

จนท.ท่าเรือกรุงเทพฯเข้มตู้คอนเทนเนอร์ทวิสต์ล็อก

ท่าเรือคลองเตยยืนยันไว้รัดส่วยรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์คันละ 10-20 บาท เลี่ยงตรวจ “ทวิสต์ล็อก” พร้อมระบุเอกซเรย์ 2 ชั้น ก่อนปล่อยรถออกไป ♦ อ่านต่อหน้า 13

ทวิสต์ล็อก □ ต่อจากหน้า 1

ส่งของ ป้องเหตุไม่คาดฝัน ด้าน โฆษณารับมีแอปปลดล็อก “ทวิสต์ล็อก” จริง แต่เป็นเพียงส่วนน้อย ซึ่งเป็นพวกมุกง่าย หวังรวดเร็วขนย้ายตู้-ทำรอบส่งสินค้า เนอะกระดุกจิตสำนึกโฆเฟอร์-ลดขับเร็ว แก้ปัญหากระชวย ผัง ผอ.ท่าเรือแหลมฉบัง ชลบุรี สั่งคุมเข้ม “ทวิสต์ล็อก” รถบรรทุกเสนอกรมการขนส่งทางบกเพิ่มโทษหนักหากโฆเฟอร์แอปปลดล็อก หลังพ้นเขตท่าเรือ

จากกรณี กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ออกประกาศให้ใช้อุปกรณ์สำหรับยึดตู้บรรทุกสินค้า หรือ ทวิสต์ล็อก เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุรถบรรทุกพุ่งทำตู้คอนเทนเนอร์หล่น ทำให้มีผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บ รวมทั้งทรัพย์สินเสียหาย โดยจะเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 ก.ย. เป็นต้นไป หากฝ่าฝืนจะได้รับโทษ ตาม พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 71 ประกอบมาตรา 148 ซึ่งมีโทษปรับสูงสุดไม่เกิน 50,000 บาท ตามที่ได้เสนอข่าวไปแล้วนั้น

ความลับหน้า เมื่อเวลา 13.00 น. วันที่ 27 มิ.ย. ผู้สื่อข่าวได้ลงพื้นที่ ท่าเรือกรุงเทพฯ หรือ ท่าเรือคลองเตย แขวงและเขตคลองเตย กรุงเทพฯ เพื่อตรวจสอบความปลอดภัยในการดำเนินการธุรกิจรถลากบรรทุกตู้สินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ ทั้งนี้จากการสอบถามตัวแทนผู้ประกอบการอาชีพขับรถลากบรรทุกตู้สินค้าหรือตู้คอนเทนเนอร์ เกี่ยวกับปัญหาอุบัติเหตุจากการไม่ล็อกยึดตู้คอนเทนเนอร์ หรือทวิสต์ล็อก ติดกับรถนั้น ส่วนใหญ่พบว่า คนขับที่มีพฤติกรรมดังกล่าว มีเพียงส่วนน้อย ซึ่งสาเหตุน่าจะมาจากความมึนงงส่วนบุคคล ที่ต้องการความสะดวกรวดเร็วในการขนย้ายตู้สินค้าขึ้นลงรถ และเร่งรีบทำเวลาในการไปส่งสินค้ายังจุดหมาย ให้ใช้เวลาน้อยลง เพื่อจะได้ทำรอบในการวิ่งส่งสินค้าได้เพิ่มขึ้น

ตัวแทนผู้ประกอบการอาชีพขับรถลากบรรทุกตู้สินค้า กล่าวคือว่า ขณะเดียวกันบางรายยังมีความเข้าใจผิด ๆ ว่าการทวิสต์ล็อกเมื่อมีอุบัติเหตุจะเกิดความสูญเสียกับตัวรถและตู้คอนเทนเนอร์ มากกว่าการที่ไม่ได้ล็อก อย่างไรก็ตามกลุ่มคนขับรถเหล่านี้ ยังเชื่อว่าแท้จริงแล้วสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้น มาจากความประมาทของคนขับเอง ที่มีพฤติกรรมขับรถเร็วเกินไป ไม่ใช่จากปัญหาการไม่ล็อกตู้ยึดตู้ เพราะตู้คอนเทนเนอร์นั้นมีน้ำหนักมาก ไม่ใช่จะล้มลงมาง่าย ๆ เพราะต่อให้มีการล็อกตู้ยึดตู้กับตัวรถแน่นหนาอย่างไร แต่ถ้าคนขับยังขับรถในความเร็วสูง เมื่อรถเสียหลักหรือเสียการควบคุมตัว สุดท้ายแล้วตู้ล็อกตู้ก็ไม่สามารถทานน้ำหนักไหว ตู้คอนเทนเนอร์ก็ร่วงลงมาได้ อยู่ดี ดังนั้นในมุมมองของคนขับนั้นอยากให้แก้ที่จิตสำนึกของคนขับจะดีกว่า

นอกจากนี้กรณีที่มีกระแสว่า ทางเจ้าหน้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ หรือท่าเรือคลองเตย ปล่อยปลดเลขไม่ยอมตรวจตราการล็อกตู้คอนเทนเนอร์ก่อนออกจากท่าเรือฯ พร้อมทั้งเรียกรับเงินคนขับ คันละ 10-20 บาท เพื่อคอยอำนวยความสะดวกเปิดทางให้ นั้น จากการลงพื้นที่สอบถามเจ้าหน้าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ทราบว่า เรื่องดังกล่าวไม่เป็นความจริง โดยเจ้าหน้าที่ยืนยันว่า ยังคงเข้มงวดตรวจตราการล็อกตู้คอนเทนเนอร์ ก่อนออกจากท่าเรือของรถบรรทุกทุกคัน และไม่มีเรียกเก็บเงินแต่อย่างใด ทั้งนี้ในส่วนของการตรวจตราการล็อกตู้คอนเทนเนอร์ภายในท่าเรือกรุงเทพฯ จะมีตรวจสอบด้วยกันทั้งหมด 2 จุด โดยจุดแรกจะเริ่มทำการตรวจสอบตั้งแต่บริเวณลานบรรจุสินค้าภายในท่าเรือ และตรวจสอบอีกครั้งในจุดท้ายบริเวณทางออกจากท่าเรือ ซึ่งหากพบว่ารถบรรทุกคันใดไม่ยอมล็อกตู้คอนเทนเนอร์กับรถนั้น ก็จะไม่อนุญาตให้ขับผ่านออกไป

อีกด้าน เรือโทยุทธนา โมกขาว ผอ.ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) จ.ชลบุรี กล่าวว่า การใช้อุปกรณ์สำหรับยึดตู้บรรทุกสินค้า หรือทวิสต์ล็อก เพื่อยึดตู้คอนเทนเนอร์กับตัวรถบรรทุกให้มั่นคงปลอดภัยถือว่าสำคัญมาก ซึ่งที่ผ่านมา ทลฉ. ไม่ได้ละเลยปัญหานี้ โดยร่วมกับกรมการขนส่งทางบก กำหนดมาตรการตรวจสอบ และคุมเข้มรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ทุกคันภายในพื้นที่ ทลฉ. หากตรวจพบว่ารถบรรทุกคันใดไม่ใช้ทวิสต์ล็อกทุกตัว จะไม่ได้รับอนุญาตให้ออกจากท่าเรือ และยังคงปรับตามกฎหมายของกรมการขนส่งทางบก ด้วย ซึ่งในแต่ละวันจะมีรถบรรทุกเข้าออก ทลฉ. วันละประมาณ 10,000 คัน

เรือโทยุทธนา กล่าวคือว่า จากนี้ ทลฉ. จะเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสอบทวิสต์ล็อกของรถบรรทุกให้มากขึ้น แต่ก็ทำได้เฉพาะในพื้นที่ ทลฉ. เท่านั้น เพราะเมื่อรถบรรทุกออกจากท่าเรือไปแล้ว ส่วนใหญ่ก็จะไปปลดล็อกระหว่างทาง ถือเป็นเหตุสุดวิสัยเหนือการควบคุมของ ทลฉ. เพราะเรื่องนี้ขึ้นอยู่กับสามัญสำนึกของเจ้าของรถ ดังนั้นจึงอยากเสนอให้กรมการขนส่งทางบก ออกมาตรการเพิ่มโทษหนักมากกว่าเดิม สำหรับรถบรรทุกที่ปลดล็อก เพื่อให้ผู้ขับขี่และเจ้าของรถได้ตระหนักและไม่กระทำผิดอีก.