

บทที่ 3

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งทางทะเล

แนวความคิดที่สำคัญในการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการรับขนของทางทะเล เพื่อให้มีกฎเกณฑ์ในเรื่องเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่างผู้ส่งของผู้ขนส่ง และผู้รับตราส่ง เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน โดยปัจจุบันมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลอยู่หลายฉบับ ได้แก่ อนุสัญญา Hague Rules 1924 ซึ่งมีพิธีสารแก้ไข เรียกว่า อนุสัญญา Hague-Visby Rules 1968 และ 1979 อนุสัญญา Hamburg Rules 1978 และอนุสัญญา Rotterdam Rules 2009

โดยการศึกษานี้จะมุ่งศึกษาถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง ตามอนุสัญญาข้างต้น และตามกฎหมายขนของทางทะเลประเทศอังกฤษ และประเทศญี่ปุ่น เพื่อจะได้ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งของแต่ละกฎหมายว่ามีความสอดคล้องกันหรือไม่ อย่างไร นอกจากนี้ยังได้ศึกษาเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ขนส่งในการปฏิบัติการกรณีเกิดโรคติดต่ออันตรายร้ายแรงในช่วงเวลาการขนของทางทะเล ซึ่งย่อมต้องเกี่ยวข้องและ ส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ไม่น่าก็น้อย จึงได้นำข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) เกี่ยวกับกรณีโรคโควิด 19 มาศึกษาในครั้งนี้ด้วย

3.1 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งหลักเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Ladings, 1924 หรือ Hague Rules) และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 และ ค.ศ. 1979 (Hague-Visby Rules)

3.1.1 ประวัติความเป็นมา

อนุสัญญากรุงเฮก นับว่าเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลฉบับแรกของโลก ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันอย่างกว้างขวางในหลายประเทศ และมีอิทธิพลต่อการร่างกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางทะเลของไทย ในอดีตกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศอยู่บนหลักในเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา เนื่องจากคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายมีโอกาส

เจรจาต่อรองกันอย่างจริงจังภายใต้ความเสมอภาคกัน เพราะว่าในสมัยนั้นผู้ขนส่งมักจะทำการขนส่งที่เป็นของพ่อค้าเพียงคนเดียว และการเดินทางระหว่างท่าเรือมักใช้เวลาาน ต่อมาราวศตวรรษที่ 18 และ 19 มีการพัฒนาอุตสาหกรรม มีการผลิต สินค้าที่หลากหลาย มีการใช้เรือที่เดินด้วยพลังงานไอน้ำทำให้สามารถลดระยะเวลาในการเดินทางได้เป็นอย่างมาก ทำให้มีการขนส่งของไปยังประเทศต่าง ๆ มากขึ้น การเปลี่ยนแปลงนี้ทำให้ผู้ขนส่งได้ปรับปรุงการขนส่งโดยได้สร้างเส้นทางเดินเรือประจำขึ้น ทั้งยังได้รวมตัวกันทำให้พลังต่อรองสูง โดยการกำหนดรูปแบบของสัญญาขนส่งที่มีข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ในบางกรณี รวมถึงมีข้อกำหนดการยกเว้นความรับผิดชอบในการประมาทเล็กน้อยของผู้ขนส่งด้วย จึงมีปัญหาในการตีความถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดดังกล่าว การกระทำเช่นนี้ก่อให้เกิดความไม่พอใจแก่บุคคลหลายฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งแก่ผู้ส่งของนายธนาคารและผู้รับประกันภัย เนื่องจากว่าในสมัยนั้นในประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่ผู้ส่งของ ต้องอาศัยเรือของประเทศอังกฤษและประเทศนอร์เวย์ในการขนส่ง จนได้มีการออกกฎหมายที่เรียกว่า Harter Act เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการรับของทางทะเล ต่อมาก็ได้มีประเทศอื่น ๆ ทำตามเช่นเดียวกัน จึงทำให้กฎหมายรับขนของทางทะเลของประเทศต่าง ๆ มีความแตกต่างกันและขาดความเป็นเอกภาพ นำมาซึ่งความจำเป็นในการร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ดังนั้น ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่ 1 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (The International Law Association) ได้จัดการให้มีการประชุมที่ นคร Hague (อยู่ในราชอาณาจักรเนเธอร์แลนด์) ในปี ค.ศ. 1921 เพื่อทำการร่างกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลและใบตราส่ง แต่ยังไม่เป็นผลสำเร็จ ต่อมาในปี ค.ศ. 1922 ได้มีการประชุมอีกครั้งหนึ่ง ได้ใช้กฎหมายที่ร่างไว้ที่ นคร Hague มาเป็นพื้นฐานในการพิจารณา จนมาสำเร็จในวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 จึงได้เปิดให้มีการลงนามรับรองอนุสัญญาดังกล่าว อนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules 1924) จึงทำให้เกิดความเป็นเอกภาพเกี่ยวกับกฎหมายทางแพ่งในเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลระหว่างประเทศ และยังสร้างความคุ้มครองแก่ผู้ส่งของและผู้รับตราส่ง คือ ได้มีการกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบและจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ผู้ขนส่งไม่สามารถกำหนดจำนวนเงินนั้นต่ำกว่าที่อนุสัญญากำหนด ทั้งยังกำหนดจำนวนเงินขั้นสูงที่ผู้ขนส่งต้องชดใช้ในกรณีที่ต้องรับผิดชอบอีกด้วย¹

¹ ใผทชิต เอกจริยกร. (2560). *คำอธิบายรับขนของทางทะเล (Carriage of goods by sea)*. กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 24-25.

3.1.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

สิทธิของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งมีสิทธิที่จะสละสิทธิของตนหรือสละข้อยกเว้นความรับผิดชอบของตนหรือเพิ่มความรับผิดชอบของตนตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญานี้ แต่จะต้องระบุไว้ในใบตราส่งที่ออกให้แก่ผู้ส่งของ² (ตามมาตรา 5)

หน้าที่ของผู้ขนส่ง

อนุสัญญากรุงเฮกได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่ง (ตามมาตรา 3) ไว้ 3 ประการ ได้แก่

1. ก่อนและเมื่อเริ่มต้นเดินทาง ผู้ขนส่งจะต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร (Exercise due diligence) ในอันที่จะทำให้เรืออยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้อย่างปลอดภัย จัดคนประจำเรือ อุปกรณ์และสัมภาระอย่างเพียงพอแก่เรือ พร้อมทั้งจัดให้ระวางบรรทุกของ ห้องแช่แข็ง ห้องแช่เย็น และส่วนอื่น ๆ ของเรือที่ใช้บรรทุกของ เก็บรักษา หรือขนส่งให้อยู่ในสภาพดีและเหมาะสม ซึ่งหากผู้ขนส่งได้ทำหน้าที่ดังกล่าวแล้ว หากต่อมาของที่ขนส่งสูญหาย หรือเสียหายเพราะเหตุที่เรือไม่อยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบ

2. ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังและเหมาะสมในการบรรทุก ยกขน จัดเรียง ขนส่ง ดูแลรักษาของที่ขนส่ง

3. หลังจากที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้ในการดูแลของตนแล้ว ถ้าผู้ส่งของร้องขอ ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ และหลังจากที่ของถูกบรรทุกลงเรือแล้วหากผู้ส่งของร้องขอ ผู้ขนส่ง นายเรือ หรือตัวแทนของผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว” ให้แก่ผู้ส่งของ ในกรณีที่ได้มีการออกเอกสารสิทธิอย่างอื่นอันเกี่ยวกับของนั้นไว้ก่อนแล้ว ผู้ส่งของต้องคืนเอกสารนั้นเพื่อแลกกับใบตราส่งชนิด “บรรทุกแล้ว”³

นอกจากนี้ สมาคมประกันวินาศภัยได้มีผู้เขียนท่านอื่น⁴ ได้แปลอนุสัญญากรุงเฮกเกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ ดังนี้

อนุสัญญากรุงเฮก ได้กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ใน มาตรา 3

(1) ทั้งเมื่อก่อนและเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง ผู้ขนส่งมีความผูกพันที่จะต้องใช้ความเอาใจใส่อันควรเพื่อ

(ก) ทำให้เรือเหมาะสมแก่การเดินทะเล

² เรืองเดียวกัน, หน้า 30.

³ ไพทิต เอกจริยกร. อ่างแล้ว เจริญรอดที่ 1. หน้า 27.

⁴ สัญญา ผลประสิทธิ. (2534). อนุสัญญาการขนส่งสินค้าทางทะเล *Hague Rules, Hague Visby Rules and Hamburg Rules*. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย. หน้า 54-55.

(ข) จัดให้มีคนประจำเรือ มีเครื่องมือ และมีสัมภาระที่เหมาะสม
 (ค) ทำให้ช่องระวาง ห้องเย็น ห้องแช่เย็น และส่วนอื่น ๆ ทั้งหมดของเรือที่
 ขนส่งสินค้าลงไป ให้มีความเหมาะสมและปลอดภัยสำหรับการรับสิ่งของ การขนส่งและการเก็บ
 รักษาของ

(2) ผู้ขนส่งจะต้องบรรทุก จัด เก็บวาง ขน รักษา ดูแล และปลดเปลื้องสิ่งของที่
 ขนส่งอย่างระมัดระวังและด้วยความเหมาะสม

(3) หลังจากที่ได้รับความดูแลของตน ผู้ขนส่งหรือนายเรือหรือลูกจ้าง
 ของผู้ขนส่ง เมื่อถูกเรียกร้องจากผู้ส่งของ จะต้องออกไปตราส่งให้แก่ผู้ส่งของ ใบตราส่งนี้จะระบุ
 รายการดังต่อไปนี้

(ก) เครื่องหมายสำคัญอันจำเป็นเพื่อการชี้ชัดถึงตัวสิ่งของ เครื่องหมายนี้จะต้อง
 เหมือนกับที่ผู้ส่งของได้ทำเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ก่อนเริ่มการบรรทุกของ โดยต้องตีผนึกไว้หรือ
 โดยวิธีอื่นบนสิ่งของนั้น หากว่าไม่มีการปิดไว้ หรือแสดงไว้บนลังหรือสิ่งหุ้มห่อ ก็จะต้องกระทำไว้
 โดยให้เห็นได้ชัดเจนจนสิ้นสุดการเดินทาง

(ข) จำนวนหีบห่อ หรือจำนวนชิ้นของสิ่งของ หรือปริมาณ หรือน้ำหนัก
 แล้วแต่กรณี

(ค) สภาพและระเบียบของสิ่งของตามที่ปรากฏให้เห็น

ทั้งนี้ ผู้ขนส่ง นายเรือหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องจดแจ้งหรือแสดงในใบตราส่ง
 ซึ่งเครื่องหมาย จำนวน ปริมาณและน้ำหนัก เมื่อมีเหตุอันสมควรว่าข้อมูลเหล่านั้นสงสัยว่าไม่ถูกต้อง
 ในการจดแจ้งไว้ หรือเมื่อไม่มีวิธีที่จะตรวจสอบได้ อย่างไรก็ตาม มิให้พิสูจน์เป็นอย่างอื่น
 เมื่อใบตราส่งได้โอนไปยังบุคคลที่สามที่ทำโดยสุจริต

(4) ใบตราส่งให้ถือเป็นหลักฐานเบื้องต้นว่าผู้ขนส่งได้รับของไว้แล้วตามที่ได้ระบุ
 รายการไว้ในมาตรา 3 (ก) (ข) (ค)

(5) ให้ถือว่าในเวลาที่ยบรรทุกสิ่งของลงเรือ ผู้ส่งของได้รับประกันต่อผู้ขนส่ง
 ในความถูกต้องของเครื่องหมาย จำนวน ปริมาณและน้ำหนัก ตามที่ผู้ส่งของได้แจ้งต่อผู้ขนส่ง และ
 ผู้ส่งของจะชดใช้ให้แก่ผู้ขนส่งสำหรับความสูญหาย เสียหาย และค่าใช้จ่ายที่ป้องกันเกิดจากความ
 ไม่ถูกต้องของรายการเหล่านั้น สิทธิของผู้ขนส่งที่จะได้รับชดใช้นั้นจะไม่จำกัดภาระและความรับ
 ผิดภายใต้สัญญาขนส่งที่มีต่อบุคคลอื่น

(6) เว้นแต่จะมีการบอกกล่าวถึงการสูญหาย หรือเสียหาย และสภาพทั่วไป โดยทำ
 เป็นหนังสือให้แก่ผู้ขนส่งหรือแก่ลูกจ้างของผู้ขนส่ง ณ ท่าเรือในเวลาก่อน หรือในเวลาที่มีการ

เคลื่อนย้ายของไปอยู่ในความครอบครองของผู้ที่มีสิทธิจะรับมอบของไว้ การเคลื่อนย้ายนั้นให้ถือว่าเป็นหลักฐานว่าผู้ขนส่งได้ส่งมอบของดังรายละเอียดในใบตราส่งแล้ว

หากการสูญหาย เสียหายไม่เป็นที่ประจักษ์ การบอกกล่าวต้องให้ภายในสามวันนับจากวัน ส่งมอบ การบอกกล่าวไม่ต้องทำเป็นหนังสือหากว่าในเวลาส่งมอบนั้น ได้มีการตรวจของร่วมกัน

ผู้ขนส่งและเรือไม่ว่าในเหตุการณ์ใด ๆ ให้เป็นอันปลดเปลื้องจากความรับผิด ใด ๆ ทั้งปวงเกี่ยวกับของ เว้นแต่ จะฟ้องคดีภายในหนึ่งปี หลังจากเวลาส่งมอบ หรือจากวันที่ของนั้น ควรจะได้ส่งมอบ ระยะเวลานี้อาจตกลงกันขยายออกไปได้

การฟ้องคดีเพื่อค่าทดแทนต่อบุคคลที่สาม อาจกระทำได้แม้ล่วงพ้นหนึ่งปีตามวรรคก่อน หากว่าได้รับอนุญาตจากศาลที่พิจารณาคดี แต่ต้องไม่น้อยกว่าสามเดือนนับจากที่ได้ตกลงเรียกร้องไปแล้วเสร็จ หรือได้ถูกส่งหมายไปแล้วในคดี

ในกรณีสูญหาย เสียหายไม่ว่าจะเกิดขึ้นจริงหรือคิดว่าได้เกิด ผู้ขนส่ง และผู้รับของ จำต้องอำนวยความสะดวกตามสมควรเพื่อการตรวจสอบและตรวจนับ

(7) หลังจากของได้ถูกบรรจุทุกลงเรือ ใบตราส่งที่ออกโดยผู้ขนส่งหรือโดยนายเรือ หรือโดยลูกจ้างของผู้ขนส่ง หากว่าผู้ส่งร้องขอ ก็ต้องออกใบตราส่งชนิด “ลงเรือแล้ว” หากว่าได้ผู้ส่งของได้รับเอกสารใดไว้ก็ให้คืนเอกสารนั้น

3.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ค.ศ.1978 (United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 หรือ Hamburg Rules)

3.2.1 ประวัติความเป็นมา

หลังจากที่อนุสัญญา Hague Rules 1924 และพิธีสารแก้ไข ค.ศ. 1968 และ ค.ศ. 1979 (Hague-Visby Rules) ใช้มาเป็นระยะเวลาหลายสิบปี สืบเนื่องจากการเปลี่ยนแปลงหลาย ๆ ประการ เช่น เรือเดินทะเลมีขนาดใหญ่ มีการนำเครื่องยนต์ที่เดินเครื่องจักรที่ใช้ น้ำมัน ทำให้เดินเรือได้อย่างรวดเร็ว มีพัฒนาการด้านการคมนาคม การพยากรณ์อากาศที่แม่นยำ มีการนำเอาผู้สินค้ามาใช้บรรจุของ ทำให้ขนส่งได้ปลอดภัยมากขึ้น และเมื่อประมาณปี ค.ศ. 1966 ประเทศในทวีปแอฟริกา และทวีปเอเชียได้รับเอกราชจากการอยู่ใต้อาณานิคมของประเทศมหาอำนาจ ทำให้มีการเปลี่ยนแปลงทางการเมืองและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ ทำให้ประเทศเหล่านี้มีการเรียกร้องสิทธิในการเข้ามา มีบทบาทในด้านการเมือง เศรษฐกิจ และกฎหมายมากขึ้น ซึ่งส่วนใหญ่เห็นว่า หลักเกณฑ์ของ Hague Rules และ Hague-Visby Rules ให้ประโยชน์แก่ผู้ขนส่งมากเกินไปเพราะกำหนดความรับผิด

ของผู้ขนส่งไว้ต่ำมากทำให้การสูญหายหรือเสียหายตกเป็นภาระแก่ผู้ส่งของ จึงทำให้เกิดการร่างอนุสัญญาใหม่ขึ้น มีการลงนาม อนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) เมื่อ ค.ศ. 1978 และมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1992⁵

3.2.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

ผู้ขนส่งมีสิทธิบรรทุกของบนปากระวางเรือเมื่อมีความตกลงกับผู้ส่งของหรือมีประเพณีปฏิบัติในการค้ำนหรือมีกฎเกณฑ์ที่ใช้บังคับอยู่อนุญาตให้ทำได้ (ตามมาตรา 9 (1))

หากผู้ขนส่งและผู้ส่งของได้ตกลงกันให้ขนส่งของใดบนปากระวางเรือหรือสามารถที่จะถูกขนส่งบนปากระวางเรือได้ ผู้ขนส่งจะต้องระบุข้อตกลงดังกล่าวไว้ในใบตราส่ง หรือในเอกสารอื่นที่เป็นหลักฐานแห่งสัญญารับขนของทางทะเล แต่ถ้าไม่ปรากฏข้อความดังกล่าว ผู้ขนส่งมีหน้าที่พิสูจน์ว่ามีข้อตกลงนั้น (ตามมาตรา 9 (2)) แต่ผู้ขนส่งไม่สามารถยกข้อตกลงนี้ไปยืนยันต่อบุคคลภายนอก รวมถึงผู้รับตราส่งซึ่งเป็นผู้ทรงใบตราส่งโดยสุจริต

หากผู้ขนส่งบรรทุกของบนปากระวางเรือโดยไม่มีสิทธิทำได้ หรือในกรณีที่ผู้ขนส่งไม่สามารถอ้างข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งของบนปากระวางเรือได้ ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ของสูญหาย เสียหายหรือถูกส่งมอบชกซ้ำที่เกิดจากการบรรทุกของเช่นนั้น โดยไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดได้ ส่วนขอบเขตของความรับผิดว่าผู้ขนส่งจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมากน้อยเพียงใดนั้นต้องนำเรื่องของการจำกัดความรับผิดมาใช้แล้วแต่กรณี

ถ้าผู้ขนส่งบรรทุกของบนปากระวางเรือโดยฝ่าฝืนข้อตกลงโดยชัดแจ้งที่กำหนดให้ ผู้ขนส่งบรรทุกของในระวางเรือ ผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดในกรณีที่ของสูญหาย เสียหาย⁶

3.3 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญารับขนของระหว่างประเทศทั้งหมดหรือบางส่วนทางทะเล ค.ศ. 2009 (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2009 หรือ Rotterdam Rules)

3.3.1 ประวัติความเป็นมา

ในปี ค.ศ. 1996 คณะกรรมาธิการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศแห่งสหประชาชาติ หรือ UNCITRAL ได้พิจารณาประเด็นเกี่ยวกับความจำเป็นในการปรับปรุงหลักเกณฑ์และ วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ และมอบหมายให้ฝ่ายเลขานุการรับไปค้นคว้าข้อมูล

⁵ ไพทิต เอกจริยกร. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 32.

⁶ ไพทิต เอกจริยกร. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 35.

และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับปัญหาในทางปฏิบัติและวิธีแก้ไขปัญหา จากภาครัฐและองค์กรระหว่างประเทศ เช่น International Maritime Committee (CMI), International Chamber of Commerce (ICC), International Union of Marine Insurance (IUMI), International Federation of Freight Forwarders Associations (FIATA), International Chamber of Shipping (ICS) และ International Association of Ports and Harbors ทั้งนี้ ฝ่ายเลขานุการ UNCITRAL ได้ขอให้ คณะกรรมการพาณิชย์ระหว่างประเทศ (International Maritime Committee หรือ CMI) รับผิดชอบในการประสานงานกับหน่วยงานต่าง ๆ และศึกษาประเด็นเกี่ยวกับการทำให้หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเลระหว่างประเทศเป็นสากล⁷

โดย CMI ได้ตอบตกลงเข้าดำเนินการพร้อมทั้งแต่งตั้งคณะทำงานระหว่างประเทศในเรื่องขนส่งขึ้นในปี ค.ศ. 1998 โดยคณะทำงานได้จัดทำแบบสอบถามยังสมาคมและหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งของทางทะเล รวมทั้งได้มีการวิเคราะห์คำตอบ ความเห็น และคำแนะนำจากองค์กรเหล่านี้และกำหนดประเด็นสำคัญเพื่อให้คณะอนุกรรมการระหว่างประเทศเกี่ยวกับกฎหมายขนส่ง (The International Sub-committee on Issues of Transport Law หรือ ISC) พิจารณาต่อไป โดยร่างอนุสัญญาฉบับแรกได้เกิดขึ้นและได้นำมาพิจารณาในที่ประชุมของ CMI ณ สาธารณรัฐสิงคโปร์ในปี ค.ศ. 2001 ซึ่งในการยกร่างดังกล่าวได้มีการแก้ไขและเผยแพร่ในชื่อว่า “CMI Draft Outline Instrument of 31 May 2011” โดยมีการปรับปรุงแก้ไขเรื่อยมาจนกระทั่งในปี ค.ศ. 2002 ได้มีการยกร่างอนุสัญญาฉบับต้นร่าง คือ UNCITRAL Preliminary Draft Instrument of the Carriage of Goods by Sea คณะทำงานที่ 3 (กฎหมายขนส่ง) ของ UNCITRAL ได้เข้ามารับช่วงต่อ หลังจากนั้น โดยได้ทำการพิจารณาในประเด็นสำคัญของร่างอนุสัญญา และเมื่อสิ้นสุดการพิจารณาได้มีการจัดเตรียมยกร่างอนุสัญญาฉบับใหม่เป็น Draft Instrument of the Carriage of goods [Wholly or partly] [by sea] ซึ่งไม่มีอยู่ใน “CMI Draft Outline Instrument of 31 May 2001” โดยคัดลอกมาจากอนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) และเมื่อศึกษาขอบเขตการบังคับใช้แล้วพบว่านอกจากจะมีการขยายคำนิยามและบทบัญญัติให้ครอบคลุมถึงการขนส่งช่วงก่อนและหลังการขนส่งทางทะเลแล้ว บทบัญญัติส่วนใหญ่มีที่มาจากอนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules, Hague-Visby Rules) และอนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) แต่ได้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับข้อมุลอิเล็กทรอนิกส์และสัญญาการขนส่งอื่น ๆ นอกจากสัญญาชาร์เตอร์เรือเพื่อมิให้เกิดความสับสนในการตีความประเภทสัญญา และหากส่วนใดยังมีความเห็นขัดแย้งและยังไม่เป็นที่ยุติก็

⁷ จีระ พุ่มพวง. (2564). *ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009*. หน้า 2. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://web.krisdika.go.th/activityType.jsp?item =n5&actType=I&head=4&activityTA.index=27>. [2564, 12 มกราคม].

จะใช้วิธีบรรจุก่อค้าไว้ในวงเล็บเพื่อให้พร้อมต่อการแก้ไขในการประชุมครั้งต่อไป จนกระทั่งในเดือนมกราคม ค.ศ. 2008 การพิจารณาร่างอนุสัญญาได้เสร็จสิ้นลง คณะทำงานจึงยุติการพิจารณาและส่งร่างอนุสัญญามอบให้ประเทศต่าง ๆ พิจารณาตลอดจนยื่นให้ UNCITRAL รับรองตัวบทในการประชุมของ UNCITRAL ครั้งที่ 41 ณ นครนิวยอร์ก ในวันที่ 16 มิถุนายน ถึงวันที่ 3 กรกฎาคม ค.ศ. 2008⁸

ต่อมาสมัชชาสหประชาชาติ (UN General Assembly) ได้รับรองร่างอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการรับขนของระหว่างประเทศโดยทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน (Draft Convention on Contracts for the International Carriage of goods Wholly or Partly by sea) เมื่อวันที่ 11 ธันวาคม ค.ศ. 2008 ในสมัยประชุมครั้งที่ 63 ที่นครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา โดยใช้ชื่ออนุสัญญาว่า United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, 2009⁹ โดยภายหลังการเปิดให้ประเทศต่าง ๆ ลงนามในอนุสัญญาแล้ว อนุสัญญานี้จะมีผลบังคับในวันแรกของเดือนถัดไปจากเดือนซึ่งครบกำหนด 1 ปี หลังจากที่มีการให้สัตยาบัน ภาคยานุวัติ รับรองเห็นชอบ หรือสืบทิตอนุสัญญาจากรัฐต่าง ๆ จนครบ 20 ประเทศ ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวได้เปิดให้มีการลงนามเมื่อวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 2009

3.3.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

กรณีนี้ กำหนดไว้ในหมวด 4 หน้าที่ของผู้ขนส่ง มาตรา 11 ถึงมาตรา 16 ดังนี้

1. ผู้ขนส่งต้องขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทางและส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง
2. ในระหว่างช่วงระยะเวลาของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและวิธีการอันเหมาะสมในการรับมอบของ บรรทุก จัดเรียง บรรจุ ขนส่ง เก็บรักษา ดูแลขนถ่ายของออกจากเรือและส่งมอบของ
3. ก่อนเริ่มต้นเดินทางและระหว่างการเดินทางทางทะเล ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติอย่างระมัดระวังตามสมควร เพื่อทำและรักษาเรือให้อยู่ในสภาพสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย จัดลูกเรือ อุปกรณ์และสัมภาระแก่เรือ และจัดให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวตลอดการเดินทาง จัดทำ

⁸ จีระ พุ่มพวง. (2564). *ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009*. หน้า 3. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://web.krisdika.go.th/activityType.jsp?item=n5&actType=I&head=4&activityTA.index=27>. [2564, 12 มกราคม].

⁹ จีระ พุ่มพวง. (2564). *ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009*. หน้า 3-4. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://web.krisdika.go.th/activityType.jsp?item=n5&actType=I&head=4&activityTA.index=27>. [2564, 12 มกราคม].

และรักษาระวางและส่วนต่าง ๆ ของเรือที่ขนส่งของ รวมทั้งผู้สินค้าที่ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดหาที่ใช้บรรจุ หรือวางของบนเพื่อการขนส่งให้เหมาะสมและปลอดภัย

4. ผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อผู้ส่งของร้องขอ ซึ่งเอกสารหรือบันทึกดังกล่าวอาจเป็นชนิดที่โอนเปลี่ยนมือได้ หรือโอนเปลี่ยนมือไม่ได้ก็ได้

5. ผู้ขนส่งต้องไม่เบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางการเดินเรือ

6. ผู้ขนส่งสามารถบรรทุกของบนปากระวางเรือเฉพาะเมื่อเป็นการขนส่งตามที่กฎหมายกำหนดหรือของได้ถูกขนส่งในหรือบนผู้สินค้าหรือยานพาหนะที่เหมาะสมแก่การบรรทุก บนปากระวางเรือ และปากระวางเรื่อนั้นเหมาะสมเป็นพิเศษแก่การขนส่งผู้สินค้าหรือยานพาหนะดังกล่าว หรือการขนส่งบนปากระวางเรือเป็นไปตามสัญญาฉบับรับขน หรือประเพณี ธรรมเนียมปฏิบัติ หรือวิธีปฏิบัติทางการค้าเช่นนั้น

7. ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของเพื่อเป็นประกันการชำระเงินที่ถึงกำหนด

8. ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธการรับมอบหรือบรรทุกของอันตราย และหากได้รับมอบของดังกล่าวแล้ว ผู้ขนส่งอาจใช้มาตรการอื่นใดที่สมควรเชื่อว่าของนั้นจะก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมในระหว่างระยะเวลาของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง

9. ผู้ขนส่งอาจสลະทิ้งของลงทะเลได้ เมื่อการสลະทิ้งนั้นได้ทำขึ้นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันด้วยวัตถุประสงค์เพื่อรักษาชีวิตหรือทรัพย์สินที่ผจญภัยร่วมกันให้พ้นจากภัยอันตราย¹⁰

นอกจากนี้ยังมีผู้เขียนท่านอื่น¹¹ ได้กล่าวไว้เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามอนุสัญญา รอตเตอร์แดม ดังนี้

1. ผู้ขนส่งต้องขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทางและส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง (มาตรา 11) ซึ่งหน้าที่นี้ถูกกำหนดไว้โดยชัดแจ้ง

2. ในระหว่างช่วงระยะเวลาของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวัง และเหมาะสมในการรับมอบของ บรรทุก จัดเรียง บรรจุ ขนส่ง เก็บรักษา ดูแล ขนถ่ายของออกจากเรือ และส่งมอบของ แต่ผู้ขนส่งและผู้ส่งของอาจตกลงกันให้ผู้ส่งของ ตามเอกสารหรือผู้รับตราส่ง เป็นผู้บรรทุก จัดเรียง หรือ ขนถ่ายของได้ (มาตรา 13)

¹⁰ จีระ พุ่มพวง. (2564). ความเหมาะสมของประเทศไทยในการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยสัญญาเพื่อการขนส่งของระหว่างประเทศทางทะเลทั้งหมดหรือบางส่วน ค.ศ. 2009. หน้า 4. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://web.krisdika.go.th/activityType.jsp?item=n5&actType=I&head=4&activityTA.index=27>. [2564, 12 มกราคม].

¹¹ ไพทิต เอกจริยกร. อ่างแล้ว เจริญรลที่ 1. หน้า 65-70.

3. ก่อน เมื่อเริ่มต้นเดินทาง และระหว่างการเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติอย่างระมัดระวังตามสมควร เพื่อทำและรักษาเรือให้อยู่ในสภาพสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย จัดลูกเรือ อุปกรณ์และสัมภาระแก่เรือ และจัดให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวตลอดการเดินทาง และจัดทำและรักษาระวางและส่วนต่าง ๆ ของเรือที่ขนส่งของ รวมทั้งผู้สินค้าที่ผู้ขนส่งเป็นผู้จัดหาที่ใช้บรรจุหรือวางของบนเรือเพื่อการขนส่ง ให้เหมาะสมปลอดภัย (มาตรา 14)

4. ผู้ขนส่งต้องไม่บรรจุของบนปากระวางเรือ เนื่องจากการบรรจุของบนปากระวางเรือทำให้ของเสี่ยงต่อการสูญหาย เสียหาย มากกว่าของที่ถูกรับบรรจุไว้ในระวางเรือ แต่ในบางกรณี หากผู้ขนส่งได้กระทำการอย่างถูกต้อง ผู้ขนส่งอาจบรรจุบนระวางเรือได้ ซึ่งเฉพาะกรณีตามที่กฎหมายกำหนด หรือของได้ถูกขนส่งในหรือบนตู้สินค้าหรือยานพาหนะที่เหมาะสมแก่การบรรจุของบนปากระวางเรือ และปากระวางเรื่อนั้นเหมาะสมเป็นพิเศษแก่การขนส่งตู้สินค้าหรือยานพาหนะดังกล่าว หรือการขนส่งบนปากระวางเรือเป็นไปตามสัญญาฉบับรับขน หรือประเพณี ธรรมเนียมปฏิบัติ หรือวิปฏิบัติทางการค้าเช่นนั้น (มาตรา 25)

หากผู้ขนส่งได้บรรจุของบนปากระวางเรือในกรณีอื่นนอกจากที่อนุสัญญากำหนด อนุญาตให้กระทำได้ ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อการที่ของสูญหายเสียหายหรือถูกส่งมอบชักช้าที่เกิดขึ้น เฉพาะจากการบรรจุของบนปากระวางเรือ และผู้ขนส่งไม่มีสิทธิยกข้อต่อสู้ตามที่มาตรา 17 กำหนดไว้

5. ผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกเอกสารการขนส่งหรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ เมื่อผู้ส่งของร้องขอ ซึ่งเอกสารหรือบันทึกงานดังกล่าวอาจเป็นชนิดที่โอนเปลี่ยนมือได้หรือโอนเปลี่ยนมือไม่ได้ก็ได้

6. เมื่อไม่มีการออกทั้งเอกสารการขนส่งชนิดโอนเปลี่ยนมือได้หรือบันทึกข้อมูลการขนส่งทางอิเล็กทรอนิกส์ชนิดโอนเปลี่ยนมือได้ ผู้ขนส่งต้องส่งมอบของแก่ผู้รับตราส่ง ณ เวลาและสถานที่ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 43 แต่ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธการส่งมอบหากบุคคลที่กล่าวอ้างว่าเป็นผู้รับตราส่งไม่ได้แสดงอย่างถูกต้องให้เห็นว่าตนเป็นผู้รับตราส่งตามที่ผู้ขนส่งร้องขอ

หลังจากที่ใช้ความพยายามตามสมควรแล้วหากผู้ขนส่งไม่สามารถหาตัวผู้รับตราส่งเพื่อขอคำสั่งในการส่งมอบของ ผู้ขนส่งอาจแจ้งแก่ผู้มีสิทธิควบคุม และขอเอาคำสั่งเกี่ยวกับการส่งมอบ ถ้าหากไม่สามารถหาตัวผู้มีสิทธิควบคุมได้ ผู้ขนส่งอาจแจ้งแก่ผู้ส่งของและถามเอาคำสั่งในการส่งมอบ ถ้าหากผู้ขนส่งไม่สามารถหาตัวผู้ส่งของได้อีก ผู้ขนส่งอาจแจ้งแก่ผู้ส่งของตามเอกสาร และขอเอาคำสั่งในการส่งมอบของได้ และเมื่อมีการส่งมอบของดังกล่าวแล้ว ผู้ขนส่งเป็นอันหลุดพ้นจากหน้าที่ในการส่งมอบของตามสัญญาฉบับรับขน (มาตรา 45)

หากผู้ขนส่งไม่สามารถส่งมอบของได้เพราะผู้รับตราส่งไม่เรียกให้ส่งมอบของหลังจากที่ของมาถึงสถานที่ปลายทาง และได้รับแจ้งว่าของมาถึงแล้วตามที่มาตรา 43 กำหนด หรือผู้ขนส่งปฏิเสธส่งมอบของแก่บุคคลที่อ้างว่าเป็นผู้รับตราส่งแต่ยังไม่ถูกต้อง หรือหลังจากได้ใช้พยายามอันสมควรแล้ว ผู้ขนส่งไม่สามารถหาตัวผู้รับตราส่งเพื่อขอคำสั่งในการส่งมอบของผู้ขนส่งอาจแจ้งแก่ผู้ส่งของและขอคำสั่งการส่งมอบของ เมื่อผู้ขนส่งได้ส่งมอบของตามคำสั่งของผู้ขนส่งแล้ว ผู้ขนส่งเป็นอันหลุดพ้นจากหน้าที่ในการส่งมอบของตามสัญญารับขน โดยไม่ต้องคำนึงว่าจะมีการเวนคืนเอกสารการขนส่งชนิดโอนเปลี่ยนมือไม่ได้หรือไม่ (มาตรา 46)

หากของยังไม่ได้ถูกส่งมอบ ผู้ขนส่งอาจจัดการแก่ของตามพฤติการณ์ที่จำเป็นต่อกรกระทำรวมถึงเก็บรักษาของไว้ ณ สถานที่ใดที่เหมาะสม เปิดตู้สินค้าหากของอยู่ในตู้สินค้า หรือยานพาหนะ หรือกระทำการอย่างอื่นเกี่ยวกับของ รวมทั้งการเคลื่อนย้ายของ และนำของออกขายหรือทำลาย

ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือส่งมอบชักช้าในระหว่างที่ของยังไม่ได้ถูกส่งมอบ เว้นแต่ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าเป็นผลจากความบกพร่องของผู้ขนส่ง (มาตรา 48)

7. ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของเพื่อเป็นประกันการชำระเงินที่ถึงกำหนด โดยบัญญัติของอนุสัญญานี้ไม่มีผลต่อสิทธิดังกล่าวของผู้ขนส่งหรือผู้ปฏิบัติการขนส่งที่มีตามสัญญารับขนหรือตามกฎหมายที่ใช้บังคับ (มาตรา 49)

8. ผู้ขนส่งอาจปฏิเสธการรับมอบหรือบรรทุกของอันตราย และหากได้รับมอบของดังกล่าวแล้วผู้ขนส่งอาจใช้มาตรการอื่นใดที่สมควร รวมทั้งการขนถ่ายของ การทำลาย การทำให้ของหมดฤทธิ์ หากว่าของนั้นเป็นของอันตรายหรือมีเหตุควรเชื่อว่าจะก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคล ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมในระหว่างระยะเวลาของความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง (มาตรา 15)

9. ผู้ขนส่งอาจสลະทิ้งของลงทะเลได้ เมื่อการสลະทิ้งนั้นได้ทำขึ้นตามสมควรเพื่อความปลอดภัยร่วมกันด้วยวัตถุประสงค์เพื่อรักษาชีวิตหรือทรัพย์สินที่ผจญภัยร่วมกันให้พ้นจากภัยอันตราย (มาตรา 16)

อีกทั้ง ได้มีนักวิชาการ¹² ได้วิเคราะห์เปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามอนุสัญญารอตเตอร์ดัมกับอนุสัญญาอื่นไว้ ดังนี้

¹² กวีพล สว่างแก้ว. (2555). *Rotterdam Rules กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเล*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 113-115.

หน้าที่ของผู้ขนส่ง

ตามข้อกำหนดเดิมของอนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules) ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์มาตรฐานสำหรับเงื่อนไขในใบตราส่ง (Bill of Lading) สามารถอธิบายหน้าที่พื้นฐานของผู้ขนส่ง กล่าวคือ ให้ส่งมอบของให้ผู้รับตราส่งซึ่งไม่ได้กล่าวถึง แต่ก็มีกรกล่าวถึงในอนุสัญญาแฮมเบิร์ก (Hamburg Rules) ซึ่งหลักเกณฑ์นี้แม้จะปรากฏอยู่ในมาตรา 5 (1) และมาตรา 11 ของอนุสัญญารอตเตอร์ดัม และในอนุสัญญากรุงเฮก มาตรา 6 (1) นั้น ได้มีการกำหนดในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในการทำให้เรือสามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ซึ่งแตกต่างจากอนุสัญญาแฮมเบิร์กที่ไม่ได้มีการอ้างถึงสภาพที่เฉพาะเจาะจงในการทำให้เรืออยู่ในสภาพเดินเรือได้อย่างปลอดภัย แต่การบัญญัติกฎหมายนั้นก็มีความถูกต้องว่าเพียงพอที่จะครอบคลุมสภาพเดินเรือได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ไว้ในมาตรา 5 (1) ว่าผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนและลูกจ้างหรือตัวแทนได้ใช้มาตรการที่พึงประสงค์ที่จะต้องกระทำตามสมควรเพื่อหลีกเลี่ยง การอุบัติเหตุและผลพวงของเหตุการณ์นั้น

หน้าที่โดยหลักของผู้ขนส่งในการใช้ความพยายามอันสมควรในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่เดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ในอนุสัญญารอตเตอร์ดัม มาตรา 14 โดยเป็นหน้าที่หลักของผู้ขนส่งที่ต้องกระทำอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเมื่อเรือได้แล่นออกจากท่าเรือไปแล้ว เจ้าของเรือไม่ควรจะประมาทในหน้าที่ และแน่นอนว่าเจ้าของเรือควรจะกระทำแบบเดียวกันกับในขณะที่เรืออยู่ในท่าเรือ

สิทธิของผู้ขนส่ง

ในอนุสัญญารอตเตอร์ดัม มาตรา 15 ได้ให้สิทธิแก่ผู้ขนส่งเกี่ยวกับของที่อาจกลายเป็นอันตราย คือ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจปฏิเสธการรับของหรือที่จะบรรทุกของลงเรือและอาจนำมาตรการอื่นเช่นว่านั้นตามที่มีเหตุอันสมควร รวมถึงชน ทำลาย หรือการทำให้ของนั้นมีความอันตรายลดลง ในระหว่างอยู่ในความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ซึ่งอาจเกิดอันตรายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินในเรื่องสิ่งแวดลอม ซึ่งการให้สิทธิผู้ขนส่งในลักษณะนี้ไม่มีการบัญญัติไว้ในอนุสัญญาอื่น ๆ

และนักวิชาการคนดังกล่าวยังได้วิเคราะห์เปรียบเทียบสิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตาม อนุสัญญารอตเตอร์ดัม กับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไว้ดังนี้

1. หน้าที่ที่ต้องทำก่อนที่เรือออกเดินทาง

อนุสัญญารอตเตอร์ดัมได้บัญญัติไว้คล้ายกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คือ การทำให้เรือมีสภาพเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และมีการเตรียมการ ทั้งลูกเรือ อุปกรณ์ และเสบียงสำหรับเรือ โดยอุปกรณ์นั้นต้องเป็นอุปกรณ์ที่เหมาะสมตลอดการเดินทาง แต่ที่ Rotterdam Rules บัญญัติไว้นอกเหนือจากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คือ มีการระบุถึง การขนส่งของที่มีผู้คอนเทนเนอร์รวมอยู่ด้วย โดยทุกส่วนของเรือจะต้องเอื้อต่อ

การขนส่งผู้คอนเทนเนอร์ ต้องมีความเหมาะสมปลอดภัยสำหรับการรับขนและการรักษาด้วย (ตามมาตรา 14)

2. หน้าที่เฉพาะที่ผู้ขนส่งควรมี

อนุสัญญารอตเตอร์แดม ได้บัญญัติไว้คล้ายกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 คือ ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายอย่างระมัดระวังและเหมาะสมในการปฏิบัติงานแต่ละขั้นตอน เช่น การบรรจุของลงเรือ การดูแลและเก็บรักษาสินค้า รวมถึงการส่งมอบของไปยังจุดหมายปลายทาง (ตามมาตรา 13) ซึ่งผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบในช่วงเวลาของความรับผิด โดยเริ่มต้นขึ้นเมื่อผู้ขนส่งปฏิบัติงานรับของเพื่อทำการรับขนและจะสิ้นสุดลงเมื่อผู้ขนส่ง ทำการส่งมอบของไปยังปลายทางได้สำเร็จแล้ว (มาตรา 12 (1))

3. หน้าที่ที่ต้องแก้ไขข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น

อนุสัญญารอตเตอร์แดม ได้บัญญัติไว้คล้ายกับพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 แต่จะเน้นในเรื่องสินค้าที่เป็นอันตราย ซึ่งเป็นการชี้เน้นในวงแคบกว่า คือ หากผู้ขนส่งทราบว่าสินค้าที่จะทำการขนส่งนั้นมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายที่ตามมา ผู้ขนส่งสามารถทำการปฏิเสธที่จะทำการขนส่งสินค้านั้นได้ตามเหตุสมควร แต่หากสภาพอันตรายที่เกิดจากสินค้าที่อยู่ระหว่างการเดินทางแล้วนั้น ผู้ขนส่งสามารถแก้ปัญหานั้นได้โดยการทำลาย หรือทำให้อันตรายน้อยลง โดยคำนึงถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับตัวบุคคล และไม่ทำลายสภาพแวดล้อมโดยรอบ (ตามมาตรา 15)¹³

3.4 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามกฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษ (Carriage of Goods by Sea Act, 1971)

3.4.1 ประวัติความเป็นมา

ประเทศอังกฤษมีกฎหมายการรับขนของทางทะเลมาตั้งแต่ ค.ศ. 1924 คือ Carriage of Goods by Sea Act 1924 และได้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติเรื่อยมาเพื่อให้สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ทางการค้าระหว่างประเทศที่เปลี่ยนไป และรับรองหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลที่ประเทศอังกฤษเข้าเป็นภาคี ต่อมาได้มีการยกเลิกพระราชบัญญัติ Carriage of Goods by Sea Act 1924 และได้ตราพระราชบัญญัติใหม่ขึ้นแทน คือ

¹³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 184-187.

Carriage of Goods by Sea Act 1971 และรับรองการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาตาม Hague Visby Rules, 1968 ซึ่งเป็นส่วนของพิธีสารที่มีการแก้ไขเพิ่มเติม¹⁴

พระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดคำว่า “กฎ” ให้หมายถึง อนุสัญญาเฮก-วิสบี้ (มาตรา (1))

3.4.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

Carriage of Goods by Sea Act 1924 ได้บัญญัติหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ว่า การรับประกันว่าผู้ขนส่งจะจัดเรือให้เหมาะสมแก่การเดินเรือ นั้น จะต้องทำโดยซัดแข็ง (มาตรา 3)¹⁵

3.5 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามกฎหมายการรับขนของทางทะเลของประเทศญี่ปุ่น (The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992)

3.5.1 ประวัติความเป็นมา

ประเทศญี่ปุ่นได้ให้สัตยาบันอนุสัญญากรุงเฮก (Hague Rules 1924) เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ. 1957 และได้มีการออกพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล (Act No.172 of June 13, 1957) เพื่ออนุวัติการอนุสัญญากรุงเฮก หลังจากนั้นได้มีการให้สัตยาบัน SDR Protocol เมื่อวันที่ 12 พฤษภาคม ค.ศ. 1979 ต่อมาในปี ค.ศ. 1992 ก็ได้มีการให้สัตยาบัน 1968 Protocol (Visby amendments) นอกจากนี้ ได้มีการแก้ไขพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเลของประเทศ เมื่อวันที่ 28 พฤษภาคม ค.ศ. 1992 ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน ค.ศ. 1993

โดยบทบัญญัติตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1992 ของประเทศญี่ปุ่นนี้ ใช้บังคับแก่การขนส่งของทางทะเลจากท่าเรือที่ทำการบรรทุกสินค้าลงเรือไปยังท่าเรือปลายทาง ซึ่งอยู่นอกเขตประเทศญี่ปุ่น¹⁶

3.5.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

มาตรา 3 หน้าที่ในการตรวจสอบสถานะสินค้า

(1) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญหาย เสียหาย หรือล่าช้า ของสินค้าที่เกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่งหรือของคณงาน ในการรับ การเก็บรักษา การขนถ่าย หรือขนส่งไปยังโกดังสินค้า

¹⁴ ชูณหัตถ์ภูธา กิจวรรณ. (2559). *ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายขนส่งพาณิชย์นาวี : ศึกษาเรื่องวันบังคับใช้*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 42-43.

¹⁵ กฤษณา ไสภณชีวิน. (2550). *ข้อยกเว้นและการจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่งทางทะเล*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศรีปทุม วิทยาเขตชลบุรี. หน้า 62.

¹⁶ กรรณก ขอดกันหา. (2549). *ปัญหาอายุความในการฟ้องคดีตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534*. วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ปริทัศน์ พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 43.

(2) ห้ามมิให้นำวรรคก่อนมาใช้กับความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำใด ๆ ของ นายเรือ หรือคนงานอื่น ๆ ของผู้ขนส่งในการนำทางหรือในการจัดการเรือ หรือไฟไหม้บนเรือ เว้นแต่เกิดจากความผิดพลาดของผู้ขนส่งเอง

มาตรา 5 หน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังเพื่อให้เรือสามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย

(1) ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบความสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบล่าช้าของสินค้าที่เกิดขึ้น จากความผิดพลาดของผู้ขนส่งเองหรือของคนงานเมื่อเริ่มการเดินทาง โดยปฏิบัติการ ดังนี้

(1.1) ทำให้เรือสามารถเดินเรือได้

(1.2) จัดเตรียมคนงาน จัดเตรียมวัสดุอุปกรณ์ และจัดหาเรือ

(2) ทำการกักเก็บความเย็น และส่วนอื่น ๆ ของเรือที่บรรทุกสินค้าพอดีและปลอดภัย สำหรับพวกเขา การรับภาระขนส่งและการเก็บรักษา

(3) ผู้ขนส่งจะไม่หลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามวรรคก่อน เว้นแต่เขาจะพิสูจน์การใช้ ความระมัดระวังตามวรรคก่อนนี้

มาตรา 6 หน้าที่ในการออกใบตราส่ง

(1) หลังจากบรรทุกสินค้าบนเรือแล้วผู้ขนส่งหรือนายหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะต้อง จัดการตามความต้องการของผู้จัดส่งโดยไม่ชักช้า ให้ส่งต้นฉบับไปยังผู้จัดส่งอย่างน้อยหนึ่งรายการ ใบตราส่งที่แสดงว่ามีกรบรรทุกสินค้าบนเรือ (ต่อไปนี้จะอ้างถึงเป็น "ใบตราส่งสินค้าที่จัดส่ง") แม้ ก่อนการขนถ่ายสินค้าบนเรือ แต่หลังจากได้รับสินค้าผู้ขนส่งหรือหลักหรือตัวแทนของผู้ขนส่งจะ ออกตามความต้องการของผู้จัดส่งให้กับผู้จัดส่งต้นฉบับของใบตราส่งสินค้าอย่างน้อยหนึ่งรายการ ซึ่งแสดงว่าสินค้านั้นได้รับแล้ว ได้รับจากพวกเขา (ต่อไปนี้จะเรียกว่า "ใบตราส่งที่ได้รับ")

(2) ในกรณีที่มีการออกใบตราส่งที่ได้รับแล้วผู้ขนส่งไม่อาจเรียกร้องให้ผู้ขนส่งใน การออกใบตราส่งสินค้าที่จัดส่ง เว้นแต่ใบตราส่งที่ได้รับทั้งหมดจะถูกส่งกลับเข้ามาแลกเปลี่ยน กับใบตราส่งสินค้าที่จัดส่ง¹⁷

3.6 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

3.6.1 ประวัติความเป็นมา

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 เป็นกฎหมายที่ร่างขึ้นโดยคณะกรรมการ เฉพาะเรื่องกฎหมายพาณิชย์นาวี ของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ซึ่งกองนิติการและ การต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีเป็นฝ่ายเลขานุการ ในการจัดทำ

¹⁷ The Japanese Carriage of Goods by Sea Act, 1992. Article 3, 5, 60.

ร่างเสนอกณะกรรมการ ครั้งแรกฝ่ายเลขานุการได้ใช้กฎหมายตาม อนุสัญญาเฮกวิสัย ทุกประการ โดยเสนอกณะกรรมการเพื่อตัดหลักกฎหมายปลิกย่อยบางข้อออก และเพิ่มหลักกฎหมายของ อนุสัญญาแฮมเบิร์กในประเด็นปลิกย่อยเข้าไป รวมทั้งหลักกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ และกฎหมายพาณิชย์นาวี ของประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย เช่น สาธารณรัฐ ฝรั่งเศส ประเทศญี่ปุ่น สาธารณรัฐเกาหลี เป็นต้น¹⁸

ผลของการบังคับใช้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ในขณะนั้น คือ

1. จำนวนข้อพิพาทเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลน้อยลง เนื่องจากผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ได้รู้ถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนล่วงหน้าก่อนทำสัญญา
2. เมื่อมีข้อพิพาทในศาลหรืออนุญาโตตุลาการ เป็นการสะดวกแก่ทุกฝ่ายในการฟ้องคดี ต่อคู่คดี และวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาท เนื่องจากมีกฎเกณฑ์เป็นกฎหมายลัทธิอักษรกำหนดไว้
3. ผู้ประกอบกิจการขนส่งทางทะเลเกิดความมั่นใจในการวางแผนดำเนินการและ ขยายกิจการ เนื่องจากมีกฎเกณฑ์ที่กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตน และบุคคลที่ เกี่ยวข้องไว้อย่างชัดเจน
4. ธุรกิจการขนส่งทางทะเลและการค้าระหว่างประเทศจะดำเนินไปโดยราบรื่น เป็นผลให้การลงทุนในธุรกิจนี้ดีขึ้น¹⁹

3.6.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้ขนส่ง

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ได้บัญญัติหน้าที่และสิทธิของ ผู้ขนส่ง ไว้ในมาตรา 8 ถึงมาตรา 17 ดังนี้

หน้าที่ของผู้ขนส่ง

หน้าที่หลักของผู้ขนส่งมี 5 ประการ ได้แก่

1. หน้าที่จัดหาเรือที่เหมาะสม (Seaworthiness) ตามมาตรา 8 ซึ่งคล้ายกับ มาตรา 3 (1) ของอนุสัญญากรุงเฮก กล่าวคือ ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ จัดหาเรือที่เหมาะสมในการขนส่งทางทะเล ซึ่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดา และสมควร จะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพรับขนของทางทะเล ในเรื่องดังต่อไปนี้

(1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ

(2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสม แก่ความต้องการสำหรับเรือ นั้น และ

¹⁸ ไพทิต เอกจริยกร. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 101.

¹⁹ ไพทิต เอกจริยกร. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 1. หน้า 102-103.

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ทั้งนี้ ตามมาตรา 9 ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดเกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือเมื่อเรือออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่จัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นให้เร็วที่สุดในวิสัยที่ ผู้ประกอบวิชาชีพรับขนของทางทะเลจะกระทำได้²⁰

2. หน้าที่ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมดูแลของ ตามมาตรา 10 ซึ่งคล้ายกับกฎข้อที่ 3 ข้อย่อย 2 ของอนุสัญญากรุงเฮก กล่าวคือ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติกรให้เหมาะสมในการบรรทุกลงเรือ การยกขึ้น การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแลและการขนถ่ายของที่ทำการขนส่ง

โดยทั่วไปผู้ส่งของจะนำของมาจัดวางไว้ข้างเรือ จากนั้นเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งที่จะจัดบรรทุก เว้นแต่มีข้อตกลงเป็นอย่างอื่น และการขนของขึ้นเรือก็เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งเช่นกัน ดังนั้น ตั้งแต่ขนของลงเรือจนกระทั่งถ่ายของขึ้นเรือ ตลอดระยะเวลาขนส่งผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังอยู่เสมอ²¹

3. หน้าที่ออกใบตราส่ง

หน้าที่ในเรื่องนี้เป็นไปตามมาตรา 12 ซึ่งคล้ายกับกฎข้อที่ 3 ข้อย่อย 3 ของอนุสัญญากรุงเฮก กล่าวคือ เมื่อผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลแล้ว ถ้าผู้ส่งของเรียกเอาใบตราส่งผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องออกใบตราส่งให้ แต่ถ้าหากผู้ส่งของไม่ได้เรียกเอาใบตราส่ง ผู้ขนส่งไม่จำเป็นต้องออกใบตราส่งให้ผู้ส่งของแต่อย่างใด²²

4. หน้าที่บอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่ง

เมื่อของที่ขนส่งไปถึงท่าเรือปลายทางตามที่ตกลงกันไว้แล้ว ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งโดยไม่ชักช้า ตามมาตรา 16

การที่ผู้ขนส่งต้องบอกกล่าวแก่ผู้รับตราส่งจะต้องเป็นกรณีที่สัญญาฉบับรับขนได้กำหนดให้ขนส่งไปถึงผู้รับตราส่ง ถ้าสัญญาฉบับรับขนไม่ได้ระบุตัวผู้รับตราส่งไว้ ผู้ขนส่งไม่มีหน้าที่ต้องบอกกล่าว อีกทั้ง ผู้ขนส่งไม่ต้องส่งของที่รับขนให้ถึงมือผู้รับตราส่งเสมอไป ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดในสัญญาที่ตกลงกันหรือตามแต่ประเพณี

²⁰ อรรถนิตติ คิชฐอำนาจ. (2559). *คำบรรยายวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ*. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. หน้า 353.

²¹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 356

²² อรรถนิตติ คิชฐอำนาจ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 21. หน้า 357.

5. หน้าที่ไม่บรรทุกของบนปากระวาง

ผู้ขนส่งต้องไม่บรรทุกของบนปากระวาง แต่ผู้ขนส่งจะบรรทุกของบนปากระวางได้เฉพาะกรณีที่ได้ตกลงกับผู้ส่งของ หรือเป็นการกระทำตามกฎหมายหรือเป็นการปฏิบัติตามประเพณีการค้าเกี่ยวกับการบรรทุกของนั้น ซึ่งถ้าตกลงกันให้บรรทุกของบนปากระวางได้นั้น ผู้ขนส่งต้องจดแจ้งข้อตกลงไว้ในใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ถ้าไม่มีการจดแจ้งไว้ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องพิสูจน์ถึงข้อตกลงนั้น แต่จะยกขึ้นต่อสู้ผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกที่ไม่ได้รู้ถึงข้อตกลงนั้นไม่ได้ หน้าที่ในข้อนี้เป็นไปตามมาตรา 11 ซึ่งตรงกับกฎข้อที่ 9 ของอนุสัญญาแฮมเบิร์ก ทั้งนี้ อนุสัญญากรุงเฮก กฎข้อที่ 1 (3) กำหนดถึงการบรรทุกของบนปากระวางว่า สิ้นค่าตามสัญญาขนส่งที่ระบุให้ผู้ขนส่งบนปากระวางได้ มิให้ถือว่าเป็น “ของ” อยู่ในบังคับของอนุสัญญากรุงเฮก²³

สิทธิของผู้ขนส่ง

1. สิทธิที่จะได้รับค่าระวาง

เมื่อผู้ขนส่งได้ขนของไปถึงท่าเรือปลายทางหรือตามที่ตกลงกันแล้วและพร้อมที่จะส่งมอบของ ผู้ขนส่งมีสิทธิได้รับค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง เว้นแต่มีข้อกำหนดในใบตราส่งหรือได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในสัญญาฉบับขน ตามมาตรา 14

2. สิทธิยึดหน่วง

ถ้าหากว่าผู้ขนส่งได้ขนของไปถึงที่หมายตามที่ตกลงกันไว้แล้วแต่ปรากฏว่าผู้ขนส่งยังไม่ได้รับค่าระวาง ผู้ขนส่งมีสิทธิตามมาตรา 15 กล่าวคือ ผู้ขนส่งมีสิทธิยึดหน่วงของไว้จนกว่าจะได้รับชำระค่าระวางและอุปกรณ์แห่งค่าระวาง หรือจนกว่าผู้รับตราส่งจะได้จัดให้มีประกันตามสมควร ซึ่งหมายถึงเป็นกรณีที่ตกลงกันชำระค่าระวางและค่าอุปกรณ์แห่งค่าระวางกัน ที่ปลายทาง ผู้รับตราส่งจะรับของไปโดยไม่ชำระเงินไม่ได้ แต่ถ้าผู้ขนส่งได้รับชำระค่าระวางตั้งแต่ต้นทางแล้ว ผู้ขนส่งส่งไม่มีสิทธิยึดหน่วงของไว้²⁴

3. ข้อตกลงปลดเปลื้องหน้าที่หรือความรับผิดชอบหรือภาระการพิสูจน์ของผู้ขนส่ง

ตามมาตรา 17 บัญญัติให้ข้อกำหนดใด ๆ ในสัญญาฉบับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือผล ไม่ว่าจะโดยตรงหรือโดยปริยายอันเป็นการปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดชอบใด ๆ ตามบทบัญญัตินี้ในพระราชบัญญัติเดียวกันนี้ หรือปิดภาระการพิสูจน์ หรือให้ ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัย ข้อตกลงเช่นว่านั้นให้ตกเป็นโมฆะ แต่ไม่ตัดสิทธิที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ได้

²³ อรรถนิตติ คิชฐอำนาจ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 21. หน้า 358-360.

²⁴ อรรถนิตติ คิชฐอำนาจ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 21. หน้า 361-362.

โดยหลักการนี้บัญญัติไว้เป็นเช่นเดียวกับอนุสัญญากรุงเฮก มาตรา 3 (8) และอนุสัญญาแฮมเบิร์ก มาตรา 23²⁵

3.7 ข้อเสนอขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization-IMO) เกี่ยวกับกรณีโรคโควิด 19

3.7.1 ประวัติความเป็นมาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO)

1. ข้อมูลทั่วไป

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศเป็นทบวงการชำนัญพิเศษของสหประชาชาติ และจัดตั้งขึ้น ตั้งแต่ปี 2502 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเวทีในการสร้างความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิก ในการกำหนดมาตรฐานและแนวปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งเพื่อเป็นกลไกในการสร้างความร่วมมือทางวิชาการระหว่างประเทศสมาชิก ปัจจุบันมีสมาชิกจำนวน 174 ประเทศ (ข้อมูล ณ วันที่ 28 พฤษภาคม 2564) สำนักงานใหญ่ IMO ตั้งอยู่ ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

2. โครงสร้างการจตุองค์กร ประกอบด้วย

(1) สมัชชา (Assembly) เป็นองค์กรที่มีอำนาจสูงสุด ประกอบด้วยสมาชิก IMO ทั้งหมด สมัชชาสามัญสามัญจะมีขึ้นทุก ๆ 2 ปี และอาจจะมีสมัยพิเศษในกรณีจำเป็น โดยมีผู้แทนจากประเทศสมาชิก สมาชิกสมทบ องค์การระหว่างประเทศ และองค์กรเอกชนเข้าร่วมการประชุม สมัชชาจะทำหน้าที่ให้ความเห็นชอบแผนงาน การออกเสียงอนุมัติงบประมาณและการตัดสินใจการจัดเตรียมการด้านการเงินของ IMO และเลือกตั้งคณะมนตรี

(2) คณะมนตรี (Council) เป็นองค์กรบริหารงานของ IMO ประกอบด้วยสมาชิกจำนวน 40 ประเทศ ได้รับเลือกตั้งจากสมัชชา และมีวาระ 2 ปี เริ่มต้นหลังจากสมัชชาสามัญสามัญแต่ละสมัย รับผิดชอบงานของสมัชชา คณะมนตรีจะทำหน้าที่ตรวจสอบ กำกับดูแล และติดตามงานของ IMO ในช่วงระหว่างสมัยของสมัชชา ทำหน้าที่แทนสมัชชา (ยกเว้นหน้าที่ให้คำแนะนำรัฐบาลต่าง ๆ ในเรื่องความปลอดภัยและการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางทะเลซึ่งสงวนไว้สำหรับสมัชชา) เช่น

(ก) ประสานงานการจัดกิจกรรมต่าง ๆ ขององค์กรใน IMO

(ข) พิจารณาร่างแผนการปฏิบัติงานและงบประมาณก่อนนำเสนอสมัชชา

²⁵ อรรถนิตติ คิชฐอำนาจ. อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 21. หน้า 365-366.

(ค) พิจารณารายงานของคณะกรรมการและองค์กรต่าง ๆ ของ IMO แล้วนำเสนอข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อสมัชชา

(ง) แต่งตั้งเลขาธิการ IMO

(จ) ทำความตกลงกับองค์กรระหว่างประเทศอื่น ๆ

(3) คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee หรือ MSC) เป็นองค์กรด้านเทคนิคสูงสุดของ IMO ประกอบด้วยสมาชิกทุกประเทศ มีหน้าที่ความรับผิดชอบในการพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ในขอบเขตอำนาจของ IMO เกี่ยวข้องกับเครื่องช่วยเดินเรือ การต่อสร้างเรือและอุปกรณ์ การประจำการคนประจำเรือที่ปลอดภัย กฎเกณฑ์สำหรับการป้องกันเรือโดนกัน การดำเนินการกับสินค้าอันตราย ข้อกำหนดและวิธีปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเล ข้อมูลอุทกศาสตร์ บันทึกการเดินทางและการเดินเรือ การสอบสวนภัยพิบัติ การกู้ภัย และการช่วยชีวิตและประเด็นอื่น ๆ ที่มีผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยทางทะเล รวมถึงเป็นกลไกในการทำหน้าที่ใด ๆ ซึ่งอนุสัญญา IMO ได้มอบหมาย หรือหน้าที่ที่อาจมอบหมายหรือภายใต้ตราสารระหว่างประเทศและ IMO รับรอง รวมถึงความรับผิดชอบสำหรับการพิจารณาและเสนอข้อแนะนำและแนวปฏิบัติในเรื่องความปลอดภัยหรือที่เป็นไปได้ที่สมัชชารับรอง

(4) คณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (Marine Environment Protection Committee หรือ MEPC) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกทุกประเทศ มีหน้าที่พิจารณาประเด็นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและควบคุมภาวะมลพิษจากเรือ รวมทั้งจัดทำข้อแก้ไขระเบียบข้อบังคับและมาตรการต่าง ๆ เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

(5) คณะอนุกรรมการต่าง ๆ (Sub-Committees) ซึ่งช่วยเหลืองานของคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (MSC) และคณะกรรมการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล (MEPC) จำนวน 9 คณะ ดังนี้

(5.1) คณะอนุกรรมการว่าด้วยของเหลวและก๊าซในปริมาณรวม (Sub-Committee on Bulk Liquid and Gas: BLG)

(5.2) คณะอนุกรรมการว่าด้วยสินค้าอันตราย สินค้าแข็ง และตู้สินค้า (Sub-Committee on Dangerous Goods, Solid Cargoes and Container: DSC)

(5.3) คณะอนุกรรมการว่าด้วยการป้องกันเพลิงไหม้ (Sub-Committee on Fire Protection: FP)

(5.4) คณะอนุกรรมการว่าด้วยวิทยุคมนาคม การค้นหา และการช่วยชีวิต (Sub-Committee on Radio communications and Search and Rescue: COMSAR)

(5.5) คณะอนุกรรมการว่าด้วยความปลอดภัยในการเดินเรือ (Sub-Committee on Safety of Navigation: NAV)

(5.6) คณะอนุกรรมการว่าด้วยการออกแบบเรือและการติดตั้งอุปกรณ์บนเรือ (Sub-Committee on Ship Design and Equipment: DE)

(5.7) คณะอนุกรรมการว่าด้วยการทรงตัว แนวน้ำบรรทุก และความปลอดภัยของเรือประมง (Sub-Committee on Stability and Load Lines and Fishing Vessel Safety: SLF)

(5.8) คณะอนุกรรมการว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมและการปฏิบัติหน้าที่ของคนประจำเรือ (Sub-Committee on Standards of Training and Watch keeping: STW)

(5.9) คณะอนุกรรมการว่าด้วยการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง (Sub-Committee on Flag State Implementation: FSI)

(6) คณะกรรมการกฎหมาย (Legal Committee หรือ LEG) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกทุกประเทศ มีหน้าที่พิจารณาประเด็นต่าง ๆ ด้านกฎหมาย และออกกฎหมายข้อบังคับสากล และหลักเกณฑ์เพื่อความปลอดภัยในการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งกำหนดหลักการและขอบเขตความรับผิดชอบที่เจ้าของเรือต้องชดใช้แก่บุคคลที่ได้รับความเสียหาย

(7) คณะกรรมการด้านความร่วมมือทางวิชาการ (Technical Cooperation Committee หรือ TC) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกทุกประเทศ มีหน้าที่จัดทำโครงการทางวิชาการแก่ประเทศสมาชิกในการปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อกำหนดต่าง ๆ ของ IMO

(8) คณะกรรมการอำนวยความสะดวก (Facilitation Committee หรือ FAL) ประกอบด้วยประเทศสมาชิกทุกประเทศ ทำหน้าที่ศึกษา จัดทำ และดำเนินการขจัดอุปสรรคและปัญหาและความซับซ้อนของระเบียบวิธีปฏิบัติในการเข้า ออก และเทียบท่าของเรือ เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ

(9) สำนักงานเลขาธิการ IMO มีเลขาธิการ (Secretary General) IMO ทำหน้าที่เป็นหัวหน้าสำนักงาน

3. ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไทยกับ IMO

(1) ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิก IMO เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2516 และในฐานะสมาชิกประเทศไทยมีสิทธิและข้อผูกพันต่าง ๆ เช่น การชำระเงินอุดหนุนประจำปี รวมทั้งการสนับสนุนงานของ IMO โดยสมัครใจ เช่น การบริจาคเงินให้แก่ UNDP Trust Fund เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสำหรับมหาวิทยาลัยทางทะเลโลกเป็นประจำปีละ 250,000 บาท การบริจาคเงินได้ภายใต้โครงการจูงใจชำระเงินค่าสมาชิก IMO ให้กองทุนความร่วมมือทางวิชาการตามมติสมัชชา IMO และการเข้าร่วมกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การจัดงานวันทางทะเลโลกประจำปีทุกปี

และการเข้าร่วมการประชุมสมัชชา คณะกรรมการ คณะอนุกรรมการ รวมทั้งการได้รับความช่วยเหลือทางวิชาการเพื่อพัฒนามาตรฐานการขนส่งทางทะเลของประเทศจาก IMO

(2) สถานะของประเทศไทยต่ออนุสัญญาและพิธีสารของ IMO

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้รับรองอนุสัญญา พิธีสารและข้อแก้ไขจำนวน 50 กว่าฉบับ นอกจากนี้ยังมีการจัดทำกฎข้อบังคับ คู่มือ และแนวทางปฏิบัติต่าง ๆ จำนวนมาก ซึ่งส่วนใหญ่มีผลบังคับใช้แล้ว โดยสถานะของประเทศไทยต่ออนุสัญญาระดับต่าง ๆ ดังนี้

อนุสัญญาที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแล้ว จำนวน 13 ฉบับ ดังนี้

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1948 (IMO 1948)
2. ข้อแก้ไข ค.ศ. 1991 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendment 1991 to IMO Convention)
3. ข้อแก้ไข ค.ศ. 1993 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (Amendments 1993 to IMO Convention)
4. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโคลนกันทะเล ค.ศ. 1972 (COLREG 1972)
5. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (SOLAS 1974)
6. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ. 1965 (FAL 1965)
7. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (LL 1966)
8. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT 1976)
9. ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (INMARSAT OA 1976)
10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (TONNAGE 1969)
11. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 ตามที่แก้ไข ค.ศ. 1995 (STCW 78/95)
12. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และความร่วมมือในการป้องกัน และขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1990 (OPRC 1990)

13. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 (MARPOL 73/78) Annex I และ II

อนุสัญญาที่อยู่ในระหว่างการดำเนินการเข้าเป็นภาคี จำนวน 2 ฉบับ

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (CLC 1969)

2. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหาย อันเนื่องมาจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1971 (FUND 1971)²⁶

ประเทศไทยองค์กรที่มีหน้าที่ในการดูแลเรื่องการขนส่งทางทะเล คือ กรมเจ้าท่า ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็วทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยให้มีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

(2) ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ

(3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี

(4) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี

(5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

(6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย²⁷

โดยกรมเจ้าท่าได้ออกประกาศ เลขที่ 62/2563 ลงวันที่ 1 เดือนเมษายน พ.ศ. 2563 เวียนแจ้งข้อแนะนำเกี่ยวกับโรคโควิด 19 บนเรือ ที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

²⁶ กลุ่มงานองค์การระหว่างประเทศและสหประชาชาติ สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ. (2553). *องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.dg-net.org/upload/attach/imo.pdf>. [2564, 30 เมษายน].

²⁷ กรมเจ้าท่า. (2564). *อำนาจหน้าที่และภารกิจ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.md.go.th/md/index.php/2014-01-16-18-12-50/2014-01-16-18-18-42/authority-mission>. [2564, 30 เมษายน].

ร่วมกับองค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) และสภาหอการค้า ผู้ประกอบธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (International Chamber of Shipping หรือ ICS) ให้ผู้ประกอบการเดินเรือ เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือ นายเรือ และผู้ควบคุมเรือ ปฏิบัติตามข้อแนะนำ จำนวน 2 ฉบับ²⁸ ซึ่งจะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

3.7.2 ข้อแนะนำด้านการปฏิบัติงานสำหรับการจัดการโรคโควิด 19 และการระบาดของโรคบนเรือ (Guidance on operational considerations for managing COVID-19 cases/outbreak on board ships) หนังสือเวียนเลขที่ 4204/แนบ3(Circular Letter No.4204/Add.3)²⁹ มีรายละเอียด ดังนี้

1. แผนการจัดการการระบาดของโรคโควิด 19 (Outbreak management plan for COVID-19 disease)

กรณีที่มีผู้โดยสารบนเรือในการเดินทางระหว่างประเทศ ให้ทำแผนเพื่อป้องกันการระบาด กำหนดนิยามของผู้ที่สงสัยว่าติดเชื้อไวรัสโควิด 19 ผู้สัมผัสใกล้ชิด และการแยกกักตัว โดยแผนจัดการการระบาดควรรวมไปถึงสิ่งดังต่อไปนี้

(1) จุดที่อยู่ของผู้สงสัยว่าติดเชื้อจะต้องแยกกักออกมา จนกระทั่งขึ้นฝั่งและส่งต่อไปยังการช่วยเหลือด้านสุขภาพ

(2) มีการสื่อสารทำความเข้าใจระหว่างแผนก เช่น เรือยา การทำความสะอาด ซักกรีด การบริการห้องพัก เกี่ยวกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อที่จะต้องถูกแยกกักตัวออกมา

(3) การจัดการทางด้านคลินิกวิทยาในระหว่างที่ผู้สงสัยว่าติดเชื้อยังอยู่ บนเรือ

(4) การทำความสะอาดและการฆ่าเชื้อในพื้นที่ที่มีการปนเปื้อนเชื้อ โรคอยู่ รวมถึงห้องพักที่แยกกักตัวไว้ และพื้นที่ส่วนอื่น ๆ

(5) การจัดการผู้ที่สัมผัสใกล้ชิดกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อ

(6) ขั้นตอนการรวบรวมแบบฟอร์มข้อมูลของผู้โดยสาร และลูกเรือ

(7) การบริหารอาหาร เครื่องใช้ในห้องพัก การจัดการขยะ ซักกรีด จะต้องถูกจัดการให้กับผู้ที่ถูกแยกกักตัวออกมาด้วย

2. ขั้นตอนก่อนการขึ้นเรือ (Prior to boarding)

(1) ข้อมูลก่อนขึ้นเรือ

²⁸ กรมเจ้าท่า. (2563). ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 62/2563 เรื่อง ข้อแนะนำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เกี่ยวกับกรณีโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 (COVID-19) บนเรือ ลงวันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2563.

²⁹ International Maritime Organization. (2020). *IMO Circular Letter No.4204/Add.3*. (Online). Available: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>. [2021, April 14].

ผู้โดยสารและลูกเรือต้องได้รับข้อมูลที่องค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) ได้ให้คำแนะนำสำหรับการเดินทางไปต่างประเทศ เกี่ยวกับการระบาดของโรคโควิด 19

(2) ข้อมูลก่อนขึ้นฝั่ง

จนกว่าการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด 19 จะยุติ แนะนำว่าทั้งผู้โดยสารและลูกเรือจะต้องกรอกแบบสอบถาม PLF และเก็บข้อมูลไว้บนเรืออย่างน้อย 1 เดือน หลังจากที่ได้ขึ้นฝั่งแล้ว ข้อมูลใน PLF ต้องส่งต่อไปให้กับหน่วยงานสาธารณสุขเพื่อการระแวดระวังในการติดตามในกรณีที่ได้รับ การยืนยันว่าตรวจพบเชื้อไวรัสโควิด 19

(3) การคัดกรองก่อนขึ้นเรือ

จนกว่าโรคระบาดโควิด 19 จะสิ้นสุดลง ผู้โดยสารระหว่างประเทศต้องให้ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับโรคโควิด 19 และมาตรการการป้องกัน เพื่อที่จะนำไปคัดกรองก่อนขึ้นเรือ ซึ่งจะมีแบบสอบถามให้ทำ เพื่อนำไปเป็นข้อมูลการตัดสินใจว่าจะเดินทางต่อไปได้หรือให้เลื่อนการเดินทางออกไปก่อน เพื่อที่จะทราบว่าผู้โดยสารได้สัมผัสกับผู้ป่วยหรือไม่ เจ้าหน้าที่สาธารณสุขของท่าเรือ จะได้จัดการได้อย่างเหมาะสม

ผู้ที่สัมผัสใกล้ชิดรวมถึงบุคคลดังต่อไปนี้

(3.1) คนที่ดูแลผู้ป่วยโควิด 19 หรือว่าผู้ที่ไปเยี่ยมผู้ป่วย หรืออยู่ในพื้นที่เดียวกัน สิ่งแวดล้อมเดียวกันกับผู้ป่วย

(3.2) ปฏิบัติงานใกล้ชิด หรือใช้ห้องพักร่วมกันกับผู้ป่วย

(3.3) เดินทางกับผู้ป่วย ไม่ว่าจะเดินทางในรูปแบบใด

(3.4) อยู่ในบ้านเดียวกันผู้ป่วย ในระหว่าง 14 วัน หลังจากผู้ป่วยเริ่มแสดงอาการ

(4) การศึกษา

ผู้ที่เป็นเจ้าของเรือจะต้องให้คำแนะนำลูกเรือเกี่ยวกับการรับรู้ สัญญาณ อาการของโรคโควิด 19 ลูกเรือจะต้องตระหนักถึงขั้นตอนต่อไปที่จะต้องทำ ถ้าหากว่าผู้โดยสารหรือลูกเรือแสดงอาการป่วย หรือมีอาการบ่งชี้อย่างเฉียบพลันเกี่ยวกับทางเดินหายใจ คำแนะนำเพิ่มเติมของ WHO เกี่ยวกับการดูแลผู้ป่วยที่บ้านหรือผู้ที่สงสัยว่าจะติดเชื้อที่มีอาการเพียงเล็กน้อย และการปฏิบัติ หรือการสวนไส้หน้ากากอนามัย ผู้ที่เป็นเจ้าหน้าที่ด้านการดูแลสุขภาพบนเรือจะต้องได้รับการแจ้งอัปเดตข้อมูลเกี่ยวกับระบาด หรืออาการใหม่ๆที่เกิดขึ้นตลอดเวลา

3. การจัดการกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อบนเรือ (Managing a suspected case on board a ship)

(1) คำนิยามของผู้สงสัยว่าติดเชื้อ คือ

(1.1) ผู้ป่วยที่มีอาการเจ็บป่วยในระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง เป็นไข้ ไอถึงขั้นที่ต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลที่โรงพยาบาล โดยมีหรือไม่มีอาการอย่างอื่นร่วมด้วย และมีประวัติการเดินทางไปหรืออาศัยในประเทศ หรือประเทศอื่น ๆ ที่มีการแพร่ระบาดของโรค ในระหว่าง 14 วัน ก่อนที่จะแสดงอาการ หรือ

(1.2) ผู้ป่วยที่มีโรคระบบทางเดินหายใจเฉียบพลันและอย่างน้อยแสดงอาการ อย่างหนึ่งอย่างใด คือ มีการสัมผัสกับผู้ที่ได้รับการยืนยันแล้วว่าเป็นผู้ติดเชื้อ ทำงานร่วมกัน หรือ ไปเยี่ยมผู้ป่วยในสถานพยาบาลที่ได้รับยืนยันแล้วว่าเป็นผู้ติดเชื้อ

(2) แผนการจัดการการระบาด

ถ้ามีผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อบนเรือ ให้ทำตามแผนที่จัดทำไว้ ซึ่งผู้ต้องสงสัยจะต้องสวมใส่หน้ากากอนามัย เวลาการไอ จาม ต้องระมัดระวัง ต้องล้างมือ ทำความสะอาดมือ ผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อจะต้องถูกแยกกักตัวออกมา จะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของ WHO ซึ่งการขึ้นฝั่งและการย้ายผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อ การประเมิน และตรวจหาเชื้อ ต้องทำให้เร็วที่สุด โดยการร่วมมือกับหน่วยงานสาธารณสุขที่ทำเรือ

(3) หน้าที่ของเจ้าของเรือ

การที่กฏอนามัยระหว่างประเทศ (International Health Regulations 2005 : IHR) ได้กำหนดไว้ เจ้าของเรือต้องติดต่อหรือแจ้งกับเจ้าหน้าที่ทำเรือที่จะไปขึ้นฝั่งว่ามีการพบ ผู้สงสัยว่าติดเชื้อในการเดินทางระหว่างประเทศ และทำเอกสารส่ง เจ้าของเรือต้องให้ข้อมูลเกี่ยวกับมาตรการที่ได้ปฏิบัติไว้บนเรือ และข้อมูลอื่น ๆ ด้านสุขภาพ ต้องรายการแก่เจ้าหน้าที่สาธารณสุขที่ทำเรือ รวมถึงข้อมูลที่สำคัญและจำเป็นทุกอย่าง ได้แก่ แบบสอบถาม PLFs , รายชื่อลูกเรือ และรายชื่อผู้โดยสาร เพื่อที่จะติดต่อถ้าได้รับการยืนยันว่าผู้สงสัยว่าติดเชื้อนั้นเป็นผู้ที่ติดเชื้อจริง หรือเมื่อผู้เดินทางได้ถูกวินิจฉัยแล้วว่าเป็นกลุ่มเสี่ยง

(4) การส่งตัวผู้สงสัยว่าติดเชื้อขึ้นฝั่ง

จะต้องให้ผู้โดยสาร หรือสิ่งแวดล้อมสัมผัสผู้ป่วยน้อยที่สุด ซึ่งผู้สงสัยว่าติดเชื้อต้องสวมหน้ากากอนามัย เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานในการขนย้ายผู้ป่วยต้องปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมการแพร่เชื้อ ซึ่งเป็นไปตามคำแนะนำ WHO

(5) การแจ้งเตือนและการรายงาน

ผู้มีอำนาจที่ทำเรือจะต้องแจ้งต่อ จุดประสานกฏอนามัยระดับชาติ (IHR National Focal Point หรือ IHR NFP) ทันทีถ้าพบผู้ติดเชื้อ และ IHR NFP จะต้องแจ้ง WHO ต่อไป ซึ่ง IHR NFP จะต้องปฏิบัติตาม กฏ IHR มาตรา 43 เกี่ยวกับมาตรการเพิ่มเติมทางด้านสุขภาพ ซึ่งประเทศสมาชิกได้จัดทำมาตรการเพิ่มเติมที่มีนัยต่อการรบกวนการเดินทางระหว่างประเทศ เช่น การปฏิเสธไม่ให้

เข้าท่าหรือไม่ให้ออกจากท่าของผู้เดินทาง หรือทำให้ต้องล่าช้าไปมากกว่า 24 ชั่วโมง จะต้องแจ้ง เหตุผลว่าเพราะเหตุใด พร้อมข้อมูลพิสูจน์ยืนยัน

4. การจัดการเกี่ยวกับการสัมผัสกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อ (Managing contacts)

เพื่อหลีกเลี่ยงความล่าช้า ในมาตรการทางด้านสุขภาพ ทันทีที่พบว่ามีผู้สงสัยว่าติดเชื้อ แต่อาจยังไม่มีผลตรวจ ต้องมีการจัดการกับผู้สัมผัสกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อ เพื่อที่จะเป็นการ ลดจำนวนผู้สัมผัสน้อยที่สุด ซึ่งผู้สัมผัสใกล้ชิดกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อจะถูกแยกกักตัวออกมา โดยเร็วที่สุด ซึ่งทุกคนบนเรือจะต้องได้รับการประเมินความเสี่ยงว่ามากน้อยอย่างไร

(1) บุคคลที่มีความเสี่ยงสูง คือ อยู่ในห้องพักเดียวกันกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อ อยู่กัน ห่างน้อยกว่า 1 เมตร หรืออยู่ในพื้นที่อับ สำหรับลูกเรือทำงานอยู่ในที่เดียวกันกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อ คนที่เป็นเจ้าหน้าที่สาธารณสุขบนเรือ และคนอื่น ๆ ที่ให้การดูแลผู้ป่วย

(2) การติดตามผู้สัมผัสใกล้ชิดกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อ ทั้งลูกเรือและผู้โดยสาร จะต้องได้รับการประเมินว่าได้สัมผัสกับผู้สงสัยว่าติดเชื้อหรือผู้ที่ได้รับการยืนยันว่าติดเชื้อแล้ว หรือไม่ หรือหากว่าเกิดการระบาดอย่างกว้างขวางแล้ว ไม่ว่าจะเป็นผู้โดยสารหรือลูกเรือจะต้อง ตระหนักไว้ว่าเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูง จนกระทั่งผลตรวจของรายที่สงสัยออกมา ทุกคนจะต้อง กรอกเอกสาร PLF และจะต้องอยู่บนเรือในห้องพักหรือในที่ที่แยกกักตัวได้ หรืออยู่บนฝั่งที่ได้ ออกแบบไว้สำหรับการกักตัวที่ท่าเรือ ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามผู้มีอำนาจด้านสาธารณสุขที่ท่าเรือ นั้น ถ้าผลตรวจออกมาเป็นบวก ผู้สัมผัสใกล้ชิดทุกคนจะต้องถูกกักตัวในพื้นที่ที่ออกแบบมา และ ไม่อนุญาตให้เดินทางออกนอกประเทศ มีการหารือกัน และจะต้องแจ้งศูนย์บริการทางสุขภาพทันทีว่า ได้สัมผัสผู้ป่วย ถ้าหากภายใน 14 วัน ไม่มีอาการก็ให้ปล่อยตัว การนำไปปฏิบัติขึ้นอยู่กับ การประเมินความเสี่ยงแต่ละบุคคล ขึ้นอยู่กับหน่วยงานทางด้านสาธารณสุขเป็นผู้กำหนด ถ้าผลเป็น บวก ผู้เดินทางที่ไม่ได้กรอกแบบสอบถามการประเมินความเสี่ยงจากการสัมผัสใกล้ชิดกับผู้ สสงสัยว่าติดเชื้อ จะต้องตระหนักว่ามีความเสี่ยงต่ำ โดยจะต้องกรอกข้อมูลรายละเอียดที่อยู่ ที่จะพัก ภายใน 14 วันนี้ เพื่อไว้ติดต่อ

5. มาตรการบนเรือ (Measures on board the ship)

ในกรณีที่ทางเรือได้มีการแจ้งที่ท่าเรือแล้ว เจ้าหน้าที่สาธารณสุขที่ท่าเรือจะต้องจัดทำ การประเมินความเสี่ยง และให้คำแนะนำแก่เจ้าของเรือว่าจะยุติการเดินทางหรือไม่ เรือจะต้องได้รับ การตรวจสอบตามมาตรา 27 ของกฎ IHR 2005 เป็นการหารือที่จะกระทบต่อการขนส่ง มีการฆ่า เชื้อทำความสะอาดเรือ ขยะติดเชื้อจะต้องมีการกำจัดของท่าเรือ มาตรการทางด้านสุขภาพจะต้องมี การบันทึกไว้ ซึ่งในรายละเอียดสามารถค้นหาได้ที่คู่มือของ WHO การเดินทางที่จะเกิดขึ้นครั้งหน้า จะต้องเริ่มหลังจากที่ได้ทำความสะอาดและฆ่าเชื้อเรียบร้อยแล้ว การเฝ้าระวังควรจะดำเนินการ

หลังจาก 14 วัน เจ้าของเรืออาจจะหาลูกเรือใหม่ทั้งหมดถ้าหากเป็นไปได้ การทำความสะอาดและการฆ่าเชื้อ แนวทางที่ WHO ได้ทำไว้เกี่ยวกับการป้องกันและการควบคุมการติดเชื้อในระหว่างที่สงสัยว่าจะมีการติดเชื้อ ห้องพยาบาล หรือห้องพัก หรือสถานที่ที่มีการใช้งานของผู้ป่วยหรือผู้สัมผัสใกล้ชิดจะต้องมีการทำความสะอาดและฆ่าเชื้อทุกวัน จนกว่าจะขึ้นฝั่ง การซักกรีด การบริการอาหาร ห้องครัว และขยะจากห้องพัก ต้องปฏิบัติเหมือนเป็นขยะติดเชื้อ มีความจำเป็นที่จะต้องให้เรืออยู่ที่ท่าเรือไปจนกว่าจะดำเนินการทำความสะอาดและฆ่าเชื้อเสร็จ

6. การสอบสวนการระบาดของโรค (Outbreak investigation)

เมื่อมีการระบาด มีความจำเป็นอย่างที่จะต้องค้นหาให้เจอว่าแหล่งของการแพร่ระบาดเริ่มต้นมาจากที่ไหน เพราะว่าการระบาดอาจทำให้เกิดการแพร่กระจายไปเป็นวงกว้างและนานาประเทศ การสอบสวนการระบาดของโรคจะต้องได้รับความร่วมมือ ตามมาตรา 6 ของ IHR 2005 ประเทศสมาชิกจะต้องมีการสื่อสารกับ WHO ตลอด เพื่อที่จะรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสาธารณสุข และรับรู้ถึงเหตุการณ์นี้ และต้องรายงานเมื่อเกิดสถานการณ์ที่ยากลำบากที่จะได้ตอบว่าต้องปฏิบัติอย่างไรและจะให้การสนับสนุนในด้านใดบ้าง

3.7.3 ข้อเสนอแนะสำหรับผู้ประกอบการเดินเรือเพื่อป้องกันสุขภาพอนามัยของคนประจำเรือ (Guidance for ship operators for the protection of the health of seafarers)
หนังสือเวียนเลขที่ 4204/แนบ4/ฉบับปรับปรุงครั้งที่ 2 (Circular Letter No.4204/Add.4/Rev.2)³⁰
มีรายละเอียดดังนี้

1. บทนำ

คำแนะนำฉบับนี้จัดทำโดยสภาหอการค้าผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (International Chamber of Shipping หรือ ICS) เพื่อช่วยเหลือบริษัทขนส่งและคนเดินเรือตามคำแนะนำของหน่วยงานขององค์การอนามัยโลก (WHO) ในการจัดการกับโรคโควิด 19 ที่กำลังระบาด ภายใต้กฎอนามัยระหว่างประเทศ (IHR) ซึ่งนำไปใช้ได้กับเรือทุกประเภท ทั้งเรือบรรทุกสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งการออกแบบใหม่ไม่น่าจะมีแพทย์หรือพยาบาลที่ได้รับการฝึกอบรมมาอย่างดีบนเรือ และการรักษาพยาบาลบนเรือบรรทุกสินค้าจะได้รับการฝึกอบรมโดยลูกเรือตามข้อกำหนดทางการแพทย์

2. ข้อจำกัดในการเข้าท่าเรือ

(1) อ้างถึงกฎของ IHR และกฎหมายระหว่างประเทศอื่น ๆ ประเทศสมาชิกจะต้องไม่ปฏิเสธการให้ความสะดวกหรือการช่วยเหลือแก่เรือ คือ ต้องขออนุญาตให้ขึ้นหรือลงเรือได้ หรือ

³⁰ International Maritime Organization. (2021). *IMO Circular Letter No.4204/Add.4/Rev.2*. (Online). Available: <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Coronavirus.aspx>. [2564, April 14].

การเอาออกสินค้าหรือการขนสินค้าลงได้ ต้องให้การช่วยเหลือในการเข้าไปสืบสวนสอบสวน ตรวจสอบแหล่งที่มีการติดเชื้อหรือแหล่งปนเปื้อนที่พบบนเรือ และจำเป็นต้องมีการ นำเชื้อ เพื่อลด การปนเปื้อน และมีประเทศที่มีการนำเอากฎหมายของตัวเองมาใช้ด้วย รวมถึง

(2) มาตรการเหล่านี้อาจจะทำให้เกิดการจราจรทางทะเลที่ถูกรบกวนได้ ซึ่งไปกฎของ IHR หรืออนุสัญญาของ IMO ต่อการอำนวยความสะดวกต่อการเดินทางระหว่างประเทศทางเรือ (FAL Convention) หรือกฎอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือที่เกี่ยวกับสิทธิ และการได้รับการรักษา ของคนประจำเรือ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วบริษัทขนส่ง อาจไม่มีตัวเลือกมากนักที่ทำให้เป็นไปตามกฎ ของประเทศนั้น ๆ เนื่องจากความกังวลของโรคติดเชื้อโควิด 19 และความเสียวต่อสุขภาวะอนามัย ซึ่งจะเป็ภาวะวิกฤติถ้าหากว่าการท่าของรฐนั้นยอมให้เรือทุกประเทศเทียบท่าและยอมให้ผู้ที่ต้อง สงสัยขึ้นฝั่ง เพราะว่ามันยากที่จะทำการตรวจสอบ การแยกตัว การรักษาในผู้ต้องสงสัยกรณีติดเชื้อ บนเรือ ซึ่งจะเป็อันตรายสำหรับผู้อื่น

(3) องค์การแรงงานระหว่างประเทศ (ILO) และ หนังสือเวียนของ IMO Add 1 ได้ มีการนำไปปฏิบัติและบังคับใช้ของ IMO เกี่ยวกับเครื่องมือที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีคำแนะนำว่าระหว่างที่มี การระบาดของโรคโควิด 19 สิ่งที่จะต้องทำให้มีประสิทธิภาพ คือ การรักษาสุขภาพอนามัยของ ลูกเรือหรือคนเดินเรือต้องมาเป็นอันดับแรก

ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention : MLC 2006) ซึ่งเป็นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization : ILO) ให้ดำเนินการดังนี้

(3.1) รัฐบาลทางของเรือจะต้องทำให้มั่นใจว่าคนประจำเรือมีมาตรการที่เหมาะสม ที่จะป้องกันคุณภาพของคนเหล่านั้น เข้าถึงการบริการทางด้านการแพทย์อย่างทั่วถึงและพอเพียง ในระหว่างที่ทำงานบนเรือ

(3.2) เมื่อท่าจะต้องทำให้มั่นใจว่าไม่ว่าคนเรือเดินหรือลูกเรือบนเรือเมื่อมี ความต้องการทางด้านการแพทย์ จะต้องอำนวยความสะดวกให้บนฝั่ง

3. มาตรการบนเรือเพื่อจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับโรคติดเชื้อ โควิด 19

ภายใต้ข้อกำหนดการจัดการเพื่อความปลอดภัยสากล (International Safety Management Code หรือเรียกว่า ISM Code) ผู้เดินเรือต้องถูกเรียกร้องให้มีการประเมินและวินิจฉัยความเสี่ยง ที่เรือและบุคลากรเรือ และมีการกำหนดมาตรการการป้องกันที่เหมาะสม ผลที่ตามมาคือ บริษัท ขนส่งสินค้าต้องจัดทำแผนและกระบวนการที่จะรายงานความเสี่ยงหรือจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับการระบาดของโควิด 19 เพื่อสุขภาพของผู้เดินเรือและความปลอดภัยของการเดินเรือ

ในขณะที่อาชีวอนามัยและความปลอดภัยทางทะเลและมาตรการทางสุขภาพบนเรือ รวมถึงแผนอื่น ๆ และขั้นตอนกระบวนการที่ได้มีการจัดทำในระบบการจัดการความปลอดภัย ผู้เดินเรือจำเป็นต้องปรับปรุงแก้ไขแผนหรือมาตรการที่ได้ทำไว้แล้วอยู่ตลอด ซึ่งมาตรการบนเรือ เพื่อที่จะตอบสนองต่อการจัดการความเสี่ยงของโควิด 19 เกี่ยวข้องกับ ข้อมูลเกี่ยวกับโรคติดเชื้อ โควิด 19 มาตรการบนเรือเพื่อจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับโควิด 19 การจัดการการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อโควิด 19 บนเรือ

(1) มาตรการป้องกันและภาวะสุขอนามัย

คนเดินเรือต้องให้ข้อมูลทั่วไปเกี่ยวกับโรคโควิด 19 แก่คนประจำเรือ และผู้โดยสาร และมาตรการป้องกันสุขภาพและข้อควรระวัง บุคคลที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการรักษาพยาบาลบนเรือ จะต้องการได้รับแจ้งและอัปเดตข้อมูลเกี่ยวกับการระบาดของโรคติดเชื้อ ไวรัสโควิด 19 ซึ่งอาจจะ เป็นหลักฐานหรือเรื่องราวใหม่ และคำแนะนำใหม่ที่ได้เพิ่มเติมเข้ามา การแพร่เชื้อจากคนสู่คนของ โควิด 19 เป็นที่เข้าใจว่าเกิดจากการแพร่กระจายของหยดหรือละออง ของน้ำลายของผู้ติดเชื้อ ไปสู่ บุคคลอื่น การไอ การจามจะกระจายพวกละอองเหล่านั้นไปในอากาศ บนวัตถุ และพื้นผิว ซึ่งบุคคลอื่น จะสัมผัสละอองเหล่านั้นแล้วนำไปสัมผัสกับร่างกาย เช่น ตา จมูก ปาก คนประจำเรือไม่ว่าจะอยู่บนเรือ หรือขึ้นฝั่งไปแล้วก็จะต้องแจ้งต่อผู้ให้บริการทางด้านสุขภาพ ถ้าได้เดินทางไปในพื้นที่เสี่ยง หรือ พื้นที่ที่มีการแพร่ระบาดของโรคโควิด 19 ภายใน 14 วันที่ผ่านมา หรือไปสัมผัสใกล้ชิดกับบุคคลที่มี อาการในระบบทางเดินหายใจ ในพื้นที่ที่มีการระบาดของโรคโควิด 19 คนประจำเรือที่มีไข้ ไอ หายใจลำบากจะต้องไปพบแพทย์ทันที

(2) มาตรการการประสานงานระหว่างเรือกับฝั่งหรือท่าเรือ

การระบาดของโรคโควิด 19 ทำให้เกิดปัญหาการประสานงานระหว่างคนประจำเรือ และบุคลากรบนฝั่งท่าเรือถัดไป เช่น ตัวแทนของหน่วยงาน ผู้ตรวจการ กัปตันเรือ คนงานขนของ นักสำรวจ เป็นต้น ตามมาด้วยขั้นตอนที่แตกต่างกันที่จะบรรเทาการติดเชื้อ

ภายใต้ข้อกำหนดการจัดการเพื่อความปลอดภัยสากล (International Safety Management Code หรือเรียกว่า ISM Code) บริษัทขนส่งสินค้าถูกกำหนดให้ประเมินหรือวินิจฉัย ความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นกับเรือและบุคลากร และต้องจัดทำมาตรการการป้องกันที่เหมาะสม ผลก็คือ บริษัทขนส่งสินค้าต้องพัฒนาแผน กระบวนการเพื่อที่จะจัดการความเสี่ยงเกี่ยวกับการประสานงาน ระหว่างคนประจำเรือและบุคลากรบนฝั่ง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการเดินเรือ การขึ้นบนเรือจะต้อง มีการจำกัดซึ่งเป็นการจำเป็นอย่างมากต้องจำกัดคนให้น้อยที่สุด

(3) มาตรการจัดการการขึ้นเรือและการขึ้นฝั่งระหว่างการระบาดของโควิด 19

(3.1) การขึ้นเรือ

การขึ้นเรือไม่ว่าจะเป็นคนประจำเรือหรือผู้โดยสารจำเป็นต้องกระทำอย่างระมัดระวังเพื่อลดความเสี่ยงของคนที่จะติดเชื้อ หรือการแพร่เชื้อให้กับบุคคลอื่น ในขณะที่ก่อน ขึ้นเรือ เรือต้องกำหนดให้คนประจำเรือหรือผู้โดยสารกรอกบัตรเอกสารที่อยู่ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ เอกสารนี้จะถูกนำไปใช้บนเรือ หรือให้ข้อมูลกับหน่วยงานสาธารณสุขที่เกี่ยวข้องหรือผู้มีอำนาจหน้าที่ เพื่อช่วยติดตามต่อบุคคลที่อาจจะอยู่ในที่ที่เกี่ยวข้องกับการระบายนั้น หรืออาจเป็นผู้ที่แพร่เชื้อให้กับผู้อื่นบนเรือ ต้องทำการตรวจสอบว่าผู้มีอำนาจหน้าที่ด้านสาธารณสุขต้องการข้อมูลหรือเอกสารที่เฉพาะเจาะจงมากกว่านี้หรือไม่ หรือสามารถใช้ที่ได้จัดทำไว้ตามคำแนะนำนี้ และต้องมีการนำไปใช้เกี่ยวกับข้อเรียกร้องของผู้มีอำนาจหน้าที่ด้านสาธารณสุข

(3.2) การขึ้นฝั่ง

การขึ้นฝั่งของคนประจำเรือและผู้โดยสารทุกคนจะต้องใช้ความระมัดระวังในการจัดการเพื่อลดความเสี่ยงในการติดเชื้อระหว่างการขึ้นฝั่งจากเรือ รวมถึงการติดต่อกับฝ่ายบุคคลหรือเจ้าหน้าที่สาธารณสุขของท่าเรือปลายทาง ผู้เดินเรืออาจแนะนำให้มีการตรวจหาเชื้อที่ท่าเรือปลายทางสำหรับคนประจำเรือหรือผู้โดยสารที่จะขึ้นฝั่ง โดยผู้แทนด้านสาธารณสุขของการท่าเรือปลายทางนั้น หากคนประจำเรือคนใดมีผลการตรวจเป็นบวกจะได้รับการประเมินทางด้านการแพทย์บนฝั่งก่อนที่จะเดินทางต่อไป

(4) การจัดการกรณีมีผู้ติดเชื้อโควิด 19 บนเรือเมื่ออยู่ในทะเล

การพัฒนาและการนำไปปฏิบัติของมาตรการต่าง ๆ เพื่อบรรเทาความเสี่ยงในการติดเชื้อไวรัสโควิด 19 บนเรือ ซึ่งความเสี่ยงนี้ได้แก่ บุคลากรประจำเรือ หรือผู้โดยสารที่อาจติดเชื้อหรือเริ่มมีอาการแสดงอาการ เมื่อได้พัฒนาแผนการจัดการในแต่ละรายหรือการระบายน ผู้เดินเรือควรมีการรายงานต่อ WHO โดยให้ปฏิบัติตามคำแนะนำ ร่วมกับคู่มือการจัดการสภาวะสุขภาพบนเรือ

(4.1) กรณีที่สงสัยว่าติดเชื้อ

โรคโควิด 19 มีผลต่อคนแต่ละคนไม่เหมือนกัน ตามที่ WHO ได้กล่าวไว้ คือ 1) อาการทั่วไป ได้แก่ มีไข้ ไอแห้ง ๆ เหนื่อยง่าย และ 2) อาการที่ไม่ได้พบเห็นบ่อย ได้แก่ ปวดเมื่อย คัดจมูก ปวดหัวตาแดง เจ็บคอ ท้องเสีย สูญเสียการรับรสและการได้กลิ่น มีผื่น นิ้วมือนิ้วเท้าซีด ใครก็ตามที่มีอาการเหล่านี้จะต้องรายงานให้ผู้ที่รับผิดชอบด้านพยาบาลทราบทันที แผนจัดการการระบายนจะถูกนำไปใช้ คนที่มีอาการให้สงสัยไว้ก่อนว่าเป็นผู้ติดเชื้อ แยกตัวออกไว้ในห้องพักส่วนตัวหรือห้องพยาบาลบนเรือเพื่อรอการประเมินต่อไป ซึ่งจะสอบถาม หรือการดูลักษณะ เช่น มีการแพ้ ทอมซิลอักเสบ ถ้าเกิดว่ายังไม่ได้รับการตรวจจนเป็นที่พอใจแล้ว หรือยังไม่แน่ใจว่าเป็นหรือไม่ ก็จะต้องกักไว้ว่าน่าจะติดเชื้อโควิด 19 ไว้ก่อน หรือจนกว่าจะมีการประเมินจากบนฝั่ง หรือจนกว่าอาการที่แสดงออกมาหายไปแล้วหรือระยะเวลาที่กักตัวจนครบแล้ว

การแยกผู้ป่วยไว้ในห้องพยาบาล หรือในห้องพักของเขา และใส่หน้ากากอนามัยเมื่อติดต่อกับผู้อื่น ผู้ป่วยต้องไม่ใช่ห้องน้ำร่วมกับคนอื่น ใครก็ตามที่เข้าไปห้องดังกล่าวต้องใส่ชุด PPE³¹ สวมใส่หน้ากากอนามัย ผ่ากั้นเปื้อน เสื้อกาวน์ ถุงมือ แวนตา หน้ากาก คนที่มาสัมผัสผู้ป่วยจะถูกจำกัดให้ไม่เกิน 2 คน จะต้องล้างมือทันทีก่อนและหลังออกจากห้องผู้ป่วย การรักษานี้มีอาการบรรเทาความเจ็บป่วยหรือลดไข้ต้องได้น้ำเกลือเพื่อไม่ให้อ่อนเพลีย และต้องได้รับออกซิเจนอื่น ๆ ถ้าจำเป็น การให้ยาพาราเซตามอล ให้ได้เพื่อลดอาการปวดไข้ แต่ยังไม่แนะนำให้ใช้ยาไอบรูโพรเฟน ซึ่งควรจะใช้หลังจากได้พบแพทย์แล้ว

การประเมินภาวะของผู้ป่วยต้องกระทำ 2 – 3 ครั้งต่อวัน อาจประเมินแบบไปที่ห้องแล้วสอบถาม หรือสัมภาษณ์ทางโทรศัพท์ก็ได้ ถ้าผู้ป่วยมีอาการหนักขึ้นจะต้องติดต่อศูนย์ประสานงานและช่วยเหลือภาวะฉุกเฉินทางทะเล (Telemedical Assistance Service : TMAS) และต้องติดต่อกับบุคคลอื่นได้ เจ้าหน้าที่สาธารณสุขของการท่าเรือถัดไปจะต้องได้รับแจ้งกรณีมีผู้ต้องสงสัยติดเชื้อบนเรืออย่างรวดเร็วที่สุด ซึ่งเจ้าหน้าที่ทางการท่าเรือจะต้องช่วยจัดการเกี่ยวกับกรณีดังกล่าวที่มาถึงท่าเรือนี้ และให้ความร่วมมือเกี่ยวกับการส่งตรวจหาเชื้อของผู้ป่วยและผู้อื่นบนเรือ ตามนโยบายของท้องถิ่นนั้นรายงานฉบับสมบูรณ์ของการประเมินทางการแพทย์และการรักษา การกักตัวและมาตรการทางด้านความสะอาดที่ได้ดำเนินการ

(4.2) การระบุผู้ติดต่อ

คนประจำเรือและผู้โดยสารต้องได้รับการติดต่อและซักถามเกี่ยวกับการเจ็บป่วยในปัจจุบัน ถ้ามีบุคคลใดที่ตรงตามข้อกำหนดกับผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อควรต้องกักตัวและมีการจัดการที่เหมาะสมและให้รายงานไว้ในบันทึกทางด้านแพทย์

(4.3) การดำเนินการกรณีมีผู้ต้องสงสัยติดเชื้อบนเรือ

แผนผังได้จัดทำไว้ในแนบท้าย I เป็นกระบวนการที่แยกผู้ที่มีโอกาสติดเชื้อจำนวนมากบนเรือ โควิด 19 ในการประเมินจะยังไม่เป็นที่น่าพอใจจนกว่าคนประจำเรือจะได้รับการปฏิบัติเหมือนกับคนที่มีการตรวจเป็นบวก เช่น อยู่ในช่วงที่กักตัวหลังจากที่มีอาการ จนกว่าจะได้รับผล การแยกกักเดี่ยวเป็นปัจจัยที่สำคัญมากในการควบคุมการแพร่ระบาดของบนเรือ

³¹ PPE คือ อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล ย่อมาจาก Personal Protective Equipment หมายถึง เครื่องแต่งกายพิเศษ และวัสดุอุปกรณ์ที่บุคคลใช้สวมใส่ปกปิดร่างกาย เพื่อป้องกันการสัมผัสกับเชื้อโรค ช่วยป้องกัน และ ลดโอกาสติดเชื้อ. อ้างถึงใน กรมวิทยาศาสตร์การแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. (2564). **มารู้จัก “อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE) กันเถอะ”**. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: http://nih.dmsc.moph.go.th/KM/58/KM_Day230458/Poster%20PPE.pdf. [2564, 30 มิถุนายน].

(4.4) การรายงานไปยังท่าเรือถัดไป

จะต้องมีการรายงานไปยังผู้มีอำนาจในท่าเรือถัดไปเสมอ ถ้ามีผู้ต้องสงสัยบนเรือสำหรับการเดินทางระหว่างประเทศ กฎ IHR ได้กล่าวไว้ว่า ต้องส่งข้อมูลที่จัดทำไว้ ส่งไปยังเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของท้องถิ่นทั้งของผู้ที่ติดเชื้อและผู้ที่ไม่ได้ติดเชื้อ ในทางเดียวกันเจ้าของเรือควร จะกำหนดความสามารถในการขนส่ง การแยกตัว การดูแลผู้ป่วยในท่าเรือถัดไป เรือต้องประเมิน ความเสี่ยงของตัวเองในการเดินทางเรือต่อไปยังท่าเรือถัดไป หรือจะแวะท่าใกล้เคียงก่อน

(4.5) ข้อควรระวังในสถานพยาบาลประจำเรือ

ชุด PPE จะต้องถูกใช้โดยผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการดูแลรักษาบนเรือเพื่อสัมผัสกับ และประเมินผู้ป่วย ซึ่งข้อควรระวังที่ควรนำไปปฏิบัติ คือ

- (1) ผู้สงสัยว่าติดเชื้อทั้งหมดต้องถูกแยกตัว
- (2) ผู้ป่วยต้องปิดจมูก ปิดปาก ด้วยทิชชูถ้ามีการ ไอ จาม หรือใช้ข้อศอก ด้านในปิดไว้ ล้างมือด้วยแอลกอฮอล์ ที่มีความเข้มข้นไม่น้อยกว่า 65-70% ภูมิภาค 20 วินาที
- (3) ต้องล้างมือหลังจากที่มีการสัมผัสสารคัดหลั่งจากระบบทางเดินหายใจ เมื่อ ก เลือด
- (4) ผู้สงสัยติดเชื้อเมื่อได้รับการบ่งชี้แล้ว ต้องสวมใส่หน้ากากอนามัย อยู่ในห้องแยกส่วนตัว ปิดประตู
- (5) บุคคลที่เข้าไปห้องดังกล่าวต้องใส่ชุด PPE ใส่หน้ากากอนามัย ใส่ถุงมือ แวนตาล้นมือ
- (6) หลังจากที่ได้มีการทดสอบทางการแพทย์เบื้องต้น บุคคลที่มีหน้าที่ ทางการแพทย์บนเรือต้องให้ผู้ป่วยแยกตัว ห้ามออกไปไหนเพราะอาจไปสัมผัสกับผู้อื่นบนเรือได้

(4.6) การทำความสะอาด การฆ่าเชื้อ และการจัดการของเสีย

กรณีนี้ต้องรักษาระดับการทำความสะอาดขั้นสูงสุด และมาตรการการฆ่าเชื้อ ขั้นสูงสุดในระหว่างการจัดการที่มีผู้ติดเชื้อไวรัส โควิด 19 ห้องพักของผู้ป่วยและคนที่สัมผัสใกล้ชิด ต้องทำความสะอาดโดยใช้กฎเดียวกับห้องพักติดเชื้อเหมือนกับโรค โนโรไวรัส หรือโรคติดต่ออื่น

พื้นผิวสภาพแวดล้อมควรได้รับการทำความสะอาดด้วยน้ำร้อนหรือสารทำความสะอาดและใช้สารฆ่าเชื้อ ให้ทำเป็นประจำในพื้นที่มีคนสัมผัสเยอะ เช่น ที่จับประตู โทรศัพท์ หน้าจอทางบนเรือ เมื่อผู้ป่วยออกไปจากเรือแล้วในห้องพักที่แยกตัวไว้จะต้องทำความสะอาดและฆ่าเชื้อด้วย ที่สวมใส่ชุด PPE ซึ่งได้รับการอบรมมาแล้ว ซึ่งผู้ที่สัมผัสใกล้ชิดก็ให้ปฏิบัติ เช่นเดียวกันกับผู้ติดเชื้อ ให้เป็นไปตามขั้นตอนการจัดการวัตถุติดเชื้อบนเรือ ใช้ถุงมือเวลาจับ สิ่งของเหล่านี้แล้วคลุมเมื่อมีการเอาออกหรือขนย้าย แล้วเอาใส่ถัง

(4.7) การขึ้นฝั่งของผู้สงสัยว่าติดเชื้อ

เมื่อจะทำการขนย้ายผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อขึ้นฝั่ง ต้องมีการรายงานหรือดำเนินการตามคำแนะนำของหน่วยงานสาธารณสุขประจำท่าเรือ ดังนี้

- (1) การขึ้นฝั่งต้องควบคุมหรือหลีกเลี่ยงไม่ให้สัมผัสกับผู้อื่นบนเรือ
- (2) ผู้ป่วยหรือผู้สงสัยว่าติดเชื้อต้องใส่หน้ากากอนามัยระหว่างการขึ้นฝั่ง
- (3) บุคลากรของเรือจะต้องร่วมทางไปกับผู้ป่วยหรือผู้สงสัยว่าติดเชื้อในการขึ้นฝั่งจะต้องใส่ชุด PPE ใส่หน้ากากอนามัย เสือกราว ผ่ากันเปื้อน ใส่ถุงมือ แวนตา

(4.8) การจัดการกับผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อเมื่อเรือเทียบท่า

ถ้าคนประจำเรือต้องการการดูแลทางการแพทย์ ต้องอนุญาตให้ให้ขึ้นฝั่งเพื่อได้รับการดูแล การจัดการคนประจำเรือที่ต้องสงสัยว่าติดเชื้อแต่ไม่ได้ต้องการรักษา ให้ทำการพิจารณาร่วมกับเจ้าหน้าที่สาธารณสุขของท่าเรือ อย่างน้อยที่สุด คนประจำเรือที่มีอาการของโรคโควิด 19 และคนที่สัมผัสใกล้ชิดต้องถูกตรวจ โดยระบบ PCR เมื่อมาถึงท่าเรือ ซึ่งในความเป็นจริงแล้วก็อยากให้ตรวจหมดแต่ถ้าก็ตรวจเท่าที่จำเป็นก็ได้ เมื่อผลตรวจออกแล้วคนที่ผลตรวจเป็นบวกกับเป็นลบต้องแยกออกจากกัน ถ้าเป็นไปได้ต้องให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งอยู่บนเรือ และอีกฝ่ายหนึ่งอยู่บนเรือหรือทั้งสองฝ่ายอยู่บนฝั่งแต่แยกพื้นที่กัน

(4.9) วัสดุและอุปกรณ์

รัฐต้นทางต้องวางกฎเกณฑ์การขนส่งของวัสดุอุปกรณ์ทางการแพทย์ตามข้อกำหนดของ MLC 2006 วัสดุอุปกรณ์ที่ได้กำหนดไว้ต้องมีบนเรือ WHO ได้จัดทำรายการอุปกรณ์ทางการแพทย์สำหรับโรคโควิด 19 ไว้แล้ว โดยอุปกรณ์ส่วนใหญ่ต้องจัดให้มีและแนะนำให้ท่าเรือจัดหาไว้ให้ด้วย

5. การช่วยเหลือคนประจำเรือให้เข้าถึงการดูแลทางการแพทย์ที่ท่าเรือ

ภายใต้อนุสัญญาว่าด้วยแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention : MLC 2006) ซึ่งเป็นอนุสัญญาขององค์การแรงงานระหว่างประเทศ (International Labour Organization : ILO) รัฐท่าเรือต้องทำให้แน่ใจว่าคนประจำเรือในพื้นที่ของตนเอง ผู้ที่ต้องการการเข้าถึงบริการทางการแพทย์ต้องได้รับการให้บริการของสถานพยาบาลบนฝั่ง อย่างไรก็ตาม ความช่วยเหลือนี้ทำได้อย่างจำกัด ก่อนที่จะทำการส่งคนประจำเรือขึ้นฝั่งเพื่อรับบริการทางการแพทย์ ผู้ที่รับผิดชอบจะต้องติดต่อโดยตรงกับสถานบริการทางการแพทย์ที่จะรับคนประจำเรือคนนั้นไป ทางเลือกหนึ่งก็คือการติดต่อผ่านทางการบริการของ TMAS ซึ่งจะทำหน้าที่ดูแลให้กับคนประจำเรือด้วย

ข้อกฎหมายท้องถิ่นและข้อจำกัดของประเทศจะมีผลกระทบต่อคนประจำเรือที่ต้องการรักษาอย่างเร่งด่วนทั้งรายที่ติดเชื้อและที่ไม่ได้ติดเชื้อ ซึ่ง ILO, IMO และ WHO ได้เตือนสมาชิกที่

คนประจำเรือนั้นเป็นบุคคลสำคัญที่ต้องได้รับการช่วยเหลือทางการแพทย์ ภายใต้กฎ IHR, อนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับ ความปลอดภัยของชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 or SOLAS), MLC และ (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers: STCW) บริษัทขนส่งสินค้าที่ประสบกับปัญหาดังกล่าวต้องติดต่อกับประเทศต้นทางและมีให้บริการทางการแพทย์ผ่านทางการประชุมทางไกลสำหรับรายที่ต้องให้การช่วยเหลือเร่งด่วน ประเทศต้นทางต้องได้รับการแจ้ง และจะเดือนไปยัง ICS เพื่อยกระดับให้เป็นระดับนานาชาติ

6. ปัญหาทางการแพทย์อื่น ๆ ที่พบระหว่างการระบาดของโรคติดเชื้อโควิด 19

(6.1) คำแนะนำทางด้านสุขภาพจิตของคนประจำเรือ

คนประจำเรืออาจมีอาการเบื่อ มีอารมณ์ขุ่นลง มีอารมณ์เศร้า และครอบครัวของคนประจำเรืออาจรู้สึกประทับใจกับความยากลำบาก แต่ทุกคนมีการตอบสนองต่อสถานการณ์ที่แตกต่างกันและทำให้มีการเปลี่ยนแปลงความคิด อารมณ์ ความรู้สึก และพฤติกรรม ต่างกันไป คนประจำเรือต้องได้รับการดูแลเอาใจใส่จิตใจตนเองเหมือนกับที่ดูแลร่างกาย และการมองหาหนทางที่จะมาสนับสนุนที่ทำให้ตนเองผ่อนคลายหรือรู้สึกดีขึ้น ซึ่งมีวิธีการที่แตกต่างกันไป

(6.2) การจัดการกับสุขภาพจิตในสภาวะวิกฤตและฉุกเฉิน

ความเครียดจะเข้ามาเพิ่มเติมในระหว่างการระบาดของโควิด 19 ซึ่งมีผลกระทบต่อสุขภาพจิตและบริษัทขนส่งสินค้าต้องจัดให้มีภาวะสุขภาพจิตเป็นภาวะฉุกเฉินและจริงจัง เช่นเดียวกับการป่วยทางกาย คนประจำเรืออาจคิดว่ากำลังประสบกับสภาวะทางด้านจิตใจ และรู้สึกว่าไม่สามารถจะควบคุมได้

(6.3) การหมดอายุและการต่ออายุใหม่ของหนังสือรับรองทางการแพทย์และสุขภาพีบบนเรือ

ILO, IMO และ WHO ได้ชี้ชวนให้มีการบริหารจัดการให้คนที่มาร่วมเพื่อออกหนังสือรับรองทางการแพทย์ของคนประจำเรือและสุขภาพีบบนเรือ และการให้บริการทางการแพทย์ต่อคนประจำเรือเกี่ยวกับการแพร่ระบาดของโควิด 19 ภายใต้อนุสัญญา STCW และ MLC 2006 หนังสือรับรองจะมีอายุอย่างมาก 2 ปี ถ้าหนังสือรับรองหมดอายุในระหว่างเดินทาง จะต้องใช้ต่อไปได้จนกว่าจะถึงท่าเรือถัดไป ซึ่งผู้ปฏิบัติงานทางการแพทย์ได้เข้าร่วมเป็นประเทศสมาชิก จะต้องดำเนินการภายใน 3 เดือน ILO ได้มีข้อกำหนดเพื่อจำกัดวงการแพร่ระบาด ภายใต้สถานการณ์ที่เป็นเหตุสุดวิสัยมันไม่สามารถที่จะออกให้ใหม่ได้ภายใน 3 เดือนก็ให้ไปคู่อธิบายได้ที่ STCW และ MLC 2006 การบริหารงานจะถูกกระตุ้นเตือนให้ในทางปฏิบัติแล้วจะขยายเวลาไปหนังสือให้ ซึ่งต้องมีความเข้มงวดและแจ้งเรือ คนประจำเรือ และการบริหารอื่นที่เกี่ยวข้อง ผู้มีอำนาจเมือง

ท่าเรือได้รับการส่งเสริมให้ใช้มาตรการเดียวกันในการออกหนังสือหนังสือและการยอมรับ
 ในขั้นตอนการปฏิบัติซึ่งเป็นไปตาม MLC 2006 การออกใบรับรองทางการแพทย์จะต้องต่อใหม่
 ให้อย่างรวดเร็วที่สุด การบริหารทางทะเลจะต้องมีการทบทวนอยู่เป็นประจำถึงการประเมินสถานการณ์

(6.4) การต่ออายุใบสั่งยา

ในสถานการณ์ที่ไม่มีความแน่นอน การสับเปลี่ยนลูกเรือจะต้องใช้เวลาในการ
 แก้ไขปัญหา ซึ่งคนประจำเรือจะต้องได้รับแจ้งอย่างไม่ล่าช้า เพื่อเข้าถึงการประเมินภาวะทางการแพทย์
 ส่วนบุคคลในระยะยาว ดังนั้น เขาอาจซื้อหรือได้รับสิ่งของที่จำเป็น กฎหมายภายในจะแตกต่างกัน
 เป็นไปไม่ได้เสมอไปที่เขาจะตัวยาชนิดเดิมได้ เขาจึงจำเป็นต้องใช้ใบสั่งยาซ้ำ หรือต่ออายุทาง
 อิเล็กทรอนิกส์ คนประจำเรือที่มีความจำเป็นทางการแพทย์และใบสั่งยาใกล้จะหมดอายุลง ควรจะ

(1) แจ้งเตือนเจ้าของเรือว่าจะต้องใช้ใบสั่งยาซ้ำ ให้ข้อมูลเกี่ยวกับการรักษาพยาบาล
 รวมถึงการแจ้งปริมาณที่ถูกต้องเพื่อให้เรือสามารถแจ้งไปยังตัวแทนของท่าเรือได้ ให้ข้อมูลทาง
 เจ้าหน้าที่ท่าเรือที่จะทำการจ่ายยาได้

(2) ที่ที่จะต่ออายุใบสั่งยาทางอิเล็กทรอนิกส์ได้ ก่อนจะถึงท่าเรือ ให้ส่งใบสั่งยา
 ไปที่ท่าเรือเพื่ออนุมัติให้ไปซื้อยาได้

(3) ถ้าเป็นความลับ และคนประจำเรือไม่ต้องการแจ้งกับเรือ เขาจะต้องไป
 ติดต่อศูนย์กลางบนเรือ เพื่อที่จะส่งข้อมูลเพื่อนำไปซื้อยาและนำยามาส่งให้

(4) การเรียกร้อยยาที่จะให้ส่งมาจากบ้านเกิดถ้าหากเป็นไปได้ อย่างไรก็ตามมัน
 ก็เป็นการยาก การขนส่งจะล่าช้า บริษัทขนส่งก็จะต้องถูกกักตัวเช่นเดียวกัน ขึ้นอยู่กับกฎหมายใน
 ประเทศและนโยบายบริษัท ในช่วงการแพร่กระจายโรคโควิด 19

3.8 คำแนะนำของสหภาพยุโรปเกี่ยวกับการรับขนทางทะเล

มีกลุ่มประเทศได้นำข้อแนะนำตามหนังสือเวียนขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ
 (IMO) สภาหอการค้าผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ (ICS) และองค์การ
 อนามัยโลก ไปปรับใช้โดยออกเป็นกฎระเบียบภายในประเทศ ตัวอย่างเช่น

คณะกรรมการยุโรป (European Commission) ได้ออกกฎระเบียบเกี่ยวกับการรับขน
 ของทางทะเลระหว่างประเทศให้กับประเทศสมาชิกถือปฏิบัติ ในรูปแบบของคำแนะนำ
 ณ กรุงบรัสเซลส์ ราชาอาณาจักรเบลเยียม เมื่อวันที่ 8 เมษายน ค.ศ. 2020 คือ แนวทางการคุ้มครอง
 สุขภาพ การส่งตัวกลับ และการเตรียมการเดินทางสำหรับคนประจำเรือผู้โดยสารและบุคคลอื่น ๆ

บนเรือ (Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships)³² มีเนื้อหาสรุปดังนี้

สรุป

มีนักเดินเรือประมาณ 600,000 คนจากทุกสัญชาติที่ให้บริการบนเรือผลประโยชน์ของสหภาพยุโรปทั่วโลก องค์การทางทะเลระหว่างประเทศแนะนำว่า ควรมีการเปลี่ยนลูกเรือทั่วโลกเพื่อให้มั่นใจในความต่อเนื่องและความปลอดภัยของการขนส่งทางทะเล (ตาม IMO Circular Letter No.4204/Add.6 of 27 March 2020) คณะกรรมาธิการกำลังดำเนินการเพื่ออำนวยความสะดวกและประสานความพยายามของประเทศสมาชิกเพื่อให้สามารถเปลี่ยนลูกเรือในท่าเรือของตนได้³³

ส่วนที่ 1 คำแนะนำทั่วไป

บริการขนส่งทางทะเลอย่างต่อเนื่องมีความสำคัญสำหรับสหภาพยุโรปเนื่องจากร้อยละ 75 ของสินค้าที่เข้าและออกจากสหภาพยุโรป และร้อยละ 30 ของสินค้าที่หมุนเวียนในตลาดภายในถูกขนส่งทางทะเล มาตรการจำกัดที่นำมาใช้เพื่อตอบโต้การระบาดของโรคโควิด 19 ควรส่งผลกระทบต่อการไหลเวียนของสินค้าโดยเสรีให้น้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้เพื่อรักษากิจกรรมทางเศรษฐกิจ ข้อจำกัดไม่ควรก่อให้เกิดความวุ่นวายอย่างรุนแรงต่อห่วงโซ่อุปทานบริการที่จำเป็นและเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกหรือสหภาพยุโรปโดยรวม (ข้อ 1) ประเทศสมาชิกควรปรึกษาตัวแทนของแรงงานและองค์กรนายจ้างในภาคการขนส่งและท่าเรือเมื่อใช้มาตรการที่รวมอยู่ในหลักเกณฑ์เหล่านี้ (ข้อ 4)³⁴

ส่วนที่ 5 คำแนะนำด้านสุขอนามัยและอุปกรณ์สำหรับเรือ

คนประจำเรือควรได้รับการดูแลทางการแพทย์ที่เพียงพอเท่าที่จะทำได้กับคนงานที่ขึ้นฝั่ง พวกเขาควรได้รับการเข้าถึงยาข้อมูลและการรักษาอย่างทันที่สำหรับภาวะสุขภาพใด ๆ ที่จำเป็นต้องใช้ (ข้อ 34)

ควรลดการติดต่อกันระหว่างลูกเรือและพนักงานท่าเรือ รวมทั้งนักบิน ให้เหลือน้อยที่สุดเพื่อปกป้องทุกคนจากความเสี่ยงในการแพร่เชื้อโควิด 19 สำหรับการสัมผัสที่จำเป็น ควรสวมใส่

³² European Commission. (2020). *Communication from the Commission - Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships.* (Online). Available: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/guidelines-protection-health-repatriation-seafarers-passengers_0.pdf. [2021, May 31].

³³ European Commission. (2020). *Communication from the Commission - Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships.* (Online). Available: https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/guidelines-protection-health-repatriation-seafarers-passengers_0.pdf. [2021, May 31].

³⁴ Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships. Article 1, 4.

อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล (PPE) และกำหนดมาตรการเว้นระยะห่างทางสังคม ครอบคลุมที่ลูกเรือทุกคนแข็งแรง ความเสี่ยงบนเรือก็น้อยกว่าบนบก การอนุญาตให้ออกจากฝั่งควรพิจารณาอย่างรอบคอบ โดยคำนึงถึงสวัสดิภาพโดยรวมของลูกเรือในสถานการณ์ปัจจุบัน ลูกเรือบนเรือที่สมาชิกทุกคนมีสุขภาพแข็งแรงและมีการเรียกเข้าเทียบท่าครั้งก่อนเกิดขึ้นเมื่อสองสัปดาห์ก่อนไม่ควรถูกกักกันขึ้นฝั่งเพื่อส่งตัวกลับประเทศ (ข้อ 35)

ประเทศสมาชิกควรตรวจสอบให้แน่ใจว่านายเรือขอคำปรึกษาทางการแพทย์โดยเร็วที่สุดสำหรับการติดเชื้อโควิด 19 ที่น่าสงสัยของลูกเรือ สิ่งนี้มีความเกี่ยวข้องกับความปลอดภัยของลูกเรือผู้โดยสาร และสำหรับสาธารณสุขในรัฐท่า (ข้อ 36)

ในกรณีที่เรือถูกระบุว่าเป็นพาหะของบุคคลที่ได้รับการยืนยันหรือสงสัยว่าติดเชื้อโควิด 19 บนเรือ ทำเทียบเรือครั้งต่อไป หรือหากจำเป็นต้องเป็นท่าเรือที่ใกล้กว่าควรทำให้แน่ใจว่าจะสามารถรับได้ เรือที่มีปัญหาไม่ควรเปลี่ยนเส้นทางโดยไม่มีเหตุผล ในกรณีที่การจัดลำดับความสำคัญของประวัติด้านสุขภาพที่แตกต่างกันในภูมิภาคของท่าเรือที่เลือกไม่อนุญาตให้มีการรักษาพยาบาลที่เพียงพอสำหรับคนประจำเรือที่ได้รับผลกระทบ ควรรับเรือโดยท่าเรือที่ใกล้เคียงที่สุดที่สามารถให้การดูแลและสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น (ข้อ 37)

กรณีลูกเรือที่สงสัยว่าติดเชื้อและมีอาการไม่รุนแรง ควรทำการทดสอบในท่าเรือถัดไป และลูกเรือทุกคนควรได้รับการดูแลรักษาทางการแพทย์อย่างเพียงพอ ในส่วนนี้บุคคลที่มีปัญหาควรได้รับการอพยพและได้รับการดูแลทางการแพทย์ที่เพียงพอ หากมีผู้ต้องสงสัยว่าติดเชื้อ ไวรัสโควิด 19 คนหนึ่งบนเครื่อง ลูกเรือทุกคนควรกักตัว 14 วัน ไม่ว่าจะบนเครื่องหรือบนบก การดำเนินการนี้ควรได้รับการยกเว้นหากการทดสอบของลูกเรือที่สงสัยว่าติดเชื้อเป็นลบ หรือหลังจากลูกเรือกักกันมีผลตรวจโควิด 19 เป็นลบ (ข้อ 38)³⁵

เรือยังคงมีหน้าที่ตามกฎหมายในการขนส่งของเรือ และควรใช้อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลเพื่อป้องกันลูกเรือจากการสัมผัสกับโรคโควิด 19 ระบอบการปกครองของสหภาพเกี่ยวกับการส่งออกอุปกรณ์ป้องกันภัยส่วนบุคคลไม่ได้ขัดขวางสิ่งนี้ การส่งมอบอุปกรณ์ดังกล่าวเป็นพัสดุของเรือไม่จำเป็นต้องมีการอนุมัติการส่งออกที่กำหนดไว้ในระเบียบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวข้องกับขั้นตอนศุลกากรการส่งออก และขั้นตอนศุลกากรนี้ใช้ไม่ได้กับพัสดุดังกล่าวโดยอาศัยอำนาจตามรหัสศุลกากรของสหภาพ (ข้อ 39)

ให้มีการเพิ่มจำนวนอุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคลบนเรือเพื่อให้แน่ใจว่ามีอุปกรณ์เพียงพอสำหรับ 3 สถานการณ์ต่อไปนี้ : (ข้อ 40)

³⁵ Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships. Article 34- 38.

- (1) ปฏิสัมพันธ์ของจำนวนลูกเรือที่ต้องการกับนักบิน
- (2) ในกรณีที่ลูกเรือล้มป่วยเพื่อให้บุคคลอื่นบนเรือมีปฏิสัมพันธ์กับพวกเขา
- (3) การลาจากฝั่ง (แม้ว่าการลาฝั่งควรลดให้มากที่สุด)

ข้อกำหนดด้านความปลอดภัยและสุขภาพขั้นต่ำสำหรับการปรับปรุงการรักษาพยาบาลบนเรือจะต้องปฏิบัติตาม ยานบนเรือควรสะท้อนถึงคำแนะนำของ WHO's International Medical Guide for Ship และภาคผนวก C ของคำแนะนำของ IMO สำหรับผู้ควบคุมเรือฉบับล่าสุด เพื่อการปกป้องสุขภาพของนักเดินเรือ (จาก IMO Circular Letter No.4204/Add.4 of 5 March 2020) (ข้อ 41)

คำแนะนำสำหรับการรายงาน COVID-19 เพิ่มเติมโดยเรือที่เข้าใกล้ท่าเรือของสหภาพยุโรป

คำประกาศเรื่องสุขภาพทางทะเล (Maritime Declaration of Health - MDH) เป็นสิ่งจำเป็นอยู่แล้วตามกฎหมายของสหภาพยุโรป จะต้องมีการรายงานโดยนายหรือบุคคลอื่นใดที่ได้รับอนุญาตอย่างถูกต้องจากผู้ควบคุมเรือไปยังหน่วยงานที่มีอำนาจซึ่งกำหนดโดยประเทศสมาชิกนั้น การรายงานจะดำเนินการผ่าน National Single Window และก่อนที่จะมาถึงท่าเรือที่ตั้งอยู่ในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป ล่วงหน้าอย่างน้อย 24 ชั่วโมง หรืออย่างช้าที่สุด ณ เวลาที่เรือออกจากท่าเรือก่อนหน้าหากเวลาในการเดินทางน้อยกว่า 24 ชั่วโมง หรือหากไม่ทราบพอร์ตรับการโทรหรือมีการเปลี่ยนแปลงระหว่างการเดินทาง ทันทีที่มีข้อมูลนี้ (ข้อ 42)

MDH จะพร้อมใช้งานใน National Single Window อนุญาตให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องตรวจสอบสถานะสุขภาพของบุคคลบนเรือก่อนที่จะเข้าสู่ท่าเรือ (ข้อ 43)

โรคโควิด 19 แพร่กระจายเร็วมากและมีระยะฟักตัวถึง 14 วัน ขอแนะนำว่าประเทศสมาชิกขอให้นายของเรือแจ้งข้อมูลต่อไปนี้ไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 4 ชั่วโมงก่อนเวลามาถึงโดยประมาณในท่าเรือ ได้แก่ จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด (ทั้งลูกเรือและผู้โดยสาร) จำนวนผู้ติดเชื้อ โรคโควิด 19 และจำนวนผู้ต้องสงสัยติดเชื้อโควิด 19 (ข้อ 44)³⁶

³⁶ Guidelines on protection of health, repatriation and travel arrangements for seafarers, passengers and other persons on board ships. Article 39-44.