความรับผิดดังกล่าว</p> <p><b>ข้อยกเว้นความรับผิด</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เป็นเพราะเหตุสุดวิสัย ข้อนี้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งจะต้อง นำสืบหรือพิสูจน์ให้ได้ว่า การสูญหาย บุบสลาย หรือล่าช้า เป็นเพราะเหตุสุดวิสัย จึงจะปลดเปลื้องความรับผิดได้</li> <li>2. ความเสียหายเกิดแต่สภาพของของที่</li> <li>3. ความสูญหายบุบสลายหรือล่าช้าอันเกิดจากความผิด ของผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง</li> <li>4. กรณีค่าเสียหายของการส่งมอบชักช้า ได้มีบทบัญญัติ กำหนดห้ามมิให้ผู้ขนส่งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่า จำนวนที่จะพึงกำหนดไว้ในกรณีของสูญหายโดยสิ้นเชิง ทั้งนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่มีบทบัญญัติ จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งแต่อย่างใด</li> </ol> <p><b>สิทธิ หน้าที่</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. จัดหาเรือที่เหมาะสม (Seaworthiness)</li> </ol> <p>แม้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะมีสถานะเป็นผู้ขนส่งตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ตาม แต่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้ขนส่งประเภท NVOCC</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>จึงไม่สามารถดำเนินการขนส่งสินค้าได้ด้วยตนเองต้องทำการว่าจ้างช่วง เพื่อให้ผู้ขนส่งที่แท้จริง ทำการขนส่งแทนตน ดังนี้ หน้าที่ของผู้ขนส่งในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ โดยตรงเป็นหน้าที่ในการทำให้เรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (seaworthiness) ถือว่าเป็นการที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามอบหมายให้ผู้ขนส่งดำเนินการแทนตน แต่อย่างไรก็ตาม หากเกิดความเสียหายจากการละเลยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจำต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ผู้ขนส่ง (actual carrier) เป็นผู้กระทำขึ้น</p> <p>2. หน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติการให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายซึ่งของที่ตนทำการขนส่ง</p> <p>3. ออกใบตราส่ง</p> <p>การทำสัญญารับขนของทางทะเลนั้นไม่จำเป็นที่จะต้องมีการออกใบตราส่งเสมอไป อาจมีการออกเอกสารอื่นแทนหรือไม่ออกเอกสารใด ๆ เลยก็ได้ เพราะพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลมิได้กำหนดว่าจะบังคับแก่สัญญารับขนของทางทะเล เฉพาะที่มีการออกใบตราส่งเท่านั้น และก็มีได้บังคับให้ผู้ขนส่งออกใบตราส่งเมื่อทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งทุกครั้งไป ทั้งนี้ใบตราส่งที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าออกให้แก่ผู้ส่งของคือใบตราส่งประเภท House B/L</p> <p>4. หน้าที่บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง เมื่อของได้มาถึงปลายทางหน้าที่ในการแจ้งการมาถึงของสินค้า ผู้ขนส่งที่แท้จริงจะทำการแจ้งแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และหลังจากนั้นผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะดำเนินการแจ้งแก่ผู้ให้บริการของตนต่อไป</p>



ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิด
		<p><b>ความรับผิด</b></p> <p>ผู้ขนส่งทางทะเลต้องรับผิดภายใต้หลักเกณฑ์ ดังต่อไปนี้</p> <p>1 ผู้ขนส่งต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่ง สูญหาย เสียหาย หรือ การส่งมอบชกซ้ำหากเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือ การส่งมอบชกซ้ำได้เกิดขึ้นระหว่างที่ของดังกล่าวได้อยู่ในความดูแลของผู้ขนส่ง</p> <p><b>ข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิด</b></p> <p>ก. หากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง กระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้น อาจเกิดขึ้นได้</p> <p>ข. ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใด ๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่อยู่ของผู้ส่งของแจ้งหรือจัดให้โดยไม่มีบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ใบตราส่ง ทั้งนี้โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอก ซึ่งกระทำการโดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น</p> <p>ค. ผู้ส่งและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง</p> <p>ง. ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับโดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง</p> <p><b>การจำกัดความรับผิด</b></p> <p>ก. ในกรณีสินค้าสูญหาย หรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 10,000 บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ 30 บาทต่อ</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
	<p data-bbox="391 1360 662 1636">- ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่อง ภายใต้ พระราชบัญญัติ การขนส่งต่อเนื่องพ.ศ. 2548</p>	<p data-bbox="726 287 1396 1172">           น้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า            กันก็ให้ใช้จำนวนนั้นเป็นจำนวนเงินจำกัดความรับผิด            ข. ในกรณีที่มีการส่งมอบสินค้าชั่งช้ำและผู้ขนส่งต้องรับผิด            ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียง 2 เท่าครึ่งของค่า            ระวังแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชั่งช้ำแต่รวมกันแล้วต้องไม่            เกินค่าระวังทั้งหมด ตามสัญญารับขนของทางทะเล            ค. ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งเพื่อการสูญหาย เสียหาย            และการส่งมอบชั่งช้ำ โดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็น            มูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่            เกิน 10,000 บาท ต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือกิโลกรัมละ            30 บาท ต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้นแล้วแต่เงินจำนวนใด            จะมากกว่า            ง. ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ และ            ราคาที่คำนวณได้ต่ำกว่าที่กฎหมายจำกัดความรับผิดไว้ให้            ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้         </p> <p data-bbox="726 1238 869 1282"><b>สิทธิ หน้าที่</b></p> <p data-bbox="726 1294 1396 1459">           1 หน้าที่ในการจดทะเบียนใบอนุญาตให้เป็นผู้ประกอบการ            ขนส่งต่อเนื่องสำหรับผู้ประกอบการที่จดทะเบียนใน            ประเทศไทย ต้องมีคุณสมบัติดังนี้         </p> <p data-bbox="726 1470 1396 1636">           ก. เป็นบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัด ซึ่งจัดตั้งขึ้น            ตามกฎหมายไทย และมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ใน            ราชอาณาจักร         </p> <p data-bbox="726 1647 1396 1758">           ข. มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่า 80,000 หน่วย            สิทธิพิเศษถอนเงิน         </p> <p data-bbox="726 1769 1396 1935">           ค. แสดงหลักฐานการมีหลักประกันสำหรับความรับผิด ตาม            สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยง            อื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้น         </p> <p data-bbox="726 1946 1396 2057">           2. รักษาคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง            จดทะเบียน         </p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>1. ดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดตามสัญญาที่ได้ทำขึ้นและ</p> <p>2. ดำรงไว้ซึ่งสินทรัพย์ขั้นต่ำไม่น้อยกว่า 80,000 หน่วย สิทธิพิเศษถอนเงิน ตลอดระยะเวลาที่ประกอบกิจการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</p> <p><b>ความรับผิด</b></p> <p><u>ความรับผิดต่อการสูญหาย เสียหาย</u></p> <p>ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเพื่อความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชก้าที่เกิดขึ้นในระหว่างเวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของ</p> <p>ความรับผิดต่อการส่งมอบชก้า</p> <p>ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเป็นผลจากการส่งมอบชก้า เว้นแต่ผู้รับตราส่งจะได้แจ้งก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของว่า หากมีการส่งมอบชก้า ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นและ</p> <p>ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยินยอมที่จะรับผิดในความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นก่อนรับมอบของ</p> <p><b>ข้อยกเว้นความรับผิด</b></p> <p>ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิด หากพิสูจน์ได้ว่า ความเสียหายดังกล่าวเป็นผลมาจาก กรณีดังต่อไปนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. เหตุสุดวิสัย</li> <li>2. การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว</li> <li>3. การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บัพหรือหรือไม่เพียงพอ</li> <li>4. การยกขน การบรรจุทุก การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดย</li> </ol>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>ผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว</p> <p>5.สภาพแห่งของนั่นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น</p> <p>6.การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลละงาน หรืออุปสรรค หรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใด ๆ</p> <p>7.ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเล หรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย</p> <p>(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง</p> <p>(ข) อัคคีภัย เว้นแต่ อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง</p> <p><b>ข้อจำกัดความรับผิด</b>  <u>ของสูญหาย หรือ เสียหาย</u>  ไม่ว่าของนั้นจะสูญหายหรือเสียหายทั้งหมดหรือบางส่วน จำกัดความรับผิดไว้เพียง 666.67 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ 1 หน่วยการขนส่ง หรือ 2 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า</p> <p>หากสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเล หรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วยนั้น ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ 8.3 หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย</p> <p><u>การส่งมอบชักช้า</u>  ความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะถูกจำกัดไว้ไม่เกินไปกว่ากรณีสูญหาย หรือเสียหาย</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
	<p data-bbox="389 1300 651 1395"><b>ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนือง</b></p> <p data-bbox="389 1417 657 1632">ภายใต้ FIATA Combined Transport Bill of Lading ( FBL )</p>	<p data-bbox="721 340 1177 384"><b>การสิ้นสิทธิในการจำกัดความรับผิด</b></p> <p data-bbox="721 400 1391 621">1. ผู้รับตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองจะรับมอบของและ ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองได้จดแจ้งสภาพและราคาแห่ง ของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนืองแล้ว</p> <p data-bbox="721 637 1382 1041">2. การสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบชกซ้ำ ที่เกิดขึ้นเป็น ผลมาจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนือง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนืองได้ใช้ บริการในการปฏิบัติตามสัญญา การกระทำหรืองดเว้น กระทำการโดยจงใจที่จะกระทำให้เกิดความเสียหายสูญ หายหรือส่งมอบชกซ้ำ หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่ การสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบชกซ้ำนั้นอาจเกิดขึ้นได้</p> <p data-bbox="721 1114 1358 1278">ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจำกัดรับผิด ภายใต้ FBL ก็ต่อเมื่อมีการระบุให้บังคับใช้ FBL ในการ กำหนดสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของคู่สัญญา</p> <p data-bbox="721 1294 871 1338"><b>ความรับผิด</b></p> <p data-bbox="721 1353 967 1397"><u>การสูญหาย เสียหาย</u></p> <p data-bbox="721 1413 1401 2039">ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องรับผิดใน ความ สูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบชกซ้ำ ของสินค้า นับตั้งแต่ รับมอบของมาไว้ในความครอบครองของตนเพื่อดำเนินการ รับจัดการขนส่ง จนกระทั่งส่งมอบของ ไม่ว่าจะความสูญหาย เสียหาย หรือ ส่งมอบชกซ้ำ ของสินค้าจะเกิดขึ้นจากการ กระทำ หรือ ละเว้นกระทำการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า เอง หรือ การกระทำ ละเว้นกระทำการของลูกจ้าง หรือ ตัวแทนของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ได้ จัดการไปในขอบเขตของการจ้าง รวมถึงบุคคลอื่น ๆ ที่ได้ จัดการต่าง ๆ ตามที่ได้กำหนดใน FBL ด้วย โดยถือเสมือน ว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศกระทำด้วย</p>



ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>ตนเอง</p> <p><u>การส่งมอบพัสดุ</u></p> <p>ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชอบในการส่งมอบพัสดุก่อนที่ ต่อเมื่อผู้ตราส่งได้แจ้งถึงประความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หากไม่สามารถขนส่งได้ตรงตามเวลา และผู้รับจัดการ ขนส่งสินค้ายังคงยินยอมรับผิดชอบดำเนินการรับจัดการขนส่ง สินค้านี้ดังกล่าว รวมทั้งยอมรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น หากตนส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งไม่ทันตามกำหนดเวลา</p> <p><b>ข้อยกเว้นความรับผิด</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. การกระทำ การละเว้นกระทำ ของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทนของผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง</li> <li>2. ความไม่เพียงพอ หรือความบกพร่องของการบรรจุ การ กำหนด หรือการนับจำนวนของของ</li> <li>3. การรับจัดการใด ๆ โดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง หรือตัวแทน ของบุคคลดังกล่าว</li> <li>4. ความเสียหายที่เห็นประจักษ์หรือความเสียหายแฝงใน ของ</li> <li>5. การปิดงาน นัดหยุดงาน ตลอดจนการหยุดชะงักด้าน แรงงาน</li> </ol> <p><b>ข้อจำกัดความรับผิด</b></p> <p><u>การสูญหาย เสียหายโดยทราบดีที่เกิดจากการขนส่งทอดใด</u></p> <p>หากปรากฏชัดเจนว่าของได้สูญหาย หรือ เสียหายใน ระหว่างช่วงใดช่วงหนึ่งของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และในช่วงการขนส่งนั้นมีกฎหมายภายในของประเทศที่ ของนั้นได้สูญหายหรือเสียหาย หรือ มีอนุสัญญาระหว่าง ประเทศที่กำหนดจำนวนเงินแห่งการจำกัดความรับผิดของ</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>ผู้ขนส่งไว้เป็นอย่างอื่นให้การจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบสำหรับการสูญหาย เสียหายนั้นเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าว</p> <p><u>การสูญหาย เสียหายโดยไม่ทราบที่เกิดจากการขนส่งทอด</u> <u>โด</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรณีที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องระบุให้มีการขนส่งทางทะเลร่วมด้วย</li> </ul> <p>จำกัดความรับผิดชอบไม่เกินกว่า 666.67 SDR ต่อหีบห่อ หรือต่อหน่วยการขนส่ง หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักรวมของของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนใดจะสูงกว่ากัน</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- กรณีที่สัญญาขนส่งต่อเนื่องมิได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลร่วมด้วย</li> </ul> <p>จำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเท่ากับ 8.33 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย</p> <p>การส่งมอบชกช้า</p> <p>จำกัดเพียงไม่เกิน 2 เท่าของค่าระวาง ตามที่ระบุในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและ FBL แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินไปกว่าจำนวนที่ต้องรับผิดชอบในกรณีสินค้าสูญหายโดยสิ้นเชิง</p> <p><b>สิทธิ หน้าที่</b></p> <p>ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการในฐานะตัวการมีสิทธิหน้าที่เช่นเดียวกับการให้บริการในฐานะตัวแทน</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิด
	<p>ตัวการ หรือ ผู้ขนส่ง ภายใต้ภายใต้เงื่อนไข มาตรฐานทางการค้าฉบับ ปี 2533</p>	<p><b>ความรับผิด</b></p> <p>ความรับผิดเพื่อการสูญหายเสียหาย ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่เข้าทำสัญญากับลูกค้า เพื่อตนเอง ในฐานะตัวการเอกเทศ เพื่อปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้า ไม่ ว่าจะเป็นกรกระทำด้วยตนเองหรือจัดหาผู้อื่นให้กระทำ การนั้นแทนในนามของตนเอง ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหายของสินค้า ซึ่งเกิดขึ้นนับแต่สินค้าตกอยู่ภายใต้การ ดูแลของตน จนกระทั่งส่งมอบแก่ลูกค้าหรือ บุคคลที่กระทำ การแทนลูกค้า หรือบุคคลอื่นที่ลูกค้ามีคำสั่งให้ส่งมอบ สินค้านี้ กล่าว ภายใต้หลักเกณฑ์ดังนี้</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายของ สินค้าเกิดขึ้น ณ ที่ใด ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าอยู่ภายใต้ บังคับบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ หรือกฎหมายภายในประเทศที่เกี่ยวข้อง</li> <li>2. สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย ของสินค้า เกิดขึ้นทางทะเลหรือน่านน้ำภายในประเทศ ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าตกอยู่ภายใต้บังคับ ของ Hague-Visby Rules ฉบับลงวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 1968</li> <li>3. ไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย เสียหาย ของ สินค้าเกิดขึ้นในช่วงใดของการขนส่ง ความรับผิดชอบผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจะเกิดขึ้นนับตั้งแต่ มีการส่งมอบของไว้ในความดูแลตนจนกระทั่งส่งมอบของ แก่ลูกค้าหรือบุคคลใดตามที่ลูกค้ามีคำสั่ง</li> </ol> <p><b>การจำกัดความรับผิด</b></p> <p><u>การสูญหายเสียหาย ส่งผิด หรือส่งมอบโดยมิชอบ</u> รับผิดไม่เกินกว่า ราคาของสินค้า หรือ 65 บาทต่อน้ำหนัก</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิด
		<p>หนึ่งกิโลกรัมของสินค้าที่สูญหาย เสียหาย ส่งผิดหรือส่งมอบโดยมิชอบ แล้วแต่จะจำนวนใดจะต่ำกว่ากัน</p> <p><u>การส่งมอบสินค้าล่าช้า</u></p> <p>ไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินที่ตนเรียกร้องสำหรับเจ้าของสินค้าที่ส่งมอบล่าช้า</p>
อังกฤษ	<p>ตัวแทน ภายใต้กฎหมายระบบ Common Law</p>	<p><b>สิทธิ หน้าที่</b></p> <p>ผู้จัดการขนส่งสินค้ามีหน้าที่กระทำการใด ๆ โดยใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเท่าที่ธรรมดาจะต้องใช้และสมควรต้องใช้ในวิชาชีพของตน ในการปฏิบัติตามคำสั่งของลูกค้ารวมทั้งต้องตรวจสอบสินค้าก่อนที่จะส่งมอบให้ผู้ขนส่งเพื่อให้สินค้าสามารถส่งถึงผู้รับตราส่งที่ปลายทางได้อย่างปลอดภัย</p> <p><b>ความรับผิด</b></p> <p>Law of Agency ของประเทศอังกฤษกำหนดให้ผู้จัดการขนส่งสินค้าต้องผูกพันรับผิดตามสัญญาที่ตนได้กระทำแทนตัวการต่อบุคคลภายนอก ต่อเมื่อผู้จัดการขนส่งสินค้า กระทำการ หรือ ละเว้นกระทำการด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่อเกินกว่าของอำนาจโดยชอบที่ตัวแทนได้ให้ไว้ แต่ทั้งนี้ตามประเพณีทางการค้า ถือว่าผู้จัดการขนส่งสินค้าแม้ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ส่งของการจ่องระวางเรือหากผู้ส่งของมิได้ทำการขนส่งตามเอกสารการจ่องที่ได้ระบุไว้ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะเรียกให้ผู้จัดการขนส่งสินค้าต้องรับผิดชำระค่าระวางดังกล่าวแก่ตนได้โดยตรง</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิด
	<p><b>ตัวการ</b> ภายใต้กฎหมายระบบ Common Law</p>	<p><b>สิทธิ หน้าที่ ความรับผิด</b> ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ได้เข้าทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลกับลูกค้าในฐานะผู้ขนส่งแม้ไม่ได้ทำการขนส่งสินค้าด้วยตนเองแต่ทำการว่าจ้างช่วงให้ Actual Carrier ปฏิบัติการขนส่งแทนตนจึงถือว่าเป็นการให้บริการในฐานะผู้ขนส่งตามข้อตกลงของสัญญา (Contractual Carrier) ซึ่งถือเป็นผู้ขนส่งทั่วไป Common Carrier ประเภทหนึ่ง ซึ่งผู้ขนส่งสาธารณะในระบบกฎหมาย Common Law กฎหมายได้บัญญัติให้ผู้ขนส่งรับผิดโดยเคร่งครัดกฎหมายถือว่าผู้ขนส่งมีฐานะเสมือนเป็นผู้รักษาสินค้า มีหน้าที่รับผิดชอบความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า ในขณะที่มีการขนส่งสินค้าดังกล่าว ผู้ขนส่งจะอ้างเหตุแห่งการยกเว้นความรับผิดได้เพียงภายในขอบเขตที่จำกัด เช่น ในกรณีที่เป็นเหตุสุดวิสัย การกระทำของชนชาติศัตรู จากสภาพของสินค้านั้นเอง หรือจากการกระทำผิดของผู้ส่ง ส่วนในกรณีที่เป็นผู้ขนส่งที่ทำการขนส่งเฉพาะบางบุคคล ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเสมือนตนเองเป็นผู้รักษาของสินค้า ผู้ขนส่งจะรับผิดเฉพาะในกรณีที่เป็นความผิดที่เกิดจากการกระทำ ละเมิดหน้าที่ความรับผิดชอบ หรือละเมิดข้อตกลงกันได้ตามสัญญาการรับขนของทางทะเลดังกล่าว โดยอยู่ภายใต้บังคับของ Carriage of Goods by Sea Act 1971</p>
	<p><b>การให้บริการทุก</b> <b>สถานภาพ</b> ภายใต้ British International Freight Association (BIFA) Standard Trading Conditions ฉบับปี 2004</p>	<p><b>สิทธิ หน้าที่</b> 1 สิทธิต่อการกำหนดเส้นทางสำหรับขนส่งสินค้า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิอย่างเต็มที่ต่อวิธีการ เส้นทางหรือกระบวนการที่ต้องกระทำในการให้บริการใดๆ 2 สิทธิต่อตัวสินค้า 2.1 สิทธิยึดหน่วงสินค้าเพื่อการชำระหนี้ 2.2 สิทธิต่อสินค้าที่ไม่มีผู้รับมอบตามกำหนด</p>



ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>หากลูกค้า ผู้รับของ หรือเจ้าของสินค้า ไม่ปฏิบัติตามสัญญาในการรับการส่งมอบสินค้า ณ เวลา และสถานที่ที่กำหนด และ ณ เวลา และ สถานที่ที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิกระทำการส่งมอบ บริษัทมีสิทธิต่อตัวสินค้า 2 ประการดังนี้</p> <p>ก. บริษัทมีสิทธิในการเก็บสินค้า หรือเก็บบางส่วนของสินค้า โดยความเสี่ยงภัยทั้งหมดในสินค้าตกเป็นของลูกค้า หรือผู้รับของ หรือเจ้าของ</p> <p>ข. บริษัทมีสิทธิในการจำหน่ายหรือจัดการอื่นใดอันสมควรแก่พฤติการณ์ โดยลูกค้าเป็นผู้รับภาระค่าใช้จ่าย</p> <p>2.3 สิทธิต่อสินค้าอันตราย</p> <p>หากลูกค้าส่งมอบสินค้าให้แก่บริษัท หรือกระทำการใดอันเป็นเหตุให้บริษัทต้องจัดการกับสินค้าที่เป็นอันตรายหรืออาจก่อให้เกิดความเสียหายได้โดยสภาพ หรืออาจส่งผลกระทบต่อสินค้าอื่น ไม่ว่าโดยได้สำแดงสินค้าดังกล่าวต่อบริษัทหรือไม่ก็ตาม ลูกค้าต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือความเสียหายใดที่เกิดขึ้นอันเกี่ยวข้องกับสินค้าดังกล่าว และต้องชดใช้ให้แก่บริษัทซึ่งค่าเสียหายที่เกิดจากบทลงโทษ สิทธิเรียกร้อง ราคาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น และสินค้าต้องได้รับการจัดการในวิสัยที่บริษัทหรือบุคคลใดที่สินค้าอยู่ในความครอบครองพึงกระทำตามที่เห็นเหมาะสม ณ เวลาดังกล่าว</p> <p><b>ความรับผิด</b></p> <p><u>ความรับผิดต่อความสูญหายหรือความเสียหายของสินค้า</u></p> <p>บริษัทต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือความเสียหายเนื่องจากการไม่กระทำการส่งมอบ หรือการจัดการให้มีการส่งมอบ ภายในเวลาอันสมควร บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เป็นผลโดยตรงหรือเป็นผลโดยอ้อมที่เป็นความเสียหายในกำไร ความเสียหายในตลาด หรือผลของ</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>ความล่าช้า อันเนื่องมาจากการเบี่ยงเบนไม่ปฏิบัติตามสัญญา ไม่ว่าจะเกิดขึ้นจากสาเหตุใดก็ตาม</p> <p><u>ความรับผิดชอบต่อการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมแทนลูกค้า</u> หากบริษัทยอมรับคำสั่งจากลูกค้า เพื่อให้บริษัทเก็บค่าธรรมเนียม ค่าภาษี ราคา หนี้ค้างชำระแก่ลูกค้าหรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ จากผู้รับของ หรือบุคคลอื่นเมื่อได้รับหลักฐานของความประสงค์ที่เหมาะสมโดยบริษัท และในกรณีที่ไม่มีหลักฐานการจ่ายเงิน (ไม่ว่าเพราะเหตุผลใดก็ตาม) โดยผู้รับของดังกล่าวหรือโดยบุคคลอื่น ลูกค้ายังคงต้องรับผิดชอบต่อค่าธรรมเนียม ค่าภาษี ราคา หนี้ค้างชำระแก่ลูกค้า หรือค่าใช้จ่ายอื่นๆ</p> <p><u>ความรับผิดชอบต่อการให้คำแนะนำแก่ลูกค้า</u> หากบริษัททำหน้าที่ให้คำแนะนำแก่ลูกค้า ถือว่าคำแนะนำและข้อมูลที่บริษัทให้ นั้น ไม่ว่าจะอยู่ในรูปแบบใด ให้ถือว่าเป็นการที่บริษัทจัดหาให้กับลูกค้าเท่านั้น ลูกค้าต้องชดเชยค่าเสียหายใดๆ ที่มีต่อการสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการส่งต่อคำแนะนำหรือข้อมูลดังกล่าวให้กับบุคคลภายนอก</p> <p><b>ข้อจำกัดความรับผิดชอบ</b> <u>ข้อจำกัดความรับผิดชอบต่อความสูญหาย ความเสียหาย</u> บริษัทต้องไม่รับผิดชอบเกินกว่า มูลค่าของการสูญหายหรือความเสียหาย หรือ จำนวนเงิน จำนวน 2 SDR ต่อกิโลกรัม ต่อน้ำหนักทั้งหมดของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหาย แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่ากัน</p> <p><u>ข้อจำกัดความรับผิดชอบต่อความผิดพลาด และ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่</u> กรณีความผิดพลาด และ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิด
		<p>หรือความผิดพลาดและ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ที่เกิดขึ้นซ้ำๆ หรือความผิดพลาดและ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ที่แสดงให้เห็นความต่อเนื่องของความผิดพลาดและ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ในครั้งแรก บริษัทต้องไม่รับผิดชอบเกินกว่า</p> <p>(ก) ความสูญหายที่เกิดขึ้น หรือ</p> <p>(ข) ผลรวมของปีการค้าขายปีหนึ่งในเวลาซึ่งความผิดพลาดและ/หรือการละเว้นการปฏิบัติหน้าที่ครั้งแรกเกิดขึ้น โดยไม่เกิน 75000 SDR แล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่ากัน</p> <p><u>การจำกัดความรับผิดต่อการเรียกร้องอื่นๆ</u></p> <p>(ก) มูลค่าของตัวสินค้าในธุรกรรมระหว่างบริษัทและลูกค้าที่เกี่ยวข้องหรือ</p> <p>(ข) เมื่อน้ำหนักของสินค้าสามารถระบุได้ จำนวนเงินที่คำนวณได้ที่ระดับ 2 SDR ต่อกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดของสินค้านั้นในธุรกรรมนั้น หรือ</p> <p>(ค) 75,000 SDR ต่อหนึ่ง ธุรกรรมแล้วแต่จำนวนใดจะน้อยกว่ากัน</p> <p><b>ข้อยกเว้นความรับผิด</b></p> <p>บริษัทไม่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย ความเสียหาย ที่เกิดขึ้นดังต่อไปนี้</p> <p>1. ความรับผิด ความสูญหาย ความเสียหาย ราคา และค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งหมด (รวมถึงค่าธรรมเนียม ค่าอากร ค่าภาษี เงินบังคับจ่าย เงินที่ถูกเรียกเก็บ เงินมัดจำ และรายจ่ายใดก็ตามที่มีลักษณะเป็นรายจ่ายที่ถูกเรียกเก็บโดยหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับสินค้า ทั้งนี้ โดยไม่ทำให้เสื่อมเสียสิทธิในคุณลักษณะทั่วไปของความรับผิด การสูญหาย ราคา และค่าใช้จ่ายใดๆ ทั้งหมด) ซึ่งเกิดจากการที่</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		<p>บริษัทกระทำการตามคำสั่งของลูกค้า หรือเกิดจากการผิดสัญญารับประกันของลูกค้าที่บัญญัติในเงื่อนไขเหล่านี้ หรือจากความประมาทเลินเล่อของลูกค้า และ</p> <p>2. ความรับผิดชอบที่บริษัทต้องรับผิดชอบ หรือความรับผิดใดที่ตกแก่บริษัท หากความรับผิดดังกล่าวเกิดขึ้นเพราะการกระทำตามคำสั่งของลูกค้า บริษัทต้องรับผิดชอบต่อคู่สัญญาทุกฝ่าย และ</p> <p>3. สิทธิเรียกร้อง ราคาและความประสงคิใดๆ ทั้งหมดและไม่ว่ากระทำต่อบุคคลใดหรือฟ้องร้องคดีดำเนินคดีต่อบุคคลใดก็ตาม หากความรับผิดเกินกว่าความรับผิดชอบของบริษัทภายใต้ข้อกำหนดในเงื่อนไขเหล่านี้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าสิทธิเรียกร้องดังกล่าวเป็นสิทธิเรียกร้อง ราคา และหรือความประสงค์ที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวเนื่องกับการผิดสัญญา ความประมาทเลินเล่อ หรือการไม่กระทำการตามหน้าที่ของบริษัท คนรับใช้ของบริษัท คู่สัญญาช่วงหรือตัวแทนหรือไม่ และ</p> <p>4. สิทธิเรียกร้องใดๆ อันมีลักษณะเป็น General Average ซึ่งอาจเรียกร้องต่อบริษัทได้</p> <p>บริษัทหลุดพ้นจากความรับผิดในการสูญหายหรือความเสียหายใด ถ้าการสูญหายหรือความเสียหายนั้นเกิดจากหรือมีลักษณะดังต่อไปนี้</p> <p>(ก) การนัดหยุดงาน การปิดโรงงาน การหยุดงานหรือการละเว้นการปฏิบัติงานของลูกค้า หรือผลลัพธ์ใดที่บริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แม้ว่าจะได้ใช้ความพยายามอันสมเหตุสมผลแล้วก็ตาม; หรือ(ข) สาเหตุหรือเหตุการณ์ที่บริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และผลลัพธ์ที่บริษัทไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ แม้ว่าจะได้ใช้ความพยายามอันสมเหตุสมผลแล้วก็ตาม</p> <p>ทั้งนี้การคำนวณมูลค่าของสินค้า คือมูลค่าของสินค้าในเวลาที่สินค้าถูกขนลงเรือหรือควรจะถูกขนลงเรือ และ</p>





ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
	<p>ตัวการ</p> <p>Commissionnaire de transport</p>	<p>หรือขายแดนของประเทศที่ได้รับมอบหมาย และไม่มีสิทธิเลือกวิธีในการขนส่งตลอดจนเส้นทางของการขนส่งสินค้า</p> <p><b>ความรับผิดชอบ</b> เกิดขึ้นเมื่อมีการละเมิดข้อกำหนดในสัญญาบริหารจัดการขนส่งหรือผิดจากคำสั่งของลูกค้าเท่านั้น ไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเป็นการส่วนตัวรวมทั้งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการกระทำของบุคคลภายนอกที่เข้ามาทำสัญญากับตน</p> <p><b>สิทธิ หน้าที่</b> ดำเนินการโดยมีอิสระในการเลือกเส้นทาง และวิธีการสำหรับการขนส่ง ทั้งอาจทำหน้าที่ขนส่งสินค้านั้นเองหรือใช้ให้บุคคลอื่นทำการขนส่งก็ได้</p> <p><b>ความรับผิดชอบ</b> - รับผิดชอบเพื่อการกระทำของตน ความรับผิดชอบจะเกิดขึ้นในกรณีที่ได้มิได้มีการปฏิบัติหน้าที่ตามที่ตกลงกันไว้ หรือปฏิบัติหน้าที่โดยความประมาทเลินเล่อทำให้สินค้าที่ได้รับมอบหมายให้จัดการขนส่งสูญหายหรือเสียหาย เว้นแต่จะสามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหาย หรือเสียหายของสินค้านั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยตามที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศฝรั่งเศส มาตรา 98 หรือว่าความเสียหายนั้นเกิดจากเหตุที่อุบัติโดยบังเอิญ หรือสภาพของสินค้าเอง หรือหีบห่อของสินค้าชำรุดบกพร่อง</p> <p>- รับผิดชอบเพื่อการกระทำของบุคคลอื่น รับผิดชอบความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่งที่ Commissionnaire de transport เลือกใช้บริการด้วยตามที่บัญญัติในประมวลกฎหมายพาณิชย์ มาตรา 99 โดย</p>

ประเทศ	สถานภาพ	สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบ
		สามารถอ้างเหตุยกเว้นและการจำกัดความรับผิดชอบตามที่ผู้ขนส่งสินค้า สามารถจะอ้างได้ แต่ถ้า Commissionnaire de transport ได้กระทำผิดเป็นการส่วนตัว จะสิ้นสิทธิที่จะอ้างเหตุผลยกเว้นและการจำกัดความรับผิดชอบอย่างเช่นที่ผู้ขนส่ง

### ข้อเสนอแนะ

1. สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องตามกฎหมาย

ผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีรูปแบบการให้บริการที่หลากหลายขึ้นอยู่กับศักยภาพของผู้ประกอบการแต่ละราย เช่น ผู้ประกอบการรายหนึ่งอาจบริการในฐานะตัวแทนดำเนินพิธีการศุลกากร ขณะที่ผู้ประกอบการรายอื่นอาจให้บริการในฐานะผู้ขนส่งทางบกทางเรือ หรือ แม้กระทั่งผู้ขนส่งต่อเนื่อง และกำลังพัฒนาสู่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จึงเห็นได้ว่าผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทำหน้าที่ได้หลากหลายในระบบการขนส่ง ทั้งไม่มีคำนิยามของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่รับกันโดยสากล การพิจารณาสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงของรูปแบบการให้บริการประกอบกับประเภทของเอกสารการขนส่งที่ผู้จัดการขนส่งสินค้าออกให้แก่ผู้ใช้บริการ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาการกำหนดว่าผู้จัดการขนส่งสินค้าให้บริการในฐานะตัวการ (Principal) หรือ ตัวแทน (Agent) นั้นจะพิจารณาจากเอกสารการขนส่งที่ผู้จัดการขนส่งสินค้าออกให้แก่ผู้ใช้บริการ หากผู้จัดการขนส่งสินค้าออกเอกสารการขนส่งที่มีลักษณะอย่างใบตราส่งแก่ผู้ใช้บริการถือว่าเป็นการให้บริการในฐานะตัวการย่อมต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่ง หากผู้จัดการขนส่งสินค้าออกเอกสารประเภท Forwarder Receipt ย่อมรับผิดชอบในฐานะตัวแทนประเทศไทยก็เช่นกันการกำหนดสถานภาพของผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจะพิจารณาตามรูปแบบการให้บริการประกอบกับประเภทของเอกสารการขนส่ง และนำมาปรับเข้ากับตัวบทกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยเห็นว่าการศึกษาที่กำหนดสถานภาพข้างต้นมีความเหมาะสมในระดับหนึ่งเท่านั้น เพราะธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเกี่ยวข้องกับทั้งกฎหมายเฉพาะที่มีผลบังคับใช้แล้วและที่อยู่ระหว่างการจัดทำอีกหลายฉบับ ผู้ใช้บริการอาจเกิดความสับสนว่าผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้บริการในฐานะเช่นใด ดังนี้เพื่อเป็น

การสร้าง ความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการในเบื้องต้นว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบต่อผู้ใช้บริการมากนักน้อยเพียงใด ผู้วิจัยเห็นสมควรให้มีการจัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับใหม่ขึ้นมาแทนเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับเก่าที่ได้จัดทำมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2533 ซึ่งในขณะนั้นประเทศไทยยังไม่มี การประกาศใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จึงทำให้ข้อกำหนดบางประการของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี พ.ศ.2533 เป็นโมฆะไม่สามารถมีผลใช้บังคับได้ เช่น ข้อ 27 ที่กำหนดให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อการสูญหาย เสียหาย หากลูกค้าไม่แจ้งเป็นหนังสือให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทราบภายใน 14 วัน นับแต่วันที่มีการส่งมอบสินค้า ในขณะที่พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 48 กำหนดให้ผู้รับตราส่งต้องส่งคำบอกกล่าวเป็นหนังสือแก่ผู้ขนส่งให้ทราบภายใน 15 วัน นับแต่วันที่รับมอบของหากความสูญหาย เสียหายไม่สามารถเห็นได้จากสภาพภายนอก แต่อย่างไรก็ตามแม้ผู้รับตราส่งไม่แจ้งคำบอกกล่าวแก่ผู้ขนส่งภายในกำหนดเวลาดังกล่าว ก็ทำให้ผู้ขนส่งหลุดพ้นจากความรับผิดแต่อย่างใดไม่ เพียงแต่ภาระในการพิสูจน์ถึงความสูญหาย เสียหาย ของสินค้าจะตกแก่ผู้รับตราส่งเท่านั้น ดังนี้ข้อกำหนดที่ 27 ของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับปี พ.ศ.2533 จึงถือว่าเป็นข้อกำหนดที่มีวัตถุประสงค์เป็นการปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากความรับผิดใดๆตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ข้อกำหนดดังกล่าวจึงเป็นโมฆะ ตามบังคับแห่งมาตรา 17 โดยในการจัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับใหม่ขึ้นมา นี้ ผู้วิจัยเห็นควรให้มีการสรรหาคณะผู้จัดทำจากบุคคลทุกฝ่ายที่ต้องดำเนินการเกี่ยวข้องกับ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นตัวแทนจากภาคเอกชน เช่น สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ สมาคมเจ้าของเรือไทย ตัวแทนจากผู้ให้บริการไม่ว่าจะเป็นผู้นำเข้า หรือ ผู้ส่งออก รวมทั้งตัวแทนจากภาครัฐเช่น กรมศุลกากร เพื่อเป็นการสร้างความ เป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง โดยการกำหนดเนื้อหาของเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับใหม่นี้จะประกอบไปด้วยสิทธิ หน้าที่ ความรับผิด ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเฉพาะที่ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายฉบับใดเป็นการเฉพาะ เช่น หากเป็นการให้บริการในฐานะผู้ขนส่งต่อเนื่อง สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดของผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ย่อมต้องตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นอกจากนี้ ข้อกำหนดต่างๆในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า จำต้องพิจารณาภายใต้พระราชบัญญัติข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมพ.ศ.2540 ประกอบด้วย แต่อย่างไรก็ตามเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าเป็นเพียงสัญญาประเภทหนึ่งเท่านั้น ซึ่งจะมีผลบังคับได้ก็ต่อเมื่อคู่สัญญาทุกฝ่ายตกลงผูกผันตนตามข้อกำหนดในเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้า ดังนี้หากต้องการให้เงื่อนไขมาตรฐานทางการค้ามีผลบังคับ ผู้วิจัยเห็นสมควรให้ทำการระบุในเอกสารการขนส่งหรือในสัญญาการจัดการขนส่งสินค้าว่าเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าถือเป็นเงื่อนไขการให้บริการที่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาระหว่าง

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าและบุคคลทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง การแก้ไขปัญหาเรื่อง สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อบุคคลที่เกี่ยวข้อง โดยวิธีนี้ ผู้วิจัยเห็นว่าเป็นแนวทางที่เหมาะสมทั้งในทางธุรกิจ เพราะการจัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าย่อมสามารถทำได้รวดเร็วทำให้ไม่เกิดภาวะชะงักงันทางธุรกิจ ทั้งยังเป็นวิธีการที่ยอมรับในนานาประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษก็มีการจัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศแห่งประเทศอังกฤษ ฉบับปี 2004 (British International Freight Association (BIFA) Standard Trading Conditions) เพื่อนำมาบังคับใช้แก่ธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเช่นกัน

2 สถานภาพ และ การปฏิบัติพิธีการศุลกากร ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายใต้พระราชบัญญัติศุลกากรพ.ศ.2469

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้บริการในฐานะตัวแทนไม่ว่าจะเป็นตัวแทนของพื้นที่ระวางสินค้า หรือ ตัวแทนของผู้ใช้บริการในการติดต่อประสานงานกับทั้งภาครัฐ หรือ ภาคเอกชน สิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าประเภทนี้ ตกอยู่ภายใต้บังคับแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะตัวการตัวแทน หากแต่ในทางปฏิบัติพบว่า บทบัญญัติบางประการยังไม่สนับสนุนต่อการพัฒนาธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และ ถือเป็นข้อเรียกร้องตลอดมาของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อภาครัฐคือ ปัญหาในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรแทนผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้า เนื่องจาก พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ.2469 บัญญัติรับรองอำนาจของบุคคล 3 ฝ่าย คือ ผู้นำของเข้า ผู้ส่งของออก และนายเรือ หรือ ผู้แทนของสามบุคคลนี้เท่านั้น หากมีบทบัญญัติได้รับรองสถานภาพของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต่อการดำเนินธุรกรรมใด ๆ ต่อกรมศุลกากรจึงทำให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจำเป็นต้องปฏิบัติพิธีการศุลกากรต่าง ๆ ผ่านทางนายเรือ ไม่ว่าจะเป็นการยื่นบัญชีสินค้า (Manifest) หรือการขอแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับสินค้าขาเข้า หรือ สินค้าขาออกตามมาตรา 38 หรือ มาตรา 51 ก็ตาม โดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีหน้าที่ในการรวบรวมเอกสารการขนส่งจากผู้นำเข้าเพื่อจัดทำบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest เสนอต่อนายเรือเพื่อนายเรือรวบรวมข้อมูลจากบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทุกรายที่ตนรับทำการขนส่งและยื่นต่อกรมศุลกากรต่อไป ซึ่งข้อมูลในบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest และข้อมูลในบัญชีสินค้าฉบับ Master Manifest ส่วนใหญ่มีเนื้อความเช่นเดียวกัน แม้พระราชบัญญัติศุลกากรพ.ศ.2469 จะมีบทบัญญัติในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยการให้นายเรือมอบอำนาจแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ตามมาตรา 106 ประกอบ มาตรา 107 ก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถมีผลบังคับใช้ในทางปฏิบัติ เนื่องจากการมอบอำนาจตาม มาตรา 106 จะมีผลสมบูรณ์ต่อเมื่อพนักงานเจ้าหน้าที่ทำการอนุมัติการมอบอำนาจดังกล่าว



เสียก่อน แต่ข้อเท็จจริงพบว่านายเรือมักมอบอำนาจให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ายื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือโดยระบุว่ากรมมอบอำนาจดังกล่าวเป็นเพียงเพื่อความสะดวกแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าในการปฏิบัติตามขั้นตอนและพิธีการศุลกากรเท่านั้น นายเรือไม่ขอรับรองความถูกต้องของข้อความในรายการบัญชีสินค้า เพื่อที่นายเรือจะได้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบใด ๆ ต่อข้อความในบัญชีสินค้าฉบับดังกล่าว การมอบอำนาจของนายเรือโดยปฏิเสธความรับผิดชอบใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากการกระทำของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่แม้กระทำลงภายในขอบอำนาจที่ตนได้รับมอบหมายจากนายเรือ ถือว่าขัดกับหลักการมอบอำนาจตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 820 ที่บัญญัติให้ตัวการยอมมีความผูกพันต่อบุคคลภายนอกในกิจการทั้งหลายอันตัวแทน หรือ ตัวแทนช่วงได้ทำภายในขอบอำนาจแห่งฐานตัวแทน เจ้าหน้าที่กรมศุลกากรย่อมไม่ยอมรับความสมบูรณ์ถูกต้องของหนังสือมอบอำนาจดังกล่าว จึงทำให้พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2469 ม.106 ไม่มีผลในบังคับใช้ในทางปฏิบัติ ผู้วิจัยจึงเห็นสมควรให้มีการรับรองอำนาจของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในกฎหมายศุลกากรเพื่อให้สามารถยื่นหรือ ขอแก้ไขบัญชีสินค้าสำหรับเรือต่อกรมศุลกากรได้ด้วยตนเองไม่จำเป็นต้องกระทำผ่านนายเรือ หรือ ให้นายเรือมอบอำนาจ แต่มิได้หมายความว่า จะให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีสิทธิเทียบเท่านายเรือทุกประการ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าคงมีสิทธิภายหลังจากที่นายเรือยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือฉบับ Master Manifest เสร็จสิ้นแล้ว ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าจึงมีสิทธิในการยื่นบัญชีสินค้าฉบับ House Manifest เพื่อขอแก้ไข หรือ ขยายความในรายละเอียดเท่านั้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่ใช่การแก้ไขในสาระสำคัญ หรือแก้ไขให้ผิดไปจากข้อเท็จจริงในส่วนที่เกี่ยวกับชนิด หรือปริมาณของสินค้า ทั้งต้องมีการแบ่งแยกความรับผิดชอบระหว่างผู้รับจัดการขนส่งสินค้า และบริษัทเรือออกจากกัน กล่าวคือเมื่อตัวแทนเรือยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือฉบับ Master Manifest เสร็จสิ้นโดยใน Master Manifest ซึ่งมีรายละเอียดของสินค้าทั้งหมดที่บริษัทเรือรับดำเนินการขนส่ง หากตู้สินค้าตู้ใดที่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าเป็นผู้รับผิดชอบและมีความประสงค์จะขอยื่น House Manifest โดยตรงต่อกรมศุลกากร เช่นนี้ความรับผิดชอบของนายเรือเรือต่อสินค้าในตู้ดังกล่าวควรจะต้องสิ้นสุดลงโดยผู้รับจัดการขนส่งสินค้าต้องเข้ามารับผิดชอบแทนที่นายเรือ อย่างไรก็ตามหากให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือต่อกรมศุลกากรได้โดยตรงนั้นอาจเป็นการเพิ่มภาระด้านเอกสารต่อกรมศุลกากร ทั้งนี้เพราะปัจจุบันกรมศุลกากรจะทำการตรวจสอบเอกสารที่ทางนายเรือรวบรวมและทำการส่งต่อกรมศุลกากรเพียงฉบับเดียวเท่านั้น แต่การขนส่งสินค้าโดยเรือลำหนึ่ง ๆ จะมีผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหลายราย ทั้งผู้รับจัดการขนส่งสินค้าแต่ละรายอาจมีตัวแทนย่อยออกไปอีกหลายบริษัท ดังนั้นหากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าทุกรายสามารถยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือต่อกรมศุลกากรได้โดยตรงจะทำให้เอกสารสำหรับการยื่นบัญชีสินค้าของเรือลำหนึ่ง ๆ เพิ่มมากขึ้นอันอาจเป็นการยากต่อการควบคุม และ ตรวจสอบ เช่นนี้หากจะให้ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าสามารถยื่นบัญชีสินค้าสำหรับเรือ



โดยตรงต่อกรมศุลกากรแล้ว จำต้องมีสร้างระบบการตรวจสอบเอกสารที่รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพควบคู่กันไปด้วย อย่างไรก็ตามปัญหาแท้จริงของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศคือการไม่มีสถานภาพตามกฎหมายศุลกากร ผู้วิจัยจึงเห็นว่าเพื่อเป็นการแก้ไขปัญหาดังกล่าวอย่างมีประสิทธิภาพ และเสร็จลุล่วงไปในคราวเดียวจึงสมควรให้มีแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติของพระราชบัญญัติศุลกากรพ.ศ. 2469 เพื่อรับรองสถานภาพ ตลอดจนการอำนาจหน้าที่ของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้ผู้รับจัดการขนส่งระหว่างประเทศเข้ามาเป็นผู้มีสิทธิในการปฏิบัติพิธีการศุลกากรต่อกรมศุลกากรได้อย่างถูกต้อง ทั้งยังเป็นการสร้างความมั่นใจแก่ทั้งภาครัฐ และ ภาคเอกชน และต่อผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ อันจะส่งผลให้การดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นไปด้วยความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

3. ภาระทางภาษีมูลค่าเพิ่มของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งทางทะเล ภายใต้ประมวลรัษฎากร

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งทางทะเลที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง หรือ NVOCC คือ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่รับจัดการขนส่งสินค้าโดยออกใบตราส่งประเภท House Bill of Lading แก่ผู้ส่ง โดยข้อความในใบตราส่งระบุว่า ผู้รับจัดการขนส่งสินค้ามีฐานะเป็นผู้ขนส่ง แม้มิได้ดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยตนเองแต่ก็ถือว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีฐานะเป็นผู้ขนส่งทางทะเลตามความหมายแห่งมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

เนื่องจากการตีความหมายของคำว่า "ผู้ขนส่งทางทะเล" ของกรมสรรพากร และ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศมิได้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน กล่าวคือศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศได้มีคำพิพากษา ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6551/2542วินิจฉัยว่าผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศหากเป็นผู้ออกใบตราส่งและระบุว่าในใบตราส่งว่าตนมีสถานะเป็นผู้ขนส่งแม้จะมีได้ทำการขนส่งด้วยตนเอง ก็ย่อมมีสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งทางทะเลภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ขณะที่ กรมสรรพากรวางแนววินิจฉัยความหมายของผู้ขนส่งทางทะเล หมายความว่าถึง บุคคลซึ่งกระทำการรับขนเป็นธุรกิจย่อมต้องลงมือกระทำการขนส่งด้วยตนเอง ผู้ขนส่งจึงจำต้องมียานพาหนะต่างๆเป็นของตนเองไม่ว่าจะเป็น อากาศยาน หรือ เรือเดินทะเล หากมิได้กระทำการขนส่งด้วยตนเองแม้จะเป็นผู้ทำสัญญาขนส่งกับผู้ส่งของ และ ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งทางทะเลภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ก็ถือ

ไม่ได้ว่ามีสถานภาพเป็นผู้ขนส่งตามมาตรา 80/1(3) แห่งประมวลรัษฎากร แนวคำวินิจฉัยเช่นนี้ของกรมสรรพากรทำให้ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่แม้ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่สามารถรับสิทธิในการเสียภาษีในอัตราร้อยละ 0 ตามพระราชกฤษฎีกาออกตามความในประมวลรัษฎากรว่าด้วยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่ม (ฉบับที่ 239) พ.ศ. 2534 มาตรา 4 (2) แต่อย่างใด โดยผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้าที่ใช้บริการของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 จากค่าบริการที่ตกลงกัน เพราะกรมสรรพากรมีแนวคำวินิจฉัยว่าผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นผู้ประกอบกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลที่ไม่มียานพาหนะในการขนส่ง จึงถือว่าเป็นการให้บริการในราชอาณาจักรมีหน้าที่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มในอัตราร้อยละ 7 ตามมาตรา 77/2 ประกอบมาตรา 80 แห่งประมวลรัษฎากร ในขณะที่ผู้ส่งออก หรือ ผู้นำเข้าที่ใช้บริการของบริษัทเรือโดยตรงไม่ต้องเสียภาษีมูลค่าเพิ่มดังกล่าว เนื่องจากผู้ประกอบกิจการได้รับยกเว้นตามมาตรา 80/1(3) แห่งประมวลรัษฎากร ผู้วิจัยเห็นว่าควรปรับปรุงแนวทางการจัดเก็บภาษีโดยหากผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ต้องมีความรับผิดชอบต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องในฐานะผู้ขนส่งทางทะเลแม้ว่าจะไม่ได้กระทำการขนส่งด้วยตนเอง หรือ ไม่มีเรือเดินทะเลเป็นของตนเองก็ตาม ย่อมต้องได้รับสิทธิในการเสียภาษีในอัตราร้อยละ 0 เช่นเดียวกับผู้ขนส่งทางทะเลที่มีเรือเป็นของตนเอง หรือ VOCC เช่นเดียวกัน การวินิจฉัยของกรมสรรพากรเช่นนี้นอกจากจะขัดแย้งกับหลักความเสมอภาคทางภาษีอากรแล้ว ยังทำให้ศักยภาพในการแข่งขันของผู้ประกอบการไทยด้วยผู้ประกอบการต่างชาติ เนื่องจากผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนมากคือผู้ประกอบการไทย ในขณะที่ผู้ประกอบการเดินเรือส่วนใหญ่คือผู้ประกอบการต่างชาติ การผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต้องสำรองจ่ายค่าภาษีมูลค่าเพิ่มแทนผู้ส่งออก แม้ภายหลังผู้ส่งออกจะสามารถขอคืนได้ก็ตาม แต่การสำรองจ่ายดังกล่าวอาจทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยเกิดภาวะขาดสภาพคล่องทางการเงิน ทั้งยังเป็นการเพิ่มต้นทุนในการส่งออกสินค้าซึ่งจะส่งผลต่อภาคการส่งออกอันเป็นรายได้หลักของประเทศ

#### 4. การกำกับดูแลธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้บริการในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง คือผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่เป็นผู้ทำสัญญาขนส่งต่อเนื่องกับผู้ตราส่งในฐานะตัวการโดยรับผิดชอบต่อการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องตลอดเส้นทางขนส่งนับตั้งแต่รับมอบของจนกระทั่งส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่งหรือผู้มีสิทธิรับของที่ปลายทาง แม้จะมีได้ปฏิบัติการขนส่งด้วยตนเองก็ตาม โดยมีสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เมื่อมีประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พ.ศ. 2548 ผลกระทบที่เห็นได้อย่างชัดเจนต่อผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ขยายรูปแบบการให้บริการของตนจนมีสถานะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง คือการประกอบธุรกิจขนส่งต่อเนื่องไม่ใช่ธุรกิจที่สามารถประกอบการได้อย่างเสรีต่อไปไม่ หากแต่ต้องมีการจดทะเบียนเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องภายใต้หลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ยังสร้างหลักเกณฑ์ต่อการกำหนดมาตรฐานหรือคุณภาพ (Standard Setting) ของการเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องซึ่งถือเป็นวิธีกำกับดูแลของรัฐอีกทางหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ผู้บริโภคในการได้รับบริการที่มีประสิทธิภาพและเป็นธรรม เนื่องจากรูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบต่อตัวสินค้าตลอดเส้นทางของการขนส่งย่อมทำให้มีความเสี่ยงมากกว่าผู้ขนส่งรายทอดที่รับผิดชอบเฉพาะความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งน้ำหนักที่เพิ่มขึ้นเฉพาะทอดการขนส่งที่ตนรับผิดชอบเท่านั้น จึงมีการบัญญัติหลักเกณฑ์การประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อเนื่องตามมาตรา 41 และมาตรา 43 เพื่อเป็นการสร้างความมั่นใจแก่ผู้ตราส่งและผู้รับตราส่งในการที่จะได้รับชดเชยความเสียหายจากหลักประกันที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องนำมาวางไว้เพื่อเป็นการประกันความรับผิดชอบของตน ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องดำรงหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งต่อเนื่อง หรือสำหรับความเสี่ยงอื่นใดจากสัญญาที่ทำขึ้นตลอดอายุของสัญญาขนส่งต่อเนื่องและตลอดระยะเวลาที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปฏิบัติตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบพ.ศ. 2548 และเป็นการสอดคล้องกับข้อกำหนดใน Standard Conditions (1992) governing the MULTIMODAL TRANSPORT BILL OF LADING อันเป็นเอกสารการขนส่งต่อเนื่องที่สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนำมาใช้เป็นเอกสารการขนส่งในระหว่างสมาชิกของสมาคม ทางสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศจึงมีการจัดทำกรมธรรม์ประกันความรับผิดแบบกลุ่มหรือ Group Liability Insurance ซึ่งถือว่าการดำรงหลักประกันความรับผิดประเภทหนึ่งแก่ผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกของสมาคม

จากการศึกษาวิจัย จึงอาจกล่าวได้ว่า สิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้มีการกำหนดและเป็นที่ยอมรับที่เข้าใจต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในระดับหนึ่งแล้ว อีกทั้งหลักเกณฑ์และกฎหมายที่นำมาบังคับใช้ก็คือกฎหมายภายในประเทศประกอบกับกฎหมายระหว่างประเทศที่ได้รับการปฏิบัติจนเป็นที่ยอมรับในระดับสากลต่อทั้งผู้ประกอบการและบุคคลภายนอกที่ต้องดำเนินธุรกรรมร่วมด้วย ทั้งหากมีการจัดทำเงื่อนไขมาตรฐานทางการค้าฉบับใหม่ขึ้นก็จะยิ่งทำให้สิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายมีความสมบูรณ์มากขึ้น แต่เนื่องจากผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้า



ระหว่างประเทศยังคงมีระดับคุณภาพ และ ประสิทธิภาพในการให้บริการที่แตกต่างกัน ผู้วิจัยเห็นว่าหากมีการควบคุมการดำเนินธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้าซึ่งเป็นธุรกิจในภาคการขนส่งให้มีประสิทธิภาพย่อมส่งผลดีต่อภาพรวมทางเศรษฐกิจของประเทศทั้งภาคการผลิต และ ภาคบริการ ทั้งนี้เพราะ ประเทศที่มีระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะทำให้ต้นทุนการผลิตและค่าใช้จ่ายในการกระจายสินค้าไปยังผู้บริโภคลดลง ทั้งนี้ การควบคุมดูแลธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศอาจกระทำโดยภาคเอกชนในรูปแบบของการควบคุมระหว่างผู้ประกอบการที่เป็นสมาชิกของสมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ(TIFFA)ด้วยตนเอง หรือ การควบคุมจากภาครัฐในรูปแบบของการออกกฎระเบียบเพื่อสร้างหลักเกณฑ์มาตรฐานของผู้ประกอบการธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ เหมือนอย่างกรณี การกำหนดให้มีการจดทะเบียนผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยอาจให้มีการดำเนินการจัดทำร่างพระราชบัญญัติการรับจัดการขนส่งสินค้าพ.ศ....ต่อจากในอดีตให้แล้วเสร็จเพื่อกำหนดคุณสมบัติ และ หลักเกณฑ์ในการขอใบอนุญาตประกอบธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ รวมถึงต้องมีการกำหนดระยะเวลาในการถือครองใบอนุญาต และ ติดตามตรวจสอบผู้ประกอบการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศภายหลังจากที่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการว่ายังสามารถคงรูปแบบการให้บริการอยู่ในมาตรฐานที่ร่างพระบัญญัติฉบับนี้กำหนดได้หรือไม่ อย่างไรก็ตามการที่รัฐจะทำการออกระเบียบกฎเกณฑ์เพื่อมาบังคับหรือควบคุมผู้ประกอบการอาจเป็นไปได้ยาก ผู้วิจัยจึงเห็นว่าแทนที่รัฐจะใช้วิธีการบังคับเพื่อให้ผู้ประกอบการทำตามมาตรการที่รัฐมุ่งประสงค์ รัฐอาจใช้ระบบภาษีหรือมาตรการจูงใจอื่น เช่น รัฐอาจจัดตั้งกองทุนเพื่อพัฒนาผู้ประกอบการรับจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศซึ่งเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยสามารถขอกู้ยืมเงินประเภทดอกเบี้ยต่ำ หรือการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีโดยการยกเว้นภาษีมูลค่าเพิ่มแก่ผู้รับจัดการขนส่งสินค้าที่ให้บริการในฐานะผู้ขนส่ง ทั้งนี้หากภาครัฐสามารถสร้างระบบกำกับดูแลธุรกิจรับจัดการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพย่อมส่งผลดีแก่ทั้งผู้ประกอบการและผู้บริโภค เพราะการกำกับดูแลที่ดีจะสามารถสร้างความโปร่งใส และ มาตรฐานการให้บริการที่เป็นสากล ทำให้เกิดการแข่งขันในตลาดซึ่งจะทำให้ผู้บริโภคได้รับบริการในราคาต่ำลง แต่มีคุณภาพของบริการที่สูงขึ้น ทั้งยังเป็นการสร้างความน่าเชื่อถือ และ ความมั่นใจแก่นักลงทุนทั้งในและต่างประเทศอันจะส่งผลดีต่อภาพรวมทางเศรษฐกิจของประเทศ