

## บทคัดย่อ

เนื่องจากในปัจจุบันนี้มีการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศเป็นผลให้เกิดการพัฒนา รูปแบบการขนส่งสินค้าและบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าทางทะเลถือเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่ง การขยายตัวของ การขนส่งสินค้าทางทะเลส่งผลให้เกิดการพัฒนาเครื่องมืออุปกรณ์และการให้บริการตามมาอย่างต่อเนื่อง การพัฒนาและเปลี่ยนแปลงที่สำคัญที่สุดอย่างหนึ่งคือ การเปลี่ยนแปลงการขนส่งสินค้า จากแบบเทกอง(Conventional system) มาเป็นการขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์ (Container system) การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวส่งผลให้การให้บริการภายในท่าเรือมีการเพิ่มเติมกิจกรรม บางอย่างเกี่ยวกับตู้คอนเทนเนอร์ เช่น การบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ และการกระจาย สินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ ทำให้เกิดปัญหาความแออัดเกิดขึ้นภายในบริเวณท่าเรือ ประกอบ กับท่าเรือในปัจจุบันนี้ไม่ได้ตั้งอยู่ในบริเวณแหล่งการผลิตสินค้า สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอก ท่าเรือจึงเกิดขึ้นเพื่ออำนวยความสะดวกและดำเนินการต่างๆเกี่ยวกับสินค้าซึ่งทำการขนส่งด้วยตู้ คอนเทนเนอร์นอกท่าเรือ

สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ มีหน้าที่สำคัญในการรวบรวมและกระจาย สินค้าซึ่งขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์นอกท่าเรือ สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ในการศึกษา ครั้งนี้หมายถึงสถานีตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์เพื่อการส่งออก หรือ สตส. (Off-Dock Container Freight Station) และ โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของ ขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือหรือ รพท. (Inland Container Depots) ทั้งนี้เนื่องจากการดำเนินการต่างๆภายในสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จำเป็นต้องมีการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์ต่างในการให้บริการเกี่ยวกับสินค้าและผู้สินค้า อีกทั้งมี ผู้เกี่ยวข้องในการดำเนินการและใช้บริการที่หลากหลาย เป็นเหตุให้สินค้าซึ่งเข้ารับบริการในอาจ เกิดการสูญหาย เสียหาย หรือการดำเนินการที่ล่าช้าในการให้บริการ ในขณะที่สินค้านั้นอยู่ใน ความดูแลของผู้ประกอบการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

อย่างไรก็ตามในขณะที่หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้รับการ พัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีความพยายามให้เกิดความสอดคล้องและเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน แต่ ปัญหาเกี่ยวกับความรับผิดชอบในความสูญหายความเสียหายหรือการส่งมอบสินค้าชักช้าในขณะที่ สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้ากลับเป็นปัญหาซึ่งไม่ค่อยได้รับความสนใจ จากองค์กรระหว่างประเทศเท่าไรนัก จนกระทั่งคณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ

## ABSTRACT

According to the expansion of International Trade nowadays, this leads to the development of International Carriage as well as other relevant services connected International Trade. Carriage of goods by sea is considered to be one of the most significant means of International Carriage. As if the gradual extension of the Carriage of goods by sea, the evolution of applicable equipment together with transport-related services have been in progress constantly. The conversion of Carriage of goods of a Conventional System into a Container system is deliberated to be one of the most vital ways; as a result, there is the number of some containerized services such as loading and discharging that creates a heavy congestion inside the ports. In the meantime, the location of the port these days is not situated within the premises of manufacturing; therefore, Inland Container Depot is taken place in order to provide convenience, along with operating the containerized goods which are transported off the port.

Inland Container Depot has importantly performed a big role in gathering and distributing containerized goods. "Inland Container Depot" under this study, means Off-Dock Container Freight Station and Inland Container depots. Thus, The equipment and apparatus materials are in need of use for operating services to goods and containers, for this reason, it appears to have a numerous parties, operators and service users inside Inland Container Depot; hence, the loss of, damage to, or delay in handling goods in containerized goods whilst they are under the charge of Inland Container Depot operators.

The United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1991 is based upon a draft prepared by the United Nations Commission on International Trade Law (UNCITRAL) and an earlier preliminary draft Convention elaborated by the International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT).The Convention establishes a uniform legal regime governing the liability of an operator of a transport terminal for loss of or damage to goods and for delay in handing goods over. The Convention was prepared in order to eliminate or

reduce the deficiencies in the legal regimes applicable to the international carriage of goods. The solutions adopted bear in mind the legitimate interests of cargo owners, carriers and terminal operators.

Although, Inland Container Depot is affirmed to be the essential link between International Carriage modes and the number of transport-related services to containerized goods which shall have the statutory regulation of civil rights and liabilities that closely resembles the regulation of International Carriage, In the absence of such the regulation of Civil Liability related to goods of Inland Container Depot operators in Thailand, consequently, the civil and commercial code is applied to the dispute of liability for goods operated by Inland Container Depot operators. Moreover, we must consider each form of services provided by Inland Container Depot operators, that is to say, lifting container services, relocating goods or containerized goods, loading and discharging goods out of containers whether it's operated under a contract of hire of work. Furthermore, services to the storage of goods whether it's manipulated under a contract of deposit. A foregone conclusion is that Inland Container Depot operators must have liabilities to goods complied with the statutory regulation under the civil and commercial code.

Due to the fact that the Inland Container Depot is an important service related to International Carriage and International Trade. Therefore Thailand should have the regulation about liability, exemption of liability, limitation and a certain legal status of the Inland Container Depot operator. From the studying of the rules of The United Nations Convention on the Liability of Operators of Transport Terminals in International Trade 1991, the researcher suggests that being the parties to the Convention will be able to solve legal problems toward civil liability related to goods of Inland Container Depot operators.

แห่งสหประชาชาติ(UNCITRAL) ได้จัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ ค.ศ.1991(United Nations Convention on The Liability of Operators of Transport Terminal in International Trade, 1991)ขึ้น อนุสัญญานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อการพัฒนากฎหมายการค้าระหว่างประเทศให้มีความ สอดคล้องและเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันโดยการลดและจำกัดอุปสรรคต่างๆทางด้านกฎหมายเพื่อ นำไปสู่การพัฒนาของการค้าระหว่างประเทศ และหลักเกณฑ์ที่มีความเป็นเอกภาพเกี่ยวกับความ รับผิดของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าในการค้าระหว่างประเทศ

แม้สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าซึ่งทำ การขนส่งระหว่างประเทศและมีการให้บริการกับสินค้าซึ่งขนส่งด้วยระบบตู้คอนเทนเนอร์จำนวนมาก ซึ่งควรมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าที่มีความ สอดคล้องและใกล้เคียงกับหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ แต่ประเทศไทยใน ปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ดังกล่าวแต่อย่างใด กฎหมายซึ่งต้องนำมาปรับ ใช้เมื่อเกิดข้อพิพาทในเรื่องความรับผิดทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจ และบรรจุสินค้านอกท่าเรือ คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งต้องพิจารณาจากลักษณะ การให้บริการแต่ละประเภทของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ กล่าวคือ การให้บริการในการยกขน เคลื่อนย้ายสินค้าหรือตู้สินค้า การบรรจุและนำสินค้าออกจากตู้สินค้า เป็นการดำเนินการตามสัญญาจ้างทำของและการให้บริการซึ่งเป็นการเก็บรักษาสินค้าไว้ในความ ดูแลเป็นการดำเนินการตามสัญญาฝากทรัพย์ ซึ่งผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้า นอกท่าเรือจะต้องมีความรับผิดเกี่ยวกับสินค้าภายใต้หลักเกณฑ์ของกฎหมายดังกล่าวตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เนื่องจากสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเป็นกิจการอย่างหนึ่งที่มีความสำคัญ และมีบทบาทต่อการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและการค้าระหว่างประเทศ ประเทศไทยจึงควรมี หลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกับการขนส่ง และหลักสากล ในเรื่องของความรับผิด การยกเว้นความรับ ผิด และการจำกัดความรับผิด รวมถึงสถานภาพทางกฎหมายที่ชัดเจน ทั้งนี้จากการศึกษา หลักเกณฑ์ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยความรับผิดของผู้ประกอบการท่าขนส่งสินค้าใน การค้าระหว่างประเทศค.ศ.1991 แล้วผู้เขียนมีความเห็นว่าการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว จะสามารถแก้ปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดของผู้ประกอบกิจการ สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือซึ่งประเทศไทยประสบอยู่ในปัจจุบันได้