



คำพิพากษาที่มีผลกระทบ  
ต่อการทำงานของ FREIGHT FORWARDER

Thai Airfreight Forwarders Association (TAFA)

# หัวข้อพิจารณา

## ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

1. Freight Forwarder เป็นเพียงตัวแทนเจ้าของสินค้า ไม่ใช่เป็นผู้ขนส่งหรือไม่
2. กรณี Freight Forwarder ถูกฟ้องร่วมกับสายการบิน ความรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าเป็นอย่างไร
3. กรณี Freight Forwarder ถูกฟ้องร่วมกับสายการบิน DMC มีผลในการพิจารณาความรับผิดชอบอย่างไร
4. Freight Forwarder ในฐานะ MTO จะไล่เบี้ยสายการบินอย่างไร

## ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

1. Freight Forwarder เป็นเพียงตัวแทนเจ้าของสินค้า ไม่ใช่เป็นผู้ขนส่งหรือไม่
2. Freight Forwarder จะจำกัดความรับผิดชอบได้อย่างไร

# หัวข้อพิจารณา

## ขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ

1. แม้ไม่มีข้อเท็จจริงว่ารถขนส่งเกิดอุบัติเหตุ แต่ก็อาจรับผิดชอบในความเสียหายของสินค้าได้
2. บทสันนิษฐานเกี่ยวกับการรับสินค้าในสภาพดี
3. การกำหนดข้อความใดๆ ในใบรับสินค้าให้เจ้าของสินค้ามีภาระมากเกินไปกว่ากฎหมายกำหนด

# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561

## ข้อเท็จจริง

- ผู้ซื้อสินค้าในประเทศไทย (EX-WORK) ว่าจ้าง Freight-ปลายทาง จัดการขนส่งสินค้าจากโรงงานผู้ขาย ใน USA มาส่งมอบในประเทศไทย
- Freight-ปลายทาง ออกใบเสนอราคา (Quotation) ค่าขนส่งให้ผู้ซื้อสินค้าพิจารณา
- Freight-ปลายทาง จึงติดต่อ Freight-ต้นทาง ซึ่งเป็นพันธมิตรทางธุรกิจ ใน USA ให้ขนสินค้าจากโรงงาน ผู้ขาย พร้อมขนส่งทางอากาศ
- ช่วงการขนส่งทางอากาศ Freight-ต้นทาง ติดต่อสายการบินให้ทำการขนส่งทางอากาศจาก USA มาประเทศไทย
- Freight-ต้นทาง ออก House Air Waybill มีชื่อผู้ขายและผู้ซื้อเป็น Shipper และ Consignee ตามลำดับ
- สายการบิน ออก Master Air Waybill มีชื่อ Freight-ต้นทาง และ Freight-ปลายทาง เป็น Shipper และ Consignee ตามลำดับ

# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561

## ข้อเท็จจริง

- สินค้ามาถึงประเทศไทย ผู้ซื้อสินค้านี้ว่าจ้าง บริษัท A ทำการดำเนินพิธีการศุลกากรและรับสินค้าแทนตน
- Freight-ปลายทาง แจ้งให้ผู้ซื้อมารับสินค้าเมื่อสินค้ามาถึง และให้มารับ D/O
- คลังสินค้าทางอากาศออก DMC แสดงว่าสินค้าเสียหายก่อนผู้ซื้อรับสินค้า
- โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าของผู้ซื้อ ฟ้อง Freight-ปลายทาง Freight-ต้นทาง และสายการบิน ให้รับผิดชอบ

# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561

## คำฟ้องโจทก์

- Freight-ปลายทาง Freight-ต้นทาง และ สายการบิน ต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งสินค้าจาก USA มายังประเทศไทย
- Freight-ปลายทาง Freight-ต้นทาง และ สายการบิน ต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะละเมิดด้วย

## Freight-ปลายทาง ต่อสู้ว่า

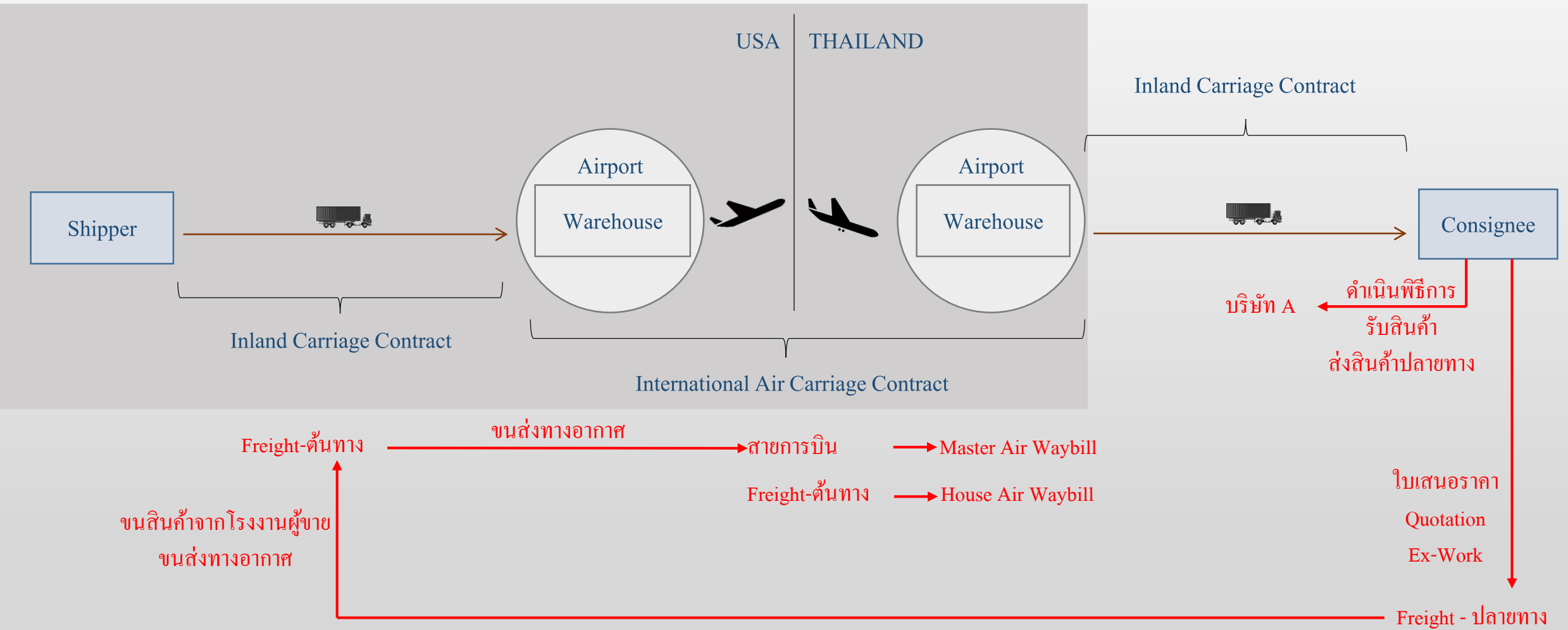
- Freight-ปลายทาง เป็นแค่ตัวแทนของผู้ซื้อ ไม่ใช่ผู้ขนส่ง จึงไม่ต้องรับผิดชอบ

**Freight-ต้นทาง** ขาดนัดยื่นคำให้การ ไม่ได้เข้ามาต่อสู้คดี

## สายการบิน ต่อสู้ว่า

- มีข้อจำกัดของผู้ขนส่งเพียง 19 SDR ต่อกิโลกรัม

# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561



# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561

## เหตุผลตามคำพิพากษาต่อ Freight-ปลายทาง

Freight-ปลายทาง ไม่ใช่เป็นเพียงตัวแทน แต่เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MTO)

- Freight-ปลายทางเรียกเก็บค่าธรรมเนียมขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight) ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Surcharges) ค่าธรรมเนียมความเสี่ยง (Crisis Surcharges) ค่าบริการ EXW เพื่อแลก D/O ในนามของตนเอง
- Freight-ปลายทางไม่ได้เรียกค่าบำเหน็จตัวแทน
- Freight-ปลายทางแม้ไม่ได้เป็นผู้ขนส่งสินค้าด้วยตนเอง ไม่ได้เป็นผู้ออกใบตราส่ง แต่สัญญาระหว่างผู้ซื้อกับ Freight-ปลายทาง (Quotation) เป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้
- Freight-ปลายทางจึงต้องรับผิดชอบในฐานะผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MTO)



# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561

## เหตุผลตามคำพิพากษาต่อ Freight-ปลายทาง

Freight-ปลายทางไม่ต้องรับผิดชอบละเมิด เนื่องจากเมื่อเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (MTO) ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 แล้ว ความรับผิดชอบของFreight-ปลายทาง จะเป็นไปตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 เท่านั้น

- จำกัดความรับผิดชอบของ Freight-ปลายทาง ไว้ที่ 666.67 SDR ต่อหน่วยการขนส่ง หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัม

# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561

## เหตุผลตามคำพิพากษาต่อ Freight-ต้นทาง และสายการบิน

Freight-ต้นทาง และสายการบิน ไม่ต้องรับผิดชอบอย่างลูกหนี้ร่วมกับ Freight-ปลายทาง ภายใต้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

หากจะฟ้อง Freight-ต้นทาง และสายการบิน ต้องฟ้องฐานละเมิด แต่กรณีนี้ Freight-ต้นทาง และสายการบิน ไม่ต้องรับผิดชอบฐานละเมิด เพราะ โจทก์ไม่สามารถนำสืบได้ว่า ความเสียหายของสินค้าเกิดจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของ Freight-ต้นทาง และสายการบิน ในทางละเมิดอย่างไร

- แม้มี DMC แต่ก็ไม่ได้เป็นเอกสารพิสูจน์ว่า ความเสียหายเกิดจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของ Freight-ต้นทาง และสายการบิน

# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561

## สรุป

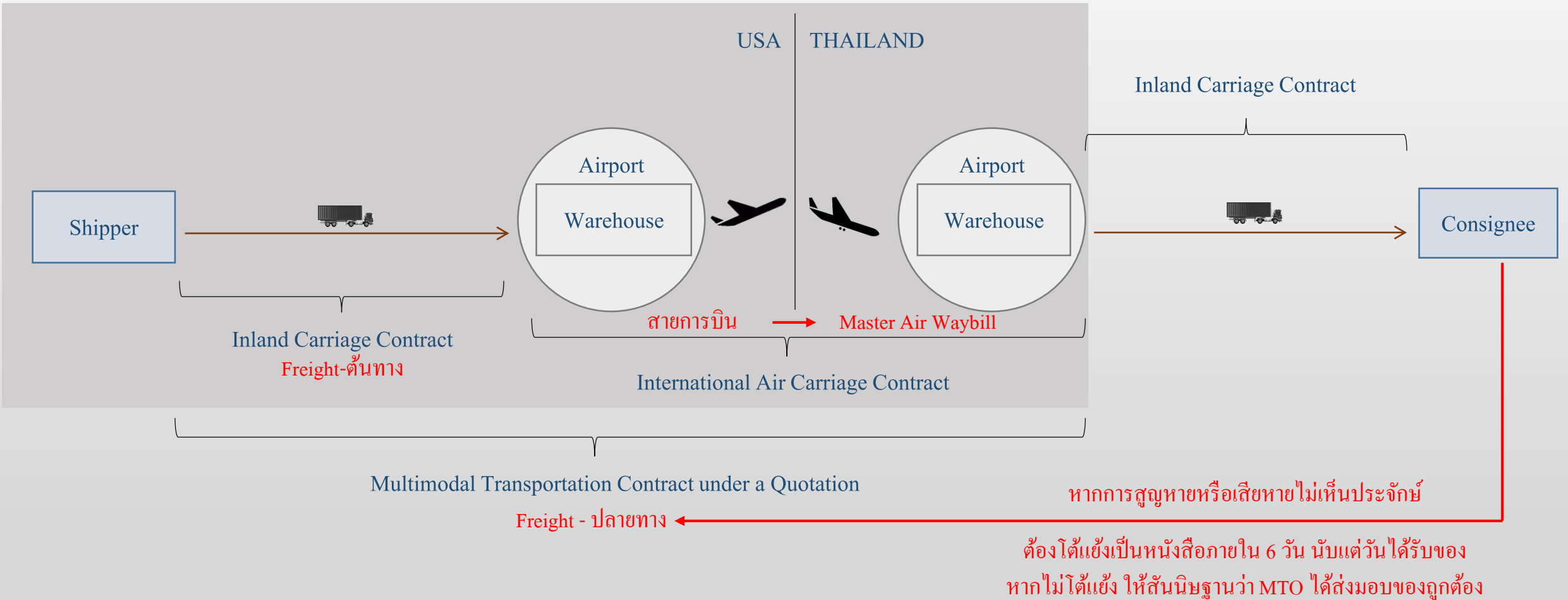
- แม้ Freight Forwarder ไม่ได้เป็นผู้ขนส่งสินค้าด้วยตนเอง ไม่ได้เป็นผู้ออกใบตราส่ง แต่ Quotation เป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้ และ Freight Forwarder เป็น MTO ได้
- ภายใต้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Freight Forwarder ในฐานะ MTO ต้องรับผิดชอบผู้เสียหาย โดยจำกัดความรับผิดได้
- บุคคลอื่นรวมถึงสายการบินที่ร่วมขนส่งในกระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ต้องร่วมรับผิดกับ Freight Forwarder ซึ่งเป็น MTO
- แต่หากจะให้บุคคลอื่นรวมถึงสายการบินรับผิดชอบร่วมด้วย ต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลนั้นๆ หรือของสายการบิน

# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561

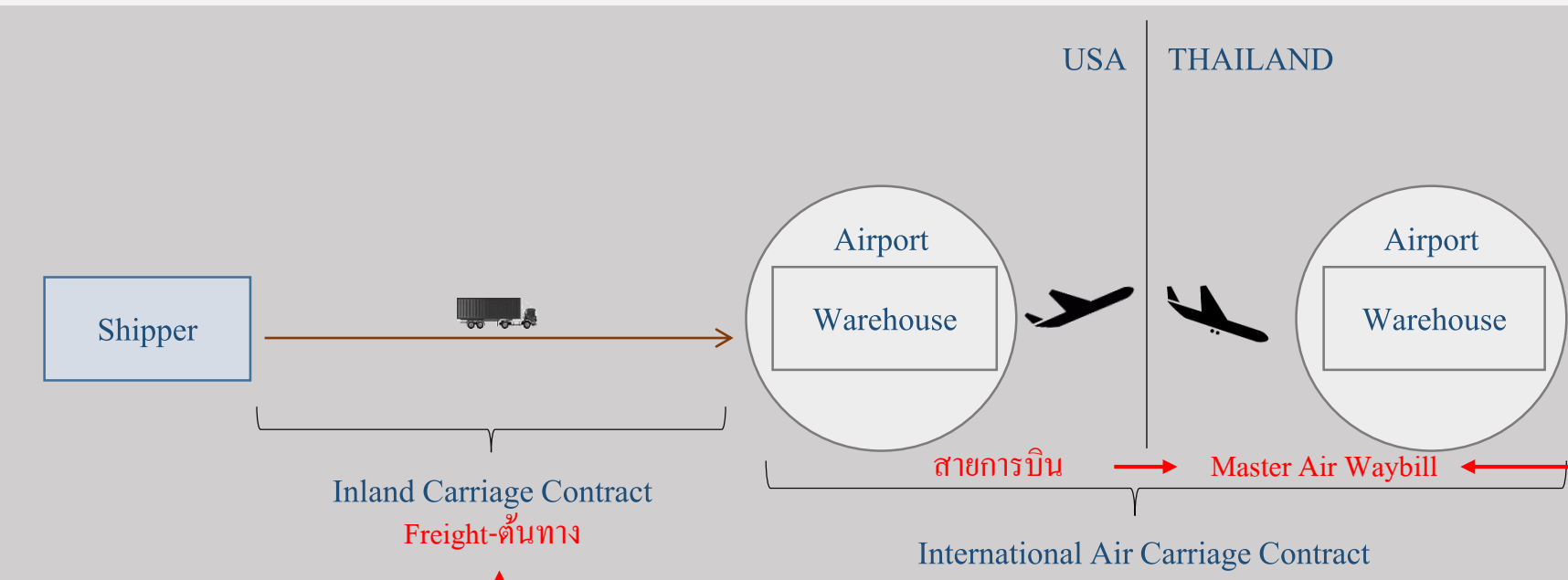
## ผลกระทบ

- หน้าที่และความรับผิดชอบของ Freight Forwarder ที่ไม่ใช่เป็นแค่ตัวแทนเจ้าของสินค้า
- DMC เป็นหลักฐานว่าสินค้าเสียหายในระหว่างความดูแลของ Freight Forwarder ในฐานะ MTO ได้
- DMC ไม่เพียงพอต่อการพิสูจน์การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลที่ Freight Forwarder ใช้บริการ
- ความรับผิดชอบระหว่างกันของ Freight Forwarder กับบุคคลที่ตนใช้บริการ
- เมื่อไม่ใช่ลูกหนี้ร่วม จึงต้องพิจารณาไล่เบี้ยตามสัญญาที่ Freight Forwarder มีกับบุคคลที่ตนใช้บริการ

# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561



# คำพิพากษาฎีกาที่ 6917/2561



เจ้าของสินค้าไม่แจ้งความเสียหายต่อ Freight Forwarder ในฐานะ MTO ส่งผลเพียงเจ้าของสินค้ามีหน้าที่พิสูจน์ว่า สินค้าเสียหายในระหว่างความดูแลของ Freight Forwarder

เมื่อ Freight Forwarder ในฐานะ Consignee ไปได้เบี่ยงสายการบินตาม Master Air Waybill จึงไม่ได้มีการทักท้วงเป็นหนังสือภายใน 14 วัน ทำให้สันติพิพ้องคดีสายการบินผู้เป็นผู้ขนส่งทางอากาศ

ในกรณีที่มีความเสียหายแก่ของ ผู้มีสิทธิรับของต้องทักท้วงเป็นหนังสือภายใน 14 วัน นับแต่วันที่ได้รับมอบของ มิฉะนั้น จะฟ้องผู้ขนส่งมิได้

ตัวการ-ตัวแทน      Freight - ปลายทาง      Consignee

# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.227/2561

## ข้อเท็จจริง

- ผู้ซื้อสินค้าในประเทศไทย (FOB) ว่าจ้าง บริษัท A ให้จัดหาผู้ขนส่งสินค้าจากท่าอากาศยานเชียงใหม่ มาส่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- บริษัท A จึงว่าจ้าง Freight-ปลายทาง ให้ทำการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดย Freight-ปลายทาง เก็บค่าธรรมเนียม
- Freight-ปลายทาง มอบหมายให้ Freight-ต้นทาง ทำการขนส่งสินค้าทางอากาศ โดยการขนส่งทางอากาศ Freight-ต้นทาง ติดต่อสายการบินให้ทำการขนส่ง
- Freight-ต้นทาง ออก House Air Waybill มีชื่อผู้ขายและผู้ซื้อเป็น Shipper และ Consignee ตามลำดับ
- สายการบิน ออก Master Air Waybill มีชื่อ Freight-ต้นทาง และ Freight-ปลายทาง เป็น Shipper และ Consignee ตามลำดับ
- โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าของผู้ซื้อ ฟ้อง Freight-ปลายทาง Freight-ต้นทาง และสายการบิน ให้รับผิดชอบ

# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.227/2561

## คำฟ้องโจทก์

- Freight-ปลายทาง Freight-ต้นทาง และสายการบิน ต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งสินค้าจากท่าอากาศยานเชียงใหม่มายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

## Freight-ปลายทาง ต่อสู้ว่า

- Freight-ปลายทาง เป็นแค่ผู้ประสานงานขนส่ง ไม่ได้ทำสัญญาขนส่งกับผู้ซื้อ ไม่ใช่ผู้ขนส่ง จึงไม่ต้องรับผิดชอบ

## Freight-ต้นทาง ขาดนัดยื่นคำให้การ ไม่ได้เข้ามาต่อสู้คดี

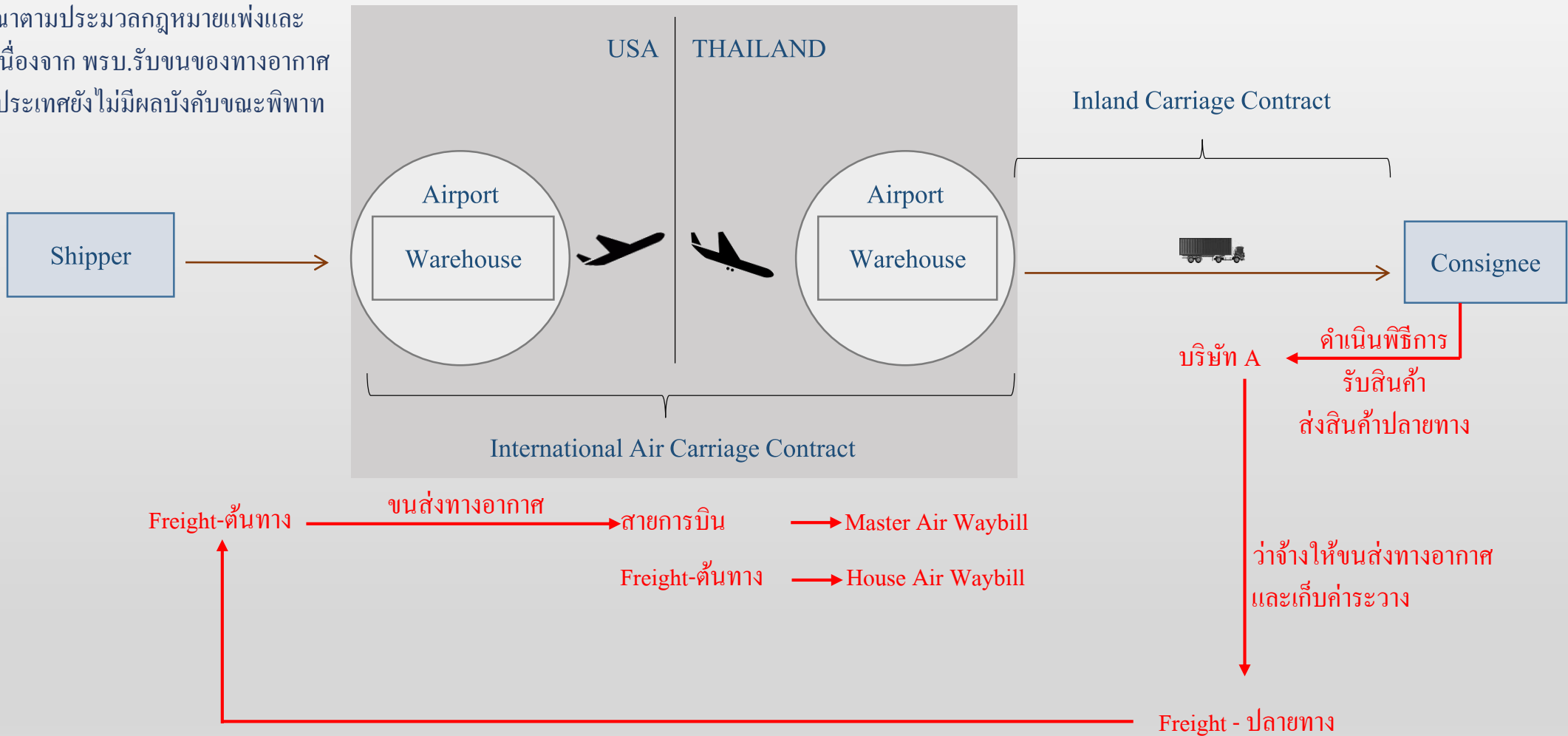
## สายการบิน ต่อสู้ว่า

- ความเสียหายไม่ได้เกิดขึ้นระหว่างการขนส่งทางอากาศ



# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.227/2561

พิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เนื่องจาก พรบ.รับขนของทางอากาศระหว่างประเทศยังไม่มีผลบังคับขณะพิพาท



# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.227/2561

## เหตุผลตามคำพิพากษาต่อ Freight-ปลายทาง

Freight-ปลายทาง ไม่ใช่เป็นเพียงผู้ประสานงานขนส่ง แต่เป็นคู่สัญญาขนส่งกับผู้ซื้อ

- Freight-ปลายทางเรียกเก็บค่าระวางขนส่งสินค้าทางอากาศ และเป็นผู้ออกใบแจ้งหนี้
- Freight-ปลายทางไม่ได้พิสูจน์ว่าตนเป็นเพียงตัวแทน โดยไม่ได้รับค่าตอบแทนจากค่าระวาง
- Freight-ปลายทางจึงต้องร่วมรับผิดชอบกับ Freight-ต้นทาง และ สายการบิน ซึ่งเป็นผู้ขนส่งอื่นที่ตนมอบหมาย

## เหตุผลตามคำพิพากษาต่อ Freight-ต้นทาง และสายการบิน

Freight-ต้นทาง ร่วมรับผิดชอบกับ Freight-ปลายทาง ในฐานะผู้ขนส่งที่ทำสัญญากับผู้ขาย และ สายการบิน ร่วมรับผิดชอบกับ Freight-ปลายทาง ในฐานะผู้ขนส่งทอดอื่นแม้ไม่มีสัญญาโดยตรงกับผู้ขายและผู้ซื้อ

# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.227/2561

## สรุป

- พิจารณาภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แม้ Freight Forwarder ไม่ได้เป็นผู้ขนส่งสินค้าด้วยตนเอง ไม่ได้เป็นผู้ออกใบตราส่ง แต่เป็นผู้เก็บค่าระวางโดยไม่ได้พิสูจน์ว่าตนไม่ได้รับค่าตอบแทนจากค่าระวาง ก็ถือเป็นผู้ขนส่งที่เข้าทำสัญญาขนส่งได้

## ผลกระทบ

- หน้าที่และความรับผิดชอบของ Freight Forwarder ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ไม่ใช่เป็นแค่ตัวแทนเจ้าของสินค้า
- จัดทำข้อยกเว้นความรับผิด และข้อจำกัดความรับผิดไว้ในสัญญา หรือเอกสารใดๆ ที่เสนอบริการการขนส่ง

# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.126/2561

## ข้อเท็จจริง

- ผู้ซื้อสินค้าในประเทศไทย (EX-WORK) ว่าจ้าง บริษัท A ขนส่งสินค้าจากโรงงานของผู้ขายในประเทศมาเลเซีย มาส่งที่ประเทศไทย โดยขนส่งทางถนน และ บริษัท A ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ซื้อ
- บริษัท A จึงว่าจ้าง บริษัท B ให้ทำการขนส่งสินค้าทางถนนช่วงจากโรงงานของผู้ขายในประเทศมาเลเซียมายังชายแดนประเทศไทย
- บริษัท A จ้าง บริษัท C ให้ทำการขนส่งสินค้าทางถนนช่วงจากด่านนอกประเทศไทย ข้ามแดนมายังประเทศไทย ไปถึงสถานที่ส่งสินค้าในประเทศ
- บริษัท B รับมอบสินค้าบรรจุในลังไม้จากผู้ขาย ณ โรงงาน โดยไม่ได้บันทึกหมายเหตุใดๆ เกี่ยวกับความเสียหายของสินค้า มาเก็บไว้ ณ โกดังของบริษัท B ใกล้ชายแดนไทย
- บริษัท C รับสินค้า ณ โกดังของบริษัท B แล้วนำสินค้าบรรจุในลังไม้บรรจุเข้าสู่ผู้ซื้อแล้วลากด้วยหัวลาก มาส่งมอบยังสถานที่ส่งสินค้าในประเทศ

# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.126/2561

## ข้อเท็จจริง

- บริษัท C ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้ซื้อ โดยไม่มีการระบุในใบส่งของว่าสินค้าเสียหาย เพียงแต่ระบุว่ารอการตรวจสอบ
- โจทก์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้าของผู้ซื้อ ฟ้อง บริษัท A บริษัท B และบริษัท C ให้รับผิดชอบ

# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.126/2561

## คำฟ้องโจทก์

- บริษัท A บริษัท B และ บริษัท C ต้องร่วมรับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศ

## บริษัท A ต่อสู้ว่า

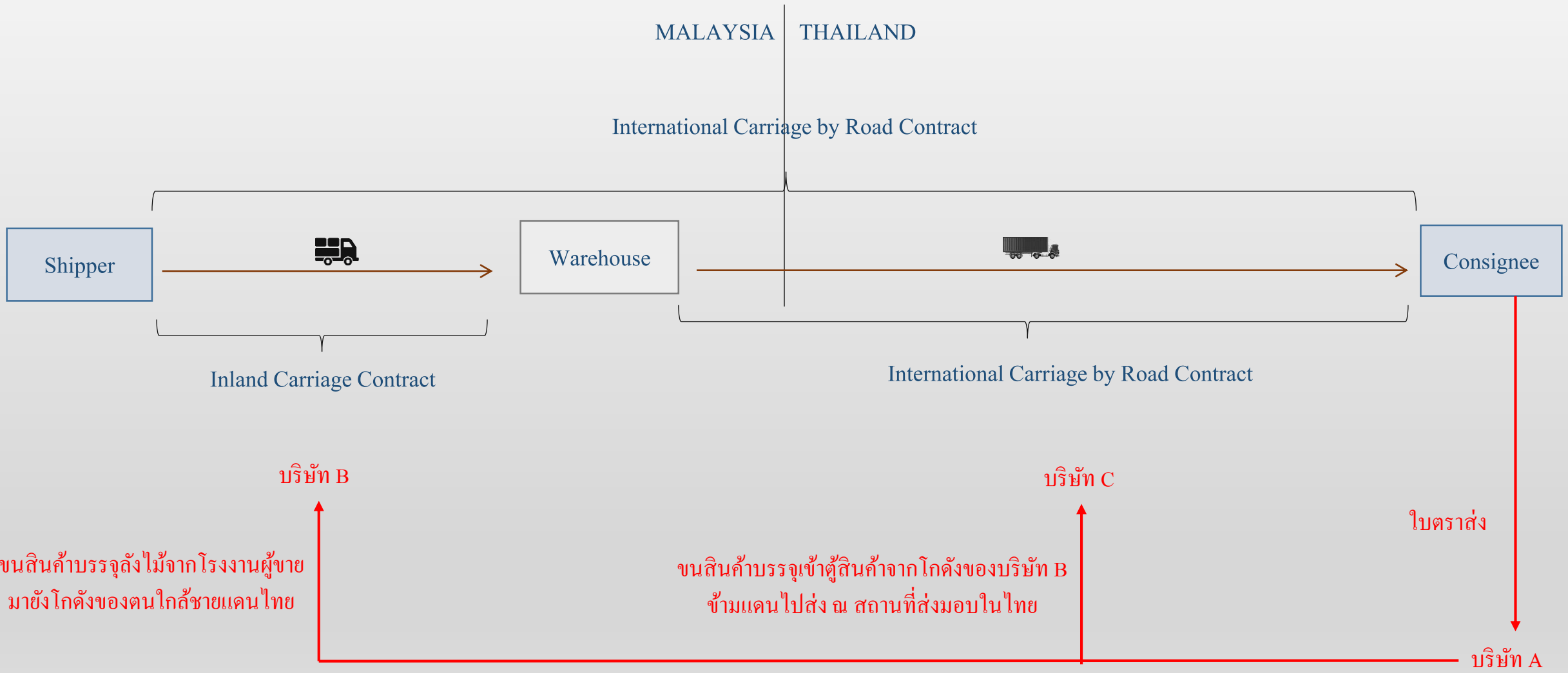
- สินค้าไม่ได้เสียหายในระหว่างการขนส่ง
- มีข้อจำกัดความรับผิดชอบตาม พรบ.การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

## บริษัท B โจทก์ทิ้งฟ้องในส่วนบริษัท B

## บริษัท C ต่อสู้ว่า

- ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในการนำสินค้าบรรจุเข้าสู่
- มีข้อจำกัดความรับผิดชอบตาม พรบ.การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ

# คำพิพากษาศาลทฤษฎีสินฯ เลขคดีแดงที่ กก.126/2561



# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.126/2561

## เหตุผลตามคำพิพากษาต่อ Freight-ปลายทาง

### บริษัท A และ บริษัท C ร่วมกันรับผิดชอบ โจทก์

- เชื่อว่าความเสียหายเกิดขึ้นขั้นตอนใดขั้นตอนหนึ่งในระหว่างการขนส่ง
- จำกัดความรับผิดชอบได้ 8.33 SDR ต่อกิโลกรัม

## ความเห็นเพิ่มเติม

- ประเด็น บริษัท B รับมอบสินค้าบรรจุในลังไม้จากผู้ขาย ณ โรงงาน โดยไม่ได้บันทึกหมายเหตุใดๆ เกี่ยวกับความเสียหายของสินค้า
- ประเด็น บริษัท C ส่งมอบสินค้าให้แก่ ผู้ซื้อ โดยไม่มีการระบุในใบส่งของว่าสินค้าเสียหาย เพียงแต่ระบุว่ารอกการตรวจสอบ



# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.126/2561

## ความเห็นเพิ่มเติม

- ประเด็นบริษัท A และบริษัท C สู้ว่าไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นระหว่างการขนส่ง
- ประเด็นบริษัท C ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในการนำสินค้าบรรจุเข้าตู้
- ประเด็นบริษัท C สู้ว่าในใบรับสินค้าโดยผู้ซื้อมีข้อความระบุว่า ถ้าสินค้าเสียหายต้องแจ้งพนักงานขับรถ โดยทันทีในวันรับสินค้า มิฉะนั้น บริษัท C จะพ้นความรับผิดชอบ

# คำพิพากษาศาลทรัพย์สินฯ เลขคดีแดงที่ กก.126/2561

## ผลกระทบ

- ความรับผิดชอบร่วมกันของผู้ร่วมขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ
- ตรวจสอบสินค้าระหว่างผู้ขนส่งก่อนการรับมอบระหว่างกัน
- ข้อความที่เป็นภาระต่อเจ้าของสินค้ามากกว่าที่กฎหมายกำหนด

Q & A