



ประกาศกรมเจ้าท่า  
ที่ 113 /๒๕๕๙

เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเพื่อรองรับการบังคับใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลตามมาตรการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า

ด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ได้ออกข้อบังคับตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea : SOLAS) CHAPTER VI Part A, Regulation 2 - Cargo Information โดยได้แก้ไขเพิ่มเติมข้อบังคับในวรรค ๔, ๕ และ ๖ กำหนดให้ผู้ส่งสินค้าต้องรับผิดชอบในการตรวจสอบความถูกต้องของน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า และระบุข้อมูลน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าที่ได้ตรวจสอบความถูกต้องแล้วในเอกสารการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ (Shipping document) รวมทั้งลงนามรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้านั้น และส่งเอกสารดังกล่าวให้นายเรือหรือตัวแทนของนายเรือ และตัวแทนท่าเทียบเรือในระยะเวลาล่วงหน้าอย่างเพียงพอสำหรับการวางแผนการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ในเรือ และเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าที่เอกสารการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศไม่มีการระบุข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว (Verified gross mass) และนายเรือหรือตัวแทนของนายเรือ และตัวแทนท่าเทียบเรือยังไม่ได้รับแจ้งข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้านั้นจะต้องไม่ถูกขนถ่ายลงสู่เรือสินค้า โดยข้อบังคับดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป

เพื่อให้การปฏิบัติตามข้อกำหนดของอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ และเหมาะสมในทางปฏิบัติ กรมเจ้าท่าจึงได้กำหนดแนวทางการปฏิบัติตามมาตรการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า (Container Weight Verification Rules) เพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องทราบและถือปฏิบัติ โดยมีรายละเอียดตามเอกสารแนบท้ายประกาศนี้

จึงประกาศให้ทราบโดยทั่วกัน

ประกาศ ณ วันที่ ๑๐ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๙

(นายศรศักดิ์ แสนสมบัติ)

อธิบดีกรมเจ้าท่า

## รายละเอียดแนบท้ายประกาศกรมเจ้าท่า

### เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเพื่อรองรับการบังคับใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลตามมาตรการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า

#### ๑. บทนำ

๑.๑ เพื่อความมั่นใจในด้านความปลอดภัยของเรือ ความปลอดภัยของคนงานทั้งที่อยู่ในเรือและบนฝั่ง ความปลอดภัยของสินค้าและความปลอดภัยในทะเลโดยรวม อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea : SOLAS) และที่แก้ไขเพิ่มเติมได้กำหนดไว้ในบทที่ ๖ ส่วน A ข้อบังคับที่ ๒ ให้น้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งบรรจุสินค้าแล้ว ต้องได้รับการตรวจรับรองก่อนขนถ่ายลงเรือ โดยผู้ส่งสินค้าต้องรับผิดชอบในการรับรองความถูกต้องของน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า และต้องรับผิดชอบเพื่อให้แน่ใจว่า น้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วได้แสดงไว้ในเอกสารการขนส่งทางเรือ รวมทั้งได้มีการจัดส่งเอกสารดังกล่าวให้นายเรือหรือตัวแทนของนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือในระยะเวลาล่วงหน้าอย่างเพียงพอ สำหรับใช้ในการวางแผนการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ของเรือ ในกรณีที่ผู้ส่งสินค้าไม่ได้แจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้านั้นจะไม่ได้รับการขนถ่ายลงเรือ เว้นแต่นายเรือหรือตัวแทนของนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือได้รับการแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วโดยวิธีการอื่น

๑.๒ แนวทางนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อกำหนดวิธีดำเนินการเพื่อรองรับการบังคับใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS ในการตรวจรับรองความถูกต้องของน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า แนวทางนี้ได้ให้คำแนะนำในการตีความและการนำข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS ไปใช้ และระบุประเด็นปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้ข้อกำหนด รวมทั้งแนวทางในการแก้ไขปัญหา การปฏิบัติตามแนวทางนี้จะอำนวยความสะดวกในการดำเนินการให้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS โดยจะช่วยให้ผู้ส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์ และผู้เกี่ยวข้องในระบบการขนส่งตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ ตลอดจนบริษัทขนส่งสินค้าทางทะเล ผู้ประกอบการท่าเรือและบุคลากร มีความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของตนที่มีต่อผลสำเร็จในการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัย การจัดวางและการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์

#### ๒. คำนิยาม

คำนิยามตามประกาศฉบับนี้ :

๒.๑ **ทางการ (Administration)** หมายถึง รัฐบาลของรัฐซึ่งเป็นเจ้าของธงเรือ

๒.๒ **อุปกรณ์ที่ได้ผ่านการสอบเทียบและการรับรอง (Calibrated and certified equipment)** หมายถึง เครื่องชั่ง แท่นชั่ง อุปกรณ์ที่ใช้ในการยก หรืออุปกรณ์อื่นๆ ที่มีความสามารถในการหาค่าน้ำหนักที่แท้จริงของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า หรือสินค้าหีบห่อ และรายการสินค้าทั้งหมด แท่นวางสินค้า (pallets) วัสดุกันกระแทก (dunnage) และวัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัยอื่นๆ (other packing and securing material) ที่มีมาตรฐานความแม่นยำ และเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ตามประเภทของเครื่องมือที่นำมาใช้

๒.๓ **รายการสินค้า (Cargo items)** มีความหมายอย่างทั่วไปเช่นเดียวกับคำว่า “สินค้า” ตามอนุสัญญา International Convention for Safe Containers, ๑๙๗๒ (CSC) และที่แก้ไขเพิ่มเติม และหมายถึง สินค้าใดๆ (any goods) เครื่องใช้ (wares) สินค้าที่มีการซื้อขาย (merchandise) สินค้าเหลว (liquids) ก๊าซ (gases) ของแข็ง (solids) และวัตถุใดๆ (articles) ก็ตามซึ่งได้ถูกบรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ตามสัญญารับขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม

เครื่องมือบนเรือและของใช้ประจำเรือ<sup>๑</sup> รวมถึงชิ้นส่วนอะไหล่และเสียบยงต่างๆ ประจำเรือ ซึ่งบรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ ไม่ถือว่าเป็นสินค้า

๒.๔ **ตู้คอนเทนเนอร์ (Container)** มีความหมายเช่นเดียวกับถ้อยคำ “ตู้คอนเทนเนอร์” ในอนุสัญญา CSC และที่แก้ไขเพิ่มเติม และหมายถึง อุปกรณ์ที่ใช้ในการขนส่งซึ่ง:

- (ก) มีลักษณะที่คงทน มีความแข็งแรงเพียงพอและเหมาะสมต่อการใช้งานซ้ำ
- (ข) มีการออกแบบเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกให้สามารถขนส่งสินค้าในหลายรูปแบบการขนส่ง โดยไม่ต้องนำสินค้ามาบรรจุใหม่ทุกครั้งที่เปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง
- (ค) มีการออกแบบเพื่อการยึดจับที่มั่นคงปลอดภัย หรือพร้อมในการขนถ่าย โดยมีอุปกรณ์ติดตั้งที่มุมอย่างเหมาะสมสำหรับวัตถุประสงค์นี้ และ
- (ง) มีขนาดพื้นที่ปิดล้อมรอบโดยมุมขอบล่างทั้ง ๔ ของตู้คอนเทนเนอร์ เป็นอย่างน้อยอย่างหนึ่ง ดังนี้
  - (๑) ไม่น้อยกว่า ๑๔ ตารางเมตร (๑๕๐ ตารางฟุต) หรือ
  - (๒) ไม่น้อยกว่า ๗ ตารางเมตร (๗๕ ตารางฟุต) หากติดตั้งอุปกรณ์ที่มุมด้านบน

๒.๕ **สัญญารับขนของทางทะเล (Contract of carriage)** หมายถึง สัญญาซึ่งบริษัทเรือรับว่าจะขนส่งสินค้า จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง เพื่อแลกกับการชำระค่าขนส่ง ซึ่งสัญญาอาจจะเป็นในรูปใบตราส่งสินค้า (bill of lading) หรือเป็นเอกสารหลักฐาน เช่น ใบตราส่งสินค้าทางทะเล (sea waybill) หรือเอกสารขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ (multimodal transport document)

๒.๖ **น้ำหนักมวลรวม (Gross mass)** หมายถึง การรวมน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์เปล่าเข้ากับน้ำหนักของ บรรจุภัณฑ์และรายการสินค้าทั้งหมด รวมถึงแพ้นวางสินค้า วัสดุกันกระแทก วัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึด เพื่อความปลอดภัยอื่นๆ ของสินค้าที่บรรจุอยู่ในตู้คอนเทนเนอร์

๒.๗ **สินค้าหีบห่อ (Package)** หมายถึง รายการสินค้าหนึ่งรายการหรือมากกว่า ซึ่งมีตรวม บรรจุ หุ้มห่อ บรรจุกล่องหรือพัสดุภัณฑ์เข้าด้วยกันสำหรับการขนส่ง ได้แก่ พักสุภัณฑ์ (parcels) กล่อง (boxes) หีบห่อขนาดเล็ก (packets) กล่องกระดาษ (cartons) เป็นต้น

๒.๘ **ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า (Packed container)** หมายถึง ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุของเหลว ก๊าซ ของแข็ง สินค้าหีบห่อและรายการสินค้า รวมถึงแพ้นวางสินค้า วัสดุกันกระแทก วัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึด เพื่อความปลอดภัยอื่นๆ

๒.๙ **วัสดุเพื่อการหีบห่อ (Packing material)** หมายถึง วัสดุใดๆ ที่ใช้สำหรับสินค้าหีบห่อและรายการสินค้า เพื่อป้องกันการเสียหาย ได้แก่ ลัง บล็อกสำหรับบรรจุ ถัง หีบ ตลับ กล่อง และแคร่เลื่อน (skids) เป็นต้น แต่ไม่รวม วัสดุสำหรับป้องกันสินค้าภายในหีบห่อใดๆ ที่อยู่ภายในบรรจุภัณฑ์ที่ได้ปิดผนึกแล้ว

๒.๑๐ **วัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัย (Securing material)** หมายถึง วัสดุกันกระแทก ยึดโยง และอุปกรณ์ อื่นๆ ที่ใช้ป้องกัน เหนี่ยวรั้ง ค้ำยัน หรือจับยึดสินค้าที่บรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์

๒.๑๑ **เรือ (Ship)** หมายถึง เรือใดๆ ก็ตามที่อยู่ภายใต้อนุสัญญา SOLAS บทที่ ๖ ยกเว้นเรือบรรทุกล้อเลื่อน (ro-ro ship) ที่เดินระหว่างประเทศระยะสั้น<sup>๒</sup> ซึ่งมีตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกอยู่บนรถลาก (chassis) หรือรถพ่วง (trailer) และขนถ่ายขึ้นและลงจากเรื่อนั้นโดยยานพาหนะดังกล่าว

<sup>๑</sup> อ้างถึงข้อเสนอแนะที่ได้รับการทบทวนว่าด้วยการขนส่งอย่างปลอดภัยของสินค้าอันตรายและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องในบริเวณท่าเรือ MSC.1/Circ.1216)

<sup>๒</sup> SOLAS regulation III/2 defines "short international voyage" as an international voyage in the course of which a ship is not more than 200 miles from a port or place in which the passengers and crew could be placed in safety, and which does not exceed 600 miles in length between the last port of call in the country in which the voyage begins and the final port of destination.

๒.๑๒ **ผู้ส่งสินค้า** (Shipper) หมายถึง นิติบุคคลทางกฎหมายหรือบุคคลที่มีชื่อบนใบตราส่งสินค้า หรือใบตราส่งสินค้าทางทะเล หรือเทียบเท่าเอกสารขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (equivalent multimodal transport document) ในฐานะผู้ส่งสินค้า หรือผู้ที่ได้ทำสัญญารับขนของทางทะเลกับบริษัทเรือ (ไม่ว่าในนามตนเองหรือในนามบุคคลอื่น)

๒.๑๓ **เอกสารการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ** (Shipping document) หมายถึง เอกสารที่ผู้ส่งสินค้าใช้ในการแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า เอกสารนี้อาจเป็นส่วนหนึ่งของใบกำกับการขนย้ายสินค้าซึ่งผู้ส่งสินค้าใช้ในการส่งข้อมูลให้กับกรมศุลกากร หรืออาจจะเป็นส่วนหนึ่งของใบจองเรือ (shipping instructions) ซึ่งผู้ส่งสินค้า ใช้ในการส่งข้อมูลให้กับบริษัทเรือ หรืออาจเป็นเอกสารอื่นที่แยกต่างหากเฉพาะ เช่น ใบรับรองน้ำหนัก (weight certificate) ที่ออกโดยสถานีชั่งน้ำหนัก (weigh station)

๒.๑๔ **น้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์เปล่า** (Tare mass) หมายถึง น้ำหนักของตู้คอนเทนเนอร์ที่ยังไม่มีการบรรจุสินค้าหีบห่อ รายการสินค้า แผ่นวางสินค้า วัสดุกันกระแทก หรือวัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัยอื่นๆ

๒.๑๕ **ตัวแทนท่าเทียบเรือ** (Terminal representative) หมายถึง บุคคลที่กระทำการในนามของนิติบุคคลหรือบุคคลที่ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการใช้ท่าเรือ (wharfage) ที่จอดเรือ (dock) สถานที่บรรจุตู้สินค้า (stowage) คลังสินค้า (warehouse) หรือการให้บริการขนถ่ายสินค้าอื่นๆ (other cargo handling services) ที่เกี่ยวข้องกับเรือ

๒.๑๖ **น้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว** (Verified gross mass) หมายถึง น้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ซึ่งได้มาโดยวิธีการใดวิธีการหนึ่งตามที่กำหนดในข้อ ๕ ของแนวทางปฏิบัตินี้

### ๓. ขอบเขตการนำไปใช้

๓.๑ ข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS ในการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ให้ใช้กับตู้คอนเทนเนอร์ที่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา CSC และที่แก้ไขเพิ่มเติม และตู้คอนเทนเนอร์ซึ่งบรรทุกบนเรือใดๆ ที่อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS บทที่ ๖ ตัวอย่างเช่น ตู้คอนเทนเนอร์ที่บรรทุกอยู่บนรถลากหรือรถพ่วงที่ขับเคลื่อนบนเรือบรรทุกล้อเลื่อน จะอยู่ภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS หากรัฐเจ้าของธงเรือพิจารณาว่าเรื่อนั้นอยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS บทที่ ๖ และไม่ได้เดินระหว่างประเทศระยะสั้น อย่างไรก็ตาม รายการสินค้าใดๆ ที่ส่งมอบให้แก่นายเรือโดยผู้ส่งสินค้า เพื่อบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ที่อยู่บนเรือแล้ว ไม่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS

๓.๒ คำว่า "ตู้คอนเทนเนอร์" หมายรวมคอนเทนเนอร์แบบถัง (tank-containers) แท่นรองแบบเรียบ (flat-racks) ตู้คอนเทนเนอร์แบบเทกอง (bulk containers) ฯลฯ รวมถึงตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกบนรถลากหรือรถพ่วงด้วย ยกเว้นตู้คอนเทนเนอร์ที่ขับเคลื่อนบนเรือบรรทุกล้อเลื่อนที่เดินระหว่างประเทศระยะสั้นตามคำนิยามของเรือ ไม่รวมถึงยานพาหนะประเภทอื่นๆ<sup>๓</sup> และไม่รวมตู้คอนเทนเนอร์นอกชายฝั่ง (offshore containers) ซึ่งไม่อยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา CSC และที่แก้ไขเพิ่มเติม ตาม Guidelines for the approval of offshore containers handled in open seas (MSC/Circ.860) และ the Revised recommendations on harmonized interpretation and implementation of the International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC.1/Circ.138/Rev.1)

### ๔. หลักการสำคัญ

<sup>๓</sup> อ้างถึงข้อเสนอแนะที่ได้รับการทบทวนว่าด้วยเรื่องการศึกษาและการนำไปปฏิบัติที่เป็นไปในแนวทางเดียวของอนุสัญญาระหว่างประเทศ International Convention for Safe Containers, 1972, as amended (CSC.1/Circ.138/Rev.1).

๔.๑ ความรับผิดชอบในการดำเนินการให้ได้มาและการออกเอกสารที่ระบุน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าเป็นของผู้ส่งสินค้า

๔.๒ ผู้คอนเทนเนอร์ที่ได้บรรจุสินค้าแล้วจะต้องไม่ถูกขนถ่ายลงเรือ เว้นแต่ว่า นายเรือหรือตัวแทนของนายเรือ และตัวแทนท่าเทียบเรือได้รับแจ้งข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าเป็นการล่วงหน้าก่อนการขนถ่ายลงเรือ

#### ๕. วิธีการให้ได้มาซึ่งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า

ผู้ส่งสินค้าสามารถดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าโดยวิธีใดวิธีหนึ่งดังต่อไปนี้

๕.๑ **วิธีที่ ๑ :** เมื่อบรรจุสินค้าเข้าสู่ตู้คอนเทนเนอร์และผู้รับผิดชอบการบรรจุปิดผนึกตู้คอนเทนเนอร์เสร็จสิ้น ผู้ส่งสินค้าอาจชั่งน้ำหนัก หรือให้บุคคลที่สาม (third party) ชั่งน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้านั้น เป็นน้ำหนักมวลรวมด้วยเครื่องชั่ง/เครื่องมืออื่นใดที่ได้รับการสอบเทียบและได้รับการรับรองจากกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์

๕.๒ **วิธีที่ ๒ :** ผู้ส่งสินค้าอาจชั่งน้ำหนัก หรือให้บุคคลที่สามซึ่งกระทำการแทนผู้ส่งสินค้า ชั่งน้ำหนักของสินค้าหีบห่อและรายการสินค้า รวมทั้งแพ้นวาสินค้า ลังไม้ หีบห่อ บรรจุภัณฑ์ วัสดุรองรับสินค้า วัสดุกันกระแทก และวัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึดเพื่อความปลอดภัยอื่นๆ ที่จะถูกบรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ด้วยเครื่องชั่ง/เครื่องมืออื่นใดที่ได้รับการสอบเทียบและได้รับการรับรองจากกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ และนำน้ำหนักที่ได้รวมเข้ากับน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์เปล่า เป็นน้ำหนักมวลรวม บุคคลที่สามใดๆ ซึ่งได้กระทำการบรรจุตู้คอนเทนเนอร์บางส่วนหรือทั้งหมด ควรแจ้งผู้ส่งสินค้าให้ทราบถึงน้ำหนักมวลของรายการสินค้า วัสดุเพื่อการหีบห่อและวัสดุจับยึดที่บุคคลที่สามได้บรรจุไว้ในตู้คอนเทนเนอร์ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ส่งสินค้าในการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าภายใต้วิธีการที่ ๒

๕.๒.๑ สินค้าหีบห่อแยกชิ้นที่ปิดผนึกไว้ที่มีการแสดงมวลของสินค้าหีบห่อ(mass of the packages) และรายการสินค้า รวมถึงวัสดุอื่นๆ เช่น วัสดุเพื่อการหีบห่อและสารทำความเย็น (refrigerants) ภายในสินค้าหีบห่อไว้ชัดเจนและถาวรบนพื้นผิวแล้ว หากมีข้อมูลที่ทำให้เชื่อมั่นว่า วิธีที่ได้มาซึ่งมวลของสินค้าตามที่แสดงไว้บนพื้นผิวมาจากเครื่องชั่ง/เครื่องมืออื่นใดที่ได้รับการสอบเทียบและได้รับการรับรองจากกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ เมื่อทำการบรรจุลงในตู้คอนเทนเนอร์ สามารถนำมามวลของสินค้าที่แสดงไว้บนมารวมได้โดยไม่ต้องชั่งน้ำหนักอีก

๕.๒.๒ รายการสินค้าบางประเภท เช่น เหล็กที่ทำการยุบ/ตัด (scrap metal) สินค้าเม็ดไม้ได้ทำการบรรจุหีบห่อ (unbagged grain) และสินค้าอื่นๆ ในรูปแบบเทกอง (other cargo in bulk) ซึ่งยากต่อการ ชั่งน้ำหนัก จำแนกเป็นชิ้นตามรายการที่บรรจุในตู้คอนเทนเนอร์ ในกรณีเช่นนี้ การใช้วิธีที่ ๒ จึงไม่เหมาะสมและปฏิบัติได้ยาก ควรใช้วิธีที่ ๑ แทน

๕.๓ หากตู้คอนเทนเนอร์ถูกบรรจุโดยผู้ที่เกี่ยวข้องหลายหน่วย หรือประกอบด้วยสินค้าจากผู้ที่เกี่ยวข้องหลายหน่วย ผู้ส่งสินค้าตามนิยามในข้อ ๒.๑๒ จะเป็นผู้รับผิดชอบในการดำเนินการเพื่อให้ได้มาและจัดทำเอกสารแสดงน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ทั้งนี้ หากผู้ส่งสินค้าเลือกวิธีที่ ๒ ในการได้มาซึ่งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ผู้ส่งสินค้าต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขข้อที่ ๕.๒ ด้วย

๕.๔ ผู้ส่งสินค้าต้องกระทำให้แน่ใจว่า น้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของผู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้านั้น ได้แจ้งให้นายเรือหรือตัวแทนของนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือทราบในระยะเวลาล่วงหน้าอย่างเพียงพอ เพื่อใช้ในการวางแผนการบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ในเรือ ตามที่กำหนดในวรรค ๕ ของอนุสัญญา SOLAS บทที่ ๖ ส่วน A ข้อบังคับที่ ๒ สำหรับวิธีการแจ้งข้อมูลระหว่างผู้ส่งสินค้าและบุคคลที่สามควรมีการตกลงกันระหว่างภาคีทางการค้าที่เกี่ยวข้อง

## ๖. การจัดทำเอกสาร

๖.๑ ข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS กำหนดให้ผู้ส่งสินค้าต้องรับผิดชอบในการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า โดยใช้วิธีที่ ๑ หรือวิธีที่ ๒ และแจ้งข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าไว้ในเอกสารการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ ซึ่งเอกสารนี้อาจเป็นส่วนหนึ่งของใบกำกับการขนย้ายสินค้าซึ่งผู้ส่งสินค้าใช้ในการส่งข้อมูลให้กับกรมศุลกากร หรืออาจเป็นส่วนหนึ่งของใบจองเรือซึ่งผู้ส่งสินค้าใช้ในการส่งข้อมูลให้กับบริษัทเรืออยู่เดิม หรือเป็นเอกสารแยกต่างหากเฉพาะ เช่น เอกสารสำแดงน้ำหนักที่ออกโดยสถานีชั่งน้ำหนักซึ่งใช้เครื่องชั่ง/เครื่องมือที่ได้รับการสอบเทียบและได้รับการรับรองจากกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ โดยควรมีการทำความตกลงกันระหว่างภาคีทางการค้า และไม่ว่ากรณีใด ๆ เอกสารการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศนั้น ควรต้องระบุชัดเจนว่า น้ำหนักมวลรวมที่ได้ระบุไว้ คือน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วตามนิยามในข้อ ๖.๑๖

๖.๒ ไม่ว่ารูปแบบของเอกสารจะเป็นเช่นใด เอกสารที่สำแดงน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ต้องลงนามโดยผู้ส่งสินค้าหรือบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจจากผู้ส่งสินค้า การลงนามอาจเป็นลายเซ็นอิเล็กทรอนิกส์ (electronic signature) หรืออาจระบุชื่อบุคคลที่มีอำนาจลงนามด้วยอักษรตัวพิมพ์ใหญ่ก็ได้

๖.๓ ถือเป็นเงื่อนไขสำหรับการขนถ่ายบนเรือซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา SOLAS ที่ต้องให้แสดงน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ เช่น Electronic Data Interchange (EDI) หรือ Electronic Data Processing (EDP) ต่อนายเรือหรือตัวแทนของนายเรือ และตัวแทนท่าเทียบเรือ ในระยะเวลาล่วงหน้าอย่างเพียงพอก่อนการขนถ่าย เพื่อนำไปใช้ในการเตรียมการและปฏิบัติการวางแผนบรรทุกสินค้าของเรือ (ship stowage plan)

๖.๓.๑ เนื่องจากสัญญารับขนส่งสินค้ากระทำขึ้นระหว่างผู้ส่งสินค้าและบริษัทเรือมิใช่ระหว่างผู้ส่งสินค้าและผู้อำนวยความสะดวกในท่าเรือ ดังนั้น ผู้ส่งสินค้าจึงมีหน้าที่ตามข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS ในการแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วต่อบริษัทเรือ หลังจากนั้น จึงเป็นความรับผิดชอบของบริษัทเรือในการแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าต่อตัวแทนท่าเทียบเรือในระยะเวลาล่วงหน้าก่อนการขนถ่ายสินค้าลงสู่เรือ ในทำนองเดียวกัน ผู้ส่งสินค้าอาจแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วต่อตัวแทนของผู้อำนวยความสะดวกในท่าเรือ เมื่อส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ให้กับผู้อำนวยความสะดวกในท่าเรือ ในระยะเวลาล่วงหน้าของการขนถ่ายสินค้าก็ได้

๖.๓.๑.๑ นายเรือหรือตัวแทนของนายเรือ และตัวแทนท่าเทียบเรือควรร่วมกันดำเนินการเพื่อให้เกิดความมั่นใจในการแลกเปลี่ยนข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าในทันทีที่ได้รับข้อมูลจากผู้ส่งสินค้า ระบบการสื่อสารที่มีอยู่เดิมอาจนำมาใช้สำหรับการส่งผ่านและการแลกเปลี่ยนข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าได้

๖.๓.๑.๒ ในขณะที่ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าถูกส่งมอบให้กับผู้อำนวยความสะดวกในท่าเรือ ตัวแทนท่าเทียบเรือควรจะได้รับรายงานจากบริษัทเรือว่า ผู้ส่งสินค้าได้แจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าแล้วหรือไม่ และน้ำหนักมวลรวมเป็นเท่าใด

๖.๓.๒ อนุสัญญา SOLAS ไม่ได้กำหนดวันและเวลาสิ้นสุด (time deadline) สำหรับผู้ส่งสินค้าในการแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว แต่กำหนดไว้เพียงว่า นายเรือหรือตัวแทนของนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือต้องได้รับข้อมูลน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าทันเวลาสำหรับนำไปใช้ในการวางแผนการบรรทุกของเรือ ข้อสรุปในการบรรทุกสินค้าของเรือขึ้นกับประเภทและขนาดของเรือ ขั้นตอนการขนถ่ายของท่าเรือในแต่ละพื้นที่ เส้นทางการค้าและปัจจัยการปฏิบัติงานอื่นๆ ดังนั้น จึงเป็นความ

รับผิดชอบของบริษัทเรือที่มีต่อผู้เข้าทำสัญญารับประกันสินค้าในการแจ้งผู้ส่งสินค้าให้ทราบกำหนดวันและเวลาสิ้นสุดสำหรับการแจ้งน้ำหนักมวลรวม ซึ่งควรมีการหารือกับตัวแทน/ผู้ประกอบการท่าเรือด้วย

### ๗. อุปกรณ์

เครื่องชั่ง (scale) แท่นชั่ง (weighbridge) เครื่องมือยกขน (lifting equipment) หรือเครื่องมืออื่นๆ (other devices) ที่ใช้ในการตรวจรับรองความถูกต้องของน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าตามวิธีที่ ๑ หรือวิธีที่ ๒ ตามที่อธิบายไว้ข้างต้น ต้องมีมาตรฐานความถูกต้องแม่นยำและเป็นไปตามข้อกำหนดของกรมการค้าภายใน กระทรวงพาณิชย์ ตามประเภทของเครื่องมือที่นำมาใช้

### ๘. การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์โดยการขนส่งหลายรูปแบบและการขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือ

น้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า ควรส่งมอบให้กับผู้ขนส่งรายต่อไปที่เข้าครอบครองตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้านั้น

๘.๑ หากตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าถูกขนส่งโดยทางถนน ทางราง หรือทางเรือซึ่งไม่อยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS และส่งไปยังที่อำนวยความสะดวกของท่าเรือ โดยปราศจากน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว ตู้คอนเทนเนอร์นั้นจะไม่ได้รับการขนถ่ายลงสู่เรือภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS เว้นเสียแต่นายเรือหรือตัวแทนของนายเรือ และตัวแทนท่าเทียบเรือได้รับการแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าจากผู้ส่งสินค้าแล้ว

๘.๒ หากตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าถูกส่งไปยังที่อำนวยความสะดวกของท่าเรือ เพื่อการขนถ่ายสินค้าระหว่างเรือ จากเรือซึ่งอยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS ไปสู่เรือซึ่งอยู่ภายใต้ข้อบังคับของอนุสัญญา SOLAS ตู้คอนเทนเนอร์แต่ละตู้ที่จะส่งมอบต้องมีน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วก่อนการขนถ่ายลงสู่เรืออยู่ก่อนแล้ว ดังนั้น ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าทั้งหมดที่ขนถ่ายในท่าเรือที่มีการถ่ายสินค้าระหว่างเรือที่มีน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วเหล่านี้ ไม่จำเป็นต้องชั่งน้ำหนักในที่อำนวยความสะดวกในท่าเรือที่มีการถ่ายสินค้าระหว่างเรืออีก อย่างไรก็ตาม เรือที่ส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ควรแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์แต่ละตู้ต่อที่อำนวยความสะดวกในท่าเรือที่มีการถ่ายสินค้าระหว่างเรือ นายเรือของเรือซึ่งรับเอาตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าด้วยการขนถ่ายระหว่างเรือ และที่อำนวยความสะดวกในท่าเรือที่มีการถ่ายสินค้าระหว่างเรืออาจใช้ข้อมูลที่ได้รับแจ้งโดยเรือที่ส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ให้ก็ได้ ระบบสื่อสารระหว่างเรือ-ท่าเรือที่มีอยู่เดิมสามารถใช้ในการแจ้งข้อมูลดังกล่าวนี้โดยการทำความตกลงระหว่างภาคีทางการค้าที่เกี่ยวข้อง

### ๙. ความแตกต่างของน้ำหนักมวลรวม

๙.๑ ในกรณีมีความแตกต่างระหว่างน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าที่ได้สำแดงไว้ก่อนการรับรอง และน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว ให้เป็นอันยุติด้วยการใช้น้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว

๙.๒ ความแตกต่างระหว่างน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าซึ่งแสดงไว้ก่อนการส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ไปยังที่อำนวยความสะดวกในท่าเรือ และน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์อันได้จากการชั่งน้ำหนักของที่อำนวยความสะดวกในท่าเรือ ให้เป็นอันยุติด้วยการใช้น้ำหนักมวลรวมที่ได้รับรับรองครั้งสุดท้ายโดยที่อำนวยความสะดวกในท่าเรือ

### ๑๐. ตู้คอนเทนเนอร์ที่มีน้ำหนักเกินกว่าน้ำหนักมวลรวมสูงสุด

ข้อกำหนดตามอนุสัญญา SOLAS บทที่ ๖ ข้อบังคับที่ ๕ กำหนดให้ตู้คอนเทนเนอร์ใดๆ ต้องไม่บรรจุน้ำหนักเกินกว่าน้ำหนักมวลรวมสูงสุดที่ได้ระบุไว้บนป้ายรับรองความปลอดภัย (Safety Approval Plate) ภายใต้อนุสัญญา CSC และที่แก้ไขเพิ่มเติม ทั้งนี้ ตู้คอนเทนเนอร์ที่มีน้ำหนักเกินกว่าน้ำหนักมวลรวมสูงสุดที่ได้รับอนุญาตจะไม่ได้รับการขนถ่ายลงสู่เรือ

## ๑๑. ตู้คอนเทนเนอร์บนยานพาหนะทางถนน

๑๑.๑ หากน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าได้มาจากการชั่งในขณะที่ตู้คอนเทนเนอร์บรรทุกอยู่บนยานพาหนะทางถนน เช่น รถลาก หรือรถพ่วง น้ำหนักเปล่าของยานพาหนะทางถนนรวมทั้งรถแทรกเตอร์ (tractor) (หากมีการนำไปใช้) จะต้องถูกนำไปหักออกเพื่อให้ได้น้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า และน้ำหนักส่วนที่หักออกต้องสะท้อนถึงน้ำหนักเปล่าของยานพาหนะบนถนน รวมทั้งรถแทรกเตอร์ (หากมีการนำไปใช้) ตามที่ระบุไว้ในเอกสารจดทะเบียนซึ่งออกโดยกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม นอกจากนี้ น้ำหนักมวลรวมของเชื้อเพลิงใดๆ ในถังของรถแทรกเตอร์ควรถูกหักออกด้วย

๑๑.๒ หากตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าสองตู้ซึ่งอยู่บนยานพาหนะทางถนนจะต้องถูกชั่งน้ำหนัก การชั่งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าเหล่านั้น จะต้องได้จากการชั่งน้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์แต่ละตู้แยกจากกัน การเฉลี่ยน้ำหนักมวลรวมทั้งหมดของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าสองตู้ภายหลังการหักน้ำหนักของยานพาหนะทางถนนและรถแทรกเตอร์แล้วจะไม่ได้รับอนุญาตให้กระทำ

## ๑๒. ตู้คอนเทนเนอร์เปล่า

ผู้ส่งสินค้าตู้คอนเทนเนอร์เปล่าและผู้ประกอบการตู้คอนเทนเนอร์เปล่าต้องมีแนวทางปฏิบัติและการจัดการที่ทำให้เกิดความมั่นใจว่า ตู้คอนเทนเนอร์เหล่านั้นว่างเปล่า น้ำหนักตู้คอนเทนเนอร์เปล่าจะปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจนบนตู้คอนเทนเนอร์ ตามมาตรฐาน International Organization for Standardization (ISO) เพื่อการสำแดงเครื่องหมายและการแยกแยะตู้คอนเทนเนอร์<sup>๔</sup> และค่าน้ำหนักนั้นควรจะได้นำมาใช้

## ๑๓. แผนฉุกเฉินสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ที่ได้รับโดยปราศจากน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว

แม้ว่าผู้ส่งสินค้าจะรับผิดชอบการดำเนินการให้ได้มาและดำเนินการออกเอกสารแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าก็ตาม บางสถานการณ์ที่เกิดขึ้นอาจจะทำให้ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าถูกส่งมอบไปยังที่อำนวยความสะดวกในท่าเรือโดยผู้ส่งสินค้าไม่ได้แจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าตามที่กำหนด ตู้คอนเทนเนอร์ดังกล่าวต้องไม่ถูกขนถ่ายลงสู่เรือจนกว่าจะได้รับแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้ว

เพื่อให้การเคลื่อนย้ายตู้คอนเทนเนอร์นั้นดำเนินต่อไปอย่างมีประสิทธิภาพ นายเรือหรือตัวแทนของนายเรือ และตัวแทนท่าเทียบเรืออาจหาค่าน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าแทนผู้ส่งสินค้า โดยการชั่งตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าในท่าเรือหรือที่อื่นใด น้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วดังกล่าวจะใช้ในการเตรียมการสำหรับแผนการบรรทุกของเรือ ทั้งนี้ วิธีการและเงื่อนไขว่าจะดำเนินการหรือไม่ อย่างไรนั้น ควรตกลงกันระหว่างภาคีทางการค้า ซึ่งรวมถึงการจำแนกค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่เกี่ยวข้องด้วย

## ๑๔. การตัดสินใจขั้นสุดท้ายของนายเรือในการจัดเก็บตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า

ในขั้นสุดท้าย นายเรือจะยอมรับสินค้าลงเรือก็ต่อเมื่อนายเรือพอใจและเชื่อมั่นว่า สินค้านั้นจะสามารถขนส่งได้อย่างปลอดภัย และเป็นไปตาม the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing<sup>๕</sup> ทั้งนี้ อนุสัญญา SOLAS ไม่มีข้อบังคับใด ๆ ในการจำกัดหลักการนี้ นายเรือยังคงผูกขาดการตัดสินใจรับตู้คอนเทนเนอร์ลงเรือของตนในขั้นสุดท้าย การแจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าต่อทั้งนายเรือหรือตัวแทนของนายเรือและตัวแทนท่าเทียบเรือในระยะเวลาล่วงหน้าเพียงพอ เพื่อใช้ในการวางแผนการบรรทุกของเรือ

<sup>๔</sup> Refer to standard ISO 6346 – Freight containers – Coding, identification and marking.

<sup>๕</sup> Refer to the Code of Safe Practice for Cargo Stowage and Securing (resolution A714(17)) and subsequent amendments



นับเป็นเงื่อนไขที่จำเป็นเบื้องต้นสำหรับตู้คอนเทนเนอร์ที่จะบรรทุกบนเรือซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา SOLAS อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเช่นนั้นไม่ถือเป็นข้อผูกพันให้ต้องมีการขนถ่ายแต่อย่างใด

#### ๑๕. การบังคับใช้

ประสิทธิภาพและการบังคับใช้ข้อกำหนดการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์ตามอนุสัญญา SOLAS มีเป้าหมายสูง คือ ตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้าซึ่งไม่ได้แจ้งน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วในระยะเวลาล่วงหน้าอย่างเพียงพอ เพื่อใช้ในการวางแผนการบรรทุกของเรือ จะต้องไม่ถูกขนถ่ายลงเรือ ค่าใช้จ่ายใดๆ ที่เกิดจากการไม่ได้ขนถ่าย การเก็บสินค้าค่าเสียหายของเรือ หรือค่าเสียหายของตู้คอนเทนเนอร์ที่ไม่สามารถนำออกจากท่าได้ตามเวลาที่กำหนด (ภายในท่าเรือ) หรือการต้องคืนตู้คอนเทนเนอร์ไปยังผู้ส่งสินค้าที่เป็นผู้ส่งมอบตู้คอนเทนเนอร์ในที่สุดนั้น ควรเป็นไปตามเงื่อนไขข้อตกลงตามสัญญาระหว่างภาคีทางการค้า

#### ๑๖. วันที่มีผลใช้ของประกาศกรมเจ้าท่า เรื่อง แนวทางการปฏิบัติเพื่อรองรับการบังคับใช้ข้อกำหนดของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลตามมาตรการตรวจรับรองน้ำหนักมวลรวมของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า

ประกาศฉบับนี้เป็นไปตามข้อกำหนดของอนุสัญญา SOLAS บทที่ ๖ ส่วน A ข้อบังคับที่ ๒ เกี่ยวกับน้ำหนักมวลรวมที่ได้ตรวจรับรองแล้วของตู้คอนเทนเนอร์บรรจุสินค้า โดยให้มีผลใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป

-----