

กฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์

ในบทนี้จะเป็นการพิจารณาถึงบทบัญญัติกฎหมายไทยต่างๆ ที่เกี่ยวกับการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 หรือพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 โดยเฉพาะอย่างยิ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นบทบัญญัติกฎหมายไทยที่มีส่วนสำคัญอย่างยิ่งในการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ หากสัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาพิเศษที่ไม่อยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติในส่วนเอกเทศสัญญา การตกลงกันระหว่างคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ใช้บริการย่อมมีเสรีภาพในการกำหนดข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาอย่างเต็มที่ภายใต้หลักเสรีภาพแห่งการแสดงเจตนา (Freedom of Contract) เว้นแต่การกำหนดข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาจะเป็นการขัดต่อกฎหมาย เป็นการพันวิสัย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งส่งผลให้ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ¹ แต่หากสัญญาโลจิสติกส์สามารถปรับได้กับบทบัญญัติของเอกเทศสัญญาแล้ว การกำหนดข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาโลจิสติกส์จะต้องพิจารณาจากบทบัญญัติของเอกเทศสัญญานั้นด้วย ซึ่งคู่สัญญาอาจกำหนดข้อตกลงในสัญญาให้แตกต่างจากที่บทบัญญัติในเอกเทศสัญญาได้ แต่ทั้งนี้ ข้อตกลงดังกล่าวจะต้องไม่แตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน²

จากการศึกษาในบทที่สอง เมื่อพิจารณาในเบื้องต้นทำให้เห็นว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้มีลักษณะของการให้บริการในกิจกรรมที่มีความหลากหลาย ประกอบกับในต่างประเทศและในระหว่างประเทศไม่มีกฎหมายที่ใช้ในการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ รวมทั้งกำหนด

¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150

"การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย เป็นการพันวิสัย หรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ"

² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151

"การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ"

สถานการณ์และความรับผิดชอบในทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างชัดเจน สำหรับประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมายในลักษณะดังกล่าวอย่างชัดเจนเช่นกัน ทำให้เกิดปัญหาอย่างยิ่งที่จะกำหนดว่า สัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาประเภทใด และผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานะภาพในทางกฎหมาย อย่างไร และเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแก่คู่สัญญาหรือบุคคลภายนอก ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไร และจะสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิด หรือ จำกัดความรับผิดชอบของตนเองได้หรือไม่ อย่างไร

จากการศึกษารูปแบบของสัญญาโลจิสติกส์³ นั้น จะเห็นได้ว่าสัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาที่ได้กำหนดข้อตกลงและเงื่อนไขเป็นการเฉพาะในระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ให้บริการ ซึ่งบางกรณีสามารถปรับเข้ากับเอกเทศสัญญาภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ แต่ในบางกรณีอาจจะเป็นสัญญาพิเศษที่ไม่ใช่เอกเทศสัญญา ซึ่งในกรณีที่สัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาพิเศษนี้ จะต้องนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในส่วนของนิติกรรมสัญญามารับใช้กับสัญญาโลจิสติกส์ดังกล่าว โดยคำนึงถึงหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนาทำสัญญาและภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายในส่วนของความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติต่างๆ ของกฎหมายภายในของประเทศไทยและพิจารณาถึงลักษณะการให้บริการในแต่ละกิจกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์แล้ว จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติกฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับลักษณะการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีอยู่มากมายหลายฉบับ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพิจารณาถึงบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวว่ามีความเกี่ยวข้องกับการกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ สถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ อย่างไร

³ รูปแบบและรายละเอียดของสัญญาโลจิสติกส์นี้ มิได้มีกำหนดไว้ในกฎหมายหรือตำราแต่อย่างใด แต่เป็นรูปแบบที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ทำขึ้น ซึ่งเมื่อพิจารณาจากชื่อของสัญญาแล้ว จะมีได้กำหนดอย่างชัดเจนว่าเป็นสัญญาโลจิสติกส์ (Logistics Contract) แต่จะกำหนดในชื่ออื่น เช่น Inventory Management Contract transportation Contract เป็นต้น ซึ่งหากพิจารณาแต่เพียงชื่อของสัญญาแล้ว มิอาจทำให้เห็นได้ว่าเป็นสัญญาที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ จึงต้องพิจารณาจากเนื้อหาของสัญญาเป็นหลัก

3.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้มีบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับนิติกรรมสัญญา ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับเป็นการทั่วไปกับสัญญาทุกประเภท โดยถือว่าสัญญาเป็นนิติกรรมหลายฝ่าย ซึ่งเกิดขึ้นโดยการแสดงเจตนาของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป โดยฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาเป็นคำเสนอ และอีกฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนาเป็นคำสนอง เมื่อคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกัน สัญญาจึงจะเกิดขึ้น⁴ โดยในที่นี้ คำเสนอ คือ การแสดงเจตนาแสดงความประสงค์ของตนต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือหลายบุคคลเพื่อขอให้ทำสัญญาด้วย และคำเสนอเป็นนิติกรรมฝ่ายเดียวซึ่งมีผลผูกพันผู้เสนอ จะแสดงเจตนาต่อบุคคลโดยเจาะจงหรือต่อสาธารณชนโดยไม่เจาะจงก็ได้ แต่ต้องมีข้อความที่ชัดเจนแน่นอน ซึ่งเมื่อมีการสนองรับตามคำเสนอ สัญญาจะต้องเกิดขึ้น ถ้าสัญญาไม่เกิดย่อมไม่ใช่คำเสนอ⁵ ส่วนคำสนอนั้น คือ การแสดงเจตนาของผู้สนองรับต่อผู้เสนอเพื่อตกลงรับทำสัญญาตามคำเสนอ ซึ่งคำสนอนเป็นนิติกรรมฝ่ายเดียวซึ่งมีผลผูกพันผู้สนองรับ แต่จะต้องแสดงเจตนาต่อผู้เสนอเท่านั้น และเมื่อคำเสนอคำสนอนถูกต้องตรงกันก็จะเกิดเป็นสัญญาผูกพันทั้งสองฝ่าย⁶ และสัญญาเกิดขึ้นและมีผลบังคับใช้แล้ว สัญญาดังกล่าวจะใช้บังคับในระหว่างคู่สัญญาได้ต่อเมื่อสัญญานั้นมีวัตถุประสงค์ไม่เป็นการต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมาย หรือเป็นการพ้นวิสัย หรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งหากสัญญาดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ดังเช่นนั้นแล้ว ย่อมทำให้สัญญานั้นเป็นโมฆะตามที่มาตรา 150 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติไว้ว่า “การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมายเป็นการพ้นวิสัยหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ”

นอกจากการพิจารณาบทบัญญัติของกฎหมายในส่วนของนิติกรรมสัญญาที่ได้กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ใช้บังคับเป็นการทั่วไปกับสัญญาทุกประเภทแล้ว ในส่วนต่อไปจะพิจารณาถึงสัญญาประเภทต่างๆ ในส่วนของเอกเทศสัญญา โดยจะพิจารณาจากสัญญาจ้างทำของ สัญญารับขน สัญญาเก็บของในคลังสินค้า และสัญญาตัวแทน

⁴ คักดี สอนองชาติ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย นิติกรรมและสัญญา พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2540) น.346.

⁵ เพิ่งอ้าง, น.346.

⁶ เพิ่งอ้าง, น.360.

ซึ่งสัญญาดังกล่าวนั้นในบางสัญญาจะถือเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ เพื่อพิจารณาว่าสัญญาโลจิสติกส์นั้นจะสามารถนำบทบัญญัติในส่วนของสัญญาดังกล่าวมาปรับใช้บังคับได้หรือไม่ หรือควรจะนำเฉพาะบทบัญญัติในส่วนของนิติกรรมสัญญา มาปรับใช้บังคับ หากสัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาพิเศษที่ไม่ใช่เอกเทศสัญญา

3.1.1 บรรพ 3 ลักษณะ 7 จ้างทำของ

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 7 จ้างทำของนี้ ได้กำหนดลักษณะของสัญญาจ้างทำของ ไว้ในมาตรา 587 “อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น” รวมทั้งหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างไว้ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากคำนิยามของสัญญาจ้างทำของแล้ว จะเห็นได้ว่าสัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาต่างตอบแทนชนิดหนึ่งมีคู่สัญญา 2 ฝ่าย คือ ฝ่ายผู้ว่าจ้างและฝ่ายผู้รับจ้าง โดยผู้รับจ้างตกลงจะทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้างจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้างและผู้ว่าจ้างตกลงให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งงานนั้น⁷

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากคำนิยามของสัญญาจ้างทำของตามมาตรา 587 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว จะเห็นได้ว่าลักษณะและสาระสำคัญของสัญญาจ้างทำของ คือ

1) สัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย โดยฝ่ายผู้ว่าจ้างฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเป็นผู้ที่ตกลงให้ผู้รับจ้างทำการงานสิ่งใดจนสำเร็จให้แก่ตน แล้วจะจ่ายสินจ้างให้แก่ผู้รับจ้าง ส่วนคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง คือ ผู้รับจ้างที่ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง โดยได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทน⁸

⁷ จักรพงษ์ เล็กสกุลไชย, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะตัวแทน ตัวแทนค้าต่าง นายหน้า จ้างทำของ รับขน พิมพ์ครั้งที่ 7, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2547) น. 99.

⁸ ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน พิมพ์ครั้งที่ 7, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2548), น.129.

2) สัญญาจ้างทำของมีวัตถุประสงค์ที่สำคัญ คือ การที่ผู้รับจ้างตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งให้แก่ผู้ว่าจ้างจนเป็นผลสำเร็จ ผู้ว่าจ้างมิได้ต้องการเฉพาะแรงงานของผู้รับจ้างแต่เพียงอย่างเดียวดังเช่นนายจ้างต้องการลูกจ้างตามสัญญาจ้างแรงงาน⁹

3) ในสัญญาจ้างทำของนั้น ผู้รับจ้างมิได้ทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้างโดยเปล่าประโยชน์หรือโดยปราศจากค่าตอบแทน เมื่อผู้รับจ้างทำการงานให้แก่ผู้ว่าจ้างแล้ว ก็จะได้รับสินจ้างเป็นการตอบแทน สัญญาจ้างทำของจึงเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทน¹⁰ และเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างมีหน้าที่ตอบแทนซึ่งกันและกัน และสินจ้างที่จะต้องจ่ายโดยมากจะเป็นเงินตรา แต่จะตกลงจ่ายเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นก็ได้¹¹

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากลักษณะและสาระสำคัญของสัญญาจ้างทำของดังกล่าวข้างต้นแล้วนั้น จะสามารถสรุปได้ว่าสัญญาจ้างทำของเป็นสัญญาต่างตอบแทนระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง โดยผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างแก่ผู้รับจ้างในการทำงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จซึ่งวัตถุประสงค์ของสัญญาจ้างทำของนั้น คือ ความสำเร็จของงานที่จ้างให้ทำ

สำหรับในกรณีของสัญญาโลจิสติกส์นี้ หากตามลักษณะของการให้บริการในแต่ละกิจกรรมตามสัญญาโลจิสติกส์ไม่ว่าในบางส่วนหรือทั้งหมดสามารถพิจารณาได้ว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะอยู่ในสถานภาพตามกฎหมายเป็นผู้รับจ้าง ทั้งนี้ ในสัญญาดังกล่าวหรือในกิจกรรมต่างๆ ที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้เข้าเกี่ยวข้องในการปฏิบัติตามสัญญานั้น จะต้องไม่อยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของกฎหมายอื่นๆ ซึ่งหากสัญญาดังกล่าวนั้นอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของกฎหมายอื่นๆ แล้ว สัญญาโลจิสติกส์อาจจะไม่ใช่เป็นสัญญาจ้างทำของ แต่จะเป็นสัญญาตามประเภทที่กฎหมายเฉพาะนั้นๆ ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ เช่น ในกรณีที่สัญญาโลจิสติกส์ได้กำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการเกี่ยวกับการดูแลและบริหารสินค้าคงคลัง รวมทั้งการขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังประเทศอื่นๆ ตามคำสั่งของลูกค้า จะเห็นได้ว่าหากในส่วนของการดูแลสินค้าคงคลังนั้นอาจจะเป็นในส่วนของสัญญาจ้างทำของ ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะถูกถือได้ว่าเป็นผู้รับจ้าง แต่หากในส่วนของการขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังประเทศอื่นๆ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะถูกถือได้ว่าเป็นผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

⁹ เฟื่องอ้าง, น.130.

¹⁰ เฟื่องอ้าง, น.132.

¹¹ จินดา บุญยอาคม, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงานจ้างทำของ, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2512), น.132.

ซึ่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดให้ใช้บังคับกับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นต้น

แต่จากการพิจารณาถึงลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญาโลจิสติกส์แล้ว ในบางกรณี ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาในการบริหารจัดการให้แก่ผู้ใช้บริการ ซึ่งในกรณีนี้ หากพิจารณาจากหลักการเบื้องต้นของสัญญาจ้างทำของแล้ว จะเห็นได้ว่าการให้บริการให้คำปรึกษานั้นเป็นสัญญาจ้างทำของ แต่ในกรณีของคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4680/2545 ศาลฎีกาได้พิพากษาว่าสัญญาจ้างที่ปรึกษาธุรกิจไม่ใช่สัญญาจ้างทำของ แต่เป็นสัญญาจ้างบริการอย่างอื่นอันเป็นเอกเทศสัญญาอย่างหนึ่งที่มีได้กำหนดแยกประเภทไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยรายละเอียดของคำวินิจฉัยของศาลฎีกา ดังนี้

“ฎีกาที่ 4680/2545 ลูกหนี้ทำสัญญาจ้างเจ้าหนี้เป็นที่ปรึกษาธุรกิจ โดยให้เป็นผู้ให้คำปรึกษา วางแผนงาน จัดระบบบริหารงานทั้งหมดทั้งในกิจการของลูกหนี้ให้ได้ผลก้าวหน้า และตามที่ได้รับมอบหมายจากลูกหนี้ในการบริหารงานบุคคล การบริหารเงิน การบริหารการตลาด การบริหารการผลิต โดยมีข้อตกลงจ่ายค่าตอบแทนเป็นรายเดือน โดยการให้คำปรึกษาของเจ้าหนี้ส่วนใหญ่เป็นการให้คำปรึกษาทางวาจา ซึ่งการให้คำปรึกษาในแต่ละครั้งไม่ได้ทำให้งานสำเร็จไปตามที่ลูกหนี้กำหนดไว้ กรณีจึงไม่ใช่สัญญาที่กำหนดจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น แม้สัญญาดังกล่าวจะกำหนดระยะเวลาการจ้างไว้ 5 ปี แต่การให้คำปรึกษาก็มิได้ผูกพันให้ลูกหนี้ต้องปฏิบัติตามอันจะมีผลให้เกิดผลงานตามที่เจ้าหนี้ให้คำปรึกษาเสมอไป สัญญาจ้างที่ปรึกษาธุรกิจจึงไม่ใช่สัญญาจ้างทำของ แต่เป็นสัญญาจ้างบริการอย่างอื่นอันเป็นเอกเทศสัญญาอย่างหนึ่งที่มีได้กำหนดแยกประเภทไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลูกหนี้จึงมีหน้าที่จ่ายค่าตอบแทนเป็นรายเดือนตามสัญญา”

เมื่อพิจารณาจากคำพิพากษาศาลฎีกาดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่าลักษณะสำคัญของสัญญาจ้างทำของจะต้องมีผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น และผู้รับจ้างตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ผู้ว่าจ้าง จึงจะถือได้ว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ¹² แต่ข้อเท็จจริงจากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4680/2545 นั้น จะเห็นได้ว่าการให้บริการของเจ้าหนี้ซึ่งเป็นที่ปรึกษาธุรกิจนั้น คำปรึกษาที่เจ้าหนี้ได้ให้แก่ลูกหนี้ของตนตามสัญญาจ้างเป็นที่ปรึกษาธุรกิจมิได้ผูกพันให้ลูกหนี้ต้องปฏิบัติตามอันจะมีผลให้เกิดผลงานตามที่เจ้าหนี้ได้ให้คำปรึกษา จึงไม่ก่อให้เกิดผลสำเร็จของงาน ดังนั้น สัญญาดังกล่าวจึงเป็นสัญญาจ้างบริการอื่น

¹² ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 8, น.129.

จากการพิจารณาสัญญาโลจิสติกส์ในบางกิจกรรมแล้ว จะเห็นได้ว่าการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะเป็นการให้คำปรึกษาในการบริหารจัดการ ซึ่งมีได้มีความผูกพันให้ผู้ให้บริการจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของผู้ให้บริการโลจิสติกส์แต่อย่างใด หากผู้ให้บริการเห็นว่าคำปรึกษาและคำแนะนำของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่เหมาะกับการนำมาใช้ในธุรกิจของตน แต่กิจกรรมของระบบโลจิสติกส์บางกิจกรรมนั้น เป็นกิจกรรมที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องกระทำด้วยตนเอง ซึ่งจะต้องพิจารณาในรายละเอียดว่ากิจกรรมแต่ละกิจกรรมนั้น จะสามารถปรับได้กับสัญญาประเภทใด ตามกฎหมายที่มีผลใช้บังคับในปัจจุบัน

3.1.2 บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขน

บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องรับขน เป็นบทบัญญัติที่ไม่ได้ให้ความหมายของสัญญารับขนไว้ว่าสัญญารับขน¹³ คืออะไร แต่ได้ให้ความหมายไว้ว่าผู้ขนส่งคือใคร ดังนั้น ด้วยเหตุนี้ จึงได้มีนักวิชาการได้ให้ความหมายของสัญญารับขนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไว้ดังนี้

ศาสตราจารย์จิต เศรษฐบุตร ได้ให้ความหมายของสัญญารับขนว่า สัญญารับขนเป็นสัญญาซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ขนส่ง ตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารที่หนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเรียกสินจ้างจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ ต้องเป็นทางการคำปากติของผู้ขนส่งด้วย¹⁴

¹³ ซึ่งแตกต่างจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งได้ให้ความหมายของสัญญารับขนของทางทะเลว่าเป็นสัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าเรือในประเทศหนึ่งไปยังท่าเรือในประเทศหนึ่ง โดยคิดค่าธรรมเนียม (มาตรา 3)

¹⁴ จิต เศรษฐบุตร, ความรู้เบื้องต้นแห่งกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเช่าทรัพย์เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ และรับขน, (2493), น. 173.

ศาสตราจารย์กมล สนิธิเกษตริน ได้ให้ความหมายของสัญญารับขนว่า สัญญารับขนคือสัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงว่าจะทำการขนส่งของหรือคนโดยสารจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง โดยเรียกสินจ้างเป็นค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสาร แล้วแต่กรณี จากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่าผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทั้งนี้ต้องเป็นทางคำปกติของผู้ขนส่ง¹⁵

ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริต เอกจริยกร ได้ให้ความหมายของสัญญารับขนว่า สัญญารับขนคือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งตกลงกับผู้ส่งหรือผู้โดยสารที่จะขนของหรือผู้โดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง โดยได้รับค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารเป็นการตอบแทน¹⁶

จากการพิจารณาคำจำกัดความของสัญญารับขนข้างต้นนั้น จะทำให้เห็นได้ว่าสัญญารับขนคือสัญญาที่มีคู่สัญญา 2 ฝ่ายคือ ผู้ขนส่งฝ่ายหนึ่ง และผู้ส่งหรือผู้โดยสารอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งสำหรับผู้ขนส่งนั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 ได้ให้ความหมายว่า "อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือ บุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อบำเหน็จเป็นทางคำปกติของตน" ดังนั้น จากการพิจารณาคำนิยามของผู้ขนส่งตามมาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว จะเห็นได้ว่าบุคคลที่จะเป็นผู้ขนส่งนั้นจะต้องเป็นบุคคลที่เป็นผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารซึ่งประกอบอาชีพในการรับขนของหรือคนโดยสารเป็นปกติธุระกิจของตน กล่าวคือ ประกอบอาชีพในการรับขนอยู่เป็นประจำ มิใช่รับขนเป็นครั้งคราว และหากบุคคลนั้นกระทำการขนส่งเป็นครั้งคราว บุคคลนั้นก็ไม่ได้ถือว่าเป็นผู้ขนส่ง แม้ว่าจะมีการเรียกร้องหรือให้คำบำเหน็จก็ตาม¹⁷

ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างจ้างให้ผู้รับจ้างขนส่งเคลื่อนย้ายของนั้น หากปรากฏว่าผู้รับจ้างมิได้ประกอบอาชีพในการรับขนเป็นปกติธุระ สัญญานั้นก็เป็นสัญญาจ้างทำของ แต่ถ้าปรากฏว่าผู้รับจ้างเป็นผู้ขนส่งที่ประกอบอาชีพในการรับขนโดยได้รับบำเหน็จเป็นการตอบแทนเป็นปกติสัญญานั้นก็เป็นสัญญารับขน¹⁸

¹⁵ กมล สนิธิเกษตริน, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างแรงงานจ้างทำของ และรับขน, (กรุงเทพมหานคร : สุทธิสารการพิมพ์, 2528), น. 41.

¹⁶ ไพฑูริต เอกจริยกร, อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 8, น. 212

¹⁷ ไพฑูริต เอกจริยกร, อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 8, น. 213

¹⁸ ไพฑูริต เอกจริยกร, อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 8, น. 219

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับชนนี้ จะใช้บังคับและกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในลักษณะกว้างๆ แต่จะไม่ใช้บังคับสำหรับการรับขนของทางทะเลตามที่มาตรา 609 วรรคสอง¹⁹ ได้กำหนดไว้ แต่ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางบกและการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งในประเทศหรือระหว่างประเทศก็ตาม จะอยู่ภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้ ดังนั้นในกรณีที่พิจารณาได้ว่าหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการรับขนส่งของเพื่อบำเหน็จทางการค้าปกติของตนเอง ไม่ว่าจะเป็นทางบก ทางอากาศ หรือทางน้ำภายในประเทศก็ตาม ย่อมสามารถพิจารณาได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ย่อมเป็นผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 ว่าด้วยรับชนนี้

3.1.3 บรรพ 3 ลักษณะ 14 เก็บของในคลังสินค้า

ในส่วนของค่านิยามของสัญญาเก็บของในคลังสินค้า เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องเก็บของในคลังสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 770-796 ก็ไม่ได้มีการบัญญัติถึงความหมายของสัญญาเก็บของในคลังสินค้าไว้โดยตรง แต่ก็ได้มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้ กล่าวคือ

อาจารย์สถิตย์ เล็งไธสง ได้ให้ความเห็นว่าสัญญาเก็บของในคลังสินค้า ก็คือ การฝากทรัพย์สิน โดยเป็นสัญญาระหว่างนายคลังสินค้ายกับผู้ฝากสินค้า ซึ่งผู้ฝากได้ส่งมอบทรัพย์สินที่ฝากให้ไว้กับนายคลังสินค้า เพื่อเก็บรักษา โดยนายคลังสินค้าจะคืนสินค้าให้แก่ผู้ฝากสินค้า หรือให้แก่ผู้สืบสิทธิของเขาในภายหลัง ซึ่งเป็นสัญญาที่มีบำเหน็จเป็นค่าตอบแทน โดยมีสินค้าที่ฝากเป็นวัตถุแห่งสัญญา เพราะเหตุนี้มาตรา 771 จึงให้นับบทบัญญัติว่าด้วยการฝากทรัพย์สินทั่วไปมาใช้บังคับกับเรื่องเก็บของในคลังสินค้าเท่าที่ไม่ขัดกับบทบัญญัติ ในลักษณะนี้²⁰

¹⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคสอง

"....."

รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น"

²⁰ สมภพพิไลรัฐ สุขพิไลรัฐ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะเก็บของในคลังสินค้า ประนีประนอมยอมความ การพนันและขึ้นต่อ บัญชีเดินสะพัด, (กรุงเทพมหานคร, 2544), น.6.

รองศาสตราจารย์มานิช สุทธิวาทนฤพุมิ ให้ความเห็นว่าสัญญาเก็บของในคลังสินค้า ก็คือ สัญญาที่ประกอบด้วยคู่สัญญา 2 ฝ่าย ฝ่ายหนึ่งเรียกว่า นายคลังสินค้า อีกฝ่ายหนึ่งเรียกว่า ผู้ฝากสินค้า โดยคู่สัญญาดตกลงกันให้นายคลังสินค้าเป็นผู้รับเก็บรักษาสินค้าของผู้ฝากไว้ในคลังสินค้าและเมื่อผู้ฝากต้องการ นายคลังสินค้าจะออกใบรับของคลังสินค้ากับใบประทวนสินค้าให้แก่ผู้ฝาก เพื่อผู้ฝากจะได้โอนหรือจำหน่ายสินค้าต่อไปได้ ส่วนผู้ฝากตกลงจะให้บำเหน็จค่าฝากแก่นายคลังสินค้าตามทางค้าปกติของเขา²¹

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากคำนิยามของสัญญาเก็บของในคลังสินค้าข้างต้นแล้ว จะเห็นได้ว่าลักษณะของสัญญาเก็บของในคลังสินค้า คือ

- 1) เป็นสัญญาที่เกิดจากนิติสัมพันธ์ของบุคคล 2 ฝ่าย คือ ผู้ฝากสินค้า และนายคลังสินค้า (ผู้รับฝาก) ซึ่งโดยส่วนมากนายคลังสินค้า (ผู้รับฝาก) จะมีสถานะเป็นนิติบุคคล
- 2) เป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ เนื่องจากเมื่อพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กฎหมายก็ไม่ได้กำหนดว่าต้องทำเป็นสัญญา หรือต้องทำตามแบบแต่อย่างใด ดังนั้นจะทำสัญญาเก็บของในคลังสินค้าด้วยวาจา หรือจะทำเป็นหนังสืออย่างไรก็ได้ เพียงแต่ว่าสัญญาเก็บของในคลังสินค้าจะสมบูรณ์และเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อได้ส่งมอบสินค้าที่ต้องการฝากเข้ามาไว้ในคลังสินค้า
- 3) วัตถุประสงค์ของสัญญาเก็บของในคลังสินค้า คือสินค้า ซึ่งคำว่าสินค้าน่าจะหมายถึงเฉพาะสังหาริมทรัพย์เท่านั้น ไม่น่าจะอนุโลมรวมไปถึงอสังหาริมทรัพย์ ที่เป็นเช่นนี้ก็เพราะวัตถุประสงค์ของสัญญาก็คือการนำสินค้าไปฝากเก็บไว้ในคลัง ดังนั้นสินค้าที่เป็นอสังหาริมทรัพย์ จึงน่าจะไม่ใช่วัตถุประสงค์ของสัญญา เนื่องจากไม่สามารถนำหรือเคลื่อนย้ายอสังหาริมทรัพย์ไปฝากเก็บในคลังสินค้าได้
- 4) เป็นสัญญาต่างตอบแทนโดยผู้ฝากสินค้าจะได้รับประโยชน์จากการนำสินค้าไปฝากเก็บ และอีกฝ่ายก็คือนายคลังสินค้าได้รับบำเหน็จค่าฝากเป็นการตอบแทน ดังนั้นจะรับทำการเก็บของในคลังสินค้าโดยไม่มีบำเหน็จไม่ได้

²¹ เพิ่งอ้าง, น.7.

5) เอกสารในสัญญาเก็บของในคลังสินค้า คือ

5.1) ใบรับของคลังสินค้า

ใบรับของในคลังสินค้านี้ นายคลังสินค้าจะออกให้แก่ผู้ฝากสินค้า เพื่อเป็นหลักฐานในการรับมอบสินค้าเข้ามาในความดูแลของนายคลังสินค้า โดยผู้ฝากสินค้าสามารถนำใบรับของคลังสินค้าไปสลักหลังโอนกรรมสิทธิ์สินค้าที่เก็บอยู่ในคลังสินค้าให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของบุคคลผู้รับสลักหลังได้ โดยไม่ต้องมีการส่งมอบสินค้า²² ในกรณีนี้ ย่อมแสดงว่าเมื่อนำสินค้าไปฝากเก็บไว้ในคลัง ถ้าผู้ฝากต้องการโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าก็จะทำได้เพียงวิธีเดียว คือ สลักหลังใบรับของคลังสินค้า²³ ซึ่งวิธีการโอนกรรมสิทธิ์นั้นผู้ฝากสินค้าสามารถเขียนบันทึกข้อความลงในใบรับของคลังสินค้าว่าโอนสินค้าให้แก่ผู้ใด และลงลายมือชื่อของผู้โอน (ผู้ทรงใบรับของคลังสินค้า) ไว้ และส่งมอบใบรับของคลังสินค้าให้แก่ผู้รับโอนซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าคนใหม่²⁴ โดยการโอนสลักหลังใบรับของคลังสินค้าจะต้องระบุชื่อผู้รับโอนให้ชัดเจน จะสลักหลังให้ผู้ถือเหมือนดังเช่นกรณีตัวเงินที่สามารถสลักหลังให้ผู้ถือไม่ได้ หรือมิฉะนั้นก็ต้องให้ผู้ฝากนำสินค้าออกจากคลังสินค้าก่อนแล้วจึงจะสามารถโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่บุคคลอื่นด้วยวิธีใดก็ได้

²² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 776

“อันใบรับของคลังสินค้านั้น ย่อมให้สิทธิแก่ผู้ฝากที่จะสลักหลังโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าไปเป็นของผู้อื่นได้”

²³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 784

“กรรมสิทธิ์ในสินค้าที่เก็บรักษาไว้นั้น ท่านว่าอาจโอนได้แต่ด้วยสลักหลังใบรับของคลังสินค้าเท่านั้น”

²⁴ อรรถพรณ พันธ์พัฒนา, คำอธิบายกฎหมายลักษณะ ฝากทรัพย์ วิธีการเฉพาะสำหรับเจ้าสำนักโรงแรม ฝากเงิน เก็บของในคลังสินค้า จ้างแรงงาน จ้างทำของ พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2545), น.54.

ใบรับของคลังสินค้าสามารถใช้เป็นหลักฐานในการส่งมอบของคืนเมื่อผู้ฝากสินค้าต้องการนำสินค้าออกจากคลัง²⁵ โดยนายคลังสินค้าจะบันทึกรายการสินค้าที่ขอรับคืนในใบรับของคลังสินค้าไม่ว่าจะมารับคืนบางส่วนหรือทั้งหมด²⁶ ถ้าไม่มีการจำหน่ายสินค้าการรับของคืนก็มีเพียงแต่เวนคืนใบรับของคลังสินค้าเพียงอย่างเดียวก็พอ ส่วนประทวนสินค้าไม่ต้องเวนคืนเนื่องจากใบประทวนสินค้าไม่ถือว่าเป็นหลักฐานในการรับสินค้าออกไปจากคลัง²⁷

5.2) ประทวนสินค้า

ประทวนสินค้าจะเป็นเอกสารอีกฉบับที่นายคลังสินค้าจะออกให้แก่ผู้ฝาก โดยผู้ฝากสามารถนำใบประทวนสินค้าไปสลักหลังจำหน่ายสินค้ากับนายคลังสินค้า หรือบุคคลภายนอกผู้รับจำหน่ายโดยเพื่อเป็นประกันการขอรับสินค้าเชื่อได้ และไม่ต้องมีการส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้รับจำหน่าย²⁸ ซึ่งถ้าไม่มีการสลักหลังประทวนสินค้าเพื่อจำหน่าย เวลาจะโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าก็ต้องสลักหลังใบรับของคลังสินค้า และโอนใบประทวนสินค้าให้แก่ผู้รับโอนสินค้าไปพร้อมกัน²⁹ วิธีการสลักหลังประทวนสินค้าก็คือ สลักหลังบันทึกการจำหน่ายลงในใบประทวนสินค้าโดยระบุชื่อผู้รับจำหน่าย และลงลายมือชื่อผู้จำหน่าย แล้วนำใบประทวนสินค้าส่งมอบให้แก่ผู้รับจำหน่ายไป

²⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 788

“อันสินค้าที่เก็บรักษาไว้ในคลังนั้น จะรับเอาไปได้แต่เมื่อเวนคืนใบรับของคลังสินค้า”

²⁶ กรองกาญจน์ ธีระตันติกานนท์, แนวทางการพัฒนารูจกคลังสินค้าสาธารณะเพื่อเป็นกลไกในการรักษาเสถียรภาพของราคาสินค้าเกษตร, (กรุงเทพมหานคร, 2538), น. 24.

²⁷ ประสงค์ แก้วพ่ายพ และพิสิษฐ์ แก้วไสย, การบริหารคลังสินค้า (Warehousing Management), (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2528), น. 57.

²⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 777

“อันประทวนสินค้านั้น ย่อมให้สิทธิแก่ผู้ฝากที่จะสลักหลังจำหน่ายสินค้าซึ่งจดแจ้งไว้ในประทวนได้ โดยไม่ต้องส่งมอบสินค้านั้นแก่ผู้รับสลักหลัง

แต่ว่าเมื่อผู้ฝากประสงค์จะจำหน่ายสินค้า ต้องแยกประทวนออกเสียจากใบรับของคลังสินค้า และส่งมอบประทวนนั้นให้แก่ผู้รับสลักหลัง”

²⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 786

“ตราใบใดสินค้าที่เก็บรักษาไว้ไม่ได้จำหน่าย ท่านว่าจะโอนใบรับของคลังสินค้าและประทวนสินค้าไปต่างหากจากกันไม่ได้อยู่ตราใบนั้น”

เมื่อพิจารณาจากลักษณะและสาระสำคัญของสัญญาเก็บของในคลังสินค้าแล้ว จะเห็นได้ว่าประเด็นที่มีความแตกต่างระหว่างสัญญาเก็บของในคลังสินค้ากับสัญญาประเภทอื่นๆ ที่มีลักษณะเหมือนกัน คือ เอกสารในสัญญาเก็บของในคลังสินค้า กล่าวคือ ตามสัญญาเก็บของในคลังสินค้านั้น จะมีการออกใบรับของคลังสินค้า ซึ่งผู้ฝากสินค้าสามารถนำไปรับของคลังสินค้าไปสักรหัสโอนกรรมสิทธิ์สินค้าที่เก็บอยู่ในคลังให้ตกเป็นกรรมสิทธิ์ของบุคคลผู้รับสักรหัสสินค้าได้โดยไม่ต้องมีการส่งมอบสินค้าและประหวอนสินค้า ผู้ฝากสามารถนำไปประหวอนสินค้าไปสักรหัสจำหน่ายสินค้ากับนายคลังสินค้า หรือบุคคลภายนอกผู้รับจำหน่ายโดยเพื่อเป็นประกันการขอรับสินค้าได้ และไม่ต้องมีการส่งมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้รับจำหน่าย

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติเรื่องเก็บของในคลังสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพิจารณาจากลักษณะของสัญญาโลจิสติกส์ในส่วนที่เกี่ยวกับการให้บริการคลังสินค้า ซึ่งไม่มีข้อกำหนดหรือข้อตกลงในการออกใบรับของคลังสินค้าและ/หรือประหวอนสินค้านั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าการให้บริการด้านคลังสินค้าตามสัญญาโลจิสติกส์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ไม่ได้มีสถานะเป็นการให้บริการเก็บของในคลังสินค้าภายใต้สัญญาเก็บของในคลังสินค้า และสัญญาโลจิสติกส์ดังกล่าวก็มีได้เป็นสัญญาเก็บของในคลังสินค้าเช่นกัน เนื่องจากคลังสินค้าในระบบโลจิสติกส์นั้นมีวัตถุประสงค์ให้บริการเก็บรักษาสินค้าที่ได้รับการขนส่ง และรวมทั้งมีการดำเนินการต่างๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับการเก็บรักษาสินค้า ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะได้รับค่าบริการจากการให้บริการจัดเก็บสินค้าในคลังสินค้า ซึ่งโดยปกติแล้ว จะมีการเรียกเก็บค่าบริการรวมกับค่าขนส่งสินค้าด้วย³⁰ ซึ่งจากการให้บริการดังกล่าวในเบื้องต้นนั้นจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของสัญญาเก็บของในคลังสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้วก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงเอกสารที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ออกให้ในการรับมอบสินค้าก็พบว่ามีข้อแตกต่างกัน คือ ในการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีหน้าที่จะต้องออกเอกสารแสดงถึงการรับมอบของหรือสินค้าหลังจากที่ได้มีการส่งมอบสินค้าเข้ามาในคลังสินค้า แต่เอกสารดังกล่าว

³⁰ จากการสอบถามผู้ประกอบการในส่วนของการให้บริการคลังสินค้าและการคิดค่าบริการนั้น โดยปกติผู้ประกอบการส่วนใหญ่แล้ว จะรวมค่าบริการเข้ากับค่าบริการของการขนส่ง เพื่อให้เกิดความสะดวกต่อการให้บริการและการคิดค่าบริการ ประกอบกับเนื่องจากการเก็บสินค้าในคลังสินค้านั้นจะต้องมีการบริหารจัดการด้วย เพื่อให้การจัดเก็บสินค้ามีความเป็นระเบียบและสามารถยกขนและเคลื่อนย้ายได้โดยง่าย จึงเป็น การให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์รวมกันกับการขนส่ง

เจ้าของสินค้าไม่สามารถนำไปสลับหลังโอนกรรมสิทธิ์ในสินค้าให้แก่บุคคลอื่นเหมือนดังเช่นใบรับของคลังสินค้า และไม่สามารถสลับหลังเอกสารดังกล่าวเพื่อจำหน่ายสินค้า หรือนำมาเป็นประกันการขอรับสินเชื่อเหมือนดังเช่นประทอนสินค้าตามบทบัญญัติเก็บของในคลังสินค้าได้ เมื่อการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในส่วนของคลังสินค้ามีลักษณะที่ไม่ครบตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดไว้ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการให้บริการด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญาโลจิสติกส์นั้นไม่ได้มีสถานะเป็นการให้บริการเก็บของในคลังสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ประกอบกับสัญญาโลจิสติกส์ในการให้บริการด้านคลังสินค้าก็มีใช้สัญญาเก็บของในคลังสินค้าเช่นกัน

3.1.4 บรรพ 3 ลักษณะ 15 ตัวแทน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 15 ตัวแทนนี้เป็นบทบัญญัติกฎหมายที่มีความสำคัญกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเด็นเกี่ยวกับสถานะภาพทางกฎหมายเป็นอย่างยิ่ง โดยเฉพาะกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ให้บริการเกี่ยวกับการบริหารจัดการขนส่ง ซึ่งในการประกอบการธุรกิจ โดยส่วนใหญ่แล้วจะมีสถานะเป็นตัวแทนของผู้ส่งของและ/หรือตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย และการกระทำใดๆ ก็ตามของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้กระทำลงไปภายในขอบเขตอำนาจที่ตัวการมอบหมายหรือเป็นที่รับรู้กันในทางธุรกิจจะเป็นการกระทำที่ผูกพันตัวการทั้งสิ้น และหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้กระทำในลักษณะเป็นตัวการเอง เช่น ให้บริการขนส่งสินค้า เป็นต้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัวเองทั้งสิ้น

3.2 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่กำหนดขึ้นเพื่อใช้บังคับแก่การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะ เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 เรื่องรับขน มาตรา 609 วรรคสองบัญญัติว่า "การรับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" จึงมีความจำเป็นต้องบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ ซึ่งก่อนที่จะมีการตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ ในทางปฏิบัติจะมีการนำหลักกฎหมายของต่างประเทศ เช่น กฎหมายของประเทศอังกฤษ หรือกฎหมายระหว่างประเทศ เช่น International Convention for

the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading (Hague Rules) หรือ United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea 1978 (Hamburg Rules) มาใช้บังคับกับสัญญารับขนของทางทะเล จึงทำให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจในการส่งของและรับขนของทางทะเลไม่มีความแน่ใจได้ว่าตนมีสิทธิและหน้าที่เพียงใด เมื่อมีกรณีพิพาทหรือมีการฟ้องร้องเป็นคดีกันในศาล ก็เป็นการยากแก่การพิสูจน์ถึงความรับผิดชอบของคู่กรณี ประกอบกับการขนของทางทะเลในระยะเวลาที่ผ่านมาได้ขยายตัวขึ้นอย่างรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากสินค้านำเข้าหรือสินค้าส่งออกของไทยมีปริมาณและมูลค่าเพิ่มมากขึ้นทุกปี ซึ่งส่วนใหญ่ในการขนส่งสินค้าต่างๆ นั้น จะเป็นการขนส่งสินค้าทางทะเล และการขนส่งสินค้าชายฝั่งทางทะเลไทยก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้นเป็นลำดับ จึงเป็นการสมควรที่ประเทศไทยจะต้องมีกฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเลให้เป็นการแน่นอนตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันจะเป็นผลให้การประกอบธุรกิจการขนของทะเลเป็นไป โดยราบรื่นและชัดเจน ซึ่งจะเกิดขึ้นแก่ทุกฝ่ายทั้งจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอีกทางหนึ่งด้วย

เมื่อพิจารณาจากลักษณะและสาระสำคัญของสัญญารับขนของทางทะเลภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แล้ว จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัตินี้ได้ให้คำนิยามของสัญญารับขนของทางทะเลไว้ในมาตรา 3 ดังนี้ “สัญญารับขนของทางทะเล หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่งโดยคิดค่าระวาง”³¹ แต่เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของสัญญารับขนของทางทะเลต่อไปแล้ว จะเห็นได้ว่าคำนิยามของสัญญารับขนของทางทะเลดังกล่าวได้กล่าวถึงผู้ขนส่งอีกด้วย ซึ่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดให้ผู้ขนส่งหมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ³² ดังนั้น จากการพิจารณาถึงคำนิยามของสัญญารับขนของ

³¹ เมื่อเปรียบเทียบกับกำหนดคำนิยามของสัญญารับขนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว จะเห็นได้ว่าตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะกำหนดคำนิยามของสัญญารับขนของทางทะเลไว้อย่างชัดเจน แต่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้กำหนดคำนิยามของสัญญารับขนไว้แต่อย่างใด

³² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 3

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบการรับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ

ทางทะเลและคำนิยามของผู้ขนส่งแล้ว จะเห็นได้ว่าสัญญารับขนของทางทะเลเป็นสัญญาที่มีรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่งโดยคิดค่าระวางและดำเนินการโดยบุคคลซึ่งประกอบกำกับการรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ กล่าวคือ ประกอบอาชีพหรือประกอบกิจการรับขนของทางทะเล

ในส่วนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศนั้นไม่ว่าจะเป็นประเภทที่มีเรือเป็นของตนเอง (Vessel Operating Common Carrier: VOCC) หรือเป็นประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non-Vessel Operating Common Carrier: NVOCC) ก็ตามอาจจะต้องอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้ ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของทั้งผู้ขนส่ง ผู้ส่งของ และผู้รับตราส่งไว้ด้วยกัน

3.3 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นี้ ได้มีการบัญญัติขึ้นมาเนื่องจากรูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาจากเดิมที่มีลักษณะการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยานจนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากจุดรับมอบสินค้าที่ต้นทางจนถึงจุดส่งมอบสินค้าที่ปลายทาง (Place-to-Place) โดยไม่คำนึงว่าการปฏิบัติการขนส่งจะต้องเกี่ยวข้องกับรูปแบบหรือยานพาหนะประเภทใด ดังนั้นจึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่

การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง³³

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้ตราเป็นกฎหมายขึ้นมาเพื่อให้บังคับแก่การรับขนส่งโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป ภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง กล่าวคือ สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 นี้ จะต้องไปเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเท่านั้น³⁴

ดังนั้น เมื่อการขนส่งในระบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นส่วนหนึ่งของลักษณะการให้บริการหรือกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์จำนวนไม่น้อยได้ให้บริการทางด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนอกเหนือจากการให้บริการในด้านอื่นๆ หากลักษณะของการให้บริการหรือกิจกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 แล้ว การกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบในทางแพ่ง รวมทั้งหลักเกณฑ์ใน

³³ เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 คือ โดยที่รูปแบบของการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้พัฒนาไปจากเดิมที่มีลักษณะเป็นการให้บริการขนส่งสินค้าจากท่าเรือ ถึงท่าเรือ หรือจากท่าอากาศยานถึงท่าอากาศยานจนสามารถขยายบริการเป็นลักษณะจากจุดรับมอบสินค้าที่ต้นทางจนถึงจุดส่งมอบสินค้าที่ปลายทางมีรูปแบบหรือยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งมากกว่าหนึ่งรูปแบบหรือหนึ่งประเภท ภายใต้สัญญาขนส่งฉบับเดียว ฉะนั้น จึงต้องกำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศที่มีการแข่งขันสูง จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

³⁴ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

มาตรา 4 “การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ” หมายความว่า การรับขนส่งโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

การยกเว้นและการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในส่วนของ การให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบย่อมเป็นไปตามบทบัญญัติและหลักเกณฑ์ของพระราชบัญญัตินี้

จากการพิจารณาถึงบทบัญญัติของกฎหมายต่างๆ ที่นำมากำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของจ้างทำของ รับขนส่งของในคลังสินค้า หรือตัวแทน รวมทั้งพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 นั้น จะทำให้สามารถพิจารณาในเบื้องต้นได้ว่าสัญญาโลจิสติกส์ซึ่งได้กำหนดให้ผู้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการให้บริการในกิจกรรมที่กำหนดนั้น อาจจะสามารถปรับใช้ตามบทบัญญัติของเอกเทศสัญญาหรือตามกฎหมายพิเศษได้ แต่สำหรับในบางกรณีก็ไม่สามารถปรับกับบทบัญญัติของเอกเทศสัญญาได้เช่นกัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงในแต่ละกรณี ซึ่งสำหรับในกรณีที่สองนี้ อาจจะต้องพิจารณาใช้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของนิติกรรมสัญญา มาปรับใช้กับประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ โดยอาจจะกำหนดให้สัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาพิเศษที่ไม่ใช่เอกเทศสัญญา

โดยสรุปจากการพิจารณาทบทวนบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวข้างต้นเพื่อกำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าในเบื้องต้นควรจะนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับประเภทของกิจกรรมที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการหรือดำเนินกิจกรรมมาปรับใช้เพื่อกำหนดประเภทของสัญญา เช่น ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้บริการวางแผนในการขนส่งสินค้า หรือการวางแผนการบริหารสินค้าคงคลัง สำหรับการให้บริการในส่วนนี้ ผู้เขียนเห็นว่าควรจะนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยจ้างทำของ มาปรับใช้กับการให้บริการดังกล่าวเท่าที่ไม่ขัดกับเจตนาของคู่สัญญา กล่าวคือ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยจ้างทำของนั้น ตามปกติแล้วจะใช้บังคับกับสัญญาจ้างทั่วไปที่ต้องการผลสำเร็จของงาน และเป็นบทบัญญัติของกฎหมายที่เป็นการทั่วไปสำหรับการจ้างบริการต่างๆ ซึ่งจะไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์ได้อย่างละเอียดมากนัก ซึ่งในการพิจารณาว่าใช้บังคับเท่าที่ไม่ขัดกับเจตนาของคู่สัญญานั้น อาจจะต้องพิจารณาเป็นรายกรณี เนื่องจากในแต่ละกรณีนั้นเจตนาของคู่สัญญาย่อมมีความแตกต่างกัน แต่ในส่วนที่อื่นบทบัญญัติตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจ้างทำของไม่สามารถปรับใช้ได้ นั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรจะนำหลักกฎหมายทั่วไปในเรื่องของนิติกรรมสัญญา มาปรับใช้ เนื่องจากจะเป็นความเหมาะสมตามเจตนาของคู่สัญญา มากกว่าการพยายามนำหลักกฎหมายในส่วนของเอกเทศสัญญา มาปรับใช้กับสัญญาที่มีลักษณะพิเศษเป็นการเฉพาะ

นอกจากนี้ สำหรับการให้บริการในบางกิจกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น แม้ว่าหากพิจารณาในเบื้องต้นแล้ว จะเห็นได้ว่าสามารถนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของเอกเทศสัญญามาปรับใช้กับสัญญาในส่วนดังกล่าวได้ แต่เมื่อพิจารณาในรายละเอียดแล้ว อาจจะมีปัญหาในเงื่อนไขบางประการของรูปแบบเอกเทศสัญญา เช่น สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าภายในประเทศนั้น หากพิจารณาในเบื้องต้นแล้ว อาจจะต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องรับขนส่งซึ่งเป็นเอกเทศสัญญามาปรับใช้ แต่เงื่อนไขของสัญญารับขนส่งดังกล่าวนั้น จะต้องเป็นการให้บริการเพื่อบำเหน็จทางการค้าตามปกติ แต่หากตามสัญญาโลจิสติกส์นั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับจ้างขนส่งของให้ภายใต้เงื่อนไขของสัญญาซึ่งมิได้เป็นการให้บริการเพื่อบำเหน็จทางการค้าตามปกติ และในการบริการนั้น ก็ได้มอบใบตราส่งซึ่งเป็นหลักฐานของสัญญารับขนส่งแต่อย่างใด เพียงแต่มีการมอบใบรับของและใบขนของให้ ซึ่งมีได้มีสถานะเป็นเอกสารสิทธิดังเช่นใบตราส่ง ในกรณีเช่นนี้ จะสามารถนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องรับขนส่งเป็นเอกเทศสัญญามาปรับใช้ได้ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรจะนำบทบัญญัติทั่วไปของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของนิติกรรมสัญญาไปปรับใช้ แต่ทั้งนี้ ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดก็ตาม หากเกิดปัญหาในการตีความสัญญาขึ้นว่าเจตนาของคู่สัญญาในสัญญาโลจิสติกส์หรือในการดำเนินกิจกรรมแต่ละประเภทเป็นเช่นใด ควรจะตีความสัญญาดังกล่าวไปตามความประสงค์ของคู่สัญญาในทางสุจริต โดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณี³⁵ กล่าวคือ ตีความตามเจตนาของคู่สัญญาทุกฝ่ายอันจะพึงคาดหมายได้ว่าหากตกลงกันโดยสุจริตจะตกลงกันอย่างไร มิใช่ถือแต่เพียงเจตนาอันแท้จริงของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง³⁶ และนอกจากจะตีความตามความประสงค์ในทางสุจริตแล้ว ยังจะต้องตีความตามความประสงค์โดยอาศัยปกติประเพณีประกอบด้วย กล่าวคือ ในกรณีที่มีประเพณีปฏิบัติกันอยู่อย่างใด เมื่อคู่สัญญามีได้แสดงเจตนาไว้เป็นอย่างอื่น ก็ย่อมคาดหมายได้ว่าคู่สัญญาประสงค์จะตกลงทำสัญญาโดยถือตามประเพณีที่ปฏิบัติกันนั้นด้วย³⁷ ดังนั้นในการทำสัญญา แม้คู่สัญญาจะมีได้ตกลงกันหมดทุกข้อก็ตาม หรือมิได้ตกลงรายละเอียดในส่วนอื่นๆ หรือ

³⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 368

“สัญญานั้นท่านให้ตีความไปตามความประสงค์ในทางสุจริต โดยพิเคราะห์ถึงปกติประเพณีด้วย”

³⁶ คัดดี สมองชาติ, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 4, น. 394.

³⁷ คัดดี สมองชาติ, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 4, น. 394.

รายละเอียดที่ได้ตกลงกันไว้มีรายละเอียดที่ไม่ชัดเจนแน่นอน ซึ่งอาจแปลความหมายได้หลายนัย ก็ต้องตีความสัญญาไปตามความประสงค์ในทางสุจริตและตามปกติประเพณี³⁸

สำหรับในกรณีของการให้บริการในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศหรือ การให้บริการขนส่งสินค้าโดยใช้รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ นั้น จากการสอบถามถึงรูปแบบของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในกิจกรรมดังกล่าว นั้น ทำให้เห็นได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศและขนส่ง สินค้าโดยใช้รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อบำเหน็จทางการค้าตามปกติ และได้มีการ ออกเอกสารการขนส่งตามกฎหมายอย่างชัดเจน กล่าว คือมีการออกใบตราส่งสำหรับการขนส่ง สินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และมีการออกใบตราส่งต่อเนื่องสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบ ดังนั้น เมื่อพิจารณาได้เช่นนี้แล้ว ทำให้เห็นได้ว่าสามารถนำพระราชบัญญัติการรับขนของ ทางทะเล พ.ศ.2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาปรับใช้ได้ แล้วแต่กรณี

³⁸ ศักดิ์ สมองชาติ, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 4, น. 394.