

## บทที่ 2

### ความทั่วไป

#### 1. คำนิยามและความสำคัญของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ หมายถึง สถานที่อำนวยความสะดวกและดำเนินการต่างๆเกี่ยวกับสินค้านอกท่าเรือ ซึ่งเป็นสถานที่สำหรับรวบรวมบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า (Container) เพื่อการส่งออกก่อนที่จะนำตู้สินค้านี้ไปยังท่าเรือเพื่อทำการบรรทุกขึ้นเรือและทำการขนส่งทางทะเลต่อไป รวมถึงการดำเนินการเกี่ยวกับการเปิดตู้สินค้านำเข้าเพื่อกระจายสินค้าให้แก่ผู้นำเข้าต่อไป และเก็บรักษาตู้สินค้าคอนเทนเนอร์<sup>๘</sup>

ในขอบเขตการศึกษาครั้งนี้ ผู้ศึกษา มีความประสงค์ให้คำว่า สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือในที่นี้ หมายถึง สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออกหรือสตส. (Off-Dock Container Freight Station) และโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (รพท.) หรือที่เรียกว่า ICD (Inland Container Depot) ซึ่งมีความแตกต่างกันดังนี้

เนื่องจากสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off-Dock Container Freight Station) ในประเทศไทยนั้นได้รับอนุญาตให้ดำเนินการได้เฉพาะการให้บริการบรรจุสินค้าส่งออกเข้าตู้สินค้า และการขนถ่ายตู้สินค้าส่งออกเท่านั้น ไม่ได้ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการในด้านการให้บริการเปิดตู้เพื่อนำสินค้าออกจากตู้สินค้านำเข้า ดังนั้นการให้บริการของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off-Dock Container Freight Station) จึงจำกัดเฉพาะสินค้าส่งออกเท่านั้น แตกต่างกับการให้บริการของโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (Inland Container Depot) ที่ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการได้ทั้งสินค้าส่งออกและสินค้านำเข้า โดยให้บริการ

---

<sup>๘</sup> กมลชนก สุทธิวาทีพุดธิ, อ่างแล้ว เข็จจรรกที่ 1, น. 27-28.

บรรจุสินค้าส่งออกเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์และเปิดตู้คอนเทนเนอร์เพื่อนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์  
สินค้านำเข้าด้วย

สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เป็นจุดต้นทางและปลายทางของสินค้าที่  
ขนส่งทางเรือ ลักษณะการปฏิบัติงานของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ จึงเป็นจุด  
เชื่อมโยงจุดหนึ่งของระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ผนวกการบริการเข้าด้วยกันในรูป  
เบ็ดเสร็จ (Intermodalism) หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือมี  
บทบาทสำคัญที่มีผลทำให้การขนส่งสินค้าโดยใช้การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ  
(Intermodal Transport) มีค่าใช้จ่ายต่ำที่สุด

เมื่อภาวะเศรษฐกิจของประเทศขยายตัวสูงมากขึ้นมีผลให้ปริมาณตู้สินค้าที่นำเข้ามา  
และส่งออกเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมากและมีอัตราเพิ่มขึ้นในทุกๆปี จึงเป็นสาเหตุให้พื้นที่ภายใน  
ท่าเรือซึ่งมีขีดความสามารถจำกัดมีสภาพแออัดคับคั่งค่อนข้างรุนแรง ปริมาณตู้สินค้าทั้งที่บรรจุ  
สินค้าแล้วและยังไม่ได้บรรจุวางกองรูก้ำเข้าไปในบริเวณหน้าท่าเรือ ทำให้การปฏิบัติงาน  
เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายขนถ่ายตู้สินค้าเต็มไปด้วยความไม่สะดวก การจราจรติดขัดมาก เป็น  
สาเหตุให้เรือสินค้าที่เข้าเทียบท่าเรือ ต้องเสียเวลาในการรอคอยเวลาเข้าเทียบท่ามากขึ้น  
ตามลำดับ ดังนั้นการจัดตั้งสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงเกิดประโยชน์ที่เห็นได้อย่าง  
ชัดเจน คือ การช่วยแบ่งเบาภาระของท่าเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าเรือที่มีขีดความสามารถจำกัด  
ในการให้บริการแก่สินค้าและเรือ ทั้งในด้านพื้นที่และอุปกรณ์อำนวยความสะดวก

#### ประโยชน์ของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรืออาจสรุปได้ดังนี้

1. ช่วยอำนวยความสะดวกให้ท่าเรือสามารถใช้ประโยชน์จากพื้นที่บริเวณหน้าท่าในการ  
ปฏิบัติงานขนถ่ายตู้สินค้าได้เต็มที่
2. ช่วยลดความจำเป็นในการขยายพื้นที่อาณาเขตบริเวณท่าเรือเพิ่มขึ้นสำหรับใช้  
เป็นสถานที่เก็บ รวบรวมแยกกระจายตู้สินค้าและเก็บตู้สินค้าเปล่า
3. ช่วยลดความแออัดคับคั่งของการจราจรในบริเวณท่าเรือ
4. ช่วยให้การควบคุมเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าเป็นไปได้สะดวกรวดเร็ว โดย  
การที่การท่าเรือ และกรมศุลกากรไม่ต้องเข้ามาดำเนินการเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าเปล่า

5. ช่วยลดต้นทุนการขนส่งหรือลดค่าใช้จ่ายในการยกขนถ่ายและเก็บรักษาสินค้า ทั้งนี้เนื่องจาก ค่าแรงงานในสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือสามารถว่าจ้างแรงงานได้ใน อัตราค่าแรงที่ต่ำกว่าการว่าจ้างแรงงานในบริเวณท่าเรือที่มีสภาพแรงงานคุ้มครองอยู่ และค่าเช่าที่ดิน โดยทั่วไปจะมีอัตราต่ำกว่าค่าเช่าที่ดินบริเวณท่าเรือ<sup>9</sup>

## 2. ประเภทและหน้าที่ของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

### 2.1 สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทดังนี้

1. โรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ หรือ ICD (Inland Container Depot) ซึ่งสามารถจำแนกประเภท โดยรูปแบบบริหารและจำแนกประเภทโดยใช้ระยะทางที่ตั้งของท่าเรือกับ ICD ดังนี้

1.1 การจำแนกประเภท ICD โดยใช้รูปแบบบริหาร จะมีด้วยกัน 2 ลักษณะ คือ ผู้ประกอบกิจการลงทุน และบริหารโดยภาคเอกชน เช่น บริษัท เอกชัย คอนเทนเนอร์ เทอร์มินอล จำกัด และผู้ประกอบการลงทุนโดยภาครัฐและให้เอกชนเข้ามาบริหารดำเนินการ ได้แก่ ICD ที่ลาดกระบัง

1.2 การจำแนกประเภท ICD โดยใช้ระยะทางที่ตั้งของท่าเรือกับ ICD แบ่งได้ 3 ประเภท คือ

(1) ICD ที่ตั้งอยู่ห่างจากท่าเรือ (ICD's located a long distance from the port) หมายถึง ICD ที่ตั้งอยู่ห่างจากท่าเรือมากกว่า 300 กิโลเมตร ใช้การขนส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์โดยทางรถไฟ ทางน้ำ และรถบรรทุกขนาดใหญ่ไปกลับระหว่างท่าเรือและ ICD เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งระหว่างผู้นำเข้าและผู้ส่งออกที่มีการนำสินค้าแบบไม่เต็มตู้และต้องใช้รถบรรทุกขนาดเล็กในการขนส่งระหว่างสถานที่ตั้งของตนไปยังท่าเรือได้ และสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายด้านพิธีการศุลกากรด้วย เช่น ICD ที่ให้บริการขนส่งสินค้าจาก Delhi ไปกลับบอมเบย์

<sup>9</sup> สุนันทา เจริญปัญญาอิง, อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 5, น.24.

(2) ICD ที่อยู่ติดกับท่าเรือ (ICD's located relatively close to servicing port) หมายถึง ICD ที่ให้บริการอยู่ใกล้ท่าเรือในระยะทางน้อยกว่า 300 กิโลเมตร เช่น ICD ลาดกระบัง เพื่อส่งตู้สินค้าต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง

(3) ICD ในประเทศที่ไม่มีอาณาเขตติดทะเล (ICD's land-locked countries) ทำการขนส่งโดยผู้คอนเทนเนอร์เข้ามาในประเทศเพื่อการส่งต่อซึ่งเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งโดยใช้การขนส่งทางรถไฟ และรถบรรทุกขนาดใหญ่แทนการใช้รถบรรทุกขนาดเล็ก

ICD ที่จัดตั้งในประเทศไทยมีที่ตั้งที่ให้บริการอยู่ใกล้กับท่าเรือ โดยมีระยะทางห่างจากท่าเรือน้อยกว่า 300 กิโลเมตร ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว การจัดตั้ง ICD สร้างขึ้นเพื่อเชื่อมหรือขยายโครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนถ่ายสินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์แทนที่จะลงทุนสร้างสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าเรือเดิม แต่ด้วยข้อจำกัด ทางพื้นที่ ราคาที่ดินที่สูง ค่าแรงที่ท่าเรือ และการเพิ่มประสิทธิภาพของสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการลดความแออัดในเรื่องการจราจร

สำหรับประเทศไทยกรมศุลกากรเป็นผู้อนุมัติให้จัดตั้ง ICD เป็นการจัดตั้งเพื่อแก้ปัญหาความแออัดภายในท่าเรือกรุงเทพและปัญหาการจราจร ดังนั้น ICD จึงมีกระจายอยู่ตามมุมเมืองของกรุงเทพฯ บริเวณทล และ ในส่วนภูมิภาค โดยคุณสมบัติที่สำคัญของผู้ขอจัดตั้ง ICD มีดังนี้

- (1) ต้องเป็นนิติบุคคลที่ประกอบกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
- (2) ต้องมีทุนจดทะเบียนไม่ต่ำกว่า 10 ล้านบาท
- (3) ต้องเป็นบริการสาธารณะ
- (4) สถานที่ขอจัดตั้งต้องมีพื้นที่ไม่น้อยกว่า 50 ไร่ และมีลักษณะสำคัญ คือ ต้องแยกสถานที่เก็บและตรวจปล่อยของขาเข้า และสถานที่ตรวจและบรรจุของขาออก ออกจากกัน ต้องมีสถานที่ตรวจสอบ (Checking Post) และมีสถานที่ทำการศุลกากร<sup>10</sup>

<sup>10</sup> เพิ่งอ้าง, น.25.

2. สถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off-Dock Container Freight Station)

สถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off-Dock Container Freight Station) ได้รับอนุญาตให้ดำเนินการได้เฉพาะเพื่อการให้บริการบรรจุสินค้าส่งออกเข้าสู่ตู้สินค้าและการขนถ่ายตู้สินค้าส่งออกเท่านั้น

แม้สถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off-Dock Container Freight Station) จะให้บริการได้แต่เฉพาะการบรรจุสินค้าส่งออกเข้าสู่ตู้สินค้าและขนถ่ายตู้สินค้าส่งออกเท่านั้นก็ตาม แต่ลูกค้าผู้ใช้บริการของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก ยังคงเป็นลูกค้ากลุ่มเดียวกันกับลูกค้าของโรงพักสินค้าเพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเทียบท่าเรือ (ICD) ซึ่งประกอบด้วย บริษัทเรือ (Shipping Companies) ตัวแทนบริษัทเรือ (Shipping Agent) และ ผู้รับจัดการขนส่งสินค้า (Freight Forwarder)

รัฐบาลได้สนับสนุนการดำเนินงานของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก โดยพยายามหามาตรการจูงใจให้ผู้ส่งออกดำเนินการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้สินค้านอกเขตท่าเรือ หรือทำการบรรจุสินค้าที่สถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off-Dock Container Freight Station) โดยการเพิ่มอัตราค่าใช้จ่ายที่เป็นทางการของการส่งออกตู้สินค้า มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (รสพ.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และกรมศุลกากร เรียกเก็บจากผู้ส่งออก ณ ท่าเรือ ในขณะเดียวกันก็ลดอัตราค่าส่งออกที่เป็นทางการของสถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off-Dock Container Freight Station) ทั้งนี้เพื่อให้อัตราค่าใช้จ่ายที่เป็นทางการของการส่งออกตู้สินค้าที่สถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออกต่ำกว่าอัตราค่าใช้จ่ายที่เป็นทางการของการส่งออกตู้สินค้าภายในเขตท่าเรือ

โดยทั่วไปแล้วผู้ประกอบการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก ส่วนใหญ่แล้วเป็นตัวแทนบริษัทเรือ หรือเป็นบริษัทในเครือของตัวแทนเรือ ดังนั้นเมื่อพิจารณาในด้านคุณสมบัติของผู้ประกอบการสถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off-Dock Container Freight Station) ดังกล่าวนับได้ว่าเป็นผู้มีประสบการณ์ความชำนาญ เฉพาะด้าน

กิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและบริการอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้เป็นไปตามข้อบังคับของการจัดตั้งสถานีสถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off- Dock Container Freight Station) ที่กรมศุลกากรกำหนดไว้ด้วย เป็นที่น่าสังเกตว่าด้วยคุณสมบัติของผู้ประกอบกิจการสถานีดังกล่าวมีผลทำให้การดำเนินงานของสถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off- Dock Container Freight Station) เป็นที่น่าเชื่อถือได้เนื่องจากมีระบบการบริหาร จัดการควบคุมการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าได้รัดกุมและคล่องตัวกว่าการบรรจุสินค้าในเขตท่าเรือ เป็นผลทำให้ลดความเสียหายของสินค้าประเภท LCL (Less Than Container Load) ได้มากและลูกค้าผู้ใช้บริการได้รับความสะดวกรวดเร็ว ประหยัดเวลาในการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์

แม้ว่าตัวแทนบริษัทเรือในฐานะผู้ประกอบการสถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off- Dock Container Freight Station) ได้กำหนดอัตราค่าภาระ CY Charge เพิ่มขึ้นจากเดิมที่ไม่เคยเก็บค่าภาระดังกล่าว แต่เนื่องจากสภาพข้อเท็จจริงของสถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off- Dock Container Freight Station) ไม่มีค่าใช้จ่ายที่ไม่เป็นทางการหรือค่าใช้จ่ายที่ไม่อาจออกหลักฐานทางการเงินได้ ในขณะที่การให้บริการภายในเขตท่าเรือมีค่าใช้จ่ายประเภทที่ไม่อาจออกหลักฐานทางการเงินได้ ดังนั้นค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากการใช้บริการของสถานีบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off- Dock Container Freight Station) จะต่ำกว่าการให้บริการของท่าเรือ

## 2.2 หน้าที่ของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เป็นสถานที่ให้บริการอำนวยความสะดวกในการรวบรวม (Consolidate) และกระจาย (Distribution) ตู้สินค้าและสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์ ดังนั้นหน้าที่ของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงเกี่ยวข้องกับการให้บริการ ดังนี้

- (1) ขนถ่ายย้ายตู้สินค้าระหว่างท่าเรือกับสถานที่อื่นๆ ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ
- (2) เก็บรักษาตู้สินค้าเปล่า (Empty Container)
- (3) เก็บรักษารถพ่วง (Trailer Chassis)
- (4) บริการทำความสะอาดตู้สินค้า
- (5) บริการซ่อมแซมตู้สินค้า

- (6) บริการอบยาฆ่าเชื้อโรคในตู้สินค้า (Fumigation)
- (7) เก็บสินค้าที่เสียหายระหว่างรอการเรียกชดเชยค่าเสียหาย
- (8) เก็บรักษาสินค้าขาเข้าที่ยังไม่เป็นที่ต้องการของผู้รับสินค้า
- (9) เก็บรักษาและบรรจุสินค้าสำหรับการส่งออก

โดยสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือให้บริการแก่สินค้า 3 ประเภทดังนี้

1. สินค้า FCL (Full Container Load) คือ สินค้าที่ผู้ส่งออกบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่โรงพักสินค้าของผู้ส่งออกเอง หรือสินค้าที่ผู้นำเข้ารับมอบตู้สินค้าทั้งตู้ไปเปิดขนถ่ายสินค้าออกด้วยตนเองที่โรงพักสินค้าของผู้นำเข้า สินค้า FCL จะแยกไว้ที่ลานตู้สินค้า CY (Container Yard) การให้บริการในลักษณะนี้ ทำโดยวิธีการลากตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปยังโรงงานหรือโกดังสินค้าของผู้ส่งออก เพื่อทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้ ซึ่งการลากตู้คอนเทนเนอร์ไปบรรจุจะกระทำสำหรับการบรรจุสินค้าจากโรงงานหรือโกดังสินค้าเพียงแห่งเดียว เพื่อไม่ก่อให้เกิดความยุ่งยากในการบรรจุและการตรวจสินค้าผ่านพิธีศุลกากร ดังนั้นจึงเท่ากับเป็นการลากตู้ไปบรรจุให้เต็มตู้ ซึ่งทางยุโรปเรียกว่าการบรรจุสินค้าเต็มตู้หรือ FCL โดยบริษัทเรือจะจัดส่งตู้คอนเทนเนอร์เปล่าไปยังโกดังของผู้ส่งออก จากนั้นจะทำการบรรจุสินค้าให้เต็มตู้ แล้วทำการลากตู้ดังกล่าวมาส่งยังสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ณ ลานจอดพักตู้คอนเทนเนอร์(ลานตู้สินค้า CY) เพื่อรอการส่งออก ในกรณีที่สินค้าผู้นำเข้าจะลากตู้คอนเทนเนอร์ไปเปิด ณ โกดังสินค้าของผู้นำเข้าเองแล้วจึงนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่าส่งคืนเจ้าของตู้คอนเทนเนอร์ การบรรจุสินค้าในลักษณะนี้เจ้าของสินค้าจะต้องรับผิดชอบในเรื่องการบรรจุและตรวจนับจำนวนสินค้าด้วยตนเอง ทางสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในเรื่องสินค้าขาดไม่ครบถ้วนหรือส่งเกินจำนวน

2. สินค้า LCL (Less Than Container Load) หรือการบรรจุสินค้าแบบไม่เต็มตู้ คือ สินค้าที่ผู้ส่งออกนำสินค้ามาบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ หรือสินค้าที่ผู้นำเข้าจะทำการรับมอบสินค้าจากโรงพักสินค้าของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เป็นการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ในกรณีที่ผู้ส่งออกมีปริมาณสินค้าไม่มากเพียงพอกับการบรรจุเต็มตู้ หรือมีสินค้าเพียงพอแต่ขนาดสถานีของผู้นำเข้าหรือส่งออกไม่กว้างขวางเพียงพอที่จะนำตู้คอนเทนเนอร์เข้าไปเพื่อทำการบรรจุสินค้าหรือขนถ่ายสินค้าออก รวมถึงขาดกำลังคนในการ

ดำเนินการบรรจุสินค้าด้วยตนเอง ผู้ส่งออกจะนำสินค้ามาไว้ที่โกดังรับสินค้าบริเวณลานบรรจุสินค้าหรือที่เรียกว่า CFS ( Container Freight Station) การบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์และนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์ในลักษณะนี้ผู้ประกอบการกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะเป็นผู้ดำเนินการ ดังนั้นทางผู้ประกอบการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องรับผิดชอบในเรื่องการบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์และตรวจนับจำนวนสินค้าด้วย ซึ่งหมายความว่าหากเกิดกรณีสินค้าที่ทำการบรรจุเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์ไม่ครบตามจำนวนที่ผู้ส่งสินค้าได้ส่งมอบไว้หรือการบรรจุทำด้วยวิธีการที่ไม่เหมาะสมกับการขนส่งสินค้าชนิดหรือประเภทนั้นและเป็นเหตุให้สินค้าเสียหาย ทั้งนี้หากกรณีดังกล่าวเกิดขึ้นจากความบกพร่องในการทำหน้าที่ของผู้ประกอบการทางผู้ประกอบการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือต้องรับผิดชอบในกรณีดังกล่าว

3. สินค้าประเภทที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์เปล่าซึ่งเจ้าของสินค้าบางรายที่ต้องการนำตู้คอนเทนเนอร์เปล่ามาเก็บสำรองไว้สำหรับบรรจุสินค้าที่สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ เพื่อประกันว่าจะมีตู้คอนเทนเนอร์เพียงพอสำหรับบรรจุสินค้าของตน ทั้งนี้ในบริเวณสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยปกติแล้วมักมีตู้คอนเทนเนอร์จำนวนหนึ่งตกค้างอยู่ภายในชั่วระยะเวลาหนึ่ง ทั้งที่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าประเภท LCL(Less Than Container Load) แล้วบางส่วนแต่รอการบรรจุสินค้าเพิ่มเติมให้เต็มตู้ หรือตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าประเภท FCL (Full Container Load) ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรจุสินค้าเต็มตู้แล้วแต่รอการขนส่งต่อไปยังท่าเรือ หรือตู้สินค้าขาเข้าที่ได้รับการตรวจสอบความถูกต้องจากศุลกากรแล้วแต่รอผู้นำเข้ามารับสินค้าออกไป หรือตู้สินค้าเปล่าที่นำเข้ามา เพื่อรักษาสมดุลระหว่างตู้สินค้าเปล่ากับจำนวนสินค้าที่รอการบรรจุ ทั้งประเภท FCL และ LCL นี้เมื่อบรรจุสินค้า หรือขนถ่ายสินค้าออกเรียบร้อยแล้วอาจยังคงตกค้างอยู่ในสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือชั่วระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งอาจเป็นเวลาหลายสัปดาห์ก่อนที่จะมีสินค้าใหม่มาบรรจุ เนื่องจากตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าขาออกเรียบร้อยแล้วที่จะส่งออกแต่อยู่ระหว่างการรอคอย การบรรจุทุกชิ้นเรือเพื่อส่งออก และตู้สินค้าขาเข้าที่ได้รับการตรวจสอบความถูกต้อง จากกรมศุลกากรเรียบร้อยแล้วแต่รอผู้นำเข้ามารับออกไป หรือกรณีที่ตู้สินค้าเปล่าที่ส่งเข้ามา เพื่อรักษาสมดุลระหว่างตู้สินค้าเปล่ากับจำนวนสินค้าที่รอการบรรจุ

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่าการปฏิบัติงานในสถานีตรวจและบรรจุสินค้า นอกท่าเรือ ด้วยส่วนสำคัญ 2 ส่วน คือ สถานีตรวจสอบบรรจุและแยกสินค้า CFS (Container Freight Station) และ ลานตู้สินค้า CY (Container Yard) ซึ่งในแต่ละส่วนนั้นมีลักษณะการปฏิบัติงาน ดังนี้

#### 1. สถานีตรวจสอบบรรจุและแยกสินค้า CFS (Container Freight Station)

การปฏิบัติงานในสถานีตรวจสอบบรรจุและแยกสินค้า CFS มีความเกี่ยวข้องกับสินค้าประเภท LCL (Less Than Container Load) ที่ต้องมีการเปิดตู้คอนเทนเนอร์และบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ การปฏิบัติงานจึงมีทั้งในส่วนของบริเวณลานกลางแจ้ง (Open) และ บริเวณโรงพักสินค้า (Covered Storage) ซึ่งสามารถแยกลักษณะการปฏิบัติงานออกเป็นกรณีสินค้าขาเข้าและกรณีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินค้าขาออก ซึ่งการปฏิบัติงานใน ICD (โรงพักสินค้า เพื่อตรวจปล่อยของขาเข้าและบรรจุของขาออกที่ขนส่งโดยระบบคอนเทนเนอร์นอกเขตท่าเรือ) นั้นจะมีทั้งกรณีสินค้าขาเข้าและสินค้าส่งออก ส่วนการปฏิบัติงานของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือเพื่อการส่งออก (Off-Dock Container Freight Station) นั้นจะมีการปฏิบัติงานเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับสินค้าส่งออกเท่านั้น

##### 1.1 กรณีสินค้านำเข้า

ทางสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือรับสินค้าจากท่าเรือและนำตู้สินค้าประเภท LCL เข้าที่ยังบริเวณลานตู้สินค้า CFS ต่อจากนั้นจะทำการเปิดตู้ และ เก็บสินค้าไว้ในโรงพักสินค้า (Covered Storage) ในการเปิดตู้สินค้าขาเข้าที่ ICD นั้น ในขณะที่เปิดตู้นอกจากมีเจ้าหน้าที่ของ ICD และตัวแทนผู้รับสินค้าแล้วนั้นจะต้องมีเจ้าหน้าที่ของกรมศุลกากรอยู่ในขณะที่ทำการเปิดตู้สินค้าด้วย และส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า

##### 1.1.1 ขั้นตอนในการปฏิบัติงาน อาจสรุปได้ดังนี้

- รับสินค้าจากท่าเรือ โดยรับบัญชีสินค้าจากท่าเรือ และบันทึกรายการตู้สินค้าเปรียบเทียบกับบัญชีสินค้าหากรายการไม่ตรงกันจะต้องทำการแจ้งให้ท่าเรือทราบ<sup>11</sup>

<sup>11</sup> วิรัตน์ แห่องสิน, คู่มือการจัดการและการปฏิบัติงานท่าเรือบก, (กรุงเทพมหานคร : บริษัทสามัคคีสาร (ดอกหญ้า) จำกัด, 2537), น.20-21.

- ขนตู้สินค้าลงจากพาหนะในที่นี้อาจเป็นรถไฟหรือรถลากตู้สินค้าและจัดวางตู้สินค้าในที่ที่กำหนด

- ตรวจสอบความเรียบร้อยของตราผนึกตู้ (Seal) ก่อนเปิดตู้หากพบว่าชำรุด หรือสูญหายต้องแจ้งให้บริษัทตัวแทนเรือมาร่วมสำรวจสินค้าภายในตู้ร่วมกับพนักงานของสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

- เปิดตู้สินค้า
- นำสินค้าออกจากตู้
- ตรวจนับสินค้า
- แยกสินค้านำราคาแพงไปเก็บไว้ในโรงพักสินค้าต่างหากจากกัน
- แยกสินค้าที่เสียหายต่างหาก
- จดบันทึกการเก็บรักษาสินค้าว่าสินค้าประเภทใดได้จัดวางเรียงเก็บไว้ที่ใด
- แก้ไข ปรับปรุง บันทึกทุกครั้งที่มีการเปลี่ยนแปลงสถานที่จัดเก็บสินค้า
- แจ้งให้ผู้รับสินค้าทราบว่ามีสินค้าพร้อมแล้วสำหรับการมารับสินค้าไป

1.1.2 ข้อมูลและเอกสารที่จำเป็นต้องใช้ประกอบการปฏิบัติงานในลานตู้สินค้าประกอบด้วย

- ชื่อเรือที่นำตู้สินค้านั้นเข้ามา พร้อมวันที่เรือเข้า (Ship' s Name and Voyage Number)
- เลขที่ใบตราส่งสินค้า (B/L Number)
- หมายเลขตู้สินค้า (Container Number)
- ชื่อและที่อยู่ของผู้รับสินค้า
- เครื่องหมายและเลขหมายอื่นๆ (Marks and Number)

## 1.2 กรณีสินค้าส่งออก

### 1.2.1 ขั้นตอนในการปฏิบัติงานสรุปได้ดังนี้

- รับสินค้าและตู้สินค้าจากโรงงาน และตรวจสอบสภาพสินค้าและตู้สินค้าบริเวณประตูทางเข้า ทำการบันทึกสภาพและตรวจสอบว่าทำตามระเบียบการส่งสินค้าออกหรือไม่

- รวบรวมสินค้า (Grouping)
- นำตู้สินค้าเปล่ามาวางยังสถานที่ที่กำหนด
- บรรจุสินค้าเข้าตู้พร้อมกับจัดทำบันทึกการจดนับสินค้า (Tally Sheet) เกี่ยวกับประเภทสินค้าที่ถูกบรรจุเข้าตู้สินค้าหมายเลขใด ทั้งนี้เพื่อใช้จัดทำรายการบรรจุสินค้าเข้าตู้ (Container Packing list) ต่อไป

- เมื่อบรรจุสินค้าครบถ้วนทุกประการแล้วก็จัดการอุดช่องว่างภายในตู้ด้วย Air Bags เป็นต้น

- จัดทำตราผนึกตู้สินค้า (Seal) ให้เรียบร้อย
- ขนย้ายตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าเรียบร้อยแล้วไปยังท่าเรือเพื่อนำลงเรือและส่งออกต่อไป

1.2.2 การดำเนินการในกรณีสินค้าขาออกนั้นมีลักษณะเช่นเดียวกันกับการดำเนินการกับสินค้าขาเข้า กล่าวคือ เมื่อผู้ประกอบการได้รับสินค้าขาออกไว้แล้วก็จะนำมาเก็บรักษาไว้ และทำการบรรจุเข้าตู้สินค้า ส่วนข้อมูลที่สำคัญจำเป็นต้องใช้ในการปฏิบัติงานเกี่ยวกับสินค้าขาออกนั้นได้แก่

- ชื่อเรือที่จะนำตู้สินค้านั้นออก พร้อมวันที่เรือออก (Ship's Name and Voyage Number)
- ท่าเรือปลายทาง
- รายละเอียดสินค้า จำนวน น้ำหนัก ปริมาตร
- เครื่องหมายและเลขหมายอื่นๆ (Marks และ Number)
- ชื่อและที่อยู่ของผู้ส่งสินค้าออก
- คำสั่งอื่นๆ เช่น สินค้าอันตราย หรือ สินค้าแช่เย็น

## 2. ลานตู้สินค้า CY (Container Yard)

การปฏิบัติงานในลานตู้สินค้า CY จะเกี่ยวข้องกับสินค้าประเภท FCL จึงไม่ต้องมีการเปิดตู้สินค้า และไม่มีการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้า ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องปฏิบัติงานใดๆ ที่กล่าวมาทั้งหมดของลานตู้สินค้า CFS ข้างต้น การปฏิบัติงานลานตู้สินค้า CY คงมีเพียงการรับตู้สินค้า

ประเภท FCL จากท่าเรือมาเก็บไว้ที่ลานตู้สินค้า CY และรอให้ผู้รับสินค้ามารับตู้สินค้า หรือนำตู้สินค้าไปส่งให้แก่ผู้รับเท่านั้น โดยต้องมีการตรวจสภาพตู้สินค้าและผนึก (Seal) ตู้ก่อนรับตู้ไว้

สำหรับสินค้าขาออก จะมีการปฏิบัติงานเกี่ยวกับการนำตู้สินค้าเปล่าจากลานเก็บตู้สินค้าเปล่า และนำส่งไปยังโรงงานผู้ส่งสินค้าออกเพื่อทำการบรรจุตู้สินค้าและทำตราผนึกตู้สินค้า (Seal) ก่อนหลังจากนั้น จึงนำตู้สินค้าที่บรรจุสินค้าและนำตราผนึกตู้สินค้า (Seal) โดยเจ้าหน้าที่ศุลกากรเรียบร้อย แล้วส่งไปยังท่าเรือเพื่อบรรจุทุกลงเรือต่อไป

สำหรับประเทศไทยนั้นมีการบรรจุสินค้าอีกลักษณะหนึ่งคือ การบรรจุสินค้าขาออกเข้าตู้คอนเทนเนอร์แบบที่เรียกว่า FCL CY Direct Stuffing ซึ่งเป็นกรณีที่โรงงานหรือโรงพักสินค้าของผู้ส่งสินค้าไม่สะดวกที่จะนำรถหัวลากที่ลากตู้คอนเทนเนอร์เข้าไปเพื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ ผู้ส่งสินค้าจะนำรถบรรทุกบรรทุกสินค้าจากโรงงานของตนมายัง ICD และเมื่อรถบรรทุกสินค้าดังกล่าวมาถึงยัง ICD ก็ให้นำสินค้าบรรจุตู้สินค้าที่ลานตู้สินค้า CY โดยตรง ในกรณีนี้ผู้ดำเนินการนำสินค้าลงจากรถบรรทุกและบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์คือ ลูกจ้างของ ICD ซึ่งอาจเป็นบุคคลซึ่งประกอบอาชีพยกขนของ (stevedore) ซึ่งทำการจัดจ้างจากภายนอก (outsourse) อันไม่ใช่ลูกจ้างประจำของทางผู้ประกอบการ ICD<sup>12</sup>

### 3. การสูญหายและความเสียหายของสินค้าซึ่งเกิดขึ้นในสถานีตรวจและบรรจุสินค้าขาออกท่าเรือ

ในการดำเนินงานภายในสถานีตรวจและบรรจุสินค้าขาออกท่าเรือ นั้น ประกอบด้วยกิจกรรมหลายอย่างไม่ว่าจะเป็น การเคลื่อนย้ายสินค้า การขนถ่ายสินค้า บรรจุสินค้า และการเก็บรักษาสินค้าไว้ในความดูแล ในขั้นตอนการดำเนินการเหล่านี้ นอกจากจะใช้แรงงานคนในการดำเนินการกับสินค้าโดยตรงแล้ว เช่น การขนสินค้าเข้าและออกจากตู้สินค้าโดยลูกจ้างของผู้ประกอบการแล้ว การขนย้ายสินค้าบางกรณีก็มีความจำเป็นที่จะต้องใช้เครื่องจักรหรือยานพาหนะในการขนย้าย ซึ่งจะต้องดำเนินการโดยใช้ความระมัดระวัง เพราะการขาดความ

<sup>12</sup> สัมภาษณ์ จินดา จตุวงษ์, ผู้จัดการสถานี ICD บริษัท ทีพีฟา ไอซีดี จำกัด, ICD ลาดกระบัง, 16 ธันวาคม 2551.

ระมัดระวังของผู้ปฏิบัติการเพียงเล็กน้อยอาจเป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าได้ ทั้งนี้ ความเสียหายยังอาจเกิดจากความบกพร่องของเครื่องมือในการดำเนินการต่างๆ หรืออาจเกิดจาก สภาพอากาศที่ไม่ปกติก็ได้

โดยปกติแล้วผู้ประกอบการกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะรับผิดชอบ ต่อความเสียหายในสินค้าเฉพาะในกรณีที่สินค้าเกิดความเสียหายหรือสูญหายขณะอยู่ในความ ดูแลของผู้ประกอบการเท่านั้น ซึ่งผู้ประกอบการจะถือว่าสินค้าอยู่ในความดูแลของตนเมื่อ สินค้าผ่านประตู(Gate) ของICD แล้วในกรณีที่เป็นการลากตู้สินค้าแบบ FCL เพื่อส่งออกและหาก เป็นกรณีที่เป็นการขนส่งทางรถไฟในกรณีที่สินค้าขาเข้าซึ่งมาจากท่าเรือนั้นจะถือว่าอยู่ใน ความดูแลของ ICD เมื่อทางผู้ประกอบการได้ยกตู้สินค้าลงจากรถไฟแล้ว และหากเป็นกรณีสินค้า นำเข้าผู้ประกอบการจะพ้นจากความรับผิดชอบ หากได้ทำการส่งมอบสินค้าให้กับผู้มีสิทธิรับ สินค้าตามเงื่อนไขแล้ว

อย่างไรก็ดีเมื่อเป็นที่ชัดเจนว่าความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าจะเกิดขึ้นใน สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือก็ตาม ทางผู้ประกอบการและผู้มีสิทธิในสินค้าจะ พยายามทำการตกลงกันโดยจะทำการส่วนตัวและค่อนข้างที่จะเป็นความลับเพื่อไม่ให้เกิด ผลเสียต่อภาพลักษณ์ของธุรกิจบริการของตน ดังนั้นจึงไม่มีการฟ้องร้องดำเนินคดีกันเท่าใดนัก แต่หากไม่ปรากฏชัดว่าความเสียหายของสินค้าเกิดขึ้น ณ ช่วงใด ผู้ประกอบการสถานีตรวจ และบรรจุสินค้านอกท่าเรือ มักจะถูกดำเนินคดีในฐานะจำเลยร่วมกับผู้ขนส่งด้วย

ความเสียหายและการสูญหายที่เกิดขึ้นในสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรืออาจ แบ่งออกได้เป็นหลายลักษณะดังนี้

#### 1. ความเสียหายจากการเคลื่อนย้ายตู้สินค้า

เนื่องจากการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่ดำเนินการผ่านสถานีตรวจและบรรจุ สินค้านอกท่าเรือ นั้น เป็นการขนส่งด้วยระบบตู้สินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ จึงมีความจำเป็นที่ ผู้ประกอบการจะต้องทำการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากยานพาหนะหนึ่งไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งเพื่อ การส่งต่อไปยังปลายทาง ไม่ว่าจะเป็นการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากบริเวณ CFS (container freight station)หรือลานตู้สินค้า CY(Container Yard) ไปยังขบวนรถไฟ หรือเคลื่อนย้ายตู้สินค้าจากการ ขนส่งทางรถไฟมายัง CFS(Container Freight Station)เพื่อทำการกระจายสินค้าและรอผู้มารับ

สินค้าต่อไป หรือเคลื่อนย้ายตู้มายังลานตู้สินค้า(Container Yard) เพื่อรอผู้รับสินค้านำรถหัวลากมารับตู้สินค้านี้ดังกล่าวไปในกรณีที่ตู้แบบ FCL (Full container load) ทั้งนี้ในการเคลื่อนย้ายตู้สินค้าซึ่งมีขนาดใหญ่ผ่านทางผู้ประกอบกิจการจะต้องใช้เครื่องทุ่นแรงอย่างปั้นจั่นหน้าท่า(gantry crane) ในกรณีนี้ตู้สินค้าและสินค้าในตู้อาจได้รับความเสียหายหากเกิดความผิดพลาดเป็นเหตุให้ตู้สินค้าตกลงจากรถยก ทั้งนี้ความผิดพลาดนั้นอาจเกิดขึ้นจากความบกพร่องของผู้ควบคุม หรือเกิดจากความบกพร่องของรถยกดังกล่าวเอง

## 2. ความเสียหายจากการขนถ่ายสินค้าเข้าและออกจากตู้สินค้า

ในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยตู้คอนเทนเนอร์แบบไม่เต็มตู้ LCL (Less Than Container Load) หากเป็นการส่งสินค้าขาออกผู้ส่งสินค้าจะต้องนำสินค้ามาไว้ยังลาน CFS เพื่อรวบรวมสินค้าที่ต้องการขนส่งในตู้เดียวกันทั้งหมดให้ครบถ้วนและรอการบรรจุเข้าตู้คอนเทนเนอร์ต่อไป หรือในกรณีที่เป็นการนำเข้าสินค้าแบบ LCL เมื่อตู้สินค้ามาถึงยังสถานี ทางสถานีจะต้องเคลื่อนย้ายตู้มายังลาน CFS เพื่อเปิดตู้สินค้าและนำสินค้าออกจากตู้รอให้ผู้มีสิทธิในสินค้านำรับสินค้า ทั้งนี้ในการนำสินค้าเข้าบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์หรือนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์เป็นหน้าที่ของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ โดยในการดำเนินการโดยใช้แรงงานซึ่งอาจเป็นลูกจ้างของผู้ประกอบกิจการหรือผู้ที่ผู้ประกอบกิจการว่าจ้าง (outsoure) และในกรณีที่สินค้าที่อยู่ในตู้สินค้านั้นได้บรรจุอยู่ไว้ในหน่วยการขนส่ง หรือวางไว้บนแผ่นไม้รองสินค้า (pallet) การนำสินค้าเข้าหรือออกจากตู้คอนเทนเนอร์จะทำการเคลื่อนย้ายโดยการใช้อรรถยกของ (Folk-lift) ซึ่งหากระหว่างการดำเนินการดังกล่าวเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ประกอบกิจการย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวเนื่องจากเป็นความเสียหายเกิดขึ้นระหว่างของอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ

## 3. ความเสียหายเกิดขึ้นระหว่างการรับมอบสินค้าหรือส่งมอบสินค้า

ความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการรับมอบหรือส่งมอบสินค้านั้นหมายถึง กรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นในกรณีที่เป็นการขนส่งโดยตู้สินค้าแบบ LCL ผู้ส่งของจะต้องนำสินค้ามายังสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือบริเวณลาน CFS ในการเคลื่อนย้ายสินค้าจากยานพาหนะของผู้ส่งมาไว้ที่โรงพักสินค้า CFS นั้นเป็นหน้าที่ของผู้ประกอบการท่าเช่นเดียวกันในกรณีที่เป็น

สินค้าเข้าโดยตู้แบบ LCL เมื่อนำสินค้าออกจากตู้คอนเทนเนอร์เพื่อรอการมารับ ซึ่งในการขนสินค้าจาก CFS ไปยังยานพาหนะของผู้มารับสินค้า

#### 4. ความเสียหายเกิดจากการบรรจุสินค้าเข้าตู้โดยวิธีที่ไม่เหมาะสม

ในการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์นั้นหากเป็นการขนส่งในแบบ FCL ผู้ที่มีหน้าที่บรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าคือ ผู้ส่งของแต่ในกรณีที่เป็นการขนส่งในแบบ LCL สินค้าจะถูกบรรจุเข้าตู้สินค้า ณ สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือโดยผู้ประกอบการทำเป็นผู้ดำเนินการ ทั้งนี้ในตู้คอนเทนเนอร์แต่ละตู้นี้อาจประกอบด้วยสินค้าหลายประเภท ในการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งมีระยะทางไกลและอาจมีความจำเป็นที่จะต้องขนส่งสินค้าผ่านการขนส่งในหลายรูปแบบจึงต้องมีการขนถ่ายตู้สินค้าหลายครั้ง การบรรจุสินค้าเข้าตู้อย่างถูกวิธีนั้นมีความสำคัญในการทำให้สินค้าสามารถถึงที่หมายได้อย่างปลอดภัย โดยปกติแล้วผู้ที่เป็นผู้ส่งสินค้าจะแสดงวิธีการในการเคลื่อนย้ายหรือบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าไว้ เช่นในกรณีที่สินค้าที่บรรจุในกล่องข้างกล่องสินค้าจะแสดงสัญลักษณ์ไว้เพื่อให้ทราบว่กล่องนั้นจะต้องวางโดยนำด้านใดไว้ด้านบนและด้านใดของกล่องจะต้องอยู่ด้านล่าง หากผู้ประกอบการไม่ดำเนินการให้ถูกต้องตามวิธีการที่ได้รับแจ้งนั้น อาจเป็นเหตุในสินค้าภายในกล่องหรือหน่วยการขนส่งดังกล่าวได้รับความเสียหายได้ ในบางกรณีแม้ความเสียหายในสินค้าปรากฏให้เห็น ณ สถานที่ปลายทางแล้วก็ตามแต่ในการพิจารณาถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้นหากปรากฏว่าการที่สินค้าเสียหายเกิดจากการบรรจุสินค้าเข้าตู้สินค้าไม่ถูกวิธี ก็จะต้องพิจารณาต่อไปว่าผู้ใดเป็นผู้มีหน้าที่ในการนำสินค้าเข้าตู้สินค้า ซึ่งถ้าเป็นการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์แบบต้นทาง LCL ที่ทำการบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ที่สถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือย่อมมีความรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว

#### 5. ความเสียหายเกิดจากการปฏิบัติงานในโรงพักสินค้า

เนื่องจากในโรงพักสินค้าหรือลาน CFS นั้นมีการเคลื่อนย้ายสินค้าตลอดเวลาเพื่อทำการจัดวางสินค้าให้เป็นหมวดหมู่และอยู่ในตำแหน่งที่สะดวกต่อการดำเนินงานไม่ว่าจะเป็นการนำสินค้าเข้าตู้สินค้าเพื่อส่งออกหรือทำการส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้าเพราะสินค้าโดยส่วนมากแล้วเมื่อมาถึงยังลาน CFS จะยังมิได้ทำการขนส่งต่อหรือส่งมอบโดยทันที โดยในการเคลื่อนย้าย

สินค้าภายในโรงพักสินค้านี้อาจทำโดยใช้แรงงานคน (stevedore) หรือใช้อุปกรณ์ในการยกสินค้า (folk-lift) ความเสียหายอาจเกิดแก่สินค้าในการปฏิบัติภารกิจดังกล่าวได้

#### 6. ความเสียหายเกิดจากสภาพอากาศที่ไม่ปกติ

ในการขนส่งสินค้าโดยผู้คอนเทนเนอร์แบบ FCL นั้น ก่อนที่จะทำการขนส่งตู้ไปยังท่าเรือหรือในกรณีที่เป็นสินค้าขาเข้า เมื่อขนส่งตู้สินค้ามาจากท่าเรือมาไว้ยังสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือแล้ว ตู้สินค้าจะถูกพักไว้ที่ลานตู้สินค้า CY เพื่อรอการมารับจากผู้รับสินค้า ซึ่งในบางกรณีที่ผู้รับสินค้าไม่มารับสินค้าในทันที ตู้สินค้าก็就会被พักไว้ที่ลานตู้สินค้า CY ซึ่งมีลักษณะเป็นลานสินค้าแบบเปิด หากสภาพอากาศไม่ปกติเช่นฝนตก โดยปกติแล้วตู้สินค้าที่ไม่ซากรุดน้ำฝนจะไม่ซึมเข้าไปภายในตู้ แต่เคยมีบางกรณีที่ลานสินค้าน้ำท่วมขังเนื่องจากฝนตกเป็นเหตุให้น้ำซึมเข้าไปในตู้สินค้าเป็นเหตุให้สินค้าในตู้ได้รับความเสียหาย

7. สินค้าสูญหายขณะรอการบรรจุเข้าตู้สินค้าหรือสูญหายระหว่างรอผู้มีสิทธิในสินค้านำรับสินค้า

#### 8. การส่งมอบสินค้าหรือตู้สินค้าล่าช้าอันเกิดจากความแออัดของสถานี

ความล่าช้าในการดำเนินงานภายในสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ อาจเกิดขึ้นได้ในหลายกรณี เช่น ในช่วงไตรมาสที่ 2 และ 3 ซึ่งมีการจัดงาน Import-Export มีสินค้าเข้าออกจำนวนมาก ทางผู้ประกอบการจะขอความร่วมมือจากลูกค้าโดยกำหนดให้มารับสินค้าหรือส่งสินค้าในเวลาที่อยู่ภายในสถานีไม่แออัดแต่อย่างไรก็ตาม ก็ยังเกิดกรณีการดำเนินงานล่าช้าและลูกค้าทำการเรียกร้องค่าเสียหาย ในกรณีเช่นนี้ทางผู้ประกอบการจะตรวจสอบถึงสาเหตุของความล่าช้าที่เกิดขึ้น ว่าลูกค้าได้ดำเนินการถูกต้องตามขั้นตอนศุลกากรหรือไม่ และเกิดความล่าช้าที่ศุลกากรหรือไม่ หากปรากฏว่าลูกค้าดำเนินการขั้นตอนถูกต้องแล้วแต่ความล่าช้าเกิดขึ้นจากความแออัดของสถานีเองหรือความบกพร่องของเครื่องมือในการดำเนินงานของสถานีทางผู้ประกอบการก็จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายเสียหายดังกล่าวตามสมควร<sup>13</sup>

แม้ในการให้บริการทางผู้ประกอบการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะมีการทำประกันในลักษณะของการประกันภัยสินค้าซึ่งอยู่ในความดูแล (All Risk property

<sup>13</sup> เพิ่งอ้าง.

insurance) อันเป็นการทำประกันภัยทรัพย์สินก็ตาม ในกรณีที่สินค้าได้รับความเสียหายระหว่างการดำเนินการของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ทางผู้รับประกันภัยก็จะทำการสำรวจความเสียหายและพิจารณาว่าจะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ให้บริการที่ได้รับความเสียหายเท่าใด และโดยปกติแล้วในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผู้มีสิทธิในสินค้าจะมีการทำประกันภัยสินค้าเช่นกันเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับสินค้า ทางผู้รับประกันภัยของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะและผู้รับประกันภัยสินค้าจะทำการตกลงกันในเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่อย่างไรก็ตามแม้ผู้รับประกันภัยยอมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เป็นเจ้าของสินค้าเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่ก็อาจเกิดกรณีที่ความเสียหายที่แท้จริงนั้นมากกว่าวงเงินประกันที่ผู้รับประกันภัยได้กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย ค่าเสียหายในส่วนที่เกินมานั้นทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ให้บริการซึ่งได้รับความเสียหายดังกล่าว อีกทั้งในกรณีที่ไม่สามารถตกลงกันได้ เมื่อผู้รับประกันภัยสินค้าชำระค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่เจ้าของสินค้าแล้ว ย่อมสามารถใช้สิทธิไล่เบี่ยจากผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้

#### **4. ลักษณะของข้อสัญญาซึ่งเกี่ยวข้องกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ**

เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายเฉพาะซึ่งกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดในทางแพ่งเกี่ยวกับสินค้าของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือ ข้อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดที่อยู่ในรูปแบบของกฎหมายจึงยังไม่มีเช่นกัน ดังนั้นเพื่อกำหนดสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของตนเองให้ชัดเจนทางผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจึงสร้างข้อกำหนดในความสัมพันธ์ของตนและผู้ให้บริการขึ้น โดยอาจกำหนดไว้ในรูปแบบของข้อตกลง ประกาศ หรือคำแจ้งความ โดยจะขอยกตัวอย่างของข้อสัญญาซึ่งเกี่ยวข้องกับสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือแห่งหนึ่งดังนี้

1) ในกรณีที่สินค้าเสียหายระหว่างเคลื่อนย้ายสินค้าออกจากผู้สินค้าหรือระหว่างยกสินค้าขึ้นรถบรรทุกสินค้าโดย ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือและเมื่อเป็นที่แน่ชัดว่าสินค้านั้นได้รับความเสียหายเนื่องจากผู้ประกอบกิจการ ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าหรือผู้รับตราส่งในจำนวนไม่เกิน 50,000 บาทต่อสินค้าที่เสียหาย หรือไม่เกิน 500,000 บาทต่อตู้คอนเทนเนอร์

2) ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะไม่รับผิดชอบไม่ว่ากรณีใดๆ หากปรากฏว่าความเสียหายหรือสูญหายของสินค้าเกิดขึ้นก่อนที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้ประกอบกิจการ

3) เมื่อผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือได้ส่งมอบสินค้าครบถ้วนตามเงื่อนไขที่กำหนดแล้ว ผู้ประกอบกิจการไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ อันเกิดขึ้นหลังจากการส่งมอบแล้ว

4) บุคคลใดซึ่งได้ลงชื่อในเอกสารการรับมอบสินค้าในนามของลูกค้าให้ถือว่าเป็นผู้รับสินค้าและดำเนินการในนามของลูกค้าผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือเสียหายซึ่งเกิดขึ้นภายหลังจากได้ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับสินค้า<sup>14</sup>

จากข้อกำหนดดังกล่าวจะเห็นได้ว่ามีลักษณะเป็นข้อกำหนดที่กำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือไว้ว่า จะเริ่มมีความรับผิดชอบและสิ้นสุดความรับผิดชอบเมื่อใด และในกรณีใดบ้างที่ผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะไม่รับผิดชอบหากเกิดความเสียหายขึ้น นอกจากนั้นยังได้กำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบไว้ว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นผู้ประกอบกิจการสถานีตรวจและบรรจุสินค้านอกท่าเรือจะรับผิดชอบไม่เกินจำนวนเท่าใด อย่างไรก็ตามข้อกำหนดเหล่านี้จะมีผลและสถานะทางกฎหมายเช่นไรนั้น จะต้องพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในเรื่องสัญญา และพระราชบัญญัติว่าด้วยของสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ซึ่งจะขออธิบายในรายละเอียดในหัวข้อปัญหาในความรับผิดชอบทางสัญญาในบทที่4ต่อไป

<sup>14</sup> สืบค้นจาก <http://www.esco.co.th/icd.php>.