

บทที่ 4

วิเคราะห์เปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเลกับมาตรการ ป้องกันและควบคุมโรคติดต่ออันตราย

จากการศึกษาข้อกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามกฎหมายรับขนของทางทะเล และข้อแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงแล้ว พบว่ามีประเด็นปัญหาที่สำคัญเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเล คือ การกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเลยังไม่ได้กำหนดหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติกรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงในการรับขนของทางทะเล ซึ่งต้องสอดคล้องกับมาตรการป้องกันโรคติดต่อตามกฎหมายระหว่างประเทศ ตลอดจนการนำข้อแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง มาปรับใช้เป็นมาตรการภายในประเทศ เพื่อพัฒนากฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศไทย ให้มีความเป็นสากลเทียบทันนานาประเทศ ซึ่งจะได้วิเคราะห์ดังต่อไปนี้

4.1 วิเคราะห์เปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเลตามกฎหมายระหว่างประเทศ กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายไทย

4.1.1 เปรียบเทียบกฎหมายไทยกับกฎหมายระหว่างประเทศ

ตามที่ได้ศึกษากฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยและระหว่างประเทศไว้ในบทที่ 3 แล้ว ผู้เขียนจึงได้เปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules) อนุสัญญา แฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) และอนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเลตามกฎหมายไทย อนุสัญญากรุงเฮก อนุสัญญาแฮมเบิร์ก และอนุสัญญารอตเตอร์ดัม

กฎหมาย	สิทธิ	หน้าที่
ไทย	<ol style="list-style-type: none"> 1. สิทธิที่จะได้รับค่าระวาง (มาตรา 14) 2. สิทธิยึดหน่วง (มาตรา 15) 3. ปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิด หรือภาระการพิสูจน์ (มาตรา 17) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดหาเรือที่เหมาะสมในการขนส่งทางทะเล กระทบการทิ้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดา และสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพรับขนของทางทะเล (มาตรา 8) ถ้ามีความบกพร่องต้องจัดการแก้ไขให้เร็วที่สุด (มาตรา 9) 2. ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของ (มาตรา 10) 3. ออกใบตราส่งเมื่อได้รับของไว้ในความดูแล (มาตรา 12) 4. บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของที่ขนส่งไปถึงท่าเรือปลายทาง (มาตรา 16) 5. ไม่บรรทุกของบนปากระวาง เว้นแต่ได้ตกลงกับผู้ส่งของ หรือตามกฎหมายหรือเป็นตามประเพณีการค้า (มาตรา 11)
อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules)	<ol style="list-style-type: none"> 1. สิทธิในการสละสิทธิของตนหรือสละข้อยกเว้นความรับผิด หรือเพิ่มความรับผิดตามที่กำหนดไว้ แต่จะต้องระบุไว้ในใบตราส่งที่ออกให้แก่ผู้ส่งของ (มาตรา 5) 	<p>ตามมาตรา 3</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ใช้ความระมัดระวังตามสมควรทำให้เรืออยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้ อย่างปลอดภัย จัดคนประจำเรือ อุปกรณ์และสัมภาระอย่างเพียงพอ จัดให้ระวางบรรทุกของ ห้องแช่แข็ง ห้องแช่เย็น เก็บรักษา ให้อยู่ในสภาพดี 2. ใช้ความระมัดระวังและเหมาะสมในการบรรทุก ยกขน จัดเรียง ขนส่ง ดูแลรักษาของ

กฎหมาย	สิทธิ	หน้าที่
		3. ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ และหลังจากที่ของถูกบรรทุกลงเรือแล้ว
อนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules)	1. ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนปาก ระวางเรือ เมื่อตกลงกับผู้ส่งของหรือมี ประเพณีปฏิบัติในการค้า หรือมีกฎเกณฑ์ ที่ใช้บังคับให้ทำได้ โดยจะต้องระบุ ข้อตกลงไว้ในใบตราส่ง หรือใน เอกสารอื่นที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญา (มาตรา 9 (1))	1. ถ้าไม่ปรากฏข้อความ “การบรรทุก ของ บนปากระวางเรือ” ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ว่ามีข้อตกลงนั้น แต่ไม่สามารถยกข้อตกลงนี้ใช้ยื่นต่อ บุคคลภายนอก รวมถึงผู้รับตราส่งซึ่ง เป็น ผู้ทรงใบตราส่งโดยสุจริต (มาตรา 9 (2))
อนุสัญญา รอตเตอร์แดม (Rotterdam Rules)	1. สิทธิยึดหน่วงของเพื่อเป็นประกัน การชำระเงินที่ถึงกำหนด (มาตรา 49) 2. ปฏิเสธการรับมอบหรือบรรทุกของ อันตราย และหากได้รับมอบของ ดังกล่าวแล้ว อาจใช้มาตรการอื่นใดที่ สมควร รวมทั้งการขนถ่ายของ การ ทำลาย การทำให้ของหมดฤทธิ์ หากว่า ของนั้นเป็นของอันตรายหรือมีเหตุควร เชื่อว่าของนั้นจะก่อให้เกิดอันตรายแก่ บุคคล ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม (มาตรา 15) 3. อาจสละทิ้งของลงทะเลได้ เมื่อการ สละทิ้งนั้น ได้ทำขึ้นตามสมควรเพื่อ ความปลอดภัยร่วมกันด้วยวัตถุประสงค์ เพื่อรักษาชีวิตหรือทรัพย์สินที่ผจญภัย ร่วมกันให้พ้นจากภัยอันตราย (มาตรา 16)	1. ขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทาง และส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง (มาตรา 11) 2. ในระหว่างช่วงระยะเวลาของ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ต้องใช้ความ ระมัดระวังและเหมาะสมในการรับ มอบของ บรรทุก จัดเรียง บรรจุ ขนส่ง เก็บรักษา ดูแล ขนถ่ายของออก จากเรือ และส่งมอบของ (มาตรา 13) 3. ก่อน เมื่อเริ่มต้นเดินทาง และ ระหว่างการเดินทาง (มาตรา 14) - ต้องปฏิบัติอย่างระมัดระวังตาม สมควร เพื่อทำและรักษาเรือให้อยู่ใน สภาพสามารถเดินทะเลได้อย่าง ปลอดภัย - จัดลูกเรือ อุปกรณ์และสัมภาระแก่ เรือ - จัดทำและรักษาระวางและส่วนต่าง ๆ ของเรือที่ขนส่งของ รวมทั้งผู้สินค้าที่ ใช้บรรจุหรือวางของบนเรือให้เหมาะสม ปลอดภัย

กฎหมาย	สิทธิ	หน้าที่
		4. ต้องไม่บรรทุกของบนปากรวางเรือ (มาตรา 25) 5. มีหน้าที่ออกเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เมื่อผู้ส่งของร้องขอ

จากตารางเปรียบเทียบข้างต้นสรุปได้ว่า

1. กฎหมายทั้ง 4 ฉบับ บัญญัติสิทธิของผู้ขนส่งที่เหมือนกัน คือ

(1) ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระเงินค่าระวางตามสัญญารับขนของทางทะเล เช่นเดียวกับอนุสัญญารอตเตอร์แดม (Rotterdam Rules)

(2) ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบหรือภาระการพิสูจน์ คล้ายคลึงกับสิทธิของผู้ขนส่งในการสลະสิทธิของตนหรือสลະข้อยกเว้นความรับผิดชอบ หรือเพิ่มความรับผิดชอบตามที่กำหนดไว้ แต่จะต้องระบุไว้ในใบตราส่งที่ออกให้แก่ผู้ส่งของ ตามอนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules)

(3) ตามอนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนปากรวางเรือ เมื่อตกลงกับผู้ส่งของหรือมีประเพณีปฏิบัติในการค้า หรือมีกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับให้ทำได้ เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่บัญญัติให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งว่าไม่บรรทุกของบนปากรวาง เว้นแต่ได้ตกลงกับผู้ส่งของ หรือตามกฎหมายหรือเป็นตามประเพณีการค้า

2. กฎหมายทั้ง 4 ฉบับ บัญญัติสิทธิของผู้ขนส่งที่แตกต่างกัน คือ

(1) ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวางไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ในขณะที่ทั้ง 3 อนุสัญญาไม่ได้บัญญัติ แต่ในทางปฏิบัติคู่สัญญารับขนของทางทะเลย่อมทราบถึงสิทธิของผู้รับขนว่าจะต้องได้รับเงินค่าระวางอยู่แล้ว และผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งย่อมต้องชำระค่าระวางก่อนรับของเช่นเดียวกัน

(2) ตามอนุสัญญารอตเตอร์แดม (Rotterdam Rules) บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิปฏิเสธการรับมอบหรือบรรทุกของอันตราย และหากได้รับมอบของดังกล่าวแล้ว อาจใช้มาตรการอื่นใดที่สมควร รวมทั้งการขนถ่ายของ การทำลาย การทำให้ของหมดฤทธิ์ หากว่าของนั้นเป็นของอันตรายหรือมีเหตุควรเชื่อว่าของนั้นจะก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อม และบัญญัติให้ผู้ขนส่งมีสิทธิอาจสลະทิ้งของลงทะเลได้ เมื่อการสลະทิ้งนั้นได้ทำขึ้นตามสมควรเพื่อ

ความปลอดภัยร่วมกันด้วยวัตถุประสงค์เพื่อรักษาชีวิตหรือทรัพย์สินที่ผจญภัยร่วมกันให้พ้นจากอันตราย ในขณะที่พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และอีก 2 อนุสัญญาไม่ได้บัญญัติไว้

3. กฎหมายทั้ง 4 ฉบับ บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งที่เหมือนกัน คือ

(1) ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติให้ผู้ขนส่งจัดหาเรือที่เหมาะสมในการขนส่งทางทะเล กระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดา และสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพรับขนของทางทะเล คล้ายกับอนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules) ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรทำให้เรืออยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้อย่างปลอดภัย จัดคนประจำเรือ อุปกรณ์และสัมภาระอย่างเพียงพอ จัดให้ระวางบรรทุกของห้องแช่แข็ง ห้องแช่เย็น เก็บรักษา ให้อยู่ในสภาพดี เช่นเดียวกับอนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules)

(2) ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules) และอนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของ ใช้ความระมัดระวังและเหมาะสมในการบรรทุกยกขน จัดเรียง ขนส่ง ดูแลรักษาของ ในระหว่างช่วงระยะเวลาของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ต้องใช้ความระมัดระวังและเหมาะสมในการรับมอบของ บรรทุก จัดเรียง บรรจุ ขนส่ง เก็บรักษา ดูแล ขนถ่ายของออกจากเรือ และส่งมอบของ เช่นเดียวกัน

(3) ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules) และอนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกใบตราส่งเมื่อได้รับของไว้ในความดูแลเช่นเดียวกัน

(4) ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และอนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ไม่บรรทุกของบนปากระวาง เว้นแต่ได้ตกลงกับผู้ส่งของ หรือตามกฎหมายหรือเป็นตามประเพณีการค้า และอนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า ถ้าไม่ปรากฏข้อความ “การบรรทุกของ บนปากระวางเรือ” ในใบตราส่ง ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ว่ามีข้อตกลงนั้น แต่ไม่สามารถยกข้อตกลงนี้ใช้ยื่นต่อบุคคลภายนอก รวมถึงผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้ทรงใบตราส่งโดยสุจริต

4. กฎหมายทั้ง 4 ฉบับ บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งที่แตกต่างกัน คือ

(1) ตามพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งในการบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของที่ขนส่งไปถึงท่าเรือปลายทางไว้ แต่อนุสัญญาอีก 3 ฉบับไม่ได้บัญญัติไว้

(2) ตามอนุสัญญารอตเตอร์แดม (Rotterdam Rules) บัญญัติให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เมื่อผู้ส่งของร้องขอ ในขณะที่พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และอีก 2 อนุสัญญาไม่ได้บัญญัติไว้

4.1.2 เปรียบเทียบกฎหมายไทยกับกฎหมายต่างประเทศ

ตามที่ได้ศึกษากฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศไทยและต่างประเทศไว้ในบทที่ 3 แล้ว ผู้เขียนจึงได้เปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กับ Carriage of Goods by Sea Act, 1971 ของประเทศอังกฤษ และ The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992 ของประเทศญี่ปุ่น สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 4.2 ตารางเปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเลตามกฎหมายไทย ประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น

ประเทศ	สิทธิ	หน้าที่
ไทย	<ol style="list-style-type: none"> 1. สิทธิที่จะได้รับค่าระวาง (มาตรา 14) 2. สิทธิยึดหน่วง (มาตรา 15) 3. ปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบหรือภาระการพิสูจน์ (มาตรา 17) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของ (มาตรา 10) 2. ออกใบตราส่งเมื่อได้รับของไว้ในความดูแล (มาตรา 12) 3. บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของที่ขนส่งไปถึงท่าเรือปลายทาง (มาตรา 16) 4. ไม่บรรทุกของบนปากระวาง เว้นแต่ได้ตกลงกับผู้ส่งของ หรือตามกฎหมายหรือเป็นตามประเพณีการค้า (มาตรา 11)
อังกฤษ		<ol style="list-style-type: none"> 1. จัดเรือให้เหมาะสมแก่การเดินทางเรือนั้นจะต้องทำโดยซัดแจ้ง (มาตรา 3)
ญี่ปุ่น		<ol style="list-style-type: none"> 1. ตรวจสอบสถานะสินค้า (มาตรา 3) 2. ใช้ความระมัดระวังเพื่อให้เรือสามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย (มาตรา 5) <ul style="list-style-type: none"> - ทำให้เรือสามารถเดินเรือได้ - จัดเตรียมคนงาน จัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์ และจัดหาเรือ - ทำการกักเก็บความเย็น และส่วนอื่น ๆ

ประเทศ	สิทธิ	หน้าที่
		ของเรือปลอดภัยสำหรับการรับภาระขนและการเก็บรักษา 3. ออกใบตราส่งหลังจากบรรทุกสินค้าบนเรือแล้ว (มาตรา 6)

จากตารางเปรียบเทียบข้างต้นสรุปได้ว่า

1. กฎหมายของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติสิทธิของผู้ขนส่งไว้ 3 ประการ คือ ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะได้รับค่าระวาง มีสิทธิยึดหน่วง และมีสิทธิปลดปล่อยหน้าที่หรือความรับผิดชอบหรือภาระการพิสูจน์ แต่กฎหมายของประเทศอังกฤษตาม Carriage of Goods by Sea Act, 1971 และประเทศญี่ปุ่นตาม The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992 ไม่ได้บัญญัติสิทธิของผู้ขนส่งไว้

2. กฎหมายของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และประเทศญี่ปุ่นตาม The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992 ได้บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งที่คล้ายกัน คือ จัดหาเรือที่เหมาะสมในการขนส่งทางทะเล ใช้ความระมัดระวังเพื่อให้เรือสามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของ และออกใบตราส่งเมื่อได้รับของไว้ในความดูแล แต่ประเทศอังกฤษตาม Carriage of Goods by Sea Act, 1971 บัญญัติไว้เพียงว่า การจัดเรือให้เหมาะสมแก่การเดินทางนั้นจะต้องทำโดยชัดแจ้ง

3. ส่วนความแตกต่างของกฎหมายทั้ง 3 ฉบับ คือ กฎหมายของประเทศไทยตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้มากกว่ากฎหมาย Carriage of Goods by Sea Act, 1971 และ The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992 คือ หน้าที่ของผู้ขนส่งในการบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งเมื่อของที่ขนส่งไปถึงท่าเรือปลายทาง และไม่บรรทุกของบนปากกระวาง เว้นแต่ได้ตกลงกับผู้ส่งของหรือตามกฎหมายหรือเป็นตามประเพณีการค้า

กฎหมายทั้ง 3 ฉบับ บัญญัติสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามสัญญาการรับขนของทางทะเลไว้เกี่ยวกับเรื่องการจัดหาเรือ การใช้ความระมัดระวังในการเดินเรือ การดูแลของที่ขนส่ง การออกใบตราส่ง และการบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับเรือ และของที่ขนส่งเท่านั้น ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งเกี่ยวกับการปฏิบัติกรณีเกิดโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงแต่อย่างใด

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ บัญญัติสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามสัญญาการรับขนของทางทะเลไว้เกี่ยวกับเรื่องการได้รับค่าระวาง

สิทธิยึดเหนี่ยว หน้าที่การจัดหาเรือ การใช้ความระมัดระวังในการเดินเรือ การดูแลของที่ขนส่ง การออกใบตราส่ง และการบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง การไม่บรรทุกของบนปากระวางเว้นแต่มีข้อตกลงกับไว้ ซึ่งเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องเรือ และของที่ขนส่ง และการออกใบตราส่งที่เป็นเอกสาร และบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น แต่ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งเกี่ยวกับการปฏิบัติกรณีเกิดโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงแต่อย่างใดเช่นเดียวกับกฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษและประเทศญี่ปุ่น

4.1.3 เปรียบเทียบตามระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) กับระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law)

ผู้เขียนได้แบ่งกลุ่มประเทศตามระบบกฎหมาย และกฎหมายระหว่างประเทศได้ดังนี้

ตารางที่ 4.3 ตารางแยกกลุ่มตามระบบกฎหมาย

ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)	ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law)	กฎหมายระหว่างประเทศ
1. ประเทศอังกฤษ Carriage of Goods by Sea Act 1971	1. ประเทศไทย พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 2. ประเทศญี่ปุ่น The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992	1. อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules) 2. อนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) 3. อนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules)

จากตารางเปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเลตามกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ ตามหัวข้อ 4.1.1 และ 4.1.2 ข้างต้น ผู้เขียนได้แบ่งกลุ่มประเทศแยกตามระบบกฎหมายออกเป็น 3 กลุ่ม สรุปได้ดังนี้

1. ประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ที่ทำการศึกษาในครั้งนี้คือ ประเทศอังกฤษ ตามกฎหมายการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act, 1971) ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิของผู้ขนส่งไว้แต่อย่างใด คงบัญญัติไว้เฉพาะในส่วนหน้าที่ของผู้ขนส่งเพียงว่า ผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดเรือให้เหมาะสมแก่การเดินเรือ นั้น และจะต้องทำโดยขจัดแจ้ง

ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่า ระบบกฎหมายจารีตประเพณี เป็นระบบกฎหมายที่เกิดขึ้นมาจากคำพิพากษาของศาล กล่าวคือ คำพิพากษาของศาลไม่ใช่เป็นกฎหมายอันมีผลผูกพันเฉพาะคู่ความ

ในคดีนั้นเท่านั้น แต่ยังมีผลผูกพันถึงศาลอื่นที่จะต้องดำเนินหรือพิพากษาตามในคดีที่มีลักษณะอย่างเดียวกันที่เกิดขึ้นด้วย ฉะนั้น คำพิพากษาจึงเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายทั่วไป หรือ Common Law ระบบกฎหมายจารีตประเพณีนี้เป็นระบบกฎหมายที่เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษมานาน และเป็นระบบกฎหมายหลักที่สำคัญที่สุดของประเทศ มีหลัก “เอ็คควิตี้” (Equity)¹ และมีระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษรเป็นส่วนอุปกรณ์หรือระบบกฎหมายรอง เพื่อมาช่วยเสริมให้ความยุติธรรมแก่ประชาชนในการเยียวยาแก้ไขความเสียหายโดยมีกระบวนการพิจารณาที่รวดเร็ว

2. ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ ได้แก่ ประเทศไทย และประเทศญี่ปุ่น ทั้งกฎหมายของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และประเทศญี่ปุ่นตาม The Japanese carriage of goods by sea Act, 1992 ได้บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งที่คล้ายกัน คือ จัดหาเรือที่เหมาะสมในการขนส่งทางทะเล ให้ความระมัดระวังเพื่อให้เรือสามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย ให้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของ และออก ใบตราส่งเมื่อได้รับของไว้ในความดูแล แต่กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิของผู้ขนส่งไว้ เช่นเดียวกับประเทศอังกฤษที่อยู่ในกลุ่มกฎหมายจารีตประเพณี

ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่า ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร เป็นระบบกฎหมายรูปแบบประมวลกฎหมายที่นิยมใช้กันในประเทศ ในภาคพื้นยุโรป เช่น สาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมนี เป็นต้น ซึ่งประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่นก็ได้นำเอาการบัญญัติกฎหมายของประเทศดังกล่าวมาเป็นแบบอย่างในการตรากฎหมายภายในประเทศ นับได้ว่ากฎหมายลายลักษณ์อักษรเป็นเอกสารทางกฎหมายที่สำคัญ อันบ่งบอกถึงวิวัฒนาการด้านสังคมและการปกครอง รวมทั้งเป็นการแสดงออกซึ่งความก้าวหน้าทางวิชาการด้านต่าง ๆ เช่น การประดิษฐ์ตัวอักษร การสลักตัวอักษร รวมทั้งวัสดุอุปกรณ์ดังกล่าว ตลอดจนทั้งการศึกษาเพื่อให้ประชาชนในอาณาจักรมีความรู้อ่านกฎหมายที่สลักเป็นตัวอักษรนั้นได้ ซึ่งกฎหมายลายลักษณ์อักษรดังกล่าวก็ได้รับการพัฒนาเรื่อยมา

¹ “เอ็คควิตี้ (Equity) คือ หลักความเป็นธรรมทางกฎหมาย เป็นหลักกฎหมายที่พัฒนาในอังกฤษและเวลส์ในยุคกลาง เพื่อเยียวยาผู้ความ ในกรณีที่กฎหมายคอมมอนลอว์ไม่สามารถให้การเยียวยาได้เท่าที่ควร เดิมการฟ้องคดีส่วนมากจะทำได้ก็ต่อเมื่อมีการออกหมาย (writ) อนุญาตให้ฟ้อง ซึ่งมักเป็นการใช้ภาษาทางกฎหมายที่ซับซ้อน หากมีการใช้ภาษาผิดไปก็ทำให้การฟ้องเสียไปทั้งหมด จึงต้องไปฟ้องใหม่ที่ศาลพิเศษของพระเจ้าแผ่นดิน อีกประการหนึ่ง การเยียวยาในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์มีแต่การได้รับค่าสินไหมทดแทน ศาลไม่อาจกำหนดเกี่ยวกับการกระทำของจำเลย” อ้างถึงใน กระทรวงยุติธรรม. (2561). *รายงานการฝึกอบรม หลักสูตรกฎหมายเกี่ยวกับคดีอาญาของผู้ดำรงตำแหน่งทางการเมือง*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://oia.coj.go.th/file/get/file/20190815a044ca03663c52c2ecbea6c693130355092952.pdf>. [2564, 30 มิถุนายน].

3. กฎหมายระหว่างประเทศ (International law) หมายถึง กฎ กฏเกณฑ์ และข้อตกลงที่เกิดขึ้นจากความตกลง หรือการแสดงเจตนาเข้าผูกพันของรัฐตั้งแต่สองรัฐขึ้นไป หรือระหว่างรัฐกับองค์การระหว่างประเทศ และมักใช้เป็นหลักในการพิจารณาข้อพิพาทระหว่างประเทศ มีทั้งแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษร และไม่เป็นลายลักษณ์อักษร กฎหมายที่ทำการศึกษาในครั้งนี้ ได้แก่ (1) อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules) (2) อนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) และ (3) อนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) อนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ เป็นกฎหมายระหว่างประเทศแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งผูกพันประเทศสมาชิก แต่ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีสมาชิก อนุสัญญาดังกล่าว โดยกฎหมายในกลุ่มของประเทศกฎหมายลายลักษณ์อักษรได้บัญญัติไว้ทั้งในส่วนของสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ (ยกเว้นประเทศญี่ปุ่นที่ไม่ได้บัญญัติถึงสิทธิของผู้ขนส่งไว้) เช่นเดียวกับอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ แต่แตกต่างกันในส่วนของการรายละเอียด ซึ่งได้กล่าวไว้แล้ว ในหัวข้อ 4.1.2

ดังนั้น กฎหมายการรับขนของทางทะเลทั้งในกลุ่มระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) และอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ บัญญัติสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้เกี่ยวกับการจัดการเรือและของที่ขนส่ง เช่น การได้รับค่าระวาง สิทธิยึดหน่วง หน้าที่การจัดหาเรือ การใช้ความระมัดระวังในการเดินเรือ การดูแลของที่ขนส่ง การออกใบตราส่ง แต่ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งเกี่ยวกับการปฏิบัติกรณีเกิดโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงแต่อย่างใด

4.2 วิเคราะห์มาตรการป้องกันโรคติดต่ออันตรายในการรับขนของทางทะเลตาม กฎอนามัยระหว่างประเทศและกฎหมายภายในประเทศ

4.2.1 มาตรการป้องกันโรคติดต่ออันตรายในการรับขนของทางทะเลตามกฎอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005

ดังที่ได้ศึกษาเกี่ยวกับกฎอนามัยระหว่างประเทศมาแล้วในบทที่ 2 ผู้เขียน ได้เห็นความสำคัญของกฎอนามัยระหว่างประเทศ เนื่องจากกฎอนามัยระหว่างประเทศมีสถานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศสมาชิกขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) ต้องปฏิบัติตาม เพื่อป้องกันควบคุมโรคและภัยสุขภาพที่ก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดภาวะฉุกเฉินทางด้านสาธารณสุขระหว่างประเทศ (Public Health Emergency of International Concern หรือ PHEIC) หลีกเลี่ยงการจำกัดการเดินทางและขนส่งโดยไม่จำเป็น โดยกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน คือ International Health Regulations 2005 หรือ IHR 2005 ในประเทศไทยเรียกว่า กฎอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกองค์การอนามัยโลกที่ปฏิบัติตามกฎอนามัยระหว่างประเทศตั้งแต่ฉบับเดิม และได้ร่วมหารือกับประเทศสมาชิกองค์การอนามัยโลกอื่น ๆ จัดทำกฎอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 ประเทศไทยได้ให้ความเห็นชอบในการปฏิบัติตามกฎอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 เมื่อวันที่ 15 มิถุนายน พ.ศ. 2550 ตามมาตรา 4 ของ กฎอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 แต่ละประเทศจะต้องแต่งตั้งจุดประสานงานกฎอนามัยระดับชาติ (National IHR Focal Point) เพื่อทำหน้าที่ติดต่อกับจุดประสานงานกฎอนามัยขององค์การอนามัยโลก (WHO IHR Contact Points) เพื่อแจ้งความเรื่องการปฏิบัติตามกฎอนามัย ฯ และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารไปยังภาคส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ ได้แก่ หน่วยงานที่รับผิดชอบการเฝ้าระวังและการรายงาน ช่องทางเข้าออกประเทศ การบริการสาธารณสุข คลินิก โรงพยาบาล และหน่วยงานภาครัฐอื่น ๆ พร้อมทั้งรวบรวมข้อมูลข่าวสารจากหน่วยงานเหล่านี้

โดยกฎอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับมาตรการป้องกันโรคติดต่อในการรับขนของทางทะเล ได้แก่

1. ส่วนที่ 4 ช่องทางเข้าออก มาตรา 20 ท่าอากาศยานและท่าเรือ มีสาระสำคัญคือ

รัฐภาคีต้องกำหนดท่าอากาศยานและท่าเรือที่จะต้องพัฒนาขีดความสามารถ ต้องออกเอกสารรับรองการควบคุมด้านสุขาภิบาลบนเรือ เอกสารรับรองการยกเว้นการควบคุมด้านสุขาภิบาลบนเรือ และต้องส่งบัญชีรายชื่อท่าเรือที่ได้รับมอบอำนาจในการดำเนินการเกี่ยวกับการออกเอกสารรับรองการควบคุมด้านสุขาภิบาลบนเรือ และการจัดบริการต่าง ๆ การยกเว้นการควบคุมด้านสุขาภิบาลบนเรือ และการต่ออายุเอกสาร และองค์การอนามัยโลกจะให้การรับรองหลังจากได้ตรวจสอบท่าอากาศยานหรือท่าเรือ นั้น ๆ ตามวิธีที่เหมาะสม และ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด องค์การอนามัยโลกโดยความร่วมมือกับองค์กรระหว่างรัฐและหน่วยงานระหว่างประเทศที่มีอำนาจหน้าที่ จะต้องจัดทำและจัดพิมพ์คู่มือการออกเอกสารรับรองท่าอากาศยานและท่าเรือภายใต้มาตรานี้ และต้องจัดพิมพ์บัญชีรายชื่อท่าอากาศยานและท่าเรือที่ได้รับการรับรองแล้ว

2. ส่วนที่ 5 มาตรการด้านสาธารณสุข มาตรา 23 มาตรการด้านสาธารณสุขสำหรับช่องทางขาเข้าและขาออก มีสาระสำคัญคือ

รัฐภาคีอาจกำหนดให้มีหรือดำเนินการ ณ ช่องทางขาเข้าและขาออก ดำเนินมาตรการด้านสาธารณสุขอื่น ๆ กับผู้เดินทางเป็นการเพิ่มเติมได้ แต่ต้องไม่ขัดกับกฎอนามัยนี้ โดยเฉพาะการใช้มาตรการเพิ่มเติมกับผู้เดินทางที่ต้องสงสัยหรือได้รับผลกระทบแล้วเป็นราย ๆ ไป โดยใช้หัตถการที่ทำให้บาดเจ็บหรือล่วงเกินบุคคลน้อยที่สุด เพื่อวัตถุประสงค์ด้านสาธารณสุขในการป้องกันการแพร่โรคระหว่างประเทศ การตรวจทางการแพทย์ การให้วัคซีน การให้ยาป้องกันโรค หรือ มาตรการด้านสาธารณสุข จะดำเนินการได้ต่อเมื่อได้รับการยินยอมจากผู้เดินทางเอง หรือ พ่อแม่

หรือผู้ปกครองของผู้เดินทาง ยกเว้นในบางกรณีและตามกฎหมายและข้อปฏิบัติระหว่างประเทศของรัฐภาคี ผู้เดินทางที่จะต้องได้รับวัคซีน หรือยาป้องกันโรคตามกฎอนามัยนี้ หรือพ่อแม่ หรือผู้ปกครองของผู้เดินทาง จะต้องได้รับทราบเกี่ยวกับความเสี่ยงที่อาจจะเกิดขึ้น จากการได้รับหรือการไม่ได้วัคซีน การได้รับหรือไม่ได้รับยาป้องกันโรค ตามกฎหมายและข้อปฏิบัติระหว่างประเทศของรัฐภาคี จะต้องแจ้งแพทย์เวชปฏิบัติให้ทราบถึงข้อกำหนดเหล่านี้ตามกฎหมายของรัฐภาคี และการตรวจทางการแพทย์ ขั้นตอนทางเวชกรรม การให้วัคซีน หรือการให้ยาป้องกันโรค อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง กับความเสี่ยงต่อการแพร่โรค จะต้องดำเนินการหรือใช้กับผู้เดินทางได้เฉพาะในกรณีที่มีการปฏิบัติตามแนวทางและมาตรฐานความปลอดภัยระดับชาติหรือระดับสากลเท่านั้น เพื่อให้มีความเสี่ยงน้อยที่สุด

4.2.2 มาตรการป้องกันโรคติดต่ออันตรายในการรับขนของทางทะเลตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558

ประเทศไทยได้ให้การรับรองและดำเนินการตามข้อกำหนดของกฎอนามัยระหว่างประเทศ พ.ศ. 2548 จึงต้องพัฒนาและปรับปรุงมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวกับการเฝ้าระวังการป้องกัน และการควบคุม โรคติดต่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและข้อกำหนดของ กฎอนามัยระหว่างประเทศ จึงได้ตรากฎหมายฉบับใหม่ขึ้น คือ พระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558 ซึ่งมีผลใช้บังคับมาตั้งแต่วันที่ 6 มีนาคม พ.ศ. 2559 มาจนถึงปัจจุบัน ซึ่งมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเล ได้แก่

การดำเนินงานควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ

1. เพื่อเฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศในบริเวณด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ เจ้าพนักงาน โรคติดต่อประจำด้านควบคุม โรคติดต่อระหว่างประเทศ มีบทบาทหน้าที่จัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้ถูกสุขลักษณะรวมทั้งกำจัดสิ่งอันอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ จัดการสุขาภิบาลเกี่ยวกับอาหารและน้ำให้ถูกสุขลักษณะ กำจัดขุย และพาหะ นำโรค และปฏิบัติการตามวิธีการอื่นใดตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด (มาตรา 37)

2. เมื่อมีเหตุอันสมควรหรือมีเหตุสงสัยว่าพาหะนั้น มาจากท้องที่หรือเมืองท่าใดนอกราชอาณาจักรที่มีโรคระบาด เจ้าพนักงาน โรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ มีอำนาจ (มาตรา 39)

(1) ให้เจ้าของพาหะหรือผู้ควบคุมพาหะแจ้งกำหนดวัน เวลา และสถานที่ที่พาหะนั้น ๆ จะเข้ามาถึงด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศต่อเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ

(2) ให้เจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะที่เข้ามาในราชอาณาจักรยื่นเอกสารต่อเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ

(3) ห้ามผู้ใดเข้าไปในหรือออกจากพาหนะที่เดินทางเข้ามาในราชอาณาจักร ซึ่งยังไม่ได้รับการตรวจจากเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ และห้ามผู้ใดนำพาหนะอื่นใดเข้าเทียบพาหนะนั้น เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ

(4) เข้าไปในพาหนะและตรวจผู้เดินทาง สิ่งของ หรือสัตว์ที่มาถึงพาหนะ ตรวจตราและควบคุมให้เจ้าของพาหนะ หรือผู้ควบคุมพาหนะแก้ไขการสุขาภิบาลของพาหนะให้ถูกสุขลักษณะ รวมทั้งกำจัดสิ่งอันอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพในพาหนะ ให้เจ้าของพาหนะ หรือ ผู้ควบคุมพาหนะอำนวยความสะดวกแก่เจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ

(5) ห้ามเจ้าของพาหนะหรือผู้ควบคุมพาหนะนำผู้เดินทางซึ่งไม่ได้รับการสร้างภูมิคุ้มกันโรคตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยคำแนะนำของคณะกรรมการเข้ามาในราชอาณาจักร

3. เมื่อรัฐมนตรีประกาศให้ท้องที่หรือเมืองท่าใดนอกราชอาณาจักรเป็นเขต ติดโรค เจ้าพนักงานโรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศมีหน้าที่ (มาตรา 40)

(1) กำจัดความติดโรค เพื่อป้องกันและควบคุมการแพร่ของโรค

(2) จัดให้พาหนะจอดอยู่ ณ สถานที่ที่กำหนดให้จนกว่าเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศจะอนุญาตให้ไปได้

(3) ให้ผู้เดินทางซึ่งมาถึงพาหนะนั้นรับการตรวจในทางแพทย์ และอาจให้แยกกักกักกันคุมไว้สังเกต หรือรับการสร้างเสริมภูมิคุ้มกันโรค ณ สถานที่และระยะเวลาที่กำหนด

(4) ห้ามผู้ใดเข้าไปในหรือออกจากพาหนะนั้น หรือที่เอกเทศ เว้นแต่ได้รับอนุญาตจากเจ้าพนักงานควบคุมโรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ

(5) ห้ามผู้ใดนำวัตถุ สิ่งของ หรือเครื่องใช้ที่เป็นหรือมีเหตุสงสัยว่าเป็นสิ่ง ติดโรค เข้าไปในหรือออกจากพาหนะนั้น เว้นแต่ได้รับอนุญาต

4. เมื่อรัฐมนตรีประกาศให้ท้องที่หรือเมืองท่าใดนอกราชอาณาจักรเป็นเขต ติดโรค (มาตรา 41) ให้เจ้าของหรือผู้ควบคุมพาหนะเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการขนส่งผู้เดินทาง เพื่อแยกกักกักกัน คุมไว้สังเกต หรือรับการสร้างเสริมภูมิคุ้มกันโรค ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการเลี้ยงดูการรักษาพยาบาล การป้องกันควบคุมโรคตามมาตรา 40

กระทรวงสาธารณสุข ได้ออกประกาศ เรื่อง ด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ พ.ศ. 2562 เมื่อวันที่ 6 ธันวาคม พ.ศ. 2562 ออกตามความพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558 ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 28 มกราคม พ.ศ.2563 กำหนดให้ช่องทางเข้าออกดังต่อไปนี้เป็นด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ (การศึกษานี้จะกล่าวเฉพาะท่าเรือ) จำนวน 18 ท่าเรือ ได้แก่

- | | | |
|---------------------------------------|---------------------|-------------------------|
| 1. ท่าเรือกระบี่ | 2. ท่าเรือกรุงเทพฯ | 3. ท่าเรือเกาะสีชัง |
| 4. ท่าเรือศรีราชา | 5. ท่าเรือสัตหีบ | 6. ท่าเรือแหลมฉบัง |
| 7. ท่าเรือเชียงใหม่ | 8. ท่าเรือกันตัง | 9. ท่าเรือนครศรีธรรมราช |
| 10. ท่าเรือประจวบคีรีขันธ์ (บางสะพาน) | 11. ท่าเรือปัตตานี | 12. ท่าเรือภูเก็ต |
| 13. ท่าเรือระนอง | 14. ท่าเรือมาบตาพุด | 15. ท่าเรือสงขลา |
| 16. ท่าเรือตำมะลัง | 17. ท่าเรือเกาะสมุย | 18. ท่าเรือสุราษฎร์ธานี |

โดยท่าเรือทั้ง 18 แห่งดังกล่าวจะมีเจ้าพนักงานโรคติดต่อประจำด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ ปฏิบัติหน้าที่จัดการสุขาภิบาลสิ่งแวดล้อมให้ถูกสุขลักษณะรวมทั้งกำจัดสิ่งอันอาจเป็นอันตรายต่อสุขภาพ จัดการสุขาภิบาลเกี่ยวกับอาหารและน้ำให้ถูกสุขลักษณะ กำจัดขยะ และพาหะนำโรค และปฏิบัติการตามวิธีการอื่นใดตามที่คณะกรรมการประกาศกำหนด เพื่อเฝ้าระวัง ป้องกันและควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558

ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญต่อการกำหนดมาตรการป้องกันโรคติดต่อในบริเวณด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศที่เป็นท่าเรือ ซึ่งมีจำนวน 18 แห่งด้วยกัน ประเทศไทยได้รับเอาบทบัญญัติของกฎอนามัยระหว่างประเทศ ค.ศ. 2005 มาอนุวัติการบัญญัติเป็นกฎหมายภายในประเทศ โดยการตราพระราชบัญญัติโรคติดต่อ ค.ศ. 2005 ซึ่งใช้บังคับมาจนถึงปัจจุบัน และได้ออกกฎหมายลำดับรองหลายฉบับเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์โรคติดต่ออันตรายที่เกิดขึ้นภายในประเทศ อีกทั้ง การขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศย่อมต้องผ่านด้านท่าเรือ ซึ่งส่วนใหญ่ได้ถูกกำหนดให้เป็นด้านควบคุมโรคติดต่อระหว่างประเทศ ต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎอนามัยระหว่างประเทศ ซึ่งมีสถานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อป้องกันควบคุมโรคและภัยสุขภาพที่ก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดภาวะฉุกเฉินทางด้านสาธารณสุขระหว่างประเทศ เช่น กำหนดให้ท่าเรือต้องพัฒนาขีดความสามารถ ต้องออกเอกสารรับรองการควบคุมด้านสุขาภิบาลบนเรือ โดยองค์การอนามัยโลกจะให้การรับรอง หลังจากได้ตรวจสอบท่าเรือนั้น ๆ ตามวิธีที่เหมาะสม และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนด เป็นต้น

4.2.3 แนวทางปฏิบัติของผู้ขนส่งทางทะเลตามข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) เป็นทบวงการชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในการกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิก ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิก เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2516 และในฐานะสมาชิกประเทศไทยมีสิทธิและข้อผูกพันต่าง ๆ เช่น การชำระเงินอุดหนุนประจำปี รวมทั้ง การสนับสนุนงานของ IMO โดยสมัครใจ และการเข้าร่วมการประชุมสมัชชา คณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ รวมทั้งการได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อพัฒนามาตรฐานการขนส่งทางทะเลของประเทศ

เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม พ.ศ. 2562 เกิดการระบาดของเชื้อไวรัสสายพันธุ์ใหม่ในเมืองอู่ฮั่น ซึ่งมีประชากรกว่า 11 ล้านคน หลังจากเก็บตัวอย่างไวรัสจากคนไข้นำไปวิเคราะห์ในห้องปฏิบัติการ ต่อมาสาธารณรัฐประชาชนจีนและองค์การอนามัยโลก (WHO) ระบุว่า ไวรัสนี้คือ “เชื้อไวรัสโคโรนา” ต่อมาวันที่ 11 มีนาคม 2563 องค์การอนามัยโลกออกแถลงการณ์ระบุว่า “ไวรัสโคโรนา 2019 หรือโรคโควิด 19 ได้เข้าสู่ภาวะแพร่ระบาด (Pandemic) ไปทั่วโลกแล้ว” หลังมีการลุกลามไปยังหลายประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ ทั่วโลก ซึ่งกระทรวงสาธารณสุข ประเทศไทย ได้ประกาศ “โรคติดต่อไวรัสโคโรนา 2019” หรือ “โรคโควิด 19” เป็นโรคติดต่ออันตราย ตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558 ซึ่งมีผลเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2563

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้ร่วมกับองค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) และสภาหอการค้าผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (International Chamber of Shipping หรือ ICS) มีหนังสือเวียนแจ้งข้อแนะนำเกี่ยวกับ โรคโควิด 19 เพื่อให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติตามคำแนะนำดังกล่าวอยู่หลายฉบับ ซึ่งกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม ได้มีการออกประกาศเพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อแนะนำดังกล่าวให้ผู้ประกอบการเดินเรือ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ และผู้ควบคุมเรือปฏิบัติตาม ได้แก่

1. หนังสือเวียนเลขที่ 4204/แนบ3 (Circular Letter No.4204/Add.3) เรื่อง ข้อแนะนำด้านการปฏิบัติงานสำหรับการจัดการ โรคโควิด 19 และการระบาดของโรคบนเรือ (Guidance on operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships) ได้แก่ แผนการจัดการการระบาดของโรคโควิด 19 ขั้นตอนก่อนการขึ้นเรือ การจัดการกับผู้สงสัย ว่าติดเชื้อบนเรือ การจัดการเกี่ยวกับการสัมผัสกับผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อ การสอบสวนการระบาดของโรค

2. หนังสือเวียนเลขที่ 4204/แนบ4 (Circular Letter No.4204/Add.4/Rev.2) เรื่อง ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบกิจการเดินเรือเพื่อป้องกันสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือ (ICS Coronavirus (COVID-19) Guidance for ship operations for the protection of the health of seafarers) ได้แก่ ข้อจำกัดในการเข้าท่าเรือ มาตรการป้องกันโรคโควิด 19 สำหรับคนประจำเรือ แผนการจัดการการระบาดของโรคโควิด 19 ข้อมูลก่อนการขึ้นเรือ การคัดกรองก่อนการขึ้นเรือ ข้อมูลและการตระหนักรู้ กรณีสงสัยว่าติดเชื้อ การสัมผัสใกล้ชิด มาตรการด้านสุขอนามัยของคนประจำเรือบนเรือ การจัดการกรณีที่ต้องสงสัยโดยให้ผู้ที่ให้บริการช่วยเหลือทางการแพทย์ ข้อควรระวัง ณ สถานที่ให้บริการทางการแพทย์บนเรือ ผลทดสอบในห้องปฏิบัติการ การบริหารจัดการ การแยกกัก การรายงานไปยังเมืองท่าถัดไป การส่งคนขึ้นฝั่งกรณีสงสัยและที่ได้รับการยืนยัน การทำความสะอาด การฆ่าเชื้อ และการจัดการของเสีย การจัดการเกี่ยวกับการสัมผัสผู้สงสัยว่า ติดเชื้อ และวัสดุอุปกรณ์

ดังที่ได้ศึกษามาแล้วจะทราบว่า สัญญารับขนของ เป็นสัญญาเคลื่อนย้ายของจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งเพื่อส่งมอบของจากผู้ส่งของไปยังผู้รับของ ณ จุดหมายปลายทาง ซึ่งสิ่งที่ผู้รับขนของจะได้รับคือ ค่าระวางในการขนส่ง และสัญญารับขนของทางทะเล (Contract of Carriage Goods by Sea) เป็นการให้บริการของสายการเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner Shipping) ให้บริการระหว่างเมืองท่าของเมืองท่าหนึ่งไปยังอีกเมืองท่าหนึ่งเป็นประจำ มีการกำหนดตารางเวลาที่แน่นอน เมื่อผู้ซื้อและผู้ขายได้ตกลงทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศแล้ว ผู้ขายหรือผู้ซื้อ ซึ่งตามสัญญาเป็นผู้ส่งสินค้าจะไปติดต่อกับตัวแทนเรือ (Shipping Agent) เพื่อว่าจ้างให้ขนส่งสินค้า ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะทำสัญญารับขนของทางทะเลกัน โดยแจ้งถึง จำนวน ลักษณะ ปริมาณหรือน้ำหนักของสินค้า แล้วตัวแทนเรือจะนัดส่งมอบสินค้า เมื่อถึงวันนัดส่งมอบสินค้าตัวแทนเรือหรือนายเรือ (Master) จะตรวจสอบสภาพภายนอกสินค้าแล้วจะแจ้งลงในใบตราส่ง (Bill of Lading) พร้อมทั้งลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ส่งเป็นหลักฐานเพื่อผู้ส่งจะได้จัดส่งใบตราส่งให้แก่ผู้รับตราส่ง (Consignee) ซึ่งเป็นผู้รับสินค้าปลายทาง เมื่อถึงปลายทางแล้ว ตัวแทนเรือในประเทศปลายทางจะแจ้งให้ผู้รับตราส่งมารับสินค้า โดยต้องนำใบตราส่งมาแลกเอาใบรับสินค้าหรือใบปล่อยสินค้า (Delivery Order) ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ได้บัญญัติความหมายของ “สัญญารับขนของทางทะเล” ว่าเป็น “สัญญาที่ผู้ขนส่งรับขนของทางทะเลจากท่าเรือหรือที่ในประเทศหนึ่งไปยังท่าเรือหรือที่ในอีกประเทศหนึ่งโดยคิดค่าระวาง” ซึ่งในทางปฏิบัติ การรับขนของทางทะเลจะมีบุคคลที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ได้แก่ เจ้าของเรือ (Ship Owner) ผู้เช่าเรือ (Ship Charterer) ตัวแทนสายเดินเรือ และตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Shipping Agent & Freight Forwarder) ผู้ส่งสินค้า (Shipper or Exporter) ผู้รับตราส่ง (Consignee) ผู้รับสินค้า (Notify Party)

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหน่วยงานของรัฐจะออกประกาศแจ้งให้ผู้ประกอบการเดินเรือ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ และผู้ควบคุมเรือปฏิบัติตามคำแนะนำขององค์กร ทางทะเลระหว่างประเทศเกี่ยวกับโรคโควิด 19 แต่ประกาศดังกล่าวมิได้มีสถานะเป็นกฎหมาย กล่าวคือ ไม่มีสภาพบังคับ หากผู้ที่เกี่ยวข้องไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำตามประกาศก็ไม่ได้มีความผิดกฎหมาย และไม่มีควมรับผิดชอบตามกฎหมายรับขนของแต่อย่างใด

หอการค้านานาชาติ (International Chamber Of Commerce : ICC) ได้มีการประชุมสมาชิกของหอการค้านานาชาติทุก 10 ปี เพื่อวางกฎเกณฑ์ข้อตกลงในการส่งมอบสินค้าระหว่างประเทศ (International Commercial Terms : INCOTERMS) เริ่มใช้ใน ค.ศ. 1936 (พ.ศ. 2479) ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอีกหลายครั้ง ปัจจุบันหอการค้านานาชาติได้ออกข้อบังคับ INCOTERMS 2020 Rules ฉบับใหม่ มีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2020 ซึ่ง INCOTERMS 2020 มีจุดประสงค์ของการเปลี่ยนแปลงคือ เพื่อทำให้เกิดความครอบคลุมและง่ายต่อการนำไปใช้มากขึ้น และใช้ภาษาที่เข้าใจง่ายต่อการค้าระหว่างประเทศในปัจจุบัน ซึ่งการขนส่งแต่ละรูปแบบจะกำหนดหน้าที่ของผู้ซื้อและผู้ขายแตกต่างกันไปตามข้อตกลงนั้น ๆ ตัวอย่างเช่น

ข้อตกลงแบบ FAS : Free Alongside Ship

ผู้ขายส่งมอบสินค้าโดยวางสินค้าไว้ที่ข้างเรือของผู้ซื้อ ณ ท่าเรือต้นทางที่ระบุ และผู้ซื้อรับผิดชอบต่อความเสี่ยงทั้งหมดของสินค้าเมื่อได้รับมอบสินค้าแล้ว

ข้อตกลงแบบ DDP: Delivered Duty Paid

ผู้ขายส่งมอบสินค้าบนพาหนะขนส่งที่มาถึงพร้อมจะขนถ่ายสินค้าลง ณ จุดที่ตกลงกันที่สถานที่ปลายทางที่ระบุ และผู้ขายรับผิดชอบต่อความเสี่ยงทั้งหมดในการนำสินค้าไปยังและขนถ่ายลง ณ สถานที่ปลายทางที่ระบุ

โดยในระหว่างการขนส่งไม่ว่ารูปแบบใด ผู้ขนส่งซึ่งทำสัญญากับผู้ส่งของ (อาจเป็นผู้ซื้อหรือผู้ขาย ที่กำหนดไว้ในสัญญาซื้อขาย) จะต้องดูแลของที่ขนส่งมิให้เสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชกช้า เพราะหากเกิดความเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบของชกช้า ย่อมต้องรับผิดชอบต่อผู้ส่งของตามสัญญารับขนของทางทะเล

ต่อมาปรากฏว่าในช่วงที่เกิดโรคระบาดหรือโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง อย่างเช่น โรคโควิด 19 ซึ่งกำลังแพร่ระบาดไปทั่วโลกตั้งแต่ปลายปี พ.ศ. 2562 มาจนถึงปัจจุบัน รวมระยะเวลาเกือบ 2 ปี มีจำนวนผู้ติดเชื้อ โรคโควิด 19 ทั้งหมดทั่วโลกสะสมจำนวน 169,616,818 คน เสียชีวิตสะสมจำนวน 3,524,509 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 28 พฤษภาคม พ.ศ. 2564) โดยในแต่ละประเทศต่างมีมาตรการป้องกัน ควบคุมการแพร่ระบาดของโรคดังกล่าว (ข้อมูลระหว่างวันที่ 25-30 พฤษภาคม พ.ศ. 2564) เช่น

ประเทศญี่ปุ่น สายการบินออล นิปปอน แอร์เวย์ (ANA) เริ่มทดสอบแอปพลิเคชัน IATA Travel Pass ที่พัฒนาโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) บนเที่ยวบินระหว่างกรุงโตเกียวกับเมืองโฮโนลูลูและนิวยอร์ก จนถึงวันที่ 6 มิถุนายน 2564 ซึ่งแอปพลิเคชันดังกล่าวจะแสดงผลการตรวจหาเชื้อโควิด 19 ของผู้โดยสารและสถานะการฉีดวัคซีนป้องกันโรคโควิด 19 ด้วย ทั้งนี้ IATA Travel Pass ช่วยให้ผู้โดยสารสามารถตรวจสอบได้ง่ายว่าสถานะของตนเองตรงกับเกณฑ์การตรวจหาเชื้อโควิด 19 ของประเทศปลายทางหรือไม่ และสามารถส่งผลการทดสอบให้สายการบินและเจ้าหน้าที่ดูแลได้อย่างปลอดภัย

สหราชอาณาจักร สำนักงานสาธารณสุขของประเทศอังกฤษ (PHE) พบผู้ติดเชื้อโรคโควิด 19 สายพันธุ์ใหม่ C.36.3 ซึ่งเคยรายงานครั้งแรกในประเทศไทยโดยตรวจพบในผู้ติดเชื้อที่เดินทางมาจากสาธารณรัฐอาหรับอียิปต์ และให้ชื่อไวรัสโคโรนา 2019 ที่ตรวจพบนี้อย่างเป็นทางการว่า VUI-21MAY-02 (C.36.3) หมายถึง สายพันธุ์ที่อยู่ระหว่างการสอบสวน ภายหลังจากตรวจพบในประชาชนในประเทศอังกฤษแล้ว 109 ราย ขณะนี้ยังไม่มียุทธศาสตร์บ่งชี้ว่าสายพันธุ์นี้ทำให้ผู้ป่วยโรคโควิด 19 อาการรุนแรงขึ้น หรือทำให้วัคซีนที่ใช้อยู่ลดประสิทธิภาพลง ซึ่ง PHE กำลังทำการศึกษาในห้องปฏิบัติการเพื่อเรียนรู้ไวรัสสายพันธุ์นี้ให้ดียิ่งขึ้น

กรณีดังกล่าวมีลักษณะเช่นเดียวกับสหภาพยุโรป (EU) ได้กำหนดให้มีใบรับรองการฉีดวัคซีนป้องกันโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 แบบดิจิทัล ที่อนุญาตให้ประชาชนเดินทางทั่วสหภาพยุโรปโดยเสรี โดยจะเริ่มใช้งานตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป โดยประเทศสมาชิกจะสามารถเชื่อมต่อกับระบบใบรับรองดังกล่าวตั้งแต่กลางเดือนมิถุนายนเป็นต้นไป โดยแต่ละประเทศต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าข้อมูลใบรับรองถูกป้อนเข้าสู่ระบบข้อมูลทางด้านสุขภาพระดับชาติ ของตนเอง

อีกทั้ง สหภาพยุโรปได้นำข้อเสนอแนะตามหนังสือเวียนขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) สภาหอการค้าผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (ICS) และองค์การอนามัยโลก (WHO) ไปปรับใช้โดยออกเป็นกฎระเบียบภายในประเทศ โดยคณะกรรมการยุโรป (European Commission) ได้ออกกฎระเบียบเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศให้กับประเทศสมาชิกถือปฏิบัติในรูปแบบของคำแนะนำ ณ กรุงบรัสเซลส์ ราชอาณาจักรเบลเยียม เมื่อวันที่ 8 เมษายน พ.ศ. 2563 คือ แนวทางการคุ้มครองสุขภาพ การส่งตัวกลับ และการเตรียมการเดินทางสำหรับคนประจำเรือผู้โดยสารและบุคคลอื่น ๆ บนเรือ (Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships) ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศแนะนำว่า ควรมีการเปลี่ยนลูกเรือ ทั่วโลก เพื่อให้มั่นใจในความต่อเนื่องและความปลอดภัยของการขนส่งทางทะเล (ตาม IMO Circular Letter No.4204/Add.

6 of 27 March 2020) คณะกรรมการกำลังดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกและประสานความพยายามของประเทศสมาชิกเพื่อให้สามารถเปลี่ยนลูกเรือในท่าเรือของตนได้ และส่วนที่ 5 คำแนะนำด้านสุขอนามัยและอุปกรณ์สำหรับเรือ ข้อ 41 ของข้อแนะนำฉบับดังกล่าว มีข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและสุขภาพขั้นต่ำสำหรับการปรับปรุงการรักษาพยาบาลบนเรือจะต้องปฏิบัติตาม ยานบนเรือควรสะท้อนถึงคำแนะนำของ WHO's International Medical Guide for Ship และภาคผนวก C ของคำแนะนำของ IMO สำหรับผู้ควบคุมเรือฉบับล่าสุด เพื่อการปกป้องสุขภาพของนักเดินเรือ (ตาม IMO Circular Letter No.4204/Add.4 of 5 March 2020)

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด 19 จึงเป็นกรณีจำเป็นเร่งด่วนอย่างยิ่ง ที่จะกำหนดมาตรการควบคุม ป้องกันมิให้โรคติดต่ออันตรายร้ายแรงแพร่กระจายออกไปในการรับขนของทางทะเล จึงเห็นควรกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่ง กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงให้ต้องปฏิบัติตามข้อแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยการกำหนดให้เป็นหน้าที่ตามกฎหมายในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อมิให้เกิดความเสียหายต่อระบบการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ และส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ