

บทที่ 4

กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายซากเรือ

4.1 กฎหมายไทยในปัจจุบันกรณีเรือแพ็ค-วัน

เมื่อเกิดภัยพิบัติทางทะเลจนก่อให้เกิดเรืออัปปางและอาจกลายเป็นซากเรือซึ่งอาจทำให้เกิดภัยอันตรายต่อการเดินเรือทางทะเลหรือเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้น จึงจำเป็นต้องศึกษาปัญหาทางกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับแก่กรณีหน้าที่และความรับผิดชอบในการเคลื่อนย้ายซากเรือที่อาจเป็นอันตราย ความรับผิดชอบในความเสียหาย และการชำระค่าใช้จ่ายต่างๆที่เกิดขึ้นอันเนื่องมาจากซากเรือโดยตรง

การพิจารณาว่าประเทศไทยควรจะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา WRC หรือไม่ มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพิจารณาถึงบทบัญญัติกฎหมายภายในของประเทศไทยที่มีความเกี่ยวข้องกับอนุสัญญา WRC ว่ากฎหมายภายในของไทยมีความสอดคล้องหรือขัดแย้งกันหรือไม่หรือมีช่องว่างทางกฎหมายที่ควรแก้ไขอย่างไร จึงมีประเด็นทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องอยู่พอสมควรดังจะกล่าวต่อไปนี้

4.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

กรณีเรือแพ็ค-วันล่มอัปปางในทะเลและมีซากเรือเกิดขึ้นนั้น ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินจึงจำเป็นที่จะต้องพิจารณาข้อกฎหมายว่าด้วยละเมิด เพื่อสามารถเชื่อมโยงกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงเฉพาะความเสียหายอันเกิดจากการทำละเมิดต่อทรัพย์สิน หลักกฎหมายในเรื่องละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลักกฎหมายหนึ่งที่มีสภาพบังคับทางแพ่งซึ่งสามารถนำมาใช้บังคับได้ หลักเกณฑ์ที่อาจนำมาปรับใช้แก่กรณีมีดังนี้ คือ

(ก) ความรับผิดตามมาตรา 420

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด “มาตรา 420 ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

บทบัญญัติมาตรานี้เป็นบทบัญญัติว่าด้วยความรับผิดชอบของบุคคลในการกระทำของตนเอง ซึ่งจะถือว่าเป็นการกระทำโดยละเมิดได้ จะต้องเข้าหลักเกณฑ์ 3 ประการ ได้แก่ 1. การกระทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย 2.กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ และ 3. เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย

1. การกระทำต่อผู้อื่นโดยผิดกฎหมาย

การกระทำต่อผู้อื่นโดยผิดกฎหมาย หมายความว่า กระทำต่อบุคคลอื่นซึ่งจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ กระทำต่อสิทธิหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นก็เป็นการกระทำต่อผู้อื่น กระทำต่อตนเองหรือทรัพย์สินของตนเองอันก่อความเสียหายแก่บุคคลอื่นก็เป็นการกระทำต่อผู้อื่น ถ้าการกระทำใดๆไม่ก่อความเสียหายแก่บุคคลอื่นย่อมไม่ใช่การกระทำต่อผู้อื่น¹

2. การกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อ

การกระทำโดยจงใจ หมายความว่ากระทำโดยรู้สึกรู้ถึงถึงผลเสียหายที่จะเกิดจากการกระทำของตนถ้ารู้ว่าการกระทำนั้นจะเกิดผลเสียหายแก่เขาแล้วก็ถือเป็นการกระทำโดยจงใจ ส่วนผลเสียหายจะเกิดขึ้นมากน้อยเพียงใดไม่สำคัญ หรืออาจสรุปสั้นๆว่าการกระทำโดยรู้ว่าจะเกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น²

การกระทำโดยประมาทเลินเล่อ การกระทำโดยไม่จงใจ แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวัง ซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่³

3. เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย

ละเมิดจะต้องเป็นการกระทำโดยผิดกฎหมายและเป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย แม้จะมีการกระทำผิดกฎหมาย แต่บุคคลอื่นไม่ได้รับความเสียหายหรือความเสียหายยังไม่เกิด ย่อมยังไม่เป็นละเมิดและต้องเป็นความเสียหายต่อสิทธิของบุคคลอื่น กล่าวคือ ชีวิต

¹ ศักดิ์ สนองชาติ, คำอธิบายโดยย่อ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยละเมิด และความรับผิดทางละเมิดตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539, แก้ไขเพิ่มเติม พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ), 2549, น.29.

² เฟิงอ๋าง, น. 18.

³ เฟิงอ๋าง, น. 19.

ร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดซึ่งกฎหมายรับรองคุ้มครอง หากไม่มีกฎหมายรับรองก็เรียกค่าสินไหมทดแทนไม่ได้⁴

จากข้อเท็จจริงของเรือแพ็ค-วันพบว่า สภาพของเรือแพ็ค-วันก่อนออกเดินทางนั้นไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ซึ่งบนเรือในขณะที่ออกเดินทางไม่มีเครื่องมือ อุปกรณ์ต่างๆที่เรือเดินสมุทรทุกลำควรมีในการช่วยชีวิต ไฟส่องทาง แพ ช่วยชีวิต เสื้อชูชีพ สัญญาณเตือนภัยบนเรือ เครื่องส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือเมื่อเรือจม เป็นต้น อีกทั้งยังพบว่า บุคลากรที่ปฏิบัติหน้าที่สำคัญบนเรือแพ็ค-วันไม่มีใบอนุญาตจากกรมเจ้าท่า ทั้งนี้การกระทำดังกล่าวน่าจะถือเป็นการกระทำโดยประมาทเดินเล่อเป็นเหตุให้เรืออัปปาง อย่างไรก็ตาม ก็ปรากฏข้อเท็จจริงว่าเรือแพ็ค-วันอัปปางในขณะที่เกิดพายุในกั้น ดังนั้น ผู้กระทำละเมิดต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าเรือแพ็ค-วันอัปปางนั้นเกิดจากภัยธรรมชาติซึ่งเป็นเหตุสุดวิสัยจึงจะไม่เป็นละเมิด

ข้อพิจารณาต่อมาคือ เมื่อเรืออัปปางและปรากฏซากเรือแพ็ค-วัน ซากเรือดังกล่าวอาจเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่น หรืออาจเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจะถือว่าเป็นละเมิดได้หรือไม่

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติที่กล่าวว่าการกระทำว่าด้วยละเมิด“เป็นเหตุให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย” นั้น แม้ว่าซากเรือแพ็ค-วันจะเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือของเรือเดินทะเลลำอื่นๆแต่อุปสรรคต่อการเดินเรือดังกล่าวนั้นเป็นแต่เพียงการคาดเดาว่า ซากเรือแพ็ค-วันอาจจะเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือของเรือลำอื่นเท่านั้น แต่เรือลำอื่นยังไม่ได้รับความเสียหายหรือความเสียหายยังไม่เกิดขึ้นย่อมยังไม่เป็นละเมิดและไม่เป็นความเสียหายต่อสิทธิของเรือลำอื่นที่จะเดินเรือในเส้นทางที่ปรากฏซากเรือเพราะไม่มีกฎหมายรองรับในสิทธินั้น ดังนั้น ยังไม่ถือเป็นความเสียหายต่อสิทธิของบุคคลอื่นในการที่จะเดินเรือในเส้นทางดังกล่าวด้วย และในกรณีซากเรือแพ็ค-วันอาจเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลก็เช่นเดียวกัน หากยังไม่เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลก็ยังไม่ถือว่าความผิดได้เกิดขึ้น และถ้าหากพิสูจน์ได้ว่าซากเรือก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่นๆหรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลแล้วและมีกฎหมายรับรองในเรื่องดังกล่าว บุคคลที่เสียหายนั้นสามารถจะฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนได้

⁴ เฟิงอ้าง, น. 69.

(ข) ความรับผิดตามมาตรา 437

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 437 บัญญัติว่า “บุคคลใดครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอย่างใด ๆ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล บุคคลนั้นจะต้องรับผิดชอบเพื่อการเสียหายอันเกิดแต่ยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

ความข้อนี้ให้ใช้บังคับได้ตลอดถึงผู้มีไว้ครอบครองของตน ซึ่งทรัพย์สินนั้นเป็นของเกิดอันตรายได้โดยสภาพ หรือโดยความมุ่งหมายที่จะใช้ หรือโดยอาการกลไกของทรัพย์สินนั้นด้วย”

ตามบทบัญญัติดังกล่าวผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากยานพาหนะนั้น เว้นแต่จะพิสูจน์แก้ตัวได้ ซึ่งมีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาดังนี้⁵

1. ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่เคลื่อนที่ไปได้ด้วยกำลังเครื่องจักร เครื่องยนต์ เครื่องไฟฟ้า เช่น รถยนต์ เรือยนต์ รถไฟ ถ้าเคลื่อนที่ไปด้วยกำลังคน กำลังสัตว์เช่นจักรยาน รถม้า ไม่ใช่ยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล
2. ความเสียหายต้องเกิดขึ้นขณะที่ยานพาหนะนั้นเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล กล่าวคือ ยานพาหนะนั้นกำลังเคลื่อนที่และเคลื่อนที่ด้วยกำลังเครื่องจักรกล ถ้าพาหนะจอดอยู่กับที่หรือเคลื่อนที่ด้วยกำลังคนกำลังสัตว์ไม่ถือว่าเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล
3. ความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล อาจเกิดจากตัวยานพาหนะนั้นโดยตรง หรือเป็นผลจากการเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลเช่นยานพาหนะชน พลิกคว่ำ หรือผลจากการเคลื่อนที่ทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย
4. ความเสียหายต้องเกิดแก่บุคคล ทรัพย์สิน หรือยานพาหนะอื่นที่มีได้เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล
5. กรณีความเสียหายเกิดจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปไม่อยู่ในบังคับมาตรา 437

⁵ เฟิงอ๋าง, น.169-173.

6. บุคคลที่ต้องรับผิดคือ ผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลซึ่งผู้ครอบครองหมายความถึงผู้ยึดถือหรือครอบครองยานพาหนะในขณะที่เกิดความเสียหาย ส่วนผู้ควบคุมดูแลหมายความถึงผู้บังคับยานพาหนะให้เคลื่อนที่ไป

7. ข้อยกเว้นความรับผิด เมื่อความเสียหายเกิดจากยานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ผู้ครอบครองและผู้ควบคุมดูแลยานพาหนะนั้นจะต้องรับผิดต่อผู้เสียหาย เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง

7.1 เหตุสุดวิสัย หมายความว่า เหตุตามธรรมชาตินอกเหนืออำนาจมนุษย์ซึ่งไม่มีใครอาจป้องกันได้

7.2 ความผิดของผู้เสียหาย เช่นผู้เสียหายวิ่งตัดหน้ารถยนต์โดยกะชั้นชิด หรือจงใจกระโดดให้รถยนต์ทับ

บทบัญญัติมาตรา 437 นี้ หากจะกำหนดให้โจทก์หรือผู้ได้รับความเสียหายต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่ตนได้รับเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยก็จะเป็นภาระแก่โจทก์มากเกินไป จึงได้มีการยอมรับแนวความคิด “ความรับผิดโดยเคร่งครัด”⁶ (Strict liability) โดยโจทก์ไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่ตนได้รับนั้นเกิดขึ้นจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลยเพียงแต่พิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำของจำเลยเท่านั้น ก็ถือว่าจำเลยมีความรับผิดชอบที่จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น แม้ว่าเรือแพ็ค-วันจะเป็นยานพาหนะที่เดินด้วยเครื่องจักรกลก็ตาม แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นปรากฏตามข้อเท็จจริงว่าเรือแพ็ค-วันอัปปางลงเนื่องจากเรือประสบอุบัติเหตุจากพายุไต้ฝุ่น ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลอื่นนั้นเป็นผลมาจากอุบัติเหตุซึ่งไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ตามมาตรา 437

⁶ ไพจิตร บุญญพันธุ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ), 2548, น.135, คัมภีร์ แก้วเจริญ, “ละเมิดเนื่องจากทรัพย์สินอันตราย”, วารสารนิติศาสตร์ เล่มที่ 4 ปีที่ 12 (2525), น. 144. และ ภัทรศักดิ์ วรรณแสง, “ความรับผิดเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์,” วารสารนิติศาสตร์ เล่มที่ 4 ปีที่ 14 (2527) , น. 88.

4.1.2 พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535

พระราชบัญญัติฉบับนี้มีเนื้อหาส่งเสริมประชาชนและองค์กรเอกชนให้มีส่วนร่วมในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม กำหนดอำนาจของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และส่วนราชการส่วนท้องถิ่นในการประสานงานและร่วมมือกัน จัดระบบการบริหารงานและมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงการควบคุมมลภาวะจากแหล่งกำเนิดต่างๆ นอกจากนี้ ยังได้กำหนดความรับผิดชอบทางแพ่ง และกำหนดโทษทางอาญาสำหรับผู้กระทำผิดด้วย

พระราชบัญญัติฉบับนี้ยังนำหลักการ “ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย” (Polluter Pays Principle)⁷ หรือ (PPP) มาใช้กับในเรื่องความรับผิดชอบทางแพ่งอีกด้วย “ผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย” หมายถึง ผู้ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมจะต้องจ่ายค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายในการป้องกันและการควบคุมมลพิษ สิ่งแวดล้อม ตลอดจนการทำให้กลับคืนสู่สภาพเดิมมาใช้อีกด้วย

(ก) ความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษ

ความรับผิดชอบทางแพ่งต่อความเสียหายจากมลพิษมีบทบัญญัติอยู่ในมาตรา 96 ว่า “แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษ อันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใดๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่ามลพิษเช่นนั้นเกิดจาก

(1) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม

(2) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาล หรือเจ้าพนักงานของรัฐ

(3) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตรายหรือความเสียหายเองหรือของบุคคลอื่นซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อมในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น

⁷ วัฒนวรรณ ไชยกุล, “ปัญหากฎหมายไทยว่าด้วยความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเนื่องมาจากการขนส่งทางทะเลซึ่งสารอันตรายและเป็นพิษ,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2545), น. 95-96.

ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหาย ซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ารวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมดที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นด้วย”

จากบทบัญญัติข้างต้น ข้อความในบทบัญญัติว่า แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายนั้น มีประเด็นคำว่า “แหล่งกำเนิดมลพิษ” จะมีความหมายรวมถึงซากเรือได้หรือไม่

ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติความหมายของคำว่า “แหล่งกำเนิดมลพิษ” หมายความว่า ชุมชน โรงงานอุตสาหกรรม อาคาร สิ่งก่อสร้าง ยานพาหนะ สถานที่ประกอบกิจการใดๆ หรือสิ่งใดซึ่งเป็นแหล่งที่มาของมลพิษ

จากบทบัญญัติในมาตรา 4 ข้างต้นมีคำว่า “ยานพาหนะ” และคำว่า “สิ่งใดซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษ” สองคำนี้น่าจะหมายรวมถึงซากเรือได้ ซึ่งเมื่อพิจารณาคำว่า “ยานพาหนะ” ตามมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัตินี้ หมายความว่า รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ เรือตามกฎหมายว่าด้วยเรือไทย⁸ และอากาศยานตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ

นอกจากนี้ พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2525 ก็ได้ให้ความหมาย “ยานพาหนะ” ไว้ดังนี้ คำว่า “ยาน” หมายถึง เครื่องนำไป และคำว่า “พาหนะ” หมายถึง เครื่องนำไป เครื่องขับเคลื่อน สัตว์สำหรับขี่บรรทุกหรือลากเข็นมีช้าง ม้า โค กระบือ เป็นต้น เรียกว่าสัตว์พาหนะ ยานต่างๆ มีรถและเรือเป็นต้น เรียกว่ายานพาหนะ

ประเด็นที่ต้องพิจารณาคำว่าซากเรือถือเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ จากความหมายดังกล่าวข้างต้นผู้เขียนมีความเห็นว่าซากเรือไม่น่าจะเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษที่มาจาก “ยานพาหนะ” เพราะซากเรือไม่อาจเป็นเครื่องนำไปหรือเครื่องขับเคลื่อนแต่จะสามารถกักซากเรื่อนั้นให้สามารถใช้งานได้ และหากซากเรือไม่ถือว่าเป็นยานพาหนะซึ่งอยู่ในความหมายของ “แหล่งกำเนิดมลพิษ” แต่ผู้เขียนเห็นว่าซากเรื่อน่าจะถือได้ว่าเป็น “สิ่งใดซึ่งเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษ” ตามนิยามนี้

มลพิษ⁹ จากซากเรือ อาจจะมีน้ำมันเชื้อเพลิงของซากเรือที่มีสารอันตรายรั่วไหลลงสู่ทะเล หรือมลพิษเกิดจากสินค้าที่เป็นสารอันตรายจากซากเรือที่อัปปางนั้น

⁸ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 ให้ความหมาย “เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

⁹ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 “มลพิษ” หมายความว่า ของเสีย วัตถุอันตราย และมลสารอื่นๆ รวมทั้งกาก ตะกอน หรือสิ่ง

ความรับผิดตามมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัตินี้ ถือเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด¹⁰ (Strict Liability) เพราะบทบัญญัตินี้กำหนดว่า “เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม” เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษซึ่งในที่นี้หมายถึงเจ้าของซากเรื่อนั้นยังคงรับผิดชอบอยู่ซึ่งเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัดเช่นเดียวกับหลักเกณฑ์ตามมาตรา 437 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในมาตรา 437 ดังกล่าวผู้ได้รับความเสียหายไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่ตนได้รับนั้นจะเกิดขึ้นจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ก่อให้เกิดความเสียหายหรือไม่ เพียงแต่พิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายเป็นผลมาจากการกระทำของผู้ก่อให้เกิดความเสียหายเท่านั้นก็ถือว่าผู้ก่อให้เกิดความเสียหายมีความรับผิดแล้ว

จากข้อเท็จจริงในกรณีซากเรือแพ็ค-วัน ซากเรื่อดังกล่าวไม่ปรากฏว่ามีเชื้อเพลิงที่เป็นสารอันตรายรั่วไหลลงสู่ทะเล เมื่อพิจารณาสินค้าที่เรือแพ็ค-วันขนส่ง คือ แก๊สแอลพีจีก็ไม่ได้ปรากฏข้อเท็จจริงว่าแก๊สแอลพีจีที่เรือแพ็ค-วันขนส่งนั้นทำให้เกิดปัญหามลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลแต่อย่างใด ดังนั้น เมื่อซากเรือแพ็ค-วันไม่ได้เป็นแหล่งกำเนิดมลพิษ เจ้าของซากเรือแพ็ค-วันก็ไม่ต้องรับผิดตามมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัตินี้

โดยปกติแก๊สแอลพีจีนั้นเป็นวัตถุไวไฟซึ่งถือเป็นวัตถุอันตรายอย่างหนึ่ง และคำว่า “วัตถุอันตราย”¹¹ นี้ ถือเป็นส่วนหนึ่งของความหมายของคำว่า “มลพิษ” ด้วย หากแก๊สดังกล่าวติด

ตกค้างจากสิ่งเหล่านั้นที่ถูกปล่อยทิ้งจากแหล่งกำเนิดมลพิษ หรือที่มีอยู่ในสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ ซึ่งก่อให้เกิดหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม หรือภาวะที่เป็นพิษภัยอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนได้ และให้หมายความรวมถึง รังสี ความร้อน แสง เสียง กลิ่น ความสั่นสะเทือน หรือเหตุรำคาญอื่นๆ ที่เกิดหรือถูกปล่อยออกจากแหล่งกำเนิดมลพิษด้วย

¹⁰ อำนวย วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร: วิทยุชน), 2550, น.545.

¹¹ มาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 “วัตถุอันตราย” หมายความว่า วัตถุระเบิดได้ วัตถุไวไฟ วัตถุออกซิไดซ์ และวัตถุเปอร์ออกไซด์ วัตถุมีพิษ วัตถุที่ทำให้เกิดโรค วัตถุแก๊มมันตรังสี วัตถุที่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางพันธุกรรม วัตถุกัดกร่อน วัตถุที่ก่อให้เกิดการระคายเคือง วัตถุอย่างอื่นไม่ว่าจะเป็นเคมีภัณฑ์ หรือสิ่งอื่นใดที่อาจทำให้เกิดอันตรายแก่บุคคล สัตว์ พืช ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม

ไฟหรือเกิดระเบิดเป็นเหตุทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือสิ่งแวดล้อมทางทะเลแล้ว ชากเรือแพ็ค-วันจะกลายเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษหรือแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษทำให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่น และไม่ว่าจะจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ก็ตาม เจ้าของหรือผู้ครอบครองชากเรือแพ็ค-วันจะต้องรับผิดชอบตามมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัตินี้

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 96 วรรคแรก “แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิตร่างกายหรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใดๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น”

จากข้อเท็จจริงปรากฏว่า เรือแพ็ค-วันอับปางเมื่อวันที่ 27 สิงหาคม พ.ศ. 2539 ต่อมา ชากเรือแพ็ค-วันได้ไหลลงพื้นน้ำจนมีผู้พบชากเรือดังกล่าวลอยอยู่ในทะเล การไหลลงพื้นน้ำของชากเรือดังกล่าวเกิดจากช่วงเวลานั้นมีอากาศร้อน น้ำทะเลมีอุณหภูมิสูงกว่าปกติจนทำให้เกิดแก๊สแอลพีจีที่บรรจุอยู่ในถังลอยตัวจนดันให้ชากเรือที่จมอยู่ใต้น้ำทะเลไหลลงพื้นน้ำ และมีการเคลื่อนที่ตลอดเวลา นั้น จะเห็นว่าข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้นไม่เป็นไปตามบทบัญญัติในข้อที่ 96 ซึ่งกำหนดว่าให้แหล่งกำเนิดมลพิษจะต้องทำให้เกิดการรั่วไหลของมลพิษ เจ้าของแหล่งกำเนิดมลพิษจึงจะต้องรับผิดชอบ แต่ในกรณีของเรือแพ็ค-วันนั้น มลพิษหรือแก๊สแอลพีจีเองเป็นผู้ทำให้แหล่งกำเนิดมลพิษหรือชากเรือเคลื่อนที่ตลอดเวลาซึ่งการเคลื่อนที่ของชากเรืออาจทำให้เกิดอันตรายต่อการเดินเรือหรือสิ่งปลูกสร้างในทะเลหรือสิ่งแวดล้อมทางทะเล อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นว่าหากเกิดความเสียหายขึ้น เจ้าของแหล่งกำเนิดมลพิษก็ยังคงต้องรับผิดชอบเนื่องจากเป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

(ข) ข้อยกเว้นความรับผิด

มาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 กำหนดข้อยกเว้นความรับผิดซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดจากมลพิษไว้ 3 ประการ ดังนี้

- (1) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม
- (2) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาล หรือเจ้าพนักงานของรัฐ

(3) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตรายหรือความเสียหายเองหรือของบุคคลอื่นซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อม ในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น

ในข้อ(1) หากความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษไม่ต้องรับผิด คำว่า “เหตุสุดวิสัย” นั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ให้ความหมายไว้ในมาตรา 8 ว่า หมายถึงเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้แม้จะได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการป้องกันแล้ว ดังนั้น จึงไม่มีเหตุผลใดที่จะต้องให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นต้องรับผิด เช่น เกิดแผ่นดินไหว¹² เกิดพายุหรือภัยพิบัติทางทะเล เป็นต้น

จากข้อเท็จจริงที่เรือแพ็ค-วันอัปปางจนเกิดซากเรือ เนื่องจากในขณะที่เรือแพ็ค-วันเกิดอัปปางเป็นช่วงเวลาที่เกิดพายุไต้ฝุ่นซึ่งพอจะถือได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัย เนื่องจากเป็นเหตุที่ไม่อาจป้องกันได้ หากเจ้าของซากเรือแพ็ค-วันพิสูจน์ได้ว่าซากเรือแพ็ค-วันเกิดจากพายุไต้ฝุ่นซึ่งเป็นเหตุสุดวิสัยแล้ว และแม้ว่าซากเรือดังกล่าวจะเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษก็ตาม เจ้าของซากเรื่อนั้นก็ไม่ต้องรับผิดตามมาตรา

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาการใช้บังคับพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พบว่าพระราชบัญญัตินี้มีข้อจำกัดในเรื่องพื้นที่การใช้บังคับ กล่าวคือ พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับเฉพาะพื้นที่ที่เป็นราชอาณาจักรไทย อันได้แก่พื้นที่ที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตย (Sovereignty) ซึ่งไม่เกินความกว้างของทะเลอาณาเขต 12 ไมล์ทะเล ห้วงอากาศเหนือแผ่นดินและทะเลอาณาเขต พื้นดินท้องทะเล (sea-bed) และดินใต้ผิวดิน (subsoil) ของทะเลอาณาเขตเท่านั้น ซึ่งไม่ครอบคลุมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ¹³

ในกรณีซากเรือแพ็ค-วันปรากฏตามข้อเท็จจริงว่าซากเรือดังกล่าวอยู่ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ.2535 ไม่ใช้บังคับในเขตดังกล่าว ดังนั้น แม้ว่าซากเรือแพ็ค-วันจะกลายเป็นแหล่งกำเนิดมลพิษก็ตามก็ไม่สามารถนำเรื่องความรับผิดทางแพ่งในมาตรา 96 แห่งพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้

¹² อานาจ วงศ์บัณฑิต, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 10*, น.545

¹³ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, *รวมบทความงานวิชาการประจำปี พ.ศ. 2549 ครั้งที่ 2*, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2550, น. 503

และเมื่อพิจารณาพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 จะเห็นว่าไม่มีบทบัญญัติในข้อใดที่กล่าวถึงการจำกัดความรับผิด เนื่องจากความรับผิดในเรื่องเกี่ยวกับมลพิษนั้นจำเป็นต้องมีค่าใช้จ่ายที่สูงมาก หากผู้ที่จะต้องรับผิดต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเต็มจำนวนแล้ว ผู้ที่จะต้องรับผิดก็อาจจะไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ทำให้เป็นปัญหาต่อผู้ที่จะต้องรับผิดดังกล่าว

4.1.3 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้น ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการขนส่งทางทะเลและมีส่วนสำคัญที่จะป้องกันไม่ทำให้เกิดเรืออัปปางจนเกิดซากเรือในทะเลขึ้น ในการขนส่งทางทะเลนั้นผู้ขนส่งมีหน้าที่ที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ซึ่งหน้าที่ของผู้ขนส่งปรากฏในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

ในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดหน้าที่ผู้ขนส่งที่จะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ไว้ในมาตรา 8 และ มาตรา 9 ของพระราชบัญญัติ ดังนี้

ในมาตรา 8 บัญญัติว่า “ก่อนการบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

- (1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น
- (2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และ

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่จะรับ ขนส่งและรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงที่เป็นธรรมดาและสมควร จะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล”

ในมาตรา 9 บัญญัติว่า “ถ้ามีความบกพร่องอย่างใดอย่างหนึ่งตามมาตรา 8 เกิดขึ้นหลังจากบรรทุกของลงเรือหรือเมื่อเรือนั้นออกเดินทางแล้ว ผู้ขนส่งจะต้องจัดการแก้ไขความบกพร่องนั้นโดยเร็วที่สุด เท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเลทำได้ในภาวะเช่นนั้น”

จากบทบัญญัติสองมาตราดังกล่าวเป็นเรื่องของความสามารถที่จะเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) และความหมายของ Seaworthiness¹⁴ หมายถึง การที่เรือต้องอยู่ในสภาพที่พร้อมจะเผชิญภัยทางทะเลรวมทั้งความเสี่ยงอื่น ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในระหว่างเส้นทาง ในพจนานุกรมศัพท์ประกันภัยได้ให้ความหมายของคำว่า Seaworthiness หรือสภาพพร้อมออกทะเล หมายถึง ความพร้อมของเรือในการเผชิญภัยที่จะต้องประสบอยู่เป็นปกติธรรมดาในการเดินทาง ในการประกันภัยทางทะเลแบบเฉพาะเที่ยวมีคำรับรองโดยนัยว่า เรือต้องมีความพร้อมที่จะออกทะเลได้ในทุกกรณี ทั้งนี้ รวมถึงอุปกรณ์ เสบียง พัสดุ สิ่งจำเป็น และบุคลากร¹⁵

อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้บัญญัติไว้ชัดเจนซึ่งต้องเป็นเรื่องของการพิจารณาคดีของศาล แต่ก็พอจะกล่าวได้ว่ามาตรา 8 ได้กำหนดหน้าที่สำหรับผู้ขนส่งไว้ 3 ประการคือ¹⁶

1. ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้นตัวโครงสร้างของเรือก็ดี สภาพของเรือ เครื่องยนต์เครื่องจักรของเรือก็ดี ต้องอยู่ในสภาพเรียบร้อยไม่ชำรุดบกพร่อง

2. หน้าที่จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น การจัดให้มีคนประจำเรือ หมายถึง การจัดหากัปตันเรือ ลูกเรือที่จำเป็นต้องมีในเรือ ซึ่งบุคลากรดังกล่าวจะต้องถูกจัดหาให้มีอย่างพอเพียงในเรือและต้องเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถในเรื่องนั้นๆ สำหรับเครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์เช่น เครื่องเรดาห์ เครื่องวิทยุ และแผนที่การเดินทางเรือที่ทันสมัย เป็นต้น

3. หน้าที่จัดระวางบรรจุทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรจุทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับขนส่งและรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

¹⁴ Wilson, John F, Carriage of Goods by Sea 4th., ed., Harlow :Pearson/Longman, 2004,p.9

¹⁵ ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมศัพท์ประกันภัยอังกฤษ-ไทย, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย), 2540, น.201.

¹⁶ ไผทชิต เอกจริยกร, รับขนส่งของทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 2, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541), น. 194-195.

จากข้อเท็จจริง เรือแพ็ค-วันเดิมเป็นเรือสัญชาติญี่ปุ่นมีขนาดระวางบรรทุก 699.26 ตันกรอสส์ มีการจดทะเบียนและเป็นพาหนะขนส่งทางทะเลมาตั้งแต่ 27 พฤษภาคม พ.ศ. 2521 ต่อมาบริษัทพี.เอ.เค.ไลน์ จำกัดได้จดทะเบียนเป็นเรือไทยเมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2539 และเป็นผู้ขนส่งแก๊สแอลพีจีจนเรือได้อัปปางหลังจากที่จดทะเบียนเป็นเรือไทยในอีก 6 เดือนต่อมา จนเมื่อ บริษัท พี.เอ.เค.ไลน์ จำกัดขอยกเลิกทะเบียนกับกรมเจ้าท่า(กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) แต่เรือแพ็ค-วัน ปรากฏว่าเรือถูกดัดแปลงจนมีขนาดระวางบรรทุก 1,324 ตันกรอสส์

จากข้อเท็จจริงข้างต้นผู้เขียนเห็นว่า บริษัทพี.เอ.เค.ไลน์ จำกัดสามารถกระทำการดัดแปลงเรือแพ็ค-วันได้เนื่องจากเป็นเจ้าของเรือ แต่การดัดแปลงเรือแพ็ค-วันนั้นผู้ขนส่งมีความประสงค์จะดัดแปลงเรือเพื่อให้มีระวางบรรทุกมากขึ้น การดัดแปลงนั้นผู้ขนส่งไม่ได้คำนึงถึงการทำให้เรือมีสภาพที่สามารถเดินเรือได้อย่างปลอดภัย กล่าวคือจากข้อเท็จจริงข้างต้นจะเห็นว่าเรือแพ็ค-วันเมื่อเป็นเรือสัญชาติญี่ปุ่นเรือได้มีการใช้งานมานานเกือบ 20 ปี แต่ปรากฏว่าในระยะเวลาเพียง 6 เดือนนับจากวันที่บริษัทพี.เอ.เค.ไลน์ จำกัด ได้เป็นเจ้าของเรือได้ดัดแปลงโครงสร้างของเรือให้มีขนาดระวางบรรทุกจากเดิม 699.26 ตันกรอสส์ เป็น 1,324 ตันกรอสส์ หรือเกือบสองเท่าของระวางบรรทุก และหลังจากที่ได้สัญชาติเป็นเรือไทยและได้ขนส่งแก๊สได้เพียง 6 เดือนเรือก็เกิดอัปปาง ดังนั้น แม้ว่าจะเป็นสิทธิของผู้ขนส่งที่สามารถดัดแปลงเรือของตนให้สามารถขนส่งได้มากขึ้นก็ตาม แต่ผู้ขนส่งดัดแปลงเรือโดยไม่ได้คำนึงถึงโครงสร้างของเรือที่จะทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย อันเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำตามมาตรา 8 (1)

จากข้อเท็จจริงยังพบว่า ไม่ได้มีการจัดให้มีคนประจำเรือที่มีความรู้ความสามารถทำหน้าที่สำคัญในเรือ กล่าวคือ เรือแพ็ค-วัน มีนายบุญธรรม ทองมา ซึ่งมีตำแหน่งสำคัญที่สุดในเรือคือตำแหน่งกัปตันเรือหรือนายเรือไม่มีใบประกาศนียบัตรจากกรมเจ้าท่า¹⁷ การมีใบประกาศนียบัตรรับรองนี้อาจถือเป็นเหตุผลอันหนึ่งในการจะพิจารณาว่าบุคคลนั้นจะสามารถทำหน้าที่กัปตันเรือหรือนายเรือที่จะเดินเรือให้มีความปลอดภัยได้ นอกจากนี้ยังมีการนำชื่อนายประกาศกร เสนาวงษ์ ซึ่งเป็นพนักงานในเรือเดินทะเลอีกลำหนึ่งชื่อเรือซีบอร์นซึ่งมีประกาศนียบัตรจากกรมเจ้าท่า(กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี)มาลงแทนแล้วแจ้งกับบริษัทประกันภัย¹⁸

¹⁷ หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ (20 กุมภาพันธ์ 2545) น.10.

¹⁸ หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ (13 กุมภาพันธ์ 2545) น.14.

นอกจากไม่มีบุคลากรบนเรือที่มีความสามารถแล้ว ยังปรากฏข้อเท็จจริงอีกว่าภายในเรือแพ็ค-วันไม่มีเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ ประจำเรือ อาทิเช่น ไลน์วาล์ฟ หรือแพชวอยชีวิต เสื้อชูชีพ ห่วงชูชีพ และ เครื่องส่งสัญญาณ (epirb)¹⁹ เมื่อเวลาที่มีการตรวจสอบสภาพเรือจากกรมเจ้าท่า (กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) พบว่าบริษัท พี.เอ.เค.ไลน์ จำกัดได้ยืมเครื่องมืออุปกรณ์ต่าง ๆ จากเรือซีบอร์น²⁰ เพื่อให้รอดพ้นจากการตรวจสอบดังกล่าว และยังปรากฏข้อเท็จจริงว่าเรือชูชีพอยู่บนเรือ 4 ลำ แต่ก็ใช้งานได้เพียงลำเดียว²¹ ซึ่งไม่เพียงพอกับจำนวนลูกเรือที่มีอยู่ในเรือแพ็ค-วัน ดังนั้น เรือแพ็ค-วันไม่ได้มีการจัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องใช้และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือ

ดังนั้น ผู้ขนส่งจึงไม่ได้จัดให้มีคนประจำเรือที่มีความสามารถซึ่งความสามารถของบุคลากรในเบื้องต้นอาจวัดได้จากการมีใบประกาศนียบัตรรับรองจากหน่วยงานที่กำกับดูแลคือ กรมเจ้าท่า(กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) ขาดเครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้นตามมาตรา 8 (2)

ดังนั้น จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้นจึงสรุปว่าผู้ขนส่งไม่ได้กระทำการอันเป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งจะพึงกระทำตามมาตรา 8 ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่จะเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

มีข้อสังเกตว่า หากปรากฏว่าผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามมาตรา 8 กำหนดไว้ นอกจากผู้ขนส่งจะไม่มีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดตามมาตรา 51²² ได้แล้ว ผู้ขนส่งยังมีสิทธิอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามมาตราอื่น ๆ ได้อีกหรือไม่ หรือว่าการไม่ปฏิบัติตามมาตรา 8 นี้ จะเป็นเหตุตัดสิทธิผู้ขนส่งในการอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งทุกเรื่อง ซึ่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มิได้บัญญัติในมาตราใดที่กำหนดผลไว้

¹⁹ epirb เป็นเครื่องส่งสัญญาณฉุกเฉินที่จะต้องมติดประจำเรือ เพื่อจะส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือทันทีที่เรือจม โดยคนประจำเรือเป็นผู้กด แต่ถ้าไม่มีผู้ใดกดเครื่อง เครื่องก็จะส่งสัญญาณเองเมื่อจมน้ำ

²⁰ หนังสือพิมพ์เดลินิวส์ (15 กุมภาพันธ์ 2545) น.18.

²¹ เพิ่งอ้าง

²² พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 51 “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้าอันเกิดขึ้นจากการไม่เป็นไปตามมาตรา 8 วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติตามหน้าที่ตามมาตรา 8 วรรคสอง หรือมาตรา 9 แล้ว”

เช่นนั้น²³ ดังนั้น แม้ว่าผู้ขนส่งจะไม่ได้ปฏิบัติตามมาตรา 8 แต่หากในความเป็นจริงแล้ว เรือแพ็ค-วันอับปางเพราะเหตุสุดวิสัย กล่าวคือพายุไต้ฝุ่นทำให้เรือแพ็ค-วันอับปาง ผู้ขนส่งก็อาจจะสามารถอ้างเหตุดังกล่าวเพื่อยกเว้นความรับผิดได้

4.1.4 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เดิมมีชื่อว่า พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พระพุทธศักราช 2456 เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวี เริ่มบังคับใช้มาตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6²⁴ และยังคงใช้มาจนถึงปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมการเดินเรือให้เป็นไปโดยความสงบเรียบร้อย และปลอดภัยต่อเรือที่เดินในลำน้ำหรือเรือเดินทะเลที่อยู่ในเขตน่านน้ำไทย

(ก) ความหมายของคำว่าน่านน้ำไทยตามมาตรา 3

มาตรา 3²⁵ ของพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้เขต “น่านน้ำไทย” หมายถึง บรรดาน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของราชอาณาจักรไทย และในกรณีตามมาตรา 17 มาตรา 119 มาตรา 119 ทวิ มาตรา 120 มาตรา 121 มาตรา 133 มาตรา 204 และมาตรา 220 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้หมายรวมถึงน่านน้ำที่อยู่ในเขตต่อเนื่องของราชอาณาจักรไทยด้วย”

จากบทบัญญัติดังกล่าว คำว่า “น่านน้ำไทย” จะครอบคลุมพื้นที่ทางทะเลตั้งแต่เขตน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขตออกไปถึงเขตต่อเนื่อง พื้นที่ดังกล่าวถือเป็นพื้นที่ที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตย (sovereignty) ดังนั้นประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐชายฝั่งจึงมีอำนาจในการออกกฎหมายและใช้บังคับกฎหมายในอาณาเขตทางทะเลดังกล่าวได้

²³ ไผทชิต เอกจริยกร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 16*, น. 198-199

²⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, *กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอน 1*, พิมพ์ครั้งที่ 5, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน), 2546, น. 53.

²⁵ มาตรา 3 นิยามคำว่า “น่านน้ำไทย” แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2540

(ข) การจัดการกับเรือจมตามมาตรา 121

มาตรา 121²⁶ ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฉบับที่ 12 พ.ศ. 2522 โดยมีเหตุผลดังนี้

“เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบันกฎหมายให้อำนาจเจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ทำการขจัดสิ่งกีดขวางได้เฉพาะการเดินเรือในเขตท่า หรือในแม่น้ำที่เรือเดินได้ตำบลใดๆเท่านั้น ดังนั้น เมื่อมีเรือหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือนอกเขตท่าและไม่ใช่ในแม่น้ำที่เรือเดินได้ เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่จึงไม่มีอำนาจโดยชอบด้วยกฎหมายที่จะทำการขจัดสิ่งกีดขวางนั้นได้ทัน่วงที อันจะเป็นการก่อให้เกิดความเสียหายต่อเศรษฐกิจและการค้าทางทะเลของประเทศ จำเป็นต้องให้อำนาจแก่เจ้าท่าและเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ทำการขจัดสิ่งกีดขวางดังกล่าวได้ตามควรแก่กรณีและให้มีอำนาจขายทอดตลาดเรือ หรือสิ่งอื่นใดและทรัพย์สินที่อยู่ในเรือ หรือสิ่งอื่นใดที่จมลงหรืออาจเป็นอันตรายได้ รวมทั้งให้มีการขจัดหรือป้องกันสิ่งซึ่งก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นได้ด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้น (ร.จ. เล่ม 96 ตอนที่ 28 หน้า 21 วันที่ 1 มีนาคม 2522)”²⁷

ในมาตรา 121 บัญญัติว่า “เมื่อมีเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยพลันด้วยเครื่องหมายตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เห็นสมควรสำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้กู้ รั้ว ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือ หรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลง หรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้วซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ถ้ามิได้จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายหรือกู้ รั้ว ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามวรรคหนึ่งให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตราย หรือกู้ รั้ว ขน ทำลาย หรือกระทำการอย่างหนึ่ง

²⁶ มาตรา 121 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2522

²⁷ <<http://www.marinerthai.com/marinelaw/viewa.php?No=123>>

อย่างไรก็ดี แก้วหรือสิ่งอื่นใดและทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ถ้าเรือไทย เรือต่างประเทศ หรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่ง มีสิ่งซึ่งก่อหรืออาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดหรือป้องกันมลพิษให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดหากไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อจัดหรือป้องกันมลพิษนั้นได้ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ในกรณีที่เจ้าของ หรือตัวแทนเจ้าของเรือ หรือสิ่งอื่นใดนั้นไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายตามวรรคสองหรือวรรคสามภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามควรแก่กรณี หรือไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น ให้เจ้าท่าด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม นำเรือหรือสิ่งอื่นใดและทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นยังไม่เพียงพอชดใช้ค่าใช้จ่าย เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นต้องชดใช้ส่วนที่ยังขาด แต่ถ้าหากเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นนั้นเมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้วเหลือเท่าใดให้คืนเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สิน เว้นแต่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สินให้เงินที่เหลือนั้นตกเป็นของแผ่นดิน”

เมื่อพิจารณาจากเหตุผลในการแก้ไขมาตรา 121 และเนื้อหาของบทบัญญัติของมาตรา 121 ในเรื่องของขอบเขตอำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐ จะเห็นได้ว่าในมาตรา 121 กำหนดให้อำนาจเจ้าพนักงานโดยชอบด้วยกฎหมายในที่นี้คือกรมเจ้าท่า(ปัจจุบันได้เปลี่ยนชื่อเป็นกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี) มีอำนาจจัดการกับเรือหรือสิ่งอื่นใดจลมลหรืออาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือได้ทันทีที่ จัดหรือป้องกันสิ่งซึ่งก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมที่มีอยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นได้ แต่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพ.ศ.2456 มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้น่านน้ำไทยให้ใช้ในมาตรา 121 ทำให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ในการจัดการกับซากเรือหรือสิ่งที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือเฉพาะน่านน้ำไทย ซึ่งหมายถึงน่านน้ำภายในทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องเท่านั้น แต่ไม่ได้ให้อำนาจแก่กรมเจ้าท่าไปถึงในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และเมื่อเรือแพ็ค-วันอัปปางและเกิดซากเรือห่างจากเกาะกูด จังหวัดตราด ออกไป 76 ไมล์ทะเลซึ่งถือว่าซากเรือแพ็ค-วันอัปปางในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย เมื่อปรากฏ

ซากเรือในเขตดังกล่าว กรมเจ้าท่าอ้างว่ากรมเจ้าท่าไม่มีกฎหมายใดให้อำนาจหน้าที่แก่กรมเจ้าท่าที่จะเข้าไปจัดการกับซากเรือแพ็ค-วันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ การปฏิเสธการเข้าไปจัดการซากเรือแพ็ค-วัน ผู้เขียนจะขอพิจารณาประเด็นของการเคลื่อนย้ายซากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและสำหรับเรือแพ็ค-วันเจ้าพนักงานมีอำนาจหน้าที่ในเขตดังกล่าวอย่างไร ดังนี้

(1) ในด้านสถานที่ตั้งของซากเรือ

มาตรา 121 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ให้อำนาจหน้าที่พนักงานเจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าสามารถดำเนินการกับซากเรือใดๆในเขตน่านน้ำไทย ซึ่งนิยามของน่านน้ำไทยให้รวมถึงเขตต่อเนื่องตามมาตรา 3 ดังนั้นการดำเนินการของพนักงานเจ้าหน้าที่กรมเจ้าทานั้นจะต้องเป็นไปตามขอบเขตอำนาจหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น การที่ปรากฏซากเรือแพ็ค-วันในเขตเศรษฐกิจจำเพาะกรมเจ้าท่าก็อ้างได้ว่าเจ้าพนักงานกรมเจ้าท่าไม่สามารถกระทำการจัดการกับซากเรือแพ็ค-วันในเขตดังกล่าวได้ เนื่องจากซากเรืออยู่นอกเหนือจากที่กฎหมายกำหนดในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัตินี้ อำนาจหน้าที่ของพนักงานเจ้าหน้าที่จึงอยู่ภายในเขตน่านน้ำไทย ซึ่งไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

(2) ในด้านสัญชาติของเรือแพ็ค-วัน

เรือแพ็ค-วันก่อนที่เรือจะอัปปาง เดิมเป็นเรือของบริษัทฮิการี มารีน จำกัด ประเทศญี่ปุ่น และได้จดทะเบียนเรือลำนี้เป็นสัญชาติญี่ปุ่นในชื่อว่า เรือ “โกโฮ มาร์ู ที่ 5” เมื่อวันที่ 27 พฤษภาคม พ.ศ.2521โดยขึ้นทะเบียนที่เมืองโตเกียวมา จังหวัดยามากูชิ ประเทศญี่ปุ่น จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2539 เรือลำนี้ได้ถูกขายต่อมาให้กับ บริษัท พี.เอ.เค.ไลน์ จำกัดในประเทศไทย ทางกรมเจ้าท่าก็ได้อนุญาตให้เรือ “โกโฮ มาร์ู ที่ 5” นี้มีสัญชาติไทยโดยให้ใช้ชื่อว่าเรือ “แพ็ค-วัน” (PAK-ONE) เพื่อบรรทุกแก๊สแอลพีจีจากประเทศไทยไปยังประเทศเวียดนามและได้อัปปางลงเมื่อวันที่ 25 สิงหาคม พ.ศ. 2539 อีก 6 ปีต่อมา ปรากฏซากเรือแพ็ค-วันโผล่ขึ้นมาเหนือน้ำห่างจากชายฝั่งของเกาะภูเก็ต จังหวัดตราด ที่ 76 ไมล์ทะเล ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าเรือแพ็ค-วันเมื่อได้จดทะเบียนในประเทศญี่ปุ่นจึงเป็นเรือที่มีสัญชาติญี่ปุ่น ต่อมาบริษัทพี.เอ.เค.ไลน์ จำกัดได้ซื้อจากเจ้าของและได้จดทะเบียนในประเทศไทยจึงเป็นเรือไทย ในเรื่องสัญชาติของเรือ นั้น ข้อ 91(1)ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดให้ “รัฐทุกรัฐกำหนดเงื่อนไขในการให้

สัญชาติของรัฐนั้นแก่เรือในการจดทะเบียนเรือในอาณาเขตของรัฐนั้น และในการใช้สิทธิชักธงของรัฐดังกล่าวเรือย่อมมีสัญชาติของรัฐซึ่งเรือนั้นมีสิทธิชักธง”²⁸

จะเห็นได้ว่าเรือเดินทะเลทุกลำจะต้องมีสัญชาติ การได้สัญชาติของเรือโดยปกติจะ
ได้มาโดยการจดทะเบียนเรือ เมื่อจดทะเบียนเรือแล้วเรือลำนั้นย่อมมีสิทธิชักธงของรัฐที่ได้จ
ทะเบียนเรือ และเรือย่อมมีสัญชาติของรัฐนั้น เมื่อเรือมีสัญชาติของรัฐนั้นเรือย่อมมีสิทธิในการใช้
สิทธิชักธงของรัฐดังกล่าว ดังนั้น รัฐเจ้าของธง (Flag State) คือรัฐที่มีการจดทะเบียนเรือและเรือ
นั้นก็ยังมีสัญชาติของประเทศที่เรือเข้าไปจดทะเบียนด้วย ดังนั้น รัฐเจ้าของธงย่อมมีสิทธิเหนือเรือที่
ชักธงของตน รัฐจึงมีอำนาจอธิปไตยเหนือเรือในฐานะที่เป็นผู้ให้สัญชาติของเรือ จึงทำให้รัฐที่เรือ
ชักธงมีอำนาจเหนือเรือเสมือนหนึ่งว่าเรือลำนั้นเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนของรัฐ ดังนั้น ไม่ว่าเรือจะ
กระทำความผิด ณ ที่ใดก็ตาม รัฐที่เรือชักธงสามารถใช้เขตอำนาจเหนือเรือของตนได้²⁹

ในกรณีเรือแพ็ค-วันซึ่งเป็นเรือไทย เป็นเรือที่ชักธงของประเทศไทย การใช้เขตอำนาจ
ของรัฐโดยอาศัยหลักสัญชาติของเรือปรากฏในมาตรา 4 วรรค 2 แห่งประมวลกฎหมายอาญา
บัญญัติไว้ว่า “การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทยไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใดให้ถือว่า
กระทำความผิดในราชอาณาจักร” แต่เรือแพ็ค-วันได้อับปางลงแล้ว ประเด็นปัญหาไม่ได้อยู่ที่การ
กระทำความผิดอาญาบนเรือ แต่อยู่ที่การจัดการกับซากเรืออย่างไรให้พ้นจากสภาพอันอาจเกิด
อันตรายเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ดังนั้น แม้ว่ารัฐชัก
ธงซึ่งหมายถึงประเทศไทยจะมีเขตอำนาจเหนือเรือที่ชักธง แต่ปัญหาว่ารัฐจะใช้กฎหมายฉบับใด
มาใช้กับการจัดการซากเรือแพ็ค-วัน กฎหมายไทยที่มีอยู่เกี่ยวกับการจัดการซากเรือแพ็ค-วัน ได้แก่
พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในมาตรา 121 แต่กฎหมายดังกล่าวก็ไม่ได้
บัญญัติให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐคือกรมเจ้าท่าให้สามารถดำเนินการในเขตเศรษฐกิจ

²⁸ Article 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.” และ โปรดดู จุมพต สายสุนทร, กฎหมายระหว่างประเทศ เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 7, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน), 2550, น.277.

²⁹ ปิยะรัตน์ เลิศลอย, “ปัญหามลภาวะน้ำมันที่เกิดขึ้นจากเรือบรรทุกน้ำมันในทะเล ส่วนที่อยู่ในเขตอำนาจของรัฐชายฝั่ง,” (วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), 2542, น.74.

จำเพาะได้ ดังนั้น หากพิจารณาในด้านของสัญชาติของเรือ กรณีเรือแพ็ค-วันจึงไม่มีกฎหมายใดที่จะสามารถดำเนินการกับซากเรือแพ็ค-วันได้โดยตรง

(3) ในด้านของรัฐชายฝั่ง (Coastal State) เขตอำนาจของรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

เขตเศรษฐกิจจำเพาะมีสถานะทางกฎหมายเฉพาะของตนเอง (Sui Generis) กล่าวคือ สิทธิและหน้าที่ของรัฐชายฝั่งและรัฐอื่นๆ ในเขตดังกล่าวจะเป็นไปตามบทบัญญัติข้อ 55-57 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กล่าวคือ สถานะทางกฎหมายของเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นแตกต่างจากทั้งทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) และทะเลหลวง (High Sea) เขตเศรษฐกิจจำเพาะเป็นเขตที่เกิดจากการประนีประนอมระหว่างการใช้อำนาจของรัฐชายฝั่งเหนือทรัพยากรธรรมชาติในเขตดังกล่าวและเสรีภาพของรัฐอื่นๆ ในการใช้เขตเช่นว่านั้น³⁰

อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ข้อ 56³¹ ยังได้กล่าวถึงสิทธิของรัฐภายในเขตเศรษฐกิจจำเพาะไว้ดังนี้

³⁰ จุมพต สายสุนทร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 28*, น.370-371

³¹ UNCLOS 1982 Article 56 "In the exclusive economic zone, the coastal State has:

(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.

(เอ) รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตย (sovereign rights) เพื่อความมุ่งประสงค์ในการสำรวจ และการแสวงประโยชน์การอนุรักษ์ และการจัดการทรัพยากรธรรมชาติทั้งที่มีชีวิตหรือไม่มีชีวิตใน น้ำเหนือพื้นดินท้องทะเล และในพื้นดินท้องทะเลกับดินใต้ผิวดินของพื้นดินท้องทะเลนั้น และมีสิทธิ อธิปไตยในส่วนที่เกี่ยวกับกิจกรรมอื่นๆ เพื่อการแสวงประโยชน์และการสำรวจทางเศรษฐกิจในเขต อาทิจน การผลิตพลังงานจากน้ำ กระแสน้ำ และลม

(บี) เขตอำนาจ (jurisdiction) ตามที่บัญญัติไว้ในบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องของ อนุสัญญานี้เกี่ยวกับ

- (1) การสร้างและการใช้เกาะเทียม สิ่งติดตั้ง และสิ่งก่อสร้างต่างๆ
- (2) การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล
- (3) การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล
- (ซี) สิทธิและหน้าที่อื่นๆ ตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญานี้

การใช้สิทธิ (rights) และการปฏิบัติหน้าที่ของรัฐชายฝั่งภายใต้อนุสัญญานี้ในเขต เศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งจะต้องคำนึงถึงสิทธิและหน้าที่ของรัฐอื่นตามสมควร และจะต้อง ปฏิบัติการในลักษณะที่สอดคล้องกับบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมาย ทะเล ค.ศ. 1982

จะเห็นว่า อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้ให้สิทธิ อธิปไตย (sovereign rights) แก่รัฐในเรื่องทรัพยากรธรรมชาติ เขตอำนาจ (jurisdiction) ใน กิจกรรมบางอย่างซึ่งรัฐก็สามารถออกและบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ การสร้างและการใช้เกาะเทียม การวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล การคุ้มครองและรักษาสิ่งแวดล้อม

สิทธิ (rights) อื่นของรัฐชายฝั่งในที่นี้³² หมายถึง สิทธิอื่นใดตามที่อนุสัญญา สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 หรือกฎหมายระหว่างประเทศได้รับรองหรือ อนุญาตไว้ กล่าวคือ สิทธิของรัฐชายฝั่งที่จะดำเนินการกับการกระทำความผิดบางประเภทในเขต เศรษฐกิจจำเพาะของรัฐชายฝั่ง เช่นการกำหนดมาตรการในการป้องกันและลงโทษการใช้เรือที่ชัก

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. ”

³² จุมพต สายสุนทร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 28*, น.375

ธงของรัฐชายฝั่งในการขนส่งหรือค้าทาส การปราบปรามการกระทำอันเป็นโจรสลัด (piracy) ไม่ว่าจะ
การกระทำนั้นจะใช้เรือหรืออากาศยาน หรือเกิดขึ้นบนเรือ หรืออากาศยานที่ชักธงของรัฐชายฝั่ง
หรือไม่ก็ตาม การปราบปรามการค้ายาเสพติด (narcotic drugs) หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิต
ประสาท (psychotropic substances) หรือการกระจายเสียงหรือแพร่ภาพโดยมิได้รับอนุญาตจาก
รัฐชายฝั่ง เป็นต้น

นอกจากนี้ รัฐชายฝั่งยังมีสิทธิในการไล่ตามติดพัน (right of hot pursuit) เรือต่างชาติ
ที่กระทำความผิดดังกล่าวข้างต้นหรือกระทำความผิดตามกฎหมายอื่นของรัฐชายฝั่งซึ่งรัฐชายฝั่งมี
อำนาจออกและใช้บังคับในเขตทางทะเลต่างๆ ของรัฐชายฝั่ง เช่นกฎหมายเกี่ยวกับการกระทำ
ประมง การรักษาสัตว์น้ำในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ เป็นต้น นอกจากนี้สิทธิในการไล่ตามติดพัน
แล้วรัฐชายฝั่งยังมีสิทธิในการเข้าตรวจค้น (right of visit) เรือที่น่าสงสัยว่าจะกระทำความผิด
ดังกล่าวข้างต้น หรือความผิดอื่นใดที่รัฐชายฝั่งมีเขตอำนาจในการออกและใช้บังคับกฎหมาย ทั้งนี้
การใช้สิทธิในการไล่ตามติดพันและสิทธิในการเข้าตรวจค้นเรือดังกล่าว ต้องใช้โดยเรือรบหรือ
อากาศยานทางทหารของรัฐชายฝั่งแล้วแต่กรณี

เมื่อพิจารณาจากเขตอำนาจทั้งหมดที่มีในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้น รัฐชายฝั่งสามารถ
ออกกฎหมายที่เกี่ยวกับสิทธิที่กำหนดไว้ข้างต้นเท่านั้น กฎหมายลักษณะอื่นนั้นรัฐไม่มีอำนาจใน
การออกกฎหมายในเขตดังกล่าว ดังนั้น การจัดการกับซากเรือตามมาตรา 55-57 แห่งอนุสัญญา
สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ไม่ได้ให้อำนาจรัฐชายฝั่งในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ
ไว้โดยตรง

อย่างไรก็ตาม อำนาจของรัฐชายฝั่งได้มีปรากฏในข้อ 221 แห่งอนุสัญญา
สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดให้ “รัฐมีสิทธิตามกฎหมายระหว่าง
ประเทศทั้งที่เป็นกฎหมายระหว่างประเทศในลักษณะที่เป็นจารีตประเพณีและที่เป็นสนธิสัญญา
จะมีผลผูกพันให้รัฐภาคีภายใต้อนุสัญญาใหม่ที่จะเกิดขึ้นดังกล่าวสามารถดำเนินการ และบังคับ
ใช้มาตรการต่างๆนอกเขตอำนาจอธิปไตยของตนหรือนอกเขตทะเลอาณาเขตตามความเสียหายที่
เกิดขึ้นจริงเพื่อคุ้มครองแนวชายฝั่งและผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่ง การประมง ภัยจากภาวะมลพิษ
ที่เกิดขึ้น ปัญหาต่างๆนี้เป็นปัญหาอันเนื่องมาจากภัยพิบัติทางทะเลหรือการกระทำใดๆที่เกี่ยวข้อง
กับภัยพิบัตินั้น จนกลายเป็นอันตรายใหญ่หลวง

ภัยพิบัติทางทะเล หมายถึง การโดนกันของเรือ การเกยตื้น หรืออุบัติเหตุอื่นของการเดินเรือ หรือเหตุการณ์อื่นบนเรือหรือนอกเรือ ซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายทางวัตถุหรือความเสียหายต่อความเสียหายทางวัตถุแก่เรือหรือสินค้า”³³

จากบทบัญญัติของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นี้ ประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐชายฝั่งสามารถดำเนินการและสามารถนำมาตราต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ต่อการจัดการกับซากเรือซึ่งอยู่นอกทะเลอาณาเขตได้ ซากเรือแพ็ค-วันถือเป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับ “ภัยพิบัติทางทะเล” ตามความหมายของบทบัญญัติข้อ 221 วรรค 2 แห่งอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 และการดำเนินมาตรการนั้นจะต้องเป็นไปตามสัดส่วนของความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงหรือเสี่ยงต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นเพื่อคุ้มครองแนวชายฝั่งหรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับรัฐชายฝั่ง

แม้ว่ากฎหมายระหว่างประเทศจะให้อำนาจกับรัฐชายฝั่งที่จะออกและบังคับใช้กฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวกับการจัดการกับซากเรือก็ตาม แต่เมื่อพิจารณากฎหมายไทยในเรื่องการจัดการกับซากเรื่อนั้นมีกำหนดในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 121 เท่านั้น ซึ่งมาตรา 121 ดังกล่าวไม่ได้ให้อำนาจพนักงานเจ้าหน้าที่สามารถดำเนินการในเขตเศรษฐกิจจำเพาะดังที่ได้กล่าวแล้ว

³³ UNCLOS 1982 Article 221 Measures to avoid pollution arising from maritime casualties “1. Nothing in this Part shall prejudice the right of States, pursuant to international law, both customary and conventional, to take and enforce measures beyond the territorial sea proportionate to the actual or threatened damage to protect their coastline or related interests, including fishing, from pollution or threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty, which may reasonably be expected to result in major harmful consequences.

2. For the purposes of this article, "maritime casualty" means a collision of vessels, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a vessel or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a vessel or cargo.”

(ค) บทวิเคราะห์มาตรา 121

ในเรื่องการจัดการกับซากเรือที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 121 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 แม้ว่ามาตรา 121 ดังกล่าวจะไม่สามารถใช้บังคับได้กับเรือแพ็ค-วันเนื่องจากปรากฏซากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ อย่างไรก็ตาม ในบทบัญญัติมาตรา 121 ได้กล่าวถึงขั้นตอนการจัดการกับซากเรือ หน้าที่ของเจ้าของเรือ รวมทั้งบทบาทของรัฐในการดำเนินการดังกล่าวและสารนิพนธ์เล่มนี้ได้ศึกษาเนื้อหาของอนุสัญญาด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ดังนั้น จึงควรพิจารณาถึงบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ในมาตรา121ด้วย ดังนี้

ในมาตรา 121 วรรค 2 และ วรรค 3 กำหนดว่าหากเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือไม่สามารถจัดการกับซากเรือได้ตามระยะเวลาที่กรมเจ้าท่ากำหนด “เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจที่จะกู้ รื้อ ชน ทำลายหรือกระทำกรอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือ”

บทบัญญัติข้างต้นให้เจ้าพนักงานมีอำนาจที่จะดำเนินการกับเรือที่ประสบภัย โดยการดำเนินการนั้น ในบทบัญญัตินี้ใช้คำว่า “กู้ รื้อ ชน ทำลาย หรือกระทำกรอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือ” ผู้เขียนมีความเห็นว่าการที่กฎหมายได้ให้อำนาจแก่พนักงานเจ้าหน้าที่กระทำกรดังกล่าวนั้น อาจจะเป็นการแทรกแซงหรือกระทบต่อสิทธิและผลประโยชน์ของรัฐที่เรือซักธง บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลที่เกี่ยวข้องรวมทั้งเจ้าของเรือด้วย และการจัดการกับซากเรือดังกล่าวไม่ได้เป็นการช่วยเหลือแก่เรือเดินทะเลที่ประสบกับภัยพิบัติทางทะเลและยังไม่เป็นการปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลแต่อย่างใด

ทั้งนี้ จะเห็นได้จากการจัดการกับซากเรือในความหมายตามบทบัญญัติมาตรา 121 นั้นมีความหมายแตกต่างจากการจัดการกับซากเรือแห่งอนุสัญญา WRC กล่าวคือ การจัดการกับซากเรือในบทบัญญัติมาตรา 121 ใช้คำว่า “กู้ รื้อ ชน ทำลาย หรือกระทำกรอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือ” ส่วนการจัดการกับซากเรือแห่งอนุสัญญา WRC ใช้คำว่า “เคลื่อนย้าย” (removal) ซึ่งปรากฏในคำนิยามแห่งอนุสัญญา WRC ว่า “การเคลื่อนย้าย” หมายถึง การปกป้อง การบรรเทา หรือการกำจัดอันตรายที่เกิดขึ้นจากซากเรืออัปปาง³⁴

³⁴ Article 1 of WRC Definition “Removal” means any form of prevention, mitigation or elimination of the hazard created by a wreck. “Remove”, “removed” and “removing” shall be construed accordingly.

มาตรา 121 ได้กำหนดขอบเขตของการจัดการซากเรือโดยกำหนดว่า “กระทำการให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ” ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าข้อความในบทบัญญัติดังกล่าว ไม่ได้กำหนดกรอบอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานในการจัดการกับซากเรือ กล่าวคือ การดำเนินการ “กู้ รื้อ ขน ทำลาย หรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือ” บทบัญญัตินี้ไม่ได้กำหนดว่าเจ้าพนักงานต้องกระทำตามสัดส่วนของภัยอันตรายที่เกิดขึ้นจากเรือและไม่ได้บัญญัติให้เจ้าพนักงานต้องยุติมาตรการทันทีที่ได้จัดการกับซากเรือแล้ว และการไม่ได้กำหนดกรอบของอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานไว้นี้อาจจะมีผลต่อการกำหนดให้เจ้าของเรือต้องจ่ายค่าใช้จ่ายตามที่เจ้าพนักงานดำเนินการไป

สำหรับความรับผิดชอบจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเจ้าของเรือในมาตรา 121 วรรค 2 และวรรค 3 กำหนดให้เจ้าของเรือมีหน้าที่ที่จะต้องเคลื่อนย้ายซากเรือด้วยวิธีการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือ และหากเรือไทยหรือเรือต่างประเทศนั้นมีสิ่งกีดขวางที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นขจัดหรือป้องกันมลพิษที่มีต่อสิ่งแวดล้อมเท่านั้น โดยบทบัญญัตินี้ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดชอบของเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษที่อยู่บนเรือนั้นซึ่งมลพิษจากเรือนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายทั้งต่อสิ่งแวดล้อมและมลพิษจากเรือนั้นอาจก่อให้เกิดอันตรายต่อบุคคลภายนอกได้ บุคคลภายนอกนี้อาจหมายถึงบุคคลทั่วไปที่ได้รับผลกระทบหรืออาจเป็นรัฐอื่นที่ได้รับผลกระทบด้วย ดังนั้น เมื่อเกิดซากเรือหรือซากสินค้าจนทำให้เกิดการรั่วไหลของสารอันตรายหรือน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือผู้เสียหายก็ไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากเจ้าของเรือได้ตามมาตรานี้

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 121 แล้ว ผู้เขียนขอเสนอแนะดังนี้

1. เจ้าพนักงานควรมีอำนาจหน้าที่ในการวางมาตรการในการจัดการกับซากเรือให้แก่เจ้าของเรือตามสมควร การกำหนดมาตรการต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือนี้ ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะช่วยให้เจ้าของเรือมีทิศทางในการเคลื่อนย้ายซากเรือให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ไม่ว่าจะเป็นการรายงานซากเรือให้กับชาวเรือที่ใช้เส้นทางทะเลที่เกิดซากเรื่อนั้น หลักเกณฑ์ในการกำหนดความเป็นภัยอันตรายของซากเรือ การกำหนดตำแหน่งของซากเรือ อีกทั้งรัฐควรมีมาตรการให้ความช่วยเหลือต่อการจัดการกับซากเรือด้วย

2. ควรจะขยายขอบเขตอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานให้สามารถปฏิบัติการในการจัดการกับซากเรือได้ทั้งในเขตน่านน้ำไทยและในเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย

4.1.5 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550

พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 ประกาศใช้เมื่อวันที่ 1 สิงหาคม 2550 โดยมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 31 ตุลาคม 2550³⁵ เป็นกฎหมายที่กำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยหากเกิดอุบัติเหตุทางทะเลโดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งมีหลักการและเหตุผลดังนี้

เหตุผลและความจำเป็นของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล³⁶

1. เรือต้องเผชิญความเสี่ยงต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นภัยอันตรายแห่งท้องทะเล (Perils of the sea) ภัยธรรมชาติ หรือแม้แต่อันตรายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของเรือหรือความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของคนประจำเรือนั่นเอง อันตรายที่เกิดขึ้นนอกจากจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สินที่บรรทุกอยู่บนเรือ หรือบุคคลบนเรือนั้นแล้ว ยังอาจส่งผลถึงบุคคลภายนอกและสิ่งแวดล้อม

2. การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือที่ประสบอันตรายนอกจากจะถือว่าเป็นหน้าที่ทางศีลธรรม ยังจัดได้ว่าเป็นจารีตประเพณีสากลของการเดินเรืออย่างหนึ่ง กล่าวคือ การปฏิบัติการใดๆ ที่

³⁵ ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 38 ก. หน้า 429 ลงวันที่ 1 สิงหาคม 2550

³⁶ หมายเหตุ : เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ เนื่องจากการเดินเรือในทะเลอาจต้องประสบภัยอันตรายอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สิน หรือบุคคลบนเรือ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย โดยได้มีการกำหนดเงินตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบอันตรายทางทะเล และบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดแก่สิ่งแวดล้อม และเพื่อให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศจึงต้องตราพระราชบัญญัตินี้ ในการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เพิ่งอ้าง, น. 9 และ จุฬา สุขมานพ, ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.....:ศึกษาวิเคราะห์การนำมาใช้ในประเทศไทยและเปรียบเทียบอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร : บริษัทโรงพิมพ์คลังวิชา จำกัด), 2547, น. 1-2.

กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบอันตรายในทะเล หากในที่สุดการปฏิบัติการณ์นั้น เป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินนั้นปลอดภัย ผู้ปฏิบัติการจะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทน จากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับประโยชน์จากความปลอดภัยนั้น แต่ถ้การปฏิบัติการณ์ ไม่เป็นประโยชน์ใดๆต่อเรือหรือทรัพย์สินนั้น ผู้ปฏิบัติการจะไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนใดๆจากรีต ประเพณีนี้เป็นที่เรียกกันทั่วไปว่า “Salvage: No Cure, No Pay”³⁷

3. การมีกฎหมายภายในเพื่อรองรับจารีตประเพณีดังกล่าวจะทำให้ระบบกฎหมาย พาณิชยนาวิของประเทศไทยสมบูรณ์ขึ้น และช่วยส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้แกเรือและทรัพย์สินที่ตก อยู่ในอันตรายซึ่งจะส่งผลเป็นการจำกัดความร้ายแรงแห่งอันตรายที่เกิดขึ้นและลดความเสียหาย ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง

(ก) สรุปสาระสำคัญของพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

1. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ได้แก่ การปฏิบัติการณ์ที่กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือ หรือทรัพย์สินใดๆซึ่งประสบอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใดๆ ไม่ว่าจะการปฏิบัติการณ์นั้นจะมีการทำ สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยไว้หรือไม่ก็ตาม³⁸

2. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนซึ่งแบ่ง ออกเป็นเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยและค่าตอบแทนพิเศษที่จะได้รับจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของ ทรัพย์สินนั้นตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือหรือทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้³⁹

³⁷ No Cure, No Pay ไม่สำเร็จไม่จ่าย หมายถึง ค่าตอบแทนที่ผู้กู้ภัยมีสิทธิได้รับจาก การกู้ทรัพย์สินที่ประสบภัยทางทะเล โดยคำนวณจากมูลค่าที่กู้ได้ หากกู้ไม่สำเร็จก็จะได้ไม่รับ ค่าตอบแทน โปรดดู ราชบัณฑิตยสถานสถาน, พจนานุกรมศัพท์ประกันภัยฉบับราชบัณฑิตยสถาน แก้ไขเพิ่มเติม, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย), 2540, น. 146.

³⁸ มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้ “การช่วยเหลือกู้ภัย หมายความว่า การกระทำหรือ กิจกรรมใดที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือ หรือทรัพย์สินอย่างอื่นซึ่งประสบอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใดๆ”

³⁹ มาตรา 12 “ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัล ถ้การช่วยเหลือกู้ภัยนั้น เป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นปลอดภัย”

3. การกำหนดจำนวนเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับ จะพิจารณาจากสภาพข้อเท็จจริงต่างๆที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นแนวทางโดยคำนึงถึงนโยบายที่จะสนับสนุนให้มีการปฏิบัติการ⁴⁰

4. เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัย การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือที่ร่วมปฏิบัติการจะเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือนั้นชักธง ถ้าเป็นเรือไทย ให้พิจารณาจากสภาพการปฏิบัติการว่าเป็นกรณีนำเรือเข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นกรณีที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือ หากเป็นกรณีแรก เงินรางวัลส่วนใหญ่จะตกแก่เจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นกรณีหลังเงินรางวัลส่วนใหญ่จะตกแก่คนประจำเรือทุกคนในอัตราส่วนเท่าๆกัน⁴¹

5. ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือที่ประสบอันตราย เมื่อปรากฏว่าอันตรายที่เกิดขึ้นแก่เรือหรือสินค้าบนเรือนั้น มีผลคุกคามที่จะก่อความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม แม้ว่าการปฏิบัติการของตนไม่เป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือสินค้านั้นปลอดภัย หรือเมื่อเงินรางวัลที่ได้รับจากการปฏิบัติการน้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่เสียไปในการปฏิบัติการโดยค่าทดแทนพิเศษจะได้รับ คือ ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการหรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการกับเงินรางวัล แล้วแต่กรณี⁴²

6. การปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนตามกฎหมายนี้จากผู้รอดชีวิต แต่ผู้ที่ปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์มีสิทธิได้รับส่วนแบ่งจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สิน หากมีการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ หรือทรัพย์สินเกิดขึ้นในโอกาสเดียวกัน⁴³

7. ในกรณีที่มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยนายเรือ สัญญาที่ทำขึ้นจะมีผลผูกพันเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือโดยอัตโนมัติ แต่ศาลมีอำนาจที่จะปรับเปลี่ยน

⁴⁰ มาตรา 13 การกำหนดเงินรางวัล

⁴¹ มาตรา 18 การช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ปฏิบัติการจากเรือไทย และกรณีจากเรือต่างประเทศ

⁴² มาตรา 16 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือที่ประสบอันตราย

⁴³ มาตรา 20 ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทนจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตจากการกระทำนั้น

เพิ่มหรือลดจำนวนค่าตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญา หากปรากฏว่าสัญญานั้นได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิชอบและมีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม⁴⁴

8. กฎหมายนี้ไม่ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำภายในโดยที่ไม่มีเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง หรือเรือที่เกี่ยวข้องทุกลำไม่ใช่เรือเดินทะเล และไม่ใช้บังคับแก่เรือรบหรือเรือของรัฐ ตลอดจนแทนหรือฐานชูดเจาะในทะเลในขณะที่อยู่ในที่ตั้งสำหรับการสำรวจ แสวงประโยชน์หรือผลิตทรัพยากร⁴⁵

จากข้อเท็จจริง เรือแพ็ค-วันได้อับปางลงเมื่อเดือนสิงหาคม 2539 ซึ่งยังไม่มีพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่หากสมมุติว่าเรือแพ็ค-วันเกิดอับปางหลังจากที่พระราชบัญญัติมีผลบังคับใช้แล้ว สามารถพิจารณาได้ดังนี้

เรือแพ็ค-วันอับปางบริเวณเกาะกูดจังหวัดตราด ห่างจากชายฝั่งที่ 76 ไมล์ทะเล ซึ่งอยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย หากมีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดขึ้นก็ต้องเป็นไปตามพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลพ.ศ.2550 ทั้งนี้เพราะ “การช่วยเหลือกู้ภัยหมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใดที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือ หรือทรัพย์สินอย่างอื่นซึ่งประสบภัยอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใดๆ” ซึ่งคำว่าในทะเล หรือน่านน้ำใดๆ ได้แก่ น่านน้ำในประเทศหรือน่านน้ำภายใน (Internal Water) ทะเลอาณาเขต (Territorial Sea) เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) เขตไหล่ทวีป (Continental Shelf) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone) หรือในทะเลหลวง (High Sea)⁴⁶ ดังนั้น กรณีเรือแพ็ค-วันอับปางที่ 76 ไมล์ทะเลหรืออยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยจึงน่าจะอยู่ภายใต้พระราชบัญญัตินี้ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถเข้าไปดำเนินการเคลื่อนย้ายเรือแพ็ค-วันได้

นอกจากนี้ข้อเท็จจริงปรากฏว่า เรือแพ็ค-วันไม่ได้อยู่ในน่านน้ำภายในประเทศ และไม่ได้เป็นเรือรบหรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และไม่ได้เป็นแท่นที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานชูดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ตามมาตรา 5

⁴⁴ มาตรา 8 การบังคับตามสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยโดยศาล

⁴⁵ มาตรา 5 ขอบเขตการบังคับใช้ของพระราชบัญญัตินี้

⁴⁶ ทวีศักดิ์ เอื้ออมรวิเศษ, “การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ...” , (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547), น.138-140.

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นปลอดภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 12 โดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยกับนายเรือหรือเจ้าของเรือตามมาตรา 7 และให้ดุลยพินิจของศาลในการมีคำสั่งหากสัญญาดังกล่าวได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิชอบ หรือความกดดันอันเกิดจากภัยอันตรายที่คุกคามและมีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม หรือเห็นว่าเงินตอบแทนตามสัญญานั้นได้กำหนดไว้สูงหรือต่ำจนเกินไป ศาลอาจมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใดตามมาตรา 8 ดังต่อไปนี้

- (1) ไม่ใช่สัญญานั้นทั้งหมดหรือบางส่วนบังคับแก่คู่สัญญาและใช้บังคับบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้แทน
- (2) เปลี่ยนข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของสัญญานั้น
- (3) เพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญานั้นให้เหมาะสมกับสภาพการปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้นจริง

ในกรณีที่การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้เหลือน้อยที่สุด ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือตามมาตรา 16 วรรค 2 แต่อย่างไรก็ดีถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเลินเล่อและไม่ทำการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม หรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้เหลือน้อยที่สุด ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามมาตรา 16 นี้ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน แล้วแต่กรณี ตามมาตรา 16 วรรค 4

เมื่อพิจารณาจากอนุสัญญา WRC กับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปรากฏว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของการเคลื่อนย้ายซากเรือของเจ้าของเรือ ตามข้อ 9 วรรค 4 แห่งอนุสัญญา WRC⁴⁷ บัญญัติว่า “เจ้าของผู้จดทะเบียนเรือหรือตัวแทนของเจ้าของอาจทำสัญญากับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือบุคคลใดที่เคลื่อนย้ายซากเรืออันก่อให้เกิดภัยอันตรายใน

⁴⁷ Article 9 para. 4 of WRC “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.”

นามของเจ้าของเรือ” นอกจากนี้ อนุสัญญา WRC ยังให้อำนาจแก่รัฐที่ได้รับผลกระทบจากซากเรือสามารถกำหนดเงื่อนไขต่างๆสำหรับการเคลื่อนย้ายซากเรือนั้น เพื่อว่าการเคลื่อนย้ายซากเรือดังกล่าวสอดคล้องกับความปลอดภัย และการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล

รัฐที่ได้รับผลกระทบจากซากเรืออาจแทรกแซงการดำเนินการของเจ้าของเรือหรือการดำเนินการของตัวแทนเจ้าของเรือ (ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล) ในระหว่างการเคลื่อนย้ายซากเรือได้ หากรัฐที่ได้รับผลกระทบในกรณีจำเป็น เพื่อให้การเคลื่อนย้ายซากเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับความปลอดภัยและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลตามข้อ 9 วรรค 5 แห่งอนุสัญญา WRC⁴⁸

ในเรื่องของค่าตอบแทนของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นกฎหมายภายในฉบับหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัย การกำหนดค่าตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับเจ้าของเรือเป็นเรื่องระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับเจ้าของเรือ โดยศาลเป็นผู้มีดุลยพินิจในการออกคำสั่งไม่ใช้สัญญานั้นทั้งหมดหรือบางส่วนบังคับแก่คู่สัญญา และเพิ่ม หรือลดจำนวนเงินตอบแทน รวมทั้งปรับเปลี่ยนข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของสัญญา

ในเรื่องค่าตอบแทนนี้ อนุสัญญา WRC บัญญัติไว้ว่า หากเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage) ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศให้ใช้กฎหมายดังกล่าวหรืออนุสัญญาดังกล่าวสำหรับปัญหาค่าตอบแทน หรือการจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัย⁴⁹ (Salvors) ดังนั้น อนุสัญญา WRC กับพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ซ้ำซ้อนกันและเป็นกฎเกณฑ์ที่ต่างสนับสนุนกันในระบบการเคลื่อนย้ายซากเรือ

⁴⁸ Article 9 para. 5 of WRC “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.”

⁴⁹ Article 11 para. 2 of WRC “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. “

(ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกับอนุสัญญา WRC

1. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 เป็นกฎหมายระหว่างสองฝ่าย กล่าวคือ ฝ่ายเจ้าของเรือและฝ่ายผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ในขณะที่การเคลื่อนย้ายซากเรือที่อัปปางในทะเลตามอนุสัญญา WRC เป็นกฎหมายระหว่างประเทศและมีผู้ที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับอนุสัญญา WRC หลายฝ่าย ได้แก่ เจ้าของเรือ (ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในนามเจ้าของเรือ) บริษัทผู้รับประกันภัย รัฐที่ได้รับผลกระทบ รัฐชายฝั่ง เป็นต้น

2. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลถือเป็นส่วนหนึ่งของการเคลื่อนย้ายซากเรือ กล่าวคือ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นไปตามหลักการ “Salvage: No Cure, No Pay” หากการการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่เป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ได้รับค่าตอบแทน และการเคลื่อนย้ายซากเรือก็จะเข้ามาดำเนินการต่อไป ในทางตรงกันข้าม หากการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์ต่อเจ้าของเรือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าตอบแทนและเรือก็ได้รับการกู้ภัยไม่กลายเป็นซากในท้ายที่สุด

3. ในเรื่องค่าตอบแทนของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 เป็นกฎหมายภายในฉบับหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัย ที่มีการกำหนดค่าตอบแทน และในอนุสัญญา WRC บัญญัติไว้ว่าหากเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage) ภายใต้การบังคับใช้กฎหมายภายในหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ ให้ใช้กฎหมายดังกล่าวหรืออนุสัญญาดังกล่าวสำหรับปัญหาค่าตอบแทน หรือการจ่ายค่าชดเชยให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัย (Salvors) ดังนั้น การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงไม่ขัดหรือแย้งต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือ แต่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกลับเป็นส่วนหนึ่งในการเสริมการเคลื่อนย้ายซากเรือให้เป็นระบบมากยิ่งขึ้น

4.1.6 การประกันภัยทางทะเล

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” ซึ่งหมายความว่า การประกันภัยภัยทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นจะไม่นำมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลนั่นเอง ความจริงแล้ว การประกันภัยทะเลก็เป็นการประกันวินาศภัยแบบหนึ่ง เป็นการประกันวินาศภัยสำหรับเรือ และสินค้าต่างๆ ที่บรรทุกในเรือ ค่าระวางหรือผลประโยชน์จากการใช้เรือ นั้น ซึ่งอาจสูญหายหรือวินาศไปเนื่องจากภัยอันตรายทางทะเล แต่ในปัจจุบันประเทศไทยก็ยังมีได้มีกฎหมาย

ประกันภัยทะเลโดยเฉพาะ⁵⁰ แต่อย่างไรก็ดีศาลไทยได้นำ Marine Insurance Act 1906 มาเป็นหลักในการวินิจฉัยปรากฏตามคำพิพากษาดังต่อไปนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 วินิจฉัยว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” ซึ่งกฎหมายทะเลของประเทศไทยยังหาไม่ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏควรเทียบวินิจฉัยคดีนี้ตามหลักกฎหมายทั่วไป ตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์สัญญาประกันภัยรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ศาลฎีกาเห็นว่าควรถือเอากฎหมายว่าด้วยประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัยด้วย

คำพิพากษาฎีกาที่ 7350/2537 วินิจฉัยว่า “ประกันภัยรายนี้เป็นสัญญาประกันภัยทางทะเล ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” แต่กฎหมายทะเลของประเทศไทยยังหาไม่ ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ จึงต้องวินิจฉัยคดีเรื่องประกันภัยทางทะเลตามหลักกฎหมายทั่วไป ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษจึงควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษหรือสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์เหนือเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัยตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ” และได้นำพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ มาตรา 33 มาเป็นหลักในการวินิจฉัยคดีดังกล่าว

คำพิพากษาฎีกาทั้งสองฉบับวางหลักว่า ในขณะที่ประเทศไทยไม่มีกฎหมายประกันภัยทะเล และไม่ปรากฏจารีตประเพณีในเรื่องนี้ ต้องใช้ “หลักกฎหมายทั่วไป” ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 และได้นำพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้บังคับแก้ข้อพิพาทตามสัญญาประกันภัยทางทะเล⁵¹

ตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 หรือ Marine Insurance Act 1906 ของประเทศอังกฤษ มาตรา 1 “Marine insurance defined – A contract of marine

⁵⁰ อรรถนิตติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวินิจฉัยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเล พิมพ์ครั้งที่ 4, (กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา), 2549, น.211.

⁵¹ เพิ่งอ้าง, น. 212.

insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.” สัญญาประกันภัยทางทะเล คือ สัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยรับที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามวิธีการ และในขอบเขตที่ได้ตกลงกันไว้โดยสัญญาเพื่อความเสียหายทางทะเล กล่าวคือความเสียหายอันเกิดจากการเสี่ยงภัยทางทะเล⁵²

เมื่อประเทศไทยไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลจึงต้องใช้กฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้บังคับแก่ข้อพิพาท ต่อไปจะกล่าวถึงการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษบางประเภทที่เกี่ยวข้องกับซากเรือ ดังต่อไปนี้

(ก) การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance)

(ข) การประกันภัยแบบสหการ (Mutual Insurance and P&I Club)

(ก) การประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร

จะคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือและจากอุบัติเหตุต่างๆ เช่น ภัยจากลมพายุ เรือเกยตื้น เรือชนกัน เรือชนหินโสโครก เป็นต้น และยังหมายความรวมถึงการประกันค่าระวางด้วย วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยยังหมายถึงสิ่งต่างๆที่ประกอบขึ้นเป็นเรือด้วย เช่น เครื่องจักร อุปกรณ์เครื่องใช้ในเรือ ซึ่งเป็นทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยทั้งนี้เพื่อใช้สิ่งเหล่านั้นเกี่ยวข้องกับการใช้งาน

คำว่า “เรือ” (Ship) มีนิยามไว้ในกฎในการตีความกรมธรรม์ประกันภัย ตาราง 1 ท้ายพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ข้อ 15 ว่า “เรือ” รวมถึงตัวเรือ วัสดุและอุปกรณ์เรือ สัมภาระและเสบียงสำหรับคนเรือ และในกรณีของเรือที่ใช้งานในทางการค้าใดโดยเฉพาะ ให้รวมถึงสิ่งติดตั้งอันเป็นธรรมดาที่จำเป็นสำหรับการค้านั้น ในกรณีเรือกลไฟให้รวมถึงเครื่องจักร หม้อไอน้ำ และถ่านหิน และสัมภาระสำหรับเครื่องยนต์ซึ่งผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของด้วย

ดังนั้น ในกรณีกรมธรรม์ประกันภัย “เรือ” หรือ Policy on ship กรมธรรม์ประกันภัยนี้จึงคุ้มครองมากกว่าตัวเรือ (Hull) เพราะรวมถึงสิ่งของอื่นๆที่ระบุไว้ในคำนิยามนี้ด้วย และในทางกลับกันหากกรมธรรม์ประกันภัยเป็นประเภทคุ้มครองตัวเรือและเครื่องยนต์ (Hull and Machinery)

⁵² ประมวล จันทรชิวะ, การประกันภัยทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : เนติกุลการพิมพ์), น.1

กรรมธรรม์ประกันภัยนี้ย่อมไม่คุ้มครองรวมถึงสัมภาระหรือเสบียงสำหรับคนเรือที่อยู่ในนิยามของคำว่า “เรือ” (Ship) เพราะเมื่อมีไซ้กรรมธรรม์ประกันภัย “เรือ” ก็ย่อมไม่อาจนำความหมายตามคำนิยามสำหรับ “เรือ” มาปรับใช้⁵³

การประกันภัยตัวเรือแพ็ค-วัน

เนื่องในขณะนี้ ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้น จึงยังต้องใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นหลักในการพิจารณาประเด็นข้อพิพาท อย่างไรก็ตามก็มีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2496 และ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7350/2537 ได้ตัดสินไว้ กฎหมายทะเลของประเทศไทยยังหาไม่ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏควรเทียบวินิจฉัยคดีตามหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งศาลฎีกาเห็นว่าควรถือกฎหมายว่าด้วยประกันภัยทางทะเลของอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไป ประกอบกับหลักการแสดงเจตนาของคู่สัญญาตามกรรมธรรม์ประกันภัย จึงอนุมานได้ว่าการตัดสินคดีข้อพิพาทในเรื่องประกันภัยทางทะเลจะต้องใช้หลักเรื่องการแสดงเจตนาของคู่สัญญา และหลักการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษในการพิจารณา

กรณีเรือแพ็ค-วันปรากฏว่า บริษัท พี.เอ.เค.ไลน์ จำกัดซึ่งเจ้าของเรือลำดังกล่าวได้ทำประกันภัยตัวเรือไว้กับบริษัททรูประกันภัย และเมื่อเรือประสบภัยทางทะเลจนอับปางลงปรากฏว่าบริษัททรูประกันภัยได้ชดใช้ค่าเสียหายให้กับบริษัทพี.เอ.เค.ไลน์ จำกัดโดยคาดว่าจะเป็นการสูญเสียเสียหายเสมือนเสียหายสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) เนื่องจากการกู้เรือขึ้นมาจะไม่คุ้มกับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมซึ่งเป็นไปตามมาตรา 60(1)⁵⁴ แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษกำหนดว่า กรณีที่ถือว่ามีความสูญเสียที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง

⁵³ กำชัย จงจักรพันธ์, กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เด็อนตุลา), พฤศจิกายน 2550, น. 302

⁵⁴ Marine Insurance Act 1906 Article 60 CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS DEFINED (1) “Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.” และกำชัย จงจักรพันธ์, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 51, น. 382-383

ได้แก่เมื่อวัตถุที่เอาประกันภัยถูกสละทิ้งโดยสมควร เมื่อพิจารณาเห็นว่ามันจะเกิดความสูญเสียชีวิตเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงขึ้นอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้หรือเพราะการจะป้องกันรักษามันเพื่อมิให้เกิดความสูญเสียชีวิตเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงไม่สามารถทำได้ เว้นแต่ต้องเสียค่าใช้จ่ายที่สูงเกินกว่ามูลค่าของมัน หลังจากการดำเนินการป้องกันรักษานั้นแล้ว

ประเด็นต่อไปที่จะพิจารณาคือบริษัทพี.เอ.เค. ไลน์ จำกัดได้แจ้งข้อความจริงที่จะต้องใช้ในการพิจารณารับประกันครบถ้วนหรือไม่ เนื่องจากเมื่อมีการตรวจเรือเพื่อขอใบอนุญาตใช้เรือตามข้อเท็จจริงปรากฏว่าบริษัทจะไปเยี่ยมอุปกรณ์ช่วยเหลือชีวิต เช่น ห่วงชูชีพ เรือชูชีพจากเรือลำอื่นเสมอหรือผู้เอาประกันไม่แจ้งข้อความจริงซึ่งหากผู้รับประกันทราบอาจจะปฏิเสธไม่รับประกันเรือลำดังกล่าวให้บริษัทผู้รับประกันทราบและอาจถูกบอกกล่าวได้ ดังนั้น น่าจะถือได้ว่าผู้เอาประกันภัยกระทำการไม่สุจริตในการทำสัญญาตามมาตรา 17 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906

(ข) การประกันภัยแบบสหการ

พจนานุกรมราชบัณฑิตยสถานให้ความหมายของ การประกันภัยแบบสหการ Protection & Indemnity Club หรือ P&I Club (ชมรมความคุ้มครองและการชดใช้หรือชมรมพีแอนด์ไอ) หมายถึง กลุ่มของเจ้าของเรือที่รวมตัวกันขึ้น ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ตัวเรือของสมาชิกจากภัยบางประเภทที่ไม่สามารถเอาประกันภัยจากผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปได้

ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ ค.ศ. 1906 มาตรา ให้นิยาม “การประกันภัยสหการ” ไว้ในมาตรา 85⁵⁵ ดังนี้

⁵⁵ Marine Insurance Act 1906 Article 85.Modification of Act in Case of Mutual Insurance

1. Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.

2. The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.

1. หากบุคคลสองคนหรือมากกว่านั้นได้ตกลงร่วมกันที่จะประกันภัยซึ่งกันและกันเพื่อความเสียหายทางทะเล (Marine Losses) เรียกว่าเป็นการประกันภัยแบบสหการ

2. บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ที่เกี่ยวกับเบี้ยประกันภัย มิให้ใช้บังคับกับการประกันภัยแบบสหการแต่การค้ำประกันหรือการตกลงอื่นใดตามที่อาจตกลงกันได้ไว้ก็อาจใช้แทนเบี้ยประกันภัย

3. บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ เท่าที่อาจถูกดัดแปลงแก้ไขโดยความตกลงของคู่สัญญา ในกรณีของการประกันภัยแบบสหการก็อาจจะถูกดัดแปลงแก้ไขได้โดยข้อสัญญาของกรรมกรรมประกันภัยที่ออกโดยสมาคมหรือโดยกฎและข้อบังคับของสมาคม

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าว สรุปได้ว่าการประกันภัยสหการ⁵⁶ คือ

ก. การประกันภัยแบบสหการเป็นการประกันภัยเพื่อความเสียหายทางทะเล (Marine Losses) แบบหนึ่ง

ข. การประกันภัยแบบสหการเกิดจากการรวมตัวกันของสมาชิกที่มีบุคคลตั้งแต่สองคนหรือมากกว่านั้นขึ้นไปได้ตกลงร่วมกันที่จะประกันภัยซึ่งกันและกัน ดังนั้น บุคคลเหล่านั้นจึงเป็นคู่สัญญาซึ่งกันและกันในสัญญาการประกันภัยแบบสหการ

ค. ผลจากการประกันภัยแบบสหการทำให้สมาชิกเหล่านั้นที่ร่วมตกลงกันประกันภัยแบบสหการมีสองฐานะอยู่ในตัวคนเดียวกัน กล่าวคือ แต่ละบุคคลที่ร่วมทำความตกลงกันนั้นจะเป็นทั้งผู้เอาประกันภัย (insured) และผู้รับประกันภัย (insurer) อยู่ในตัวเอง

Protection and Indemnity โดยหลักแล้วจะคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลที่สาม โดยจะบรรเทาความรับผิดขอบมหาศาลของเจ้าของเรือในการสูญเสียชีวิตของผู้โดยสาร รวมทั้งชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่เจ้าของเรือในความสูญหายหรือเสียหายของสินค้า ซึ่งเจ้าของเรือต้องรับผิด

3. The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.

4. Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance

⁵⁶ ประมวล จันทรชิวะ, อ้างแล้ว เจริญพรที่ 52 , น. 259

ความรับผิดชอบอื่นที่ Protection and Indemnity ให้ความคุ้มครองรวมถึงส่วนที่เกินจากที่ผู้รับประกันภัยทั่วไปจะรับผิดชอบในกรณีที่เกิดการชน ความเสียหายแก่ท่าเทียบเรือ ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซาก ค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับการบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยของลูกเรือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการกักเพราะมีโรคติดต่อ ค่าปรับทางศุลกากรและการเข้าเมือง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับบุคคลที่ละทิ้งเรือ และบุคคลที่ลักลอบขึ้นเรือ เนื่องจากทำให้ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักรนั้นไม่สามารถให้ความคุ้มครองแก่เจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยได้อย่างเต็มที่ตามความเสียหายแท้จริงที่เกิดขึ้นแก่ตัวเรือและเครื่องจักรซึ่งเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย⁵⁷

ดังนั้น P & I จึงเป็นการให้ความคุ้มครองในส่วนที่เกินจากที่ผู้รับประกันภัยทั่วไปจะต้องรับผิดชอบ ซึ่ง P & I คุ้มครองค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือที่เข้าเป็นสมาชิกกับ Club ด้วย

อย่างไรก็ตาม การประกันภัยทางทะเลถือเป็นสัญญาประเภทหนึ่งซึ่งจะกระทำขึ้นโดยความสมัครใจของทั้งฝ่ายผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย ดังนั้น แม้ว่าจะมีการประกันภัยทางทะเลแบบสหการหรือ P & I Club ที่ให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือก็ตาม แต่ถ้าเจ้าของเรือไม่ต้องการทำประกันภัยให้คุ้มครองการเคลื่อนย้ายซากเรือเนื่องจากมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นก็ไม่มีกฎหมายบังคับแก่เจ้าของเรือต้องทำประกันภัยให้คุ้มครองค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้

4.2 ประเทศไทยกับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา WRC

เนื่องจากอนุสัญญา WRC จะเปิดให้ประเทศต่างๆ ลงนามรับรองตั้งแต่วันที่ 19 พฤศจิกายน ค.ศ. 2007 ถึง 18 พฤศจิกายน ค.ศ. 2008 และหลังจากนั้นจะเปิดให้สัตยาบัน (Ratification) การทำภาคยานุวัติ (accession) หรือการรับรอง (acceptance) อนุสัญญา WRC จะเริ่มมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนนับจากวันที่รัฐต่างๆ จำนวนตั้งแต่ 10 รัฐ ลงนามในสนธิสัญญาโดยปราศจากข้อสงวน การให้สัตยาบัน (ratification) การทำภาคยานุวัติ (accession) หรือการรับรอง (acceptance) หรือโดยการยื่นสัตยาบันสาร (deposit instruments of ratification) การรับรอง (acceptance) การเห็นชอบ (approval) หรือภาคยานุวัติ (accession) ต่อเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

⁵⁷ ยศพล ศุภวิจิตรกุล, “ความเป็นไปได้ทางกฎหมายในการจัดตั้ง P&I Club ขึ้นในประเทศไทย”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ พ.ศ. 2547), น. 1

ประเทศไทยจึงควรมีการพิจารณาถึงบทบัญญัติของอนุสัญญา WRC เพื่อการปรับปรุงกฎหมายภายในของประเทศหรือเพื่อการพิจารณการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา WRC ในอนาคตตามความเหมาะสมดังกล่าวนี้ซึ่งอาจพิจารณาได้ดังนี้

(ก) ข้อดีของการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา WRC

(1) เพื่อเป็นการอุดช่องว่างกฎหมายไทยในเรื่องที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและเพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลของประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐที่มีชายฝั่งทะเลยาวถึง 1,500 ไมล์ทะเล รวมทั้งส่งเสริมให้สามารถปรับปรุงกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายซากเรือในทะเลอาณาเขตมีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย

(2) ประเทศไทยจะมีกฎหมายบังคับใช้สำหรับกรณีการเคลื่อนย้ายซากเรือโดยเฉพาะและเป็นกฎหมายที่มีความสอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศ

(3) มีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนทั้งในเรื่องความรับผิดและการจำกัดความรับผิดสำหรับกรณีค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือซึ่งเป็นความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability) และสอดคล้องกับอนุสัญญาอื่นๆ กล่าวคือ หากเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา WRC ประเทศไทยก็จะสามารถใช้อนุสัญญาอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับมลพิษนั้นๆในเรื่องความรับผิดต่อบุคคลภายนอกด้วย เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งเพื่อมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (CLC) เป็นต้น

(4) ประเทศไทยซึ่งเป็นรัฐชายฝั่งสามารถแทรกแซงการเคลื่อนย้ายซากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ทันทีหากประเทศไทยเห็นว่าการเคลื่อนย้ายซากเรือนั้นจะกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติของประเทศหรือสิ่งแวดล้อมทางทะเลไม่ว่าเรือนั้นจะเป็นเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนเป็นเรือไทยหรือเป็นเรือต่างประเทศก็ตาม

(5) หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา WRC ประเทศไทยสามารถออกกฎหมายกำหนดให้เจ้าของเรือต้องทำประกันภัยหรือมีหลักประกันทางการเงินอื่นๆสำหรับความรับผิดในเรื่องค่าใช้จ่ายสำหรับการเคลื่อนย้ายซากเรือ และมีความมั่นใจได้ว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจากซากเรือแล้วจะได้รับการเยียวยาแก้ไขได้ทันที่ โดยสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากผู้รับประกันภัยหรือบุคคลอื่นใดที่เป็นผู้จัดหาหลักประกันทางการเงินสำหรับความรับผิดของเจ้าของเรือได้โดยตรง

(ข) ข้อเสียของการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา WRC

(1) การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา WRC แต่ไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญาอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ประเทศไทยอาจจะไม่ได้รับประโยชน์จากอนุสัญญา WRC เท่าที่ควร

(2) การที่เจ้าของเรือต้องทำประกันภัยเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือนั้น หรือหลักประกันทางการเงินอื่นๆตามบทบัญญัติของอนุสัญญา WRC สำหรับความเสี่ยงที่อาจเกิดความเสียหายขึ้นอันเนื่องมาจากการเคลื่อนย้ายซากเรือ อาจเป็นภาระเพิ่มขึ้นของเจ้าของเรือที่จะต้องจัดหาประกันภัยเพิ่มขึ้นสำหรับความเสี่ยงดังกล่าวนี้ จากแต่เดิมที่ไม่ได้มีกฎเกณฑ์ใดๆ บังคับให้เจ้าของเรือจะต้องทำประกันภัยในความเสี่ยงประเภทนี้แต่อย่างใด ซึ่งการบังคับให้เจ้าของเรือต้องทำประกันภัยหรือจัดหาหลักประกันทางการเงินอื่นๆนี้อาจทำให้ต้นทุนการประกอบการและต้นทุนของสินค้าเพิ่มสูงขึ้น รวมทั้งอาจส่งผลกระทบต่อผู้บริโภคได้ในที่สุด