

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

จากการศึกษากฎหมายเกี่ยวกับปัญหาสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กฎหมายต่างประเทศ และกฎหมายระหว่างประเทศ แล้วนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบ รวมทั้งการศึกษามาตรการป้องกันโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเกี่ยวกับการปฏิบัติเมื่อเกิดโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง เช่น โรคโควิด 19 เพื่อนำมาศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้ในการเสนอมาตรการแก้ไขที่เหมาะสม สรุปได้ดังนี้

5.1 บทสรุป

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กฎหมายของประเทศอังกฤษ (Carriage of Goods by Sea Act, 1971) และกฎหมายของประเทศญี่ปุ่น (The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992) บัญญัติสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้เกี่ยวกับ สิทธิที่จะได้รับค่าระวาง สิทธิยึดหน่วง สิทธิปลดปล่อยหน้าที่หรือความรับผิดชอบหรือภาระการพิสูจน์ และหน้าที่ในเรื่องการจัดการเรือ การใช้ความระมัดระวังในการเดินเรือ การดูแลของที่ขนส่ง การออกใบตราส่ง และการบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง ซึ่งเป็นหน้าที่ที่เกี่ยวกับเรือและของที่ขนส่งเท่านั้น แต่ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงไว้แต่อย่างใด

กรณีดังกล่าวมีลักษณะเช่นเดียวกันกับกฎหมายระหว่างประเทศ ได้แก่ อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules) อนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) และอนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) ได้บัญญัติสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้เกี่ยวกับ การสละสิทธิของตนหรือสละข้อยกเว้นความรับผิด หรือเพิ่มความรับผิดตามที่กำหนดไว้ สิทธิบรรทุกของบนปากกระวางเรือ เมื่อตกลงกับผู้ส่งของหรือมีประเพณีปฏิบัติในการค้า สิทธิปฏิเสธการรับมอบหรือบรรทุกของอันตราย สละทิ้งของลงทะเลได้ เมื่อการสละทิ้งนั้นได้ทำขึ้นตามสมควรเพื่อความปลอดภัย รวมถึงหน้าที่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรทำให้เรืออยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้อย่างปลอดภัย จัดคนประจำเรือ อุปกรณ์และสัมภาระอย่างเพียงพอ จัดให้ระวางบรรทุกของ ห้องแช่แข็ง ห้องแช่เย็น เก็บรักษา ให้อยู่ในสภาพดี หน้าที่ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของ ใช้ความระมัดระวัง

และเหมาะสมในการบรรทุก ยกขน จัดเรียง ขนส่ง ดูแลรักษาของ ในระหว่างช่วงระยะเวลาของ ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ต้องใช้ความระมัดระวังและเหมาะสมในการรับมอบของ บรรทุก จัดเรียง บรรจุ ขนส่ง เก็บรักษา ดูแล ขนถ่ายของออกจากเรือ และส่งมอบของ หน้าที่ออกใบตราส่งเมื่อ ได้รับของไว้ในความดูแล แต่อนุสัญญาข้างต้น ยังไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงไว้

ผู้เขียนได้แบ่งกลุ่มประเทศแยกตามระบบกฎหมายออกเป็น 3 กลุ่ม สรุปได้ดังนี้

1. ประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) คือ ประเทศอังกฤษ ตามกฎหมายการรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea Act, 1971) ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับ สิทธิของผู้ขนส่งไว้แต่อย่างใด บัญญัติไว้เฉพาะหน้าที่ของผู้ขนส่งว่า ผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดเรือให้ เหมาะสมแก่การเดินทางเรือ และจะต้องทำโดยซัดแข็ง ซึ่งระบบกฎหมายจารีตประเพณี เป็นระบบ กฎหมายที่เกิดขึ้นมาจากคำพิพากษาของศาล คำพิพากษาของศาลไม่ใช่เป็นกฎหมายอันมีผลผูกพัน เฉพาะคู่ความในคดีนั้นเท่านั้น แต่ยังมีผลผูกพันถึงศาลอื่นที่จะต้องดำเนินหรือพิพากษาตาม ในคดีที่ มีลักษณะอย่างเดียวกันที่เกิดขึ้นด้วย

2. ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) ได้แก่ ประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่น ทั้งกฎหมายของประเทศไทย ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และประเทศญี่ปุ่น ตาม The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992 ได้บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งที่คล้ายกัน คือ จัดหาเรือที่เหมาะสมในการขนส่งทางทะเล ใช้ความระมัดระวังเพื่อให้เรือสามารถเดินเรือได้อย่าง ปลอดภัย ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของ และออกใบตราส่งเมื่อได้รับของไว้ในความ ดูแล แต่กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิของผู้ขนส่งไว้เช่นเดียวกับประเทศ อังกฤษที่อยู่ในกลุ่มกฎหมายจารีตประเพณี ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร เป็นระบบกฎหมาย รูปแบบประมวลกฎหมายที่นิยมใช้กันในประเทศ ในภาคพื้นยุโรป เช่น สาธารณรัฐฝรั่งเศส สหพันธ์ สาธารณรัฐเยอรมนี เป็นต้น ซึ่งประเทศไทยและประเทศญี่ปุ่นก็ได้นำเอาการบัญญัติกฎหมายของ ประเทศดังกล่าวมาเป็นแบบอย่างในการตรากฎหมายภายในประเทศ

3. กฎหมายระหว่างประเทศ (International law) ได้แก่ (1) อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules) (2) อนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) และ (3) อนุสัญญารอตเตอร์ดัม (Rotterdam Rules) อนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ เป็นกฎหมายระหว่างประเทศแบบที่เป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งกฎหมายในกลุ่มของประเทศลายลักษณ์อักษร ได้บัญญัติไว้ทั้งในส่วนของสิทธิและหน้าที่ของ ผู้ขนส่งไว้ (ยกเว้นประเทศญี่ปุ่นที่ไม่ได้บัญญัติถึงสิทธิของผู้ขนส่งไว้) เช่นเดียวกันกับอนุสัญญา ทั้ง 3 ฉบับ แต่แตกต่างกันในส่วนของรายละเอียด

กฎหมายการรับขนของทางทะเลทั้งในกลุ่มระบบกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ระบบกฎหมายลายลักษณ์อักษร (Civil Law) และอนุสัญญาทั้ง 3 ฉบับ บัญญัติสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้เกี่ยวกับการจัดการเรือและของที่ขนส่ง แต่ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งเกี่ยวกับการปฏิบัติกรณีเกิดโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงแต่อย่างใด

ผู้เขียนจึงสรุปได้ว่า กฎหมายการรับขนของทางทะเลทั้งของประเทศไทย ต่างประเทศ (เฉพาะประเทศที่ทำการศึกษา) และระหว่างประเทศ (เฉพาะอนุสัญญาที่ทำการศึกษา) ทั้ง 6 ฉบับ ไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงไว้ ผู้เขียนเห็นว่าการที่กฎหมายทั้ง 6 ฉบับดังกล่าวไม่ได้บัญญัติไว้ อาจเป็นเพราะกฎหมายเหล่านั้นได้บัญญัติไว้มาเป็นเวลานานหลายสิบปี มีความเหมาะสมในช่วงเวลาขณะนั้น และในช่วงเวลานั้นอาจไม่มีการเกิดโรคระบาดติดต่ออันตรายไปทั่วโลกเหมือนอย่างในปัจจุบัน แต่เมื่อในวันนี้โลกได้เปลี่ยนแปลงไปอย่างมากและเป็นไปอย่างรวดเร็ว ประกอบกับมีการแพร่ระบาดของโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงเมื่อปลายปี พ.ศ. 2562 อย่างเช่น โรคโควิด 19 ที่องค์การอนามัยโลก (WHO) ได้ออกแถลงการณ์ว่าโรคโควิด 19 ได้เข้าสู่ภาวะแพร่ระบาด (Pandemic) ทั่วโลก เมื่อวันที่ 11 มีนาคม พ.ศ. 2563 อีกทั้งประเทศไทยโดยกระทรวงสาธารณสุขก็ได้ออกประกาศว่า โรคโควิด 19 เป็นโรคติดต่ออันตรายตามพระราชบัญญัติโรคติดต่อ พ.ศ. 2558 ซึ่งมีผลเมื่อวันที่ 1 มีนาคม พ.ศ. 2563 รวมระยะเวลาว่าหนึ่งปีเศษ แต่การติดเชื้ของโรคดังกล่าวก็ยังไม่ลดลง ซึ่งการแพร่ระบาดของโรคนี้ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจไปทั่วโลก รวมถึงการขนส่งสินค้าทางทะเลอีกด้วย

ทั้งนี้ ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการสมควรแล้วที่จะหามาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง ไม่ว่าจะเป็นโรคติดต่อใดก็ตาม ทั้งที่ปรากฏอยู่แล้วและอาจปรากฏขึ้นใหม่ในภายหน้า โดยการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในกฎหมายการรับขนของทางทะเลเป็นการเฉพาะที่จะต้องป้องกันมิให้มีการแพร่ระบาดของโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงใด ๆ ให้สอดคล้องกับกฎอนามัยระหว่างประเทศต่อไป

ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) เป็นองค์กรขององค์การสหประชาชาติ (United Nations : UN) ซึ่งรัฐสมาชิกต้องให้ความร่วมมือในการกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล มีการเข้าร่วมการประชุมสมัชชา คณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ รวมทั้งการได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อพัฒนามาตรฐานการขนส่งทางทะเลของประเทศ

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้ร่วมกับองค์การอนามัยโลก และสหภาพการค้า ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ มีหนังสือเวียนแจ้งข้อแนะนำเกี่ยวกับโรค โควิด 19 เพื่อให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติตามคำแนะนำดังกล่าวอยู่หลายฉบับ ซึ่งกรมเจ้าท่า

กระทรวงคมนาคม ได้มีการออกประกาศเพื่อเผยแพร่และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับข้อแนะนำดังกล่าว ให้ผู้ประกอบการเดินเรือ 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)

2. หนังสือเวียนเลขที่ 4204/แนบ4 (Circular Letter No.4204/Add.4 /Rev.2) เรื่อง ข้อแนะนำสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือเพื่อป้องกันสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือ (ICS Coronavirus (COVID-19) Guidance for ship operations for the protection of the health of seafarers)

สิ่งที่ได้ศึกษาความเป็นมาของการรับขนของทางทะเลแล้วจึงทราบว่า โดยปกติสัญญา รับขนของทางทะเลจะไม่ใช่สัญญาเดี่ยวเพียงฉบับเดียว แต่มักจะเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาอื่นในการซื้อขายระหว่างประเทศ เช่น สัญญาซื้อขาย สัญญาประกันภัยทางทะเลและขนส่ง เป็นต้น ซึ่งในทางปฏิบัติ การรับขนของทางทะเลจะมีบุคคลที่เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ได้แก่ เจ้าของเรือ (Ship Owner) ผู้เช่าเรือ (Ship Charterer) ตัวแทนสายเดินเรือ และตัวแทนผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Shipping Agent & Freight Forwarder) ผู้ส่งสินค้า (Shipper or Exporter) ผู้รับตราส่ง (Consignee) ผู้รับสินค้า (Notify Party) และเมื่อผู้ซื้อและผู้ขายได้ตกลงทำสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศแล้ว ผู้ขายหรือผู้ซื้อซึ่งตามสัญญาเป็นผู้ส่งสินค้าจะไปติดต่อกับตัวแทนเรือ (Shipping Agent) เพื่อว่าจ้างให้ขนส่งสินค้า ซึ่งทั้งสองฝ่ายจะทำสัญญา รับขนของทางทะเลกัน โดยแจ้งถึง จำนวน ลักษณะ ปริมาณหรือน้ำหนักของสินค้า แล้วตัวแทนเรือจะนำส่งมอบสินค้าเมื่อถึงวันนัดส่งมอบสินค้าตัวแทนเรือหรือนายเรือ (Master) จะตรวจดูสภาพภายนอกสินค้าแล้วจดแจ้งลงในใบตราส่ง (Bill of Lading) พร้อมทั้งลงลายมือชื่อและมอบให้แก่ผู้ส่งเป็นหลักฐานเพื่อผู้ส่งจะได้จัดส่งใบตราส่งให้แก่ผู้รับตราส่ง (Consignee) ซึ่งเป็นผู้รับสินค้าปลายทาง เมื่อถึงปลายทางแล้ว ตัวแทนเรือในประเทศปลายทางจะแจ้งให้ผู้รับตราส่งมารับสินค้า โดยต้องนำใบตราส่งมาแลกเอาใบรับสินค้าหรือใบปล่อยสินค้า (Delivery Order) ต่อไป

จากการศึกษาพบว่า สหภาพยุโรป (European Union : EU) ได้นำข้อแนะนำตามหนังสือเวียนขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ สภาหอการค้าผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ และองค์การอนามัยโลก ไปปรับใช้โดยออกเป็นกฎระเบียบภายในประเทศ โดยคณะกรรมการยุโรป (European Commission) ได้ออกกฎระเบียบเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศให้กับประเทศสมาชิกถือปฏิบัติในรูปแบบของคำแนะนำ ณ กรุงบรัสเซลส์ ประเทศเบลเยียม เมื่อวันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 2005 คือ แนวทางการคุ้มครองสุขภาพ การส่งตัวกลับ

และการเตรียมการเดินทางสำหรับคนประจำเรือผู้โดยสารและบุคคลอื่น ๆ บนเรือ (Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships)

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหน่วยงานของรัฐจะออกประกาศแจ้งให้ผู้ประกอบกิจการเดินเรือ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ หรือนายเรือ และผู้ควบคุมเรือปฏิบัติตามคำแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเกี่ยวกับโรคโควิด 19 แต่ประกาศดังกล่าวมิได้มีสถานะเป็นกฎหมาย กล่าวคือ ไม่มีสภาพบังคับ หากผู้ที่เกี่ยวข้องไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำตามประกาศก็ไม่ได้มีความผิดกฎหมาย และไม่มีความรับผิดชอบตามกฎหมายรับขนของแต่อย่างใด

ดังนั้น ผู้เขียนเห็นว่า จากสถานการณ์แพร่ระบาดของโรคโควิด 19 จึงเป็นกรณีจำเป็นเร่งด่วนอย่างยิ่ง ที่จะกำหนดมาตรการควบคุม ป้องกันมิให้โรคติดต่ออันตรายร้ายแรงแพร่กระจายออกไปในการรับขนของทางทะเล เห็นควรกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่ง กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงให้ต้องปฏิบัติตามคำแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยการกำหนดให้เป็นหน้าที่ตามกฎหมายในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

5.2 ข้อเสนอแนะ

เมื่อได้ทราบปัญหากฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเล กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงแล้ว ผู้เขียนจึงขอเสนอมาตรการแก้ไขกรณีดังกล่าว ดังต่อไปนี้

1. แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ผู้เขียนเห็นควรเสนอมาตรการแก้ไขปัญหาดังกล่าวด้วยการกำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งและข้อยกเว้นความรับผิด ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยการแก้ไขเพิ่มเติม ดังนี้

(1) เพิ่มคำนิยาม ในมาตรา 3 วรรคท้าย ความว่า

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้ ...

“โรคติดต่ออันตรายร้ายแรง” หมายความว่า โรคติดต่อ โรคติดต่ออันตราย โรคติดต่อที่ต้องเฝ้าระวัง โรคระบาด ตามกฎหมายว่าด้วยโรคติดต่อ อันมีลักษณะร้ายแรงที่ยังไม่สามารถควบคุมโรคได้ หรือโรคที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นที่มีความหมายในลักษณะเดียวกัน และให้หมายความรวมถึงโรคติดต่ออื่นที่ประกาศโดยหน่วยงานด้านสาธารณสุข

(2) เพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่ง ในหมวด 1 หน้าที่และสิทธิของผู้ขนส่ง ในมาตรา 17/1 ความว่า

“มาตรา 17/1 เพื่อประโยชน์ต่อมาตรการป้องกันโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง ผู้ขนส่งหรือผู้แทน ตลอดจนบริวารของผู้ขนส่งหรือผู้แทน มีหน้าที่ในการจัดทำแผนการจัดการป้องกันโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงก่อนทำการขนส่ง จัดทำข้อมูลการตรวจคัดกรองโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงของบุคลากรที่ร่วมเดินทางในการขนส่ง จัดให้มีมาตรการป้องกันโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงบนเรือให้ถูกสุขอนามัย กรณีเกิดการระบาดของโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงผู้ขนส่งต้องรายงานแก่เจ้าหน้าที่ทราบทันที ทำการสอบสวนโรคและควบคุมมิให้เกิดการแพร่กระจายของโรค ตลอดจนปฏิบัติหน้าที่อื่นตามมาตรฐานด้านการสาธารณสุข เช่น การทำความสะอาด การฆ่าเชื้อ วัสดุอุปกรณ์ การจัดการของเสีย และให้บริการความช่วยเหลือทางการแพทย์ เป็นต้น

ข้อตกลงเกี่ยวกับมาตรการป้องกันโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงในสัญญารับขนของทางทะเล จะตกลงให้แตกต่างจากมาตรการตามวรรคหนึ่งมิได้ เว้นแต่จะตกลงกันเพื่อให้มีมาตรการที่สูงกว่า”

(3) เพิ่มเติมข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ในหมวด 5 มาตรา 51 วรรคสอง ความว่า

“มาตรา 51 วรรคสอง

หากผู้ขนส่งพิสูจน์ได้ว่าได้ปฏิบัติตามมาตรการป้องกันโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงตามมาตรา 17/1 แล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าว”

2. จัดทำคู่มือปฏิบัติกรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง

นอกจากมาตรการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยการเพิ่มหน้าที่ของผู้ขนส่งแล้ว ผู้เขียนเห็นควรเสนอมาตรการแก้ไขปัญหาคือ

การจัดทำคู่มือเกี่ยวกับหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติ สำหรับผู้ขนส่ง ผู้แทน หรือบริวารของผู้ขนส่งหรือผู้แทน กรณีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง ให้สอดคล้องกับข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และกฎอนามัยระหว่างประเทศ และให้มีการปรับปรุงแนวปฏิบัติให้ทันสมัย หรือมีเทคโนโลยีทางการแพทย์หรือการป้องกันโรคติดต่อที่ใหม่ขึ้น ทันต่อสถานการณ์ของโรคที่เกิดขึ้น เป็นประจำทุก 5 ปี แต่หากมีโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงในช่วงเวลาใดติดต่อกันให้ปรับปรุงได้ทุก 2 ปี

ทั้งนี้ คู่มือที่จัดทำอาจมีเนื้อหาสำคัญตามแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเกี่ยวกับ

- (1) แผนการจัดการการระบาดของโรคติดต่ออันตรายร้ายแรง
- (2) ขั้นตอนก่อนการขึ้นเรือ

- (3) การจัดการกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อบนเรือ
- (4) การจัดการเกี่ยวกับการสัมผัสกับผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อ
- (5) การสอบสวนการระบาดของโรค
- (6) ข้อจำกัดในการเข้าท่าเรือ
- (7) มาตรการป้องกันโรคติดต่อสำหรับคนประจำเรือ
- (8) การคัดกรองก่อนการขึ้นเรือ
- (9) ข้อมูลและการตระหนักรู้ กรณีสงสัยว่าติดเชื้อ การสัมผัสใกล้ชิด
- (10) มาตรการด้านสุขอนามัยของคนประจำเรือบนเรือ
- (11) การจัดการกรณีที่ต้องสงสัยโดยผู้ให้บริการช่วยเหลือทางการแพทย์
- (12) ข้อควรระวัง ณ สถานที่ให้บริการทางการแพทย์บนเรือ
- (13) ผลทดสอบในห้องปฏิบัติการ
- (14) การบริหารจัดการ การแยกกัก
- (15) การรายงานไปยังเมืองท่าถัดไป
- (16) การส่งคนขึ้นฝั่งกรณีสงสัยและที่ได้รับการยืนยัน
- (17) การทำความสะอาด การฆ่าเชื้อ และการจัดการของเสีย
- (18) การจัดการเกี่ยวกับการสัมผัสผู้สงสัยว่าติดเชื้อ และวัสดุอุปกรณ์ เป็นต้น

ดังนั้น หากมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และจัดทำคู่มือสำหรับผู้ขนส่งตามเสนอแนะข้างต้น จะทำให้การรับขนของทางทะเลมีความปลอดภัย การขนส่งมีมาตรการป้องกันโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงเป็นอย่างดี สอดคล้องกับข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และกฎอนามัยระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการยกระดับธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยให้เทียบทันนานาประเทศ