

บทที่ 4

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการกำหนดสถานะภาพ และความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

จากการที่ได้ศึกษาและพิจารณาถึงกฎหมายที่จะสามารถนำมากำหนดประเภทของสัญญาโลจิสติกส์ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 นั้น จะเห็นได้ว่าจากความหลากหลายของกิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์จะก่อให้เกิดปัญหาเป็นอย่างไรในการกำหนดว่าสัญญาโลจิสติกส์นั้นเป็นสัญญาประเภทใด จะเป็นเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือไม่ หรือหากไม่ใช่เอกเทศสัญญาแล้ว จะสามารถกำหนดให้สัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาพิเศษนอกเหนือจากเอกเทศสัญญาได้หรือไม่

ในบทนี้ ผู้เขียนจะศึกษาถึงปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการกำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบในทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยพิจารณาจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทต่างๆ ทั้ง 4 ประเภท ตามที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 ข้อ 2.6 กล่าวคือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในลักษณะ Subcontractor, Logistics Provider, Third Party Logistics (3PL) และ Fourth Party Logistics (4PL) และจะศึกษาถึงปัญหาที่เกิดขึ้นเนื่องจากความหลากหลายของกิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์ ซึ่งปัญหานี้จะส่งผลให้เกิดความสับสนในการกำหนดว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานะภาพและความรับผิดชอบในทางแพ่งตามกฎหมายอย่างไร นอกจากนี้ ผู้เขียนจะได้ศึกษาถึงปัญหาความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย และความล่าช้าของการกระจายสินค้าในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยศึกษาว่าหากในการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นได้ก่อให้เกิดความเสียหาย สูญหาย และความล่าช้าในแต่ละกิจกรรมของการให้บริการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบต่อผู้ให้บริการอย่างไร รวมทั้งปัญหาความรับผิดในความเสียหายทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากความผิดพลาดในการบริหารจัดการและวางแผนในการให้บริการและการให้ข้อมูล เนื่องจากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ให้บริการจากความผิดพลาดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น อาจจะมีความเสียหายเป็นจำนวนมาก ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจนเต็มจำนวนหรือไม่ หรือหากสามารถจำกัดความรับผิดได้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะสามารถจำกัดความรับผิดของตนเองได้มากน้อยเพียงใด ปัญหาในการกำหนดมาตรฐานของการให้บริการในด้านต่างๆ รวมทั้งปัญหาการกำหนดช้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดเกี่ยวกับข้อสัญญาไม่เป็นธรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในสัญญา

โลจิสติกส์ รวมถึงปัญหาในการควบคุมการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในระบบโลจิสติกส์ จะต้องจดทะเบียนการประกอบธุรกิจ¹ และหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการในกิจกรรมต่างๆ ที่นอกเหนือจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ กล่าวคือ การให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบถือเป็นกิจกรรมหนึ่งในระบบโลจิสติกส์ ได้มีกฎหมายบังคับให้จะต้องมีการจดทะเบียนเพื่อควบคุมการประกอบการแล้ว ควรจะมีกฎหมายควบคุมการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้วยหรือไม่

4.1 ปัญหาในการกำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบทางกฎหมายของผู้ให้บริการ

โลจิสติกส์ เนื่องจากความหลากหลายของกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์

การให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์แต่ละประเภทในแต่ละกิจกรรมในระบบโลจิสติกส์จะมีลักษณะกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกว้างขวางและหลากหลายมาก ขึ้นอยู่กับว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้ให้บริการต่างๆ นั้นได้กระทำการในฐานะที่ตนเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเภทใด ดังนั้น ก่อนที่จะกล่าวถึงปัญหาในการกำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์แล้ว ควรจะพิจารณาถึงลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในแต่ละประเภทดังนี้

¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

มาตรา 39

“ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการต่อเนื่องจดทะเบียนดังต่อไปนี้

(1) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41

(2) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 45 หรือ

(3) ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตามมาตรา 48”

1. Subcontractor ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้ จะเป็นคู่สัญญาช่วงจากคู่สัญญาในสัญญาโลจิสติกส์อีกทอดหนึ่ง ซึ่งการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็น subcontractor นั้น จะเป็นการปฏิบัติตามสัญญาเป็นรายกรณีกับคู่สัญญาของตน ซึ่งอาจจะเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเภทอื่น ประกอบกับลักษณะของการให้บริการจะเป็นรูปแบบที่ไม่ซับซ้อน ทั้งนี้ ในการกำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท subcontractor นี้ จะต้องพิจารณาจากสัญญาที่เกิดขึ้นประกอบกับการให้บริการ

2. Logistics Provider ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้ จะมีลักษณะของการให้บริการในเชิงที่สร้างความสัมพันธ์ของกิจกรรมแต่ละประเภทไว้ด้วยกัน ดังจะเห็นได้ชัดเจนจากการให้บริการในลักษณะของผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) ซึ่งจะนำการให้บริการขนส่งและบริการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งมาประสานและสร้างความสัมพันธ์กัน ซึ่งลักษณะของการให้บริการเช่นนี้ทำให้เห็นได้ชัดว่ามีความแตกต่างกับการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Subcontractor ซึ่งให้บริการเฉพาะในด้านใดด้านหนึ่งเป็นเอกเทศเท่านั้น ดังนั้น จะเห็นได้ว่าลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Logistics Provider จะมีความซับซ้อนและต้องใช้ทักษะความชำนาญมากกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Subcontractor แต่ทั้งนี้ การให้บริการดังกล่าวจะอยู่ภายใต้การควบคุมและการบริหารจัดการของผู้ว่าจ้างหรือคู่สัญญา โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Logistics Provider จะไม่สามารถจัดการหรือให้บริการตามการพิจารณาของตนเอง

3. Third Party Logistics (3PL) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้ จะมีลักษณะของการให้บริการที่เน้นการวางแผนในการบริหารจัดการเป็นหลัก ดังจะเห็นได้จากการให้บริการจัดการสินค้าคงคลัง การวางแผนการขนส่ง หรือการวางแผนการเก็บรักษาสินค้าในคลังสินค้า ซึ่งการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) จะต้องอาศัยทักษะและความเชี่ยวชาญชำนาญ และจะต้องใช้เครื่องมือ เทคโนโลยีและการลงทุนมากกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Subcontractor และ Logistics Provider ทั้งนี้ ในการควบคุมดูแลการให้บริการโดยผู้ว่าจ้างนั้น ผู้ว่าจ้างจะไม่สามารถควบคุมและบริหารจัดการการให้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้ได้มากนัก เนื่องจากผู้ว่าจ้างมิได้มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญชำนาญได้เทียบเท่า ประกอบกับลักษณะของการให้บริการเป็นการวางแผนจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง

4. Fourth Party Logistics (4PL) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทนี้ จะมีลักษณะของการให้บริการในเชิงของการบริหารจัดการและควบคุมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) ในแต่ละรายให้สามารถเชื่อมโยงการทำงานประสานและสัมพันธ์กันได้ คือ ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ว่าจ้างหรือผู้รับบริการในการบริหารจัดการ ควบคุมและกำกับดูแลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) ให้ปฏิบัติตามข้อตกลง ซึ่งได้มีการทำสัญญาไว้กับผู้ให้บริการ ลักษณะของการให้บริการในลักษณะนี้มีความเหมือนกับการให้บริการของวิศวกรที่ปรึกษาซึ่งเป็นตัวแทนของผู้ว่าจ้างหรือเจ้าของโครงการในการควบคุมและกำกับดูแลการทำงานของผู้รับเหมาก่อสร้าง

เมื่อพิจารณาจากลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในแต่ละประเภทข้างต้นแล้ว จะเห็นได้ว่าการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบแห่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) จะมีปัญหาในทางกฎหมายมากกว่าการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบแห่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภทอื่นที่มีการให้บริการที่ชัดเจน โดยการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) จะมีการให้บริการที่หลากหลายกิจกรรมและในแต่ละกิจกรรมจะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องมากมาย เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 เป็นต้น แต่ไม่ได้มีกฎหมายฉบับใดได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยตรง ซึ่งจะสามารถนำมาใช้ในการพิจารณากำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้อย่างชัดเจน ดังนั้น ในการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ จึงต้องอาศัยข้อเท็จจริงในแต่ละกรณี ประกอบกับหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องซึ่งมีอยู่อย่างกระจัดกระจาย และในบางครั้งก่อให้เกิดความสับสนเป็นอย่างมาก ในบางกรณีก็ไม่สามารถกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบได้อย่างชัดเจน

ในการประกอบกิจการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นลักษณะของการให้บริการตามข้อตกลงในสัญญา ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะต้องปฏิบัติหลายกิจกรรมหรือหลายหน้าที่ในขณะเดียวกันหรือในขอบข่ายของสัญญาฉบับเดียวกัน และในการให้บริการอาจมีกิจกรรมบางส่วนที่มีลักษณะเหมือนหรือคล้ายกับการให้บริการของผู้ให้บริการประเภทอื่น เช่น ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) ผู้ประกอบการท่า (Terminal Operator) เป็นต้น นอกจากนี้ การให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยส่วนใหญ่จะเป็นการรับจ้างจากผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างหรือให้บริการรับขนส่งของ หรือรับทำกิจกรรมให้บริการอย่างอื่นในเวลาเดียวกันก็ได้ ซึ่งในกรณีเช่นนี้จะก่อให้เกิดความสับสนในการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบอย่างยิ่ง ดังนั้น ในการ

กำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบจำเป็นต้องมีการแบ่งแยกหน้าที่ในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในแต่ละกรณีว่าการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในขณะนั้นเป็นการดำเนินกิจกรรมใด ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานะตามกฎหมายอย่างไร

ดังนั้นจากที่กล่าวข้างต้นสามารถสรุปได้ว่าสาเหตุแห่งปัญหาในการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบทางกฎหมายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสาเหตุมาจากการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องกระทำกิจกรรมหรือปฏิบัติหน้าที่ในการให้บริการหลายประการในเวลาเดียวกัน นอกจากนี้ปัญหาที่สำคัญ คือ ยังไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องโดยตรงในการให้คำจำกัดความเพื่อกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ในการพิจารณาในเบื้องต้นสำหรับการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้กับกิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์ ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการในฐานะที่เป็นคนกลางระหว่างผู้ส่งของกับผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการอื่น หรือเป็นคนกลางในฐานะเป็นผู้จัดหาหรือจัดซื้อวัตถุดิบในการผลิตแทนผู้ให้บริการกับผู้ขายวัตถุดิบ กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้在此กรณีนี้คือ กฎหมายตัวแทน² และหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการขนส่งทางบก ทางอากาศ หรือการขนส่งทางน้ำภายในประเทศเพื่อำเนินกิจการค้าปกติด้วยแล้ว จะต้องนำบทบัญญัติว่าด้วยรับขน³ มาปรับใช้กับกิจกรรมดังกล่าวด้วย และในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการในการวางแผนและควบคุมการกระจายสินค้า การบริหารสินค้าคงคลัง การบรรจุหีบห่อ ซึ่งเป็นการใช้ความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้在此กรณีนี้คือ กฎหมายว่าด้วยจ้างทำของ⁴

นอกจากการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้กับกิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์แล้ว บางกิจกรรมอาจจะต้องนำกฎหมายพิเศษหรือพระราชบัญญัติเฉพาะเรื่องที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ในการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ด้วย เช่น หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการขนส่งของทางทะเลไม่ว่าจะเป็นประเภทที่มีเรือเป็นของ

² กฎหมายว่าด้วยตัวแทน จะเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 15 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 798 – มาตรา 844

³ กฎหมายว่าด้วยรับขน จะเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 8 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 608 – มาตรา 639

⁴ กฎหมายว่าด้วยจ้างทำของ จะเป็นบทบัญญัติในบรรพ 3 ลักษณะ 7 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 – มาตรา 607

ตนเอง (Vessel Operating Common Carrier: VOCC) หรือเป็นประเภทที่ไม่มีเรือเป็นของตนเอง (Non-Vessel Operating Common Carrier: NVOCC) ก็ตาม ก็จะต้องนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาปรับใช้หากเข้าเงื่อนไขที่พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดไว้ กล่าวคือการขนส่งของนั้นเป็นการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศจากที่แห่งหนึ่งในประเทศไทยไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกประเทศไทยหรือจากที่แห่งหนึ่งประเทศไทยมายังที่อีกแห่งหนึ่งในประเทศไทย (“การขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ”)⁵ หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการขนส่งของทางรถไฟก็จะต้องนำพระราชบัญญัติจัดการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ.2464⁶ และในกรณีผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เป็นผู้ให้บริการเดินเรือ (Vessel Operating Multimodal Transport Operator: VO-MTO) หรือเป็นผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ไม่ใช่ผู้ให้บริการการเดินเรือ (Non-Vessel Operating Multimodal Transport Operator: NVO-MTO)⁷ ก็ตาม จะต้องนำพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาปรับใช้เช่นเดียวกัน

4.2 การกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามกฎหมายไทย

ในการค้นหากฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันและพิจารณานำกฎหมายเหล่านี้มาประกอบกับการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยพิจารณาถึงกิจกรรมต่างๆ ที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เกี่ยวข้องหรือดำเนินการนั้น สามารถพิจารณาได้จากกฎหมายทั้ง 3 ฉบับ ดังนี้ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และ

⁵ มาตรา 4 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

⁶ พระราชบัญญัติจัดการรถไฟแลทางหลวง พ.ศ.2464 จะเป็นกฎหมายที่กำหนดความรับผิดชอบของกรมรถไฟแผ่นดิน ซึ่งในปัจจุบัน คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย ในกรณีที่เกิดความสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบของที่ขนส่งชักช้า

⁷ นิรัตน์ พุกกาญจนานนท์, “ปัญหาความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งของหลายรูปแบบระหว่างประเทศตามกฎหมายไทย”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ.2537), หน้า 31.

ในหัวข้อนี้จะพิจารณาถึงการกำหนดกฎหมายดังกล่าวมาใช้ในการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

4.2.1 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มากำหนดถึงสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น การที่จะนำบทบัญญัติของกฎหมายลักษณะใดในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้จะต้องพิจารณาในเบื้องต้นก่อนว่าบทบัญญัติของกฎหมายลักษณะนั้นมีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กันกับกิจกรรมในการให้บริการต่างๆ ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างไร และการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้บริการในกิจกรรมต่างๆ เหล่านั้นจะเป็นการให้บริการในฐานะใด ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะดำเนินการในฐานะตัวแทนของผู้ใช้บริการ สำหรับกิจกรรมที่จะต้องติดต่อหรือมีนิติสัมพันธ์กับบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สาม ซึ่งจะเห็นได้จากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Logistics Provider ที่ทำหน้าที่เสมือนตัวแทนของผู้ใช้บริการในการให้บริการ หรือดำเนินการในฐานะผู้รับจ้างสำหรับการให้บริการในกิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้าง ซึ่งจะเห็นได้จากการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) หรือ Fourth Party Logistics (4PL) หรือเป็นการดำเนินการในฐานะผู้ขนส่ง สำหรับการให้บริการทางด้านการขนส่งทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ ซึ่งมีใช่เป็นการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

4.2.1.1 ในการให้บริการในฐานะที่เป็นผู้รับจ้าง

ในกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้า (Transportation) การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) การจัดซื้อ (Purchasing) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องดำเนินการต่างๆ ในกิจกรรมเหล่านี้เองทั้งสิ้น เนื่องจากผู้ให้บริการได้ตกลงกันทำสัญญาเพื่อให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้ามาดำเนินการวางแผนและควบคุมการกระจายสินค้าและบริหารสินค้าคงคลังเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในการแข่งขันทางการค้า โดยมีเป้าหมายในการลดค่าใช้จ่ายให้ต่ำที่สุดและสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้ามากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ซึ่งในการที่ผู้ให้บริการได้ตกลงทำสัญญาให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้ามาดำเนินการวางแผนและควบคุมการกระจายสินค้า โดยดำเนินกิจกรรมต่างๆ

ทางด้านโลจิสติกส์นี้⁸ ลักษณะของสัญญาจะถือได้ว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ⁹ ซึ่งเป็นเอกเทศ สัญญาประเภทหนึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และโดยปกติแล้วสัญญาโลจิสติกส์ที่เป็นสัญญาจ้างทำของจะเกิดขึ้นจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) และ Fourth Party Logistics (4PL) ซึ่งในส่วนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Fourth Party Logistics (4PL) นี้ จะเป็นการจ้างให้ควบคุมและกำกับดูแลผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL)

ดังที่กล่าวข้างต้นว่าผู้ให้บริการหรือผู้ว่าจ้างได้ตกลงทำสัญญาเพื่อให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้ามาดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งกิจกรรมการขนส่ง (Transportation) นั้น ในส่วนของกิจกรรมการขนส่งอาจจะก่อให้เกิดข้อสงสัยว่าเหตุใดจึงเป็นกิจกรรมที่อยู่ภายใต้สัญญาจ้างทำของ มิใช่กิจกรรมที่อยู่ภายใต้สัญญารับขนส่งหรือสัญญาขนส่ง ด้วยเหตุแห่งความสงสัยนี้เอง ผู้เขียนขออธิบายว่าในส่วนของกิจกรรมการขนส่งที่อยู่ภายใต้สัญญาจ้างทำของนั้น มิใช่การขนส่งสินค้า แต่เป็นการวางแผนและพิจารณาถึงปัจจัยต่างๆ ในการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการเลือกประเภทของการขนส่ง (Mode Selection) การเลือกเส้นทาง การขนส่ง (Route Selection) การเลือกขนาดของยานพาหนะขนส่ง (Fleet Sizing) การวางแผนด้านเวลาที่ใช้ในการขนส่ง (Vehicle Scheduling) หรือการวางแผนในลักษณะอื่นๆ ที่ไม่ได้ดำเนินการขนส่ง ซึ่งลักษณะของกิจกรรมเช่นนี้ถือว่าสัญญาที่ผู้ให้บริการหรือผู้ว่าจ้างได้ทำกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในฐานะผู้รับจ้าง จึงเป็นสัญญาจ้างทำของ

เมื่อพิจารณาในเบื้องต้นแล้วเห็นว่าสัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาจ้างทำของ ซึ่งเป็นสัญญาที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รับจ้างผู้ว่าจ้างเพื่อให้บริการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้า (Transportation) ซึ่งจะรวมทั้งการขนส่งสินค้าและการวางแผนในการขนส่งสินค้า การบรรจุหีบห่อ (Packaging) การบริหารสินค้าคงคลัง (Inventory Management) การจัดซื้อ (Purchasing) และกิจกรรมอื่นๆ ตามที่ตกลงไว้ในสัญญา และผู้ว่าจ้างตกลงที่จะให้

⁸ต่อไปในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะเรียกสัญญาที่ผู้ให้บริการได้ว่าจ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินกิจกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ว่า "สัญญาโลจิสติกส์"

⁹ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587

"อันว่าจ้างทำของนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น"

ค่าจ้างแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตกลงให้บริการในแต่ละกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา ดังนั้นในกรณีเช่นนี้ จะเห็นได้ว่าสถานการณ์ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ คือผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของและเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานการณ์เป็นผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของแล้ว ก็จะต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 7 ว่าด้วยจ้างทำของ มาปรับใช้ในการกำหนดถึงความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในฐานะผู้รับจ้าง

ในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ ตามสัญญาโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นผู้รับจ้างจะต้องใช้ความรู้ความสามารถของตนในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่างๆ เหล่านั้น เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์หรือเป้าหมายของสัญญา กล่าวคือ การที่ผู้ว่าจ้างได้ทำสัญญาโลจิสติกส์จ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อวางแผนและให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่างๆ ตามสัญญาให้ นั้น ผู้ว่าจ้างย่อมมีความคาดหวังว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะสามารถวางแผนเพื่อลดต้นทุนของผู้ว่าจ้างให้ได้มากที่สุดเพื่อที่จะสามารถแข่งขันกับผู้ประกอบการรายอื่นได้ รวมทั้งต้องการให้เกิดประสิทธิภาพในการดำเนินงานของผู้ว่าจ้างที่มากขึ้น แต่ปัญหายุ่งยากที่ระดับการใช้ความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น จะต้องใช้ความรู้ความสามารถในระดับใด จะใช้ระดับการใช้ความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นคู่สัญญาเหมือนเช่นที่เคยใช้ในการดำเนินการของตน หรือระดับความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปที่พึงกระทำในแต่ละกิจกรรม ซึ่งในประเด็นนี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้กำหนดการใช้ระดับความรู้ความสามารถของผู้รับจ้างในสัญญาจ้างทำของไว้¹⁰ ซึ่งก่อให้เกิดปัญหา คือ ในการวางแผนการดำเนินการต่างๆ ตามสัญญา ผู้ว่าจ้างจะไม่สามารถทราบได้เลยว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นคู่สัญญาของตนได้ใช้ความรู้ความสามารถในการวางแผนและควบคุมการดำเนินกิจกรรมต่างๆ

¹⁰ เมื่อเปรียบเทียบกับบทบัญญัติอื่นๆ ในส่วนของเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติในส่วนอื่นนั้นจะกำหนดมาตรฐานในการกระทำการไว้อย่างชัดเจน เช่น ในส่วนของการเช่าทรัพย์ ได้กำหนดไว้ในมาตรา 553 ไว้อย่างชัดเจนว่าผู้เช่าจำต้องส่งทรัพย์สินที่เช่านั้นเสมือนกับที่วิญญาณจะพึงส่งทรัพย์สินของตนเอง หรือในส่วนของกรรับฝากทรัพย์ ได้กำหนดไว้ในมาตรา 659 ว่าถ้าการรับฝากทรัพย์มีบำเหน็จค่าฝาก ผู้รับฝากจะต้องใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือเพื่อส่งทรัพย์สินนั้นเหมือนเช่นวิญญาณจะพึงประพฤติโดยพฤติการณ์ดังนั้น ทั้งนี้ย่อมรวมทั้งการใช้ฝีมืออันพิเศษเฉพาะการในที่ซึ่งใช้ฝีมือเช่นนั้นด้วย

เพียงใด¹¹ จะทราบแต่เพียงผลของการวางแผนและบริหารว่าสามารถลดต้นทุน เพิ่มช่องทางในการจัดจำหน่ายสินค้า และสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้าของตนมากน้อยตามเป้าหมายที่กำหนดไว้หรือไม่ ซึ่งในประเด็นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าควรกำหนดระดับมาตรฐานในการใช้ความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อย่างชัดเจน โดยให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ใช้ความรู้ความสามารถของตนเสมือนกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปพึงใช้ความรู้ความสามารถในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่างๆ เป็นอย่างน้อย กล่าวคือจะต้องพิจารณาว่าในกิจกรรมต่างๆ ของโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายอื่นได้ใช้ความรู้ความสามารถของตนในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมนั้นอย่างไร ก็จะต้องเป็นไปตามนั้น เช่น การวางแผนการขนส่งสินค้า หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปมีระดับมาตรฐานในการวางแผนเช่นไร ก็จะต้องเป็นเช่นนั้นเป็นอย่างน้อย¹² ซึ่งในกรณีนี้ อาจเกิดปัญหาในการกำหนดระดับมาตรฐานในการใช้ความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปได้ว่าระดับมาตรฐานเพียงใดจึงจะเหมาะสม และมีวิธีการอย่างไรในการกำหนดระดับมาตรฐานดังกล่าว สำหรับในประเด็นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าในทางปฏิบัติอาจจะต้องให้การสอบถามถึงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในทุกรายที่ให้บริการในกิจกรรมลักษณะเดียวกัน และกำหนดมาตรฐานโดยเฉลี่ยไว้ หรือพิจารณาจากมาตรฐานของผู้ประกอบวิชาชีพในระดับเดียวกันว่ามีมาตรฐานในการให้บริการอย่างไร ประกอบกับหากมีการนำเสนอข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจากประเด็นดังกล่าวเข้าสู่การพิจารณาของศาลแล้ว อาจจะต้องพิจารณาจากแนวทางของศาลในการกำหนดวิธีการและระดับมาตรฐานดังกล่าว

¹¹ โดยปกติแล้ว ในการทำสัญญาโลจิสติกส์จะมีการกำหนดไว้ในสัญญาว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องใช้ความรู้ความสามารถของตนเองอย่างเต็มที่ เพื่อให้ลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายให้ได้มากที่สุด แต่ประเด็นปัญหาที่กล่าวมานี้ เป็นปัญหาข้อกฎหมายในทางวิชาการ ซึ่งกฎหมายไม่ได้กำหนดในเรื่องนี้ไว้แต่อย่างใด อาจจะก่อให้เกิดปัญหาตามมาในภายหลังได้

¹² จากการสอบถามผู้ให้บริการโลจิสติกส์เกี่ยวกับระดับมาตรฐานการใช้ความรู้ความสามารถของตนในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมตามสัญญาโลจิสติกส์นั้น โดยปกติแล้วในสัญญาโลจิสติกส์ จะมีข้อสัญญาที่กำหนดระดับหรือมาตรฐานการใช้ความรู้ความสามารถไว้ โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องใช้ความรู้ความสามารถในการให้บริการเสมือนกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปพึงใช้ความรู้ความสามารถในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่างๆ เป็นขั้นต่ำ

สำหรับในประเด็นเกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้รับบริการหรือผู้ว่าจ้างอันมีสาเหตุเนื่องมาจากการให้บริการในแต่ละกิจกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ตามหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบของผู้รับจ้างภายใต้สัญญาจ้างทำของและภายใต้หลักเกณฑ์ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ผู้รับบริการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีความรับผิดชอบในการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้รับบริการที่เป็นผู้ว่าจ้างอย่างเต็มจำนวน ซึ่งจะได้มีการกล่าวถึงในรายละเอียดเกี่ยวกับประเด็นนี้ต่อไป

4.2.1.2 ในการให้บริการในฐานะที่เป็นผู้รับขน

ดังที่ได้กล่าวแล้วว่ากิจกรรมต่างๆ ในระบบโลจิสติกส์นั้น จะมีกิจกรรมหลากหลายประเภทซึ่งรวมทั้งการขนส่งสินค้าด้วย หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นประเภท Subcontractor หรือ Logistics Provider หรือ Third Party Logistics (3PL) ก็ตาม ให้บริการขนส่งสินค้าของผู้ส่งของไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ได้ตกลงกันไว้ เพื่อส่งมอบของให้แก่ผู้รับของหรือผู้รับตราส่ง และได้กระทำเพื่อบำเหน็จทางการค้าปกติแล้ว ถือได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นได้ให้บริการรับขนส่งของและเป็นการให้บริการในฐานะที่เป็นผู้รับขนภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเรื่องรับขนซึ่งเป็นเอกเทศสัญญา

ในการขนส่งสินค้าต่างๆ ไปยังจุดหมายปลายทางเพื่อส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่งนั้น รูปแบบของการขนส่งสินค้าจะมีทั้งการขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ซึ่งในแต่ละรูปแบบของการขนส่งสินค้า¹³ ต่างๆ เหล่านี้ จะมีได้ทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และในการเลือกรูปแบบของการขนส่งแต่ละรูปแบบนั้น ปัจจัยที่จะต้องคำนึงถึงเป็นสำคัญ คือ สินค้าที่จะทำการขนส่งเป็นสินค้าประเภทใด ความจำเป็นที่จะต้องใช้ความรวดเร็วในการขนส่ง ต้นทุนในการขนส่งซึ่งจะพิจารณาได้จากค่าระวางในการขนส่ง

¹³ การขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบจะมีคุณสมบัติแตกต่างกัน คือ การขนส่งทางรถไฟตรงเวลา แต่มีการคิดค่าระวางสูงและใช้ระยะเวลานาน การขนส่งทางรถบรรทุก จะมีความสะดวกรวดเร็วและสามารถส่งได้ถึงจุดหมายปลายทาง แต่บรรทุกเพื่อขนส่งได้จำนวนน้อย การขนส่งทางเรือมีค่าใช้จ่ายในการขนส่งที่ต่ำที่สุดและสามารถบรรทุกของได้จำนวนมาก แต่ต้องใช้ระยะเวลาในการขนส่งเป็นเวลานานและมักจะขนส่งไม่ตรงตามเวลา ส่วนการขนส่งทางอากาศ จะมีความสะดวกรวดเร็วมาก แต่มีค่าใช้จ่ายในการขนส่งสูงและขนส่งสินค้าได้จำนวนน้อย

ในกรณีที่ผู้ส่งของต้องการให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้บริการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางสำหรับการขนส่งสินค้าทางบก ทางน้ำ และทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะถือเป็นผู้ขนส่งในความหมายของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งในมาตรา 608 ได้กำหนดค่านิยามของผู้ขนส่งดังนี้

“อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสาร เพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตน”

เมื่อพิจารณาจากค่านิยามของผู้ขนส่งตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 608 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว จะเห็นได้ว่าการที่จะเป็นผู้ขนส่งตามความหมายนี้ นั้น จะต้องประกอบกรขนส่งเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติของตนด้วย ซึ่งในปัจจุบัน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยส่วนใหญ่แล้วจะให้บริการขนส่งของเป็นทางการค้าปกติของตนเองด้วย จะมีจำนวนน้อยรายที่จะไม่ได้ให้บริการขนส่งสินค้า หรือหากมีการขนส่งสินค้าก็เป็นเพียงบางกรณีที่ไม่ได้ทำเป็นทางการค้าปกติเท่านั้น ด้วยเหตุที่ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการขนส่งของเป็นทางการค้าปตินั้น เนื่องจากการผลกำไรที่ได้จากการให้บริการประเภทนี้จะมีสัดส่วนมากกว่าในการให้บริการด้านอื่นๆ ประกอบกับค่าใช้จ่ายในบางส่วนจะสามารถผลักภาระให้แก่ผู้ใช้บริการได้ เช่น ค่ารถ ค่าน้ำมัน เป็นต้น

ดังนั้น ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าเป็นทางการค้าปกติไม่ว่าทางบก ทางน้ำ ทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศที่อยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น¹⁴ หากผู้ส่งของได้ตกลงกันทำสัญญากับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อให้ดำเนินการขนส่งสินค้าซึ่งเป็นกิจกรรมของระบบโลจิสติกส์เพียงอย่างเดียว ก็ถือได้ว่าสัญญาที่ผู้ส่ง

¹⁴ สำหรับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ไม่ได้ให้บริการขนส่งของเป็นทางการค้าปตินั้น จะไม่เข้าหลักเกณฑ์การเป็นผู้ขนส่งภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่อาจจะถือเป็นผู้รับจ้างตามสัญญาจ้างทำของเพื่อให้บริการขนส่งของได้

ของได้ตกลงทำกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์นี้เป็นสัญญาขนส่งหรือสัญญารับขน¹⁵ ซึ่งสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นผู้ขนส่งในกรณีนี้จะตกอยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

นอกจากนี้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 8 รับขนนี้ ได้กำหนดความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งได้กระทำการในฐานะของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 616 ซึ่งได้กำหนดไว้ดังนี้

“มาตรา 616 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้น สูญหายหรือบุบสลายหรือส่งมอบชักช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้า นั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง”

เมื่อพิจารณาจากมาตรา 616 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว จะเห็นได้ว่าความรับผิดชอบของผู้ขนส่งจะเริ่มต้นขึ้นเมื่อผู้ขนส่งได้รับมอบของที่ขนส่งจากผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง และหากในระหว่างเวลาดังกล่าว ได้เกิดความสูญหายหรือบุบสลายหรือเกิดการส่งมอบชักช้าแก่ของที่ขนส่ง ผู้ขนส่งจะถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว เว้นแต่ผู้ขนส่งจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือชักช้า นั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดจากสภาพแห่งของที่ขนส่งหรือเกิดจากความผิดของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่ง และความรับผิดต่างๆ

¹⁵ คำนิยามของสัญญาขนส่งหรือสัญญารับขนนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มิได้กำหนดคำนิยามไว้อย่างชัดเจนเหมือนกับสัญญาประเภทอื่นๆ แต่อาจจะสรุปคำนิยามของสัญญาขนส่งหรือสัญญารับขนได้ว่าเป็นสัญญาที่บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้ส่งหรือผู้ตราส่ง ทำความตกลงให้บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งส่งของไปตามที่ตกลงเพื่อให้แก่ผู้รับตราส่ง โดยผู้ขนส่งได้รับค่าระวางพาหนะเพื่อการขนส่งนั้น และควรพิจารณาประกอบกับคำนิยามของสัญญารับขนตามที่กล่าวไว้แล้วในบทที่ 3 ข้อ 3.1.2

ของผู้ขนส่งจะลดลงเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของที่ขนส่งไว้แล้วโดยไม่ติดเงื่อนไข และได้ใช้
ค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว¹⁶

สำหรับในกรณีที่มีการส่งมอบของที่ขนส่งชักช้า เมื่อผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบ ผู้ขนส่งต้อง
ชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับตราส่งเท่ากับจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นแท้จริง อย่างไรก็ตาม
ก็ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดเพดานขั้นสูงสุดของความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้
แต่ไม่ได้กำหนดจำนวนเงินไว้เป็นตัวเลขที่ชัดเจน กล่าวคือ มาตรา 621 บัญญัติว่า “ค่าสินไหม
ทดแทนในการส่งมอบของชักช้า นั้น ท่านห้ามมิให้เกินกว่าจำนวนเงินที่จะพึงกำหนดไว้ในเหตุของ
การสูญหายสิ้นเชิง” ซึ่งหากย้อนกลับไปพิจารณาบทบัญญัติมาตรา 616 จะพบว่ามาตรา 616
กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในความชักช้าในการส่งมอบของที่ขนส่งแก่ผู้รับตราส่ง ความเสียหายที่
อาจเกิดขึ้นจากความชักช้าดังกล่าว จะเป็นความเสียหายทางวัตถุที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่ง หรือ
ความเสียหายทางเศรษฐกิจหรือการเงินแก่ผู้รับตราส่ง ความเสียหายประเภทหลังนี้ในบางครั้ง
อาจจะมีมูลค่ามากกว่าราคาของ วัสดุนั้นจึงจำกัดความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากความ
ชักช้าไม่ให้เกิดเกินกว่าที่จะมีการชดเชยให้แก่ผู้รับตราส่งในกรณีที่ของที่ขนส่งสูญหายไปหมด สำหรับ
เหตุผลที่กฎหมายกำหนดเช่นนี้ก็เพื่อคุ้มครองผู้ขนส่งมิให้ต้องรับผิดชอบมากเกินไปกว่าที่จะพึงคาดหมาย
ได้ โดยพิจารณาจากราคาของที่ขนส่ง¹⁷

เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์ของบทบัญญัติดังกล่าวในเรื่องความรับผิดชอบแล้ว จะเห็นได้
ว่าในการขนส่งสินค้าทางบกและการขนส่งสินค้าทางอากาศ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งระหว่าง
ประเทศหรือภายในประเทศ ตราบใดที่ยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเพื่อใช้บังคับ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่

¹⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 623

“ความรับผิดชอบของผู้ขนส่งย่อมลดลงในเมื่อผู้รับตราส่งได้รับเอาของไว้แล้วโดยไม่ติด
เงื่อนไข และได้ใช้ค่าระวางพาหนะกับทั้งอุปกรณ์เสร็จแล้ว

แต่ความที่กล่าวนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่ของสูญหายหรือบุบสลายเห็นไม่ได้แต่
สภาพภายนอกแห่งของนั้น หากว่าได้บอกกล่าวความสูญหายหรือบุบสลายแก่ผู้ขนส่งภายในแปด
วันนับแต่วันส่งมอบ

อนึ่งบทบัญญัติทั้งหลายนี้ท่านมิให้ใช้บังคับในกรณีที่มีการทุจริตหรือประมาทเลินเล่อ
อย่างร้ายแรงอันจะปรับเอาเป็นความผิดของผู้ขนส่งได้”

¹⁷ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 45, น. 256.

ประกอบกิจการดังกล่าวอาจจะถูกถือได้ว่าเป็นผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะมีความรับผิดชอบมากกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ให้บริการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศ

4.2.1.3 ในการให้บริการในฐานะนายคลังสินค้า

ในการประกอบกิจการคลังสินค้านั้น ได้มีกฎหมายควบคุมการประกอบการไว้ ซึ่งหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการคลังสินค้าแล้ว กิจการคลังสินค้านี้จะอยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งกฎหมายที่ควบคุมดูแลเกี่ยวกับการประกอบกิจการคลังสินค้า คือ

- 1) ประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515
- 2) ประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่องการกำหนดเงื่อนไขควบคุมกิจการคลังสินค้า พ.ศ.

2535

โดยการประกอบกิจการคลังสินค้าจะกระทำได้อันเมื่อได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชน และจะต้องได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการคลังสินค้าจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ โดยการจัดตั้งและการขออนุญาต เงื่อนไขในการดำเนินงานของผู้ประกอบกิจการคลังสินค้าให้เป็นไปตามที่กำหนดไว้ในเงื่อนไขควบคุมกิจการคลังสินค้า พ.ศ.2535 ซึ่งถ้าหากมีการฝ่าฝืนกฎหมายและเงื่อนไขควบคุม รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ก็อาจเพิกถอนการอนุญาตประกอบกิจการคลังสินค้าได้ และถ้าไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนด ก็อาจจะมีโทษปรับ และก็มีโทษทางอาญาตามประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ลงวันที่ 26 มกราคม 2515

แต่อย่างไรก็ตามถ้าเกิดมีกรณีผู้ประกอบการคลังสินค้าได้ประกอบกิจการคลังสินค้า โดยไม่ได้มีการขออนุญาตจัดตั้งอย่างถูกต้องตามกฎหมาย ผู้ฝากสินค้าซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่นำสินค้ามาฝากเก็บในคลังอย่างสุจริต โดยไม่ทราบว่าผู้ประกอบการคลังสินค้าไม่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้อง ก็ยังจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายต่อไป โดยถือเสมือนกับว่าผู้ฝากสินค้าได้ทำสัญญาเก็บของในคลังสินค้านี้กับผู้ที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการคลังสินค้าอย่างถูกต้อง ซึ่งกฎหมายมุ่งจะคุ้มครองผู้ฝากสินค้าที่สุจริตให้มีสิทธิเช่นเดิม แต่ถ้าหากผู้ฝากสินค้าไม่สุจริตคือทราบว่าผู้ประกอบการคลังสินค้าไม่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการคลังสินค้าอย่างถูกต้อง สัญญาเก็บของในคลังสินค้านี้ก็ถือว่าตกเป็นโมฆะตามมาตรา 150 เพราะสัญญานี้มีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย¹⁸

¹⁸ สมภพพิสิษฐ สุขพิสิษฐ, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 57, น.10.

จากข้อเท็จจริงที่ปรากฏในทางการให้บริการประกอบกับลักษณะของสัญญาเก็บของในคลังสินค้าภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเก็บของในคลังสินค้าตามที่ได้กล่าวถึงรายละเอียดไว้ในบทที่ 3 ข้อ 3.1.3 นั้น จะเห็นได้ว่าการให้บริการด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้มีการให้บริการรับเก็บรักษาสินค้าภายในพื้นที่ของคลังสินค้าก่อนที่จะมีการนำสินค้าส่งมอบหรือกระจายต่อไปยังผู้รับสินค้าต่างๆ และเมื่อมีการนำสินค้าเข้าไปเก็บรักษาในคลังสินค้าแล้วนั้น มิได้มีการออกเอกสารใบรับของคลังสินค้าหรือประทวนสินค้าแต่อย่างใด ซึ่งถือเป็นลักษณะสำคัญของสัญญาเก็บของในคลังสินค้า เพียงแต่ได้มีการออกเอกสารใบรับสินค้าตามจำนวนและปริมาณที่นำเข้ามาเท่านั้น ซึ่งใบรับสินค้านี้ดังกล่าวเป็นเพียงเอกสารหลักฐานแสดงการรับมอบสินค้า มิได้มีผลเป็นเอกสารในการโอนกรรมสิทธิ์หรือสิทธิในสินค้าแต่อย่างใด ในลักษณะเช่นนี้ ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าการให้บริการด้านคลังสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญาโลจิสติกส์นั้นไม่ได้มีสถานะเป็นการให้บริการเก็บของในคลังสินค้า และสัญญาโลจิสติกส์ในการให้บริการด้านคลังสินค้าก็มีใช้สัญญาเก็บของในคลังสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นกัน กับทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็มิได้มีสถานภาพทางกฎหมายเป็นนายคลังสินค้าเช่นกัน

เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงข้างต้นแล้ว อาจจะทำให้เกิดปัญหาว่าเมื่อสัญญาโลจิสติกส์ในการให้บริการด้านคลังสินค้าก็มีใช้สัญญาเก็บของในคลังสินค้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นกัน กับทั้งผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็มิได้มีสถานภาพทางกฎหมายเป็นนายคลังสินค้าแล้ว จะสามารถกำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานภาพทางกฎหมายอย่างไร และมีความรับผิดชอบตามระบบความรับผิดชอบของสัญญาประเภทใด ซึ่งในกรณีเช่นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าตามเจตนาของผู้ใช้บริการที่ต้องการให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการจัดเก็บและดูแลสินค้าในคลังสินค้านั้น เนื่องจากผู้ใช้บริการไม่มีสถานที่ในการจัดเก็บสินค้าของตนเอง หรือสถานที่ตั้งคลังสินค้าในอยู่ในบริเวณที่สามารถกระจายสินค้าได้ต่อไปจนถึงจุดหมายปลายทาง ประกอบกับระบบการจัดเก็บและการดูแลรวมทั้งการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีประสิทธิภาพและคุ้มค่ากับการใช้บริการมากกว่าการที่ผู้ใช้บริการจะดำเนินการด้วยตนเอง และเมื่อพิจารณาจากลักษณะของสัญญาเก็บของในคลังสินค้ากับสัญญาฝากทรัพย์สินนั้น เห็นได้ว่ามีลักษณะของสัญญาในลักษณะเดียวกัน เพียงแต่แตกต่างกันในรายละเอียดบางประการ ประกอบกับในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 771 ได้กำหนดให้นำบทบัญญัติว่าด้วยฝากทรัพย์สินมาใช้บังคับแก่การเก็บของในคลังสินค้าเพียงเท่าที่ไม่ขัดกัน ดังนั้น เมื่อสัญญาโลจิสติกส์ในด้านการให้บริการคลังสินค้ามิใช่สัญญาเก็บของในคลังสินค้าแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าจะควรกำหนดให้เป็นสัญญาฝาก

ทรัพย์และนำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยฝากทรัพย์มาใช้ในการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการให้บริการทางด้านคลังสินค้า

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการคลังสินค้าโดยได้จดทะเบียนและได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการคลังสินค้าจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ภายใต้กฎหมายที่เกี่ยวข้องทุกประการแล้ว ประกอบกับในการให้บริการนั้น ผู้ให้บริการได้มีการออกเอกสารใบรับของคลังสินค้าหรือประทวนสินค้า ซึ่งเป็นองค์ประกอบอันเป็นสาระสำคัญของสัญญาเก็บของในคลังสินค้าตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว หากเกิดความเสียหาย หรือสูญหายขึ้นในระหว่างที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ดูแลเก็บรักษาสินค้าของผู้ใช้บริการในคลังสินค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีความรับผิดชอบในฐานะนายคลังสินค้าตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 14 เก็บของในคลังสินค้า ได้กำหนดไว้

แต่เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติต่างๆ ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 14 เก็บของในคลังสินค้า แล้วจะเห็นได้ว่าไม่มีบทบัญญัติกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบของนายคลังสินค้าไว้อย่างชัดเจน เพียงแต่ได้กำหนดให้นำบทบัญญัติบางมาตราในเรื่องการรับขนมาใช้บังคับกับการเก็บของในคลังสินค้าโดยอนุโลมตามมาตรา 772¹⁹ ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติมาตราต่างๆ ที่เกี่ยวข้องแล้ว อาจกล่าวได้ว่าความรับผิดชอบของนายคลังสินค้าในความสูญหายหรือเสียหายหรือการส่งมอบซักชำที่เกิดขึ้นแก่ของหรือสินค้าที่อยู่ในคลังสินค้านั้น จะเริ่มต้นนับแต่เวลาที่นายคลังสินค้าได้รับของหรือสินค้านั้นมาอยู่ในความดูแลของตน และความรับผิดชอบจะเป็นไปตามข้อสันนิษฐานของกฎหมายว่าหากเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างที่ของหรือสินค้าอยู่ในความดูแลของนายคลังสินค้าแล้ว นายคลังสินค้าจะต้องรับผิดชอบในการสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบซักชำ เว้นแต่นายคลังสินค้าจะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบสินค้าซักชำนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดจากความผิดของผู้ฝากสินค้า²⁰ และความรับผิดชอบของนายคลังสินค้าจะสิ้นสุดลงเมื่อผู้ฝากได้รับเอาของที่ฝากไป

¹⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 772

"บทบัญญัติมาตรา 616, 619, 623, 625, 630, 631 และ 632 อันว่าด้วยการรับขนนั้น ท่านให้นำมาใช้บังคับแก่การเก็บของในคลังสินค้า อนุโลมตามควรแก่บท"

²⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 772 ประกอบกับมาตรา 616

แล้วโดยไม่ได้ติดเงื่อนไขและได้ให้บำเหน็จค่าฝากของให้แก่นายคลังสินค้าแล้ว²¹ แต่ปัญหาในเรื่องความรับผิดชอบนี้อาจจะไม่มีปัญหาเท่ากับกรณีของผู้ขนส่ง เพราะตามปกติแล้วการฝากของในคลังสินค้า ทางนายคลังสินค้าหรือผู้ประกอบการจะเรียกเก็บค่าฝากจากผู้ฝากของก่อนทุกครั้งซึ่งจะครอบคลุมกับจำนวนที่วันที่รับฝากของ แต่หากในกรณีที่ผู้ฝากไม่มารับของภายในกำหนดเวลาที่ได้ตกลงกันไว้ นายคลังสินค้าก็ยังมีสิทธิที่จะยึดหน่วงของที่ฝากไว้ได้ตามความจำเป็นเพื่อเป็นประกันการจ่ายเงินค่าฝากของ²²

4.2.1.4 ในการให้บริการฐานที่เป็นตัวแทน

การให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่างๆ ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในส่วนที่เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ให้บริการหรือผู้ส่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะให้บริการขนส่งหรือไม่ได้ให้บริการขนส่งสินค้านั้นด้วยตนเอง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นมีความสามารถและความเชี่ยวชาญในการให้บริการขนส่งสินค้าเพียงใด ซึ่งหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้บริการขนส่งสินค้าได้ที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งซึ่งเป็นผู้ให้บริการหรือลูกค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็จะมีสถานภาพในทางกฎหมายเป็นผู้ขนส่งหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการขนส่งสินค้าเป็นทางการค้าปกติ แต่หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ได้ให้บริการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง แต่เป็นการมอบหมายให้ผู้ประกอบการขนส่งรายอื่นดำเนินการขนส่งให้ โดยผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นผู้ให้บริการอาจจะมอบหมายให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการติดต่อกับผู้ขนส่งอื่นแทนผู้ส่งของหรือผู้รับของแล้วแต่กรณี ซึ่งในกรณีเช่นนี้จะเห็นได้ว่าความสัมพันธ์ระหว่างผู้ส่งของและผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะดำเนินการในฐานะตัวแทนของผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นผู้ให้บริการ ซึ่งการให้บริการในลักษณะของการเป็นตัวแทนของผู้ให้บริการในที่นี้จะเห็นได้ชัดเจนจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Logistics Provider แต่ในกรณีนี้ จะไม่รวมถึงกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้วางแผนและพิจารณาปัจจัยในการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการเลือกประเภทของการขนส่ง (Mode Selection) การเลือกเส้นทางการขนส่ง (Route Selection) การวางแผนด้านเวลาที่ใช้ในการขนส่ง (Vehicle Scheduling) หรือการวางแผนในลักษณะอื่นๆ ที่ไม่ได้ดำเนินการขนส่งด้วยตนเอง ซึ่งเป็นการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประเภท Third Party Logistics (3PL) ซึ่งกรณีเช่นนี้

²¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 772 ประกอบกับมาตรา 623

²² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 772 ประกอบกับมาตรา 630

ความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ให้บริการย่อมเป็นความสัมพันธ์ทางกฎหมายตามสัญญาจ้างทำของ ซึ่งมีไว้ในฐานะตัวการและตัวแทน

เมื่อพิจารณาจากข้อเท็จจริงและลักษณะของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในส่วนที่ดำเนินการติดต่อผู้ขนส่งอื่นแทนผู้ให้บริการเพื่อให้ขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทางแล้ว จะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์อยู่ในฐานะตัวแทนของผู้ให้บริการ ดังนั้นในการกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในลักษณะเช่นนี้จะต้องนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 15 ว่าด้วยตัวแทนมาปรับใช้

เมื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์อยู่ในสถานภาพทางกฎหมายในการเป็นตัวแทน²³ เนื่องจากได้รับมอบหมายจากผู้ให้บริการให้ดำเนินการติดต่อกับผู้ขนส่ง เพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะมีผลรับผิดชอบต่อผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นตัวการได้ในกรณีดังต่อไปนี้

1. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีหน้าที่กระทำการตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นผู้ให้บริการ กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับมอบหมายจากผู้ให้บริการให้ดำเนินการติดต่อกับผู้ขนส่งเพื่อขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องดำเนินการให้เสร็จสิ้นจนกระทั่งผู้ขนส่งรับที่จะขนส่งสินค้านั้นแล้ว ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมายจนเสร็จสิ้น หากเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นผู้ให้บริการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น²⁴

2. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องปฏิบัติตามคำสั่งที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นผู้ให้บริการโดยเคร่งครัด แต่ในกรณีที่ไม่มีคำสั่งนั้น หากในการประกอบกิจการทางการค้าที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้เคยทำมาแล้วกับผู้ส่งของหรือผู้รับของรายนั้น ผู้ให้บริการ

²³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797

“อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือ สัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่ง เรียกว่า ตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่า ตัวการ และตกลงจะทำการดั่งนั้น

อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยตั้งแต่งตั้งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้”

²⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 812

“ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นอย่างใดๆ เพราะความประมาทเลินเล่อของตัวแทนก็ดี เพราะไม่ทำการเป็นตัวแทนก็ดี หรือเพราะทำการโดยปราศจากอำนาจหรือนอกเหนืออำนาจก็ดี ท่านว่าตัวแทนจะต้องรับผิดชอบ”

โลจิสติกส์จะต้องกระทำการเช่นนั้นด้วย แต่ในกรณีของการปฏิบัติตามคำสั่งหรือการปฏิบัติการในการประกอบกิจการทางการค้าที่เคยทำมานั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องใช้ความสามารถในการปฏิบัติตามคำสั่งตามที่ได้รับมอบหมายเหมือนกับที่เคยได้ปฏิบัติในกิจการของตนเองโดยทั่วไป ซึ่งในกรณีเช่นนี้จะเป็นกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้กระทำให้โดยไม่ได้รับค่าตอบแทนในการปฏิบัติการ แต่สำหรับในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับค่าตอบแทนในการปฏิบัติการ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องใช้ความสามารถเหมือนเช่นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปจะใช้ความสามารถในการปฏิบัติการเช่นนั้น²⁵

3. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องดำเนินการติดต่อผู้ขนส่งเพื่อให้ขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ได้รับมอบหมายจากผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งเป็นผู้ให้บริการด้วยตนเอง จะมอบหมายต่อไปให้แก่ผู้อื่นดำเนินการติดต่อแทนไม่ได้ นอกจากผู้ส่งของหรือผู้รับของจะตกลงให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถมอบหมายให้ผู้อื่นดำเนินการแทนได้ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ จะเห็นได้ว่าผู้ส่งของหรือผู้รับของอาจจะให้ความไว้วางใจในการใช้ความสามารถหรืออาจจะเห็นว่าหากให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไปดำเนินการติดต่อเองจะก่อให้เกิดประโยชน์มากกว่า ไม่ว่าจะเป็นประโยชน์ในด้านการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งหรือประโยชน์ในด้านอื่นใดก็ตาม ซึ่งหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์

²⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 807

“ตัวแทนต้องทำการตามคำสั่งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายของตัวการ เมื่อไม่มีคำสั่งเช่นนั้น ก็ต้องดำเนินตามทางที่เคยทำกันมาในกิจการค้าขายอันเขาให้ตนทำอยู่นั้น

อนึ่ง บทบัญญัติมาตรา 659 ว่าด้วยการฝากทรัพย์สิน ท่านให้นำมาใช้ด้วยโดยอนุโลมตามควร”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 659

“ถ้าการรับฝากทรัพย์สินเป็นการทำให้เปล่าไม่มีบำเหน็จไשר ท่านว่าผู้รับฝากจำต้องใช้ความระมัดระวังสงวนทรัพย์สินซึ่งฝากนั้นเหมือนเช่นเคยประพฤตินักการของตนเอง

ถ้าการรับฝากทรัพย์สินนั้นมีบำเหน็จค่าฝาก ท่านว่าผู้รับฝากจำต้องใช้ความระมัดระวังและให้ฝีมือ เพื่อสงวนทรัพย์สินนั้นเหมือนเช่นวิญญูชนจะพึงประพฤติดุโดยพฤติการณ์ดั่งนั้น ทั้งนี้ย่อมรวมทั้งการใช้ฝีมืออันพิเศษเฉพาะการในที่ซึ่งให้ฝีมือเช่นนั้นด้วย

ถ้าและผู้รับฝากเป็นผู้มีวิชาชีพเฉพาะกิจการค้าขายหรืออาชีพะอย่างหนึ่งอย่างใด ก็จำต้องใช้ความระมัดระวังและให้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาจะต้องใช้และสมควรจะต้องใช้ในกิจการค้าขายหรืออาชีพะอย่างนั้น”

ได้มอบหมายให้แก่ผู้อื่นดำเนินการติดต่อกับผู้ขนส่งโดยไม่ได้รับความยินยอมจากผู้ส่งของหรือผู้รับของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

4. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีหน้าที่ที่จะต้องไม่กระทำการขัดต่อประโยชน์ของผู้ส่งของหรือผู้รับของในการมอบหมายให้ติดต่อกับผู้ขนส่ง และต้องทำหน้าที่ด้วยความซื่อสัตย์ กล่าวคือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะเข้าทำสัญญาขนส่งสินค้าในนามของผู้ส่งของหรือผู้รับของกับตนเองไม่ได้และจะเข้าทำสัญญาในนามของผู้ส่งของหรือผู้รับของกับตนเองในฐานะที่เป็นตัวแทนของบุคคลภายนอกด้วยไม่ได้ เว้นแต่การขำระหนี้²⁶ เช่น การชำระค่าระวางการขนส่ง ด้วยเหตุที่ผู้ส่งของหรือผู้รับของซึ่งได้มอบหมายให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ติดต่อกับผู้ประกอบการขนส่ง เพื่อให้ดำเนินการขนส่งสินค้า ให้ความไว้วางใจในการดำเนินการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่มีความซื่อสัตย์ในการดำเนินการแล้ว จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ส่งของหรือผู้รับของในด้านของค่าใช้จ่ายที่จะต้องเสียเพิ่มขึ้นได้ ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ในทางกลับกันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็จะได้รับความเสียหายเช่นกันในลักษณะที่ไม่สามารถสร้างความพึงพอใจให้แก่ลูกค้า ประกอบกับไม่สามารถให้บริการที่มีประสิทธิภาพได้ ซึ่งถือเป็นความล้มเหลวในการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์

5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรายงานให้ผู้ส่งของหรือผู้รับของทราบถึงความคืบหน้าและผลของการดำเนินการตามที่ได้รับมอบหมาย²⁷ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ หากการติดต่อกับผู้ขนส่งในการขนส่งสินค้ามีผลเช่นใดแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องแจ้งให้ผู้ส่งของหรือผู้รับของทราบ ซึ่งหากไม่แจ้งและก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่ว่าจะเนื่องมาจากการจัดเตรียมและจัดหาผู้ขนส่งอื่น การวางแผนในการแก้ไขปัญหาผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

²⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 805

“ตัวแทนนั้น เมื่อไม่ได้รับความยินยอมของตัวการ จะเข้าทำนิติกรรมอันใดในนามของตัวการทำกับตนเองในนามของตนเอง หรือในฐานะเป็นตัวแทนของบุคคลภายนอกหาได้ไม่ เว้นแต่นิติกรรมนั้นมีเฉพาะแต่การชำระหนี้”

²⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 809

“เมื่อตัวการมีความประสงค์จะทราบความเป็นไปของการที่ได้มอบหมายแก่ตัวแทนนั้นในเวลาใดๆ ซึ่งสมควรแก่เหตุ ตัวแทนก็ต้องแจ้งให้ตัวการทราบ อนึ่งเมื่อการเป็นตัวแทนนั้นสิ้นสุดลงแล้ว ตัวแทนต้องแถลงบัญชีด้วย”

4.2.2 ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534

ในกิจกรรมการให้บริการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้ารูปแบบใด และไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศหรือระหว่างประเทศ เป็นกิจกรรมที่ถือว่ามีความสำคัญที่สุดในระบบโลจิสติกส์ ซึ่งหากเป็นการขนส่งสินค้าทางบก ทางอากาศ และทางน้ำ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศหรือการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจะไม่รวมถึงการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ จะนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน มาเป็นกฎหมายที่ใช้สำหรับกำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งอยู่ในฐานะผู้ขนส่ง แต่สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศหรือการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น จะมีพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 กำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งให้บริการเฉพาะกรณีที่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่พระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดไว้

การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศเป็นการขนส่งสินค้าที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในระบบการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน ซึ่งโดยส่วนใหญ่ของการขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งนั้น จะใช้การขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งทางเรือเป็นหลัก ซึ่งการขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นการขนส่งที่มีความเสี่ยงต่อการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าเป็นอย่างมาก เนื่องจากเรือที่ขนส่งสินค้าจะต้องประสบกับภัยทางทะเลมากกว่าการขนส่งสินค้าทางทะเลหรือทางน้ำภายในประเทศ ด้วยเหตุนี้ ในสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศจึงต้องมีกฎหมายเฉพาะเพื่อกำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งประเทศไทยได้ตราพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534²⁸ เพื่อการนี้

การขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศในลักษณะใดที่จะอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลได้กำหนดไว้ในมาตรา 4 ดังนี้

²⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3

“สัญญารับขนของทางทะเล” หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่ง ไปยังท่าหรือที่ในอีกประเทศหนึ่งโดยคิดค่าระวาง”

“มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร ...”

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าโดยหลักการแล้ว พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะไม่ใช้บังคับกับการขนส่งทางทะเลภายในประเทศ แต่หากผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ส่งของและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ทำสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศและต้องการให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับกับสัญญาของตน ก็สามารถกำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับกับสัญญาขนส่งสินค้าทางทะเลภายในประเทศที่ทำขึ้นระหว่างผู้ส่งของกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้

ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้กำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้อย่างชัดเจน แต่จากลักษณะของการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นกิจกรรมหนึ่งในกิจกรรมทั้งหมดของระบบโลจิสติกส์นั้นสามารถกำหนดสถานะภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คือในฐานะของผู้ขนส่ง

ในการให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญารับขนของทางทะเลที่ผู้ส่งของได้ตกลงทำกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อให้ขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทางตามที่ตกลงนั้น หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานะภาพเป็นผู้ขนส่งซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของในการกำหนดคำจำกัดความของผู้ขนส่ง พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้กำหนดคำจำกัดความไว้ในมาตรา 3 ดังนี้

“ผู้ขนส่ง หมายความว่า บุคคลซึ่งประกอบารรับขนของทางทะเลเพื่อบำเหน็จเป็นทางค้าปกติ โดยทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของ”

จากคำจำกัดความของผู้ขนส่งที่กำหนดไว้ในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าผู้ขนส่งจะต้องเป็นผู้ที่ทำการขนส่งสินค้าจริง (Actual Carrier) หรือไม่ ซึ่งในกรณีเช่นนี้ เห็นได้ว่าไม่ว่าผู้ขนส่งจะเป็นผู้ที่ทำการขนส่งสินค้าจริงหรือไม่ก็ตาม และถึงแม้จะเป็นผู้ที่ทำการขนส่งสินค้าจริงแต่จะขนส่งสินค้าในช่วงการเดินทางทั้งหมดหรือบางส่วน หรือจะไม่ได้เป็นผู้ที่ทำการขนส่งสินค้าเลยก็ตาม หากทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของก็ถือได้ว่า

เป็นผู้ขนส่ง²⁹ แต่ทั้งนี้ผู้ที่ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับผู้ส่งของนั้นจะต้องเป็นผู้รับขนของทางทะเลเพื่อำเน็จเป็นทางค้าปกติด้วย ซึ่งในปัจจุบันโดยส่วนใหญ่แล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะเป็นผู้ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อำเน็จทางการค้าปกติอยู่แล้ว ประกอบกับตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้ใช้บังคับกับผู้ขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งที่เป็นประเภทที่ไม่ได้ประกอบการเดินเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier: NVOCC) สามารถเป็นผู้ขนส่งภายใต้บทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้

เมื่อพิจารณาจากคำจำกัดความของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 จะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ให้บริการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งที่เป็นประเภทประกอบการเดินเรือ (Vessel Operating Common Carrier: VOCC) และประเภทที่ไม่ได้ประกอบการเดินเรือ (Non-Vessel Operating Common Carrier: NVOCC) จะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ดังนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จึงมีความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้ โดยผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าของผู้ส่งของส่งมอบให้แก่ตนสูญหาย เสียหาย หรือได้มีการส่งมอบสินค้าชั่วคราวในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของตน³⁰ ซึ่งความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในกรณีเช่นนี้จะเริ่มตั้งแต่เวลาที่ผู้ส่งของส่งมอบสินค้าไว้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ และความรับผิดชอบจะสิ้นสุดลงนับแต่เวลาที่ผู้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่งหรือบุคคลที่กฎหมายกำหนดแล้ว

นอกจากนี้ เมื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในกรณีที่สินค้าของผู้ส่งของส่งมอบให้แก่ตนสูญหาย เสียหาย หรือได้มีการส่งมอบสินค้าชั่วคราวในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของตน หากเกิดเหตุการณ์ใดต่อไปนีขึ้นในระหว่างที่ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ยังไม่สิ้นสุดลง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสิทธิที่จะอ้างเพื่อเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของตนเองได้

²⁹ ไพฑูริย์ เอกจริยกร, รับขนของทางทะเล, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541), น.91.

³⁰ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 39

"ภายใต้บังคับมาตรา 51 มาตรา 52 มาตรา 53 มาตรา 54 มาตรา 55 มาตรา 56 และมาตรา 57 ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชั่วคราว ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชั่วคราวนั้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน ..."

1. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าอันเกิดขึ้นจากการที่เรือไม่อยู่ในสภาพที่จะเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ถ้าผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถพิสูจน์ได้ว่าได้ดำเนินการจัดการแก้ไขความบกพร่องที่เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้วนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบการอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น ทั้งนี้ ความบกพร่องที่เกิดขึ้นในระหว่างบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือออกเดินทาง ได้แก่ เรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น และไม่สามารถจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของไม่เหมาะสมและไม่ปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษา³¹

2. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้าถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบช้านั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

(1) เหตุสุดวิสัย³²

(2) ภัยอันตรายหรืออุบัติเหตุแห่งท้องทะเลหรือน้ำน้ำที่ไใช้เดินเรือได้³³

³¹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 8

“ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

(1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น

(2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสม

แก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล

มาตรา 9 ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา 8 เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุดเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบการอาชีพรับขนของทางทะเลจะทำได้ในภาวะเช่นนั้น

³² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (1)

³³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (2)

- (3) การสงครามหรือการสู้รบของกองกำลังติดอาวุธ³⁴
- (4) สงครามกลางเมือง การจลาจล การก่อการร้าย หรือการก่อการวุ่นวายในบ้านเมือง³⁵
- (5) การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยว หรือการแทรกแซงด้วยประการใดๆ ซึ่งกระทำต่อเรือ โดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดนหรือตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย แต่ทั้งนี้ ต้องไม่เป็นการละเมิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง³⁶
- (6) การใช้มาตรการป้องกันและปราบปรามโรคติดต่อ³⁷
- (7) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลະงาน หรือการจงใจทำงานล่าช้าที่ท่าเรือ ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นอุปสรรคแก่การบรรทุกหรือขนถ่ายของหรือเป็นอุปสรรคแก่การที่เรือจะเข้าหรือออกจากท่าเรือนั้น³⁸
- (8) การกระทำของโจรสลัด³⁹
- (9) ความผิดของผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่ง เช่น การบรรจุหีบห่อ หรือรวมมัดไม่มั่นคงแข็งแรงหรือไม่เหมาะสมกับสภาพแห่งของ การทำเครื่องหมายที่ของหรือหีบห่อไม่ชัดเจนหรือไม่เพียงพอ⁴⁰
- (10) สภาพแห่งของนั้นเอง⁴¹
- (11) ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ในซึ่งไม่อาจพบเห็นหรือทราบได้ด้วย การตรวจสอบอย่างระมัดระวังและโดยใช้ฝีมือเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องใช้สำหรับผู้ประกอบอาชีพตรวจเรือ⁴²

³⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (3)

³⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (4)

³⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (5)

³⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (6)

³⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (7)

³⁹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (8)

⁴⁰ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (9)

⁴¹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (10)

⁴² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (11)

(12) ความผิดพลาดในการเดินเรืออันเกิดจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่หรือตามคำสั่งของผู้นำร่อง⁴³

(13) เหตุอื่นใดที่มีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่งและมีใช้ความผิดหรือประมาทเลินเล่อของตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง⁴⁴

3. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อันเกิดจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าอัคคีภัยนั้นเกิดขึ้นจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ให้บริการโลจิสติกส์⁴⁵

4. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อันเป็นผลจากการใช้มาตรการต่างๆ ที่พึงกระทำเพื่อระงับอัคคีภัย หรือหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาผลเสียหายจากอัคคีภัย เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการใช้มาตรการดังกล่าว⁴⁶

5. ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวง เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ยังคงต้องรับผิดชอบตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี⁴⁷

6. ในการขนส่งสัตว์มีชีวิต ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อันเป็นผลจากภัยซึ่งมีลักษณะพิเศษที่มีประจำอยู่ในการขนส่งสัตว์มีชีวิตหรือจากสภาพของสัตว์นั่นเอง ถ้าพิสูจน์ได้ว่า

(1) ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ปฏิบัติตามคำแนะนำเกี่ยวกับสัตว์นั้นโดยเฉพาะที่ผู้ส่งของได้ให้ไว้แก่ตนแล้ว และ

(2) ในพฤติการณ์แห่งกรณีเช่นนั้น การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า อาจเกิดจากภัยหรือสภาพของสัตว์ดังกล่าวได้

⁴³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (12)

⁴⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 52 (13)

⁴⁵ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 53

⁴⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 54

⁴⁷ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 55

แต่ในกรณีที่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องสามารถพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ ชักช้าไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน เป็นผลจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์หรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะไม่สามารถอ้าง เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของตนเองได้⁴⁸

7. ในกรณีที่ของที่ขนส่งเป็นเงินตรา ธนาкарบัตร ตัวเงิน พันธบัตร ใบหุ้น ใบหุ้นกู้ ประทวนสินค้า อัญมณี หรือของมีค่าอย่างอื่น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย หรือเสียหายแห่งของดังกล่าว เว้นแต่ผู้ส่งของจะได้แจ้งให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทราบถึงสภาพและ ราคาของนั้นในเวลาที่นำของมามอบให้ แต่ในกรณีที่แจ้งราคาของไว้แล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีความรับผิดชอบเพียงไม่เกินราคาที่แจ้งไว้⁴⁹

8. ในกรณีที่ของที่ขนส่งมีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ และผู้ส่งของไม่ทำเครื่องหมาย หรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของที่ขนส่งนั้นมีอันตราย หรือไม่แจ้งให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งให้บริการในฐานะผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของ ไม่ว่าเวลาใดๆ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน⁵⁰

แม้ว่าผู้ส่งของได้ทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของที่ขนส่งนั้นมีอันตราย หรือไม่แจ้งให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งให้บริการในฐานะผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึง สภาพอันตรายแห่งของแล้วก็ตาม แต่ถ้าปรากฏในภายหลังว่าของนั้นจะเกิดเป็นอันตรายต่อชีวิต หรือทรัพย์สินขึ้นอย่างแน่ชัด ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลาย หรือ ทำให้หมดฤทธิ์ตามความจำเป็นแห่งกรณีได้ โดยไม่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน⁵¹

นอกจากเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามที่กล่าวในข้างต้นนั้น หากเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชักช้าเกิดขึ้นแก่ของหรือสินค้าที่ขนส่งในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แม้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้ก็ตาม พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถ จำกัดความรับผิดชอบของตนได้ โดยการจำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้เรียกว่าเป็นการ

⁴⁸ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 56

⁴⁹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 57

⁵⁰ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 34

⁵¹ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 35

จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย กล่าวคือ ผู้ขนส่งไม่จำเป็นที่จะต้องไปตกลงกับผู้ส่งของให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดได้ ผู้ขนส่งเองก็มีสิทธิจำกัดความรับผิดได้อยู่แล้ว⁵² สำหรับจำนวนเงินการจำกัดความรับผิดนั้น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้นแล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า และในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล⁵³

แม้ว่าพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 จะได้กำหนดสิทธิในการจำกัดความรับผิดและจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้แล้วก็ตาม มิได้หมายความว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งมีความรับผิดในฐานะของผู้ขนส่งจะสามารถจำกัดความรับผิดของตนเองได้ในทุกกรณี หากได้มีข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งอย่างใดต่อไปนี้เกิดขึ้นแล้ว ผู้ให้บริการไม่อาจอ้างสิทธิจำกัดความรับผิดของตนเองตามพระราชบัญญัตินี้ได้ กล่าวคือ หากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้น เป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้น

⁵² ไพฑูริย์ เอกจริยกร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 104, น.383.

⁵³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 58

“ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาของที่สูญหายหรือเสียหายได้ตามมาตรา 61 และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล

ในกรณีที่ผู้ขนส่งต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสามโดยมีหน่วยการขนส่งเดียวกันเป็นมูลแห่งความรับผิด ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง”

กระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้ หรือผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัตินี้ (มาตรา 58) โดยระบุไว้ในใบตราส่ง หรือผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใดๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่ว่าบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการ โดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น หรือผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง ซึ่งในกรณีที่มีการแสดงราคาของที่ขนส่งไว้ในใบตราส่งนั้น ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 ของพระราชบัญญัตินี้ ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้น และถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง⁵⁴

⁵⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 มาตรา 60

“การจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตรา 58 มิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ขนส่งหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งกระทำหรืองดเว้นกระทำการโดยมีเจตนาที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า หรือโดยละเลยหรือไม่เอาใจใส่ ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้

(2) ผู้ส่งของและผู้ขนส่งตกลงกันกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้มากกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 โดยระบุไว้ในใบตราส่ง

(3) ผู้ขนส่งได้จัดแจ้งรายการใดๆ ไว้ในใบตราส่งตามที่ผู้ส่งของแจ้ง หรือจัดให้โดยไม่ว่าบันทึกข้อสงวนเกี่ยวกับรายการนั้นไว้ในใบตราส่ง ทั้งนี้ โดยมีเจตนาที่จะฉ้อฉลผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งกระทำการ โดยเชื่อรายการในใบตราส่งนั้น

(4) ผู้ส่งของได้แจ้งราคาของที่ขนส่งให้ผู้ขนส่งทราบและผู้ขนส่งยอมรับ โดยแสดงราคาของนั้นไว้ในใบตราส่ง

ในกรณีตาม (4) นี้ ถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 ต่ำกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่คำนวณได้นั้นและถ้าราคาที่คำนวณได้ตามมาตรา 61 สูงกว่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง ให้ผู้ขนส่งรับผิดเพียงเท่าราคาที่แสดงไว้ในใบตราส่ง”

ดังนั้น เมื่อพิจารณาประเด็นเกี่ยวกับความรับผิด การยกเว้นความรับผิด และการจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 แล้ว จะเห็นได้ว่าหากในทางปฏิบัติในปัจจุบันและลักษณะของการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ถูกถือว่าอยู่ในฐานะของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้แล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ให้บริการยอมนสามารถพิจารณาได้อย่างชัดเจนถึงความรับผิด เหตุยกเว้นความรับผิด และการจำกัดความรับผิด ซึ่งแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมายในบางเรื่องที่ใช้บังคับกับกิจกรรมการให้บริการบางประเภทของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งมีได้มีข้อกฎหมายกำหนดการยกเว้นและจำกัดความรับผิดไว้

นอกจากนี้ จากการศึกษาถึงคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ซึ่งเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีที่มีข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นกิจกรรมหนึ่งในระบบโลจิสติกส์แล้ว และเป็นคดีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้เป็นคู่ความในคดีนั้น โดยส่วนใหญ่แล้วข้อพิพาทที่เกิดขึ้นดังกล่าวเป็นข้อพิพาทที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากความเสียหายในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ หรือได้เกิดความเสียหายในระหว่างที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก่อนการขนส่ง⁵⁵ และจะเห็นได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดังกล่าวได้แสดงให้เห็นว่าได้ให้บริการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเป็นกิจกรรมหลัก

⁵⁵ คำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง

คดีหมายเลขแดงที่ กค.10/2549 ระหว่างบริษัท เอ จี ไอ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด โจทก์, กับบริษัท ฟายน์ไลน์ เอเชีย จำกัด จำเลย

คดีหมายเลขแดงที่ กค.203/2547 ระหว่างบริษัท บัลทรานส์ โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด โจทก์ที่ 1, บริษัท บัลทรานส์ โลจิสติกส์ จำกัด โจทก์ที่ 2 กับบริษัท 477 คอนโซลิเดเตอร์ส จำกัด จำเลย, บริษัท คาร์โก้เว็บ เวิลด์ไวด์ จำกัด จำเลยร่วม

คดีหมายเลขแดงที่ กค.155/2542 ระหว่างบริษัท นครไทยสตรีปมิล จำกัด (มหาชน) โจทก์ กับบริษัท ดีเอฟ ดีเอส ทรานสปอร์ต โอ วาย จำกัด จำเลยที่ 1, บริษัท ทิสเซน แชนนีล โลจิสติกส์ (ประเทศไทย) จำกัด จำเลยที่ 2, บริษัท แอเพนชิป 88 (ประเทศไทย) จำกัด จำเลยที่ 3

4.2.3 ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

ในการขนส่งของระหว่างประเทศในปัจจุบัน นอกจากจะใช้การขนส่งของทางทะเลเป็นหลักแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์บางรายยังได้ให้บริการขนส่งของในลักษณะขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation) กล่าวคือ ในการขนส่งของตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแต่ละครั้ง จะใช้รูปแบบของการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งของทางบกและอากาศ การขนส่งของทางบกและทางน้ำ หรือการขนส่งของทางอากาศและทางน้ำก็ตาม ซึ่งในการขนส่งของระหว่างประเทศโดยใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ส่งของและผู้ขนส่งอย่างมาก

ด้วยการขนส่งของโดยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ ผู้ส่งของได้รับประโยชน์ในด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งเป็นอย่างมาก เนื่องจากในการขนส่งด้วยระบบนี้จะมีผู้ขนส่งรายเดียวที่จะรับผิดชอบในการขนส่งของทั้งหมด ซึ่งหากผู้ส่งของดำเนินการติดต่อส่งของกับผู้ขนส่งในแต่ละรูปแบบเองแล้ว อาจจะเสียค่าใช้จ่ายในการขนส่งเพิ่มขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อต้นทุนและราคาของของ นอกจากนี้ผู้ส่งของจะได้รับประโยชน์ในด้านค่าใช้จ่ายในการขนส่งแล้ว ผู้ส่งของยังได้รับความสะดวกในการติดต่อกับผู้ขนส่งด้วย โดยผู้ส่งของดำเนินการติดต่อกับผู้ขนส่งเพียงรายเดียวเท่านั้น ซึ่งจะลดการเสียเวลาและความยุ่งยากในการติดต่อกับผู้ขนส่งรายอื่น

นอกจากนี้ ในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบของที่ขนส่งชักช้าขึ้น ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะต้องรับผิดชอบ และผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ตามแต่กรณีนั้น กรณีเช่นนี้ ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งจะได้รับประโยชน์จากการใช้บริการของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในการเรียกร้องค่าเสียหาย โดยผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งสามารถเรียกร้องให้ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับผิดชอบให้ค่าเสียหายได้โดยตรง เนื่องจากเป็นคู่สัญญากับผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งได้รับสิทธิภายใต้บทบัญญัติของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยไม่ต้องคำนึงว่าในการขนส่งนั้นจะมีผู้ขนส่งร่วมหรือผู้ให้บริการร่วมกับผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหรือไม่ และมีจำนวนเท่าใด

ส่วนประโยชน์ที่ผู้ขนส่งจะได้รับ คือ ผู้ขนส่งจะได้รับค่าระวางในการขนส่งของเพิ่มมากขึ้น ซึ่งจากเดิมที่ผู้ขนส่งใช้ระบบการขนส่งเพียงรูปแบบเดียวจะได้รับค่าระวางการขนส่งเพียงส่วนหนึ่งของเส้นทางการขนส่งทั้งหมด แต่หากผู้ขนส่งดำเนินการขนส่งโดยใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว ผู้ขนส่งจะได้รับค่าระวางการขนส่งทั้งหมดตลอดทั้งเส้นทางการขนส่ง และด้วยการแข่งขันในการให้บริการขนส่งของระหว่างประเทศในปัจจุบันที่มีการแข่งขันกันสูงขึ้น

หากผู้ขนส่งรายใดให้บริการขนส่งด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วยแล้ว จะสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันกับผู้ขนส่งรายอื่นที่ไม่ได้ให้บริการขนส่งด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างสูง

ในการขนส่งของด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ ในปัจจุบันประเทศไทยได้มีกฎหมายเฉพาะเพื่อใช้บังคับ กล่าวคือ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 และมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 26 ตุลาคม พ.ศ. 2548 เป็นต้นไป⁵⁶

การกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น สามารถพิจารณาจากพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้ โดยในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดคำจำกัดความของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไว้ ดังนี้

“การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมายความว่า การรับขนส่งโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียว ไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”

จากคำจำกัดความของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบข้างต้นนั้น สามารถกำหนดได้ว่าพระราชบัญญัตินี้จะใช้บังคับกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีลักษณะเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ กล่าวคือ สถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของและสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของจะต้องเป็นสถานที่ที่อยู่ในประเทศที่ต่างกัน ซึ่งเป็นดังเช่นหลักการเดียวกับการขนส่งสินค้าทางทะเลตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 และหากพิจารณาจากคำจำกัดความของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแล้ว อาจจะเห็นได้ว่า

⁵⁶ เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ในมาตรา 2 ได้กำหนดให้พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป และพระราชบัญญัตินี้ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ 27 กรกฎาคม พ.ศ. 2548

ขอบเขตในการใช้บังคับของพระราชบัญญัตินี้จะใช้บังคับกับการขนส่งของโดยมีรูปแบบของการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียวกัน

ดังนั้นหากสัญญาที่ผู้ใช้บริการซึ่งเป็นผู้ส่งของได้ตกลงทำกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางนั้นเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สัญญาฉบับนั้นจะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ซึ่งการกำหนดสถานะภาพและความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนี้ จะต้องนำพระราชบัญญัตินี้มาปรับใช้บังคับ

ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดถึงสถานะภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งได้ให้บริการในการขนส่งสินค้าด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และเป็นคู่สัญญาในสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบว่าเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง และได้กำหนดคำจำกัดความของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ ในมาตรา 4 ดังนี้

“ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หมายความว่า บุคคลซึ่งเป็นผู้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในฐานะตัวการและเป็นผู้รับผิดชอบในการปฏิบัติการขนส่งตามสัญญา ไม่ว่าการทำสัญญานั้นจะทำด้วยตนเองหรือโดยบุคคลที่ตนมอบหมาย แต่ไม่รวมถึงบุคคลที่กระทำการในฐานะตัวแทนหรือทำการแทนผู้ตราส่งหรือผู้ขนส่งที่มีส่วนร่วมในการปฏิบัติการขนส่งดังกล่าว”

จากคำจำกัดความของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หากพิจารณาถึงสัญญาที่ผู้ส่งของทำกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ว่าเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและสัญญานั้นอยู่ภายใต้การบังคับใช้ของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้ว ในกรณีเช่นนี้สามารถกำหนดสถานะภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะมีสถานะภาพและมีความรับผิดชอบในฐานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติฉบับนี้

เมื่อพิจารณาจากคำจำกัดความของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องประกอบกับหลักการของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 และสามารถกำหนดได้แล้วว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสถานะภาพเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ดังนั้นในประเด็นปัญหาต่อไปคือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อยู่ในฐานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 จะมีความรับผิดชอบในกรณีที่ขนส่งเกิดการสูญหายเสียหาย หรือส่งมอบช้าและก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ส่งของอย่างไร ซึ่งในประเด็นนี้พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 ได้กำหนดลักษณะของความรับผิดชอบในมาตรา 20 โดยได้กำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบ

ความเสียหาย อันเป็นผลมาจากการที่ของที่ขนส่งสูญหาย เสียหายหรือได้มีการส่งมอบของชำรุด ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชำรุดนั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องได้รับมอบของจากผู้ส่งของหรือตัวแทนของผู้ส่งของจนถึงเวลาที่ผู้ประกอบการขนส่ง ต่อเนื่องได้ส่งมอบของให้แก่ผู้รับตราส่งหรือตัวแทนของผู้รับตราส่งหรือบุคคลที่กฎหมายได้กำหนด ไว้ แต่หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งมีสถานภาพเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องพิสูจน์ได้ว่าตนหรือ ลูกจ้าง หรือตัวแทนของตน หรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการเพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชำรุดรวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุเหล่านั้นแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งมีสถานภาพ เป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากเหตุดังกล่าว⁵⁷ นอกจากการพิสูจน์เพื่อไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชำรุดที่เกิดขึ้นแล้ว นั้น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ยังได้กำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดไว้ในมาตรา 27 ดังนี้ ทั้งนี้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งอยู่ในฐานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่า การสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบชำรุดนั้น ได้เกิดขึ้นหรือเป็นผลมาจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่เพียงพอ

⁵⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548

มาตรา 20 วรรคหนึ่ง

“ภายใต้บังคับมาตรา 27 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเป็นผลมาจากการที่ของสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชำรุด ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชำรุดนั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องรับมอบของจนถึงเวลาที่ได้ส่งมอบของนั้น เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะพิสูจน์ได้ว่าตนหรือลูกจ้าง ตัวแทนของตนหรือบุคคลอื่นใดซึ่งตนได้ใช้บริการ เพื่อปฏิบัติตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้ใช้มาตรการทั้งปวงซึ่งจำเป็นต้องกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชำรุด รวมทั้งผลที่เกิดขึ้นจากเหตุเหล่านั้น”

(4) การยกขน การบรรทุก การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าว

(5) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น

(6) การนัดหยุดงาน การปิดงานงดจ้าง การผลละงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้องในด้านแรงงานด้วยประการใดๆ

(7) ในกรณีที่เป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย

(ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือหรือในการบริหารจัดการเรือ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

(ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภัยนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องยังคงต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าตาม (7) อันเป็นผลมาจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะสามารถพิสูจน์ให้เห็นได้ว่าตนได้กระทำการตามสมควรจะต้องกระทำในฐานะเช่นนั้น เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวแล้วเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

จากกรณีดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าหากในระหว่างสินค้าที่ขนส่งอยู่ในความดูแลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งอยู่ในฐานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องและได้เกิดเหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นขึ้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ย่อมสามารถอ้างเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดชอบของตนเองได้ และนอกจากเหตุยกเว้นความรับผิดชอบตามที่กล่าวในข้างต้นนั้น หากเกิดความเสียหายหรือสูญหายเกิดขึ้นแก่ของหรือสินค้าที่ขนส่งในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แม้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดชอบได้ก็ตาม พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ได้กำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถจำกัดความรับผิดชอบตนได้ในกรณีเช่นเดียวกันกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 โดยการจำกัดความรับผิดชอบตามพระราชบัญญัตินี้เรียกได้ว่าเป็นการจำกัดความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายเช่นเดียวกัน สำหรับจำนวนเงินการจำกัดความรับผิดชอบนั้น พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบไว้ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน

โดยกำหนดในรูปแบบของหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน⁵⁸ (SDR: Special Drawing Rights) ซึ่งจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงหกร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง (666.67 SDR/หน่วยการขนส่ง) หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมด (2 SDR/ 1 กิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมด) แห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า⁵⁹ แต่ทั้งนี้ การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมีข้อยกเว้นหากผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว หรือหากการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้

⁵⁸ ตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ได้กำหนดคำนิยามของหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินไว้ในมาตรา 3 ว่าหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน หมายความว่า หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินตามกฎหมายว่าด้วยการให้อำนาจและกำหนดการปฏิบัติบางประการเกี่ยวกับสิทธิพิเศษถอนเงินในกองทุนการเงินระหว่างประเทศ

⁵⁹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 28

"ภายใต้บังคับมาตรา 30 มาตรา 31 และมาตรา 32 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบไว้สูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงหกร้อยหกสิบหกจุดหกเจ็ดหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง หรือสองหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนเงินใดจะมากกว่า

ในกรณีที่คำนวณราคาค่าเสียหายได้ตามมาตรา 34 และปรากฏว่าราคาของนั้นต่ำกว่าที่จำกัดความรับผิดไว้ตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเอาตามราคาที่คำนวณได้นั้น

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดในความเสียหายอันเป็นผลจากการส่งมอบชกซ้ำหรือความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนอกเหนือไปจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสูญหายหรือเสียหายในของที่ขนส่ง ให้จำกัดความรับผิดทั้งหมดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้เพียงไม่เกินค่าระวางตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ในกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดทั้งตามวรรคหนึ่งและวรรคสาม ให้จำกัดความรับผิดโดยรวมของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้ไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง"

บริการในการปฏิบัติตามสัญญา กระทำการหรือดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า หรือโดยละเลยไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้⁶⁰ ซึ่งเมื่อเกิดเหตุการณ์ตามกรณีดังกล่าวแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในฐานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดของตนเองตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ได้

นอกจากนี้ สำหรับความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในการให้บริการขนส่งสินค้าในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น จะมีหลักเกณฑ์ในการกำหนดจุดเกิดความรับผิดที่พิเศษมากกว่ากิจกรรมอื่นๆ กล่าวคือ ในพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ได้กำหนดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่อยู่ในฐานะของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องในกรณีทั่วไป (general limitations) ไว้ที่ 666.67 SDR ต่อ 1 หน่วยการขนส่ง หรือ 2 SDR ต่อกิโลกรัมของสินค้าที่สูญหายหรือเสียหายแล้วแต่จำนวนใดจะมากกว่า ตามที่ได้กล่าวแล้วในข้างต้น และในกรณีที่การให้บริการขนส่งสินค้านั้นไม่มีการขนส่งทางน้ำหรือทางทะเลร่วมด้วย

⁶⁰ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 30

“การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิให้ใช้บังคับแก่กรณีดังต่อไปนี้

(1) ผู้ตราส่งได้แจ้งสภาพและราคาแห่งของไว้ก่อนที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะรับมอบของและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้จัดแจ้งสภาพและราคาแห่งของนั้นไว้ในใบตราส่งต่อเนื่องแล้ว

(2) การสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักร้าที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลจากการที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง ลูกจ้าง ตัวแทน หรือบุคคลอื่นที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้ใช้บริการในการปฏิบัติตามสัญญา กระทำการหรือดเว้นกระทำการโดยจงใจที่จะให้เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า หรือโดยละเลย ไม่เอาใจใส่ทั้งที่รู้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักร้า นั้นอาจเกิดขึ้นได้”

จะจำกัดความรับผิดที่แปดจุดสามสามหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งหน่วยการขนส่ง (8.33 SDR/ 1 หน่วยการขนส่ง)⁶¹ แต่เนื่องจากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transports) เป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่ใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาฉบับเดียวที่ครอบคลุมถึงการขนส่งตลอดสายในลักษณะ door-to-door หรือ place-to-place⁶² ดังนั้น จึงเกิดปัญหาว่าในการขนส่งภายใต้สัญญาฉบับเดียวกันโดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไป เช่นการขนส่งทางทะเลต่อเนื่องกับการขนส่งทางอากาศ หากเกิดความเสียหายหรือสูญหายขึ้นแก่ของที่ขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจะสามารถจำกัดความรับผิดของตนเองได้หรือไม่ อย่างไร ดังนั้น เพื่อเป็นการขจัดปัญหานี้ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องสร้างหลักที่เรียกว่า localized damage เพื่อให้การจำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบมีลักษณะเป็นระบบเครือข่าย (network system) ที่สามารถโยงใยไปใช้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งที่ได้กำหนดไว้ในกฎหมายที่ใช้กับเฉพาะรูปแบบการขนส่งนั้นๆ โดยไม่ต้องกลับไปใช้หลักการจำกัดความรับผิดทั่วไป (general limitations)⁶³ โดยสาระสำคัญของหลัก localized damage ข้างต้น จะเป็นตัวชี้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกฎหมายที่จะใช้บังคับ (applicable limitation amount) กับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้า (loss or damage) ที่เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ คือ กำหนดได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นในช่วงการขนส่งใด และมีกฎหมายกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิด (limitation amount) ของผู้ขนส่งในช่วงนั้นไว้ ซึ่งจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่จะนำมาใช้กับหลัก localized damage ในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น จะต้องเป็นจำนวนเงินที่กำหนดไว้ใน

⁶¹ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 30

“ในกรณีที่ตามสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบไม่ได้ระบุให้มีการขนส่งทางทะเลหรือการขนส่งในน่านน้ำภายในรวมอยู่ด้วย ให้จำกัดความรับผิดของผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไว้แปดจุดสามสามหน่วย สิทธิพิเศษถอนเงินต่อหนึ่งกิโลกรัมของน้ำหนักทั้งหมดแห่งของที่สูญหายหรือเสียหาย”

⁶² ประมวล จันทร์วิชะ, “Logistics & Multimodal Transport เปิดปมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ”, *Logistics Digest*, Vol.01 No.11, (February 2006), น.32-33.

⁶³ เพิ่งอ้าง, น.33.

กฎหมาย (statutory limitation amount) ไม่ใช่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามความตกลงในสัญญา (contractual limitation amount)⁶⁴

หากพิจารณาระบบความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งมีสถานภาพเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องแล้ว จะเห็นได้ว่าจะมีหลักความรับผิดเหมือนกับความรับผิดของผู้ขนส่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กล่าวคือ หากในระหว่างที่สินค้าหรือของที่ขนส่งอยู่ในความดูแลของผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องแล้วแต่กรณี ได้รับความเสียหายแก่สินค้าหรือของที่ขนส่ง ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดจากการที่สินค้าหรือของที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ผู้ขนส่งหรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้น

4.3 ปัญหาความรับผิดทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

เมื่อพิจารณาถึงกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้บังคับกับการกำหนดสถานภาพและความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในข้อ 4.2 แล้ว จะเห็นได้ว่ากฎหมายที่จะสามารถนำมาปรับใช้บังคับได้ มีเพียง 3 ฉบับเท่านั้น คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 เมื่อพิจารณาและสามารถกำหนดถึงสถานภาพและความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้แล้ว ต่อไปจะเป็นการพิจารณาถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากสัญญาโลจิสติกส์ และการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งปัญหาที่จะต้องพิจารณา ได้แก่ ปัญหาในการแยกกิจกรรมต่างๆ ในสัญญา เนื่องจากความหลากหลายของกิจกรรมในสัญญาฉบับเดียวกัน ซึ่งปัญหานี้ได้เกิดขึ้นจากการที่มีการกำหนดกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์รวมไว้ในสัญญาโลจิสติกส์ฉบับเดียวกัน ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดการตีความสัญญาที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ จะต้องพิจารณาปัญหาในการกำหนดความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย และความล่าช้าของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งปัญหาในการกำหนดจุดเกิดความรับผิดและมูลเหตุของความรับผิด ปัญหาความรับผิดในความเสียหายทางเศรษฐกิจของผู้ใช้บริการ อันเนื่องมาจากความผิดพลาดในการบริหารจัดการ และวางแผนในการให้บริการ รวมทั้งการให้ข้อมูลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ปัญหาในการกำหนด

⁶⁴ เพิ่งอ้าง, น.33.

มาตรฐานของการให้บริการในด้านต่างๆ ปัญหาการกำหนดข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดชอบเกี่ยวกับข้อสัญญาไม่เป็นธรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในสัญญาโลจิสติกส์ และปัญหาการควบคุมการประกอบกิจการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

4.3.1 ปัญหาในการแยกกิจกรรมต่างๆ ในสัญญา เนื่องจากความหลากหลายของกิจกรรมของระบบโลจิสติกส์ในสัญญานับเดียวกัน

หากพิจารณาถึงลักษณะของสัญญาโลจิสติกส์ประกอบกับกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ที่คู่สัญญาอาจจะตกลงในสัญญาแล้ว จะเห็นได้ว่าในสัญญานับเดียวกันคู่สัญญาอาจจะตกลงกำหนดกิจกรรมต่างๆ ของโลจิสติกส์หลายประเภทกิจกรรม เช่น ในสัญญาอาจจะกำหนดให้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์วางแผนและบริหารการขนส่งสินค้า วางแผนและควบคุมสินค้าคงคลัง บรรจุหีบห่อสินค้า เป็นต้น ซึ่งกิจกรรมต่างๆ เหล่านี้ ถือว่าเป็นขอบข่ายของงานที่ผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างได้กำหนดให้แก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นผู้รับจ้างและเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของสัญญาจ้างทำของ แต่กิจกรรมต่างๆ เหล่านั้นในบางกิจกรรมจะมีกฎหมายกำหนดถึงสถานภาพและขอบเขตความรับผิดชอบของคู่สัญญาไว้โดยเฉพาะ เช่น การขนส่งสินค้า จะมีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งสินค้าทางบก ทางอากาศ และทางน้ำภายในประเทศ ส่วนการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ จะมีพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง⁶⁵ ในกรณีเช่นนี้ จะทำให้เกิดปัญหาว่าสัญญาโลจิสติกส์ฉบับนี้จะเป็นสัญญาประเภทใด จะเป็นสัญญาจ้างทำของทั้งฉบับหรือบางส่วน บางกิจกรรมของสัญญาจะเป็นสัญญาจ้างทำของและบางส่วนบางกิจกรรมของสัญญาจะเป็นสัญญารับขนหรือสัญญาขนส่ง หรือเป็นสัญญาพิเศษ แล้วแต่กรณี

ในกรณีที่สัญญานับเดียวกันมีการกำหนดกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ไว้หลากหลายและกิจกรรมต่างๆ เหล่านั้นมีกฎหมายเฉพาะที่แตกต่างกันกำหนดสถานภาพและความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจกรรมไว้ อาจจะก่อให้เกิดปัญหาในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นในกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งของสัญญา เช่น ความเสียหายอาจจะเกิดขึ้นกับผู้ว่าจ้างเนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่ได้ใช้ความรู้ความสามารถอย่างเต็มที่ในการวางแผนและควบคุมบริหาร

⁶⁵ ผู้ขนส่งอาจจะถือได้ว่าเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เนื่องจากการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าในรูปแบบใดก็ตาม ก็ถือได้ว่าเป็นกิจกรรมหนึ่งในระบบโลจิสติกส์

สินค้าคงคลังทำให้ผู้ว่าจ้างจะต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้ามากขึ้นหรือผู้ว่าจ้างอาจจะต้องเสียโอกาสทางการตลาดในการจำหน่ายสินค้า หรือความเสียหายอาจจะเกิดขึ้นกับสินค้าที่ได้มอบหมายให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้นในกิจกรรมใดกิจกรรมหนึ่งแล้ว ผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างจะฟ้องร้องผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญาใด และผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวมาน้อยเพียงใด

ในสัญญาโลจิสติกส์นั้นโดยหลักแล้วถือว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้กำหนดความหมายของสัญญาจ้างทำของไว้ในมาตรา 587 ซึ่งได้บัญญัติดังนี้

“อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใด สิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าในกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการบรรจุหีบห่อ การบริหารสินค้าคงคลัง การวางแผนในการกระจายสินค้า การวางแผนเกี่ยวกับการขนส่งซึ่งมิใช่การขนส่งของหรือสินค้า หรือกิจกรรมอื่นใด ถือว่าเป็นกิจกรรมที่อยู่ในขอบข่ายของสัญญาจ้างทำของทั้งสิ้น นิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์จึงถือว่าเป็นนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง นิติสัมพันธ์ตามสัญญานี้ถือว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ หากเกิดความเสียหายอย่างใดๆ อันเกี่ยวเนื่องกับกิจกรรมของโลจิสติกส์ที่กำหนดในสัญญาขึ้นแก่ผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้าง ผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างก็ย่อมสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นผู้รับจ้างได้ตามสัญญาจ้างทำของ โดยนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของนิติกรรมสัญญาและสัญญาจ้างทำของมาปรับใช้กับกรณีนี้ ซึ่งในกรณีที่กิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์อยู่ภายใต้สัญญาจ้างทำของทั้งหมด ก็จะไม่ก่อให้เกิดปัญหาที่ยุ่งยากนัก

สำหรับในกรณีที่สัญญาโลจิสติกส์นั้นมีกิจกรรมทางด้านการขนส่งเพียงกิจกรรมเดียว และสามารถนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้บังคับภายใต้เงื่อนไขของกฎหมายในเรื่องดังกล่าวได้ กล่าวคือ ลักษณะของสัญญาเป็นสัญญาขนส่งของ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งของทางบก ทางอากาศ หรือทางน้ำ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งอยู่ภายใต้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หรือสัญญาขนส่งของนั้นเป็นสัญญาขนส่งของทางทะเล ซึ่งอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติ

การรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534⁶⁶ หรือเป็นสัญญาขนส่งของโดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปในสัญญาเดียวหรือที่เรียกว่า การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ก็ตาม ปัญหาในทางกฎหมายที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นผู้สัญญาจะไม่ยุ่งยากมากนักเนื่องจากสัญญานับว่ามีกิจกรรมที่อยู่ภายใต้กฎหมายที่ใช้บังคับเพียงฉบับเดียว ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ให้บริการใดๆ แล้ว ผู้ให้บริการซึ่งสัญญากับผู้ให้บริการสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตามสัญญานับนั้นโดยใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้ได้ เว้นแต่กิจกรรมด้านขนส่งดังกล่าวจะไม่สามารถนำกฎหมายที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้บังคับกับสัญญาได้ เนื่องจากขาดเงื่อนไขของกฎหมายที่เป็นสาระสำคัญ กล่าวคือ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มิได้ประกอบอาชีพรับขนของเพื่อนำเงินทางการค้าปกติ ซึ่งจะส่งผลให้สัญญานั้นเป็นสัญญาจ้างทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หาใช่สัญญาขนส่งตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องไม่⁶⁷

แต่ปัญหาจะเกิดขึ้นหากในสัญญาโลจิสติกส์ฉบับเดียวกันได้กำหนดกิจกรรมที่จะต้องนำกฎหมายว่าด้วยจ้างทำของมาใช้บังคับ เช่น การบรรจุหีบห่อ การวางแผนและควบคุมการกระจายสินค้า การบริหารสินค้าคงคลัง เป็นต้น และกิจกรรมที่จะต้องนำกฎหมายหรือพระราชบัญญัติพิเศษเฉพาะมาใช้บังคับ เช่น การขนส่งสินค้าทางทะเล การขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เป็นต้น ซึ่งหากเกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ว่าจ้างซึ่งเป็นผู้ให้บริการในกิจกรรมที่จะต้องนำกฎหมายว่าด้วยจ้างทำของมาใช้บังคับ ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ย่อมเป็นไปตามความรับผิดชอบของผู้รับจ้างตามกฎหมายว่าด้วยจ้างทำของนั่นเอง เนื่องจากลักษณะทั่วไปของสัญญาโลจิสติกส์เป็นสัญญาจ้างทำของ แต่หากเกิดความเสียหายขึ้นในกิจกรรมการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ หรือการขนส่งสินค้าโดยใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ตาม ซึ่งความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นอาจจะเป็นกรณีที่สินค้าที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบสินค้าล่าช้า ในกรณีเช่นนี้ ผู้ให้บริการจะสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ตาม

⁶⁶ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 4

“สัญญารับขนของทางทะเล หมายความว่า สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าหรือที่ในประเทศหนึ่งโดยคิดค่าระวาง”

⁶⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 45, น.213, 219.

สัญญาโลจิสติกส์ซึ่งเป็นสัญญาจ้างทำของ หรือเรียกร่องค่าเสียหายตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมที่ความเสียหายเกิดขึ้น

ในกรณีดังกล่าวข้างต้น อาจมีปัญหาในการตีความสัญญาเพื่อเรียกร่องค่าเสียหายได้ ซึ่งในการเรียกร่องค่าเสียหายนั้น สามารถจำแนกการเรียกร่องค่าเสียหายของผู้ให้บริการซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ อันเนื่องมาจากการเกิดความเสียหายในกิจกรรมที่มีกฎหมายกำหนดไว้เป็นการเฉพาะได้ 2 ลักษณะคือ

1. การร้องเรียกค่าเสียหายในลักษณะแรก ผู้ให้บริการอาจจะเรียกร่องค่าเสียหายในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นในกิจกรรมการขนส่งสินค้าจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นคู่สัญญา โดยอาศัยนิติสัมพันธ์ตามสัญญาโลจิสติกส์ซึ่งเป็นสัญญาจ้างทำของทั้งฉบับและนำกฎหมายว่าด้วยจ้างทำของ ซึ่งในที่นี้คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนที่ว่าด้วยจ้างทำของ มาปรับใช้กับความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในฐานะผู้รับจ้าง

หากมีการตีความในลักษณะเช่นนี้จะเห็นได้ว่าความรับผิดของผู้ประกอบการโลจิสติกส์จะต้องเป็นไปตามสัญญาจ้างทำของและประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนที่ว่าด้วยจ้างทำของ ซึ่งส่งผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของที่ขนส่งในระหว่างการขนส่งอย่างเต็มจำนวน โดยไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดของตนได้ ซึ่งจะแตกต่างผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 และผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 โดยที่ผู้ขนส่งและผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องเหล่านี้สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดและสามารถจำกัดของตนได้หากอยู่ภายใต้เงื่อนไขที่กฎหมายได้กำหนดไว้ ซึ่งทำให้ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเต็มจำนวน แต่ทั้งนี้ หากในการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในด้านการขนส่งของนั้น มิได้เป็นการให้บริการในทางการค้าปกติของตนเองแล้ว ก็ย่อมจะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างเต็มจำนวน

ในการเรียกร่องค่าเสียหายจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในลักษณะเช่นนี้ อาจเกิดจากการตีความลักษณะของสัญญาโลจิสติกส์ในลักษณะที่ว่าผู้ให้บริการซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างได้ตกลงให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการให้บริการในแต่กิจกรรมของระบบโลจิสติกส์ต่างๆ ตามที่ตกลงไว้ในสัญญา และผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็ได้รับค่าตอบแทนเพื่อการนี้ เจตนาของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต้องการทำสัญญาจ้างทำของตั้งแต่เริ่มตกลงทำสัญญากัน ถึงแม้ว่าในสัญญาโลจิสติกส์นี้จะมีการกำหนดว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องขนส่งของทางทะเลไปยังต่างประเทศหรือขนส่งด้วยระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบด้วยก็ตาม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จึงต้องรับผิดตามสัญญา

โลจิสติกส์ซึ่งเป็นสัญญาจ้างทำของภายใต้ข้อตกลงและเงื่อนไขของสัญญาเป็นหลัก มิใช่ให้ความรับผิดชอบของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นไปตามกฎหมายพิเศษที่ใช้บังคับกับกิจกรรม หากผู้ให้บริการต้องการให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รับผิดชอบตามสัญญาขนส่งของ ซึ่งอาจจะเป็นสัญญารับขนของทางทะเลหรือเป็นสัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์คงจะเข้าทำสัญญาดังกล่าวตั้งแต่ต้น

ในความเห็นของผู้เขียนนั้น หากมีการตีความสัญญาในลักษณะนี้เกิดขึ้นในอนาคต ผู้เขียนไม่เห็นด้วยกับการตีความสัญญาโลจิสติกส์ในลักษณะที่กำหนดให้ข้อตกลงและเงื่อนไขในสัญญามีผลใช้บังคับยิ่งกว่ากฎหมายพิเศษที่ใช้บังคับเฉพาะกับกิจกรรมนั้นๆ ถึงแม้ว่าการตีความสัญญาโลจิสติกส์ในลักษณะเช่นนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ให้บริการเป็นอย่างมากก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาในทางกลับกัน จะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เช่นกัน เนื่องจากหากสัญญาโลจิสติกส์นั้นมีส่วนของการให้บริการในกิจกรรมรับขนของทางทะเล และสามารถนำพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาปรับใช้บังคับได้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้ และหากในสัญญาโลจิสติกส์มีส่วนของการให้บริการในกิจกรรมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและสามารถนำพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาปรับใช้บังคับได้เช่นกัน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็สามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดได้เช่นกัน ดังนั้น จากการตีความสัญญาในลักษณะเช่นนี้เป็นการตีความสัญญาในลักษณะตัดสิทธิของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในทันที ประกอบกับในอนาคต ในการติดต่อเพื่อว่าจ้างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ดำเนินการให้บริการในกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการอาจจะเลี่ยงไปทำสัญญาโลจิสติกส์ให้เป็นสัญญาจ้างทำของก็ได้⁶⁸ เว้นแต่หากสัญญาโลจิสติกส์นั้นมีการกำหนดกิจกรรมที่จะต้องขนส่งสินค้าเพียงกิจกรรม

⁶⁸ ในปัจจุบัน อำนาจการต่อรองทางเศรษฐกิจและทางธุรกิจระหว่างผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์เกือบจะเท่ากันหรือในบางกรณี ผู้ให้บริการอาจจะมีอำนาจในการต่อรองมากกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ในกรณีเช่นนี้แล้ว หากเกิดความเสียหายขึ้นอาจจะมีการตีความสัญญาโลจิสติกส์ในลักษณะที่ว่าสัญญาโลจิสติกส์ ซึ่งรวมถึงการขนส่งสินค้า เป็นสัญญาจ้างทำของทั้งฉบับได้

เดียว จึงเห็นได้ชัดเจนว่าไม่ต้องนำกฎหมายว่าด้วยจ้างทำของมาปรับใช้ แต่นำกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งนั้นมาใช้⁶⁹

2. การเรียกร้องค่าเสียหายในลักษณะที่สอง ซึ่งจะมีความแตกต่างจากการเรียกร้องค่าเสียหายในลักษณะแรกอย่างสิ้นเชิง กล่าวคือ ในการเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาโลจิสติกส์นี้ จะต้องแยกกิจกรรมในแต่ละกิจกรรมที่คู่สัญญากำหนดไว้ในสัญญา เพื่อที่จะนำกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นมาปรับใช้กับความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้ให้บริการ เช่น ในกรณีที่สัญญาโลจิสติกส์ได้กำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังต่างประเทศหรือได้กำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขนส่งสินค้าไปยังต่างประเทศด้วยระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งได้กำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ประกอบกิจกรรมอย่างอื่นในสัญญาฉบับเดียวกัน หากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ของที่ขนส่งในระหว่างที่สินค้านั้นอยู่ในความดูแลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งอยู่ในฐานะของผู้ขนส่ง ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะมีความรับผิดตามพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 แล้วแต่กรณี

ในกรณีดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ให้บริการอื่นเนื่องมาจากการขนส่งสินค้าทางทะเล ไม่ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะเป็นความเสียหายเนื่องจากสินค้าที่ขนส่งสูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบช้าก็ตาม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นในฐานะผู้รับจ้างตามสัญญาโลจิสติกส์ซึ่งเป็นสัญญาจ้างทำของ แม้ว่าในสัญญาโลจิสติกส์นั้นจะได้กำหนดให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ประกอบกิจกรรมอื่นด้วยก็ตาม แต่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าทางทะเล ซึ่งส่งผลให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือสามารถจำกัดความรับผิดของตนเองได้ ซึ่งจะปฏิบัติตามเจตนารมณ์ของกฎหมายพิเศษที่เกี่ยวข้อง

⁶⁹ ทั้งนี้ ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดก็ตาม ในปัจจุบันยังไม่มี การนำข้อพิพาทและลักษณะการตีความสัญญาเช่นนี้เข้าสู่การพิจารณาของศาล จึงยังไม่สามารถกำหนดได้ว่าศาลจะวินิจฉัยข้อพิพาทและตีความของสัญญาโลจิสติกส์ลักษณะเช่นนี้อย่างไร

สำหรับการเรียกร้องค่าเสียหายในลักษณะนี้ ผู้เขียนเห็นด้วยที่จะใช้วิธีการตีความสัญญาโลจิสติกส์ที่ได้อบรมกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศกับกิจกรรมอื่นไว้ในสัญญาฉบับเดียวกัน โดยแยกประเภทของกิจกรรมต่างๆ ออกมาเป็นเอกเทศและค้นหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมเหล่านั้นมาปรับใช้เฉพาะกิจกรรม แม้ว่าโดยลักษณะทั่วไปของสัญญาโลจิสติกส์จะเป็นสัญญาจ้างทำของก็ตาม เนื่องจากกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ หากมิได้กำหนดไว้ในสัญญารวมกันทั้งหมด แต่ละกิจกรรมจะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องสำหรับการปรับใช้เพื่อกำหนดสถานะภาพและความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นการเฉพาะอยู่แล้ว กล่าวคือ หากผู้ให้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์แยกกิจกรรมต่างๆ ของระบบโลจิสติกส์ออกแต่ละกิจกรรม และทำสัญญาประกอบกิจกรรมแต่ละกิจกรรมแต่ละฉบับขึ้นมาในสัญญาแต่ละฉบับ ซึ่งกำหนดกิจกรรมไว้เพียงกิจกรรมเดียวนั้น ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ย่อมรู้ถึงสถานะภาพ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของตนเองตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมนั้นในสัญญาอย่างชัดเจนและแน่นอน เพียงแต่การทำสัญญาโลจิสติกส์ระหว่างผู้ให้บริการกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้ตกลงให้รวมกิจกรรมต่างๆ ไว้ในสัญญาฉบับเดียวนั้น อาจจะเพื่อความสะดวกในการทำสัญญาซึ่งไม่ต้องทำสัญญาหลายฉบับ ด้วยเหตุนี้การที่จะกำหนดให้สัญญาโลจิสติกส์ทั้งฉบับเป็นสัญญาจ้างทำของทั้งหมดซึ่งจะส่งผลให้ระบบความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เปลี่ยนแปลงไปจากแนวการตีความสัญญาโลจิสติกส์โดยแยกประเภทของกิจกรรม

ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นด้วยในวิธีการเรียกร้องค่าเสียหายตามสัญญาโลจิสติกส์ โดยแยกประเภทของกิจกรรมที่กำหนดไว้ในสัญญาโลจิสติกส์ออกมาเป็นกิจกรรมแต่ละกรณี และค้นหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแต่ละกิจกรรมเพื่อที่จะกำหนดสถานะภาพและความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งในการกำหนดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในกรณีนี้นั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรจะต้องพิจารณาจากเวลาที่เกิดความรับผิดขึ้น และพิจารณาว่าในเวลาที่เกิดความรับผิดนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการในกิจกรรมใด และความรับผิดที่เกิดขึ้นเกิดจากการให้บริการกิจกรรมใด ซึ่งจะก่อให้เกิดความชัดเจนอย่างยิ่งในการนำกฎหมายมาปรับใช้กับการกำหนดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แม้ว่าในทางปฏิบัติอาจจะเกิดการโต้แย้งทางกฎหมายได้หลายแนวทาง ประกอบกับยังไม่มีคำพิพากษาของศาลฎีกาที่วางหลักเกณฑ์ในประเด็นนี้ไว้ แต่การแก้ไขปัญหาลักษณะของสัญญาโลจิสติกส์ในระยะยาวนั้น ควรจะต้องมีกฎหมายที่จะใช้กำหนดลักษณะของสัญญาโลจิสติกส์ไว้เป็นการเฉพาะอย่างชัดเจนและแน่นอน เพื่อลดปัญหาการตีความสัญญาในอนาคต

4.3.2 ปัญหาในการกำหนดความรับผิดในความสูญหาย เสียหาย และความล่าช้าที่เกิดจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือเกิดความล่าช้าในการจัดการสินค้า ในระหว่างที่อยู่ในความดูแลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ไม่ว่าความล่าช้าในการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะเกิดขึ้นจากสาเหตุใดก็ตาม ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้น เมื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความรับผิดชอบดังกล่าวแล้ว จะต้องพิจารณาต่อไปว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบเพียงใด สามารถยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดได้หรือไม่อย่างไร

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในตอนต้น ในสัญญาโลจิสติกส์นั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีหน้าที่ในการปฏิบัติตามสัญญาโดยการให้บริการกิจกรรมต่างๆ และกิจกรรมต่างๆ นั้นจะมีกฎหมายหลายฉบับที่มาใช้บังคับ หากในระหว่างที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการเกี่ยวกับกิจกรรมต่างๆ ที่ไม่ใช่กิจกรรมทางด้านการขนส่ง และเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือเกิดความล่าช้าในการจัดการสินค้าขึ้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะต้องมีความรับผิดในความเสียหายดังกล่าวภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยการจ้างทำของ แต่หากเกิดความสูญหาย เสียหาย หรือเกิดความล่าช้าในการจัดการสินค้าในระหว่างที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ขนส่งสินค้านั้นๆ ทางอากาศ ทางเรือ หรือทางบก ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้บทบัญญัติของพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีความรับผิดในความเสียหายต่างๆ ภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขนส่งภายใต้เงื่อนไขของการเป็นผู้ขนส่งและสัญญาขนส่ง ซึ่งบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ดังกล่าวไม่มีบทบัญญัติในการจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในความเสียหายต่างๆ ที่เกิดขึ้น และหากเกิดความเสียหายต่างๆ ขึ้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างเต็มจำนวนและไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้

ในประเด็นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายอย่างเต็มจำนวนนั้น ในปัจจุบัน ในการทำสัญญาโลจิสติกส์ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ใช้บริการจะมีการกำหนดจำกัดความรับผิดหรือมีเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในความเสียหายที่เกิดขึ้น ซึ่งจากการพิจารณาข้อสัญญาต่างๆ ของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น เหตุยกเว้นความรับผิดที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะกำหนดไว้เป็นมาตรฐานแล้ว จะเป็นเหตุสุดวิสัยและเหตุการณ์ที่

ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถควบคุมดูแลหรืออยู่นอกเหนือการควบคุมได้ สำหรับประเด็นเกี่ยวกับการกำหนดข้อสัญญาในการจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น โดยส่วนใหญ่แล้วผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะกำหนดจำกัดความรับผิดของตนเองในความเสี่ยงที่เกิดขึ้นจากการให้บริการของตนเอง ไม่เกินกว่าจำนวนกำไรที่ได้รับจากการให้บริการนั้น⁷⁰ กล่าวคือ หากการให้บริการนั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับกำไรจากการให้บริการเป็นจำนวน 1,000,000 บาท ตลอดระยะเวลาของการให้บริการตามสัญญา แต่มีความเสี่ยงเกิดขึ้นแก่ผู้ให้บริการเป็นจำนวนมากกว่านั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีความรับผิดไม่เกินจำนวนเงิน 1,000,000 บาท⁷¹

สำหรับความรับผิดในกรณีที่เกิดความสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบพัสดุของสินค้าในระหว่างการขนส่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่อยู่ภายใต้บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน จะมีความแตกต่างอย่างชัดเจนกับความรับผิดภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยที่บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยรับขน จะไม่มีบทบัญญัติที่ให้สิทธิแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งได้ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดของตนเองได้แต่อย่างใด แต่ในทางกลับกัน พระราชบัญญัติ

⁷⁰ ตามปกติของการเสนอราคาเพื่อให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น จะกำหนดจำนวนกำไรที่จะได้รับในใบเสนอราคาด้วย โดยแยกประเภทของค่าใช้จ่ายและกำไรออกมาอย่างชัดเจน ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จึงสามารถกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดของตนเองได้อย่างชัดเจน แต่ในความเห็นของผู้เขียนในกรณีนี้ หากพิจารณาจากผลประโยชน์ที่ผู้ให้บริการจะได้รับหากเกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ผู้เขียนเห็นว่าจำนวนกำไรและค่าใช้จ่ายที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้แจ้งแก่ผู้ให้บริการในใบเสนอราคานั้น เป็นราคาที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้จัดทำขึ้นเอง ซึ่งในความเป็นจริงนั้นมีความเป็นไปได้ที่กำไรที่กำหนดไว้ อาจจะมีจำนวนน้อยกว่ากำไรที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะได้รับจากการให้บริการ แต่ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับพิจารณาของผู้ให้บริการในการเข้าทำสัญญาโลจิสติกส์กับผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายดังกล่าว

⁷¹ จากการสอบถามถึงสาเหตุในการกำหนดเงื่อนไขจำกัดความรับผิดดังกล่าวนี้ เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ผู้ให้บริการจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นเป็นจำนวนมากน้อยเท่าใด ประกอบกับหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงกับผู้ให้บริการ จะทำให้ไม่มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใดให้บริการได้อย่างเต็มที่

การรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 ได้ให้สิทธิแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งที่จะจำกัดความรับผิดของตนเองได้⁷² ซึ่งปัญหาของบทบัญญัติของกฎหมายที่เกิดขึ้นนี้ ทำให้เกิดปัญหาอย่างยิ่งแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งและบุคคลอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องเนื่องจากหากเกิดความเสียหายขึ้นแล้ว ย่อมเกิดข้อพิพาทในการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และจะต้องพิจารณาสถานะภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในขณะนั้นว่ามีสถานะภาพทางกฎหมายอย่างไร จึงจะสามารถพิจารณาได้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีความรับผิดอย่างไร และมีสิทธิในการอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดหรือจำกัดความรับผิดของตนเองได้หรือไม่

ในประเด็นของการกำหนดข้อยกเว้นในการจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ได้ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งและอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้น โดยปกติแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์โดยส่วนใหญ่จะกำหนดข้อจำกัดความรับผิดของตนเองในสัญญาโลจิสติกส์ในส่วนของการให้บริการขนส่งไม่เกินกว่าค่าบริการที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้รับจากการให้บริการขนส่งของ ซึ่งจะต้องพิจารณาถึงผลตามกฎหมายของข้อยกเว้นดังกล่าวต่อไป

จากการพิจารณาถึงรายละเอียดข้างต้น สามารถกล่าวได้ว่าหากเกิดความสูญหายเสียหาย หรือความล่าช้าแก่ผู้ให้บริการจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ขึ้น การที่จะกำหนดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นควรจะพิจารณาว่าความสูญหายเสียหาย หรือความล่าช้านั้นเกิดขึ้นเนื่องจากการประกอบกิจกรรมใดหรือการให้บริการในส่วนใดของสัญญาโลจิสติกส์ที่ได้กำหนดรายละเอียดของกิจกรรมหรือการให้บริการระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ให้บริการ เมื่อสามารถพิจารณาได้ถึงกิจกรรมการให้บริการที่เป็นมูลเหตุที่ก่อให้เกิดความรับผิดแล้ว ก็จะสามารถนำบทบัญญัติของกฎหมายมาปรับใช้ในการกำหนดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้

⁷² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 58

“ภายใต้บังคับมาตรา 60 ในกรณีที่ของซึ่งผู้ขนส่งได้รับมอบหมายสูญหายหรือเสียหาย ไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงหนึ่งหมื่นบาทต่อหนึ่งหน่วยการขนส่งหรือกิโลกรัมละสามสิบบาทต่อน้ำหนักสุทธิแห่งของนั้น แล้วแต่เงินจำนวนใดจะมากกว่า

.....

ในกรณีที่มีการส่งมอบของชักช้า ให้จำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งไว้เพียงสองเท่าครึ่งของค่าระวางแห่งของเฉพาะที่ ส่งมอบชักช้า แต่รวมกันต้องไม่เกินค่าระวางทั้งหมดตามสัญญารับขนของทางทะเล”

ในกรณีการนำหลัก localized damage มาปรับใช้กับการกำหนดความรับผิด รวมทั้ง การกำหนดจุดเกิดความรับผิดและมูลเหตุของความรับผิดในส่วนของสัญญาโลจิสติกส์ที่ได้กำหนด ในการให้บริการหลายกิจกรรมในสัญญาฉบับเดียวกันนั้น อาจจะไม่สามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพในทุกกรณีหรืออาจจะนำมาใช้ได้สำหรับการให้บริการขนส่งสินค้าได้เพียงกรณีเดียว เนื่องจากหลัก localized damage จะเป็นหลักในการชี้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย ที่จะใช้บังคับ (applicable limitation amount) กับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้า (loss or damage) ที่เกิดขึ้น ซึ่งเป็นหลักที่กำหนดในกฎหมายที่เกี่ยวกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และหลัก localized damage นั้นจะใช้กับความรับผิดจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกฎหมาย (statutory limitation amount) ไม่ใช่จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามความตกลงในสัญญา (contractual limitation amount)⁷³ แต่เนื่องจากการให้บริการตามสัญญาโลจิสติกส์นั้น โดยส่วนใหญ่หรือเกือบทั้งหมดแล้ว จะเป็นการกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามสัญญาทั้งสิ้น ยกเว้นแต่กรณีของการขนส่งหรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังที่ได้กล่าวแล้ว

แม้ว่าหลัก localized damage จะเป็นหลักในการชี้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตาม กฎหมายที่จะใช้บังคับกับความสูญหายหรือเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้น และจะสามารถนำ หลักการนี้มาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพกับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบก็ตาม แต่หลักการนี้ มีสาระสำคัญที่สามารถกำหนดได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นที่จุดใดและจุดที่เกิดความเสียหายนั้นมี กฎหมายกำหนดความรับผิดและจำนวนเงินความรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างไรใด ดังนั้น จากสาระสำคัญของหลัก localized damage ซึ่งแต่เดิมใช้สำหรับการกำหนดความรับผิดเท่านั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรจะนำหลัก localized damage มาประยุกต์ใช้กับการกำหนดสถานะภาพและ ความรับผิดทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ โดยนำหลัก localized damage มาเป็นหลักในการ กำหนดว่าในเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้นจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น จะใช้ กฎหมายใดที่เกี่ยวข้องมาใช้บังคับกับกิจกรรมการให้บริการนั้น และจะนำกฎหมายใดมากำหนด สถานภาพและความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ซึ่งการประยุกต์ใช้ในลักษณะนี้ จะก่อให้เกิด ประโยชน์เป็นอย่างยิ่งและเป็นการนำหลัก localized damage มาประยุกต์ใช้ให้มีประสิทธิภาพ มากกว่าจะนำมาใช้ปรับกับการกำหนดจำนวนเงินความรับผิดแต่เพียงประการเดียว

⁷³ ประมวล จันทรชิวะ, อ้างแล้ว เจริญรอดที่ 137, น.33.

4.3.3 ปัญหาความรับผิดในความเสียหายทางเศรษฐกิจของผู้ให้บริการ อันเนื่องมาจากความผิดพลาดในการบริหารจัดการและวางแผนในการให้บริการ รวมทั้งการให้ข้อมูลของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์

ปัญหาความรับผิดในความเสียหายทางเศรษฐกิจของผู้ให้บริการ อันเนื่องมาจากความผิดพลาดในการบริหารจัดการและวางแผนในการให้บริการ รวมทั้งการให้ข้อมูลของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์นี้ เป็นปัญหาความเสียหายของผู้ให้บริการ ซึ่งหากการให้บริการในบางกิจกรรมของผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความผิดพลาดขึ้น จะส่งผลให้ผู้ให้บริการหรือผู้ว่าจ้างจะได้รับความเสียหายในทางเศรษฐกิจอย่างยิ่ง ซึ่งอาจจะเป็นการสูญเสียโอกาสทางการตลาดในการกระจายสินค้า รวมทั้งสูญเสียผลประโยชน์ต่างๆ ที่ควรจะได้รับ หรือได้รับความเสียหายจากการส่งมอบสินค้าหรือสิ่งของล่าช้า จะเห็นได้อย่างชัดเจนในกรณีของการจัดการสินค้าคงคลังซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์อาจจะให้บริการทางด้านการบริหารสินค้าคงคลังให้แก่ผู้ให้บริการหรือผู้ว่าจ้าง ความผิดพลาดที่อาจจะเกิดขึ้นในกรณีนี้คือ ความผิดพลาดในการกำหนดปริมาณสินค้าหรือสิ่งของที่จะต้องจัดเก็บในคลังสินค้า เนื่องจากหากมีการกำหนดให้มีการจัดเก็บสินค้าในปริมาณมาก อาจจะทำให้เกิดความเสียหายทางเศรษฐกิจต่อผู้ให้บริการทางด้านค่าเช่าคลังสินค้าในการเก็บสินค้า สภาพการณ์หมุนเวียนของเงินลงทุนที่ซื้อสินค้าเก็บไว้ อายุของสินค้า โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากเป็นสินค้าที่มีอายุการใช้งานสั้น อาจจะทำให้สินค้าหมดอายุลงในระหว่างที่สินค้ายังคงอยู่ในคลังสินค้า โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นเหล่านี้ ผู้ให้บริการจะได้รับความเสียหายอย่างยิ่ง หากความต้องการของตลาดในขณะนั้นมีความต้องการสินค้าต่ำ ซึ่งความเสียหายที่เกิดจากการให้บริการบริหารสินค้าคงคลังให้แก่ผู้ให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นี้ เป็นความเสียหายที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบ ซึ่งตามหลักของสัญญาโลจิสติกส์ซึ่งเป็นสัญญาจ้างทำของแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องมีความรับผิดชอบอย่างเต็มจำนวนในความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ในทางปฏิบัติและประเพณีทางการค้าแล้ว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีข้อสัญญากำหนดเงื่อนไขการยกเว้นความรับผิดและจำกัดความรับผิดของตนเองไว้ในสัญญา ในความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก

การให้บริการของตนเอง ไม่เกินกว่าจำนวนกำไรที่ได้รับจากการให้บริการนั้น⁷⁴

ส่วนในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้บริการบริหารสินค้าคงคลังแก่ผู้ให้บริการหรือผู้ว่าจ้าง โดยวางแผนในการเก็บสินค้าไว้ในคลังสินค้าน้อยเกินกว่าความต้องการของตลาดซึ่งสภาพของตลาดในขณะนั้นมีความต้องการสินค้าชนิดนั้นสูงมาก จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ให้บริการหรือผู้ว่าจ้างทางด้านการแสวงประโยชน์ในการกระจายสินค้าและโอกาสทางด้านการตลาด ซึ่งอาจจะทำให้ผู้ให้บริการได้รับผลประโยชน์น้อยกว่าความเป็นจริง

นอกจากการให้บริการบริหารสินค้าคงคลังของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของผู้ให้บริการหรือผู้ว่าจ้างแล้ว การให้บริการขนส่งสินค้าและการวางแผนในการขนส่งสินค้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็สามารถส่งผลกระทบต่อความเสียหายในทางเศรษฐกิจแก่ผู้ให้บริการหรือผู้ว่าจ้างเช่นเดียวกัน เนื่องจากการวางแผนการขนส่งสินค้าซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องวางแผนในการเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งสินค้าทางเรือ ทางอากาศ ทางบก หรือในรูปแบบใดก็ตาม หากเกิดความผิดพลาดในการเลือกรูปแบบการขนส่ง ทำให้ไม่สามารถขนส่งสินค้าได้ตามกำหนดเวลา ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่สินค้าถึงที่หมายปลายทางก่อนเวลาที่กำหนด ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ให้บริการทางด้านการจัดหาสถานที่เก็บสินค้า หรือกรณีที่สินค้าถึงที่หมายปลายทางหลังจากเวลาที่กำหนด ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ให้บริการทางด้านความล่าช้าในการส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้าหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อตัวสินค้าเองเนื่องจากอายุสินค้าก็ตาม ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ให้บริการซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวที่เกิดขึ้นทั้งสิ้น

ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ให้บริการในการดูแลและให้ข้อมูลทางด้านการผลิตให้แก่ผู้ให้บริการ หากการให้ข้อมูลดังกล่าว ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่มีความเชี่ยวชาญในระบบธุรกิจหรือระบบอุตสาหกรรมการผลิตที่ให้บริการแล้ว ย่อมก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ให้บริการได้อย่างมาก โดยเฉพาะความเสียหายทางด้านการผลิต ซึ่งอาจจะเกิดจากสินค้าที่ผลิตตามข้อมูลของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่มีคุณภาพหรือด้อยคุณภาพ หรืออาจจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่

⁷⁴ ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในเชิงอรรถที่ 150 ว่าสาเหตุในการกำหนดเงื่อนไขจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าวนั้น เนื่องจากผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไม่สามารถคาดการณ์ได้ว่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในทางเศรษฐกิจแก่ผู้ให้บริการจากการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นเป็นจำนวนมากน้อยเท่าใด ประกอบกับหากผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบตามจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงกับผู้ให้บริการ จะทำให้ไม่มีผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายใดให้บริการได้อย่างเต็มที่

ระบบการผลิตในบางส่วนหรือทั้งหมด ซึ่งในกรณีเช่นนี้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวที่เกิดขึ้น ซึ่งจะรวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นในทางตรงและความเสียหายที่เกิดขึ้นในทางอ้อม

นอกจากนี้ ไม่ว่าจะการประกอบกิจกรรมต่างๆ ตามสัญญาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ อย่างไรก็ตาม หากเกิดความผิดพลาดหรือเกิดความเสียหายต่างๆ ในระหว่างการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นเกี่ยวกับการขนส่งสินค้า การบริหารสินค้าคงคลัง การเก็บของในคลังสินค้า รวมทั้งการให้ข้อมูลทางด้านการผลิต จะก่อให้เกิดความเสียหายในทางเศรษฐกิจของผู้ใช้บริการทั้งสิ้น

4.3.4 ปัญหาในการกำหนดมาตรฐานของการให้บริการในด้านต่างๆ

โดยเหตุที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์อยู่ในฐานะผู้ประกอบการวิชาชีพ จากการศึกษาพบว่า การพิจารณาความรับผิดชอบทางแพ่งของผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะนำเอาหลักเกณฑ์ที่ใช้พิจารณาความรับผิดชอบของผู้ให้บริการทั่วไปมาใช้ย่อมไม่เหมาะสม เพราะอาจก่อให้เกิดปัญหาบางประการ กล่าวคือ ปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความระมัดระวังและมาตรฐานของการให้บริการในด้านต่างๆ เนื่องจากระดับความระมัดระวังตามสมควรและมาตรฐานของการให้บริการในด้านต่างๆ ของผู้ประกอบการวิชาชีพ ย่อมแตกต่างจากระดับมาตรฐานของผู้ให้บริการทั่วไป ซึ่งปัญหาว่ระดับมาตรฐานความระมัดระวังและมาตรฐานของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในฐานะผู้ประกอบการวิชาชีพมีอย่างไร จากการศึกษาได้ข้อสรุปว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องใช้มาตรฐานความระมัดระวังและมาตรฐานของการให้บริการเยี่ยงผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการที่มีความชำนาญตามวิชาชีพของตนพึงใช้ความรู้ความสามารถในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่างๆ กล่าวคือจะต้องพิจารณาว่า ในกิจกรรมต่างๆ ของโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายอื่นได้ใช้ความรู้ความสามารถของตนในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมนั้นอย่างไร ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็ควรจะต้องใช้มาตรฐานความระมัดระวังและมาตรฐานของการให้บริการตามที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปพึงใช้เป็นมาตรฐานขั้นต่ำ ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับลักษณะหน้าที่ของงานให้บริการในแต่ละประเภทด้วย กล่าวคือ งานที่ปรึกษาเป็นงานที่ต้องการผู้ที่มีความรู้ความสามารถเป็นอย่างดี และมักเป็นผู้ชำนาญงานเป็นพิเศษเฉพาะในด้านในแต่ละกิจกรรม ระดับความรู้ความสามารถและความชำนาญจึงสูงกว่าผู้ให้บริการทั่วไป

ดังนั้น ในกรณีที่สัญญาให้บริการทางด้านโลจิสติกส์ในบางกิจกรรมถือได้ว่าเป็นสัญญาจ้างทำของ และผู้ให้บริการโลจิสติกส์เป็นผู้รับจ้างตามสัญญา หากในสัญญาโลจิสติกส์ดังกล่าวได้กำหนดมาตรฐานในการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้อย่างชัดเจน อาจจะช่วยลดปัญหาทางด้านมาตรฐานในการให้บริการได้ แต่ในทางกลับกัน หากสัญญาดังกล่าวไม่ได้กำหนดมาตรฐานในการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไว้ อาจจะทำให้เกิดปัญหาในการกำหนดมาตรฐานในการให้บริการได้ ประกอบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องจ้างทำของก็ไม่ได้กำหนดมาตรฐานในการทำงานที่รับจ้างของผู้รับจ้างแต่อย่างใด ซึ่งความบกพร่องของกฎหมายในลักษณะนี้ อาจจะทำให้เกิดข้อพิพาทขึ้นได้ ในกรณีเช่นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าควรจะเพิ่มเติมมาตรฐานในการทำงานที่รับจ้างหรือมาตรฐานในการให้บริการไว้อย่างชัดเจนในสัญญาโลจิสติกส์ โดยอาจจะกำหนดระดับมาตรฐานในการใช้ความรู้ความสามารถของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ต้องใช้ความรู้ความสามารถของตนเพียงพอประกอบการหรือผู้ให้บริการที่มีความชำนาญตามวิชาชีพของตนพึงใช้ความรู้ความสามารถในการให้บริการ หรือเสมือนกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั่วไปพึงใช้ความรู้ความสามารถในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมต่างๆ เป็นขั้นต่ำ กล่าวคือจะต้องพิจารณาว่าในกิจกรรมต่างๆ ของโลจิสติกส์ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์รายอื่นได้ใช้ความรู้ความสามารถของตนในการให้บริการในแต่ละกิจกรรมนั้นอย่างไร ก็จะต้องเป็นไปตามนั้น หรือหากไม่สามารถแก้ไขบทบัญญัติกฎหมายหรือออกกฎหมายได้ทันเวลาในการประกอบธุรกิจ ควรจะสร้างความตระหนักให้แก่ผู้ให้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งในส่วนนี้

4.3.5 ปัญหาการกำหนดข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในสัญญาโลจิสติกส์

เนื่องจากหลักกฎหมายว่าด้วยนิติกรรมสัญญาได้ยึดหลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา (Autonomy of the Will) และหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) คู่สัญญาจึงสามารถที่จะกำหนดข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ในสัญญาได้ตราบเท่าที่ไม่ขัดต่อบทบัญญัติของกฎหมาย แต่เนื่องจากความไม่เท่าเทียมกันของอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจและสังคมของคู่สัญญาในปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นความไม่เท่าเทียมกันของผู้ให้บริการด้วยกัน หรือความไม่เท่าเทียมกันระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการซึ่งผู้ให้บริการอยู่ในฐานะที่เสียเปรียบต่อผู้ให้บริการ คู่สัญญาฝ่ายที่มีอำนาจต่อรองมากกว่าจึงมักจะกำหนดข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ใน

สัญญาให้ตนเองได้รับประโยชน์เพียงฝ่ายเดียว ดังนั้น จากปัญหาที่เกิดขึ้นนี้ การพิจารณาถึงมาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมการกำหนดช้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดไว้ในสัญญาจึงเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นอย่างยิ่ง

ในการทำความตกลงเปลี่ยนแปลงความรับผิดโดยการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของคู่สัญญานั้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151 ได้บัญญัติว่า “การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ” ดังนั้น การทำข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเพื่อเปลี่ยนแปลงความรับผิดที่คู่สัญญาจะต้องรับผิดชอบในทางกฎหมายให้แตกต่างจากที่กฎหมายกำหนดไว้ โดยกำหนดขึ้นตามหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนานั้น หากข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้น เป็นข้อตกลงที่แตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ข้อตกลงนั้นย่อมเป็นโมฆะ แต่ในทางกลับกัน หากข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดนั้น มิได้เป็นข้อตกลงที่แตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ข้อตกลงนั้นย่อมใช้บังคับได้ตามเจตนาของคู่สัญญา หรืออาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าบุคคลจะตกลงทำสัญญายกเว้นบทบัญญัติของกฎหมายได้นั้น จะต้องเป็นกรณียกเว้นไม่ใช้บทบัญญัติกฎหมายที่มีลักษณะไม่เป็นบทบังคับ (jus dispositivum) คือกฎหมายที่ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน⁷⁵

จากการพิจารณาบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนของบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดช้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดแล้ว จะเห็นได้ว่าในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้มีบทบัญญัติทั่วไปสำหรับการควบคุมการกำหนดช้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังนี้

มาตรา 373 บัญญัติว่า “ความตกลงทำไว้ล่วงหน้าเป็นข้อความยกเว้นมิให้ลูกหนี้ต้องรับผิดเพื่อกลฉ้อฉล หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนนั้น ท่านว่าเป็นโมฆะ”

⁷⁵ ดาราวพร เตชะกำพูน, “ข้อกำหนดที่ไม่เป็นธรรมในสัญญา”, วารสารนิติศาสตร์, เล่มที่ 16, (กันยายน 2529), น.139-140.

บทบัญญัติมาตรานี้เป็นข้อยกเว้นหลักเรื่องความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา โดยวางหลักในการควบคุมข้อสัญญาที่คู่สัญญาทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของลูกหนี้ โดยข้อตกลงที่ยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของลูกหนี้ที่บทบัญญัติของกฎหมายมาตรานี้ กำหนดให้เป็นโมฆะมี 2 กรณี คือ

1. การยกเว้นความรับผิดเพื่อกลั่นข้อของลูกหนี้
2. การยกเว้นความรับผิดเพื่อความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของลูกหนี้

เมื่อพิจารณาจากคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 518/2545 ได้กำหนดให้สัญญาจ้างขนย้ายเครื่องใช้สำนักงานที่กำหนดว่าโจทก์ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องของพนักงานถือว่าเป็นความตกลงยกเว้นความรับผิดของโจทก์ แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นเพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของโจทก์ ความตกลงที่ทำไว้ล่วงหน้าเพื่อยกเว้นมิให้โจทก์ต้องรับผิดเพื่อความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนดังกล่าว จึงเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 373 โจทก์ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายแก่จำเลย

จากการพิจารณาบทบัญญัติของมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แล้วนั้น จะเห็นได้ว่าบทบัญญัติมาตราดังกล่าวได้กำหนดสำหรับกรณีการยกเว้นความรับผิด แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติอื่นอันเป็นบทมาตราทัวไปแล้ว จะไม่มีการกำหนดการจำกัดความรับผิดไว้⁷⁶ ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าหากในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้กำหนดข้อตกลงยกเว้นความรับผิดของตนเพื่อกลั่นข้อ หรือเพื่อความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตน แม้ว่าผู้ให้บริการจะได้ตกลงยินยอมในข้อยกเว้นดังกล่าวด้วยก็ตาม ข้อตกลงยกเว้นความรับผิดดังกล่าวย่อมตกเป็นโมฆะ

แต่จากการสอบถามและศึกษาถึงการกำหนดข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดในสัญญาโลจิสติกส์นั้น ผู้ให้บริการโลจิสติกส์เกือบทั้งหมดจะไม่มีการกำหนดข้อยกเว้นความรับผิดของตนเองดังเช่นที่กำหนดไว้ในมาตรา 373 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่จะกำหนดเฉพาะในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยหรือเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมของผู้ให้บริการ โลจิสติกส์เท่านั้นที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถที่อ้างเป็นเหตุเพื่อยกเว้นความรับผิดของตนเองได้

⁷⁶ ในหัวข้อนี้จะพิจารณาบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับทั่วไป แต่จะไม่กล่าวถึงบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้บังคับกับเอกเทศสัญญา เนื่องจากเอกเทศสัญญาแต่ละประเภทนั้นจะมีบทบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวกับการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดใช้บังคับเป็นการเฉพาะแล้ว

ซึ่งในกรณีเช่นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าข้อตกลงของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่กำหนดให้ยกเว้นความรับผิดได้ ในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยหรือเกิดเหตุการณ์ที่ไม่ได้อยู่ภายใต้การควบคุมเป็นข้อตกลงที่ผลมีบังคับ ในทางกฎหมายและไม่ก่อให้เกิดการเสียเปรียบแก่ผู้ให้บริการ

ในกรณีของการกำหนดข้อจำกัดความรับผิดของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในสัญญา โลจิสติกส์นั้น ตามปกติในทางธุรกิจการค้า ผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ให้บริการจะทำความตกลง รายละเอียดของข้อจำกัดความรับผิดในสัญญาเป็นรายกรณีไป ซึ่งในบางกรณีอาจจะกำหนดให้ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถจำกัดความรับผิดของตนเองได้เท่ากับจำนวนเงินที่จะได้รับจากการให้บริการ หรือในบางกรณีอาจจะกำหนดให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถจำกัดความรับผิด ของตนเองตามสัดส่วนของความเสียหายได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาแล้วนั้น ผู้เขียนเห็นว่าที่ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์และผู้ให้บริการมีอำนาจในการต่อรองที่เท่าเทียมกัน ดังนั้น การเจรจาต่อรองในการ กำหนดข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวจึงไม่ก่อให้เกิดการได้เปรียบหรือเสียเปรียบกันเกินไป และ ข้อตกลงจำกัดความรับผิดที่ได้กำหนดขึ้นในสัญญาโลจิสติกส์นั้นเป็นข้อตกลงที่มีผลผูกพัน คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย

4.3.6 ปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาไม่เป็นธรรมในสัญญาโลจิสติกส์

ในประเด็นปัญหาเกี่ยวกับข้อสัญญาไม่เป็นธรรมในสัญญาโลจิสติกส์นี้ จะต้อง พิจารณาถึงความเป็นมาเบื้องต้นและหลักการและเหตุผลของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญา ไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 เพื่อให้เข้าใจถึงหลักการและเจตนารมณ์ เนื่องจากในปัจจุบันกฎหมายไทย ที่มีบทบาทในการกำหนดเกี่ยวกับข้อสัญญาไม่เป็นธรรมนั้นมีเพียงพระราชบัญญัตินี้เท่านั้น

โดยที่หลักการและเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็น ธรรม พ.ศ.2540 คือ เนื่องจากหลักกฎหมายเกี่ยวกับนิติกรรมหรือสัญญาที่ใช้บังคับอยู่มีพื้นฐานมา จากเสรีภาพของบุคคล ตามหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา รัฐจะไม่เข้าแทรกแซงแม้ว่า คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เว้นแต่จะเป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน แต่ในปัจจุบัน สภาพสังคม เปลี่ยนแปลงไป ทำให้ผู้ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจเหนือกว่าถือโอกาสอาศัยหลักดังกล่าวเอา เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจด้อยกว่าอย่างมาก จึงทำให้เกิด ความไม่เป็นธรรมและไม่สงบสุขในสังคม สมควรที่รัฐจะกำหนดกรอบของการใช้หลักความ ศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนาและเสรีภาพของบุคคลเพื่อแก้ไขความไม่เป็นธรรมและความไม่

สงบสุขในสังคมดังกล่าว โดยกำหนดแนวทางให้แก่ศาลเพื่อใช้ในการพิจารณาว่าข้อสัญญาหรือข้อตกลงใดที่ไม่เป็นธรรมและให้อำนาจแก่ศาลที่จะสั่งให้ข้อสัญญาหรือข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรมนั้นมีผลใช้บังคับเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี

เมื่อพิจารณาจากหลักการและเหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 แล้ว จะเห็นได้ว่าเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัตินี้ ต้องการกำหนดกรอบของการใช้หลักความค้ำดีศีลธรรมของการแสดงเจตนาและเสรีภาพของบุคคล และต้องการคุ้มครองคู่สัญญาผู้ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจด้อยกว่าคู่สัญญาผู้ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจเหนือกว่า เพื่อมิให้ผู้ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจเหนือกว่าถือโอกาสอาศัยหลักความค้ำดีศีลธรรมของการแสดงเจตนาและเสรีภาพของบุคคลดังกล่าวเอาเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

ประกอบกับในปัจจุบันเนื่องจากในการให้บริการมีหลายประเภทอันเป็นผลของความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีที่ลบล้างข้อขัดข้องและการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้น จึงทำให้ผู้ประกอบการอาชีพเพื่อธุรกิจการค้าอยู่ในฐานะที่ได้เปรียบในการกำหนดนิติสัมพันธ์ทางสัญญาทั้งด้านราคาและคุณภาพของบริการ ซึ่งผู้บริโภคหรือผู้ใช้บริการในที่นี้ได้แก่บุคคลผู้เข้ามาเป็นคู่สัญญาในการรับบริการโดยมิใช่เพื่อการค้าบริการนั้น ซึ่งอาจจะเสียเปรียบในสัญญาที่เกิดขึ้นได้ ดังนั้นความได้เปรียบเสียเปรียบที่เกิดขึ้นนี้จึงเกิดขึ้นจากการที่ฝ่ายหนึ่งเป็นผู้ประกอบอาชีพในธุรกิจนั้นๆ กับอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งอยู่ในฐานะผู้บริโภคที่มีอำนาจต่อรองในการทำสัญญาที่ไม่เท่าเทียมกัน เนื่องจากฝ่ายหนึ่งที่เป็นผู้ประกอบอาชีพมีความรู้ทางด้านเทคนิคหรือเศรษฐกิจที่เหนือกว่าอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นผู้บริโภคอย่างมาก⁷⁷ และการตกลงทำสัญญาธุรกิจในปัจจุบันส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปแบบของสัญญามาตรฐาน (Standard Form Contract) หรือสัญญาสำเร็จรูป (Adhesion Contract) ไม่ว่าจะเป็นการทำธุรกรรมการค้าประเภทใด เช่น การประกันภัย การขนส่ง เป็นต้น หรือการทำธุรกรรมบริการ การทำสัญญาจะมีร่างข้อสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ล่วงหน้าเป็นจำนวนมากที่จะใช้กับบุคคลที่จะเข้ามาเป็นคู่สัญญาในภายหลัง ซึ่งในลักษณะนี้นั้น ผู้ที่จะเข้ามาเป็นคู่สัญญาในภายหลังจะอยู่ในลักษณะจำยอมต้องรับเอาข้อสัญญานั้นๆ โดยไม่สามารถต่อรองแก้ไขได้⁷⁸

⁷⁷ ดาราวพร ธีระวัฒน์, กฎหมายสัญญา สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2542), น.35-36.

⁷⁸ เฟิงอ้าง, น.36-37.

จากการที่ได้พิจารณาถึงหลักการและเหตุผลของการใช้บังคับกฎหมายว่าด้วย
ข้อสัญญาไม่เป็นธรรมแล้วนั้น ประเด็นที่จะต้องพิจารณาต่อไปคือ พระราชบัญญัติว่าด้วย
ข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการกำหนดข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม
อย่างไร ซึ่งเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติของพระราชบัญญัตินี้แล้ว จะเห็นได้ว่าพระราชบัญญัตินี้
ได้กำหนดให้ข้อตกลงในสัญญาระหว่างผู้บริโภค⁷⁹ กับผู้ประกอบการกิจการค้าหรือวิชาชีพ⁸⁰ หรือใน
สัญญาสำเร็จรูป⁸¹ ที่ทำให้ผู้ประกอบการกิจการค้าหรือวิชาชีพ หรือผู้กำหนดสัญญาสำเร็จรูป
ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร เป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม และให้มีผลบังคับได้เพียง
เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น⁸² และข้อตกลงที่มีลักษณะหรือมีผลให้คู่สัญญาอีก

⁷⁹ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 มาตรา 3

“ผู้บริโภค” หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้กู้ ผู้เอา
ประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อให้ได้มา ซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดโดยมี
ค่าตอบแทน ทั้งนี้ การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปโดยมิใช่เพื่อการค้าทรัพย์สิน บริการ หรือ
ประโยชน์อื่นใดนั้น และให้หมายความรวมถึงผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ค้าประกันของบุคคล
ดังกล่าว ซึ่งมีได้กระทำการค้าด้วย”

⁸⁰ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 มาตรา 3

“ผู้ประกอบการกิจการค้าหรือวิชาชีพ” หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ขาย
ผู้ให้เช่า ผู้ให้เช่าซื้อ ผู้ให้กู้ ผู้รับประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อจัดให้ซึ่งทรัพย์สิน บริการ
หรือประโยชน์อื่นใด ทั้งนี้ การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปเพื่อการค้าทรัพย์สิน บริการ หรือ
ประโยชน์อื่นใดนั้นเป็นทางค้าปกติของตน”

⁸¹ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 มาตรา 3

“สัญญาสำเร็จรูป” หมายความว่า สัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรโดยมีการกำหนด
ข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใด
นำมาใช้ในการประกอบกิจการของตน”

⁸² พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 มาตรา 4

“ข้อตกลงในสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการกิจการค้า หรือวิชาชีพ หรือใน
สัญญาสำเร็จรูป หรือในสัญญาขายฝากที่ทำให้ผู้ประกอบการกิจการค้า หรือวิชาชีพ หรือผู้กำหนด
สัญญาสำเร็จรูป หรือผู้ซื้อฝากได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร เป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็น
ธรรม และให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น”

ฝ่ายหนึ่งปฏิบัติหรือรับภาระเกินกว่าที่วิญญูชนจะพึงคาดหมายได้ตามปกติ เป็นข้อตกลงที่อาจถือได้ว่าทำให้ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เช่น ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่เกิดจากการผิดสัญญา หรือข้อตกลงที่ให้ต้องรับผิดหรือรับภาระมากกว่าที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น⁸³

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์และคำนิยามข้างต้นแล้ว จะเห็นได้ว่าคู่สัญญาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เป็นผู้ให้บริการและจะอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัตินี้ จะต้องเป็นผู้ที่มีได้เข้าทำสัญญาเพื่อการค้าทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด แม้ว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ซึ่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ จะได้เข้าทำสัญญาเพื่อการค้าทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้นเป็นทางค้าปกติของตนก็ตาม

สำหรับในกรณีการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น จะมีการกำหนดข้อสัญญาเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนเอง ในกรณีที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้กำหนดข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตน โดยการกำหนดเป็นข้อตกลงฝ่ายเดียวเพื่อให้ผู้ให้บริการต้องตกลงยินยอมในลักษณะที่ผู้ให้บริการไม่สามารถตกลงเปลี่ยนแปลงเป็นอย่างอื่นได้ ศาลจะไม่ยอมรับซึ่งระเบียบหรือข้อบังคับฝ่ายเดียวที่กำหนดการยกเว้นหรือการจำกัดความรับผิดดังกล่าวนั้น เนื่องจากเป็นข้อกำหนดหรือข้อบังคับฝ่ายเดียวที่ผู้ให้บริการมิได้ตกลงยินยอมด้วย⁸⁴ และเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 ที่ได้กำหนดให้ข้อตกลงในสัญญาระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพที่ทำให้ผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเกินสมควร เป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมและให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น กล่าวคือ ในกรณีของสัญญาโลจิสติกส์นั้น หากข้อตกลงในสัญญาซึ่งได้ทำขึ้นในระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับ

⁸³ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 มาตรา 4

“.....

ข้อตกลงที่มีลักษณะหรือมีผลให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งปฏิบัติหรือรับภาระเกินกว่าที่วิญญูชนจะพึงคาดหมายได้ตามปกติ เป็นข้อตกลงที่อาจถือได้ว่าทำให้ได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เช่น

- (1) ข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่เกิดจากการผิดสัญญา
- (2) ข้อตกลงให้ต้องรับผิดหรือรับภาระมากกว่าที่กฎหมายกำหนด

.....”

⁸⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3783/2533 และ 3131/2537

ผู้ให้บริการ ทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้เปรียบผู้ให้บริการอื่นสมควร โดยพิจารณาจากความสุจริต อำนาจต่อรอง ฐานะทางเศรษฐกิจ ความรู้ ความเข้าใจ ความสันทัดจัดเจน ความคาดหมาย แนวทางที่เคยปฏิบัติ ทางเลือกอย่างอื่น และทางได้เสียทุกอย่างของคู่สัญญาตามสภาพที่เป็นจริง รวมทั้งปกติประเพณีของสัญญาชนิดนั้น รวมทั้งเวลาและสถานที่ในการทำสัญญา หรือในการปฏิบัติตามสัญญา และการรับภาระที่หนักกว่ามาก ให้ถือว่าข้อตกลงนั้นบังคับได้เท่าที่เป็นธรรมและสมควรแก่กรณี⁸⁵

จากการศึกษาถึงขั้นตอนในการทำสัญญาโลจิสติกส์ในระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์กับผู้ให้บริการนั้น ตามสภาพการประกอบธุรกิจปกติในปัจจุบัน การประกอบธุรกิจด้านการให้บริการโลจิสติกส์จะมีการแข่งขันค่อนข้างสูง และผู้ให้บริการจะเป็นผู้ที่มีความได้เปรียบในการเจรจาต่อรองมากกว่าผู้ให้บริการโลจิสติกส์ แต่ในบางกรณีผู้ให้บริการโลจิสติกส์จะมีอำนาจในการเจรจาต่อรองในการกำหนดรายละเอียดของสัญญามากกว่า⁸⁶ แต่ในกรณีดังกล่าวนี้ อำนาจในการเจรจาต่อรองระหว่างผู้ให้บริการและผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้นจะมีลักษณะที่เท่าเทียมกัน ซึ่งหากมีความแตกต่างของอำนาจการต่อรองนั้น ก็จะมีได้มีความแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง จนอาจเห็นได้ว่าข้อตกลงในสัญญาโลจิสติกส์เป็นข้อตกลงที่มีลักษณะหรือมีผลให้ผู้ให้บริการรับภาระเกินกว่าที่

⁸⁵ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 มาตรา 10

“ในการวินิจฉัยว่าข้อสัญญาจะมีผลบังคับเพียงใดจึงจะเป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี ให้พิจารณาถึงพฤติการณ์ทั้งปวง รวมทั้ง

(1) ความสุจริต อำนาจต่อรอง ฐานะทางเศรษฐกิจ ความรู้ ความเข้าใจ ความสันทัดจัดเจนความคาดหมาย แนวทางที่เคยปฏิบัติ ทางเลือกอย่างอื่น และทางได้เสียทุกอย่างของคู่สัญญาตามสภาพที่เป็นจริง

(2) ปกติประเพณีของสัญญาชนิดนั้น

(3) เวลาและสถานที่ในการทำสัญญาหรือในการปฏิบัติตามสัญญา

(4) การรับภาระที่หนักกว่ามากของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง”

⁸⁶ จากการสอบถามลักษณะการทำสัญญาให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ได้ทำขึ้นกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น จะเป็นการตกลงรายละเอียดต่างๆ ของสัญญาในแต่ละข้อ ไม่ว่าจะเป็นรายละเอียดในการให้บริการ ช้อยกเว้นความรับผิดชอบ ข้อจำกัดความรับผิดชอบ และข้อตกลงอื่นๆ เป็นรายข้อ โดยการเจรจาต่อรองกันโดยตรง

วิญญาณจะพึงคาดหมายได้ตามปกติ ซึ่งส่งผลให้ข้อตกลงนั้นเป็นข้อตกลงที่อาจถือได้ว่าทำให้ได้เปรียบภายใต้ความหมายของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 เมื่อพิจารณาถึงอำนาจการต่อรองระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์และผู้ให้บริการซึ่งมีอำนาจการต่อรองการเข้าทำสัญญาในระดับเท่าเทียมกันแล้ว ผู้เขียนมีความเห็นว่าข้อตกลงต่างๆ ในสัญญาโลจิสติกส์มิใช่เป็นข้อตกลงที่มีลักษณะหรือมีผลให้ผู้ให้บริการรับภาระเกินกว่าที่วิญญาณจะพึงคาดหมายได้ตามปกติ แม้ว่าโดยตามปกติแล้วจะมีข้อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่เกิดจากการผิดสัญญาของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ก็ตาม ซึ่งข้อตกลงนี้เป็นข้อตกลงที่ผ่านการเจรจาก่อนเข้าทำสัญญาโดยผู้ให้บริการได้ให้ความตกลงยินยอมด้วย จึงอาจจะไม่อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ.2540 เว้นแต่เงื่อนไขต่างๆ ของพระราชบัญญัตินี้

4.3.7 ปัญหาการควบคุมการประกอบกิจการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

ในการพิจารณาปัญหาการควบคุมการประกอบกิจการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น เนื่องจากตามพระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 ได้กำหนดให้ผู้ที่จะประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้น จะต้องเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียน หรือผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียน หรือผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทน⁸⁷ และผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนจะต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งตั้งขึ้นตามกฎหมาย

⁸⁷ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 39

“ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการต่อเนื่อง จดทะเบียนดังต่อไปนี้

- (1) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41
- (2) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดแจ้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 45 หรือ
- (3) ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทนตาม มาตรา 48”

ไทยและมีสำนักงานอยู่ในราชอาณาจักรและมีทุนจดทะเบียนชำระแล้ว ไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน⁸⁸

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากหลักเกณฑ์การประกอบการที่จะต้องมีการจดทะเบียนดังกล่าวข้างต้นนั้น ทำให้เกิดปัญหาที่น่าพิจารณาว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบนั้นเป็นหนึ่งในกิจกรรมของระบบโลจิสติกส์ หรืออาจจะกล่าวได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ แต่ในประเทศไทยได้มีการตรากฎหมายเพื่อควบคุมการประกอบการและกำหนดคุณสมบัติของการเป็นผู้ประกอบการรวมทั้งหลักเกณฑ์ในการควบคุมการประกอบการต่างๆ แต่ในขณะที่การให้บริการระบบโลจิสติกส์ซึ่งผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีขอบเขตของการให้บริการที่กว้างขวางกว่า แต่ไม่มีกฎหมายกำหนดควบคุมการประกอบการแต่อย่างใด จึงทำให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์สามารถประกอบการได้โดยอิสระนั้น จากปัญหาเช่นนี้ จึงควรพิจารณาว่าควรมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือไม่

ทั้งนี้ ในการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อควบคุมการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น เป็นนโยบายในทางภาครัฐที่จะต้องพิจารณาว่าควรจะควบคุมหรือไม่ และหากมีการควบคุมการประกอบการแล้ว จะต้องมีส่วนหลักเกณฑ์อย่างไร สำหรับในประเด็นปัญหานี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าในอนาคตการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์จะมีผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการมากขึ้น และจะมีรูปแบบการพัฒนาในการให้บริการที่มากขึ้นเช่นกัน ดังนั้น เพื่อให้สามารถกำกับดูแลการประกอบการให้มีมาตรฐานที่ดี และเพื่อเสริมสร้างความชัดเจนในการให้บริการแก่สาธารณชนทั่วไป รวมทั้งเพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าผู้ประกอบการรายใดเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ควรมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ในการจดทะเบียน หลักเกณฑ์ในการควบคุมการประกอบการให้ชัดเจน กับทั้งควรกำหนดให้ผู้ที่จะสามารถใช้คำว่า “โลจิสติกส์” หรือ “Logistics” ประกอบกับชื่อทางการค้าของตนได้นั้น จะต้องเป็นผู้ประกอบการหรือผู้ให้บริการที่จดทะเบียนเท่านั้น หรือกำหนดเป็นบทบังคับให้ผู้ที่จะประกอบการให้บริการทางด้านโลจิสติกส์จะต้องใช้คำว่า “โลจิสติกส์” หรือ

⁸⁸ พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ.2548 มาตรา 40

“ผู้ที่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียนตามมาตรา 39 (1) ต้องมีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

(1) เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งจัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทยและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในราชอาณาจักร

(2) มีทุนจดทะเบียนชำระแล้วไม่น้อยกว่าแปดหมื่นหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน”

“Logistics” ประกอบกับชื่อทางการค้าของตน เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนต่อสาธารณชนในรูปแบบและสถานภาพของการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ เนื่องจากในปัจจุบันมีการใช้คำว่า “โลจิสติกส์” หรือ “Logistics” ประกอบกับชื่อทางการค้าของตนเองอย่างมากจนสาธารณชนทั่วไปไม่สามารถแยกออกได้ว่าผู้ประกอบการเหล่านั้นเป็นผู้ให้บริการโลจิสติกส์หรือไม่

สำหรับรายละเอียดของหลักเกณฑ์อื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ประกอบกับการกำหนดหลักเกณฑ์ในการควบคุมการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์นั้น ควรจะต้องศึกษาในรายละเอียดต่อไป เพื่อหาแนวทางที่เหมาะสมสำหรับลักษณะการประกอบการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศไทย