

บทที่ 4

การกำกับดูแลการขนส่ง ให้เป็นไปด้วยความเป็นธรรม

4.1 กภาพรวมและความจำเป็นในการกำกับดูแลการขนส่ง

กฎหมายที่กำหนดเงื่อนไขเพื่อกำกับดูแลให้การค้าสินค้าหรือการค้าบริการ เป็นไปด้วยความเป็นธรรมนั้น ในระบบเศรษฐกิจแบบทุนนิยม การค้าเสรี หรือระบบเศรษฐกิจแบบตลาด(Market Economy) ที่สำคัญกลไกของตลาด เช่น กลไกด้านราคา เป็นตัวกำหนด ควบคุม กำกับการแข่งขันของผู้ประกอบการทั้งหลายในตลาดการค้า สินค้าหรือบริการหนึ่ง ๆ นั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีกติกาที่สร้างขึ้นมารองรับการ แข่งขันที่เสรีนี้ เพราะในภาวะที่เป็นจริงนั้น ย่อมเป็นไปไม่ได้ที่ผู้ประกอบการทั้งหลายจะ มีความสามารถที่เท่าเทียมกันในการแข่งขัน ดังนั้น รัฐจึงต้องยืนมือเข้ามาร่วมกติกาการ แข่งขันในบางลักษณะที่จะเป็นตัวทำให้การแข่งขันเป็นไปอย่างเป็นธรรม โดยไม่กระทบ หรือกระทบกับแต่ละฝ่ายที่สุดต่อนโยบายการค้าเสรีของประเทศ เป้าหมายของการที่รัฐเข้า มากำกับดูแลการแข่งขันนั้นก็เพื่อให้แน่ใจว่า ผู้ประกอบการทุกรายนั้นได้ใช้ ความสามารถหรือพลังอำนาจในทางการค้าของตนไปอย่างถูกต้องและสมควร ทั้งนี้โดยมี เป้าหมายสุดท้ายอยู่ที่สวัสดิภาพของผู้บริโภค(Consumer Welfare)

ตลาดการค้าสินค้าหรือบริการที่รัฐฯ จัดตั้งขึ้นมาสำหรับการแข่งขันก็คือตลาดที่มี ผู้ขายหรือผู้ให้บริการน้อยราย และตลาดที่แข่งขันกันอย่างมากซึ่งมีผู้ขายหรือให้บริการ ค่อนข้างมาก แต่ยังไม่ถึงกับเป็นตลาดที่มีการแข่งขันที่สมบูรณ์ เมื่อเราพิจารณาของ กภาพรวมของตลาดการขนส่งทางรถยนต์ ทางน้ำ และทางอากาศ จะพบว่าผู้ประกอบการ ดำเนินการขนส่งทางรถยนต์กับทางน้ำนั้นมีอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ดังที่ทราบกันว่าสำหรับ การขนส่งทางทะเลจะเป็นประเทตนั้น ผู้ประกอบการสัญชาติไทยยังมีอยู่เป็นจำนวน น้อยเมื่อเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการชนิดนี้ของต่างประเทศ ทั่วโลกการขนส่งทางอากาศ

นั้นก็อาจกล่าวได้ว่ามีจำนวนน้อยกว่าผู้ประกอบการท้านากมาก ส่วนการขนส่งทางรถยกน้ำด้วยมากแล้วจะเป็นการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในประเทศเดียวมากกว่าที่จะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งหากเป็นการขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าทางรถยกจะระหว่างประเทศก็จะเป็นการขนส่งข้ามพรมแดนไปยังประเทศที่มีพรมแดนอยู่ติดต่อกัน

โดยเหตุที่ผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศที่เมื่อร่วมทั้งเรือไทยและเรือต่างประเทศแล้วมีเป็นจำนวนมากนี้เอง ในทางปฏิบัติผู้ประกอบการเหล่านี้จึงได้รวมตัวกันเป็นกลุ่มแบบไม่เป็นทางการ คือ การรวมตัวกันเป็นชุมชนเรือต่าง ๆ ที่พยายามเดินเรือหลาย ๆ สายที่มีเส้นทางการเดินเรือขนส่งสินค้าในภูมิภาคเดียวกันมารวมตัวกันเพื่อสร้างอำนาจต่อรองกับผู้ใช้บริการ ลดการแข่งขันในระหว่างกันเองเพื่อรักษาเดินเรือภาคใต้ต่อต้านอัตราค่าระหว่าง ทั้งนี้โดยการกำหนดให้มีการให้ส่วนลดแก่ผู้ใช้บริการที่เป็นลูกค้าประจำ เพื่อชูโรงให้ใช้บริการอย่างต่อเนื่อง สม่ำเสมอ ชุมชนเหล่านี้จะมีข้อบังคับที่ใช้เป็นเกติกาในการเข้าร่วม บริหารจัดการกิจการของชุมชน ชุมชนเรือเหล่านี้นับว่ามีบทบาทและอิทธิพลอย่างมากในการกำหนดสภาพการแข่งขันของตลาดการค้าบริการขนส่งระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านราคากลาง ค่าระหว่างประเทศ ทั้งนี้ ในส่วนของการขนส่งทางทะเลเน้นรัฐมิตรเป็นเครื่องขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ศักยภาพทางเศรษฐกิจ แต่ในระดับระหว่างประเทศนั้นได้มีการออกกฎหมายระหว่างประเทศที่เรียกว่า Convention on the Code of Conduct for Liner Conferences 1974 ซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่ยอมรับการรวมตัวกันของสายการเดินเรือต่าง ๆ ในลักษณะที่กล่าวมา รวมทั้งกำหนดขั้นตอนวิธีการจัดตั้ง การเข้าเป็นสมาชิก การดำเนินการ และการจัดสรรประโยชน์ต่าง ๆ ระหว่างกัน เช่น การจัดสรรสัดส่วน ส่วนแบ่งในการรับขนสินค้าในเส้นทางต่าง ๆ และการร่วมกันกำหนดอัตราค่าระหว่าง กำหนดสิทธิประโยชน์ต่าง ๆ ที่จะให้แก่ลูกค้าประจำ สำหรับกฎหมายภายในของประเทศไทยนั้นยังไม่มีการบัญญัติ เกี่ยวกับเรื่องนี้เอาไว้ คงมีแต่กฎหมายที่ออกมาเพื่อมุ่งจะดูแลและคุ้มครองอำนาจการค้าของประเทศที่เกิดจากการรวมตัวของสายการเดินเรือเป็นชุมชนดังกล่าวข้างต้น กฎหมายที่ว่านี้คือ พรบราชบัญญัติสถาปัตย์สิ่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2537 ซึ่งกำหนดให้มีสภาพผู้ส่งสินค้าทางเรือที่มีฐานะเป็นนิติบุคคล มีสมาชิกประกอบด้วยบุคคลหรือนิติบุคคลที่ประกอบกิจการที่จำเป็นต้องมีการส่งสินค้าไปต่างประเทศทางทะเลรวมตัวกันเพื่อ

ปรึกษาหารือกัน และเจรจา กับผู้ขึ้นสั่งสินค้าทางเรือในเรือที่เกี่ยวกับอัตราค่าระหว่างค่าบริการ ค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ไม่เป็นธรรมกับผู้สั่งสินค้าทางเรือโดยรวม

ส่วนในด้านการขนส่งทางอากาศนั้น เนื่องจากการขนส่งทางอากาศไม่ใช่เส้นเดือดให้ถูกของการขนส่งสินค้าไม่ว่าในระดับประเทศหรือระหว่างประเทศ ดังนั้น หากการแข่งขันจึงยังไม่รุนแรง จึงอาจไม่มีความจำเป็นต้องมีการรวมตัวกันอย่างการขนส่งทางทะเล อย่างไรก็ตามสำหรับการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศนั้น ปัจจุบันนับว่ามีการแข่งขันที่รุนแรง เราจะเห็นได้ว่า ปัจจุบันสายการบินต่าง ๆ ได้รวมตัวกันในลักษณะเป็นพันธมิตรทางธุรกิจที่สามารถเชื่อมโยงการให้บริการระหว่างกันได้ เพื่อตึงสูกค้าให้มาใช้บริการ หรือรักษาสูกค้าไว้ หรือเพื่อการลดต้นทุนในการทำธุรกิจ เช่น หากผู้โดยสารในเดินทางที่จะไปบุรีรัมย์เดือนตุลาคมของสายการบินไทยมีมากพอที่จะถึงจุดคุ้มทุน สายการบินไทยก็อาจเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกับสายการบิน British Airways เพื่อว่าหากมีผู้โดยสารของสายการบินไทยประสงค์จะไปในเดินทางนั้น ก็สามารถซื้อบริการของสายการบินไทยได้แต่ว่าเครื่องบินที่ผู้โดยสารนั้นจะบินไปด้วยจะเป็นเครื่องบินของสายการบิน British Airways และนอกจากนี้ ในหลายปีที่ผ่านมา เริ่มมีการจัดตั้งและให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Air lines) ขึ้นในประเทศไทย ฯ เป็นจำนวนมาก รวมทั้งในประเทศไทย ซึ่งประเด็นที่เป็นที่กังวลกันเกิดขึ้นหลายประการจากการจากการดำเนินกิจการของสายการบินประเภทนี้ ไม่ว่า ปัญหาความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งเกิดจากสภาพและอาชญากรรมใช้งานของเครื่องบินที่นำมาให้บริการ หรือปัญหาเรื่องการตรงต่อเวลาของเครื่องบิน หรือปัญหาการบริการบนเครื่องบิน รวมทั้งปัญหามาตรฐานความรู้ความสามารถของคนประจำหน้าที่ในอากาศยาน เป็นต้น

ในส่วนของการขนส่งทางรถบินนั้น เมื่อจะมีการเรียกร้องขึ้นราคากำลัง สั่ง หรือการเรียกร้องขอเพิ่มน้ำหนักบรรทุกของรถบรรทุกสินค้า เราทั้งมักจะได้ยินชื่อของสมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าตัวยารถบรรทุกของมาเรียกร้องในฐานะตัวแทนของผู้ประกอบการทั้งหมดที่อยู่ในสังกัด นี้ก็เป็นอีกลักษณะหนึ่งของการรวมตัวกันเพื่อสร้างอำนาจต่อรองกับรัฐ ซึ่งส่งผลถึงผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการ

การที่ผู้ประกอบการขนส่งมีการรวมตัวกันเช่นนี้ หรือมีผู้ประกอบการไม่มากในธุรกิจบริการเช่นนี้ อาจทำให้สภาพการแข่งขันทางธุรกิจที่ควรดำเนินไปอย่างเสรีและเป็นธรรมนั้นสูญเสียไป ดังนั้น ในด้านของผู้ใช้บริการ หรือผู้บริโภคจึงอาจมีการรวมตัวกัน เช่น การที่ผู้ที่ประกอบกิจการสั่งสินค้าออกไปต่างประเทศทางเรือรวมตัวกันเพื่อสร้าง

ถ้านางต่อรอง คานกับชุมชนเรื่องต่าง ๆ หรือการที่ผู้บุกรุกที่เป็นผู้โดยสารอาจรวมด้วยกัน เป็นชุมชนหรือสมาคมคุ้มครองผู้บุกรุกเพื่อสร้างถ่านางต่อรองคานกับผู้ประกอบการอย่างไรก็ตาม บางที่การรวมด้วยกันอย่างนี้ในฝ่ายผู้บุกรุกอาจทำให้ยาก เพราะผลประโยชน์ร่วมกันไม่ชัดเจน เป็นรูปธรรมเหมือนอย่างผู้ให้บริการ ดังนั้นรัฐจึงต้องยืนมือเข้ามาช่วยผลักดัน ส่งเสริมรวมทั้งการวางแผนการทางกฎหมายเพื่อป้องกันการกระทำที่จะเป็นการสร้างความไม่เป็นธรรมในระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันเองหรือในระหว่างผู้ประกอบการกับผู้ใช้บริการหรือผู้บุกรุก

กฎหมายที่อาจจัดได้ว่าเป็นกฎหมายที่รัฐออกมาใช้กับกันๆ และให้การแข่งขันทางการค้าและการบริการระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันและผู้ประกอบการกับผู้บุกรุกรายบุคคลที่เป็นผู้ใช้บริการเป็นไปอย่างเป็นธรรมที่เกี่ยวข้องกับการแข่งส่ง ได้แก่

4.2 พระราชบัญญัติการแข่งขันทางการค้า พ.ศ. 2543

พระราชบัญญัตินี้มีลักษณะเป็นกฎหมายคับที่มุ่งจะใช้ในการจัดระเบียบสร้างกติกาการแข่งขันในระหว่างผู้ประกอบการค้าไม่ว่าจะเป็นสินค้าหรือบริการ มีการบัญญัติห้ามและป้องกันการกระทำบางอย่างที่จะนำไปสู่การผูกขาดในธุรกิจการค้าสินค้าหรือบริการ โดยมีคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า ห้าหน้าที่เป็นผู้ที่ดูแลกับกันๆ และผู้ประกอบธุรกิจ รวมทั้งมีถ่านางหน้าที่พิจารณาอนุมัติการกระทำการที่ทำบางอย่างที่อาจทำให้ตามพระราชบัญญัตินี้ในระหว่างผู้ประกอบธุรกิจ นอกจากนี้ หากผู้ประกอบธุรกิจได้กระทำการตามที่พระราชบัญญัตินี้ห้ามไว้ และก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ประกอบการอื่น หรือผู้บุกรุก ผู้ประกอบการนั้น ๆ ก็อาจถูกฟ้องเรียกค่าเสียหายได้

การกระทำที่เข้าลักษณะต้องห้ามตามพระราชบัญญัตินี้คือ

ก) ห้ามผู้ประกอบธุรกิจที่มีถ่านางเหนือคลาด

(1) ใช้นโยบายราคาในการกำหนดหรือรักษาระดับราคาสินค้าหรือบริการอย่างไม่เป็นธรรม เช่น การปรับราคาค่าบริการให้ต่ำกว่าต้นทุนที่แท้จริงอย่างมากโดยอาศัยเหตุที่ตนมีถ่านางเหนือคลาด กล่าวคือมีส่วนแบ่งการตลาดมากกว่าผู้แข่งขันรายอื่นมาก เช่น มีส่วนแบ่งการตลาดในเส้นทางการขนส่งสินค้าหนึ่งถึง 70% ทั้งนี้เพื่อหวังทำลายความสามารถในการแข่งขันของคู่แข่งที่มีส่วนแบ่งน้อยกว่า และจะได้ยึดคลาดในที่สุดก็จะสามารถกำหนดราคาค่าบริการได้ตามอัตราเงื่อนไข

(2) กำหนดเงื่อนไขในลักษณะที่ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจอื่นซึ่งเป็นลูกค้าของตน ต้องจำกัดการบริการหรือจำกัดโอกาสในการได้รับหรือให้บริการ หรือในการจัดหาสินเชื่อ จากผู้ประกอบธุรกิจอื่น

(3) ระงับ ลด หรือจำกัดการบริการโดยไม่มีเหตุอันสมควร

(4) แทรกแซงการประกอบธุรกิจของผู้อื่นโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร

โดยกฎหมายฉบับนี้ได้ให้ความหมายของคำว่า ผู้มีอำนาจหนែតភាព ว่า หมายถึง ผู้ประกอบธุรกิจรายหนึ่งหรือหลายรายในตลาดสินค้าโดยสินค้าหนึ่ง หรือบริการ ใดบริการหนึ่ง ซึ่งมีส่วนแบ่งตลาดและยอดเงินขายเกินกว่าที่คณะกรรมการการแข่งขัน ทางการค้ากำหนด โดยพิจารณาสภาพการแข่งขันของตลาดด้วย

โดยขั้นนี้ คณะกรรมการการแข่งขันทางการค้าได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการ พิจารณาว่าผู้ประกอบการรายใดเป็นผู้มีอำนาจหนែតភាពไว้เป็นหลักเกณฑ์เดียวในทุก ธุรกิจ ดังนี้

- (1) ผู้ประกอบธุรกิจในตลาดสินค้าโดยสินค้าหนึ่งหรือบริการใดบริการหนึ่ง ที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ร้อยละ 50 ขึ้นไป และมียอดเงินขายในปีที่ผ่านมาตั้งแต่ 1,000 ล้านบาทขึ้นไป หรือ
- (2) ผู้ประกอบธุรกิจสามรายแรกในตลาดสินค้าโดยสินค้าหนึ่งหรือบริการใด บริการหนึ่ง ที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่านมารวมกันตั้งแต่ร้อยละ 75 ขึ้นไป และมียอดเงินขายของรายได้รายหนึ่งในปีที่ผ่านมา ตั้งแต่ 1,000 ล้านบาทขึ้นไป ทั้งนี้ ยกเว้นรายที่มีส่วนแบ่งตลาดในปีที่ผ่าน มาต่ำกว่าร้อยละ 10 หรือรายที่มียอดเงินขายในปีที่ผ่านมาต่ำกว่า 1,000 ล้านบาท

ข) ห้ามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจกระทำการรวมธุรกิจ โดยการรวมธุรกิจนี้ หมายความรวมถึง

- (1) การที่ผู้บริการรวมกับผู้บริการ อันมีผลให้สถานะของธุรกิจหนึ่งคงอยู่ และ ธุรกิจหนึ่งถันสุดลง หรือเกิดเป็นธุรกิจใหม่ขึ้น (Merge)
- (2) การเข้าซื้อสินทรัพย์ทั้งหมดหรือบางส่วนของธุรกิจอื่นเพื่อควบคุม นโยบาย การบริหารธุรกิจ การอำนวยการ หรือการจัดการ (Take Over) และ
- (3) การเข้าซื้อหุ้นทั้งหมดหรือบางส่วนของธุรกิจอื่นเพื่อควบคุมนโยบาย การบริหารธุรกิจ การอำนวยการ หรือการจัดการ (Holding) อาจก่อให้เกิดการ

ผู้ขาดหรือความไม่เป็นธรรมในการแข่งขัน เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า

ค) ห้ามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจใดร่วมกับผู้ประกอบธุรกิจอื่นกระทำการใด ๆ อันเป็นการผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือจำกัดการแข่งขันในตลาดบริการโดยบริการหนึ่งในลักษณะที่

(1) เป็นการกำหนดราคาค่าบริการเดียวกัน หรือตามที่คงกัน หรือจำกัดปริมาณการให้บริการ

(2) กำหนดราคากำไรซื้อบริการเป็นราคเดียวกันหรือตามที่คงกันหรือจำกัดปริมาณการซื้อบริการ

(2) ทำความตกลงร่วมกันเพื่อเข้าครอบครองตลาด หรือควบคุมตลาด

(3) สมรู้กันเพื่อให้ฝ่ายหนึ่งได้รับการประมูลการบริการ หรือเพื่อมิให้ฝ่ายหนึ่งเข้าแข่งขันราคา

(4) กำหนดแบ่งท้องที่ที่ผู้ประกอบธุรกิจแต่ละรายจะให้หรือลดบริการในท้องที่นั้น หรือกำหนดอุปกรณ์ที่ผู้ประกอบธุรกิจแต่ละรายจะบริการให้ได้ โดยผู้ประกอบธุรกิจอื่นจะไม่ให้บริการนั้นแข่งขัน

(5) กำหนดแบ่งท้องที่ที่ผู้ประกอบธุรกิจแต่ละรายจะซื้อบริการได้ หรือกำหนดด้วยผู้ซึ่งผู้ประกอบธุรกิจจะซื้อบริการได้

(6) กำหนดปริมาณการให้บริการ ให้ต่ำกว่าความต้องการของตลาด

(7) ลดคุณภาพการให้บริการ แต่คงราคาเดิมหรือเพิ่มราคา

(8) แต่งตั้งหรือมอบหมายให้บุคคลใดแต่ผู้เดียวเป็นผู้ให้บริการอย่างเดียวกันหรือประเภทเดียวกัน

(9) กำหนดเงื่อนไขหรือวิธีปฏิบัติเดียวกับการซื้อหรือการให้บริการ เพื่อให้ปฏิบัติเป็นแบบเดียวกันหรือตามที่คงกัน

อนึ่ง หากมีความจำเป็นทางธุรกิจ เช่น เป็นธุรกิจขนาดกลางหรือขนาดย่อม (SMEs) ที่ทำให้ต้องดำเนินการตาม (5)-(10) ก็สามารถขออนุญาตได้

ง) ห้ามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีความสัมพันธ์ทางธุรกิจ ไม่ว่าโดยสัญญา

นโยบาย หุ้นส่วน การตือหุ้น กับผู้ประกอบธุรกิจซึ่งอยู่นอกราชอาณาจักร ดำเนินการใด ๆ เพื่อให้บุคคลซึ่งอยู่ในราชอาณาจักรที่ประสงค์จะซื้อบริการมาใช้เองต้องถูกจำกัด ในการเลือกซื้อบริการจากผู้ประกอบธุรกิจที่อยู่นอกราชอาณาจักร

จ) ห้ามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจกระทำการใด ๆ อันมิใช่การแข่งขันโดยเรื่องปาง เป็นธรรม และมีผลเป็นการท่าทาง ทำให้เสียหาย ขัดขวาง กีดกัน หรือจำกัดการ ประกอบธุรกิจของผู้ประกอบธุรกิจอื่น หรือเพื่อมิให้ผู้อื่นประกอบธุรกิจ หรือต้องล้มเลิก การประกอบธุรกิจ

4.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยราคาสินค้าและบริการ พ.ศ. 2542

พระราชบัญญัตินี้มีผลจากการสำคัญที่ต้องการใช้อำนาจรัฐเข้ากำหนด ควบคุมราคา และปริมาณของสินค้าและบริการ ที่เข้าข่ายจำเป็นต้องถูกควบคุม ทั้งนี้ก็ด้วยเหตุที่ ภาระการณ์ทางเศรษฐกิจในบางขณะหรือในบางท้องที่ หรือในสินค้าหรือบริการบางชนิดที่ อาจขาดแคลน

สาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้ฉบับนี้ คือ

1. รัฐโดยคณะกรรมการว่าด้วยราคาสินค้าและบริการมีอำนาจประกาศกำหนด ให้สินค้าหรือการบริการประเภทใดเป็นสินค้าหรือบริการภายใต้การควบคุมของรัฐ และ เมื่อสินค้าหรือบริการใดเป็นสินค้าหรือบริการควบคุมแล้วก็จะส่งผลให้คณะกรรมการ ตั้งกล่าวมีอำนาจดังต่อไปนี้

- 1) กำหนดราคาค่าบริการให้ผู้ซื้อซื้อบริการในราคามิถ่างกว่าที่กำหนด หรือไม่สูงกว่าที่กำหนด
- 2) กำหนดอัตรากำไรสูงสุดต่อหน่วยของการบริการที่ผู้ให้บริการจะได้ รับ
- 3) กำหนดหลักเกณฑ์ เงื่อนไขที่ต้องปฏิบัติเกี่ยวกับการบริการ
- 4) กำหนดให้แจ้งแผนการให้บริการ การเปลี่ยนแปลงราคา และต้นทุน การบริการต่อเจ้าหน้าที่
- 5) สั่งให้ผู้ประกอบธุรกิจปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการ รวมทั้งการ สั่งให้ร่วงหรือลดค่าใช้จ่ายที่กำหนดไว้เกินควร
- 6) จัดให้มีการปันส่วนการให้บริการ หรือกำหนดเงื่อนไขการซื้อบริการ
- 7) สั่งให้ให้บริการตามปริมาณและราคาที่กำหนด ตลอดจนสั่งให้

บริการแก่ล่วงราษฎรหรือบุคคลใดที่คณะกรรมการกำหนด

8) ห้ามการให้บริการ หรือเปลี่ยนสภาพการให้บริการเกินปริมาณที่กำหนด

2. ห้ามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจดำเนินการใด ๆ โดยจ้างให้จ่าห้าให้ราคาท่าหรือสูง เกินสมควร หรือทำให้ราคาสินค้าหรือบริการปั่นป่วน

3. ห้ามมิให้ผู้ประกอบธุรกิจบริการที่ถูกควบคุมหยุดการให้บริการตามปกติ หรือปฏิเสธการให้บริการ หรือประวิงการให้บริการ โดยไม่มีเหตุอันสมควร

การกระทำการใด ๆ ที่กล่าวมาของผู้ประกอบธุรกิจที่เป็นการฝ่าฝืนนี้มีโทษทางอาญา ทั้งจำคุกและปรับ

ในส่วนของการขนส่งทางอากาศนั้น พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 มาตรา 20 บัญญัติไว้แนชัดว่า อากาศยานนั้นต้องเก็บค่าโดยสารและค่าระหว่างทาง พิกัดอัตราที่คณะกรรมการการบินพลเรือนอนุมัติ ทั้งนี้ ต้องเข้าใจว่าการกำหนดเช่นนี้มีผลใช้บังคับกับเฉพาะอากาศยานสัญชาติไทยเท่านั้น

สำหรับการขนส่งทางบกนั้น พระราชบัญญัติขึ้นส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 38 กำหนดว่า ห้ามมิให้ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่ง เพิ่ม ลด หรือยกเว้นค่า ขนส่งหรือค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ ควบคุมการขนส่งทางบกกลางหรือคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัด

4.4 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

พระราชบัญญัตินี้มีความมุ่งหมายที่จะให้ความคุ้มครองผู้บริโภคผู้ใช้บริการราย ป้อยโดยแท้ ให้รอดพ้น หรือให้สามารถบรรเทาการถูกเอาอดเอาเบรี่ยนจากบรรดาผู้ ประกอบธุรกิจการค้าสินค้าหรือบริการที่มักจะอาศัยสัญญาที่ตนกำหนดเงื่อนไข ข้อตกลง ต่าง ๆ ซึ่ง弄ไว้แล้ว มาใช้กับลูกค้าของตน โดยลูกค้าไม่มีโอกาสที่จะเจรจาต่อรอง เพื่อ ลดความเสียหายหรือเสียเบรี่ยนจากข้อสัญญานั้น ๆ ซึ่งในเรื่องนี้ กกฎหมายฉบับนี้ได้ กล่าวถึงเจตนามณในการออกกฎหมายฉบับนี้ไว้ว่า เนื่องจากหลักกฎหมายเกี่ยวกับนิติ กรรมหรือสัญญาที่ใช้บังคับอยู่มีพื้นฐานมาจากservicelaw ของบุคคล ตามหลักความ ตกลงที่ข้อของการแสดงเจตนา รัฐจะไม่เข้าไปแทรกแซงแม้ว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เบรี่ยน คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เว้นแต่จะเป็นการต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมายหรือขัดต่อความสงบ

เรียบเร้อยหรือคือธรรมอันดีของประชาชน แต่ในปัจจุบันสภากเพี้ยนเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ผู้ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจเห็นอกว่า ถือโอกาสสำคัญหลักกฎหมายดังกล่าวเอาเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจต้อยกว่าอย่างมาก ซึ่งทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและไม่สงบสุขในสังคม จึงสมควรที่รัฐจะกำหนดกรอบของการใช้หลักความตัดสินใจของการแสดงเจตนาและเรื่องภาพของบุคคล เพื่อแก้ไขความไม่เป็นธรรมและความไม่สงบสุขในสังคมดังกล่าว โดยกำหนดแนวทางให้แทรกศาสตร์เพื่อใช้ในการพิจารณาว่าข้อสัญญาหรือข้อตกลงใดที่ไม่เป็นธรรม และให้อำนาจแก่ศาลที่จะตั้งให้ข้อสัญญาหรือข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรมนั้น มีผลใช้บังคับเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี

สาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้ คือ

1. ข้อตกลงในสัญญาจะห่วงผู้บุริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้า หรือวิชาชีพ หรือในสัญญาสำเร็จรูปที่ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจการค้า หรือวิชาชีพหรือผู้กำหนดสัญญา สำเร็จรูปได้เบรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร เป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และให้มีผลบังคับเพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น

2. ข้อตกลงที่มีลักษณะหรือมีผลทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งปฏิบัติหรือรับภาระ เกินกว่าที่วิญญาณจะพึงคาดหมายได้ตามปกติ เป็นข้อตกลงที่อาจถือได้ว่าทำให้ได้เบรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เช่น

- 1) ข้อตกลงหรือยกเว้นความรับผิดที่เกิดจากการผิดสัญญา
- 2) ข้อตกลงให้ต้องรับผิดหรือรับภาระมากกว่าที่กฎหมายกำหนด
- 3) ข้อตกลงให้สัญญาสันสุดลงโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร หรือให้สิทธิ์ยกเลิกสัญญาได้โดยอีกฝ่ายหนึ่งมิได้ผิดสัญญาในข้อสาระสำคัญ
- 4) ข้อตกลงที่ให้สิทธิ์จะไม่ปฏิบัติตามสัญญาข้อใดข้อนึง หรือปฏิบัติตามสัญญานาในระยะเวลาที่ล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร
- 5) ข้อตกลงให้สิทธิ์คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกร้องหรือกำหนดให้อีกฝ่ายหนึ่งต้องรับภาระเพิ่มขึ้นมากกว่าภาระที่เป็นอยู่ในเวลาทำสัญญา

3. ทั้งนี้ในการพิจารณาข้อสัญญาตามที่กล่าวข้างต้นจะเป็นการได้เบรียบ เกินสมควรหรือไม่ กฎหมายให้พิจารณาจาก

1) ความสุจริต อำนาจต่อรอง ฐานะทางเศรษฐกิจ ความรู้ ความเข้าใจ ความสัมพันธ์ดั้งเดิม ความคาดหมาย แนวทางที่เคยปฏิบัติ ทางเลือกอย่างอื่น และทางที่ได้เสียทุกอย่างของคู่สัญญาตามสภาพที่เป็นจริง

- 2) ปกติประจำเดือนของสัญญาชนนั้น
- 3) เวลา และสถานที่ในการทำสัญญาหรือในการปฏิบัติตามสัญญา
- 4) การรับภาระที่หนักกว่ามากของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

4.5 มาตรการควบคุมผู้ประกอบกิจการค้าขายนการเดินอากาศ

ในส่วนของการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศนั้น โดยที่ประเทศไทยได้มีการเปิดเสรีค้านการบินล่าทรัพย์และการบินภายในประเทศเมื่อปี 2544 และขณะนี้มีผู้ประกอบการค้าขายนการเดินอากาศเป็นจำนวนมากเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ และเกิดธุรกิจการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศด้วยแนวคิดสายการบินดันทุนต่ำ (Low Cost Airlines) หลายสายการบิน และเกิดเหตุการณ์ที่ทำให้ประชาชนที่ใช้บริการสายการบินประเภทนี้ได้รับความเดือดร้อน เช่นหายจากการดำเนินการฝ่ายเดียวของผู้ประกอบการ เหตุนี้เอง กระบรรทุกคนนำความจึงได้ออกประกาศเรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยภายในประเทศ เพื่อให้การประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายนการเดินอากาศ (ผู้ประกอบการสายการบิน) เป็นไปโดยความเรียบร้อยและเป็นธรรมแก่ผู้โดยสาร ดังนี้ กระบรรทุกคนนำ โศรรัตน์ศรี จังอาชัยอานาดามความในข้อ 7 และข้อ 17 แห่งประกาศคณะกรรมการปฏิริบุคคลที่ 58 กำหนดมาตรการควบคุมผู้ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายนการเดินอากาศ เพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสาร มีสาระสำคัญว่า

- 1) ในการยกเลิกเที่ยวบิน (Cancel Flight) และหรือการรวมเที่ยวบิน (Combine Flight) ผู้ประกอบการสายการบินต้องถือปฏิบัติ ดังนี้

- (1) ต้องได้รับอนุญาตจากกรรมการขนส่งทางอากาศก่อน เว้นแต่จะมีเหตุอันควรดังแจ้งกรรมการขนส่งทางอากาศทราบ พร้อมแสดงเหตุผลและความจำเป็น
- (2) ต้องแจ้งให้ผู้โดยสารทราบล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 24 ชั่วโมง

- 2) การบินล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนด (Delay Flight) ผู้ประกอบการสายการบินต้องถือปฏิบัติ ดังนี้

2) การบินล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนด (Delay Flight) ผู้ประกอบการสายการบินต้องดือปฏิบัติ ดังนี้

(1) กรณีผู้โดยสารยินยอมตกลงที่จะเดินทางไปกับเที่ยวบินของผู้ประกอบการสายการบินในเที่ยวบินถัดไปหรือไปกับเที่ยวบินของผู้ประกอบการสายการบินอื่น ซึ่งมีเส้นทางบินหรือจุดหมายปลายทางเดียวกัน ให้ผู้ประกอบการสายการบินดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของผู้โดยสารนั้น ๆ โดยไม่ชักช้า

(2) กรณีไม่มีเที่ยวบินอื่น และผู้โดยสารยินยอมเดินทางไปยังสถานที่บินปลายทางหรือสถานที่บินที่ใกล้ที่สุด ให้ผู้ประกอบการสายการบินรับผิดชอบบรรดาค่าใช้จ่ายด่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

(3) กรณีผู้โดยสารไม่ประสงค์จะเดินทาง ผู้ประกอบการสายการบินต้องคืนค่าโดยสารและหรือค่าธรรมเนียมอื่นใดที่ได้เรียกเก็บไว้ ให้แก่ผู้โดยสารเต็มจำนวนโดยเร็ว

(4) กรณีผู้โดยสารได้รับบัตรฝ่ายเครื่องบิน (Boarding Pass) แล้ว แต่การบินล่าช้ากว่าเวลาที่กำหนด (Delay Flight) ตามตารางการบิน หากเกินกว่า 3 ชั่วโมง ไม่ว่าสาเหตุใด ๆ ก็ตาม ผู้ประกอบการสายการบินต้องจัดหาอาหารและเครื่องดื่ม ให้กับผู้โดยสารโดยไม่ชักช้าและตามสมควรแก่กรณี

3) กรณีอากาศยานประสบอุบัติเหตุและมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่นุคคลในอากาศยาน หรือนุคคลที่สาม ผู้ประกอบการสายการบินต้องดือปฏิบัติ ดังนี้

(1) จ่ายค่าวัสดุพยาบาลเบื้องต้นแก่ผู้เสียหายหรือญาติของผู้เสียหายภายใน 10 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากผู้เสียหาย หรือญาติของผู้เสียหาย แล้วแต่กรณี และต้องชดใช้ค่าวัสดุพยาบาลเต็มจำนวนตามจำนวนที่เป็นจริง

(2) จ่ายค่าป้องกันภัยทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นในเบื้องต้น ไม่น้อยกว่า 100,000 บาท (หนึ่งแสนบาทถ้วน) ภายใน 10 วัน นับแต่วันที่ได้รับแจ้งจากญาติของผู้เสียหาย ทั้งนี้ไม่ตัดสิทธิญาติที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนรวมทั้งค่าเสียหายอื่น ๆ ซึ่งมีสิทธิที่จะได้รับตามกฎหมาย

4) กรณีผู้ประกอบการสายการบินไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขตามข้อ 1, ข้อ 2 หรือข้อ 3 ด้วยประการใดประการหนึ่ง ให้ปรับอีกไม่เกินวันละหนึ่งพันบาทตลอดเวลาที่ยังทำการฝ่าฝืนอยู่

5) กรณีผู้ประกอบการสายการบินจะใช้ฝ่าฝืนข้อกำหนดดังกล่าว และส่งผล
กระทบต่อความเดือดร้อนของผู้โดยสารเป็นจำนวนมาก กระทรวงคมนาคมจะพิจารณา
เพิกถอน หรือพักใช้ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศทั้งหมดหรือแต่
บางส่วน

6) มาตรการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารดังกล่าว ถือเป็นส่วนหนึ่งของเงื่อนไข¹
ประกอบใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ เนื่องจาก
เดินอากาศแบบประจำภายในประเทศ และให้มีอายุเท่าที่ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการ
ค้าขายในการเดินอากาศกำหนดไว้

4.6 พระราชบัญญัติป้องกันการกระทำบางอย่างในการขนส่งสินค้าข้าอก ทางเรือ พ.ศ. 2511

พระราชบัญญัติตามที่กล่าวมาสามฉบับข้างต้น มีลักษณะที่ออกใช้บังคับ²
โดยทั่วไปและมีขอบเขตกว้างขวางครอบคลุมเกือบทุกลักษณะการกระทำการ
บริการทุกประเภทที่อาจเข้าลักษณะที่เป็นการผูกขาด หรือลดการแข่งขัน หรือเป็นการ
กระทำที่ไม่เป็นธรรมในการการค้าหรือการทำสัญญา แต่ตามพระราชบัญญัติป้องกันการ
กระทำบางอย่างในการขนส่งสินค้าข้าอกทางเรือ พ.ศ. 2511 นี้มีลักษณะเฉพาะที่ใช้แต่
กับการขนส่งสินค้าข้าอกทางเรือเท่านั้น ดังที่เราทราบดีว่า กิจกรรมบริการขนส่งสินค้า
ทางเรือของไทยส่วนใหญ่อยู่ในความควบคุมของผู้ประกอบการสายการเดินเรือต่างชาติ
เหตุนี้จึงอาจมีการกระทำบางอย่างที่พยายามที่จะยุกมัดผู้ส่งสินค้าข้าอกทางเรือให้ผูกขาด
การเป็นสูกตื้อยุกกับตนหรือเกรงว่าถ้าเปลี่ยนผู้ขนส่งเสียแล้ว ผู้ส่งออกอาจต้อง³
สูญเสียเงินบางอย่างในรูปของส่วนลดพิเศษที่ผู้ขนส่งจะคิดลดให้จากค่าธรรมงบปกติ ซึ่งผู้
ขนส่งเช่นนี้อาจทำได้ เพราะมีอำนาจทางเศรษฐกิจมากหรือได้รับการสนับสนุนหรือ
อุดหนุนจากประเทศของตน ซึ่งการกระทำเช่นนี้ยอมเป็นการทำให้หัวผู้ส่งออกและ
ผู้ประกอบการชาวไทยเสียเปรียบและเสียหายโดยไม่มีทางสู้ เพราะมีอำนาจทางเศรษฐกิจ
ที่ด้อยกว่า

สาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้ คือ

1) ห้ามมิให้ผู้ขนส่ง

1.1) เนื้อเป็นคู่สัญญาหรือทำความตกลงโดยตรงหรือโดยปริยายกับผู้ส่ง

ออก โดยจงใจให้ผู้ส่งเอกสารยื่นโดยหนึ่งเดียวเปรียบเท่ากับการรับระหว่างบรรทุก อัตราค่าระหว่าง ค่าธรรมเนียม หรือการให้บริการอย่างอื่น

1.2) ปฏิเสธไม่ยอมรับบรรทุกสินค้าของผู้ส่งเอกสารยื่นโดยหนึ่ง เนื่องจากผู้ส่งออกได้ใช้เรื่องของผู้ขันส่งรายอื่น

2) ห้ามมิให้ผู้ขันส่งกำหนดให้มีเงินส่วนลดที่กักไว้โดยตรงหรือโดยปริยายเกินร้อยละ 10 ของเงินที่เรียกเก็บจากผู้ส่งออก และมิให้กักเงินส่วนลดเกินสองเดือนนับแต่วันสิ้นเดือนที่มีการชำระเงินที่เรียกเก็บจากผู้ส่งออก และในการนี้ที่ถึงกำหนดชำระเงินส่วนลดที่กักไว้ต้องกล่าว ผู้ขันส่งต้องชำระเงินนั้นภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ครบกำหนด

3) ห้ามมิให้ผู้ขันส่งขึ้นอัตราค่าระหว่างสำหรับสินค้าใด เว้นแต่จะได้ชำระเงินส่วนลดที่กักไว้สำหรับสินค้านั้นแก่ผู้ส่งออกทุกรายเสร็จสิ้นก่อนถึงวันใช้บังคับอัตราค่าระหว่างใหม่

อนึ่ง ในพระราชบัญญัตินี้ "เงินส่วนลดที่กักไว้" หมายความว่า เงินส่วนลดจากค่าระหว่าง ค่าธรรมเนียม ค่าใช้จ่าย และรวมทั้งเงินรางวัลหรือประโยชน์อื่นๆ ที่ผู้ขันส่งสัญญาโดยตรงหรือโดยปริยายว่าจะจ่ายหรือให้แก่ผู้ส่งออก แต่ยังกักไว้จนกว่าผู้ส่งออกได้ปฏิบัติครบถ้วนตามสัญญา ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้ส่งออกใช้เรื่องของผู้อื่นนอกจากที่ผู้ขันส่งระบุให้

การกระทำที่เป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัตินี้โทษทางอาญาด้วย

4.7 พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521

พระราชบัญญัตินี้ก็เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติป้องกันการกระทำบางอย่างเกี่ยวกับการส่งสินค้าออกทางเรือ พ.ศ. 2511 ที่ก่อสร้างถึงข้างต้น และนอกจานั้นยังมีจุดมุ่งหมายพิเศษที่ต้องการจะส่งเสริม สนับสนุนกิจกรรมส่งทางเรือโดยเรือไทย ทั้งนี้ เพื่อความสามารถในการแข่งขันกับเรือต่างชาติ รวมทั้งเพื่อลดการสูญเสียเงินตราต่างประเทศจากการที่ผู้ส่งออกต้องว่าจ้างเรือต่างชาติเป็นทั้ง ๑ เป็นจำนวนนับแสนล้านบาท ตั้งนั้น ในพระราชบัญญัตินี้จึงได้กำหนดมาตรการที่จะป้องกันหรือลดผลกระทบจากการที่เรือต่างชาติให้สิทธิหรือประโยชน์พิเศษแก่ผู้ส่งของ หรือจากการที่เรือต่างชาติได้รับสิทธิหรือประโยชน์พิเศษ เช่น จากรัฐบาลประเทศไทยของสัญชาติของเรือที่ให้การอุดหนุนทางการเงินเพื่อช่วยซึ่งส่วนแบ่งทางการตลาดจากเรือชาติอื่น ซึ่งการกระทำเช่นนี้ เป็นการเอาเบร์บันและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ประเทศไทยในการขนส่งทางทะเลอีกด้วย

กรรมสิทธิ์เรือไทยในการประกอบการขนส่งทางทะเล โดยให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมออกคำสั่งโดยที่แนะนำของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีอย่างโดยย่างหนึ่งดังต่อไปนี้

1) ให้เรียกเก็บเงินป้องกันการเอาเปรียบในการประกอบการขนส่งทางทะเล สำหรับของที่ผู้ประกอบการรับขนของทางทะเลเน้นรับขนภายในระยะเวลาที่ระบุ ในอัตราที่เห็นสมควรแต่ไม่เกินจำนวนเงินที่ระหว่างสำหรับการรับขนของนั้น

2) ห้ามเรือของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลซึ่งเอาเปรียบในการขนส่งทางทะเลเด้งหนอนหรือบานง่าย มิให้บรรทุกหรือขนถ่ายของ ณ ท่าเรือในราชอาณาจักรตามระยะเวลาที่กำหนด

4.8 พรราชนัญญัติสภาพผู้ส่งสินค้าทางเรือ พ.ศ. 2537

การค้าระหว่างประเทศของไทย ร้อยละ 90 ใช้การขนส่งทางทะเล และในจำนวนนี้ ส่วนใหญ่ใช้การบรรจุสินค้าในภาชนะ (Containers) ด้วยเรือบรรทุก Containers

นอกจากนี้ เรือส่วนใหญ่ที่ใช้การขนส่งทางทะเลเป็นเรือต่างชาติ เพื่อการให้บริการของเรือไทยที่บรรทุกสินค้ามีขนาดเล็กไม่เกิน 15,000 TEU ในเส้นทาง ไทย - ญี่ปุ่น - อ่องกง นอกจากนี้เป็นเรือล่าเรียง Containers ที่เรียกว่า Containers Feeder เพื่อส่งต่อให้เรือแม่ที่เป็นเรือขนาดใหญ่ของบริษัทเรือต่างชาติที่เดินทางระหว่างไทย - สิงคโปร์ การควบคุมคุณภาพการขนส่งสินค้าทางทะเลในประเทศไทยส่วนใหญ่จึงตกอยู่ในมือของสายการเดินเรือต่างชาติ

ยังไงว่านี้ สายการเดินเรือต่างชาติยังมีการรวมตัวกันเป็นชุมชนสายการเดินเรือ (Liner Conferences) โดยเป็นเรือที่เดินในเส้นทางประจำ มีอัตราค่าธรรมเนียมและเท่ากันทุกสายการเดินเรือหรือทุกบริษัท ตามที่แต่ละสายการเดินเรือในแต่ละชุมชนคงกลุ่มกันกำหนดขึ้น

เหตุนี้ พรราชนัญญัติสภาพผู้ส่งสินค้าทางเรือ พ.ศ. 2537 จึงต้องกำหนดให้มีการจัดตั้งสภาพผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (Shippers Council) ขึ้น ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ส่งสินค้าทางเรือชาวไทยเพื่อความอำนวยต่อรองกับชุมชนสายการเดินเรือ

วัตถุประสงค์ของสภาพผู้ส่งสินค้าทางเรือ ได้แก่

- 1) ส่งเสริม รักษา คุ้มครองประโยชน์ของผู้ส่งสินค้าทางเรือในการใช้บริการของชุมชนสายการเดินเรือและผู้ขับส่งทางเรืออื่นๆ
- 2) ให้ความร่วมมือ ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐและเอกชนเกี่ยวกับการขับส่งสินค้าทางเรือ
- 3) เป็นผู้แทนของผู้ส่งสินค้าทางเรือในการเจรจาต่อรอง หรือทำความดีดลกับผู้ขับส่งสินค้าทางเรือ ในเรื่องอัตราค่าระหว่าง ค่าบริการ ค่าใช้จ่าย ข้อกำหนดเงื่อนไข ค่าງ ในการส่งสินค้าทางเรือ
- 4) สนับสนุนให้มีการส่งสินค้าทางเรือที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ
- 5) ให้ค่าปรึกษา แนะนำแก่รัฐบาลเพื่อพัฒนาการส่งเสริมการส่งสินค้าทางเรือ
- 6) ให้ค่าปรึกษา ข้อเสนอแนะแก่สมาชิก
ส่วนโครงสร้างของสภากลุ่มส่งสินค้าทางเรือ ประกอบไปด้วย
 - 1) สมาชิก ที่เป็นผู้ส่งออก นำเข้าสินค้าทางเรือ และสมาชิกต้องเป็นนิติบุคคล เท่านั้น
 - 2) คณะกรรมการสภาก มีประธานสภาก และเลขานุการ ทำหน้าที่บริหารสภาก
 - 3) มีสำนักงานและเจ้าหน้าที่ของสภากำหนดที่ทางธุรการ
 - 4) สภามีรายได้มาจากการค่าลงทะเบียนสมาชิก กับค่าบำรุงรายปี