

## บทที่ 1

### บทนำ

#### ความเป็นมาของปัญหา

การขนส่งระหว่างประเทศจากในอดีตจนถึงปัจจุบันอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นสำคัญ แม้ว่าการขนส่งทางบกและทางอากาศจะมีความรวดเร็วมากกว่า แต่ในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศนั้น การขนส่งทางทะเลยังคงได้รับความนิยมมากที่สุด จากสถิติขององค์การสหประชาชาติ (United Nations) จะเห็นได้ว่าปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศประมาณร้อยละ 90 ทั่วโลกอาศัยการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก<sup>1</sup> เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายที่ถูกลงกว่าการขนส่งทางอื่นมาก การขนส่งทางทะเลสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละเป็นจำนวนมากไปได้ทั่วโลก จะเห็นได้จากปริมาณของสินค้าที่ขนส่งทางทะเลมีจำนวนมากถึง 6 พันล้านตันในปี ค.ศ. 2005<sup>2</sup>

การขนส่งทางทะเลในปัจจุบันเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าและการขนส่งด้านพลังงานซึ่งขนส่งโดยเรือเดินทะเล ดังนั้น การขนส่งทางทะเลนอกจากจะเป็นที่นิยมแล้ว ยังมีความสำคัญต่อระบบการค้าและระบบเศรษฐกิจของโลกโดยรวมด้วย

นอกจากนี้การเติบโตทางเศรษฐกิจทำให้เกิดการพัฒนาเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ทำให้การขนส่งทางทะเลสามารถขนส่งสินค้าด้วยเรือเดินทะเลที่มีขนาดใหญ่ขึ้นและมีปริมาณสินค้ามากขึ้น และทำให้เรือเดินทะเลนั้นวันจะมีขนาดใหญ่ขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้จากรายงานของ CIA World Factbook พบว่าเรือบรรทุกสินค้าที่มีระวางตั้งแต่ 1,000 ตันมีมากกว่า 30,936 ลำเฉพาะเรือขนส่งสินค้าที่จดทะเบียนทั่วโลก<sup>3</sup> เมื่อเรือเดินทะเลมีขนาดใหญ่ขึ้นจำนวนเรือเดินทะเลเพิ่มมากขึ้น ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางทะเลก็เพิ่มขึ้น ประกอบกับความ

---

<sup>1</sup> Oceans the source of life: United Nations Convention on the law of the sea. 20<sup>th</sup> Anniversary(1982-2002)

<[http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_20years.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_20years.htm)>

<sup>2</sup> <<http://en.wikipedia.org/wiki/ship-transportation>>

<sup>3</sup> *Ibid.*

หนาแน่นของการจราจรทางทะเลก็เพิ่มขึ้นด้วย สิ่งเหล่านี้เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเลและเกิดเรืออัปปางในระหว่างการขนส่งทางทะเล

การที่เรืออัปปางจนทำให้เกิดซากเรือ ซากเรือที่เกิดขึ้นนั้นทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการเดินเรือเป็นอุปสรรคต่อการคมนาคมทางเรือ และยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ทำให้เกิดอันตรายต่อระบบนิเวศน์ หากจะทำการเคลื่อนย้ายซากเรือดังกล่าวก็จำเป็นจะต้องใช้ค่าใช้จ่ายที่สูงซึ่งมีเพียงไม่กี่รัฐเท่านั้นที่สามารถดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือให้สำเร็จได้

จากสถิติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO) จะเห็นได้ว่า จำนวนซากเรือที่ถูกทิ้งร้างคาดว่าอาจมีเกือบถึง 1,300 ลำทั่วโลก<sup>4</sup> มีรายงานว่าซากเรือมีจำนวนเพิ่มมากขึ้นอีก หากปล่อยซากเรือหรือซากสินค้าไว้ในทะเลแล้วจะทำให้ปัญหาซากเรือและซากสินค้า (cargo) ที่อัปปางในทะเลทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นและผลกระทบต่อเจ้าของเรือและผู้ขนส่งทางทะเลโดยทั่วไปรวมทั้งรัฐที่มีชายฝั่งทะเล เนื่องจากซากดังกล่าวต้องลอยหรือจมไปในทะเลหรืออาจเป็นซากที่เกยตื้น ซากเรือที่มีขนาดใหญ่ทำให้เป็นอุปสรรคกีดขวางการสัญจรทางทะเลอีกด้วย โดยเฉพาะในปัจจุบันที่มีเทคโนโลยีของเรือเดินทะเลอันทันสมัย สารเคมีจากน้ำมันที่ใช้เป็นเชื้อเพลิงขับเคลื่อนเรือมักเป็นสารที่เป็นอันตรายร้ายแรงหรือสภาพของสินค้าที่เป็นสารอันตรายเป็นพิษร้ายแรง เมื่อเรือเกิดอัปปางน้ำมันหรือสารพิษร้ายแรงดังกล่าวจะไหลลงสู่ทะเล หรือหากสินค้าที่บรรจุทุกบนเรือ่นั้นเป็นสารที่เป็นพิษลงสู่ทะเล อาจจะเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล และอันตรายนั้นยังแผ่ขยายออกไปเป็นบริเวณกว้าง อาจครอบคลุมน่านน้ำของหลายประเทศ

ในเรื่องตำแหน่งของซากเรือ ซึ่งอาจปรากฏซากเรือดังกล่าวในบริเวณที่เป็นเส้นทางการเดินเรือหรือเส้นทางคมนาคมขนส่งทางทะเลนอกจากจะทำให้เกิดอันตรายต่อเรือขนาดใหญ่แล้ว ตำแหน่งของซากเรือยังมีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายที่แตกต่างกันในแต่ละอาณาเขตทางทะเลด้วย กล่าวคือ กฎหมายภายในสามารถออกและใช้บังคับได้ในบริเวณที่เป็นน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขต เขตต่อเนื่อง แต่นอกเขตทะเลอาณาเขต ได้แก่ เขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งในเขตดังกล่าวอำนาจการบังคับใช้กฎหมายของรัฐชายฝั่งไม่อาจครอบคลุมในทุกเรื่อง รัฐมีเพียงสิทธิอธิปไตยบางประการซึ่งสิทธิดังกล่าวได้บัญญัติไว้ในกฎหมายระหว่างประเทศ คือ อนุสัญญา

---

<sup>4</sup> <<http://www.imo.org>>

สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982<sup>5</sup> (The United Nations Convention on the Law of the Sea) ซึ่งหากปรากฏซากเรืออยู่นอกเขตทะเลอาณาเขต ตำแหน่งของซากเรืออาจทำให้เกิดปัญหาการปรับใช้กฎหมายภายในของรัฐในเขตดังกล่าวได้

ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้ ประเทศไทยอาจไม่มีมาตรการหรือหน่วยงานของรัฐในการเข้าไปกำกับดูแลการเคลื่อนย้ายซากเรือเพื่อป้องกันเหตุอันอาจทำให้เกิดความเสียหายต่อการเดินเรือและสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้โดยทันที แม้จะมีพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 บังคับใช้แล้วก็ตาม แต่ยังคงเป็นปัญหาว่ารัฐจะสามารถเข้าแทรกแซงการดำเนินการของเจ้าของเรือ หรือตัวแทนของเจ้าของเรือเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล หรือคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติของรัฐที่ได้รับผลกระทบน้อยที่สุดได้หรือไม่ นอกจากนี้ เรือที่กลายเป็นซากนั้น อาจเป็นเรือที่เดินด้วยเครื่องจักรกลที่ใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่มีสารที่เป็นอันตรายมากต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล หากสารที่เป็นพิษจากน้ำมันเชื้อเพลิงนั้นไหลลงสู่ทะเลและกระจายออกไป นอกจากจะทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งแล้ว ความเสียหายอาจจะขยายไปถึงอาณาเขตของรัฐอื่น จนอาจกลายเป็นพื้นที่ที่ล่อแหลมต่อการเกิดปัญหาข้อพิพาทระหว่างรัฐ และรัฐที่ได้รับผลกระทบเหล่านั้นจะมีมาตรการร่วมกันในการเคลื่อนย้ายซากเรือออกไปจากพื้นที่โดยทันทีได้อย่างไร

---

<sup>5</sup> ประเทศไทยได้ลงนามยอมรับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 อย่างไรก็ตาม หากรัฐประสงค์จะเข้าผูกพันต่อข้อตกลงหรือสนธิสัญญาใด รัฐก็ย่อมให้สัตยาบันหรืออาจจะภาคยานุวัติเข้ามาภายหลังจากที่สนธิสัญญามีผลบังคับแล้วก็ได้ แต่ถ้ารัฐเพียงลงนามในข้อตกลงใด รัฐก็มีพันธกรณีที่จะไม่ปฏิบัติภารกิจอันเป็นการทำลายหรือปฏิบัติอันเป็นการปรักษ์ต่อสนธิสัญญาหรือข้อตกลงนั้น เหตุผลของหลักการเช่นว่านี้ก็คือนอกจากรัฐลงนามในข้อตกลงใดก็แสดงว่ารัฐเห็นชอบในเบื้องต้นเกี่ยวกับข้อตกลงนั้นรัฐก็ควรจะยึดถือหลักสุจริต (Good Faith) หากรัฐทำการใดในการที่จะเป็นปรักษ์หรือทำลายวัตถุประสงค์ของข้อตกลงนั้นก็เท่ากับว่ารัฐนั้นไม่สุจริต จากหลักเกณฑ์เช่นว่านี้มีผลให้ประเทศไทยจะต้องไม่กระทำการอันเป็นปรักษ์ หรือทำลายวัตถุประสงค์ของข้อตกลงตามอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 โปรดดู ชวลิต ขจรจันทรวิทย์, “บทบัญญัติว่าด้วยการบังคับใช้กฎหมายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยให้เป็นไปตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982”, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), 2548, น.90

ในส่วนของการชกเรือ หากผู้เป็นเจ้าของเรือในขณะนั้นไม่ต้องการเรืออัปปางที่กลายเป็นซากนั้นแล้วและซากเรื่อนั้นปรากฏอยู่นอกอาณาเขตทางทะเลที่กฎหมายภายในไม่อาจใช้บังคับได้ รัฐก็อาจจะไม่สามารถบังคับให้เจ้าของเรือหรือบริษัทประกันภัยต้องเคลื่อนย้ายซากเรืออัปปาง รวมทั้งรับผิดชอบค่าใช้จ่ยในการเคลื่อนย้ายซากเรือดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ รัฐอาจไม่มีอำนาจในการฟ้องร้องต่อเจ้าของหรือบริษัทประกันภัยได้โดยตรง

ปัญหาและความขัดแย้งต่างๆอันอาจเกิดขึ้นนี้ จึงควรที่จะมีมาตรการหรือหลักกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องการเคลื่อนย้ายซากเรือโดยตรง เพื่อจัดการกับปัญหาซากเรืออัปปางในทะเลรวมทั้งปัญหาที่เกี่ยวข้อง ทำให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ตลอดจนหน่วยงานระหว่างประเทศและประเทศสมาชิกเล็งเห็นปัญหาของการเคลื่อนย้ายซากเรือนี้ จึงมีความพยายามที่จะหามาตรการที่เป็นกฎเกณฑ์พื้นฐานสำหรับรัฐทั้งหลายในการเคลื่อนย้ายซากเรือให้เป็นกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อกำหนดรูปแบบกฎระเบียบระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือและการเคลื่อนย้ายสิ่งต่างๆอันเนื่องมาจากซากเรืออัปปาง แนวความคิดในการร่างกฎเกณฑ์นี้เริ่มมีขึ้นมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1972 ดังนั้น อนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Wreck Removal Convention) ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “อนุสัญญา WRC” จะเติมเต็มช่องว่างที่มีอยู่ในกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศให้มีกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เป็นเอกกรู (Uniform) คือ อนุสัญญา WRC นี้ โดยมีวัตถุประสงค์ในการเคลื่อนย้ายซากเรือออกจากพื้นที่โดยเฉพาะนอกเขตทะเลอาณาเขตอย่างมีประสิทธิภาพและมีช้กัก และเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล

ในการประชุมระหว่างประเทศของสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ประเด็นเรื่องการเคลื่อนย้ายซากเรื่อนั้นเป็นเรื่องค่อนข้างยุ่งยากในการประชุมพิจารณา เนื่องจากการเคลื่อนย้ายซากเรือมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของประเทศสมาชิก เจ้าของเรือ และผู้มีส่วนได้เสียอื่นๆ ทำให้การประชุมเพื่อปรึกษาหารือกันในการจัดทำอนุสัญญา WRC มีความล่าช้าและยืดเยื้อมานานกว่า 30 ปี ปัจจุบันอนุสัญญา WRC อยู่ในขั้นตอนของการเปิดให้รัฐแสดงเจตนายอมรับที่จะผูกพันตามอนุสัญญา (expression of consent to be bound)

ในส่วนประเทศไทย ยังไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายใดบัญญัติหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องในเรื่องของการเคลื่อนย้ายซากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะโดยตรง กฎหมายที่มีอยู่ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายซากเรือยังมีอยู่น้อยมากและไม่ครอบคลุมในทุกประเด็นปัญหา โดยเฉพาะในเรื่องอำนาจรัฐในการดำเนินการกำกับดูแล หรืออำนาจรัฐในการแทรกแซงการเคลื่อนย้ายซากเรือเพื่อรักษาผลประโยชน์ของรัฐในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของ

ประเทศ ความรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายซากเรือ หรือความเสียหายต่อบุคคลภายนอก เป็นต้น

เมื่อพิจารณาจากภูมิประเทศของประเทศไทย จะเห็นว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกับทะเลทั้งสองด้าน คือด้านตะวันตกติดมหาสมุทรอินเดีย และด้านตะวันออกติดมหาสมุทรแปซิฟิก ประเทศไทยได้มีประกาศพระบรมราชโองการกำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยเมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2524 โดยกำหนดให้บริเวณที่อยู่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของประเทศไทยเป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะ มีความกว้าง 200 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต และประเทศไทยได้ประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทยด้านทะเลอันดามัน วันที่ 18 กรกฎาคม พ.ศ. 2531<sup>6</sup>

ประเทศไทยเคยประสบปัญหาในการเคลื่อนย้ายซากเรือที่อัปปางเพราะภัยพิบัติทางทะเลในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เรือลำดังกล่าว คือเรือบรรทุกแก๊สชื่อ M/T PAK ONE<sup>7</sup> ซึ่งต่อไปนี้จะเรียกว่า “เรือแพ็ค-วัน” ซึ่งเป็นเรือเดินทะเลบรรทุกแก๊ส L.P.G.ของบริษัท P.A.K LINE มีเส้นทาง การลำเลียงขนส่งแก๊ส L.P.G ระหว่างท่าเรือ B.I. ESSO อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ไปยังเมืองท่า VUNGTAU ประเทศเวียดนาม เรือดังกล่าวได้ออกเดินทางจากประเทศไทยเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2539 และได้อัปปางลง เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2539 เรือ และอากาศยานของ กองเรือภาคที่ 1 กองเรือยุทธการได้ดำเนินการค้นหาอย่างต่อเนื่อง ผลการค้นหาปรากฏเมื่อวันที่ 31 สิงหาคม พ.ศ. 2539 ได้ตรวจพบเรือแพ็ค-วันที่ล่ม/อัปปางในทะเลบริเวณทิศทาง 250 องศา ระยะ 75 ไมล์ จากเกาะภูเก็ตซึ่งอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย

แต่เดิมเรือแพ็ค-วันเป็นเรือของบริษัทอิคาริ มารีน จำกัด ประเทศญี่ปุ่นและได้จดทะเบียนเรือลำนี้เป็นสัญชาติญี่ปุ่นในชื่อว่า เรือ “โกโฮ มารู ที่ 5” เป็นเรือสินค้าที่มีโครงสร้างเป็นเหล็ก ระวางขับน้ำ 699.26 ตัน ต่อมาได้ถูกขายให้กับบริษัท พี.เอ.เค ไลน์ จำกัดในประเทศไทยโดยบริษัทได้ยื่นคำร้องขอจดทะเบียนเรือเป็นเรือไทยเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2539 ต่อกรมเจ้าท่า

---

<sup>6</sup> จุมพต สายสุนทร, คำอธิบายกฎหมายทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม), 2541, น. 129.

<sup>7</sup> <[www.navy.mi.th/sornchon/pak%20one.htm](http://www.navy.mi.th/sornchon/pak%20one.htm)>

(กรมเจ้าท่าปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็นกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี)<sup>8</sup> บริษัท พี.เอ.เค. ไลน์ จำกัดได้เปลี่ยนชื่อจากเดิมเป็นเรือ “แพ็ค-วัน”

สาเหตุของเรืออัปปางนั้นสันนิษฐานว่าเกิดจากพายุไต้ฝุ่นที่กำลังพัดผ่าน ประกอบกับเรือ แพ็ค-วัน ไม่มีความสามารถที่จะเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยเนื่องจากไม่มีเครื่องมืออุปกรณ์ต่างๆในการช่วยชีวิต ได้แก่ ไฟส่องทาง แพช่วยชีวิต เสื้อชูชีพ สัญญาณเตือนภัยบนเรือ เครื่องส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือเมื่อเรือจม ฯลฯ จนกระทั่งเมื่อวันที่ 3 กันยายน พ.ศ. 2539 เรือแพ็ค-วันได้จมลงในทะเลแต่เป็นการจมของเรือที่หัวเรือปักอยู่ที่ก้นทะเลและท้ายเรือชี้ขึ้น ซึ่งน้ำทะเลบริเวณดังกล่าวมีความลึกประมาณ 50 เมตร

จากเหตุเรือแพ็ค-วันอัปปางนี้ บริษัทประกันภัย คือ บริษัทภัทรประกันภัยซึ่งได้รับประกันตัวเรือและบริษัทกรุงเทพประกันภัยซึ่งได้ประกันตัวสินค้า ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายทั้งหมดแล้วและเรือได้ถูกปล่อยให้จมลงในทะเล

ต่อมาในเดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2541 ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือได้รับแจ้งจากกรมอุทกศาสตร์ว่ามีผู้พบเห็นเรือจมอยู่ใต้น้ำลึกประมาณ 4 เมตรจากผิวน้ำบริเวณเกาะกูด จังหวัดตราด ศูนย์ปฏิบัติการกองทัพเรือได้แจ้งให้กรมเจ้าท่า(กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) และบริษัทพี.เอ.เค.ไลน์ จำกัด ทราบเพื่อดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง ซึ่งกรมเจ้าท่า(กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี)ได้ชี้แจงว่าเรือแพ็ค-วันจมอยู่นอกเขตทะเลอาณาเขตและอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย ซึ่งเขตดังกล่าวอยู่นอกเขตอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า และขอให้กองทัพเรือดำเนินการตามความเหมาะสมกับกรณีดังกล่าวต่อไป และในเดือนเมษายน พ.ศ. 2542 บริษัทประกันภัยของเรือแพ็ค-วันได้มีหนังสือถึงกองทัพเรือขอให้ดำเนินการจมเรือแพ็ค-วันให้จมตัวลงโดยสมบูรณ์

---

<sup>8</sup> ในปี พ.ศ. 2545 ได้มีการปฏิรูประบบราชการเพื่อให้การทำงานมีความเหมาะสมกับสภาพของงาน ตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2545 พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตาม พระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ได้รวมสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวี ให้เป็นหน่วยงานในสังกัดกรมเจ้าท่า แล้วเปลี่ยนชื่อจากกรมเจ้าท่า เป็นกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี สังกัดกระทรวงคมนาคม โปรดดู

ต่อมาในวันที่ 21 กันยายน พ.ศ. 2544 บริษัท พี.เอ.เค.ไลน์ จำกัด ได้ยื่นคำร้องขอยกเลิกการจดทะเบียนเรือซึ่งอ้างสาเหตุการยกเลิกการจดทะเบียนเรือเนื่องจากเรือแพ็ค-วัน ได้เกิดเหตุอัปปางลงจนทำให้ทางบริษัทไม่สามารถที่จะกู้เรือมาใช้งานต่อได้ และทางกรมเจ้าท่า(กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) ก็ได้อนุญาตให้ยกเลิกการจดทะเบียนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว

จนกระทั่ง 1 ปีต่อมาคือในเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2545 เรือลำดังกล่าวได้ลอยขึ้นมาเหนือน้ำอีกครั้งซึ่งสาเหตุเบื้องต้นสันนิษฐานว่าเนื่องจากเป็นเรือบรรทุกแก๊สและขณะนั้นมีอากาศร้อน น้ำทะเลมีอุณหภูมิสูงกว่าปกติจนทำให้เกิดที่บรรจุอยู่ในถังพุดลอยตัวจนดันให้เรือลอยสูงขึ้นมา และเมื่อลอยขึ้นก็มีการเคลื่อนที่ตลอดเวลา กองทัพเรือเห็นว่าซากเรือดังกล่าวเป็นปัญหาที่สำคัญโดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ เส้นทางคมนาคมทางทะเล รวมทั้งการที่ซากเรือมีการเคลื่อนตัวอยู่ตลอดเวลา นั้น อาจเคลื่อนตัวเข้าไปในเขตแทนจุดเจาะก๊าซธรรมชาติซึ่งอาจเกิดอันตรายได้

นอกจากนี้ หากปล่อยให้เคลื่อนตัวเช่นนี้ต่อไปเรื่อยๆจะทำให้ซากเรือแพ็ค-วันลอยออกไปนอกเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย อาจทำให้การดำเนินการต่อซากเรือดังกล่าวมีความยุ่งยากมากขึ้น แต่ปัญหาที่หน่วยงานต่างๆไม่สามารถดำเนินการได้เนื่องจากเจ้าของเรือและบริษัทประกันภัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับซากเรือปฏิเสธการเป็นเจ้าของเรือ ทั้งนี้เนื่องจากเกรงว่าจะต้องรับผิดชอบค่าเสียหายในกรณีที่มีการเรียกร้อง รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่เกิดขึ้นไม่ว่าจะเป็นการกู้ หรือการจมเรือ แต่การดำเนินการใดๆต่อซากเรือของหน่วยงานรัฐจำเป็นต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของเรือและต้องได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินการเพื่อมิให้ต้องเป็นผู้รับผิดชอบหากเกิดความเสียหาย<sup>9</sup>

ในข้อเท็จจริงดังกล่าว มีประเด็นปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่พอสมควร ทั้งในเรื่องของสถานที่ตั้งของซากเรือแพ็ค-วันที่ปรากฏซากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือ การประกันภัย ค่าใช้จ่ายต่างๆที่รัฐจำเป็นต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือดังกล่าว เป็นต้น ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

#### วัตถุประสงค์ในการศึกษา

(1) เพื่อศึกษาหลักเกณฑ์และแนวทางการเคลื่อนย้ายซากเรือเดินทะเลตามอนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Wreck Removal Convention) โดยเฉพาะหลักเกณฑ์

---

<sup>9</sup> <<http://www.navy.mi.th/sornchon/pak%20one.htm>>

ในการเคลื่อนย้ายซากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ว่ามีบทบัญญัติที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพหรือไม่ เพียงใด

(2) เพื่อทำการศึกษาและวิเคราะห์บทบัญญัติกฎหมายภายในว่า บทบัญญัติในเรื่องการเคลื่อนย้ายซากเรือที่มีอยู่มีความเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเพียงพอต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือหรือไม่ อย่างไร

(3) เพื่อเป็นแนวทางในการตัดสินใจเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Wreck Removal Convention)

#### ขอบเขตการศึกษาและวิธีการศึกษา

สารนิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนจะมุ่งศึกษา วิเคราะห์อนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Wreck Removal Convention) โดยผู้เขียนจะทำการศึกษาและวิเคราะห์ในเรื่องหลักเกณฑ์สำคัญของบทบัญญัติต่างๆของอนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือว่ามีประสิทธิภาพ หรือมีความเหมาะสมต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือในอาณาเขตทางทะเลอย่างไร รวมถึงศึกษาและวิเคราะห์ปัญหากฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันในการเคลื่อนย้ายซากเรือเพื่อพิจารณาว่าประเทศไทยควรที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวหรือไม่

สารนิพนธ์ฉบับนี้เป็นงานวิจัยเอกสาร โดยศึกษาข้อมูลจากเอกสารจากอนุสัญญากฎหมายไทย ตำรา รวมถึงเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ โดยข้อมูลส่วนใหญ่ได้มาจากเว็บไซต์ (Website) ของหน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากข้อจำกัดในเรื่องของจำนวนตำราในเรื่องนี้มีอยู่จำนวนน้อย

#### ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการศึกษา

(1) ทำให้ทราบและเข้าใจหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศในเรื่องการเคลื่อนย้ายซากเรือตามอนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Wreck Removal Convention)

(2) ทำให้ทราบว่ากฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือว่ามีความเหมาะสม และครอบคลุมถึงปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งหมดหรือไม่ อย่างไร

(3) เป็นแนวทางในการพิจารณาว่าประเทศไทยควรที่จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Wreck Removal Convention) หรือไม่ อย่างไร