

บทที่ 3

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือตามอนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ

3.1 เนื้อหาและสาระสำคัญของอนุสัญญา WRC

3.1.1 อารัมภบท (Preamble)

อนุสัญญา WRC ได้จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ในการเคลื่อนย้ายซากเรือที่อัปปางซึ่งหากไม่ทำการเคลื่อนย้ายซากเรือดังกล่าว ซากเรือเหล่านั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือหรืออาจเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งคือกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ยังไม่มียกเว้นที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือโดยตรง จึงจำเป็นที่จะต้องร่างอนุสัญญา WRC ขึ้นเพื่อให้มีกฎเกณฑ์ในการเคลื่อนย้ายซากเรือที่เป็นกฎหมายระหว่างประเทศที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน (Uniformity) เพื่อให้การเคลื่อนย้ายซากเรืออัปปางสามารถทำได้อย่างทันที่และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมีหลักเกณฑ์ในการชำระค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายซากเรือ¹

โดยทั่วไปอนุสัญญา WRC จะใช้บังคับกับซากเรือที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีแต่ปรากฏว่ามีซากเรือจำนวนมากในอาณาเขตรัฐรวมทั้งทะเลอาณาเขตด้วย รัฐต่างๆจึงเห็นพ้องกันว่าบทบัญญัติของอนุสัญญา WRC ควรจะมีเนื้อหาและมีขั้นตอนของการเคลื่อนย้ายซากเรือที่จะเป็นประโยชน์ในอาณาเขตของรัฐรวมทั้งทะเลอาณาเขตด้วย จึงกำหนดให้อนุสัญญา WRC สามารถบังคับใช้แก่เขตดังกล่าว²

¹ Preamble THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION
“Conscious of the fact that wrecks, if not removed, may pose a hazard to navigation or the marine environment, convinced of the need to adopt uniform international rules and procedures to ensure the prompt and effective removal of wrecks and payment of compensation for the costs therein involved,”

² Preamble “noting that many wrecks may be located in States’ territory, including the territorial sea, recognizing the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wrecks,”

นอกจากนี้ อนุสัญญา WRC ยังเป็นประโยชน์ที่จะทำให้กฎหมายระหว่างประเทศเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในเรื่องที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบ และความรับผิดชอบสำหรับการเคลื่อนย้ายซากเรือที่เป็นอันตรายอีกด้วย โดยอนุสัญญา WRC จะต้องมิขัดแย้งกับบทบัญญัติแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และจารีตประเพณีระหว่างประเทศของกฎหมายทะเล³

3.1.2 บทนิยาม

1. “พื้นที่ตามอนุสัญญา”⁴ หมายถึง เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีที่ได้กำหนดขึ้นตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือหากรัฐภาคีนั้นไม่ได้กำหนดเขตดังกล่าว อาจเป็นพื้นที่ที่ถัดออกไปจากทะเลอาณาเขต (territorial sea) ของรัฐใดรัฐหนึ่งครอบคลุมพื้นที่ไม่เกินกว่า 200 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐาน (baselines) ซึ่งเป็นเส้นฐานที่ใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต

จากบทนิยามสรุปได้ว่า “พื้นที่ตามอนุสัญญา” คือเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีซึ่งได้บัญญัติเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้ในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นั้นเอง และหากกรณีของรัฐภาคีไม่ได้กำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้ “พื้นที่ตามอนุสัญญา” จะหมายถึงพื้นที่ที่ติดต่อกับและถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของรัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งรัฐนั้นจะเป็นผู้กำหนด

³Preamble “recognizing the benefits to be gained through uniformity in legal regimes governing responsibility and liability for removal of hazardous wrecks, bearing in mind the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea, and the consequent need to implement the present Convention in accordance with such provisions,”

⁴Article 1 “Convention area” means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศ ครอบคลุมพื้นที่ไม่เกินกว่า 200 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐาน (baselines)⁵ ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขตของรัฐนั้น

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982) มีบทบัญญัติในเรื่องเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive economic zones) อยู่ในข้อ 55-57 ในข้อ 55 บัญญัติว่า “เขตเศรษฐกิจจำเพาะ คือ บริเวณที่อยู่ถัดออกไปและประชิดกับทะเลอาณาเขต”⁶ และในข้อ 57 “เขตเศรษฐกิจจำเพาะจะตั้ง ไม่ขยายออกไปเลย 200 ไมล์ทะเลจากเส้นฐาน (baselines) ซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต”⁷

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 56⁸ ยังได้กล่าวถึง สิทธิของรัฐชายฝั่งภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ไว้ดังนี้

⁵ “เส้นฐาน” (baselines) ในการกำหนดความกว้างของเขตต่างๆทางทะเลของรัฐชายฝั่งนั้น จำเป็นต้องมีจุดเริ่มต้น ในการวัดความกว้างของเขตต่างๆทางทะเล หรือ เรียกว่า เส้นฐาน เส้นฐาน(baselines) มีอยู่ 3 ประเภท คือเส้นฐานปกติ (normal baseline) อันได้แก่ แนวน้ำลดต่ำสุดตลอดชายฝั่งทะเล (low-water line) ตามที่รัฐชายฝั่งกำหนดไว้ในแผนที่ของตน และเส้นฐานตรง (straight baseline) ซึ่งใช้สำหรับกรณีที่ชายฝั่งทะเลของรัฐมีลักษณะว่าแห่งตัดลึกเข้ามาในแผ่นดินหรือเป็นแหลมยื่นล้ำออกไปในทะเล การกำหนดเส้นฐานตรงจะกระทำโดยการลากเส้นตรงเชื่อมขอบนอกของแผ่นดินตามแนวชายฝั่ง และหากมีเกาะเป็นแนวตามชายฝั่งทะเล ในบริเวณใกล้เคียงต่อเนื่องกันก็อาจลากเส้นฐานเชื่อมขอบนอกของเกาะตลอดแนวแล้วโยงเข้าหาฝั่งทะเล และเส้นฐานตรงหมู่เกาะ (straight archipelagic baseline) ซึ่งใช้ในกรณีของรัฐหมู่เกาะ โปรตุเกตุ จัมปต สายสุนทร, คำอธิบายหลักกฎหมายทะเล, พิมพ์ครั้งที่3 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2541), น.23-46

⁶ The exclusive economic zone is an area beyond and adjacent to the territorial sea.

⁷ The exclusive economic zone shall not extend beyond 200 nautical miles from the baselines from which breadth of the territorial sea is measured.

⁸ UNCLOS 1982 Article 56 “In the exclusive economic zone, the coastal State has:

“(เอ) รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย เพื่อความมุ่งประสงค์ในการสำรวจและการแสวงประโยชน์การอนุรักษ์และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติ ทั้งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิตในน้ำเหนือพื้นดินท้องทะเลและในพื้นดินท้องทะเลกับดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลนั้น และมีสิทธิอธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมอื่น ๆ เพื่อการแสวงประโยชน์และการสำรวจทางเศรษฐกิจในเขต อาทิเช่น การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำ และลม

(บี) เขตอำนาจตามที่บัญญัติไว้ในบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของอนุสัญญานี้เกี่ยวกับ

- (1) การสร้างและการใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง และสิ่งก่อสร้างต่างๆ
- (2) การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล
- (3) การปกป้องและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(ซี) สิทธิและหน้าที่อื่นๆ ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้

(a) sovereign rights for the purpose of exploring and exploiting, conserving and managing the natural resources, whether living or non-living, of the waters superjacent to the seabed and of the seabed and its subsoil, and with regard to other activities for the economic exploitation and exploration of the zone, such as the production of energy from the water, currents and winds;

(b) jurisdiction as provided for in the relevant provisions of this Convention with regard to:

- (i) the establishment and use of artificial islands, installations and structures;
- (ii) marine scientific research;
- (iii) the protection and preservation of marine environment;

(c) Other rights and duties provided for in this Convention.

In exercising its rights and performing its duties under this Convention in the exclusive economic zone, the coastal State shall have due regard to the rights and duties of other States and shall act in a manner compatible with the provisions of this Convention. ” โปรดดู กรมสนธิสัญญาและกฎหมายกระทรวงการต่างประเทศ, อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982, (กรุงเทพมหานคร: เกรววิถ์การพิมพ์), 2548, น.25

การใช้สิทธิและการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐชายฝั่งภายใต้อนุสัญญาในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งจะต้องคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่นตามสมควร และจะต้องปฏิบัติตามในลักษณะที่สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ด้วย”

การคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะในข้อ 56 (ซี) แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นี้หมายถึงรวมถึงสิทธิของรัฐเจ้าของธงด้วย ข้อที่ 91⁹ แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดให้เรือเดินทะเลทุกลำจะต้องมีสัญชาติ การได้สัญชาติของเรือโดยปกติจะได้อมาโดยการจดทะเบียนเรือ เมื่อจดทะเบียนเรือแล้วเรือลำนั้นย่อมมีสิทธิชักธงของรัฐที่ได้จดทะเบียนเรือและเรือย่อมมีสัญชาติของรัฐนั้น ดังนั้น รัฐเจ้าของธง (Flag State) คือรัฐที่มีการจดทะเบียนเรือและเรือนั้นก็จะมีสัญชาติของประเทศที่เรือเข้าไปจดทะเบียนด้วย ดังนั้น รัฐเจ้าของธงย่อมมีสิทธิเหนือเรือที่ชักธงของตน รัฐจึงมีอำนาจอธิปไตยเหนือเรือในฐานะที่เป็นผู้ให้สัญชาติของเรือ จึงทำให้รัฐที่เรือชักธงมีอำนาจเหนือเรือเสมือนหนึ่งว่าเรือลำนั้นเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนของรัฐ ดังนั้น ไม่ว่าเรือจะกระทำความผิด ณ ที่ใดก็ตาม รัฐที่เรือชักธงสามารถใช้เขตอำนาจเหนือเรือของตนได้¹⁰

กรณีของปัญหาการเคลื่อนย้ายซากเรือ การที่อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดให้รัฐชายฝั่งจะต้องคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังกล่าวแล้วนั้น จึงทำให้เรือเมื่อชักธงของรัฐหนึ่งหากประสบภัยพิบัติทางทะเลทำให้เกิดซากเรืออัปปางในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐหนึ่ง แม้ว่าซากเรืออัปปางนั้นจะเป็นภัยอันตรายร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล หรือเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือทำให้รัฐชายฝั่งได้รับผลกระทบจากซากเรือนั้น แต่การดำเนินมาตรการของรัฐที่ได้รับผลกระทบหรือรัฐชายฝั่งก็จะต้องคำนึงถึงสิทธิของรัฐอื่นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย เขตเศรษฐกิจจำเพาะจึงเป็นพื้นที่ที่สำคัญซึ่ง

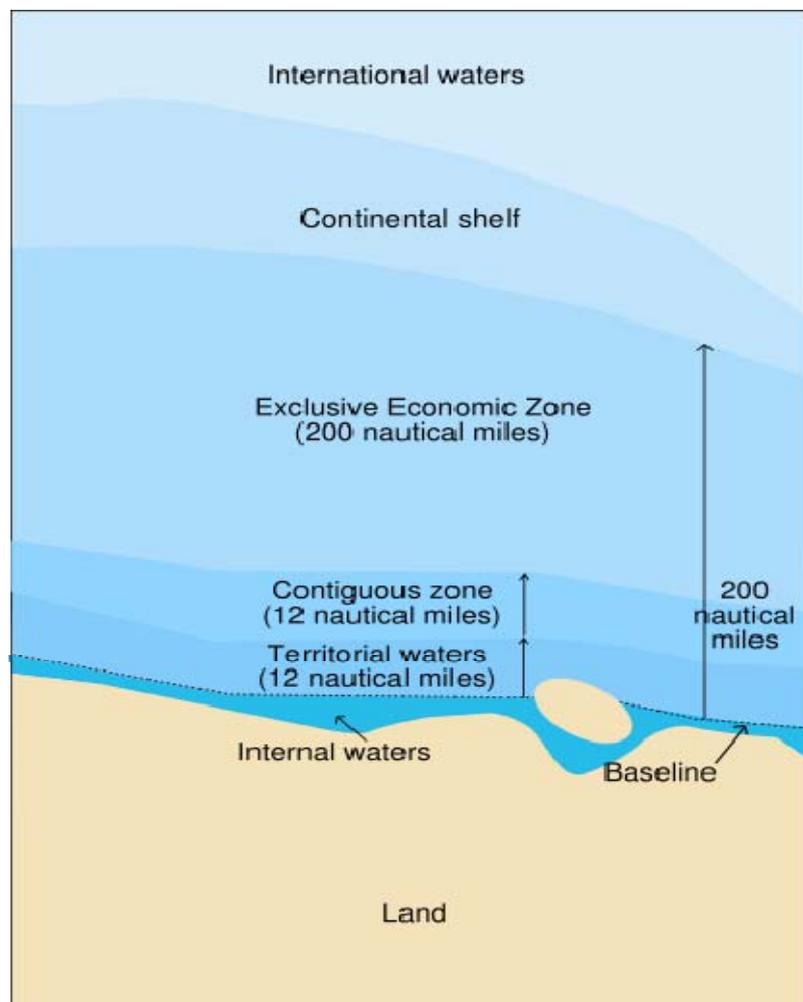
⁹Article 91 of UNCLOS 1982 Nationality of ships “1. Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly.”

¹⁰ ปิยะรัตน์ เลิศลอย, “ปัญหามลภาวะน้ำมันที่เกิดขึ้นจากเรือบรรทุกน้ำมันในทะเลส่วนที่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐชายฝั่ง”, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2542, น.74.

อนุสัญญา WRC ได้บัญญัติให้เขตเศรษฐกิจจำเพาะนี้เป็นพื้นที่หลักในการบังคับใช้ของอนุสัญญา WRC ในการเคลื่อนย้ายซากเรือและบัญญัติไว้ในบทนิยามว่าเป็น “พื้นที่ตามอนุสัญญา” อนุสัญญา WRC จะช่วยให้การเคลื่อนย้ายซากเรือของรัฐภาคีสามารถกระทำได้สะดวกยิ่งขึ้น และอนุสัญญา WRC ไม่ขัดกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 อีกด้วย

คำนิยาม “พื้นที่ตามอนุสัญญา” ดังกล่าว แม้จะกำหนดให้เป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะ แต่อนุสัญญา WRC ก็มีความยืดหยุ่นโดยสามารถบังคับใช้แก่เขตทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) และเขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) ของรัฐภาคีได้หากเป็นความประสงค์ของรัฐภาคีโดยรัฐภาคีเลือกที่จะใช้หรือไม่ใช้บทบัญญัติของอนุสัญญา WRC ในเขตดังกล่าวได้ดังจะได้อธิบายต่อไป

รูปภาพแสดงอาณาเขตทางทะเล¹¹



2. “เรือ”¹² หมายถึง เรือเดินทะเล (seagoing vessel)¹³ ไม่ว่าจะประเภทใดก็ตาม รวมถึงเรือไฮโดรฟอยล์ (hydrofoil boat)¹⁴ ยานเบาะอากาศ (air-cushion vehicles)¹⁵ เรือดำน้ำ

¹¹ <http://en.wikipedia.org/wiki/Exclusive_Economic_Zone>

(submersibles) ยานลอยน้ำ (floating craft)¹⁶ หรือ แท่นขุดเจาะลอยน้ำ (floating platforms)¹⁷ ยกเว้นเมื่อแท่นขุดเจาะดังกล่าวนั้นตั้งอยู่ในที่ที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจ การใช้ประโยชน์ หรือ ผลผลิตทรัพยากรแร่ธรรมชาติใต้ทะเล

จากบทบัญญัติดังกล่าว ในกรณีแท่นขุดเจาะที่ตั้งอยู่ในเขตที่เกี่ยวข้องกับการสำรวจ การใช้ประโยชน์ หรือผลผลิตทรัพยากรแร่ธรรมชาติใต้ทะเลไม่ถือว่าอยู่ภายใต้นิยามคำว่า “เรือ” ดังนั้น แท่นขุดเจาะที่จะอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญา WRC จะต้องเป็นแท่นขุดเจาะลอยน้ำที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับการสำรวจ การใช้ประโยชน์ หรือผลผลิตทรัพยากรแร่ธรรมชาติใต้ทะเล

3. “ภัยพิบัติทางทะเล”¹⁸ หมายถึง การชนกันของเรือ เรือเกยตื้น หรือเหตุการณ์อื่นๆ ของการเดินเรือ หรือเหตุการณ์ต่างๆบนเรือ หรือเหตุที่เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือ อันมีผลทำให้เกิดความเสียหายอันเป็นสาระสำคัญ หรือการคุกคามที่อาจจะเกิดขึ้นทำให้เกิดความเสียหายต่อตัวเรือ หรือต่อสินค้า

¹²Article 1 “Ship” means a seagoing vessel of any type whatsoever and includes hydrofoil boats, air-cushion vehicles, submersibles, floating craft and floating platforms, except when such platforms are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

¹³ <http://lexitron.nectec.or.th/lookupword_nm.php>

¹⁴ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่27) พ.ศ.2542 ข้อ 4

¹⁵ จุมพต สายสุนทร, กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2550), น.425.

¹⁶ เฟิงอ้าง, น.413.

¹⁷ เฟิงอ้าง, น. 413.

¹⁸ Article 1 “Maritime casualty” means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.

4. “ซากเรือ” ที่เป็นผลตามมาหลังจากเกิดภัยพิบัติทางทะเล หมายถึง ¹⁹

ก) เรือจม หรือเรือเกยตื้น หรือ

ข) ส่วนหนึ่งส่วนใดของเรือที่จมหรือเกยตื้น รวมถึงวัตถุใดๆที่อยู่บนเรือ หรือ

ค) วัตถุใดๆที่สูญหายจากเรือที่เกยตื้น ที่จม หรือที่ล่องลอยในทะเล

ง) เรือที่กำลังจะจมหรือเป็นที่คาดหมายโดยมีเหตุอันสมควรว่าจะจม หรือเกยตื้น โดยที่ยังไม่มีการดำเนินการเพื่อใช้มาตรการที่มีประสิทธิผลในการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตราย

5. “ภัยอันตราย” ²⁰ หมายถึง สภาพการณ์ หรือ การคุกคามใดๆซึ่งก่อให้เกิดอันตราย หรืออุปสรรคต่อการเดินเรือ หรืออาจคาดหมายโดยมีเหตุอันสมควรว่าจะเกิดผลอันตรายร้ายแรง ต่อสิ่งแวดลอมทางทะเล หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อแนวชายฝั่งทะเล หรือผลประโยชน์ต่างๆที่เกี่ยวข้องกับรัฐใดรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐ

¹⁹“Wreck”, following upon a maritime casualty, means:

(a) a sunken or stranded ship; or

(b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or

(c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift at sea; or

(d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

²⁰ Article 1 “Hazard” means any condition or threat that:

(a) poses a danger or impediment to navigation; or

(b) may reasonably be expected to result in major harmful consequences to the marine environment, or damage to the coastline or related interests of one or more States.

6. “ผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้อง”²¹ หมายถึงผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่งที่ได้รับผลกระทบหรือได้รับการคุกคามโดยตรงจากซากเรือ เช่น

ก) บริเวณชายฝั่งทะเล ท่าเรือ และกิจกรรมต่างๆบริเวณปากแม่น้ำรวมทั้งการประมง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการดำรงชีพของบุคคลที่เกี่ยวข้อง:

ข) สถานที่ท่องเที่ยวและพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจอื่นๆ:

ค) สุขภาพของบุคคลที่อาศัยอยู่ตามแนวชายฝั่งทะเลและสภาพของพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการอนุรักษ์ทรัพยากรที่มีชีวิตทางทะเลและสัตว์ป่า

ง) โครงสร้างพื้นฐานในทะเล (offshore)²² และโครงสร้างพื้นฐานใต้น้ำ

7. “การเคลื่อนย้าย”²³ หมายถึงรูปแบบใดๆของการปกป้อง การบรรเทา หรือการขจัดภัยอันตรายที่เกิดขึ้นจากซากเรือ คำว่า “การเคลื่อนย้าย” “การเคลื่อนย้ายแล้ว” และ “กำลังจะเคลื่อนย้าย” ให้ตีความตามนัยนี้

8. “เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน”²⁴ หมายถึง บุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือบุคคลใดๆที่ได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือ หรือหากไม่ได้จดทะเบียน “เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทาง

²¹ Article 1 “Related interests” means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:

(a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;

(b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;

(c) the health of the coastal population and the well-being of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and

(d) Offshore and underwater infrastructure.

²² <http://lexitron.nectec.or.th/lookupword_nm.php>

²³ Article 1 “Removal” means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. “Remove”, “removed” and “removing” shall be construed accordingly.

ทะเบียน” ให้หมายถึง บุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือบุคคลใดๆที่เป็นเจ้าของเรือในเวลาที่เกิดภัยพิบัติทางทะเล อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือและดำเนินการโดยบริษัทซึ่งรัฐได้จดทะเบียนในฐานะเป็นผู้ปฏิบัติการของเรือ เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนให้หมายถึงบริษัทดังกล่าว

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนตามอนุสัญญา WRC สามารถแบ่งได้เป็น 3 ประเภท

1. ในกรณีที่มีการจดทะเบียนเรือ เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน หมายความว่าถึง บุคคล หรือกลุ่มบุคคลซึ่งได้จดทะเบียนในฐานะเจ้าของเรือ

2. ในกรณีที่ไม่มี การจดทะเบียนเรือ เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน หมายความว่าถึง บุคคลหรือกลุ่มบุคคลซึ่งเป็นเจ้าของเรือในเวลาที่เกิดภัยพิบัติทางทะเล

3. ในกรณีที่รัฐเป็นเจ้าของเรือและดำเนินการโดยบริษัทที่ได้จดทะเบียนในรัฐนั้น ในฐานะเป็นผู้ประกอบกิจการเดินเรือ เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนให้หมายความถึงบริษัทนั้นเอง

9. “ผู้ปฏิบัติการของเรือ” ²⁵ หมายถึงเจ้าของเรือหรือองค์กรหรือบุคคลอื่นใด เช่น ผู้จัดการ ผู้ว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือแบบเปล่า (Bareboat Charterer) ผู้ซึ่งเข้ารับเอาความรับผิดชอบในการปฏิบัติการของเรือต่อเจ้าของเรือและเป็นผู้ซึ่งได้ตกลงที่จะปฏิบัติหน้าที่และความรับผิดชอบภายใต้ประมวลการจัดการความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code) หรือ ISM Code

²⁴ Article 1 “Registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, in the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. However, in the case of a ship owned by a State and operated by a company which in that State is registered as the operator of the ship, “registered owner” shall mean such company.

²⁵ Article 1 “Operator of the ship” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.

จากบทบัญญัติดังกล่าว สัญญาว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือ (Charter party) คือ สัญญาที่เจ้าของเรือหรือผู้รับจ้างเหมา (Shipowner) และผู้ว่าจ้างเหมา (Charterer) ตกลงทำกันขึ้น เพื่อการใช้ประโยชน์ หรือใช้สอยตัวเรือ และระวางเรือเพื่อขนส่งสินค้าทางทะเล

สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือที่เป็นที่รู้จักและเป็นที่ยอมรับใช้กันมี 3 ประเภท²⁶ ได้แก่

ก. สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือเพื่อการเดินทาง (Voyage Charter) คือสัญญาที่ผู้รับจ้างเหมา จะตกลงให้ผู้ว่าจ้างเหมา (Charterer) ได้รับประโยชน์ในการขนส่ง โดยเรือที่ฝ่ายผู้รับจ้างเหมาเป็นผู้จัดหาลูกเรือและอุปกรณ์เรือต่างๆเพื่อขนส่งสินค้าที่ผู้ว่าจ้างเหมา (Voyage Charterer) เป็นผู้จัดหามาจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่ง หรือหลายแห่งเพื่อแลกกับค่าตอบแทนที่เรียกว่า Freight หรือค่าระวาง

ข. สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (Time Charter) คือสัญญาซึ่งผู้ว่าจ้างเหมามีสิทธิใช้ประโยชน์จากการใช้เรือเพื่อขนส่งสินค้าในระหว่างท่าเรือใดๆภายในระยะเวลาที่ตกลงกันได้ โดยผู้รับจ้างเหมาเป็นผู้จัดหาเรือพร้อมลูกเรือเพื่อแลกกับค่าตอบแทนที่เรียกว่า Hire แต่ผู้ว่าจ้างเหมาเป็นผู้รับผิดชอบน้ำมันเรือ

ค. สัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือแบบเปล่า (Bareboat or Demise Charter) คือ สัญญาที่ผู้ว่าจ้างเหมา (Bareboat Charterer) จะได้รับมอบเพียงเรือเปล่าจากผู้รับจ้างเหมาและต้องคืนเรือภายในเวลาที่กำหนด โดยผู้ว่าจ้างเหมาจะต้องไปจัดหาลูกเรือ รวมทั้งสินค้านำมาลงเรือเอง และเติมน้ำมันเรือเองอีกด้วย ส่วนผู้รับจ้างเหมามักจะเป็นเจ้าของเรือ หรือ คู่ที่ต่อเรือลำนั้นจะได้รับค่าเช่าเรือที่เรียกว่า Hire

ทั้งนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่า ผู้ว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือแบบเปล่า (Bareboat Charterer) เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่ในด้านการควบคุมและการเดินเรือ และอำนาจในด้านการค้าหรือเชิงพาณิชย์ของเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอำนาจในการควบคุมและการเดินเรือย่อมเป็นผู้ซึ่งได้รับการสันนิษฐานว่าจะต้องมีความรับผิดชอบต่อการดำเนินงานของเรือต่อเจ้าของเรือ แต่สำหรับผู้ว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกอีกสองประเภทดังกล่าวนี้ เจ้าของเรือคือผู้ที่มีอำนาจหน้าที่ในด้านการควบคุมและการเดินเรือ ซึ่งย่อมเป็นผู้ซึ่งได้รับการสันนิษฐานว่าจะต้องมีความรับผิดชอบการ

²⁶ ไผทชิต เอกจริยกร, รับขนของทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน), 2541, น. 174. และ ประมวล จันทรชีวะ, 101 ศัพท์พาณิชย์นาวี, (กรุงเทพมหานคร: บริษัท โรงพิมพ์เด็อนตุลา จำกัด), 2546, น.35-36.

ดำเนินงานของเรือผู้ว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือเพื่อการเดินทาง (Voyage Charterer) และผู้ว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง (Time Charterer) มีอำนาจแต่เพียงอำนาจในด้านการค้าหรือเชิงพาณิชย์ของเรือเท่านั้นซึ่งไม่เกี่ยวกับการควบคุมเรือ ดังนั้นอนุสัญญา WRC จึงไม่ได้ระบุถึงผู้ว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกอีกสองประเภทดังกล่าวด้วยเหตุผลที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

นอกจากนี้อนุสัญญา WRC ยังได้อ้างถึงประมวลการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ²⁷ หรือ ISM Code (The International Safety Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution) หมายถึง ระบบการบริหารงานเพื่อความปลอดภัยของเรือ²⁸ ซึ่งในประมวลการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code)²⁹ ได้มีการให้คำนิยามเอาไว้ในส่วน A ข้อ 1.1.1 ว่าด้วยบททั่วไปและคำนิยามซึ่งจากคำนิยามดังกล่าวอาจสรุปได้ว่าประมวลการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) หมายถึง ประมวลหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศเพื่อการดำเนินการอย่างปลอดภัยของเรือและเพื่อป้องกันมลภาวะทางทะเลอันอาจเกิดขึ้นได้จากเหตุการณ์ต่างๆ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO ได้ริเริ่มและผลักดันให้มีการจัดทำระบบการบริหารงานของเรือดังกล่าว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการพัฒนาคุณภาพในด้านการความปลอดภัย การบริหารงานและการจัดการของเรือ บุคคลากรบนเรือ มาตรการป้องกันความเสี่ยงภัยต่างๆที่คาดหมายไว้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดขึ้นได้ ในขณะที่เดียวกันก็มี

²⁷ ประมวล จันทรชิวะ, 101 ศัพท์พาณิชย์นาวี, (กรุงเทพมหานคร: บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, 2546, น. 107. และวสันต์ พงงาม, “ผลกระทบของประมวลการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ต่อหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness),” (สารนิพนธ์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น.5.

²⁸ <<http://www.tri.chula.ac.th/twwwroot/word/word0228.doc>>

²⁹ <http://www.imo.org/HumanElement/mainframe.asp?topic_id=287>

1.1.1 "International Safety Management (ISM) Code" means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Assembly, as may be amended by the Organization.

วัตถุประสงค์ในการป้องกันมลพิษและพิทักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเลควบคู่กันไป³⁰ โดยอาศัยกระบวนการทำงานที่ต้องการความร่วมมือกันจากหลายฝ่าย ได้แก่ ฝ่ายที่ทำงานอยู่บนฝั่ง และฝ่ายที่ทำงานอยู่บนเรือตามระเบียบและกฎเกณฑ์ที่สอดคล้องกับประมวลการจัดการ เพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) ประมวลการจัดการดังกล่าว ประกอบด้วย³¹

ก. ระบบการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย เป็นระบบโครงสร้างและระบบเอกสารที่ช่วยทำให้บุคลากรและผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับเรือสามารถปฏิบัติงานตามนโยบายในเรื่องความปลอดภัย และการปกป้องสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีความสอดคล้องกับบทบัญญัติหรือความเห็นขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ดังมีหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

1. นโยบายเพื่อความปลอดภัยและการปกป้องสิ่งแวดล้อม
 2. ขั้นตอนและวิธีการปฏิบัติเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่เรือและปกป้องสิ่งแวดล้อมที่สอดคล้องกับแนวทางระหว่างประเทศและบทกฎหมายของรัฐเจ้าของสัญชาติของเรือ
 3. กำหนดขอบเขต ระบบ และสายของการบังคับบัญชาระหว่างผู้ทำงานบนฝั่งกับคนประจำเรือ
 4. กระบวนการในการรายงานอุบัติเหตุ และความไม่สอดคล้องกับข้อบัญญัติของประมวลการจัดการเพื่อความปลอดภัย
 5. กระบวนการในการเตรียมรับมือและการปฏิบัติเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน
 6. กระบวนการในการตรวจสอบภายในและการปฏิบัติเมื่อมีเหตุฉุกเฉิน
- ข. หนังสือรับรองระบบการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย

ระบบการบริหารจัดการเพื่อความปลอดภัย ที่ผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่แล้วที่มีความสอดคล้องและเป็นไปตามประมวลการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (ISM Code) เจ้าหน้าที่จะทำการตรวจสอบก่อนออกหนังสือรับรองให้แก่สำนักงานบนฝั่ง (ashore) และเรือโดยการออกหนังสือรับรองดังกล่าวเป็นหนึ่งในสองของขั้นตอนการตรวจสอบซึ่งแบ่งออกเป็น การตรวจสอบเบื้องต้นก่อนมีการออกหนังสือรับรอง ประการที่สองคือการตรวจสอบอื่นในระหว่างที่หนังสือรับรองยังไม่สิ้นอายุซึ่งการออกหนังสือรับรองได้นั้นจะมีการผ่านตรวจสอบโดยเจ้าหน้าที่

³⁰ Preamble The purpose of this Code is to provide an international standard for the safe management and operation of ships and for pollution prevention.

³¹ วสันต์ พรงาม, *อ่าวแล้ว เชิงอรรถที่ 27*, น. 11-23

ค. การกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับแนวทางปฏิบัติและตัวบุคคลให้เป็นผู้มีอำนาจหน้าที่เพื่อดำเนินการและประสานงานระหว่างสำนักงานบนฝั่งและบนเรือ หน้าที่ความรับผิดชอบของนายเรือและคุณสมบัติและความสามารถของบุคลากรบนเรือและที่เกี่ยวข้อง

10. “รัฐที่ได้รับผลกระทบ”³² หมายถึง รัฐซึ่งมี “พื้นที่ตามอนุสัญญา” โดยพื้นที่ดังกล่าวปรากฏซากเรืออยู่

11. “รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือ”³³ หมายถึง รัฐที่มีความสัมพันธ์กับเรือที่ได้จดทะเบียนหรือรัฐที่มีการจดทะเบียนเรือในรัฐนั้น หรือรัฐที่มีความสัมพันธ์กับเรือที่ไม่ได้จดทะเบียน หรือรัฐซึ่งเรือมีสิทธิชักธงของรัฐนั้น

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือตามอนุสัญญา WRC สามารถแบ่งได้เป็น 2 ประการ

1. ในกรณีที่มีการจดทะเบียนเรือ ให้พิจารณารัฐที่เรือนั้นจดทะเบียน
2. ในกรณีที่ไม่มีการจดทะเบียนเรือ ให้พิจารณารัฐที่เรือนั้นมีสิทธิชักธง

จากข้อความดังกล่าวข้างต้นจะเห็นว่า อนุสัญญา WRC มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 91 ที่ได้บัญญัติในส่วนของสัญชาติของเรือว่ารัฐทุกรัฐจะกำหนดเงื่อนไขในการให้สัญชาติของตนแก่เรือ เมื่อมีการจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของตนเรือนั้นก็จะได้สัญชาติของรัฐนั้นด้วย และในการใช้สิทธิชักธงของตนเรือย่อมมีสัญชาติของรัฐเจ้าของธง³⁴

³² Article 1 “Affected State” means the State in whose Convention area the wreck is located.

³³ Article 1 “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly.

³⁴ UNCLOS 1982 Article 91 “Every State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the State whose flag they are entitled to fly. ”

12. “องค์การ”³⁵ หมายถึง องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

3.1.3 วัตถุประสงค์และหลักการทั่วไปของอนุสัญญา WRC

วัตถุประสงค์และหลักการทั่วไปของอนุสัญญา WRC มีทั้งหมด 5 ประการ ดังนี้

1. รัฐภาคีซึ่งเป็นรัฐที่ได้รับผลกระทบอาจจะกำหนดมาตรการต่างๆ (measures) เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือที่ก่อให้เกิดภัยอันตรายในพื้นที่ตามอนุสัญญา³⁶
2. รัฐที่ได้รับผลกระทบจะต้องกำหนดมาตรการต่างๆเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือตามสัดส่วนของภัยอันตราย³⁷
3. มาตรการต่างๆดังกล่าวให้ดำเนินตามความจำเป็นอันสมควรซึ่งไม่เกินไปกว่าการเคลื่อนย้ายซากเรือที่ก่อให้เกิดภัยอันตรายและให้ยุติมาตรการต่างๆทันทีที่ได้ทำการเคลื่อนย้ายซากเรือแล้ว และมาตรการต่างๆนั้นจะต้องไม่เป็นการแทรกแซงต่อสิทธิและผลประโยชน์ของรัฐอื่นโดยไม่จำเป็นรวมทั้งรัฐที่มีการจดทะเบียนเรือและบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่เกี่ยวข้อง³⁸

³⁵ Article 1 “Organization” means the International Maritime Organization. และ <http://www.imo.org/>และ <http://www.md.go.th/law/anusanya.php>

³⁶ Article 2 para.1 “A State Party may take measures in accordance with this Convention in relation to the removal of a wreck which poses a hazard in the Convention area.”

³⁷ Article 2 para. 2 “Measures taken by the Affected State in accordance with paragraph 1 shall be proportionate to the hazard.”

³⁸ Article 2 para.3 “Such measures shall not go beyond what is reasonably necessary to remove a wreck which poses a hazard and shall cease as soon as the wreck has been removed; they shall not unnecessarily interfere with the rights and interests of other States including the State of the ship’s registry, and of any persons, physical or corporate, concerned.”

4. การบังคับใช้ออนุสัญญา WRC ภายในพื้นที่ตามอนุสัญญานั้น รัฐภาคีไม่มีสิทธิจะกล่าวอ้างหรือใช้อำนาจอธิปไตยหรือสิทธิอธิปไตยเหนือส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวง³⁹

5. เมื่อซากเรือก่อให้เกิดภัยพิบัติทางทะเลต่อรัฐที่ได้รับผลกระทบและรัฐอื่นด้วยแล้ว รัฐภาคีทั้งหลายจะต้องพยายามร่วมมือกัน⁴⁰

3.1.4 ขอบเขตการบังคับใช้ออนุสัญญา WRC

ขอบเขตการบังคับใช้ออนุสัญญา WRC จะบังคับใช้ใน “พื้นที่ตามอนุสัญญา”⁴¹ เว้นแต่อนุสัญญาจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น จะเห็นได้ว่าอนุสัญญา WRC จะใช้บังคับกรณีที่ซากเรือเกิดขึ้นใน “พื้นที่ตามอนุสัญญา” ซึ่งหมายถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคี หรือในกรณีที่รัฐภาคีไม่ได้กำหนดเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้ให้หมายถึงพื้นที่ถัดจากเส้นฐานออกไป 200 ไมล์ทะเล

อย่างไรก็ตาม หากรัฐภาคีมีความประสงค์จะขยายการบังคับใช้ออนุสัญญา WRC ในกรณีที่ซากเรือเกิดขึ้นในอาณาเขตรวมถึงทะเลอาณาเขตก็สามารถทำได้ โดยอนุสัญญา WRC ได้บัญญัติไว้ว่าหากจะขยายการบังคับใช้ออนุสัญญาแก่เขตทะเลอาณาเขตหรือน่านน้ำภายใน หรือจะไม่ใช้บทบัญญัติข้อใดแห่งอนุสัญญา WRC นั้น ให้รัฐภาคีแจ้งไปยังเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในเวลาที่รัฐให้ความยินยอมที่จะผูกพันตามอนุสัญญานี้ (expressing its consent to be bound) หรือแจ้งหลังจากนั้น เมื่อรัฐภาคีแจ้งต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศแล้ว การแจ้งนั้นจะไม่กระทบถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐในการดำเนินการในเรื่องการกำหนดตำแหน่งของซากเรือ การทำเครื่องหมายซากเรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือที่มีบทบัญญัติในอนุสัญญา WRC แต่เนื่องจากการขยายการบังคับใช้ออนุสัญญา WRC ในอาณาเขตรวมถึงทะเลอาณาเขตซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการบังคับใช้กฎหมายภายในของรัฐ ดังนั้น เมื่อรัฐประสงค์ที่จะขยายการ

³⁹ Article 2 para.4 “The application of this Convention within the Convention area shall not entitle a State Party to claim or exercise sovereignty or sovereign rights over any part of the high seas.”

⁴⁰ Article 2 para. 5 “States Parties shall endeavour to co-operate when the effects of a maritime casualty resulting in a wreck involve a State other than the Affected State.”

⁴¹ Article 3 para. 1 “Except as otherwise provided in this Convention, this Convention shall apply to wrecks in the Convention area.”

บังคับใช้อนุสัญญา WRC การบังคับใช้อนุสัญญานี้จะไม่ใช้กับบทบัญญัติในเรื่องความรับผิดของเจ้าของเรือ บทบัญญัติเรื่องขอยกเว้นความรับผิด และบทบัญญัติเรื่องการประกันภัย⁴²

เมื่อรัฐภาคีได้แจ้งต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในเรื่องการขยายการบังคับใช้อนุสัญญา WRC แล้ว “พื้นที่ตามอนุสัญญา” ซึ่งเดิมหมายถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือพื้นที่ที่วัดจากเส้นฐานไม่เกินกว่า 200 ไมล์ทะเลของรัฐที่ได้รับผลกระทบแล้ว การบังคับใช้อนุสัญญา WRC ก็ให้หมายรวมถึงอาณาเขตและทะเลอาณาเขตด้วย⁴³

อย่างไรก็ตาม หากรัฐภาคีแจ้งแก่เลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ว่าจะขยายขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญา WRC แล้ว รัฐอาจจะเพิกถอนการบังคับใช้ดังกล่าวนั้นในเวลาใดเวลาหนึ่ง โดยให้แจ้งไปยังเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) และการแจ้งนั้นให้มีผล 6 เดือน หลังจากเลขาธิการองค์การองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้รับการแจ้งแล้ว เว้นแต่หนังสือแจ้งระบุไว้เป็นอย่างอื่น⁴⁴

⁴² Article 3 para. 2 “A State Party may extend the application of this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, subject to article 4, paragraph 4. In that case, it shall notify the Secretary-General accordingly, at the time of expressing its consent to be bound by this Convention or at any time thereafter. When a State Party has made a notification to apply this Convention to wrecks located within its territory, including the territorial sea, this is without prejudice to the rights and obligations of that State to take measures in relation to wrecks located in its territory, including the territorial sea, other than locating, marking and removing in accordance with this Convention. The provisions of articles 10, 11 and 12 of this Convention shall not apply to any measures so taken other than those referred to in articles 7, 8 and 9 of this Convention.”

⁴³ Article 3 para. 3 “When a State Party has made a notification under paragraph 2 the “Convention area” of the Affected State shall include the territory, including the territorial sea, of that State Party.”

⁴⁴ Article 3 para. 5 “A State Party that has made a notification under paragraph 2 may withdraw it at any time by means of a notification of withdrawal to the

แนวคิดในเรื่องการเลือกใช้ออนุสัญญา WRC ให้มีผลบังคับแก่เขตทะเลอาณาเขตนี้เป็นข้อเสนอของ CMI เมื่อปี ค.ศ. 1996 CMI ได้เสนอว่าควรจะให้สามารถบังคับใช้ออนุสัญญา WRC ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะรวมทั้งทะเลอาณาเขตด้วยโดยให้รัฐมีทางเลือกในเรื่องดังกล่าว⁴⁵ จะเห็นได้ว่าขอบเขตการใช้บังคับอนุสัญญา WRC มีลักษณะยืดหยุ่น

ในการประชุมครั้งที่ 9 เดือนเมษายน ค.ศ. 2005 ที่ประชุมจึงเห็นชอบให้รัฐภาคีมีสิทธิที่จะประกาศว่าจะใช้บทบัญญัติทั้งหมดของอนุสัญญาหรือจะเลือกใช้บทบัญญัติบางมาตรา (Opt in Clause) โดยใช้บังคับกับซากเรือที่อยู่ในทะเลอาณาเขตด้วยซึ่งปรากฏในอนุสัญญา WRC

3.1.5 ข้อยกเว้นการบังคับใช้ออนุสัญญา WRC

ในกรณีการบังคับใช้ออนุสัญญา WRC บังคับแก่ “พื้นที่ตามอนุสัญญา” ข้อยกเว้นการบังคับใช้ออนุสัญญา WRC ปรากฏในข้อ 4 แห่งอนุสัญญาโดยจะไม่ใช่บังคับอนุสัญญา WRC กับมาตรการต่างๆภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีของความเสียหายมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (Oil Pollution Casualties 1969) หรือพิธีสารเกี่ยวกับการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีของความเสียหายมลพิษสารอื่นๆ ค.ศ. 1973⁴⁶ อนุสัญญาดังกล่าวเป็นอนุสัญญาที่ให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่ง (Coastal State) ในการดำเนินมาตรการต่างๆในทะเลหลวงในกรณีจำเป็นเพื่อป้องกัน บรรเทา หรือขจัดสิ่งซึ่งเป็นอันตรายบริเวณชายฝั่ง หรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องจากมลพิษน้ำมัน หรือการคุกคามอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเล (Maritime Casualty) ส่วนพิธีสารเกี่ยวกับการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีของความเสียหายมลพิษสารอื่นๆ ค.ศ. 1973 เป็นการขยายขอบเขตให้รวมถึงมลพิษที่เกิดขึ้นจากสารต่างๆนอกจากน้ำมัน⁴⁷

Secretary-General. Such notification of withdrawal shall take effect six months after its receipt by the Secretary-General, unless the notification specifies a later date.”

⁴⁵Patrick Griggs, “DRAFT WRECK REMOVAL CONVENTION (DWRC)”,
<www.comitemaritime.org/Capetown/pdf/13.pdf>

⁴⁶Article 4 para. 1 “This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.”

⁴⁷<http://www.imo.org/Conventions/contents.asp?topic_id=258&doc_id=680>

จะเห็นได้ว่า เมื่อเรือบรรทุกน้ำมันหรือเรือบรรทุกสารอื่น ๆ ที่อาจจะก่อให้เกิดมลพิษทางทะเลเกิดอัปปางลงในทะเลหลวงอนุสัญญา WRC ก็ไม่ใช่บังคับกับกรณีดังกล่าว แต่รัฐชายฝั่งที่เป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีของความเสียหายมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1969 หรือเป็นรัฐภาคีของพิธีสารเกี่ยวกับการแทรกแซงในทะเลหลวงในกรณีของความเสียหายมลพิษสารอื่น ๆ ค.ศ. 1973 รัฐชายฝั่งนั้นก็สามารที่จะใช้มาตรการต่างๆของอนุสัญญาหรือพิธีสารดังกล่าวนั้นเพื่อป้องกัน บรรเทา หรือขจัดสิ่งที่เป็นอันตรายบริเวณชายฝั่งหรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องจากมลพิษน้ำมัน หรือการคุกคามอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเลได้

บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา WRC นี้จะไม่นำมาใช้บังคับกับเรือรบหรือเรือใดๆซึ่งรัฐเป็นเจ้าของ หรือดำเนินการโดยรัฐและรัฐบาลใช้เรือเพื่อการบริการอันมิได้เกี่ยวข้องในเชิงพาณิชย์ เว้นแต่รัฐตัดสินใจเป็นอย่างอื่น⁴⁸ แต่หากรัฐภาคีตัดสินใจที่จะบังคับใช้อนุสัญญา WRC กับเรือรบหรือเรืออื่นๆดังกล่าว ให้รัฐภาคีแจ้งไปยังเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อกำหนดเงื่อนไขในการใช้บังคับอนุสัญญา WRC กับกรณีดังกล่าวต่อไป⁴⁹

ในกรณีที่รัฐภาคีประสงค์จะขยายการบังคับใช้อนุสัญญา WRC ให้บังคับใช้แก่อาณาเขตรวมทั้งทะเลอาณาเขต รัฐภาคีจะต้องแจ้งไปยังเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เพื่อกำหนดและเงื่อนไขในการใช้บังคับอนุสัญญา WRC กับเขตดังกล่าว เมื่อรัฐแจ้งความประสงค์แล้ว บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา WRC จะมีข้อยกเว้นที่จะไม่ใช้บังคับดังต่อไปนี้⁵⁰ :

⁴⁸Article 4 para. 2 “This Convention shall not apply to any warship or other ship owned or operated by a State and used, for the time being, only on Government non-commercial service, unless that State decides otherwise.”

⁴⁹Article 4 para. 3 “Where a State Party decides to apply this Convention to its warships or other ships as described in paragraph 2, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.”

⁵⁰Article 4 para. 4 (a) “When a State Party has made a notification under article 3, paragraph 2, the following provisions of this Convention shall not apply in its territory, including the territorial sea:

- (i) Article 2, paragraph 4
- (ii) Article 9, paragraphs 1, 5, 7, 8, 9 and 10
- (iii) Article 15”

1. บทบัญญัติที่เกี่ยวกับทะเลหลวง รัฐภาคีไม่มีสิทธิที่จะกล่าวอ้าง หรือใช้อำนาจอธิปไตย หรือสิทธิอธิปไตยเหนือส่วนหนึ่งส่วนใดของทะเลหลวง (High Sea)

2. บทบัญญัติในเรื่องรัฐที่ได้รับผลกระทบแจ้งให้รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือและเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนทราบว่ามีซากเรือเกิดขึ้น และการดำเนินการให้คำปรึกษาต่อรัฐที่มีการจดทะเบียนเรือ และรัฐอื่นๆที่ได้รับผลกระทบจากซากเรือเกี่ยวกับมาตรการที่จะนำมาใช้ที่เกี่ยวข้องกับซากเรือ

3. บทบัญญัติที่เกี่ยวกับการแทรกแซงการเคลื่อนย้ายซากเรือของรัฐที่ได้รับผลกระทบ

4. บทบัญญัติในเรื่องที่กำหนดให้รัฐภาคีทั้งหลายดำเนินการมาตรการใดๆที่เหมาะสมภายใต้กฎหมายภายในของตนเพื่อให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนเคลื่อนย้ายซากเรือที่ถือว่าเป็นอันตรายและให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน หรือผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆมอบหลักฐานการประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆแก่หน่วยงานของรัฐที่ได้รับผลกระทบ

5. บทบัญญัติในเรื่องที่กำหนดให้รัฐภาคีให้ความยินยอมกับการกระทำของรัฐที่ได้รับผลกระทบ

6. บทบัญญัติว่าด้วยเรื่องการระงับข้อพิพาท

ในกรณีการบังคับใช้ออนุสัญญา WRC ใช้บังคับแก่อาณาเขตรวมทั้งทะเลอาณาเขต รัฐภาคีสามารถวางเงื่อนไขก่อนการเคลื่อนย้ายซากเรือแก่เจ้าของเรือได้ หรือในกรณีที่เจ้าของเรือทำสัญญาให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือในนามของเจ้าของเรือ รัฐภาคีก็สามารถวางเงื่อนไขก่อนการเคลื่อนย้ายซากเรือกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvor) ในอาณาเขตดังกล่าวได้ในกรณีจำเป็นเพื่อว่ากระบวนการเคลื่อนย้ายซากเรือเป็นไปโดยคำนึงถึงความปลอดภัยและการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยข้อความว่า “ภายใต้บังคับของกฎหมายภายในของรัฐที่ได้รับผลกระทบ” ให้เพิ่มเติมในบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา WRC ดังนั้น ในบทบัญญัติข้อ 9 วรรค 4 จะมีข้อความดังต่อไปนี้ “ภายใต้บังคับของกฎหมายภายในของรัฐที่ได้รับผลกระทบ เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนอาจจะทำสัญญากับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvor) หรือทำสัญญากับบุคคลอื่นในการเคลื่อนย้ายซากเรือที่ถือว่าเป็นอันตรายในนามของเจ้าของ ก่อนที่การเคลื่อนย้ายซากเรือจะเริ่มต้น รัฐที่ได้รับผลกระทบอาจจะกำหนดเงื่อนไขต่างๆสำหรับการ

เคลื่อนย้ายซากเรือในกรณีจำเป็นเพื่อว่ากระบวนการเคลื่อนย้ายซากเรือเป็นไปโดยคำนึงถึงความปลอดภัยและการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล”⁵¹

3.1.6 อำนาจหน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้องในการเคลื่อนย้ายซากเรือ

เมื่อมีความเป็นไปได้ว่าจะเกิดภัยพิบัติทางทะเลจนทำให้เรืออัปปางกลายเป็นซากเรื่อนั้นอนุสัญญา WRC บัญญัติให้รัฐภาคีซึ่งเป็นรัฐที่มีการจดทะเบียนเรือมีหน้าที่ต้องแจ้งให้นายเรือและผู้ปฏิบัติการของเรือที่ชักธงรายงานว่ามีซากเรือ (Reporting wrecks) ต่อรัฐที่ได้รับผลกระทบโดยทันที เมื่อนายเรือหรือผู้ปฏิบัติการของเรือคนใดคนหนึ่งสามารถรายงานว่ามีซากเรือไปยังรัฐที่ได้รับผลกระทบได้แล้ว บุคคลอื่น ๆ ก็ไม่มีหน้าที่ต้องรายงาน⁵²

ในรายงานนั้นจะต้องประกอบด้วยชื่อและสำนักงานธุรกิจแห่งใหญ่ของเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน และข้อมูลที่เกี่ยวข้องทั้งหมดอันจำเป็นต่อรัฐที่ได้รับผลกระทบเพื่อเป็นข้อมูลให้รัฐที่ได้รับผลกระทบสามารถกำหนดได้ว่าซากเรื่อนั้นก่อให้เกิดอันตรายได้หรือไม่ รวมทั้งต้องรายงานข้อมูลเกี่ยวกับเรือดังต่อไปนี้⁵³

⁵¹ Article 4 para. 4 (b) “Article 9, paragraph 4, insofar as it applies to the territory, including the territorial sea of a State Party, shall read:

“Subject to the national law of the Affected State, the registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.”

⁵² Article 5 para. 1 “A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty-resulting in a wreck. To the extent that the reporting obligation under this article has been fulfilled either by the master or the operator of the ship, the other shall not be obliged to report.”

⁵³ Article 5 para. 2 “Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for

- ก) สถานที่อันแน่นอนของซากเรือ;
- ข) ขนาด ประเภท และลักษณะของซากเรือ;
- ค) สภาพความเสียหาย และสภาพซากเรือ;
- ง) ลักษณะและจำนวนของสินค้า โดยเฉพาะสารอันตรายและเป็นพิษ; และ
- จ) ปริมาณและประเภทของน้ำมัน รวมทั้งถังบรรจุน้ำมันเชื้อเพลิงและน้ำมันหล่อลื่นที่
อยู่ในเรือ

เมื่อรัฐที่ได้รับผลกระทบได้รับทราบข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจากนายเรือหรือผู้ปฏิบัติการ
ของเรือแล้ว รัฐที่ได้รับผลกระทบจะนำข้อมูลเหล่านั้นมาเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาเพื่อ
กำหนดความเป็นอันตรายของซากเรือ (Determination of hazard) ดังต่อไปนี้⁵⁴:

the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with
article 6, including:

- (a) the precise location of the wreck;
- (b) the type, size and construction of the wreck;
- (c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;
- (d) the nature and quantity of the cargo, in particular any hazardous and
noxious substances; and
- (e) the amount and types of oil, including bunker oil and lubricating oil, on
board.”

⁵⁴Article 6 “When determining whether a wreck poses a hazard, the following
criteria should be taken into account by the Affected State:

- (a) the type, size and construction of the wreck;
- (b) depth of the water in the area;
- (c) tidal range and currents in the area;
- (d) Particularly sensitive sea areas identified and, as appropriate,
designated in accordance with guidelines adopted by the
Organization (Refer to the revised Guidelines for the Identification
and Designation of Particularly Sensitive Sea Areas, adopted by the

- ก) ขนาด ประเภท และลักษณะของซากเรือ
- ข) ความลึกของน้ำในพื้นที่
- ค) ระดับความสูงของน้ำขึ้นน้ำลง และกระแสน้ำในพื้นที่
- ง) พื้นที่ทางทะเลที่มีความอ่อนไหวที่ได้มีการกำหนดตามข้อเสนอแนะขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) หรือพื้นที่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะที่ได้นิยาม

Assembly of the International Maritime Organization by resolution A.982 (24), as amended.) or a clearly defined area of the exclusive economic zone where special mandatory measures have been adopted pursuant to article 211, paragraph 6, of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982;

- (e) proximity of shipping routes or established traffic lanes;
- (f) traffic density and frequency;
- (g) type of traffic;
- (h) nature and quantity of the wreck's cargo, the amount and types of oil (such as bunker oil and lubricating oil) on board the wreck and, in particular, the damage likely to result should the cargo or oil be released into the marine environment;
- (i) vulnerability of port facilities;
- (j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;
- (k) submarine topography of the area;
- (l) height of the wreck above or below the surface of the water at lowest astronomical tide;
- (m) acoustic and magnetic profiles of the wreck;
- (n) proximity of offshore installations, pipelines, telecommunications cables and similar structures; and
- (o) Any other circumstances that might necessitate the removal of the wreck."

อย่างชัดเจน ในกรณีมาตรการพิเศษเชิงบังคับตามข้อ 211วรรค 6 แห่งอนุสัญญา
สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

- จ) บริเวณติดกับเส้นทางการขนส่งสินค้าทางทะเล หรือเส้นทางจราจร
- ฉ) ความหนาแน่น และความถี่ของการจราจร
- ช) ประเภทของการจราจร
- ซ) สภาพ และปริมาณของสินค้าที่อยู่บนซากเรือ, จำนวน และประเภทของน้ำมัน (เช่น ถังบรรจุน้ำมัน และน้ำมันหล่อลื่น)ที่อยู่ในซากเรือ และโดยเฉพาะความเสียหายซึ่งน่าจะเกิดขึ้นในกรณีที่สินค้า หรือน้ำมันที่รั่วไหลอันกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล
- ฌ) สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือที่ไม่มั่นคง
- ฎ) สภาพภูมิอากาศโดยทั่วไป และสภาพแวดล้อมทางอุทกศาสตร์
- ฏ) เส้นทางของเรือดำน้ำในบริเวณนั้น
- ถ) ความสูงของซากเรือที่อยู่เหนือผิวน้ำ และที่อยู่ใต้ผิวน้ำ ณ ระดับต่ำสุดของกระแสน้ำทางดาราศาสตร์
- ฑ) บันทึกการกระจายของคลื่นเสียง และคลื่นแม่เหล็กของซากเรือ
- ท) บริเวณใกล้เคียงมีการก่อสร้างบริเวณชายฝั่ง ท่อแก๊ส เคเบิลโทรคมนาคม และโครงสร้างทำนองเดียวกัน; และ
- ฒ) สถานการณ์อื่นๆที่อาจมีความจำเป็นในการเคลื่อนย้ายซากเรือ

เมื่อรัฐที่ได้รับผลกระทบได้พิจารณาว่าซากเรื่อนั้นก่อให้เกิดภัยอันตรายหรือไม่แล้ว

อนุสัญญา WRC กำหนดให้รัฐที่ได้รับผลกระทบและหน่วยงานของรัฐรวมทั้งองค์กรที่เกี่ยวข้อง จะต้องใช้ทุกวิธีการที่ปฏิบัติได้เพื่อเตือนชาวเรือ และเตือนรัฐที่เกี่ยวข้องโดยมิชักช้าเกี่ยวกับสภาพ

และตำแหน่งของซากเรือ⁵⁵ จากนั้นให้รัฐที่ได้รับผลกระทบดำเนินการกำหนดตำแหน่งอันแน่นอนของซากเรือ (Locating wrecks) ที่เป็นภัยอันตรายนั้นต่อไป⁵⁶

เมื่อรัฐที่ได้รับผลกระทบกำหนดตำแหน่งอันแน่นอนของซากเรือแล้ว อนุสัญญา WRC กำหนดให้รัฐที่ได้รับผลกระทบทำเครื่องหมายซากเรือ (Marking of wrecks) ด้วยวิธีการอันเหมาะสมบนซากเรือ⁵⁷ และการทำเครื่องหมายดังกล่าวนั้นจะต้องเป็นไปตามระบบทุ่นลอยน้ำ (Buoyage System) ซึ่งนานาประเทศยอมรับ⁵⁸ ทั้งนี้ รัฐที่ได้รับผลกระทบจะต้องประกาศอย่างเป็นทางการด้วยวิธีการที่รัฐที่ได้รับผลกระทบเห็นสมควรเพื่อให้ทราบทั่วกันถึงรายละเอียดต่างๆของการทำเครื่องหมายซากเรือ รวมทั้งประกาศเรื่องดังกล่าวในสิ่งพิมพ์ที่เกี่ยวข้องด้วย⁵⁹

อนุสัญญา WRC กำหนดให้รัฐที่ได้รับผลกระทบดำเนินมาตรการให้ความช่วยเหลือต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Measures to facilitate the removal of wrecks) โดยแจ้งให้รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือและเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนทราบโดยทันที และให้รัฐที่ได้รับผลกระทบ

⁵⁵Article 7 para.1 “Upon becoming aware of a wreck, the Affected State shall use all practicable means, including the good offices of States and organizations, to warn mariners and the States concerned of the nature and location of the wreck as a matter of urgency.”

⁵⁶Article 7 para. 2 “If the Affected State has reason to believe that a wreck poses a hazard, it shall ensure that all practicable steps are taken to establish the precise location of the wreck.”

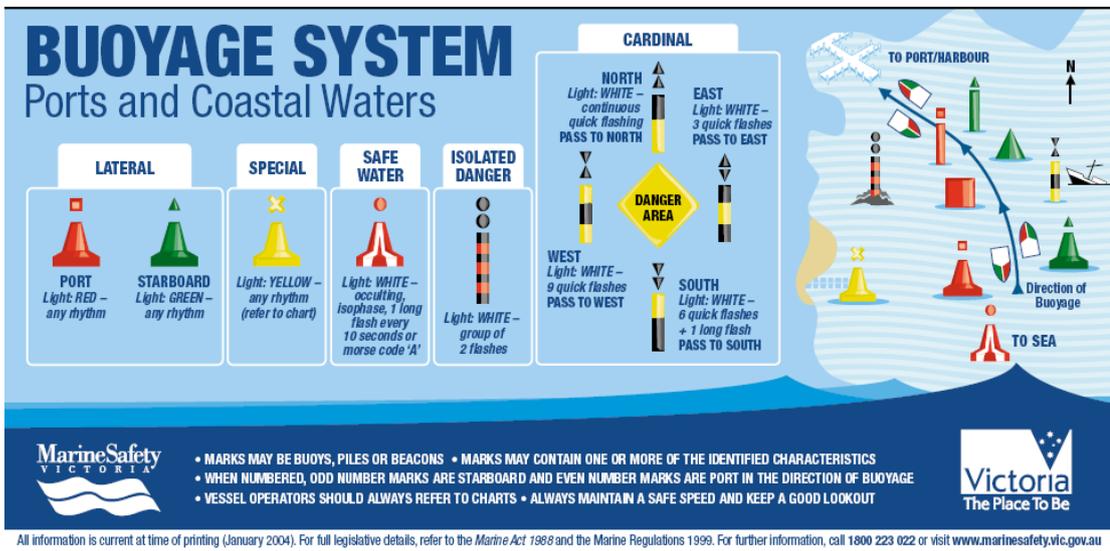
⁵⁷Article 8 para. 1 “If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall ensure that all reasonable steps are taken to mark the wreck.”

⁵⁸Article 8 para. 2 “In marking the wreck, all practicable steps shall be taken to ensure that the markings conform to the internationally accepted system of buoyage in use in the area where the wreck is located.

⁵⁹Article 8 para. 3 “The Affected State shall promulgate the particulars of the marking of the wreck by use of all appropriate means, including the appropriate nautical publications.”

ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับมาตรการให้ความช่วยเหลือต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือแก่รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือและรัฐอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากซากเรือ⁶⁰

รูปภาพตัวอย่างแสดงทุ่นลอยน้ำ⁶¹



หลังจากนั้นให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนเป็นผู้ดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือที่เป็นอันตรายนั้น⁶²

นอกจากเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนจะต้องดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือแล้ว เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนหรือผู้ที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ จะต้องมอบหลักฐานการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ แก่หน่วยงานของรัฐที่ได้รับผลกระทบ⁶³ ทั้งนี้รัฐภาคีทั้งหลายควร

⁶⁰ Article 9 para. 1 “If the Affected State determines that a wreck constitutes a hazard, that State shall immediately:

- (a) inform the State of the ship’s registry and the registered owner; and
- (b) proceed to consult the State of the ship’s registry and other States affected by the wreck regarding measures to be taken in relation to the wreck.”

⁶¹ “Bouyage system”, <<http://www.marinesafety.vic.gov.au>>

⁶² Article 9 para. 2 “The registered owner shall remove a wreck determined to constitute a hazard.”

⁶³ Article 9 para. 3 “When a wreck has been determined to constitute a hazard, the registered owner, or other interested party, shall provide the competent

จะต้องมีกฎหมายภายในที่เหมาะสมซึ่งจะเป็นมาตรการในการกำหนดให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือ และให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนหรือผู้ที่เกี่ยวข้องอื่นๆมอบหลักฐานการประกันภัยหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆแก่รัฐที่ได้รับผลกระทบ

64

ในกรณีที่เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนอาจจะทำสัญญากับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvor) หรือบุคคลอื่นให้ทำการเคลื่อนย้ายซากเรือที่เป็นภัยอันตรายนั้นแทนในนามของเจ้าของเรือ รัฐที่ได้รับผลกระทบอาจกำหนดเงื่อนไขต่างๆสำหรับการเคลื่อนย้ายในกรณีจำเป็นแก่บุคคลดังกล่าวก่อนที่การเคลื่อนย้ายซากเรือจะเริ่มขึ้น เพื่อให้กระบวนการในการเคลื่อนย้ายซากเรือเป็นไปโดยคำนึงถึงความปลอดภัยและปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁶⁵

นอกจากอนุสัญญา WRC จะให้อำนาจแก่รัฐที่ได้รับผลกระทบในการวางเงื่อนไขก่อนที่การเคลื่อนย้ายซากเรือจะเริ่มขึ้น อนุสัญญา WRC ยังให้อำนาจแก่รัฐที่ได้รับผลกระทบอาจแทรกแซงการเคลื่อนย้ายซากเรือในระหว่างดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือได้เพื่อให้เกิดความมั่นใจได้ว่าการเคลื่อนย้ายซากเรือนั้นจะเป็นไปโดยคำนึงถึงความปลอดภัย และปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁶⁶

authority of the Affected State with evidence of insurance or other financial security as required by article 12.”

⁶⁴Article 9 para. 9 “States Parties shall take appropriate measures under their national law to ensure that their registered owners comply with paragraphs 2 and 3.”

⁶⁵Article 9 para. 4 “The registered owner may contract with any salvor or other person to remove the wreck determined to constitute a hazard on behalf of the owner. Before such removal commences, the Affected State may lay down conditions for such removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.”

⁶⁶Article 9 para. 5 “When the removal referred to in paragraphs 2 and 4 has commenced, the Affected State may intervene in the removal only to the extent necessary to ensure that the removal proceeds effectively in a manner that is consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.”

ในการเคลื่อนย้ายซากเรือนั้น เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนจะต้องทำการเคลื่อนย้ายซากเรือโดยพิจารณาจากสภาพของภยันตรายของซากเรือดังกล่าวแล้วข้างต้น และดำเนินการให้แล้วเสร็จตามกำหนดวันสิ้นสุดซึ่งจะกำหนดโดยรัฐที่ได้รับผลกระทบ⁶⁷ รัฐที่ได้รับผลกระทบจะต้องแจ้งการกำหนดวันสิ้นสุดนี้เป็นลายลักษณ์อักษรแก่เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน และในการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรนั้นต้องระบุด้วยว่า หากเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนไม่ทำการเคลื่อนย้ายซากเรือภายในเวลาสิ้นสุดที่กำหนดไว้ รัฐที่ได้รับผลกระทบอาจเข้าทำการเคลื่อนย้ายซากเรือซึ่งเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่าย⁶⁸ และหากรัฐที่ได้รับผลกระทบเข้าดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือนั้น รัฐที่ได้รับผลกระทบจะต้องแจ้งแก่เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนเป็นลายลักษณ์อักษรมีใจความว่า รัฐที่ได้รับผลกระทบมีความประสงค์จะแทรกแซงการดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือหากรัฐที่ได้รับผลกระทบเห็นว่าภยันตรายที่เกิดจากซากเรือนั้นเริ่มกลายเป็นภยันตรายร้ายแรง⁶⁹

ทั้งนี้ หากปรากฏว่าเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนไม่ดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือตามที่รัฐที่ได้รับผลกระทบกำหนดวันสิ้นสุดไว้ หรือหากรัฐที่ได้รับผลกระทบไม่สามารถติดต่อเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนได้ อนุสัญญา WRC ก็ให้อำนาจแก่รัฐที่ได้รับผลกระทบที่จะทำ

⁶⁷ Article 9 para. 6 “The Affected State shall : (a) set a reasonable deadline within which the registered owner must remove the wreck taking into account the nature of the hazard determined in accordance with article 6;

⁶⁸ Article 9 para. 6 : (b) inform the registered owner in writing of the deadline it has set and specify that, if the registered owner does not remove the wreck within that deadline, it may remove the wreck at the registered owner’s expense; and

⁶⁹ Article 9 para. 6 : (c) inform the registered owner in writing that it intends to intervene immediately in circumstances where the hazard becomes particularly severe.”

การเคลื่อนย้ายซากเรือได้เองด้วยวิธีการที่ปฏิบัติได้และเร็วที่สุดโดยคำนึงถึงความปลอดภัย และปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁷⁰

รัฐที่ได้รับผลกระทบนอกจากจะอำนาจในการแทรกแซงการเคลื่อนย้ายซากเรือแล้ว รัฐที่ได้รับผลกระทบยังสามารถดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือได้เองในกรณีเร่งด่วน ซึ่งในกรณีเร่งด่วนนี้เป็นดุลพินิจของรัฐที่ได้รับผลกระทบ โดยรัฐที่ได้รับผลกระทบมีหน้าที่จะต้องแจ้งแก่รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือและแจ้งแก่เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนทราบตามลำดับว่าจะดำเนินการดังกล่าว ทั้งนี้ รัฐที่ได้รับผลกระทบจะต้องดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือด้วยวิธีการที่เหมาะสมและรวดเร็วที่สุด โดยคำนึงถึงความปลอดภัยและปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁷¹

จะเห็นว่า ภายใต้อนุสัญญา WRC นั้นรัฐที่ได้รับผลกระทบจะมีบทบาทสำคัญทั้งในช่วงก่อนที่จะทำการเคลื่อนย้ายซากเรือและในระหว่างการเคลื่อนย้ายซากเรือ อีกทั้งรัฐที่ได้รับผลกระทบสามารถใช้ดุลพินิจและดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือได้เองในกรณีจำเป็นอีกด้วย อย่างไรก็ตาม อำนาจหน้าที่ของรัฐที่ได้รับผลกระทบนั้นจะต้องไม่เกินไปกว่าการดำเนินการที่ต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้นรัฐที่ได้รับผลกระทบก็จะสามารถปกป้องทรัพยากรธรรมชาติของตนและสิ่งแวดล้อมทางทะเลโดยรวมได้โดยทันที

3.1.7 ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ

ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามอนุสัญญา WRC คือความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือ ได้แก่ การกำหนดตำแหน่งของซากเรือ การทำ

⁷⁰Article 9 para. 7 “If the registered owner does not remove the wreck within the deadline set in accordance with paragraph 6(a), or the registered owner cannot be contacted, the Affected State may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.”

⁷¹Article 9 para. 8 “In circumstances where immediate action is required and the Affected State has informed the State of the ship’s registry and the registered owner accordingly, it may remove the wreck by the most practical and expeditious means available, consistent with considerations of safety and protection of the marine environment.”

เครื่องหมายซากเรือ และการเคลื่อนย้ายซากเรือ ซึ่งอนุสัญญา WRC กำหนดให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนต้องรับผิดชอบการชำระค่าใช้จ่ายในเรื่องดังกล่าวนั้น เว้นแต่เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนจะพิสูจน์ได้ว่าภัยพิบัติทางทะเลที่ทำให้เกิดซากเรื่อนั้นมีสาเหตุมาจากเหตุดังต่อไปนี้⁷²

ก) สงคราม การเป็นปฏิปักษ์ สงครามกลางเมือง การลู่ก๊อ หรือ ปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และไม่อาจต้านทานได้

ข) การกระทำหรือการละเว้นการกระทำของบุคคลภายนอกโดยมีเจตนาให้เกิดความเสียหาย

ค) การกระทำโดยประมาท หรือการกระทำละเมิดของรัฐบาล หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบต่อการดูแลรักษาไฟประกาศหรือเครื่องมือช่วยเหลือในทางการเดินเรือ

แต่ทั้งนี้ เจ้าของเรืออาจจะต้องรับภาระในส่วนของการชำระค่าเสียหายอื่น ๆ ที่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับโดยตรงต่อความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในการเคลื่อนย้ายซากเรือ ดังนั้น อนุสัญญา WRC จึงกำหนดให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน หากได้ชำระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายซากเรือแล้วจะไม่มีภาระเรียกชำระค่าเสียหายอื่น ๆ อีก ส่วนในกรณีที่รัฐภาคีที่ประสงค์จะขยายขอบเขตการ

⁷² Article 10 para. 1 “Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under articles 7, 8 and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection, or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.”

บังคับใช้อนุสัญญาบังคับแก่เขตทะเลอาณาเขตด้วยนั้น ก็ไม่กระทบถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐภาคีในบทบัญญัติดังกล่าวด้วย⁷³

ทั้งนี้ ภายใต้อนุสัญญา WRC เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนยังคงมีสิทธิไล่เบียดต่อบุคคลภายนอกได้⁷⁴

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือซึ่งอาจจะมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก อนุสัญญา WRC จึงกำหนดให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนสามารถจำกัดความรับผิดได้ภายใต้กฎหมายภายในหรือระบบกฎหมายระหว่างประเทศ ซึ่งในระบบกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดสำหรับค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือนั้น บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา WRC ได้กล่าวถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976⁷⁵ (LLMC) ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวได้บัญญัติเรื่องการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือไว้ในข้อ 2(1)(d)⁷⁶ ของอนุสัญญา LLMC บัญญัติว่า “สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการยก การเคลื่อนย้าย การทำลายหรือการทำให้เรือที่จม อับปาง เกยตื้น หรือถูกทอดทิ้ง รวมทั้งสิ่งอื่นใดที่อยู่บนเรือนั้นหมด

⁷³ Article 10 para. 3 “No claim for the costs referred to in paragraph 1 may be made against the registered owner otherwise than in accordance with the provisions of this Convention. This is without prejudice to the rights and obligations of a State Party that has made a notification under article 3,”

⁷⁴ Nothing in this article shall prejudice any right of recourse against third parties.

⁷⁵ Article 10 para. 2 “Nothing in this Convention shall affect the right of the registered owner to limit liability under any applicable national or international regime, such as the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.

⁷⁶ Article 2 of LLMC 1976 “1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability: (d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;”

อันตราย”⁷⁷ ดังนั้น การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา WRC ก็ยังสามารถนำกฎหมายภายในหรืออนุสัญญาอื่น ๆ อันได้แก่ อนุสัญญา LLMC มาใช้บังคับในเรื่องการจำกัดความรับผิดต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือได้

3.1.8 ข้อยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือ

เนื่องจากความรับผิดทางแพ่งเพื่อมลพิษน้ำมัน ความรับผิดและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ความรับผิดต่อบุคคลภายนอกในบริเวณที่มีพลังงานนิวเคลียร์ ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น หากเจ้าของเรือจะต้องรับผิดในกรณีดังกล่าวแล้ว อนุสัญญา WRC จึงกำหนดความรับผิดของเจ้าของเรือในกรณีของการเคลื่อนย้ายซากเรือโดยไม่ให้เกิดการขัดแย้งหรือซ้ำซ้อนกัน เจ้าของเรือก็รับผิดไปตามความรับผิดในเรื่องนั้นๆเอง กล่าวคือ เจ้าของเรือจะต้องรับผิดตามอนุสัญญาดังต่อไปนี้⁷⁸

⁷⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 2, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน), 2547, น. 44.

⁷⁸ Article 11 para 1 “ The registered owner shall not be liable under this Convention for the costs mentioned in article 10, paragraph 1 if, and to the extent that, liability for such costs would be in conflict with:

- (a) the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969, as amended;
- (b) the International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea, 1996, as amended;
- (c) the Convention on Third Party Liability in the Field of Nuclear Energy, 1960, as amended, or the Vienna Convention on Civil Liability for Nuclear Damage, 1963, as amended; or national law governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage; or
- (d) the International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001, as amended;

provided that the relevant convention is applicable and in force.”

ก) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (CLC)

ข) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ค.ศ. 1996 (HNS)

ค) อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบบุคคลภายนอกในบริเวณที่มีพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ. 1960 หรืออนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์ ค.ศ. 1963 หรือกฎหมายภายในที่ใช้บังคับหรือห้ามการจำกัดความรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์; หรือ

ง) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความปลอดภัยจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง ค.ศ. 2001 (BC)

หากเป็นกรณีของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) การจ่ายค่าตอบแทน หรือการจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvors) อนุสัญญา WRC กำหนดให้เป็นไปตามการบังคับใช้กฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศสำหรับปัญหาดังกล่าว⁷⁹

หากเจ้าของเรือมีความรับผิดชอบตามอนุสัญญาต่างๆ เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญานั้นๆ ซึ่งจะทำให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบซ้ำซ้อนกันกับอนุสัญญา WRC โดยผู้เขียนจะกล่าวถึงสาระสำคัญในส่วนของความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

(ก) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1969 (CLC)

วัตถุประสงค์ของอนุสัญญา CLC เพื่อให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันอันเกิดจากอุบัติเหตุทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับเรือบรรทุกน้ำมันได้รับการชดใช้ความเสียหายอย่างเพียงพอโดยไม่ชักช้า โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบหากมีน้ำมันถูกปล่อยหรือรั่วไหลออกจากเรือบรรทุกน้ำมัน

ความรับผิดชอบตามอนุสัญญานี้เป็นความรับผิดแบบเคร่งครัด (Strict Liability) ซึ่งเป็นความรับผิดโดยกฎหมาย โดยกำหนดบุคคลที่ต้องรับผิดไว้อย่างแน่นอน คือ เจ้าของเรือโดย

⁷⁹Article 11 para. 2 To the extent that measures under this Convention are considered to be salvage under applicable national law or an international convention, such law or convention shall apply to questions of the remuneration or compensation payable to salvors to the exclusion of the rules of this Convention.

ผู้เสียหายไม่ต้องพิสูจน์ว่าเจ้าของเรือจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้เกิดความเสียหายหรือไม่ เพียงแต่พิสูจน์ว่าตนเป็นผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการรั่วไหลของน้ำมันนั้น เว้นแต่เจ้าของเรือจะ พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเข้าข่ายยกเว้นที่ทำให้ตนไม่ต้องรับผิด แต่หากเจ้าของเรือจะต้อง รับผิดเจ้าของเรือก็สามารถจำกัดความรับผิดได้⁸⁰

(ข) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ค.ศ.1996 (HNS)

อนุสัญญา HNS ได้บัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความปกป้องผู้เสียหายให้ได้รับการ ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนที่เพียงพอ รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ จากเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้อง กับความเสียหายอันเนื่องมาจากสารอันตรายและเป็นพิษที่บรรทุกโดยเรือในการขนส่งสินค้าทาง ทะเลระหว่างประเทศเพื่อปรับระบบความรับผิดระหว่างประเทศตามกฎหมายระหว่างประเทศและ กระบวนการในการพิจารณาตัดสินปัญหาความรับผิดและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความ เสียหายนั้น⁸¹

อนุสัญญา HNS ได้กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย โดยกำหนดให้เจ้าของเรือเป็นผู้ที่ต้องรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) สำหรับความเสียหายอันเนื่องมาจากสารอันตรายและเป็นพิษดังกล่าวที่รั่วไหล หรือหก ล้น หรือถูกปล่อยทิ้งออกมาจากเรือในระหว่างการขนส่งของทางทะเล⁸² ความรับผิดอย่างเคร่งครัด นี้เป็นความรับผิดที่ไม่ต้องพิจารณาความผิดของผู้ก่อให้เกิดความเสียหายว่าได้กระทำไปโดยจงใจ

⁸⁰ ยิงรัก ฟิงเสมา, “อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อ ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง ค.ศ.2001”, (สารนิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต คณะ นิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น. 23.

⁸¹ วัฒนะวรรณ ไชยะกุล, “ปัญหากฎหมายไทยว่าด้วยนความรับผิดเพื่อความเสียหาย อันเนื่องมาจากการขนส่งทางทะเลซึ่งสารอันตรายและเป็นพิษ” , (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะ นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), น.15.

⁸² Article 7 para. 1 of HNS “Except as provided in paragraphs 2 and 3, the owner at the time of an incident shall be liable for damage caused by any hazardous and noxious substances in connection with their carriage by sea on board the ship, provided that if an incident consists of a series of occurrences having the same origin the liability shall attach to the owner at the time of the first of such occurrences.”

หรือประมาณเล็กน้อยหรือไม่ กล่าวคือ เจ้าของเรือที่บรรทุกสารอันตรายและเป็นพิษจะต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดจากการรั่วไหล หรือหกหล่นของสารอันตรายและเป็นพิษในการขนส่งทางทะเลตามอนุสัญญาฯ นี้ แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวจะไม่ได้เป็นผลมาจากความผิดของตนก็ตาม เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเป็นผลอย่างหนึ่งอย่างใดตามที่อนุสัญญา HNS ได้บัญญัติไว้ให้เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของเจ้าของเรือในความเสียหายที่เกิดขึ้น การนำหลักความรับผิดโดยเคร่งครัดมาบังคับใช้นี้ ทำให้ภาระการพิสูจน์ของผู้เสียหายผ่อนคลายนลง⁸³

(ค) อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ. 1960 หรืออนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์ ค.ศ. 1963 หรือกฎหมายภายในที่ใช้บังคับหรือห้ามการจำกัดความรับผิดต่อความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์

เมื่อมีความเสียหายไม่ว่าชีวิตหรือทรัพย์สินอันเนื่องมาจากพลังงานนิวเคลียร์ ผู้ดำเนินการติดตั้งพลังงานดังกล่าวจะต้องรับผิดชอบอันเนื่องมาจากนิวเคลียร์ อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดต่อบุคคลภายนอกในบริเวณที่มีพลังงานนิวเคลียร์ ค.ศ. 1960 เป็นอนุสัญญาที่ผู้ประกอบการโรงงานนิวเคลียร์ (operator of nuclear installation) ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือความสูญหายของชีวิตของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือทรัพย์สินอันใดอันหนึ่งเมื่อพิสูจน์ว่าความเสียหายหรือความสูญหายเกิดจากเหตุนิวเคลียร์ การติดตั้งนิวเคลียร์ หรือเกี่ยวกับสารทางนิวเคลียร์ (nuclear substances) ที่เกิดจากการติดตั้งนิวเคลียร์⁸⁴

ส่วนอนุสัญญาเวียนนาว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์ ค.ศ. 1963 เป็นอนุสัญญาที่ผู้ประกอบการติดตั้งนิวเคลียร์ (operator of nuclear installation) ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายทางนิวเคลียร์ เมื่อพิสูจน์ว่าความเสียหายเกิดจากเหตุนิวเคลียร์ เช่น โรงงานนิวเคลียร์ วัสดุทางนิวเคลียร์ (nuclear material) ที่เกิดจากโรงงานนิวเคลียร์ เป็นต้น⁸⁵

⁸³ วัฒนวรรณ ไชยะกุล, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 81, น. 29.

⁸⁴ <http://www.nea.fr/html/law/nlparis_conv.html>

⁸⁵ <<http://www.iaea.org/Publications/Documents/Infocircs/1996/inf500.shtml>>

(ง) ความรับผิดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง ค.ศ. 2001 (BC)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง ค.ศ. 2001 มีขึ้นเพื่ออุดช่องว่างของอนุสัญญา CLC เนื่องจากอนุสัญญา CLC ไม่ครอบคลุมถึงกรณีที่น้ำมันได้รั่วไหลจากถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือประเภทอื่นที่ไม่ใช่เรือบรรทุกน้ำมัน เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจึงไม่มีกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับเพื่อให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากการรั่วไหลของน้ำมันดังกล่าว อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง ค.ศ. 2001 ช่วยให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องและได้รับค่าสินไหมทดแทนโดยทันที และอย่างเพียงพอจากการรั่วไหลจากถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือทุกประเภท⁸⁶

อนุสัญญานี้จัดทำขึ้นเพื่อการชดเช้ค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดจากน้ำมันที่รั่วไหลจากถังเชื้อเพลิงของเรือ ในส่วนของความรับผิดนั้นให้เจ้าของเรือรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) ในความเสียหายเพื่อมลพิษอันเกิดจากน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ไม่เกินจำนวนเงินจำกัด ความรับผิดภายใต้ระบบกฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดที่ใช้บังคับกับรัฐนั้น

3.1.9 การประกันภัย

บทบัญญัติในอนุสัญญา WRC ได้บัญญัติให้เจ้าของเรือต้องทำประกันภัยหรือมีหลักประกันทางการเงิน เพื่อปกป้องความรับผิดภายใต้อนุสัญญา ดังนี้

เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนที่เรือมีระวาง 300 ตันกรอสส์ขึ้นไปและชักธงของรัฐภาคีต้องทำประกันภัยหรือมีหลักประกันทางการเงินอื่นๆ เช่น การค้ำประกันของธนาคาร หรือสถาบันการเงินเพื่อปกป้องความรับผิดของตนภายใต้อนุสัญญาเป็นจำนวนเท่ากับการจำกัดความรับผิดภายใต้กฎหมายภายในหรือระบบการจำกัดความรับผิดระหว่างประเทศ แต่ในทุกกรณีการ

⁸⁶ ยิงรัก ฟิงเสมา, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 80*, น. 26-27

จำกัดความรับผิดจะไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินที่มีการคำนวณตามข้อ 6(1)(b) ของอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดในลิตีเรียกร่องทางทะเล ค.ศ. 1976⁸⁷

การประกันหรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆจะมีผลบังคับได้ต่อเมื่อเจ้าหน้าที่ของรัฐภาคีได้ออกใบรับรองให้โดยจะต้องมีรูปแบบตามที่ภาคผนวกของอนุสัญญา WRC กำหนด และมีรายละเอียดดังต่อไปนี้⁸⁸:

⁸⁷Article 12 para. 1 “The registered owner of a ship of 300 gross tonnage and above and flying the flag of a State Party shall be required to maintain insurance or other financial security, such as a guarantee of a bank or similar institution, to cover liability under this Convention in an amount equal to the limits of liability under the applicable national or international limitation regime, but in all cases not exceeding an amount calculated in accordance with article 6(1)(b) of the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976, as amended.”

⁸⁸Article 12 para. 2 “A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of 300 gross tonnage and above by the appropriate authority of the State of the ship’s registry after determining that the requirements of paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship’s registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. This compulsory insurance certificate shall be in the form of the model set out in the annex to this Convention, and shall contain the following particulars:”

- (a) name of the ship, distinctive number or letters and port of registry;
- (b) gross tonnage of the ship;
- (c) name and principal place of business of the registered owner;
- (d) IMO ship identification number;
- (e) type and duration of security;

- ก) ชื่อเรือ หมายเลขหรือตัวอักษรที่เด่นชัด และชื่อท่าเรือที่เรือจดทะเบียน
- ข) ขนาดตันกรอสส์ของเรือ ;
- ค) ชื่อ และที่ตั้งของสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน
- ง) หมายเลขทะเบียนเรือขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ
- จ) ประเภท และระยะเวลาของหลักประกัน
- ฉ) ชื่อ และ สำนักงานใหญ่ของผู้รับประกันภัย หรือบุคคลที่ให้หลักประกัน พร้อมทั้งระบุถึงสถานที่ที่ทำประกันภัย หรือวางหลักประกัน
- ช) ระยะเวลาการมีผลใช้บังคับของใบรับรองประกันภัย ซึ่งต้องมีระยะเวลาไม่เกินกว่าระยะเวลาในการให้ความปกป้องตามการประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆ

รัฐภาคีอาจมอบอำนาจให้กับสถาบันหรือองค์กรที่เป็นที่ยอมรับในการออกใบรับรองดังกล่าวได้ ให้สถาบันหรือองค์กรดังกล่าวแจ้งไปยังรัฐถึงการออกใบรับรองแต่ละฉบับ ในทุกกรณี ให้รัฐภาคีประกันความสมบูรณ์ และความถูกต้องของใบรับรองที่ออก และให้ดำเนินการทำข้อตกลงต่างๆที่จำเป็นเพื่อเป็นไปตามพันธกรณีนี้⁸⁹

(f) name and principal place of business of insurer or other person giving security and, where appropriate, place of business where the insurance or security is established;

(g) period of validity of the certificate, which shall not be longer than the period of validity of the insurance or other security.

⁸⁹Article 12 para. 3 “ (a) A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2. Such institution or organization shall inform that State of the issue of each certificate. In all cases, the State Party shall fully guarantee the completeness and accuracy of the certificate so issued and shall undertake to ensure the necessary arrangements to satisfy this obligation.”

สถาบันหรือหน่วยงานที่มีอำนาจในการออกใบรับรองอย่างน้อยที่สุดมีอำนาจที่จะเพิกถอนใบรับรอง หากเงื่อนไขต่างๆในใบรับรองไม่เป็นไปตามนั้น⁹⁰

ใบรับรองจะใช้ภาษาราชการหรือภาษาของรัฐที่ออกใบรับรอง หากภาษาที่ใช้ไม่ใช่ภาษาอังกฤษ ฝรั่งเศส หรือสเปน ให้ข้อความในใบรับรองดังกล่าวมีคำแปลเป็นภาษาใดภาษาหนึ่งดังที่กล่าวมาแล้ว⁹¹

ใบรับรองการประกันภัยต้องเก็บไว้บนเรือ ส่วนสำเนาใบรับรองให้เก็บไว้กับเจ้าหน้าที่ที่เรือนั้นจดทะเบียนเรือ หรือถ้าเป็นเรือที่ไม่ได้จดทะเบียนในรัฐภาคีให้เก็บใบรับรองไว้ที่หน่วยงานของรัฐที่ออกหรือให้การรับรองใบรับรองการประกันภัย⁹²

ให้รัฐที่จดทะเบียนเรือกำหนดเงื่อนไขในการออกใบรับรองและความสมบูรณ์ของใบรับรอง⁹³

⁹⁰Article 12 para.3 “(c) The institution or organization authorized to issue certificates in accordance with this paragraph shall, as a minimum, be authorized to withdraw these certificates if the conditions under which they have been issued are not maintained. In all cases the institution or organization shall report such withdrawal to the State on whose behalf the certificate was issued.”

⁹¹Article 12 para. 4 “ The certificate shall be in the official language or languages of the issuing State. If the language used is not English, French or Spanish, the text shall include a translation into one of these languages and, where the State so decides, the official language(s) of the State may be omitted.”

⁹²Article 12 para. 5 “The certificate shall be carried on board the ship and a copy shall be deposited with the authorities who keep the record of the ship’s registry or, if the ship is not registered in a State Party, with the authorities issuing or certifying the certificate.”

⁹³Article 12 para. 7 “The State of the ship’s registry shall, subject to the provisions of this article and having regard to any guidelines adopted by the Organization on the financial responsibility of the registered owners, determine the conditions of issue and validity of the certificate.”

ส่วนการเรียกร้องสิทธิเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้นภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้ อาจยกขึ้นอ้าง โดยตรงกับผู้รับประกันหรือบุคคลอื่นใดซึ่งจัดหาหลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบ เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน⁹⁴

อนุสัญญา WRC ยังกำหนดให้รัฐภาคีไม่อนุญาตให้เรือที่ชกธงของตนปฏิบัติการโดย ไม่มีใบรับรองการประกันภัย⁹⁵

นอกจากนี้ รัฐภาคีแต่ละรัฐต้องประกันว่าภายใต้กฎหมายภายในให้เรือที่มีระวาง 300 ตันกรอสส์ขึ้นไปไม่ว่าจะจดทะเบียนที่ใดก็ตามซึ่งเข้าออกท่าเรือในอาณาเขตของตนหรือมีการอำนวยความสะดวกในทะเลอาณาเขตในเวลาเรือเข้าเทียบท่า หรือเรือออกจากท่าต้องมีการ ทำประกันภัย⁹⁶

3.1.10 ระยะเวลาในการเรียกร้องค่าใช้จ่าย

สิทธิการเรียกร้องค่าใช้จ่ายต่างๆเกี่ยวกับอนุสัญญา WRC มีกำหนดระยะเวลาดังนี้

ระยะเวลาเกี่ยวกับสิทธิในเรื่องค่าใช้จ่ายต่างๆภายใต้อนุสัญญาฉบับนี้มีกำหนด 3 ปี นับจากวันที่ภัยอันตรายได้เกิดขึ้นตามอนุสัญญา อย่างไรก็ตาม การดำเนินคดีไม่อาจกระทำได้ ภายหลังจากวันเกิดภัยพิบัติทางทะเลอันทำให้เกิดซากเรือ ในกรณีที่มิภัยพิบัติทางทะเล เกิดขึ้นหลายครั้ง ระยะเวลา 6 ปีให้นับจากวันเกิดเหตุครั้งแรก⁹⁷

⁹⁴Article 12 para. 10 “Any claim for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability.”

⁹⁵Article 12 para. 11 “A State Party shall not permit any ship entitled to fly its flag to which this article applies to operate at any time unless a certificate has been issued under paragraphs 2 or 14.”

⁹⁶Article 12 para. 12 “Subject to the provisions of this article, each State Party shall ensure, under its national law, that insurance or other security to the extent required by paragraph 1 is in force in respect of any ship of 300 gross tonnage and above, wherever registered, entering or leaving a port in its territory, or arriving at or leaving an offshore facility in its territorial sea.”

⁹⁷Article 13 “Rights to recover costs under this Convention shall be extinguished unless an action is brought hereunder within three years from the date

3.1.11 การแก้ไขบทบัญญัติแห่งอนุสัญญา

การแก้ไขบทบัญญัติในอนุสัญญา WRC สามารถกระทำได้โดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ต้องจัดประชุมเพื่อทบทวนหรือแก้ไขอนุสัญญานี้เมื่อมีการร้องขอของรัฐภาคีเป็นจำนวนไม่น้อยกว่า 1 ใน 3⁹⁸

3.1.12 การระงับข้อพิพาท

บทบัญญัติแห่งอนุสัญญา WRC เกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทมีดังนี้

เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับการตีความหรือการใช้บังคับอนุสัญญานี้เกิดขึ้นระหว่างรัฐภาคีตั้งแต่สองรัฐหรือมากกว่าสองรัฐขึ้นไป ให้รัฐระงับข้อพิพาทในเบื้องต้นโดยการเจรจา การไต่สวน การไกล่เกลี่ย การประนีประนอม อนุญาโตตุลาการ ศาล ทางหน่วยงานภูมิภาค หรือโดยการทำข้อตกลง หรือวิธีการสันติอื่น ๆ แล้วแต่จะเลือกใช้⁹⁹

หากไม่มีการระงับข้อพิพาทภายในระยะเวลาตามสมควรแต่ไม่เกิน 12 เดือน ภายหลังจากที่รัฐภาคีได้แจ้งไปยังอีกฝ่ายหนึ่งว่าข้อพิพาทเกิดขึ้น บทบัญญัติเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทในภาค 15 ของอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982ให้นำมาใช้บังคับโดย

when the hazard has been determined in accordance with this Convention. However, in no case shall an action be brought after six years from the date of the maritime casualty that resulted in the wreck. Where the maritime casualty consists of a series of occurrences, the six-year period shall run from the date of the first occurrence.”

⁹⁸ Article 14 para. 1 “At the request of not less than one third of States Parties, a conference shall be convened by the Organization for the purpose of revising or amending this Convention.”

⁹⁹ Article 15 para. 1 “Where a dispute arises between two or more States Parties regarding the interpretation or application of this Convention, they shall seek to resolve their dispute, in the first instance, through negotiation, enquiry, mediation, conciliation, arbitration, judicial settlement, resort to regional agencies or arrangements or other peaceful means of their choice.”

อนุโลม ไม่ว่าจะรัฐภาคีแห่งข้อพิพาทจะเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 หรือไม่ก็ตาม¹⁰⁰

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น เมื่อมีข้อพิพาทเกี่ยวกับอนุสัญญา WRC รัฐภาคีสามารถระงับข้อพิพาทโดยการเจรจา (negotiation) การไต่สวน (enquiry) การไกล่เกลี่ย (mediation) การประนีประนอม (conciliation) อนุญาโตตุลาการ (arbitration) หรือโดยทางศาล (judicial settlement) หากไม่มีการระงับข้อพิพาทภายในระยะเวลาตามสมควรแต่ไม่เกิน 12 เดือน ภายหลังจากที่รัฐภาคีได้บอกกล่าวไปยังอีกฝ่ายหนึ่งว่ามีข้อพิพาทเกิดขึ้น บทบัญญัติเกี่ยวกับการระงับข้อพิพาทในภาค 15 ของอนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982¹⁰¹ให้นำมาใช้บังคับโดยอนุโลม ไม่ว่าจะรัฐภาคีแห่งข้อพิพาทจะเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 หรือไม่ก็ตาม

3.1.13 ความสัมพันธ์กับอนุสัญญาอื่นๆ และข้อตกลงระหว่างประเทศ¹⁰²

ความสัมพันธ์ระหว่างอนุสัญญา WRC กับอนุสัญญาอื่นๆ และข้อตกลงระหว่างประเทศนั้น อนุสัญญา WRC กำหนดไว้ว่าต้องไม่มีบทบัญญัติใดที่จะกระทบต่อสิทธิและข้อผูกพัน

¹⁰⁰ Article 15 para . 2 “If no settlement is possible within a reasonable period of time not exceeding twelve months after one State Party has notified another that a dispute exists between them, the provisions relating to the settlement of disputes set out in Part XV of the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982 shall apply *mutatis mutandis*, whether or not the States party to the dispute are also States Parties to the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982.”

¹⁰¹ นิสิตตา หงษ์ชูเกียรติ, “การระงับข้อพิพาทโดยวิธีการประนีประนอมที่มีลักษณะบังคับตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982”, (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546), น.63 และโปรดดูอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ภาค 5 การระงับข้อพิพาท ข้อ 279-299

¹⁰² Article 16 “Nothing in this Convention shall prejudice the rights and obligations of any State under the United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982, and under the customary international law of the sea.”

ของรัฐภาคีตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และจารีตประเพณีระหว่างประเทศว่าด้วยกฎหมายทะเล

3.2 ข้อดีและข้อบกพร่องของอนุสัญญา WRC

จากการศึกษารายละเอียดของอนุสัญญา WRC ผู้เขียนขอสรุปข้อดีและข้อบกพร่องของอนุสัญญา WRC ดังนี้

ข้อดี

(1) อนุสัญญา WRC มีวัตถุประสงค์ในการเคลื่อนย้ายซากเรือที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือหรืออันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล และการเคลื่อนย้ายดังกล่าวมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีกฎเกณฑ์และกระบวนการที่เป็นระบบเพื่อทำการเคลื่อนย้ายซากเรือได้อย่างทันทีและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ อนุสัญญา WRC ยังสอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และจารีตประเพณีระหว่างประเทศของกฎหมายทะเล

(2) อนุสัญญา WRC ยังได้ให้ความสำคัญต่อซากเรือทั้งหลายที่ตั้งอยู่ในเขตอาณาเขตของรัฐรวมทั้งทะเลอาณาเขต โดยหลักการดังกล่าวบัญญัติไว้ในเรื่องขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญา โดยหลักการของอนุสัญญา WRC นั้น อนุสัญญาใช้บังคับกับซากเรือที่อยู่ในพื้นที่ตามอนุสัญญาหมายถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้น แต่อย่างไรก็ดี บทบัญญัติดังกล่าวก็เปิดช่องให้รัฐภาคีนำอนุสัญญามาใช้กับทะเลอาณาเขตได้หากรัฐภาคีปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ที่อนุสัญญากำหนด ในการที่รัฐภาคีมีความประสงค์ขยายขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญามาใช้ในทะเลอาณาเขตของตน บทบัญญัติดังกล่าวเป็นบทบัญญัติทางเลือก (Optional Clause) หรือ (Opt in Clause)¹⁰³ อนุสัญญา WRC จึงมีลักษณะยืดหยุ่นในการใช้บังคับกับการเคลื่อนย้ายซากเรือที่อยู่ในทะเลอาณาเขตได้ด้วย ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการจัดการปัญหาซากเรือที่อาจก่อให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือทางทะเล หรืออันตรายต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลโดยเฉพาะในทะเลอาณาเขต

(3) จำนวนผู้จะต้องรับผิดชอบไม่ได้มีแต่เพียงเจ้าของเรือเท่านั้นเนื่องจากอนุสัญญา WRC ได้มีการให้นิยามของคำว่าผู้ปฏิบัติการของเรือให้หมายความถึงเจ้าของเรือ หรือองค์กร หรือบุคคล เช่น ผู้จัดการ ผู้ว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือแบบเปล่า (Bareboat Charterer)

¹⁰³ Patrick Griggs, *supra* note 45.

(4) บทบัญญัติของอนุสัญญา WRC ได้นำหลักเกณฑ์ความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) มาใช้ โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดในทันทีโดยไม่ต้องพิจารณาความผิดของผู้ก่อให้เกิดความเสียหายว่าได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ กล่าวคือ ผู้เสียหายเพียงแต่พิสูจน์ว่าตนเป็นผู้ได้รับความเสียหายโดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้กระทำไปโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ซึ่งจะทำให้ผู้เสียหายได้รับความปกป้องมากขึ้น

แต่อย่างไรก็ตาม หลักความรับผิดโดยเคร่งครัดนี้ยังเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือได้มีข้อแก้ตัวเพื่อยกเว้นความรับผิดได้หากเข้าข้อยกเว้นตามที่อนุสัญญา WRC กำหนดไว้ เช่นสงคราม การต่อต้าน สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ หรือ ปรากฏการณ์ธรรมชาติที่มีลักษณะพิเศษไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ และไม่อาจต้านทานได้

(5) เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนไม่ต้องรับผิดสำหรับค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือตามอนุสัญญาฉบับนี้หากเป็นกรณีที่ความรับผิดในเรื่องค่าใช้จ่ายดังกล่าวนั้นขัดแย้งกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง ค.ศ. 2001 เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่าอนุสัญญา WRC ไม่ได้มีบทบัญญัติที่ขัดแย้งกับอนุสัญญาอื่นๆ แต่อนุสัญญา WRC เป็นอนุสัญญาที่ออกมาเพื่ออุดช่องว่างที่เกิดขึ้นกับปัญหาความรับผิดในเรื่องค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือซึ่งอนุสัญญา WRC สามารถจำกัดความรับผิดต่อค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้อีกด้วย

(6) อนุสัญญา WRC บังคับให้เจ้าของเรือต้องทำประกันภัยหรือมีหลักประกันทางการเงินอื่นๆ เช่นหนังสือค้ำประกันจากธนาคารหรือสถาบันการเงินอื่นๆซึ่งจะทำให้ความรับผิดในค่าใช้จ่ายสำหรับการเคลื่อนย้ายซากเรือมีความมั่นใจได้ว่า เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากซากเรือแล้วจะได้รับการเยียวยาแก้ไขได้ทันที่ซึ่งโดยสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่เป็นผู้จัดหาหลักประกันทางการเงินสำหรับความรับผิดของเจ้าของเรือได้โดยตรงซึ่งเป็นเจตนารมณ์ของอนุสัญญาฉบับนี้

(7) อนุสัญญา WRC จะกำหนดกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศในการเคลื่อนย้ายซากเรือในทะเลเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับทะเล

(8) รัฐที่ได้รับผลกระทบสามารถปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลได้โดยทันที เนื่องจากอนุสัญญา WRC ได้ให้อำนาจแก่รัฐที่ได้รับผลกระทบสามารถวางเงื่อนไขในการเคลื่อนย้ายซากเรือก่อนที่การเคลื่อนย้ายซากเรือจะเริ่มขึ้น และรัฐที่ได้รับผลกระทบสามารถแทรกแซงการ

ดำเนินการในระหว่างการเคลื่อนย้ายซากเรือได้ รวมทั้งรัฐที่ได้รับผลกระทบสามารถเคลื่อนย้ายซากเรือได้เองโดยคำนึงถึงความปลอดภัยและปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเล

(9) ทำให้เกิดความปลอดภัยต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลดีขึ้น ลดค่าใช้จ่ายและอันตรายต่อการขนส่งทางทะเล และปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลของโลกได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ข้อบกพร่อง

(1) อนุสัญญา WRC ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบของรัฐที่ได้รับผลกระทบ ในกรณีที่รัฐที่ได้รับผลกระทบกระทำการโดยประมาทเลินเล่อในขณะที่เข้าแทรกแซงการเคลื่อนย้ายซากเรือ