

ในปัจจุบัน การบริหารจัดการด้วยระบบโลจิสติกส์ (Logistics System) ได้รับการพัฒนาขึ้นมาเพื่อรองรับการแข่งขันทางธุรกิจของผู้ให้บริการ ด้วยเป้าหมายในการเพิ่มประสิทธิภาพในการลำเลียงและการกระจายสินค้า เพื่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการต้นทุน เพิ่มความเร็วในการขนส่ง และขนส่งสินค้าให้แก่ผู้ให้บริการได้ตามเวลาที่กำหนดและมีประสิทธิภาพมากที่สุด เพื่อสร้างความพึงพอใจให้แก่ผู้ให้บริการ รวมทั้งผู้บริโภค และก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่การประกอบกิจการ โดยอาศัยระบบทันเวลา (Just-in-Time : JIT) เป็นพื้นฐานในการพัฒนาขึ้นเพื่อใช้ในการดำเนินการผลิต การส่งมอบสินค้าและ/หรือการบริการในปริมาณที่ถูกต้องเพื่อให้ทันกับขั้นตอนการผลิตหรือการดำเนินงาน โดยเป้าหมายของระบบ JIT คือ จะไม่ทำให้เกิดภาวะการณ์เหลือสินค้าคงคลังไว้มากเกินไปจนไม่มีพื้นที่ในการเก็บรักษาและจะไม่ทำให้เกิดการขาดแคลนวัตถุดิบในกรณีที่ต้องผลิตสินค้าอย่างเร่งด่วนตามความต้องการหรือตามคำสั่งของลูกค้า ซึ่งการที่มีสินค้าคงคลังไว้มากเกินไปกว่าพื้นที่เก็บรักษานั้น จะก่อให้เกิดปัญหาเกี่ยวกับต้นทุน โดยเฉพาะหากสินค้าคงคลังนั้นมีต้นทุนการผลิตที่สูงกว่าราคาซื้อขายของตลาด และค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาที่เกินความจำเป็น และในทางกลับกัน การที่มีสินค้าคงคลังไว้น้อยเกินไป อาจจะทำให้เกิดความสูญเสียโอกาสทางการตลาดได้ ในกรณีที่ความต้องการสินค้าของตลาดมีความต้องการมาก

เนื่องจากระบบโลจิสติกส์มีความสำคัญต่อการแข่งขันในทางการค้าของผู้ให้บริการ ในด้านการลดต้นทุนและการบริหารจัดการ ในปัจจุบันจึงได้มีผู้ให้บริการในกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์จำนวนมากขึ้น ซึ่งจะเรียกว่า “ผู้ให้บริการโลจิสติกส์” โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์นี้จะให้บริการในกิจกรรมของระบบโลจิสติกส์ที่กว้างขวางและครอบคลุมเกือบทุกสาขางานที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ ไม่ว่าจะเป็นการวางแผนในการเก็บรักษาสินค้าและกระจายสินค้า การขนส่ง (Transportation) การจัดซื้อ (Purchasing) การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การจัดการคลังสินค้า (Warehousing) และการจัดการสินค้าคงคลัง (Inventory Management) ซึ่งจะเห็นได้ว่ากิจกรรมต่างๆ เหล่านี้เป็นกิจกรรมตั้งแต่เริ่มต้นในการหาวัตถุดิบเพื่อผลิตสินค้าจนกระทั่งผลิตสินค้าเสร็จเรียบร้อยและกระจายสินค้าสู่ผู้บริโภค

ในการให้บริการกิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์นั้น จะสามารถแบ่งประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้เป็น 4 ประเภท โดยพิจารณาจากลักษณะของการให้บริการเป็นหลัก คือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Subcontractor ประเภท Logistics Provider ประเภท Third Party Logistics (3PL) และประเภท Fourth Party Logistics (4PL) ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในแต่ละ

ประเภทนั้นจะมีลักษณะของการให้บริการที่แตกต่างกัน โดยเฉพาะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) จะมีรูปแบบของการให้บริการที่หลากหลายและซับซ้อนกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้านอื่นๆ ซึ่งจากการให้บริการที่หลากหลายและซับซ้อนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้ก่อให้เกิดปัญหาทางด้านกฎหมายเป็นอย่างยิ่งในการกำหนดว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานภาพทางกฎหมายและความรับผิดชอบทางแพ่งอย่างไร ประกอบกับในประเทศไทยในปัจจุบันก็ยังไม่ได้มีกฎหมายเฉพาะที่จะสามารถกำหนดสถานภาพทางกฎหมายและความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เกิดจากการให้บริการได้อย่างชัดเจน นอกจากนี้ ตามปกติในสัญญาโลจิสติกส์เพื่อให้บริการในแต่ละกิจกรรมนั้น จะมีการกำหนดประเภทของกิจกรรมในการให้บริการที่หลากหลายในฉบับเดียวกัน ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาในการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์เพื่อที่จะนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับ เนื่องจากในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่จะกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์เป็นการเฉพาะอย่างชัดเจนเช่นเดียวกัน

ในวิทยานิพนธ์นี้ มุ่งที่จะศึกษาถึงประเด็นเกี่ยวกับการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ว่าเป็นสัญญาประเภทใด โดยพิจารณาจากบทบัญญัติกฎหมายของประเทศไทยที่มีผลใช้บังคับในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 และศึกษาถึงปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวกับการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งปัญหาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดระดับมาตรฐานของการให้บริการ การควบคุมการประกอบการหรือให้บริการ และอื่นๆ

จากการศึกษาถึงปัญหาในการกำหนดประเภทสัญญาโลจิสติกส์ และการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ทำให้ได้ข้อสรุปในการแก้ปัญหาในระยะสั้นว่าการนำกฎหมายมาปรับใช้บังคับในการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ และสถานภาพทางกฎหมายและความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ไม่ว่าจะเป็นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 หรือกฎหมายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องก็ตาม ควรจะพิจารณาจากลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นรายกรณีว่าการให้บริการนั้นอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติกฎหมายใด และพิจารณาในเวลาที่เกิดความเสียหายว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการให้บริการในกิจกรรมใด โดยนำหลักการที่เป็นสาระสำคัญของหลัก localized damage ซึ่งเป็นหลักการที่ใช้ในการกำหนดความรับผิดชอบและจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นอันเกิดจากการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มาประยุกต์ใช้

เพื่อที่จะค้นหาและนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องใดมาปรับใช้บังคับกับกิจกรรมการให้บริการ และกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งการประยุกต์ใช้ในลักษณะนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์อย่างยิ่ง

ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นในระยะยาวนั้น ควรจะต้องร่างกฎหมายเพิ่มเติมเป็นการเฉพาะกับการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ สถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้อย่างชัดเจนเพื่อป้องกันปัญหาในทางกฎหมายที่จะเกิดขึ้นในอนาคต ประกอบกับเป็นการสร้างความมั่นใจแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และบุคคลที่ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถเข้าใจถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนเองได้อย่างชัดเจน และจะส่งผลต่อการพัฒนาธุรกิจนี้ให้เป็นธุรกิจที่สร้างรายได้ให้แก่ประเทศมากขึ้น ซึ่งปัญหาที่อาจเกิดขึ้นสำหรับการร่างกฎหมายพิเศษเพิ่มเติม อาจเกิดจากการที่ไม่มีกฎหมายต้นแบบไม่ว่าในทางต่างประเทศหรือระหว่างประเทศก็ตาม ซึ่งในกรณีเช่นนี้ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องกำหนดหลักการของกฎหมายโดยคำนึงถึงประเพณีตามปกติทางการค้าในการประกอบธุรกิจ รวมทั้งแนวโน้มในการพัฒนาธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ในอนาคต