

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลกับการตรวจสอบน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าสำหรับการขนส่งทางทะเล

The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) and Verified Gross Mass (VGM) of a Container Carrying Cargo for Maritime Transportation

บทความวิชาการ

สารัตน์ เกื่อนสุวรรณ*

Sarat Thuansuwan*

บทคัดย่อ

มาตรการตรวจสอบน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ทั้งนี้เพื่อป้องกันไม่ให้เรือเสียการทรงตัวและสร้างความเสียหายต่อตัวเรือและสินค้าได้ โดยนายเรือหรือตัวแทนนายเรือจะต้องได้รับข้อมูลการตรวจสอบรับรองน้ำหนักมวลรวมล่วงหน้า ซึ่งต้องมีระยะเวลาที่เพียงพอต่อการเตรียมการวางแผนการบรรทุกของเรือ รวมทั้งมีความเชื่อมั่นว่าสามารถขนส่งสินค้านั้นได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศ

คำสำคัญ: อนุสัญญาระหว่างประเทศ, ตู้คอนเทนเนอร์, การขนส่งทางทะเล

Abstract

Verified Gross Mass (VGM) of a container carrying cargo under the international convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), it is intended to achieve security in the maritime transport of international maritime transportation. This is to prevent vessels, ship stability and damaging the ship and cargo. The ship's master or his representative of the verified gross mass of a packed container sufficiently in advance to be used in the ship stowage plan is a prerequisite for the container to be loaded onto a ship. As well as the satisfied that it can be safely transported. And the requirements of international conventions.

Keywords: International Convention, Container, Maritime Transportation

* ภาควิชาวิทยาการเดินเรือและโลจิสติกส์ทางทะเล คณะพาณิชยศาสตร์บริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา
Department of Nautical Science and Maritime Logistics, Faculty of International Maritime Studies, Kasetsart University, Sriracha Campus
E-mail: sarat.t@ku.th, tsw.sarat@gmail.com

บทนำ

บทความ^๑ นี้เป็นบทความที่เกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลที่ได้ประกาศออกข้อกำหนดบังคับเกี่ยวกับมาตรการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวม^๒ ของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า^๓ ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไปนั้น โดยประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศมีหน้าที่ภาระผูกพันต้องปฏิบัติตามข้อตกลงและข้อกำหนดต่าง ๆ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศ เพื่อให้ประเทศสมาชิกสามารถทำการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศได้อย่างปลอดภัยและใช้เป็นแนวทางในการปฏิบัติตามมาตรการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รวมทั้งยังเพิ่มความปลอดภัยในการจัดวางและการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ให้สูงมากยิ่งขึ้น สามารถลดความเสี่ยงในความสูญเสียในความเสียหายต่อตัวเรือและสินค้าที่บรรทุกลงเรือที่อาจจะเกิดขึ้นได้จากการที่เรือบรรทุกสินค้าลงเรือเกินน้ำหนัก ซึ่งการบรรทุกเกินน้ำหนักนั้นจะส่งผลกระทบต่อตรงต่อการทรงตัวของเรือในขณะที่เรืออยู่ระหว่างการเดินเรือตามเส้นทางเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยตู้คอนเทนเนอร์ที่ได้บรรจุสินค้าแล้วจะต้องได้รับการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวม ซึ่งข้อมูลในการตรวจรับรองจะต้องแจ้งล่วงหน้าก่อนการขนถ่ายสินค้าลงเรือต่อนายเรือ หรือตัวแทนของนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือหรือตัวแทนผู้อำนวยความสะดวก

ความสะดวกในเขตท่าเรือและสุดท้ายต้องได้รับการยินยอมจากนายเรือในการตัดสินใจยอมรับสินค้านั้นลงเรือ เมื่อนายเรือพอใจและเชื่อมั่นว่าสินค้านั้นสามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตาม The Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing^๔

แนวทางปฏิบัติที่สำคัญเกี่ยวกับมาตรการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล^๕



ภาพที่ ๑ การบรรทุกสินค้าลงเรือเกินน้ำหนักทำให้เรือเสียการทรงตัวในเขตพื้นที่ท่าเรือ^๖

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล เป็นอนุสัญญาที่ออกข้อบังคับไว้เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางทะเล รวมทั้งการบรรจุสินค้าของตู้คอนเทนเนอร์จะต้องได้รับการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์ก่อนขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการบรรทุก

^๑ บทความวิชาการ

^๒ น้ำหนักมวลรวม (Gross Mass) หมายถึง การรวมน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้ากับน้ำหนักของบรรจุภัณฑ์และรายการสินค้าทั้งหมด รวมถึงแท่นวางสินค้า วัสดุกันกระแทก วัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัยอื่น ๆ ของสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์

^๓ ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า (Packed Container) หมายถึง ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุของเหลว ก๊าซ ของแข็ง สินค้าหีบห่อและรายการสินค้า รวมถึงแท่นวางสินค้า วัสดุกันกระแทก วัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัยอื่น ๆ

^๔ Refer to the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (resolution A.714 (17)) and subsequent Amendments.

^๕ ตามประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๑๓/๒๕๕๙ เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเพื่อรองรับการบังคับใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลตามมาตรการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า

^๖ สืบค้นเมื่อ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๐, จาก <http://inshore.yachtweb.be/wp-content/uploads/2016/03/solas-container-1.jpg>

สินค้าลงเรือที่เกินน้ำหนัก ซึ่งจะส่งผลกระทบโดยตรงต่อความปลอดภัยสำหรับการทรงตัวของเรือในระหว่างการเดินเรือตลอดเส้นทางที่ทำการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ โดยมีแนวทางการปฏิบัติเพื่อรองรับการบังคับใช้ตามข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ดังนี้

การตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์สามารถทำได้โดย ๒ วิธี คือ

วิธีที่ ๑ เมื่อบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์และผู้รับผิดชอบการบรรจุปิดผนึกตู้คอนเทนเนอร์เสร็จสิ้น ผู้ส่งสินค้า^๗ อาจชั่งน้ำหนักหรือให้บุคคลที่สาม (Third Party) ชั่งน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้านั้น เป็นน้ำหนักมวลรวมด้วยเครื่องชั่งหรือเครื่องมืออื่นใดที่ได้รับการสอบเทียบและได้รับรองจากทางการ^๘ ได้แก่ กรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ให้การรับรองและสอบเทียบเครื่องมืออุปกรณ์^๙ และ

วิธีที่ ๒ ผู้ส่งสินค้าอาจชั่งน้ำหนักหรือให้บุคคลที่สามซึ่งกระทำการแทนผู้ส่งสินค้า ชั่งน้ำหนักของสินค้าหีบห่อ^{๑๐} และรายการสินค้า^{๑๑} รวมทั้งแท่นวางสินค้า ถังไม้หีบห่อ บรรจุภัณฑ์ วัสดุรองรับสินค้า วัสดุกันกระแทกและวัสดุเพื่อการหีบห่อ^{๑๒} และวัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัย^{๑๓} อื่น ๆ ที่จะถูกบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่องชั่งหรือเครื่องมืออื่นใดที่ได้รับการสอบเทียบจากทางการและนำน้ำหนักที่ได้รวมเข้ากับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์เปล่า^{๑๔} เป็นน้ำหนักมวลรวมและบุคคลที่สามใด ๆ ซึ่งได้กระทำการบรรจุตู้คอนเทนเนอร์บางส่วนหรือทั้งหมดควรแจ้งผู้ส่งสินค้าให้ทราบถึงน้ำหนักมวลของรายการสินค้า หรือวัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึด ตามที่บุคคลที่สามได้บรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ส่งสินค้าในการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าภายใต้วิธีการที่ ๒ นี้

^๗ ผู้ส่งสินค้า (Shipper) หมายถึง นิติบุคคลทางกฎหมายหรือบุคคลที่มีชื่อบนใบตราส่งสินค้า หรือใบตราส่งสินค้าทางทะเล หรือเทียบเท่าเอกสารขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Equivalent Multimodal Transport Document) ในฐานะผู้ส่งสินค้า หรือผู้ที่ได้ทำสัญญาับขนส่งของทางทะเลกับบริษัทเรือ (ไม่ว่าในนามตนเองหรือในนามบุคคลอื่น)

^๘ ทางการ (Administration) หมายถึง รัฐบาลของรัฐซึ่งเป็นเจ้าของธงเรือ

^๙ อุปกรณ์ที่ได้ผ่านการสอบเทียบและการรับรอง (Calibrated and Certified Equipment) หมายถึง เครื่องชั่ง แท่นชั่ง อุปกรณ์ที่ใช้ในการยกหรืออุปกรณ์อื่น ๆ ที่มีความสามารถในการหาค่าน้ำหนักที่แท้จริงของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า หรือสินค้าหีบห่อ และรายการสินค้าทั้งหมด แท่นวางสินค้า (Pallets) วัสดุกันกระแทก (Dunnage) และวัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัยอื่น ๆ (Other Packing and Securing Material) ที่มีมาตรฐานความแม่นยำและเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ตามประเภทของเครื่องมือที่นำมาใช้

^{๑๐} สินค้าหีบห่อ (Package) หมายถึง รายการสินค้าหนึ่งรายการหรือมากกว่า ซึ่งมักรวม บรรจุ หุ้มห่อบรรจุกล่องหรือพัสดุภัณฑ์เข้าด้วยกันสำหรับการขนส่ง ได้แก่ พสดุภัณฑ์ (Parcels) กล่อง (Box) หีบห่อขนาดเล็ก (Packets) กล่องกระดาษ (Cartons) เป็นต้น

^{๑๑} รายการสินค้า (Cargo Items) มีความหมายอย่างทั่วไปเช่นเดียวกับคำว่า “สินค้า” ตามอนุสัญญา International Convention for Safe Container, 1972 (CSC) และที่แก้ไขเพิ่มเติม และหมายถึง สินค้าใด ๆ (Any Goods) เครื่องใช้ (Wares) สินค้าที่มีการซื้อขาย (Merchandise) สินค้าเหลว (Liquids) ก๊าซ (Gases) ของแข็ง (Solids) และวัตถุใด ๆ (Articles) ก็ตาม ซึ่งได้ถูกบรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ตามสัญญาับขนส่งสินค้า ซึ่งไม่นับรวมถึง “เครื่องบนเรือและของใช้ประจำเรือ รวมถึงชิ้นส่วนอะไหล่และเสบียงต่าง ๆ ประจำเรือซึ่งบรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์” ว่าเป็นสินค้า

^{๑๒} วัสดุเพื่อการหีบห่อ (Packing Material) หมายถึง วัสดุใด ๆ ที่ใช้สำหรับสินค้าหีบห่อและรายการสินค้าเพื่อป้องกันการเสียหาย ได้แก่ ถัง บล็อกสำหรับบรรจุ ถัง หีบ ถลับ กล่อง และแคร่เลื่อน (Skids) เป็นต้น แต่ไม่รวมวัสดุสำหรับป้องกันสินค้าภายในหีบห่อใด ๆ ที่อยู่ภายในบรรจุภัณฑ์ที่ได้ปิดผนึกแล้ว

^{๑๓} วัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัย (Securing Material) หมายถึง วัสดุกันกระแทก ยึดโยง และอุปกรณ์อื่น ๆ ที่ใช้ป้องกัน เหนี่ยวรั้ง ค้ำยัน หรือจับยึดสินค้าที่บรรจุภัณฑ์ที่ได้ปิดผนึกแล้ว

^{๑๔} น้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์เปล่า (Tare Mass) หมายถึง น้ำหนักของตู้คอนเทนเนอร์ที่ยังไม่มีการบรรจุสินค้าหีบห่อ รายการสินค้า แท่นวางสินค้า วัสดุกันกระแทก หรือวัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัยอื่น ๆ

สินค้าหีบห่อแยกชิ้นที่ปิดผนึกไว้ที่มีการแสดงมวลของสินค้าหีบห่อ (Mass of the packages) และรายการสินค้า รวมทั้งวัสดุอื่น ๆ เช่น วัสดุเพื่อการหีบห่อและสารทำความเย็น (Refrigerants) ภายในสินค้าหีบห่อไว้ชัดเจนและถาวรบนพื้นผิวแล้ว หากมีข้อมูลที่ทำให้เชื่อมั่นว่าวิธีที่ได้มาซึ่งมวลของสินค้าตามที่แสดงไว้บนพื้นผิวมาจากเครื่องชั่งหรือเครื่องอื่นใดที่ได้รับการสอบเทียบและได้รับการรับรองจากทางการ เมื่อทำการบรรจุลงในตู้คอนเทนเนอร์สามารถนำมวลของสินค้าที่แสดงไว้นั้นมารวมได้โดยไม่จำเป็นต้องชั่งน้ำหนักอีก รวมทั้งรายการสินค้าบางประเภท เช่น เหล็กที่ทำการยุบหรือตัด (Scrap Metal) สินค้าเม็ดไม่ได้ทำการบรรจุหีบห่อ (Unbegged Grain) และสินค้าอื่น ๆ ในรูปแบบเทกอง (Other Cargo in Bulk) ซึ่งยากต่อการชั่งน้ำหนักจำแนกเป็นชิ้นรายการที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ในกรณีเช่นนี้จึงควรเลือกวิธีการที่ ๑ ในการชั่งน้ำหนักมวลรวม หรือหากเป็นตู้คอนเทนเนอร์ถูกบรรจุโดยผู้ที่เกี่ยวข้องหลายหน่วย หรือประกอบด้วยสินค้าจากผู้ที่เกี่ยวข้องหลายหน่วย ผู้ส่งสินค้าจะเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อให้ได้มาและจัดทำเอกสารแสดงน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า โดยผู้ส่งสินค้าจะต้องกระทำให้แน่ใจว่าน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้านั้นได้แจ้งให้นายเรือ หรือตัวแทนของนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือ^{๑๕} ทราบในระยะเวลาล่วงหน้าเพียงพอเพื่อใช้ในการวางแผนการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือ

การจัดทำเอกสารตามข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS^{๑๖}

จะกำหนดให้ผู้ส่งสินค้าต้องรับผิดชอบในการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์และแจ้งข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าไว้ในเอกสารการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ^{๑๗} ซึ่งเอกสารนี้อาจเป็นส่วนหนึ่งของใบกำกับการขนย้ายสินค้า ซึ่งผู้ส่งสินค้าใช้ในการส่งข้อมูลให้กับกรมศุลกากร หรืออาจเป็นส่วนหนึ่งของใบจองเรือซึ่งผู้ส่งสินค้าใช้ในการส่งข้อมูลให้กับบริษัทเรืออยู่เดิม หรือเป็นเอกสารแยกต่างหากเฉพาะ เช่น เอกสารสำแดงน้ำหนักที่ออกโดยสถานีชั่งน้ำหนัก ซึ่งใช้เครื่องชั่ง เครื่องมือที่ได้รับการสอบเทียบ และได้รับการรับรองจากทางการ โดยควรมีการทำความสะอาดถลกกันระหว่างภาคีทางการค้าและไม่ว่ากรณีใด ๆ เอกสารการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศนั้น ควรต้องระบุชัดเจนว่าน้ำหนักมวลรวมที่ได้รับไว้ คือ น้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วและไม่ว่ารูปแบบเอกสารจะเป็นเช่นใด เอกสารที่สำแดงน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าต้องลงนามโดยผู้ส่งสินค้าหรือบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจจากผู้ส่งสินค้า การลงนามอาจเป็นลายมือเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Signature) หรืออาจจะระบุชื่อบุคคลที่มีอำนาจลงนามด้วยอักษรตัวพิมพ์ใหญ่ก็ได้ โดยถือเป็นเงื่อนไขที่สำคัญสำหรับการขนถ่ายบนเรือ ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา SOLAS ที่ต้องให้แสดงน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น Electronic

^{๑๕} ตัวแทนท่าเทียบเรือ (Terminal Representative) หมายถึง บุคคลที่กระทำการในนามของนิติบุคคล หรือบุคคลที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ (Wharf age) ที่จอดเรือ (Dock) สถานที่บรรจุสินค้า (Stowage) คลังสินค้า (Warehouse) หรือการให้บริการขนถ่ายสินค้าอื่น ๆ (Other Cargo Handling Service) ที่เกี่ยวข้องกับเรือ

^{๑๖} อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea: SOLAS)

^{๑๗} เอกสารการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ (Shipping Document) หมายถึง เอกสารที่ผู้ส่งสินค้าใช้ในการแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า เอกสารนี้อาจเป็นส่วนหนึ่งของใบกำกับการขนย้ายสินค้าซึ่งผู้ส่งสินค้าใช้ในการส่งข้อมูลให้กับกรมศุลกากร หรืออาจจะเป็นส่วนหนึ่งของใบจองเรือ (Shipping Instructions) ซึ่งผู้ส่งสินค้าใช้ในการส่งข้อมูลให้กับบริษัทเรือ หรืออาจเป็นเอกสารอื่นที่แยกต่างหากเฉพาะ เช่น ใบรับรองน้ำหนัก (Weight Certificate) ที่ออกโดยสถานีชั่งน้ำหนัก (Weight Station)

Data Interchange (EDI) หรือ Electronic Data Processing (EDP) ต่อนายเรือหรือตัวแทนของนายเรือ และตัวแทนท่าเทียบเรือในระยะเวลาล่วงหน้าเพียงพอก่อนทำการขนถ่าย เพื่อนำไปใช้ในการเตรียมการและปฏิบัติการวางแผนบรรทุกสินค้าของเรือ (Ship Stowage Plan) และเนื่องจากสัญญารับขนส่งสินค้ากระทำขึ้นระหว่างผู้ส่งสินค้าและบริษัทเรือมิใช่ระหว่างผู้ส่งสินค้าและผู้อำนวยความสะดวกในท่าเรือ

ดังนั้นผู้ส่งสินค้าจึงมีหน้าที่ตามข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS ในการแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วต่อบริษัทเรือ หลังจากนั้นจึงเป็นความรับผิดชอบของบริษัทเรือในการแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าต่อตัวแทนท่าเทียบเรือในระยะเวลาล่วงหน้าก่อนการขนถ่ายสินค้าลงเรือ ในทำนองเดียวกันผู้ส่งสินค้าอาจแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วต่อตัวแทนของผู้อำนวยความสะดวกในท่าเรือ เมื่อส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ให้กับผู้อำนวยความสะดวกในท่าเรือในระยะเวลาล่วงหน้าของการขนถ่ายสินค้าก็ได้

นายเรือ หรือตัวแทนนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือควรร่วมกันดำเนินการเพื่อให้เกิดความมั่นใจในการแลกเปลี่ยนข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าในทันทีที่ได้รับข้อมูลจากผู้ส่งสินค้า ระบบการติดต่อสื่อสารที่มีอยู่เดิมอาจนำมาใช้สำหรับการส่งผ่านและการแลกเปลี่ยนข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าได้ และในขณะที่ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าถูกส่งมอบให้กับผู้อำนวยความสะดวกในท่าเรือ ตัวแทนท่าเทียบเรือควรจะได้รับรายงานจากบริษัทเรือว่า ผู้ส่งสินค้าได้แจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าแล้วหรือไม่ และน้ำหนักมวลรวมเป็นเท่าใด โดยอนุสัญญา SOLAS ไม่ได้กำหนดวันและเวลาสิ้นสุด

(Time Deadline) สำหรับผู้ส่งสินค้าในการแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว แต่กำหนดไว้เพียงว่า นายเรือหรือตัวแทนนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือต้องได้รับข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าทันเวลาสำหรับนำไปใช้ในการวางแผนการบรรทุกของเรือ ส่วนข้อสรุปในการบรรทุกสินค้าลงเรื่อนั้นจะขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ได้แก่ ประเภทและขนาดของเรือที่ใช้บรรทุกสินค้า ขั้นตอนการขนถ่ายสินค้าของท่าเรือในแต่ละพื้นที่ รวมทั้งเส้นทางการเดินเรือและปัจจัยการปฏิบัติงานอื่น ๆ เป็นต้น ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบของบริษัทเรือที่มีต่อผู้เข้าทำสัญญารับขนส่งสินค้าต่อการแจ้งผู้ส่งสินค้าให้ทราบกำหนดวันและเวลาสิ้นสุดสำหรับการแจ้งน้ำหนักมวลรวม ซึ่งควรมีการหารือกับตัวแทนท่าเรือหรือผู้ประกอบการท่าเรือด้วย ซึ่งข้อกำหนดตามอนุสัญญา SOLAS ได้กำหนดให้ตู้คอนเทนเนอร์ใด ๆ ต้องไม่บรรจุน้ำหนักเกินกว่าน้ำหนักมวลรวมสูงสุดที่ได้ระบุไว้บนป้ายรับรองความปลอดภัย (Safety Approval Plate) ภายใต้อนุสัญญา CSC และที่แก้ไขเพิ่มเติม

ทั้งนี้ ตู้คอนเทนเนอร์ที่มีน้ำหนักเกินกว่าน้ำหนักมวลรวมสูงสุดที่ได้รับอนุญาตจะไม่ได้รับการอนุญาตให้ทำการขนถ่ายลงตู้คอนเทนเนอร์สู่เรือ รวมทั้งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าที่ไม่ได้แจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองด้วย ส่วนค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดจากการไม่ขนถ่าย ได้แก่ การจัดเก็บรักษาสินค้า ค่าเสียเวลาของเรือหรือค่าเสียเวลาของตู้คอนเทนเนอร์ที่ไม่สามารถนำออกจากท่า (ภายในเขตท่าเรือ) ได้ตามเวลาที่กำหนด รวมถึงการส่งคืนตู้คอนเทนเนอร์ไปยังผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้ส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์นั้น ควรเป็นเงื่อนไขข้อตกลงตามสัญญา ระหว่างภาคีทางการค้าและอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS เกี่ยวกับน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ซึ่งจะมีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป

บทสรุป

สำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ โดยต้องมีการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าลงเรือ เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดและข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS เกี่ยวกับการตรวจสอบรับรองน้ำหนักมวลรวมสำหรับตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าลงเรือนั้น ตู้คอนเทนเนอร์ใด ๆ จะต้องได้รับการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมจากการโดยนายเรือจะยอมรับสินค้าลงเรือก็ต่อเมื่อนายเรือพอใจ และเชื่อมั่นว่าสินค้านั้นจะสามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัย และเป็นไปตาม The Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing ทั้งนี้อนุสัญญา SOLAS ไม่มีข้อบังคับใด ๆ ในการจำกัดหลักการนี้ นายเรือยังคงมีอำนาจการตัดสินใจในการรับตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือของตน นอกจากนี้การแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าต่อทั้งนายเรือหรือตัวแทนของนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือนั้น จะต้องมีระยะเวลาล่วงหน้าเพียงพอเพื่อใช้สำหรับการวางแผนการบรรทุกสินค้าของเรือ โดยคำนึงความปลอดภัยในการเดินเรือขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศเป็นหลักสำคัญ

ถึงอย่างไรก็ตาม ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศและเป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS เกี่ยวกับการตรวจรับรองมวลรวมตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าตามที่ได้ประกาศบังคับใช้ไปแล้วนั้น ควรมีการทำข้อตกลงสำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องอื่นต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการปฏิบัติงานในการตรวจรับรองมวลรวมระหว่างภาคีทางการค้าต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการทำสัญญารับขนส่งสินค้า เพื่อให้เกิดความชัดเจนในการทำงานและช่วยลดความซ้ำซ้อนในขั้นตอนตรวจรับรองมวลรวม ลดขั้นตอนในการส่งเอกสารและข้อมูลเพื่อใช้ในการวางแผนบรรทุกสินค้าลงเรือ รวมทั้งยังเป็นการลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นที่จะเกิดขึ้นได้ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศของแต่ละประเทศสมาชิกในองค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้สามารถทำการขนส่งได้อย่างปลอดภัยมากยิ่งขึ้น และยังเป็นโอกาสเพิ่มโอกาสในการทำธุรกิจขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลดีต่อประเทศสมาชิกโดยตรงที่จะมีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศให้สูงมากยิ่งขึ้นในอนาคต

บรรณานุกรม

- ศูนย์ข้อมูลข่าวสาร. กรมเจ้าท่า. (๒๕๕๙). ประกาศกรมเจ้าท่าที่ ๑๑๓/๒๕๕๙ เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเพื่อรองรับการบังคับใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลตามมาตรการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า. สืบค้นเมื่อ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๐, จาก <http://www.md.go.th/md/index.php/library/item/869-113-2559>
- สารัตน์ เกื่อนสุวรรณ. (๒๕๕๙). องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกับการเดินเรือขนส่งสินค้าพาณิชย์ของไทย. สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ๗(๓), ๓๔-๔๑.
- สารัตน์ เกื่อนสุวรรณ และณัฐพัชร อัครกิตติทัศน์. (๒๕๕๙). ผลประโยชน์ของชาติทางทะเลกับความมั่นคงของประเทศ. สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ๗(๒), ๓๐-๓๖.
- สารัตน์ เกื่อนสุวรรณ. (๒๕๕๙). มาตรฐานคนประจำเรือขนส่งสินค้าทางทะเลของไทยกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตรและการเข้ายามสำหรับคนประจำเรือ. สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ, ๗(๑), ๔๖-๕๒.

- International Maritime Organization. (2016). SOLAS container mass verification requirements. Retrieved January 18, 2017, from <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Documents/MS.C.1%20Circ.1475.pdf>
- International Maritime Organization. (2016). Verification of the gross mass of a packed container. Retrieved January 18, 2017, from <http://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Cargoes/Containers/Pages/Verification-of-the-gross-mass.aspx>
- World Shipping Council. (2015). The SOLAS Container Weight Verification Requirement. Retrieved January 18, 2017, from http://www.worldshipping.org/industry-issues/safety/WSC_Summarizes_the_Basic_Elements_of_the_SOLAS_Container_Weight_Verification_Requirement_January_2015_-3-.pdf