

การบริหารจัดการ การป้องกัน และการควบคุมความเสี่ยงต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น
กับสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบในการขนส่งทางทะเล
Management, Prevention and Control of Risks of Damage That May
Occur in Bagged Rice in Sea Transportation

ผสันต์ ธัมปราชญ์¹, มัธยม ยูวามิตร¹ และ สุรชัย บุรพานนท์ชัย²
Phasan Thamparj¹, Matthaya Yuvamit¹ and Surachai Burapanontachai²

¹คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

¹Faculty of Logistics, Burapha University

²ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี กรมเจ้าท่า

²Merchant Marine Training Centre, Marine Department

Received: September 8, 2023

Revised: September 28, 2023

Accepted: September 28, 2023

บทคัดย่อ

การขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นมีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศของไทยเป็นอย่างมาก โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบ (Bagged Rice) ที่ส่งออกไปยังประเทศต่าง ๆ ในแถบทวีปแอฟริกาและทวีปอื่น ๆ ทางเรือเดินทะเล ที่ต้องใช้เวลาในการเดินทางในทะเลนานนับเดือนจึงจะไปถึงเมืองท่าปลายทาง ดังนั้น นายเรือจะต้องใช้ความรู้และประสบการณ์ในการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสินค้า พร้อมทั้งรู้วิธีการดูแลรักษาสินค้าตั้งแต่เริ่มทำการบรรทุกลงเรือ ระหว่างการเดินทางในทะเล จนกระทั่งขนถ่ายสินค้าขึ้นที่เมืองท่าปลายทางให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่ตลอดเวลาเพื่อส่งมอบให้กับผู้รับสินค้า แต่อย่างไรก็ตามการขนส่งทางเรือก็มีความเสี่ยงที่ต้องเผชิญกับสภาพอากาศแปรปรวนรวมถึงความชื้นของอากาศและอุณหภูมิของน้ำทะเลในระหว่างการเดินทางจนทำให้สินค้าบางส่วนเกิดความเสียหายได้ ดังนั้น นายเรือสินค้าจะต้องใช้ความพยายามอย่างยิ่งในการบริหารจัดการและควบคุมความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าอย่างถูกต้อง ในฐานะที่ผู้เขียนชื่อแรกเคยปฏิบัติหน้าที่ในฐานะนายเรือของเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมาก่อน จึงขอเสนอแนะแนวทางการปฏิบัติของผู้ขนส่งในการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นกับสินค้านี้ได้แก่ การเตรียมความพร้อมของระวาง เครื่องพัดลมระบายอากาศและวัสดุที่ใช้รองสินค้าอย่างเพียงพอรวมถึงการจัดเรียงสินค้าที่ให้อากาศหมุนเวียนได้อย่างทั่วถึงและทำการระบายอากาศอย่างถูกต้อง นอกจากนี้ทางเรือยังต้องซ่อมบำรุงรักษาให้เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ขนถ่ายสินค้าสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพรวมถึงการทำหนังสือคัดค้านหรือรายงานปกป้องเจ้าของเรือเพื่อป้องกันการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับสินค้าด้วย

คำสำคัญ: การขนส่ง; เรือเดินทะเล; ข้าวบรรจุกระสอบ; ความเสี่ยง; ความเสียหาย

Abstract

Maritime transportation plays an important role in Thailand's international trade, particularly for the export of bagged rice, destined for various continents, including Africa, for which the transit time probably takes months. Consequently, the ship's master must leverage their knowledge and expertise to mitigate the potential risks of cargo damage, along with ensuring that the goods remain in pristine condition through the entirety of the sea voyage until they are discharged and delivered at the destination port. Nevertheless, maritime transport is at risk of facing inclement weather, air humidity and sea water temperature which significantly impact the integrity of the cargo. In light of these potential threats, diligent management and control are to be dedicated to prevent cargo damage through high efforts. Upon the first author's extensive experience as a former ship's master, this article aims to provide carriers with comprehensive guidelines aimed at both preventing and resolving issues that may arise in the transportation, namely, the preparation of the holds, ventilation fans and supporting materials, as well as the correct arrangement of goods that allow air to circulate evenly and ventilate properly. In addition, the vessel must do maintenance on the tools and equipment used for loading and unloading cargo to work efficiently, including making a letter of protest or make a report to protect the vessel owner in order to prevent claims from the consignee.

Keywords: Transportation; Vessel; Bagged Rice; Risks; Damage



บทนำ

การขนส่งสินค้าข้าวทางเรือเดินทะเลนับว่ามีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างยิ่งเพราะข้าวเป็นสินค้าส่งออกที่ทำรายได้ให้กับประเทศมาเป็นเวลาช้านาน ประกอบกับสถานการณ์ที่ประชากรโลกในยุคปัจจุบันเกิดความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบของปรากฏการณ์เอลนีโญ (El Niño) ที่กระทบต่อการผลิตสินค้าข้าวของบางประเทศ รวมไปถึงการบังคับใช้มาตรการของรัฐบาลบางประเทศ เช่น ประเทศอินเดีย ที่ได้มีประกาศห้ามส่งออกข้าวขาวในสายพันธุ์หลักเพื่อเป็นหลักประกันด้านความเพียงพอต่อการบริโภคภายในประเทศ (รตินา พงศ์ทวีข และ กัลยาณี ชีวะพานิช, 2566) ในขณะที่ประเด็นด้านความมั่นคงทางอาหารและการยกระดับโภชนาการและการส่งเสริมเกษตรกรรมที่ยั่งยืนก็ยังคงเป็นหนึ่งในสิบเจ็ดเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs; Goal 2 – End hunger, achieve food security and improved nutrition and promote sustainable agriculture)

ที่ทางสหประชาชาติมุ่งหมายที่จะให้เกิดสัมฤทธิ์ผลภายในปี ค.ศ. 2030 (ศรเนตร อารีโสภณพิเชฐ, 2566, น.15) ปัจจัยเหล่านี้ล้วนเป็นส่วนสำคัญต่อการปรับเพิ่มสูงขึ้นของราคาข้าวในตลาดโลก และเมื่อข้าวสารเป็นสินค้าที่นิยมซื้อขายกันโดยใช้รูปแบบการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก เนื่องจากเรือเดินทะเลเป็นยานพาหนะที่สามารถบรรทุกสินค้าได้ในปริมาณที่สูงนับหมื่นตันต่อเที่ยวการเดินทาง ดังนั้น กระบวนการและขั้นตอนการปฏิบัติงานในช่วงเวลาการบรรทุก การขนถ่าย การจัดเก็บบนเรือและการดูแลรักษาสินค้าในระหว่างการเดินทางให้เกิดความปลอดภัยนับว่ามีความยุ่งยากซับซ้อน โดยมีข้อพิจารณาที่น่ายเรือพึงปฏิบัติในการรับขนส่งสินค้าข้าวทางเรือเดินทะเลที่ถูกต้องเพื่อให้การขนส่งข้าวสารบรรจุกระสอบไปถึงผู้รับสินค้า ณ เมืองท่าปลายทางมีคุณภาพที่ดีเหมือนกับขณะรับขนส่งลงเรือที่เมืองท่าต้นทาง ดังนั้น ผู้เขียนจึงขอใช้กรณีศึกษาของเรือขนส่งสินค้าที่เดินทางระหว่างประเทศซึ่งได้เคยขนส่งสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบเป็นจำนวนสองหมื่นตันจากท่าเรือกรุงเทพ

และไปบรรทุกเพิ่มเติม (Top up) ที่เกาะสีซังไปส่งยังเมืองท่าลากอส ประเทศไนจีเรีย ที่อยู่ในทวีปแอฟริกาตะวันตก โดยที่เรือต้องเดินทางผ่านเส้นทางเดินเรือที่มีสภาพอากาศเลวร้าย มีฝนตกหนักและทะเลมีคลื่นลมแรงจัด ซึ่งเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหายของสินค้าที่อยู่บนเรือเป็นอย่างมาก ผู้เขียนจึงมีวัตถุประสงค์ที่จะถ่ายทอดประสบการณ์เพื่อเป็นประโยชน์ทางวิชาการต่อผู้ที่ศึกษาและปฏิบัติงานด้านพาณิชยนาวิในการขนส่งสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบ ตั้งแต่การเตรียมระวางเรือ การทำความสะอาดระวาง การเตรียมวัสดุรองสินค้าและอุปกรณ์ที่ใช้ในการยกขนข้าวสารบรรจุกระสอบลงเรือ การบรรทุก การขนถ่าย การจัดเก็บสินค้าบนเรือและการดูแลสินค้าในระหว่างการเดินทาง จนกระทั่งขนสินค้าขึ้นจากเรือที่เมืองท่าปลายทางให้เกิดความปลอดภัยกับเรือ สินค้าและคนประจำเรือรวมถึงคนงานกรรมกร (Stevedores) ซึ่งการปฏิบัติงานดังกล่าวมีความเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าได้ตลอดเวลา ซึ่งในหลายกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสินค้าข้าวสารนั้นก็นำมาสู่ความรับผิดชอบในทางกฎหมายของผู้ขนส่ง เพราะโดยพื้นฐานแล้ว กฎหมายว่าด้วยการรับขนของทางทะเล ไม่ว่าจะ เป็นกฎหมายไทย กฎหมายต่างประเทศ หรือกฎหมายระหว่างประเทศ ก็มักจะมิมีบทบัญญัติในลักษณะเดียวกันที่กำหนดให้ผู้ขนส่งพึงต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่มีบทบัญญัติให้ผู้ขนส่งต้องจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่น ๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับขนส่งและรักษา ซึ่งหากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวตามวิสัยและพฤติการณ์ของผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล ผู้ขนส่งนั้นก็อาจต้องชดเชยค่าเสียหายเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยไม่สามารถยกเว้นความรับผิดได้ (มาตรา 51 ประกอบมาตรา 8) ซึ่งก็เป็นหลักการเดียวกันกับข้อกำหนดใน Article III แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันแห่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับใบตราส่ง ค.ศ. 1924 ที่ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสาร ค.ศ. 1968 (The Hague Rules as amended by the Brussels Protocol 1968: Hague-Visby Rules, 1968) หรือกฎหมายการรับขนของทางทะเลของสหรัฐอเมริกา (Title 46 of the United States Code, Chapter 28 – Carriage of Goods by Sea: 46 U.S.C. § 1304 (1)) ที่ภาระการพิสูจน์นั้น

ย่อมตกแก่ผู้ขนส่ง (“...the burden of proving the exercise of due diligence shall be on the carrier...”)

ทั้งนี้ ตามหลักที่ว่าผู้ขนส่งย่อมถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผิด (presumption of liability) (Kenyon, T., 2001) ซึ่งโดยหลักการนี้ ศาลมักจะยกประโยชน์แห่งความสงสัยให้แก่ผู้ฟ้องคดี เช่น กรณีที่พบว่ามือน้ำทะเลปรากฏอยู่ในระวางเรือ ก็มักจะกลายเป็นหลักฐานเบื้องต้นสำหรับการเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อความเสียหายต่อสินค้าอันเนื่องมาจากความไม่สามารถออกปฏิบัติการในทะเลได้อย่างปลอดภัย (prima facie evidence of unseaworthiness in cargo claims) (Green, J. and Vasiliou, R., 2018)

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการขนส่งสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบทางเรือที่มีการบรรทุกสินค้าเป็นจำนวนมากและใช้เวลาในการเดินทางในทะเลเป็นเวลานานหลายสัปดาห์จึงจะถึงเมืองท่าปลายทาง ทำให้สินค้าบางส่วนอาจเกิดความเสียหายขึ้นอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น การแก้ไขปัญหของผู้ควบคุมเรือเพื่อป้องกันมิให้เรือของตนนั้นต้องถูกกักเรือตามมาตรการแห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 หรือกฎหมายว่าด้วยการกักเรือของประเทศอื่น ๆ ซึ่งเป็นมาตรการทางกฎหมายที่เจ้าหน้าที่ผู้เป็นเจ้าของสินค้าที่ได้รับความเสียหายอาจเลือกใช้เพื่อประโยชน์ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ขนส่ง จึงมีข้อพิจารณาที่น่ายเรื่อนั้นควรคำนึงและพึงปฏิบัติในการรับขนสินค้าข้าวสารทางเรือเดินทะเลอย่างถูกต้อง ซึ่งจะมีผลต่อการรักษาสภาพของสินค้าให้คงคุณภาพที่ดีตั้งที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศด้วย

ลักษณะการขนส่งข้าวสารบรรจุกระสอบทางเรือเดินทะเล

การขนส่ง การบรรทุกการขนถ่ายและการจัดเก็บสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบ (Bagged Rice) ทางเรื่อนั้น ผู้ส่งสินค้า (Shipper) จะลำเลียงสินค้ามาทางเรือโป๊ะ (Barge) ซึ่งมีเรือลากจูง (Towing Boat) มาส่งให้กับเรือใหญ่ที่ข้างเรือ ณ ท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port) โดยใช้วิธีการขนถ่ายข้างเรือ (Overside) ที่หลักกลางแม่น้ำหน้าท่าโดยจะบรรทุกให้ได้จำนวนที่เรือกินน้ำลึก (Draught) 7.8 เมตร เพื่อให้เจ้าพนักงานนำร่องสามารถนำเรือผ่านร่องน้ำเจ้าพระยาไปแวะจอดทอดสมอที่เกาะสีซัง (Koh Sri Chang) ได้อย่างปลอดภัยเพื่อรับสินค้าเพิ่ม (Top up) จากเรือโป๊ะที่ถูกลากมาส่งเทียบข้างเรือใหญ่อีกจำนวนหนึ่งเพื่อให้เรือ

สินค้าสามารถบรรทุกให้ได้สูงสุดเต็มที่ (Maximum Load) ตามข้อกำหนดของเส้นแนวน้ำบรรทุก (Load Line) โดยที่นายเรือ (Ship's Master) หรือกัปตันเรือ คือผู้ที่ต้องปกป้องรักษาผลประโยชน์ของเจ้าของเรือ (Ship's Owner) ด้วยการลดความสูญเสียหรือความเสียหายของสินค้าตั้งแต่สินค้าผ่านกราบเรือบรรทุกลงในเรือ ด้วยการดูแลเอาใจใส่และหมั่นตรวจสอบสินค้าอยู่เป็นประจำเนื่องจากข้าวเป็นสินค้าที่มีคุณสมบัติพิเศษอ่อนไหวต่อการเก็บรักษาให้อยู่ในสภาพที่ดีอยู่ตลอดเวลา ประกอบกับสินค้ามีการคายความร้อนออกจากตัวสินค้านั้นเองทำให้มีความชื้นเกิดขึ้นภายในระวางและด้วยจำนวนสินค้านับหมื่นตันที่มีอยู่ในแต่ละระวาง ก็ยิ่งทำให้ความชื้นที่เกิดขึ้นจากการคายความร้อนของข้าวสารในทุก ๆ ระวางมีจำนวนมากทำให้มีการกลั่นตัวเป็นหยดน้ำเกิดขึ้นบนเพดานของฝาระวางและหยดลงมาที่กระสอบข้าวสารทำให้เกิดการเปียกชื้นและเป็นเชื้อราในกระสอบกระจายไปทั่วจากชั้นบนลงสู่ชั้นล่างของระวาง ทำให้สินค้าเกิดความเสียหายและถ้ายังงั้นเกิดขึ้นต่อไปเรื่อย ๆ อีกเป็นจำนวนมาก เมื่อเรือเดินทางถึงเมืองท่าปลายทางผู้รับสินค้าอาจปฏิเสธการรับสินค้าหรือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าต่อเจ้าของเรือเป็นเงินจำนวนมากมหาศาลโดยใช้อำนาจศาลในการออกหมายกักเรือไม่ให้เรือออกจากท่าเพื่อต่อรองการชดใช้ค่าเสียหายกับเจ้าของเรืออีกด้วย ดังนั้น สิ่งที่นายเรือ (Master) ควรทำเพื่อป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าดังกล่าวคือการดูแลและระมัดระวังไม่ให้สินค้าเกิดความเสียหายขึ้นในระวางด้วยการทำการระบายความชื้นออกจากระวางให้มากที่สุดทุกวัน ด้วยการใช้พัดลมระบายอากาศ (Ventilation Fan) ดูดอากาศแห้ง (Dry and Clean Air) จากภายนอกเข้ามาในระวางทางหัวระวางด้านบนและใช้พัดลมเป่าความชื้นภายในระวางออกไปทางท้ายระวาง โดยวิธีการและขั้นตอนในการป้องกันและลดความเสียหายที่เกิดกับสินค้าจะเริ่มขึ้นตั้งแต่การเตรียมระวางสินค้าก่อนการบรรทุกด้วยการทดสอบการผิมน้ำของฝาระวาง (Host Test) และการฉีบน้ำล้าง ทำความสะอาดระวางทุกซอกมุมไม่ให้มีสินค้าค้างเก่าหลงเหลืออยู่เลย แล้วเปิดฝาระวางตากแดดให้แห้งโดยปราศจากความชื้นและกลิ่นในทุก ๆ ระวาง โดยเฉพาะถึงระบายน้ำในระวาง (Bilge well) ต้องสะอาด โดยผ่านการตรวจสอบจากต้นเรือ (Chief Officer) และนายเรือให้เรียบร้อยก่อน แล้วจึงแจ้ง

ให้เจ้าของสินค้า (Shipper) ส่งผู้ตรวจสอบ (Surveyor) มาตรวจความพร้อมของระวางเรือก่อนการบรรทุกและออกใบรับรองการผ่านระวางให้กับเจ้าของเรือก่อนจึงจะเริ่มทำการบรรทุกสินค้าได้ จากนั้นทางเรือต้องเตรียมวัสดุในการปูพื้นระวาง (Dunnage) โดยเลือกใช้วัสดุจำพวกไม้อัด ไม้ไผ่ เสื่อต้นกก กระดาดขี้มัน ตามความเหมาะสมเพื่อป้องกันไม่ให้สินค้าสัมผัสกับแผ่นเหล็กบนพื้นระวางเรือ (Tank Top) เพราะจะทำให้สินค้าเปียกชื้นได้ ในปัจจุบันไม้อัดมีราคาแพงและต้องใช้เป็นจำนวนมากในการปูพื้นระวางและผนังภายในตัวเรือของแต่ละระวาง ทำให้ผู้ขนส่งใช้ไม้ไผ่ลำเล็ก ๆ มาผูกเป็นตาข่ายวางที่พื้นระวางและผนังข้างเรือแล้วติดตั้งเสื่อต้นกกไว้ที่พื้นและผนังข้างเรือและปูพลาสติก ปิดทับด้วยกระดาดขี้มันบนพื้นเสื่อแทนการปูพื้นด้วยไม้อัดทั้งหมดเพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย การยกขนสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบจะใช้เครนเรือ (Ship's Crane) ร่วมกับเชือกสลิง (Sling rope) ผู้รัตรกระสอบข้าว โดยวิธีการวางเรียงกระสอบข้าวสารลงบนเชือกสลิงซ้อนทับกัน 4 ชั้น สลึงละ 25 กระสอบ แล้วใช้ขอเกี่ยว (Cargo hook) ของเครนเรือเกี่ยวเชือกสลิงรัตรกระสอบข้าวจนแน่นแล้วยกขึ้นจากเรือลำเลียงลงไปในระวางของเรือใหญ่ครั้งละ 4 สลึง โดยมีคนงานคอยปลดเชือกสลิงออกจากเครน แล้วยกกระสอบข้าวจัดเรียงเป็นแถวภายในระวางโดยมีการเว้นช่องห่าง (Ventilation channel) ระหว่างกองข้าวสารประมาณ 20 เซนติเมตร ทั้งตามความกว้างและแนวยาวของระวางเรือเพื่อเป็นทางให้พัดลมระบายอากาศหมุนเวียนผ่านไปมาตามช่องว่างระหว่างแนวการจัดเรียงกระสอบข้าวได้อย่างทั่วถึง ตลอดแนวจากพื้นระวางถึงส่วนบนสุดของสินค้าของทุก ๆ ระวางที่ทำการบรรทุก โดยระหว่างการบรรทุกสินค้าลงในระวางเรือแต่ละวัน นายยามจะต้องเปิดพัดลมระบายอากาศไล่ความชื้นออกจากระวางทุกครั้งจนกระทั่งเรือบรรทุกสินค้าเสร็จ

การเข้ายามของนายยาม (Duty Officer) และลูกยามสินค้าในขณะที่เรือทำการบรรทุกสินค้าที่สำคัญคือในช่วงเวลากลางคืน นายยามจะต้องเปิดเรดาร์ (Radar) ตรวจสอบหากกลุ่มเมฆฝนที่จะเข้ามาใกล้กับเรือเพื่อคอยระวังฝนตกและมีการเตรียมความพร้อมที่จะต้องรีบปิดฝาระวางให้ทัน โดยที่ไม่ให้น้ำฝนตกลงไปในระวางสินค้า ซึ่งส่วนใหญ่ความผิดพลาดที่เกิดขึ้นมักเกิดจากการที่ฝนตกแล้วปิดฝาระวางไม่ทัน ทำให้สินค้าข้าวสารเปียกฝนเสีย

หายต้องทำการรื้อสินค้าที่เปียกน้ำในระหว่างขึ้นมาจากให้
แห้งซึ่งเสียค่าใช้จ่ายและเวลาในการขนขึ้นลงอย่างมีนัย
สำคัญ นอกจากนี้ นายยามสินค้าของเรือที่เข้ายามในแต่ละ
ผลิตภัณฑ์ลูกยามจะต้องคอยสุ่มตรวจนับจำนวนกระสอบข้าว
ของแต่ละเชือกสลึงว่ามีจำนวนครบ 25 กระสอบหรือไม่
เพื่อป้องกันการขาดจำนวนของสินค้าที่คำนวณโดยคนงาน
นับจำนวนสินค้า (Tally) ที่จะคอยนับจำนวนสลึงแล้วนำมา
คำนวณเป็นจำนวนกระสอบที่บรรทุกลงเรือได้ในแต่ละวัน
และในระหว่างการบรรทุกข้าวสารขณะที่เรือจอดทอดสมอ
บริเวณเกาะสีชังโดยมีเรือลำเลียงขนข้าวสารและใช้เรือลาก
จูงลากมาจากอยุธยาเข้ามาเทียบข้างเรือใหญ่ที่ทอดสมอ
อยู่บริเวณเกาะสีชังแล้วทำการขนสินค้าขึ้นที่ข้างเรือ
(Over side) โดยในแต่ละวันเจ้าของเรือจะส่งผู้ตรวจสอบ
(P&I Surveyor) มาทำการสุ่มตรวจคุณภาพของข้าวสาร
ที่บรรจุอยู่ในกระสอบ (Random) ด้วยการนำทอสแดน
เลสปลายแหลมสุ่มแทงเข้าไปในกระสอบเมื่อดึงออกมา
ก็จะมีข้าวติดมาในทอสเพื่อเก็บตัวอย่างข้าวไปวิเคราะห์
คุณภาพว่าเป็นข้าวหอมมะลิตามที่ได้ระบุไว้ในสัญญา
ซื้อขายหรือไม่ หรือมีการปลอมปนข้าวหักหรือมีสิ่งปน
เปื้อน (Contaminant) ในกระสอบด้วยหรือไม่และตรวจ
สอบความชื้นของข้าวให้อยู่ตามเกณฑ์ที่กำหนดอีกด้วย
รวมถึงการนับจำนวนข้าวสารบรรจุกระสอบ (Tally) ที่
บรรทุกลงเรือทั้งหมด โดยผู้ตรวจสอบฝ่ายเจ้าของเรือ
จะทำรายงานการตรวจสอบคุณภาพของข้าว จำนวนที่
บรรทุกและความชื้นรวมถึงลักษณะและสีของเมล็ดข้าว
ภายในกระสอบส่งให้กับบริษัทเรือและเจ้าของสินค้าทราบ
เมื่อเรือทำการบรรทุกสินค้าเต็มลำเรือ ต้นเรือและผู้ตรวจ
สำรวจฝ่ายเจ้าของสินค้า (Shipper) จะร่วมกันอ่านค่า
การกินน้ำลึกของเรือ (Draught) อย่างละเอียดเพื่อนำมา
คำนวณหาน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกจริงบนเรือ (Draught
Survey) เพื่อเป็นหลักฐานแจ้งให้ผู้ส่งสินค้าทราบและดำเนิน
การอบรมยา (Fumigation) เพื่อกำจัดแมลงหรือมอดใน
ระหว่างที่บรรทุกข้าวสารและออกใบรับรองการอบรมยา
(Fumigation Certificate) ส่งให้กับผู้รับสินค้าที่เมืองท่า
ปลายทาง เพราะหากไม่มีการอบรมยาข้าวบนเรือหรือไม่มี
ใบรับรองการอบรมยาข้ามมอดหรือแมลงผู้รับสินค้าที่เมือง
ท่าปลายทางอาจจะปฏิเสธการรับสินค้าได้เช่นกัน

การดูแลสินค้าระหว่างการเดินทางในทะเล

ต้นเรือ (Chief Officer) ภายใต้การกำกับของ
นายเรือ (Master) จะเป็นผู้รับผิดชอบการดูแลสินค้าใน
เรือด้วยการมอบงานให้สร้างเรือ (Bosun) ทำการตรวจ
สอบวัดระดับน้ำในถังเตรนน้ำ (Bilge Tank) ในระหว่าง
เรือทุกวันเพื่อตรวจสอบดูว่ามีน้ำรั่วเข้าไปในระหว่างหรือ
ไม่ เพื่อป้องกันสินค้าเปียกเสียหาย นอกจากนี้ทางเรือจะ
วัดค่าอุณหภูมิและความชื้นภายในระหว่างด้วยการหย่อน
เทอร์โมมิเตอร์ชนิดดุ่มแห้งและดุ่มเปียกลงไปในระหว่างทุก
ระหว่างเพื่ออ่านค่าที่วัดได้เปรียบเทียบกับเพื่อหาค่าอุณหภูมิ
จุดน้ำค้าง (Dew Point) ภายในระหว่าง และต้องทำการวัด
ค่าอุณหภูมิจุดน้ำค้าง (Dew Point) ภายในระหว่างด้วย
มาเปรียบเทียบกับ เพื่อตัดสินใจว่าจะทำการระบายอากาศ
ภายในระหว่างสินค้าหรือไม่ โดยหลักการนี้ทางเรือจะพบ
ว่าถ้าอากาศภายในระหว่างมีความชื้นสูงกว่าอากาศ
ภายนอกระหว่าง โดยตรวจพบว่าอากาศภายนอกเป็นอากาศ
แห้ง (Dry Air) แล้วนั้น ทางเรือจะทำการระบายอากาศ
ด้วยการเปิดพัดลม (Ventilation Fan) ระบายความชื้น
ภายในระหว่างออกไปแล้วดูอากาศแห้งเข้ามาแทนที่ใน
ระหว่างทุกวัน ยกเว้นวันที่ฝนตกและอากาศภายนอกระหว่างมี
ความชื้นสูงกว่าอากาศภายในระหว่างก็จะหยุดทำการระบาย
อากาศ แล้วจวบจนที่กเวลาเปิดและปิดเครื่องพัดลมระบาย
อากาศลงในสมุดปั๊มเรือและสมุดบันทึกอุณหภูมิประจำวัน
(Temperature Record Book) ไว้ด้วยและในกรณีที่ไม
สามารถระบายอากาศได้เนื่องจากทะเลมีคลื่นลมแรงจัด
ทางเรือจะใช้วิธีการเปิดพัดลมหมุนเวียนอากาศภายใน
ระหว่าง (Circulation Air) และหาโอกาสเปิดฝาระหว่างเรือ
บางส่วนในวันที่อากาศดีท้องฟ้าแจ่มใสเพื่อให้แสงแดดส่อง
เข้าไปในระหว่างตากสินค้าให้แห้งอยู่ตลอดเวลา แต่ทั้งนี้ต้อง
คอยเฝ้าระวังฝนที่จะตกลงมาในทันทีทันใดหรือคลื่นซัดน้ำ
ทะเลเข้าไปในระหว่างด้วยตลอดเวลาเพื่อไม่ให้สินค้าเสีย
หายและเมื่อเรือเดินทางผ่านน้ำทะเลที่มีความเย็นต่ำกว่า
18 องศาเซลเซียสจะทำให้ผนังตัวเรือในระหว่างมีไอน้ำมาเกาะ
อยู่เป็นจำนวนมาก (Ship's Sweat) เพราะเรือเดินทาง
ผ่านน้ำทะเลที่มีความเย็นในเขตหนาว (Winter Zone)
การแก้ปัญหานี้จะยากมากทำให้สินค้าเปียกชื้นเพราะหยด
น้ำมาเกาะที่ผนังข้างเรือในระหว่างเป็นจำนวนมากตลอดเส้น
ทาง ทำให้ทางเรือต้องเร่งการระบายอากาศให้มากที่สุด
ด้วยการใช้พัดลมเคลื่อนที่เข้ามาเป่าระบายอากาศเสริม

ให้มากขึ้นภายในระยะเวลาที่จะทำได้ รวมถึงการเปิดฝาระวางตากสินค้าให้หายขึ้นเท่าที่สภาพอากาศจะเอื้ออำนวย

ในกรณีที่พบว่ามีความเสียหายในระวางมีการเปียกชื้นขึ้นรา ซึ่งเกิดจากหยดน้ำที่ผนังภายในระวาง ทางเรือต้องรีบให้คนประจำเรือเลือกยกยกกระสอบที่เสียหายดังกล่าวขึ้นมาวางไว้บนปากกระวางบนดาดฟ้าเรือแล้วนับจำนวนกระสอบและถ่ายรูปไว้เป็นหลักฐาน จากนั้นให้ดำเนินการถ่ายยกกระสอบด้วยการแยกข้าวสารที่ดีใส่กระสอบใหม่ส่วนที่ขึ้นราและเน่าเสียก็แยกไว้ต่างหากหรือทิ้งไป การขนถ่ายสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบขึ้น ณ เมืองท่าปลายทาง นายยามต้องคอยดูการใช้อุปกรณ์การขนถ่ายของคนงานภายในแต่ละระวางด้วยการห้ามการใช้ตะขอหรือมือเสื่อช่วยในการลากหรือยกกระสอบเพราะจะทำให้กระสอบแตกและฉีกขาด และต้องเข้มงวดให้คนงานยกยกกระสอบข้าวบริเวณด้านในปีกระวางด้านข้างเรือ (Wing Side) ทั้งทางด้านกราบซ้ายและกราบขวา หัวระวางท้ายระวางและบริเวณกึ่งกลางระวาง (Hatch Square) ลงไปเป็นชั้น ๆ เสมอกันไปในแนวระนาบที่เท่ากันหรือใกล้เคียงกันจากบนลงล่างของระวางเพื่อป้องกันการพังทลายของสินค้าขณะเรือเอียงแล้วลงมาทับคนงานที่กำลังขนถ่ายสินค้าได้รับบาดเจ็บรวมถึงสินค้าได้รับความเสียหายด้วย

ดังเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นกล่าวคือ ขณะเรือของบริษัทกำลังขนถ่ายสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบอยู่ที่เมืองท่าหนึ่งในประเทศแถบตะวันออกกลางโดยมีคนงานและกรรมกรทำการยกขนข้าวสารบรรจุกระสอบ (Bagged Rice) เฉพาะบริเวณกึ่งกลางระวาง (Hatch Square) จนเป็นหลุมลึกลงไปเรื่อย ๆ ส่วนข้าวสารที่อยู่ด้านในระวางข้างเรือทั้งกราบซ้ายและกราบขวากับหัวระวาง ท้ายระวาง มีสินค้าอัดแน่นอยู่ในระดับที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะสินค้าออกยากทำให้คนงานไม่ให้ความสนใจในการขนถ่ายสินค้าด้านในออกมาและยังถูกละเลยไม่ใส่ใจโดยนายยามและลูกยามของเรือที่เข้ายามและปฏิบัติหน้าที่อยู่ขณะนั้น ทำให้สินค้าข้าวสารบริเวณกึ่งกลางระวางเป็นหลุมลึกเกือบทุกระวางจนกระทั่งในจังหวะที่เครนเรือของทุกระวางยกสลิงของสินค้าแกว่งไปยังหน้าท่าพร้อม ๆ กันเกือบทุกระวางมีผลทำให้เรือเอียงไปจนสินค้าที่อยู่ด้านข้างระวางด้านในฝั่งตรงข้ามกับที่เรือเอียงพังทลายลงมาทับคนงานที่กำลังขนถ่ายสินค้าได้รับบาดเจ็บและสินค้าได้รับความเสียหายโดยมีกระสอบแตกเป็นจำนวนมาก ทำให้เจ้าของเรือใน

ฐานะผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหาย จากเหตุการณ์ดังกล่าวถึงแม้ว่าเป็นการขนถ่ายสินค้าที่ขนถ่ายผิดวิธีโดยผู้รับเหมา (Stevedores) ก็ตาม แต่การที่ต้นเรือและนายยามไม่ยอมทักท้วง ทั้ง ๆ ที่คอยเดินตรวจตราการทำงานสินค้าในระวางเพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อสินค้าและคนงานที่ปฏิบัติงานบนเรือนั้น ถือเป็นความละเลยของทางเรือที่นายเรือและเจ้าของเรือต้องร่วมกันรับผิดชอบ

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. หลักการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) เป็นหลักการที่ส่งผลให้เกิดการกำหนดหน้าที่ขั้นพื้นฐานของผู้ให้บริการในฐานะผู้ขนส่งในอันที่จะต้องจัดเตรียมความพร้อมของเรือให้สามารถปฏิบัติการขนส่งทางทะเลได้อย่างปลอดภัยและตลอดรอดฝั่ง โดยหลักการเช่นว่าเป็นแนวคิดที่ปรากฏอยู่ในคดีจำนวนมากที่อยู่ในขอบเขตการบังคับใช้ของระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) ซึ่งมีอยู่ตั้งแต่ก่อนการมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็น Hague Rules, 1924 หรือ Hague-Visby Rules, 1968 และแม้ว่าในอนุสัญญาที่ใช้บังคับหลังจากนั้นอย่าง Hamburg Rules, 1978 จะมีได้กำหนดหลักเกณฑ์ให้ผู้ขนส่งต้องมีหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยเหมือนอย่าง Hague Rules, 1924 กับ Hague-Visby Rules, 1968 (ก่าชัย จงจักรพันธ์, 2564, น. 229) แต่ผลในทางกฎหมายก็ได้แตกต่างออกไปอย่างมีนัยสำคัญเนื่องจากว่า Hamburg Rules, 1978 นั้นใช้ระบบความรับผิดชอบในขณะที่ผู้ขนส่งพึงต้องรับผิดชอบไว้ก่อนเสมอเว้นเสียแต่ว่าตนจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่แล้ว ทั้งนี้ ตามหลักที่ว่าผู้ขนส่งย่อมถูกสันนิษฐานไว้ก่อนว่าผิด (presumption of liability) ดังที่ได้กล่าวถึงไว้แล้วในบทนำของบทความนี้ อนึ่ง หลักการนี้เป็นที่มาของบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8(1) และ (2) ที่กำหนดหน้าที่ของผู้ขนส่งให้ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น รวมถึงคนประจำเรือที่พึงต้องได้รับการจัดอัตราค่าจ้างให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 และกฎหมายลำดับรองฉบับอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ประกาศกรมเจ้าท่า

ที่ 23/2562 เรื่องการจัดอัตราค่าจ้างสำหรับเรือเดินทะเล (ประกาศ ณ วันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562) (กรมเจ้าท่า, 2562) และนอกจาก Seaworthiness จะเป็นหลักการที่ผู้ขนส่งต้องปฏิบัติตามกฎหมายแล้ว ในทางประกันภัยทางทะเลยังถือเป็นคำรับรองโดยปริยาย (Implied warranty) อีกด้วย ดังนั้น แม้ว่าจะไม่มีข้อความของคำรับรองเกี่ยวกับสภาพของเรือที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย แต่หากข้อเท็จจริงปรากฏว่าสินค้าเสียหายอันเนื่องมาจากการที่เรือไม่อยู่ในสภาพที่จะเดินทางในทะเลได้อย่างปลอดภัย กรมธรรม์ประกันภัยสินค้า (Institute Cargo Clauses) ก็จะไม่คุ้มครองความเสียหายของสินค้าที่เกิดขึ้นจากเหตุดังกล่าว (ประมวล จันทรชีวะ, 2561, น. 31)

2. หลักความพร้อมของเรือและอุปกรณ์ของเรือที่พึงจัดเตรียมให้เหมาะสมกับการรับขนส่งสินค้าที่มีลักษณะพิเศษ (Cargoworthiness) เป็นหลักการที่สืบเนื่องกันกับหลักการในข้อก่อนหน้า โดยหลักการนี้มีเป้าหมายคือถ้าหากว่าสินค้าที่จะต้องขนส่งนั้นมีลักษณะพิเศษเรือและอุปกรณ์ของเรือก็ต้องมีความเหมาะสมที่จะทำให้การขนส่งของนั้นเป็นไปอย่างปลอดภัยตลอดทางจนกว่าจะถึงจุดหมายปลายทาง (ไพฑูริต เอกจริยกร, 2552, น. 259) เช่น ถ้าเป็นการทำสัญญาขนส่งเนื้อสัตว์หรืออาหารแช่แข็ง เรือ เครื่องทำความเย็นและเครื่องแช่แข็งก็จะต้องมีความเหมาะสมที่จะเก็บและรักษาเนื้อสัตว์หรืออาหารแช่แข็งดังกล่าวไปให้ถึงจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย (ไพฑูริต เอกจริยกร, 2541, น. 193) อนึ่ง หลักการนี้เป็นที่มาของบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8(3)

3. หลักการดำเนินการด้วยความระมัดระวัง (Due Diligence) เป็นหลักการที่มุ่งไปที่การปฏิบัติต่อตัวสินค้าโดยตรง ซึ่งแตกต่างไปจากหลักการทั้งสองประการดังที่ได้กล่าวถึงในข้อก่อนหน้า เพราะหลัก Due Diligence นั้นจะมีผลทำให้ผู้ขนส่งต้องใช้ความระมัดระวังและปฏิบัติให้เหมาะสมทั้งในเรื่องการบรรทุกลงเรือ การยกขน การเคลื่อนย้าย การเก็บรักษา การดูแล รวมไปถึงการขนถ่ายสินค้าซึ่งตนทำการขนส่ง (ไพฑูริต เอกจริยกร, 2552, น. 263) เช่น การเก็บสินค้าหลายชนิดที่จะต้องทำการขนส่งไว้ด้วยกัน ก็พึงต้องระมัดระวังมิให้สินค้าชนิดหนึ่งไปก่อให้เกิดปฏิกิริยาทางเคมีต่อสินค้าอีกชนิดหนึ่ง หรือเพื่อป้องกัน

มิให้สินค้าเกิดการกระทบกระทั่งกันผู้ขนส่งก็พึงต้องมีวัสดุที่จำเป็นต่อการจับยึดสินค้า รวมไปถึงการจัดให้มีการระบายอากาศในบริเวณที่เก็บสินค้าอย่างเหมาะสม อนึ่ง หลักการนี้เป็นที่มาของบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 10

4. หลักการประกันคุณภาพการบริหารจัดการเรือตามประมวลข้อบังคับ ISM Code โดย “ISM Code” นั้นย่อมาจาก “International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution” ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ที่ถูกสร้างขึ้นเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดความผิดพลาดของมนุษย์ (Human Error) โดยมุ่งเน้นกระบวนการให้บริษัทเรือ (Shipping Companies) ทั้งในส่วนสำนักงานบนฝั่งและผู้ทำการในเรือมีการบริหารจัดการและการประสานงานที่ดีด้วยเป้าหมายดังต่อไปนี้ (1) เพื่อให้เกิดการดำเนินงานและสภาพแวดล้อมการทำงานบนเรือที่ปลอดภัย (2) เพื่อสร้างมาตรการป้องกันความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้ และ (3) เพื่อปรับปรุงพัฒนาคนประจำเรือให้มีความเชี่ยวชาญด้านการเสริมสร้างความปลอดภัยและพร้อมที่จะตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉิน (สอนชัย สิริวิทยกุล, 2546, น. 90) ดังนั้น ในฐานะที่ ISM Code เป็นประมวลข้อบังคับที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (as amended): SOLAS) บริษัทเรือจึงมีหน้าที่ในอันที่จะต้องสร้างหรือพัฒนาระบบการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัยขึ้น แล้วนำไปปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามวัตถุประสงค์ พร้อมทั้งเก็บรักษาไว้ซึ่งบรรดาเอกสารบันทึกหรือรายงานต่าง ๆ ที่เกิดจากระบบการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย (Safety Management System: SMS) ของเรือ นั้น เพื่อเป็นหลักฐานว่าได้ปฏิบัติตามระบบดังกล่าว ทั้งนี้ ISM Code ได้กำหนดให้ SMS ต้องประกอบไปด้วยข้อกำหนดต่าง ๆ เช่น นโยบายเพื่อความปลอดภัย ขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัย การรายงานข้อเท็จจริงเกี่ยวกับอุบัติเหตุ การปฏิบัติการเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน การจำแนกสายการบังคับบัญชาสิ่งที่ชัดเจน รวมไปถึงการตรวจสอบภายในและการทบทวนในระดับบริหาร (สอนชัย สิริวิทยกุล, 2546, น. 91) ซึ่งจะเห็นได้ว่าเป็นข้อกำหนดในลักษณะทำนองเดียวกันกับระบบประกันคุณภาพ

ตามมาตรฐาน ISO 9002 (Oya Özçayır, 2001, p. 148) หรือหากเทียบเคียงกับระบบการบริหารจัดการที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในองค์กรหรือหน่วยงานของประเทศไทย ก็อาจเทียบได้กับระบบการควบคุมภายในตามแนวทางของ Committee of Sponsoring Organization of the Treadway Commission (SOCO) ที่ประกอบด้วยนโยบายและวิธีปฏิบัติงานขององค์กรที่กำหนดขึ้นเพื่อให้มั่นใจได้ว่าการจะบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายทั้งในด้านการปฏิบัติงาน ด้านการรายงานทางการเงิน และด้านการปฏิบัติตามกฎหมายและกฎระเบียบ (ธนศักดิ์ กุศลสร้าง และ พรทิวา แสงเขียว, 2565, น. 197)

5. ธารทิพย์ หงส์ทอง (2552) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยภายใต้พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยมีสาระสำคัญว่า ตามบทบัญญัติมาตรา 8 และ 9 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นั้น ทำให้เข้าใจได้ว่าผู้ขนส่งมีหน้าที่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางเพียงช่วงเวลาใดเวลาหนึ่งก็เป็นการเพียงพอแล้ว ทำให้เกิดปัญหาว่าถ้าผู้ขนส่งเลือกที่จะปฏิบัติตามหน้าที่ดังที่กฎหมายกำหนดเฉพาะในช่วงเวลาก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางเท่านั้น โดยไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว ณ ตั้งแต่เวลาที่กำลังจะเริ่มบรรทุกสินค้า ความเสียหายต่อสินค้าก็อาจเกิดขึ้นและเป็นผลเสียต่อทางผู้ส่งของที่เป็นเจ้าของสินค้า ผู้วิจัยจึงได้เสนอแนะให้แก้ไขบทบัญญัติของกฎหมายให้ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติทั้งในเวลาก่อนบรรทุกของลงเรือและก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง เพื่อให้หลักเกณฑ์ในเรื่องการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตามกฎหมายไทยมีความเหมาะสมมากขึ้น

ปัญหาที่เกิดขึ้นกับสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบระหว่างการขนส่งทางทะเล

เนื่องจากสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบเป็นสินค้าทางการเกษตรที่ส่งออกมาค่าสูงและมีคุณสมบัติพิเศษเฉพาะ จึงต้องได้รับการดูแลด้วยความระมัดระวังและเอาใจใส่เป็นอย่างดีขณะบรรทุกอยู่บนเรือที่มีจำนวนมากนับหมื่นตันและเดินทางอยู่ในทะเลเป็นเวลานานนับเดือน โดยจากประสบการณ์ของผู้เขียนสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบที่ส่ง

ไปยังประเทศในแถบทวีปแอฟริกาและทวีปอื่น ๆ มักจะประสบปัญหาที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่บรรทุกบนเรือเดินทะเลเป็นส่วนใหญ่มี ดังนี้

1. สินค้าเปียกชื้นและขึ้นราในกระสอบเสียหายในระหว่างการขนส่งทางทะเล เนื่องจากข้าวสารคายความร้อนออกมาจากตัวสินค้าเองและด้วยจำนวนสินค้าที่มีอยู่ในเรือเป็นจำนวนมาก ทำให้อากาศในเรือว้างเกิดความชื้นเป็นเหงื่อ (Cargo Sweat) บนเพดานด้านในของฝาระวางทุกระวาง แล้วหยดลงบนตัวสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบทำให้เกิดการเปียกชื้นเน่าเสียบางส่วนที่กระสอบของสินค้า และสาเหตุของความเสียหายของสินค้าอีกกรณีหนึ่งเกิดจากการที่เรือแล่นผ่านน้ำทะเลที่มีความเย็นระหว่างเดินทางผ่านเกาะมาดากัสการ์จนถึงเมืองท่าปลายทางเป็นเวลาหลายวัน ทำให้มีหยดน้ำมาเกาะที่ผนังข้างเรือ (Ship's Sweat) ภายในเรือว้างอยู่เป็นจำนวนมาก เมื่อสินค้าไปสัมผัสกับผนังข้างเรือในขณะที่เรือโคลงทำให้สินค้าเปียกชื้นเสียหายอีกด้วยเช่นกัน

2. สินค้าเสียหายจากถุงกระสอบข้าวสารฉีกขาด (Bags Torn and Broken) แตกรั่วในระหว่างการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า เนื่องจากการทำงานของคนงานและกรรมกร (Stevedores) ที่ปฏิบัติงานอย่างไม่ระมัดระวัง (Rough Handling) การโยนสินค้าและดึงกระสอบด้วยอุปกรณ์ที่ทำให้สินค้าแตกและรั่วเสียหาย นอกจากนี้ยังเกิดจากการพังทลายของสินค้าที่ทำการขนถ่ายเฉพาะบริเวณกึ่งกลางระวาง (Hatch Square) ทำให้เกิดเป็นหลุมลึกเมื่อเรือเอียงไปด้านใดด้านหนึ่งจะทำให้สินค้าด้านข้างระวางพังถล่มลงมาแตกเสียหายเป็นจำนวนมากด้วย

3. ข้าวสารบรรจุกระสอบที่บรรทุกบนเรือขาดจำนวน (Shortage) โดยจำนวนกระสอบและน้ำหนักไม่เป็นไปตามที่ระบุไว้ในใบตราส่ง (Bill of Lading) ณ เมืองท่าปลายทาง โดยเกิดขึ้นได้หลายสาเหตุ แต่ส่วนใหญ่มาจากสินค้าเสียหายระหว่างการเดินทางในทะเลที่เปียกชื้นเน่าเสียหรือขึ้นราจำเป็นต้องทิ้งส่วนที่เสียหายไปหรืออาจเกิดจากการนับจำนวนผิดพลาดของคนงานนับสินค้า (Tally) เช่น สินค้าบนเชือกสลิงที่ยึดด้วยเครนเรือบางสลิงขาดจำนวนหรือไม่เต็มสลิง นอกจากนี้ ยังเกิดจากการที่สินค้าถูกขโมยระหว่างการเดินทางในแม่น้ำโดยการกระทำของเรือโป๊ะ (Barge) หรือเรือลำเลียง ดังที่เรียกขานกันในภาษาชาวเรือว่า “แมวน้ำ” (มัธยะ ยุวมิตร และคณะ, 2560,

น. 179) จึงทำให้สินค้าขาดจำนวนที่เรือใหญ่ได้ด้วย รวมถึงสินค้าถูกลักขโมยระหว่างการขนถ่ายสินค้าขึ้นที่เมืองท่าปลายทางจากคนงานและกรรมกรที่อยู่ในประเทศที่ยากจนแถบแอฟริกา โดยจะใช้มีดกรีดกระสอบและนำข้าวสารใส่พกห่อในตัวกลับบ้านหลังเลิกงานเวลากลางคืน ซึ่งคนงานและกรรมกรที่อยู่ในระหว่างจะมีจำนวนมากการลักขโมยในรูปแบบนี้ในทุก ๆ วันก็มีผลทำให้สินค้าขาดจำนวนได้เช่นกัน

4. สินค้าข้าวสารที่บรรทุกบนเรือเกิดความเสียหายจากแมลงหรือมอดที่มีอยู่ในกระสอบข้าวและมีการแพร่กระจายอยู่ทั่วไปในสินค้าที่บรรทุกบนเรือทำให้ผู้รับสินค้า (Consignee) อาจไม่ยอมรับสินค้าที่บรรทุกมาบนเรือได้หรือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกับเจ้าของเรือเป็นจำนวนเงินมหาศาล

5. สินค้าไม่ได้คุณภาพตามที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ เนื่องจากข้าวสารบรรจุกระสอบมีการปลอมปนด้วยปลายข้าวหรือสินค้าเกรดต่ำภายในกระสอบ ทำให้ผู้รับสินค้าที่เมืองท่าปลายทางปฏิเสธการรับสินค้าหรือเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกับผู้ส่งสินค้าและผู้ขนส่งได้

ข้อพิจารณาที่ผู้ขนส่งหรือนายเรือพึงปฏิบัติในการบริหารจัดการ ป้องกัน และการควบคุมความเสี่ยงต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบในการขนส่งทางทะเล

1. ข้อพิจารณาที่นายเรือพึงปฏิบัติในการแก้ไขปัญหาของสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบที่เกิดขึ้นจากการเปียกชื้นและขึ้นราภายในระหว่าง โดยทางเรือต้องทำการระบายอากาศอย่างถูกวิธี ด้วยการตรวจสอบหาค่าอุณหภูมิจุดน้ำค้าง (Dew Point) ภายในระหว่างและภายนอกกระว้าง แล้วนำมาเปรียบเทียบกัน โดยถ้าอุณหภูมิจุดน้ำค้างที่วัดจากภายนอกกระว้างมีค่ามากกว่าค่าอุณหภูมิจุดน้ำค้างภายในระหว่างให้หยุดทำการระบายอากาศ แต่ถ้าเมื่อใดตรวจสอบพบว่าอุณหภูมิจุดน้ำค้างภายนอกกระว้างมีค่าต่ำกว่าอุณหภูมิจุดน้ำค้างภายในระหว่างให้ทำการเปิดพัดลมระบายอากาศได้ด้วยการเป่าอากาศให้ความชื้นที่มีในระหว่างออกไปและดูดอากาศจากภายนอกเข้ามาแทนที่ในระหว่างเพื่อให้อากาศแห้ง (Dry Air) เข้ามาแทนที่ที่อยู่ในระหว่างทุกวัน นอกจากนี้ทางเรือยังควรทำการทดสอบการชิลน้ำของฝาระว้าง (Hose Test) เพื่อป้องกันน้ำทะเลซึมเข้าระหว่างเปียกสินค้า

และตรวจสอบระบบปั๊มของถังคังเด้นน้ำ (Bilge Tank) ในระหว่างให้ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วย โดยกระบวนการตามที่ได้อธิบายมานี้ ผู้ขนส่งควรคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงทางด้านสภาพอากาศที่แปรปรวนอยู่ตลอดเวลา อุณหภูมิของน้ำทะเลในขณะที่เรือแล่นผ่านข้ามเขตพื้นที่ต่าง ๆ ในทะเล ทำให้ตัวเรือเกิดความชื้นมีไอน้ำมาเกาะที่ผนังระหว่างด้านในตัวเรือ ซึ่งมีโอกาสของการเกิดขึ้น (Likelihood) ที่สูงมาก (Very High) และผลกระทบ (Impact) อยู่ในระดับที่สูงมาก (Very High) ด้วยเช่นกัน ดังนั้น ทางเรือจึงควรมีมาตรการป้องกันด้วยการให้คนประจำเรือลงไปตรวจสอบสภาพของสินค้าทั้งช่วงเช้าและเย็นรวมถึงเพิ่มจำนวนพัดลมระบายอากาศหรือกำลังแรงดูดและเป่าอากาศภายในระหว่างให้มากยิ่งขึ้น

2. ข้อพิจารณาในการแก้ไขปัญหาข้าวสารบรรจุกระสอบได้รับความเสียหายจากถุงกระสอบฉีกขาดและแตกร้าว (Bags Torn and Broken) ในระหว่างการบรรทุกและขนถ่ายสินค้า คือต้องให้นายยามและลูกยามสินค้าคอยหมั่นเดินตรวจการปฏิบัติงานของคนงานและกรรมกร (Stevedores) และแจ้งข้อบกพร่องกับหัวหน้าคนงาน (Foreman) ไปสั่งการแก้ไขให้คนงานและกรรมกรทำงานอย่างประณีตและระมัดระวังการใช้อุปกรณ์หรือเครื่องมือเพื่อป้องกันมิให้สินค้าฉีกขาดหรือแตกร้าวเสียหายรวมถึงการขนถ่ายสินค้าตามชอกมุมและด้านข้างด้านในของระหว่างออกไปพร้อมกับสินค้าตรงบริเวณกึ่งกลางระหว่างด้วย ถ้าคนงานหรือกรรมกรไม่ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่อง นายยาม (Duty Officer) จะต้องใช้มาตรการที่เคร่งครัด เช่น การสั่งหยุดเครนเรือ (Power off cargo gear) เพื่อหยุดการทำงานสินค้าโดยทันทีจนกว่าจะแก้ไขข้อบกพร่องให้เรียบร้อย โดยกระบวนการตามที่ได้อธิบายมานี้ ผู้ขนส่งควรคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อของคนงานในการใช้เครื่องมือและอุปกรณ์การขนถ่ายสินค้าเป็นเหตุให้สินค้าเกิดความเสียหาย ซึ่งมีโอกาสของการเกิดขึ้น (Likelihood) ที่สูง (High) และผลกระทบ (Impact) อยู่ในระดับที่สูง (High) ด้วยเช่นกัน ดังนั้น ทางเรือจึงควรมีมาตรการป้องกันด้วยการให้นายยามหมั่นเดินตรวจตราดูแลการทำงานของคนงานและกรรมกรอย่างเข้มงวด

3. ข้อพิจารณาที่บริษัทเจ้าของเรือในฐานะผู้ขนส่งพึงปฏิบัติเพื่อการบริหารความเสี่ยงต่อการที่จะต้องรับผิดชอบ

เจ้าของสินค้าหรือผู้รับสินค้าด้วยการทำสัญญาประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง (Carrier's Liability Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยในลักษณะหนึ่งที่มีคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของผู้ขนส่งสำหรับการสูญหายหรือความเสียหายของสินค้าตลอดระยะเวลาการขนส่ง อีกทั้งยังให้ความคุ้มครองต่อความรับผิดในการสูญหายหรือความเสียหายของสินค้าในขั้นตอนการขนถ่ายขึ้นจากเรือที่บรรทุกสินค้า (MSIG, 2023) ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยตามสัญญาประกันภัยในรูปแบบนี้มักจะมีคุ้มครองที่ครอบคลุมถึงวินาศภัยในทุกลักษณะที่อาจเกิดขึ้นกับทรัพย์สินซึ่งเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย ตลอดระยะเวลาตั้งแต่ที่ผู้ขนส่งได้รับของไว้ในความดูแลไปจนถึงเวลาที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่ง (ไชยยศ เหมรัชตะ, 2550, น. 71) และในบางกรณีอาจใช้กรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองต่อความรับผิดของผู้ขนส่งและผู้ปฏิบัติงานในคลังสินค้า (Warehousemen and Carrier's Liability Insurance Policy) (Tokio Marine Insurance Group, 2023) ทั้งนี้ ข้อพิจารณาที่ผู้ขนส่งควรคำนึงอีกประการที่เกี่ยวข้องกันคือเรื่องของข้อยกเว้นความคุ้มครอง (Exclusion clauses) ที่อาจมีการกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งมักจะมีการระบุไว้ในลักษณะที่เป็นข้อสัญญามาตรฐาน เป็นเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย โดยเอกสารเหล่านั้นมักจะมีสถานะเป็นข้อสัญญาที่มีผลใช้บังคับได้ตามกฎหมายถ้าหากว่าเป็นเอกสารที่เป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียน (ซึ่งหมายถึงเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือผู้ซึ่งเลขาธิการฯ มอบหมาย) ได้ให้ความเห็นชอบตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 (มาตรา 29)

4. นายเรือพึงต้องป้องกันปัญหาสินค้าขาดสารบรรจุกระสอบขาดจำนวน (Shortage) ด้วยการตรวจสอบจำนวนสินค้าข้าวที่บรรทุกมาในเรือโป๊ะหรือเรือลำเลียงในแต่ละเที่ยวที่มาเทียบข้างเรือใหญ่ (Overside) ว่ามีจำนวนตรงกับที่แจ้งไว้ในใบส่งมอบสินค้า (Shipping Document) หรือไม่ และสุ่มนับจำนวนสินค้าในเชือกสลิงที่ยกในแต่ละครั้งบนเครนว่ามีการขาดจำนวนไม่เต็มสลิงหรือไม่ และเมื่อเรือบรรทุกสินค้าเสร็จ ณ เมืองท่าต้นทางให้ทำการอ่านค่าอัตรากินน้ำลึก (Draught) อย่างละเอียดเพื่อคำนวณหาค่าน้ำหนักสินค้าที่แท้จริงบนเรือ (Draft Survey) เปรียบเทียบกับตัวเลขสินค้าในใบตราส่ง (Bill of Lading) และ

คำนวณหาค่าน้ำหนักสินค้าที่แท้จริงบนเรือ ณ เมืองท่าปลายทางด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ในระหว่างทำงานสินค้านายยามและลูกยามของเรือต้องหมั่นเดินตรวจตราการปฏิบัติของคณงานและกรรมกรตลอดเวลาร่วมกับเจ้าหน้าที่ยามรักษาความปลอดภัยเพื่อป้องกันการขโมยสินค้าหรือใช้มีดกรีดกระสอบข้าวแล้วแอบลักลอบเอาสินค้ากลับบ้านในเวลากลางคืนด้วย โดยกระบวนการตามที่ได้กล่าวมานี้ ผู้ขนส่งควรคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดจากสินค้าขาดจำนวน (Cargo Shortage) เมื่อส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับสินค้าที่เมืองท่าปลายทาง ซึ่งมีโอกาสของการเกิดขึ้น (Likelihood) ที่สูง (High) และผลกระทบ (Impact) อยู่ในระดับที่สูง (High) ด้วยเช่นกัน ดังนั้น ทางเรือจึงควรมีมาตรการป้องกันด้วยการทำการคำนวณหาค่าน้ำหนักสินค้าที่แท้จริงบนเรือ (Draft Survey) อย่างสม่ำเสมอและถูกต้องทั้งที่ท่าเรือต้นทาง (Port of Loading) และท่าเรือปลายทาง (Port of Discharge)

5. ข้อพิจารณาที่นายเรือพึงปฏิบัติในการแก้ไขปัญหาค้าวสารที่บรรทุกบนเรือเกิดความเสียหายจากแมลงหรือมอดที่มีอยู่ในกระสอบข้าวด้วยการตรวจสอบการอบรมยา (Fumigation) ของบริษัทที่เจ้าของสินค้า (Shipper) ว่าจ้าง โดยจะต้องมีการประเมินผลการดำเนินการว่าการปฏิบัติงานนั้นมีมาตรฐานและมีการใช้ยาและวิธีการที่มีประสิทธิภาพหรือไม่ กล่าวคือ ผู้ควบคุมเรือควรปฏิบัติตามคู่มือว่าด้วยการอบรมยาภายใต้แผ่นกันแก๊ส (Guide to Fumigation under Gas-Proof Sheets) ตามท้องที่การอาหารและการเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture Organization of the United Nations) ได้กำหนดไว้ และพึงต้องปฏิบัติตามข้อแนะนำ (Instruction) ของบริษัทในการที่จะปิดระวางและซีล (Seal) ระวางไว้ให้ครบตามจำนวนวันที่กำหนดอย่างเคร่งครัดและวันที่เรือเปิดซีลระวาง (Break Seal) เพื่อทำการระบายอากาศต้องถ่ายรูปพร้อมมีวันที่ระบุไว้ในภาพและจดบันทึกไว้ในสมุดปูมเรือ (Ship Log Book) ด้วย โดยกระบวนการตามที่ได้กล่าวมานี้ ผู้ขนส่งควรคำนึงถึงปัจจัยความเสี่ยงที่เกิดจากสินค้าเสียหายจากมอดหรือแมลง เมื่อส่งมอบสินค้าให้กับผู้รับสินค้าที่เมืองท่าปลายทาง ซึ่งมีโอกาสของการเกิดขึ้น (Likelihood) ที่ปานกลาง (Medium) และผลกระทบ (Impact) อยู่ในระดับที่ปานกลาง (Medium) ด้วยเช่นกัน ดังนั้น ทางเรือจึงควรมีมาตรการป้องกันด้วยการตรวจสอบบริษัทที่เข้า

มาดำเนินการอบรมยา (Fumigation) บนเรือโดยจะต้องมั่นใจได้ว่าบริษัทเหล่านั้นเป็นองค์กรที่มีมาตรฐานคุณภาพ และมีความน่าเชื่อถือในระดับสากล

สรุป

การขนส่งสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบทางเรือเดินทะเลให้เกิดความปลอดภัยตลอดการเดินทางจนกระทั่งถึงเมืองท่าปลายทาง นับว่าเป็นภารกิจที่สำคัญของผู้ควบคุมเรือหรือกัปตันเรือ (Ship's Captain) ต้องดูแลเก็บรักษาสินค้าให้มีคุณภาพอยู่ตลอดเวลาตามที่ระบุไว้ในสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศ นายเรือและต้นเรือต้องใช้ความพยายามอย่างดีที่สุด (Due Diligence) ที่ต้องรักษาสภาพประโยชน์ของเจ้าของเรือ (Ship's Owner) ในการบรรเทาความเสียหายของสินค้าในเรือเพื่อป้องกันการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้รับสินค้าต่อเจ้าของเรือ โดยมีขั้นตอนเริ่มตั้งแต่การเตรียมระวางบรรทุกสินค้าให้มีการผนึกน้ำที่ตี การทำความสะอาดระวาง การเตรียมวัสดุรองรับสินค้าที่มีคุณภาพอย่างเพียงพอ รวมถึงการเตรียมเครื่องมืออุปกรณ์การยกขนถ่ายสินค้าให้สามารถใช้งานได้อย่างต่อเนื่อง การควบคุมดูแลการบรรทุก การจัดเก็บข้าวสารบรรจุกระสอบในระวางเรืออย่างถูกต้องเพื่อให้การระบายอากาศหมุนเวียนผ่านสินค้าภายในระวางได้อย่างทั่วถึง ตลอดจนมีการเปิดพัดลมระบายอากาศเพื่อให้ความชื้นและหยดน้ำที่มีในระวางออกไปจากเรือในระหว่างการเดินทางในทะเล นายเรือต้องคอยสั่งการให้ต้นเรือ (Chief Officer) และนายยามสินค้าเดินตรวจตราการปฏิบัติงานของคนงานและกรรมกร (Stevedores) และคอยแจ้งเตือนกับหัวหน้าคนงาน (Foreman) เมื่อเห็นว่าการใช้อุปกรณ์ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายกับสินค้าหรือมีการทำงานขนถ่ายสินค้าที่ขาดความระมัดระวัง (Rough Handling) ด้วยการโยนกระแทก การดึงสินค้าที่ทำให้กระสอบแตกหรือการขนถ่ายสินค้าที่ผิดวิธีทำให้สินค้าพังถล่มลงมาแตกเสียหาย นอกจากนี้ผู้ควบคุมเรือ (Master) จะต้องสั่งการให้ต้นเรือและนายยามสุ่มนับจำนวนสินค้าที่อยู่ในเชือกสลิงระหว่างการยกลงเรือโดยเครนเรือ (Ship's Crane) โดยในแต่ละวันต้นเรือจะทำการอ่านค่าการกินน้ำลึกของเรือ (Draft) โดยละเอียดเพื่อหาน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกอยู่จริงบนเรือ (Draft Survey) ในแต่ละวันเปรียบเทียบกับตัวเลขของจำนวนสินค้าและน้ำหนักบรรทุกของ

ผู้ส่งสินค้า (Shipper) รวมถึงการป้องกันสินค้าถูกลักขโมยด้วยการจ้างยามรักษาความปลอดภัยมาประจำบนเรือเพื่อช่วยตรวจตราคนงานและกรรมกร (Stevedores) หลังเลิกงานหรือออกกะเวลากลางคืนด้วย ผู้ควบคุมเรือ (Master) ต้องตรวจสอบการอบรมยา (Fumigation) ของบริษัทที่ผู้ส่งสินค้าจ้างให้มาทำการอบรมยาบนเรือพร้อมออกใบรับรอง (Fumigation Certificate) อย่างมีมาตรฐานและทำตามคำแนะนำในการเปิดซึลระวาง (Seal) และทางเรือจะต้องทำการระบายอากาศอย่างถูกต้องทุกวัน และใช้ความพยายามที่จะลดความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าอย่างดีที่สุด (Due Diligence) กรณีจำเป็นต้องทำรายงานข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นถึงสาเหตุที่ทำให้สินค้าเปียกชื้นขึ้นเป็นจำนวนมาก (Statement of Fact: SoF) รวมถึงหนังสือรายงานยืนยันสภาพอากาศที่เลวร้ายที่เรือได้เผชิญในระหว่างการเดินทาง หรือที่เรียกว่า “Note of Sea Protest” (NoP) ด้วยเพื่อให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องได้ทราบถึงความพยายามของผู้ควบคุมเรือ (Master) ซึ่งปฏิบัติหน้าที่ในฐานะเป็นผู้ขนส่งไม่ให้ถูกเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าของสินค้าหรือผู้รับสินค้า (Consignee)

ข้อเสนอแนะ

เพื่อเป็นการป้องกันและการควบคุมความเสี่ยงต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับสินค้าในการขนส่งทางทะเล ผู้เขียนจึงขอเสนอแนะแนวทางในการป้องกันและแก้ไข ปัญหาเรื่องความเสียหายของสินค้าข้าวสารบรรจุกระสอบที่ส่งออกทางเรือไปยังต่างประเทศเพื่อป้องกันการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกับเจ้าของเรือ (Claim) ดังต่อไปนี้

ประการแรก ผู้ส่งสินค้า (Shipper) และผู้ขนส่ง (Carrier) ต้องตรวจสอบและทำความเข้าใจถึงความสามารถของเครื่องพัดลมระบายอากาศ (Ventilation Fan) บนเรือที่จะทำการขนส่งว่ามีกำลังเพียงพอต่อการระบายอากาศของสินค้าเป็นจำนวนเท่าไรจึงจะเกิดประสิทธิภาพสูงสุดในการเดินทางของเที่ยวเรือที่ทำการค้า (Area of Trade) ถ้าพิจารณาได้ว่ากำลังของเครื่องพัดลมระบายอากาศอาจมีไม่เพียงพอต้องดำเนินการติดตั้งพัดลมระบายอากาศเคลื่อนที่เสริมเพิ่มเติมที่จะทำให้มั่นใจได้ว่าระบบการระบายอากาศของเรือตลอดการเดินทางของเรือเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ประการที่สอง นายเรือ (Master) ควรทำหนังสือคัดค้าน (Letter of Protest) การปฏิบัติงานที่มีข้อ

บกพร่องของผู้ส่งสินค้า (Shipper) หรือคนงานและกรรมกร (Stevedores) ที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายหรือการขาดจำนวนของสินค้า รวมถึงการเขียนรายงานปกป้องผู้ขนส่ง (Note of Sea Protest) ที่แสดงถึงว่าในเที่ยวเรือของการเดินทางเรือได้ประสบกับสภาพอากาศที่เลวร้ายแปรปรวนและอาจส่งผลต่อความเสียหายของสินค้าที่บรรทุกบนเรืออย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้ทราบ โดยให้เจ้าหน้าที่ของทางการที่ทำเรือปลายทางหรือโนตารีพับลิค (Notary Public) ลงนามรับรองเอกสารพร้อมด้วยการแนบภาพข่าวอากาศดาวเทียมเพื่อยืนยันข้อเท็จจริงด้วย ซึ่งแม้ว่าตามกฎหมายแล้วการให้โนตารีพับลิกลงนามในเอกสารจะมีผลเป็นเพียงการรับรองว่านายเรือได้มีการทำหนังสือดังกล่าวขึ้นโดยไม่อาจให้การรับรองหรือยืนยันเกี่ยวกับข้อเท็จจริงหรือเหตุการณ์ที่นายเรือประสบมาได้ (คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5402/2542) แต่การรวบรวมพยานหลักฐานที่พึงมีให้ได้มากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ก็ย่อมเป็นประโยชน์ต่อนายเรือซึ่งเป็นผู้ปฏิบัติงานและเจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้ขนส่งให้มีโอกาสได้รับการบรรเทาความเสียหายทั้งในชั้นของการชี้แจงข้อเท็จจริงต่อผู้มีส่วนได้เสีย ในชั้นของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย และในชั้นของการนำสืบพิสูจน์พยานหลักฐานเพื่อการต่อสู้คดีในศาล

ประการที่สาม ผู้ขนส่งต้องจัดเตรียมถุงกระสอบเปล่าและเครื่องเย็บปากกระสอบเป็นจำนวนที่มากพอเพื่อใช้ในการถ่วงถุงกระสอบ (Re-Bagging) สินค้า ในกรณีที่ข้าวสารบรรจุกระสอบเสียหายเปียกชื้นหรือขึ้นราเป็นบางส่วนก็จะได้นำส่วนของสินค้าที่ดีมารวมกันไว้ในกระสอบเดียวกันเพื่อลดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim) ต่อเจ้าของเรือ โดยที่นายเรือ (Master) ต้องไม่เซ็นยอมรับจำนวนข้าวสารบรรจุกระสอบที่เปียกชื้นขึ้นราหรือแตก (Bags Torn and Broken) เสียหายในจำนวนที่มากเกินไปจริงลงในเอกสารสินค้าของผู้รับสินค้า

ประการที่สี่ นายยามและลูกยามต้องระวังไม่ลงไปในระวางเพื่อห้ามหรือว่ากล่าวตักเตือน ในระหว่างที่เห็นคนงานและกรรมกรทำการกรีดถุงกระสอบและลักขโมยสินค้า

เพราะอาจถูกทำร้ายด้วยอาวุธจากคนงานหรือกรรมกรได้ ควรให้หัวหน้าคนงาน (Foreman) หรือเจ้าหน้าที่ยามรักษาความปลอดภัยเป็นคนไปแก้ปัญหาดังกล่าว โดยนายยามควรถ่ายรูปไว้เป็นหลักฐาน รวมถึงนายเรือต้องร้องขอให้เจ้าของเรือจัดยามรักษาความปลอดภัยเพิ่มขึ้นเพื่อดูแลป้องกันการลักขโมยสินค้าและดูแลความปลอดภัยของคนประจำเรือด้วย

ประการที่ห้า นายเรือต้องหาโอกาสเปิดฝาระวางเพื่อตากสินค้าในทุก ๆ ระวางในช่วงเวลากลางวันขณะที่ท้องฟ้าแจ่มใส และพิจารณาเปิดพัดลมระบายอากาศทั้งในเวลากลางวันและกลางคืนโดยใช้กฎของอุณหภูมิจุดน้ำค้าง (Dew Point Rule) ซึ่งมีข้อกำหนดให้ทำการระบายอากาศได้หากอุณหภูมิจุดน้ำค้างของอากาศภายนอกระวางเรือมีค่าต่ำกว่าอุณหภูมิจุดน้ำค้างของอากาศภายในระวาง และห้ามมิให้ทำการระบายอากาศหากอุณหภูมิจุดน้ำค้างของอากาศภายในระวางเรืออยู่ในระดับที่ต่ำกว่าอุณหภูมิจุดน้ำค้างของอากาศภายนอกระวาง (“Ventilate if the dewpoint of the air inside the hold is higher than the dewpoint of the air outside the hold. do not Ventilate if the dewpoint of the air inside the hold is lower than the dewpoint of the air outside the hold”) (Britannia, P., & I. 2015) (West of England, 2015, p. 7) หรือใช้กฎของสามองศา (The Three Degree Rule) มาพิจารณาโดยถ้าอุณหภูมิของอากาศภายนอกอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าอุณหภูมิของสินค้าในระวางตั้งแต่ 3 องศาเซลเซียสขึ้นไป ก็ควรที่จะทำการระบายอากาศ (Japan, P., & I. Club, 2017, p. 10)

ประการที่หก ต้นกลเรือ (Chief Engineer) ต้องทำการทดสอบ (Test) เครื่องไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษาให้เครื่องมือและอุปกรณ์สนับสนุนการทำงานสินค้ารวมถึงระบบการทำงานของปั้มน้ำ (Pump) ของเรือสามารถทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพโดยเฉพาะการทำงานของเครนเรือ (Ship's Crane) และระบบไฮโดรริกหรือมอเตอร์ไฟฟ้าที่ใช้ในการเปิดปิดฝาระวางเรือทำงานได้อย่างปลอดภัยด้วย



References

- Akejariyakorn, P. (1998). *Carriage of goods by sea*. (2nd ed.). Bangkok: Winyuchon. (in Thai)
- _____. (2009). *Maritime law (Part 2)*. (6th ed.). Bangkok: Winyuchon. (in Thai)
- Areesophonpichet, S. (2023). *Decoding the sustainable development practices of higher education institution in seminar on SDGs indicators for the impact rankings (p. 15)*. Chonburi: Global Relations Center, Burapha University. (in Thai)
- Britannia P&I. (2015). *Carriage of Rice*. Retrieved from <https://britanniapandi.com/2015/12/carriage-of-rice/>
- Chancheewa, P. (2018). *Marine insurance*. (4th ed.). Bangkok: Thai General Insurance Association. (in Thai)
- Cited in Sirariyakul, S. (2007). Evidence-based effects of the ISM code in international maritime shipping cases. *Dulapah journal of the ministry of justice*, 50(3), 82-103. (in Thai)
- Green, J., & Vasiliou, R. (2018). *Contracts of carriage and bills of lading: The hague-visby rules*. Retrieved from <https://www.standard-club.com/fileadmin/uploads/standardclub/Documents/Import/publications/goto-handouts/2767683-contracts-of-carriage-and-bills-of-lading-the-hague-visby-rules.pdf>
- Hemratchata, C. (2007). *108 Insurance problems*. (4th ed.). Bangkok: Nititham. (in Thai)
- Hongthong, T. (2009). Legal problems regarding seaworthiness under the carriage of goods by sea act, B.E. 2534. *Graduate law journal*, 3(4), 420-428. (in Thai)
- Japan P&I Club. (2017). *P&I loss prevention bulletin: Ventilation*. Retrieved from <https://www.piclub.or.jp/wp-content/uploads/2018/04/Loss-Prevention-Bulletin-Vol.41-Full.pdf>
- Jongjakapan, K. (2021). *International trade law*. (8th ed.). Bangkok: The Thai Bar Under The Royal Patronage. (in Thai)
- Kenyon, T. (2001). *Carriage of Goods/COGSA admiralty and maritime law guide: Circuit court admiralty cases*. Retrieved from <http://www.admiraltylawguide.com/cccarriage.html>
- Kusolsrang, T., & Saengkhiew, P. (2022). Internal control factor affecting operational efficiency of accountant and corporate performance in the west of Thailand. *Journal of modern learning development*, 7(11), 195-211. (in Thai)
- Marine Department. (2019). *Marine department notification no. 23/2562 on manpower rating for marine vessels*. Retrieved from <https://imsasth.com/home/detail/65/?sID=65>. (in Thai)
- MSIG. (2023). *Carrier's liability insurance*. Retrieved from <https://www.msig-thai.com/en/business-insurance/carrier%E2%80%99s-liability-insurance>
- Özçayır, O. (2001). *Port state control*. London: Taylor and francis.
- Pongtawich, R., & Chewapanich, K. (2023). *The UN reveals that global rice prices are the highest in 12 years and Thai rice prices are the strongest infoquest news agency*. Retrieved from <https://www.ryt9.com/s/iq29/3443794> (in Thai)
- Sirariyakul, S. (2007). Evidence-based effects of the ISM code in international maritime shipping cases. *Dulapah journal of the ministry of justice*, 50(3), 82-103. (in Thai)
- Supreme Court (Judge Search System, Petition orders and Supreme Court rulings). (2023). *Supreme court judgment no. 5402/2542*. Retrieved from <http://deka.supremecourt.or.th/search> (in Thai)

- Tokio Marine Insurance Group. (2023). *Warehousemen and carrier's liability insurance policy*. Retrieved from <https://www.tokiomarine.com/content/dam/tokiomarine/my/non-life/products/business/marine/warehousemen-carriers-liability/documents/Warehousemen%20and%20Carrier%27s%20Liability%20Insurance%20Policy.pdf>
- West of England. (2015). *Loss prevention bulletin: The carriage of rice*. Retrieved from <https://www.westpandi.com/search/?query=The+Carriage+of+Rice>; <https://www.westpandi.com/getattachment/4fa142c6-461c-46c5-88a0-d2d6f1b02c7a/loss-prevention-bulletin-the-carriage-of-rice.pdf>
- Yuvamit, M., Suanin, S., & Somsorn, Y. (2017). Restrictions of the coastal state jurisdiction over armed guards on board the vessels flying foreign flags. *Thammasat law journal*, 46(1), 175-210. (in Thai)

