

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ปัจจุบัน ความเจริญด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมีความก้าวหน้า จำนวนเรือเดินทะเล และความหนาแน่นของการจราจรทางทะเล รวมทั้งปริมาณของสินค้าที่ขนส่งทางทะเลมีเพิ่มมากขึ้น ในขณะเดียวกัน ความเสี่ยงต่อการเกิดภัยพิบัติทางทะเลก็มีเพิ่มสูงขึ้นด้วยและอาจก่อให้เกิดซากเรือซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรืออย่างปลอดภัย ซึ่งหากไม่ทำการเคลื่อนย้ายซากเรือออกไป ซากเรื่อนั้นอาจก่อให้เกิดภัยอันตรายต่อการเดินเรือทางทะเล อันตรายต่อการคมนาคมทางทะเลที่มีเรือที่คับคั่ง อันตรายต่อท่าเรือ ชายฝั่ง และอาจเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลในที่สุด<sup>1</sup>

ทั้งนี้เนื่องจากปัญหาเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือดังกล่าว ยังไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศโดยตรงที่เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เล็งเห็นปัญหาของกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องดังกล่าว จึงพยายามศึกษาลักษณะปัญหาที่เกิดขึ้นโดยได้จัดการประชุมเพื่อพิจารณาจัดทำอนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Draft Wreck Removal Convention) หรืออนุสัญญา WRC ขึ้น เพื่อเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมายระหว่างประเทศที่มีอยู่ และเพื่อให้มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศในเรื่องการเคลื่อนย้ายซากเรือ

อนุสัญญา WRC มีวัตถุประสงค์เพื่อให้การเดินเรือทางทะเลมีความปลอดภัยและคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยเฉพาะในบริเวณพื้นที่ตามอนุสัญญา WRC รวมทั้งการปฏิบัติตามอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 นอกจากนี้ เนื้อหาของอนุสัญญา WRC มีเนื้อหาเกี่ยวกับเรื่องกำหนดแนวทางของการเคลื่อนย้ายซากเรือโดยมีการประสานงานกันระหว่างรัฐภาคี รัฐที่ได้รับผลกระทบ นายเรือและผู้ปฏิบัติการของเรือ รวมทั้งเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือ ซึ่งอนุสัญญา WRC ได้กำหนดแนวทางของการเคลื่อนย้ายซากเรืออันประกอบด้วย การรายงานว่ามีซากเรือ การกำหนดความเป็นภัยอันตรายของซากเรือ การกำหนดตำแหน่งของซากเรือ การทำเครื่องหมายซากเรือ และมาตรการให้ความช่วยเหลือต่อการ

---

<sup>1</sup> Legal committee (LEG) 89 th, "Draft Convention on Wreck Removal", IMO News( Issue 1,2005): p.17

เคลื่อนย้ายซากเรือ ซึ่งเจ้าของเรือเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการกำหนดตำแหน่งของซากเรือ การทำเครื่องหมาย และการเคลื่อนย้ายซากเรือ อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดชอบในเรื่องดังกล่าวได้

นอกจากนี้ในส่วนของขอบเขตการบังคับใช้ของอนุสัญญา WRC จะระบุถึงพื้นที่ตามอนุสัญญาได้แก่พื้นที่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐ (Exclusive Economic Zone) หรือถ้ารัฐนั้นไม่ได้มีการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะ อาจเป็นพื้นที่ที่ติดต่อกับและถัดออกไปจากทะเลอาณาเขตของรัฐได้รัหึ่งครอบคลุมพื้นที่ไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลโดยวัดจากเส้นฐานซึ่งใช้วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต เนื่องจากเขตดังกล่าว อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐไว้ในข้อที่ 55-57 แต่ไม่ได้กำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐในการเคลื่อนย้ายซากเรือไว้โดยตรง

การใช้บังคับอนุสัญญา WRC นอกจากจะใช้บังคับแก่เขตเศรษฐกิจจำเพาะแล้ว อนุสัญญา WRC ยังมีความยืดหยุ่นที่จะให้รัฐภาคีมีสิทธิที่จะขยายพื้นที่ตามอนุสัญญาให้ใช้บังคับแก่ทะเลอาณาเขตของรัฐที่ปรากฏซากเรือที่เป็นภัยอันตรายได้หากรัฐมีความประสงค์ที่จะใช้บังคับอนุสัญญาแก่พื้นที่ดังกล่าว อย่างไรก็ตามอนุสัญญา WRC กำหนดข้อยกเว้นที่จะไม่นำบทบัญญัติของอนุสัญญา WRC ใช้บังคับแก่เขตทะเลหลวง

สำหรับสิทธิของรัฐที่ได้รับผลกระทบหรือรัฐที่มีซากเรือปรากฏอยู่นั้น อนุสัญญา WRC บัญญัติให้รัฐที่ได้รับผลกระทบมีสิทธิที่จะกำหนดมาตรการการเคลื่อนย้ายซากเรือแก่เขตเศรษฐกิจจำเพาะและสามารถแทรกแซงการดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือของเจ้าของเรือได้ แต่เป็นการแทรกแซงที่อยู่บนพื้นฐานของการเคารพในสิทธิของเจ้าของเรือ อนุสัญญา WRC จึงบัญญัติให้สิทธิในการแทรกแซงนั้นสามารถกระทำได้ในกรณีที่รัฐที่ได้รับผลกระทบ เห็นว่าการดำเนินการของเจ้าของเรือมีความเสี่ยงต่อการทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และต้องไม่เป็นการแทรกแซงสิทธิและผลประโยชน์ของรัฐอื่น รวมทั้งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องโดยไม่จำเป็น

สิทธิอีกประการหนึ่งของรัฐที่ได้รับผลกระทบซึ่งปรากฏในอนุสัญญา WRC กล่าวคือ ให้รัฐที่ได้รับผลกระทบสามารถดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือได้เอง หากเจ้าของเรือไม่สามารถเคลื่อนย้ายซากเรือได้ภายในเวลาสิ้นสุด (Deadline)

ในด้านความปลอดภัยของการเดินเรือ อนุสัญญา WRC ได้อ้างถึงมาตรฐานของประมวลระบบการจัดการความปลอดภัยระหว่างประเทศ หรือ ISM Code มาตรฐานดังกล่าวเป็นมาตรฐานที่ได้รับการรับรองจาก IMO โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีการพัฒนาคุณภาพในด้านความ

ปลอดภัย การบริหารงานและการจัดการของเรือ บุคคลากรบนเรือ มาตรการป้องกันความเสี่ยงภัยต่างๆ ที่คาดหมายไว้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดขึ้นได้ ในขณะที่เดียวกัน ISM Code ยังมีวัตถุประสงค์ในการป้องกันมลพิษ และพิทักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเล ระบบ ISM Code นี้จึงส่งผลให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness)

สำหรับความรับผิดต่างๆที่เจ้าของเรืออาจจะต้องรับผิดชอบนอกเหนือจากการเคลื่อนย้ายซากเรือ เป็นความรับผิดที่ไม่ซ้ำซ้อนกันกับความรับผิดจากการเคลื่อนย้ายซากเรือ อนุสัญญา WRC จึงกำหนดความรับผิดที่เกิดขึ้นให้เป็นไปตามความรับผิดของอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องในเรื่องนั้นๆ ได้แก่ ความรับผิดสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลภาวะทางน้ำมัน ความรับผิดสำหรับความเสียหายเกี่ยวกับการขนส่งสารอันตรายและเป็นพิษทางทะเล ความรับผิดสำหรับความเสียหายอันเกิดจากนิวเคลียร์ และความรับผิดสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง

หลักความรับผิดของเจ้าของเรือตามอนุสัญญา WRC เป็นไปตามหลัก “ความรับผิดโดยเคร่งครัด” (Strict Liability) และอนุสัญญายังกำหนดให้เจ้าของเรือต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือด้วย

ในส่วนของกฎหมายไทย กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเคลื่อนย้ายซากเรือคือพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ในมาตรา 121 ได้บัญญัติเกี่ยวกับขั้นตอนเพื่อให้เจ้าของเรือดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือ พระราชบัญญัตินี้ได้กำหนดให้รัฐสามารถวางมาตรการให้เจ้าของเรือดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือ และให้รัฐมีอำนาจกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อขจัดหรือป้องกันมลพิษนั้นได้โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของเรือ แม้ว่าพระราชบัญญัตินี้จะไม่ได้บัญญัติไว้ชัดเจนในเรื่องการแทรกแซงของรัฐต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือหากรัฐเห็นว่าการเคลื่อนย้ายซากเรื่อนั้นทำให้เกิดความยุ่งยากและไม่ได้คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม แต่เนื่องจากการใช้บังคับพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีข้อจำกัดในเรื่องของพื้นที่การใช้บังคับ กล่าวคือ พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับกับเรื่องการเคลื่อนย้ายซากเรือเฉพาะพื้นที่ที่เป็นราชอาณาจักรไทย ในที่นี้คือน่านน้ำไทย ได้แก่ น่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขตและเขตต่อเนื่องตามนิยามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 โดยไม่ขยายการบังคับใช้พระราชบัญญัติไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย

สำหรับความรับผิดในเรื่องค่าใช้จ่ายการเคลื่อนย้ายซากเรือ กำหนดไว้ในมาตรา 121 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 กำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบใน

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายซากเรือ แต่ในเรื่องความรับผิดอื่นๆ ได้แก่ ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกหรือต่อสิ่งแวดล้อมนั้น ในพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้กล่าวถึง

ในส่วนพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 ปัจจุบันมีผลบังคับใช้แล้วพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้การช่วยเหลือกู้ภัยสามารถช่วยเหลือกู้ภัยในทะเลหรือน่านน้ำใดๆ กล่าวคือ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสามารถกระทำได้ในเขตน่านน้ำไทย และในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

อย่างไรก็ตาม หากจะใช้บังคับพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.2550 ยังคงมีปัญหา เพราะภายใต้พระราชบัญญัตินี้ แม้ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะสามารถทำการเคลื่อนย้ายซากเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะได้ แต่ในอาณาเขตดังกล่าวรัฐไม่มีอำนาจใดๆ ต่อการเคลื่อนย้ายซากเรือ กล่าวคือ รัฐไม่มีอำนาจกำหนดมาตรการให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทั้งก่อนและในระหว่างการเคลื่อนย้ายซากเรือ แม้ว่ารัฐจะเห็นว่าการเคลื่อนย้ายซากเรือของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก่อให้เกิดความยุ่งยาก หรือไม่ได้คำนึงถึงการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเลและผลประโยชน์ของรัฐ รัฐก็ไม่มีอำนาจที่จะกำหนดมาตรการใดๆ ต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้

ในเรื่องความรับผิดลักษณะละเมิดนั้น มีบทบัญญัติเพื่อพิจารณาในสองมาตราแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 2 ลักษณะ 5 ว่าด้วยละเมิด คือมาตรา 420 และมาตรา 437 ที่ผู้เสียหายอาจยกขึ้นมาฟ้องผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ ในมาตรา 420 ผู้เสียหายหรือโจทก์จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าความเสียหายที่ตนได้รับนั้นเกิดจากการกระทำผิดโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของจำเลย ซึ่งเป็นความรับผิดบนพื้นฐานความผิด (Liability with Fault) ส่วนความผิดลักษณะละเมิดมาตรา 437 เป็นความรับผิดของผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล ซึ่งยานพาหนะในที่นี้หมายถึงเรือเดินทะเล ความผิดในมาตรา 437 นี้ ไม่จำเป็นว่าบุคคลดังกล่าวจะก่อให้เกิดความเสียหายโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ ซึ่งถือเป็นหลักความรับผิดโดยเคร่งครัด (Strict Liability)

ในกรณีที่มีการกระทำละเมิดเกิดขึ้นในเรือไทยที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ถือได้ว่ามูลคดีเกิดขึ้นในเรือไทย ศาลมีอำนาจในการชำระคดีดังกล่าวได้ และอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 กำหนดให้รัฐเจ้าของธงยอมมีเขตอำนาจเหนือเรือของตน แต่ถ้าเป็นกรณีที่มีการกระทำละเมิดเกิดขึ้นในเรือต่างประเทศที่อยู่ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ศาลไทยไม่มีเขตอำนาจดังกล่าวได้เนื่องจากเหตุผล 2 ประการ ประการแรกเนื่องจากการกระทำละเมิดไม่ได้เกิดขึ้นบนเรือไทย และประการที่สอง ประเทศไทยต้องเคารพกฎหมายระหว่างประเทศคืออนุสัญญา

สหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่กำหนดสิทธิและหน้าที่ของรัฐในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งสิทธิและหน้าที่ของรัฐในเขตดังกล่าว ได้แก่ สิทธิในการสำรวจ แสวงประโยชน์ อนุรักษ์ และจัดการทรัพยากรมีชีวิตและไม่มีชีวิต และกำหนดให้รัฐชายฝั่งจะดำเนินการในเรื่องดังกล่าว โดยคำนึงถึงสิทธิของรัฐอื่นด้วย

ในเรื่องความรับผิดชอบนี้ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 96 ด้วย ซึ่งกำหนดให้เจ้าของผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นหรือสิ่งแวดล้อมต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในมาตรา 96 ก็ยังไม่ได้บัญญัติให้ครอบคลุมในเรื่องซากเรือ กล่าวคือ มาตรา 96 กล่าวถึงมลพิษอันเกิดจากแหล่งกำเนิดมลพิษหรือมลพิษที่รั่วไหลหรือแพร่กระจายจากแหล่งกำเนิดอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นหรือสิ่งแวดล้อม แต่ไม่ได้กล่าวครอบคลุมถึงมลพิษมีผลให้แหล่งกำเนิดคือซากเรือลอยและเคลื่อนที่ในทะเลอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อเรือเดินทะเลลำอื่นหรือสิ่งแวดล้อม และข้อจำกัดอีกประการหนึ่งของพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือเรื่องขอบเขตการใช้บังคับซึ่งจะใช้บังคับเฉพาะแก่น่านน้ำไทย แต่ไม่รวมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ

ความปลอดภัยในการเดินเรือเป็นเรื่องสำคัญที่ไม่ทำให้เกิดซากเรือ และเป็นหลักกฎหมายสำคัญอีกประการหนึ่งที่กล่าวถึงในสารนิพนธ์ฉบับนี้ การทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 นี้ มีบทบัญญัติที่กล่าวถึงหน้าที่ของผู้ขนส่งไว้ในมาตรา 8 ซึ่งกำหนดว่า ก่อนการบรรทุกของลงเรือ หรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือเครื่องใช้ และอุปกรณ์ และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น และจัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสม และปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับ ขนส่ง และรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น กล่าวคือ ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องทำให้เรือมีความปลอดภัยในการเดินเรือ หากผู้ขนส่งไม่ปฏิบัติตามผู้ขนส่งก็ไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบได้และอาจทำให้เรือเกิดอัปปางและกลายเป็นซากเรือในที่สุด

ในส่วนของการประกันภัยทางทะเล ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเรื่องประกันภัยทางทะเลบังคับกับกรณีที่มีปัญหาเกิดขึ้นเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทะเล แต่จากคำพิพากษาของศาลฎีกาเห็นว่า การประกันภัยทางทะเลสามารถใช้หลักการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นหลักในการพิจารณาคดี ในกรณีที่เจ้าของเรือได้ทำประกันภัยทางทะเล

คุ้มครองการเคลื่อนย้ายซากเรือไว้ เมื่อมีความเสียหายจนเกิดซากเรือขึ้นผู้เสียหายสามารถเรียกร้องให้บริษัทประกันภัยรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในการเคลื่อนย้ายซากเรือในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตนได้

อย่างไรก็ตาม การทำประกันภัยทางทะเลถือเป็นสัญญาประเภทหนึ่ง ซึ่งการทำสัญญานั้นเป็นการสมัครใจของบุคคลผู้ทำสัญญาระหว่างกัน ดังนั้น เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งที่ทำ การขนส่งสินค้าทางทะเลจะทำประกันภัยความรับผิดชอบของตนไว้หรือไม่ก็ได้ และบริษัทประกันภัยก็มีสิทธิที่จะรับประกันภัยในเรื่องนั้นหรือไม่ก็ได้ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติบังคับให้ต้องทำประกันภัย แต่อย่างใด ดังนั้น จึงอาจเป็นปัญหาว่าการประกันภัยไม่คุ้มครองไปถึงการเคลื่อนย้ายซากเรือ เพราะเจ้าของเรืออาจเห็นว่าการประกันภัยทางทะเลคุ้มครองการเคลื่อนย้ายซากเรือ นั้น จะเป็นการเพิ่มภาระในเรื่องค่าใช้จ่าย ในขณะที่เดียวกัน หากเจ้าของเรือประสงค์ที่จะทำประกันภัยทาง ทะเลคุ้มครองการเคลื่อนย้ายซากเรือ แต่ถ้าบริษัทประกันภัยไม่ต้องการจะคุ้มครองประกันภัยทาง ทะเลในเรื่องดังกล่าวก็ไม่มีบทบัญญัติใดบังคับให้บริษัทประกันภัยต้องรับประกันภัยคุ้มครอง การเคลื่อนย้ายซากเรือได้แต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา WRC และบทบัญญัติแห่งกฎหมายไทยที่ เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายซากเรือแล้ว เห็นว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา WRC นั้นจะช่วยเติมเต็ม ช่องว่างของกฎหมายระหว่างประเทศให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น และเป็นประโยชน์แก่หลายฝ่าย ด้วยกัน ทั้งรัฐที่ได้รับผลกระทบ รัฐภาคี เจ้าของเรือ บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย ผู้รับประกันภัย เป็นต้น นอกจากนี้เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา WRC วัตถุประสงค์ของ อนุสัญญา เนื้อหา ขอบเขตการใช้บังคับ สิทธิหน้าที่ต่างๆของผู้เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายซากเรือ ข้อดีและข้อบกพร่องของอนุสัญญา WRC และปัญหากฎหมายไทยที่มีอยู่ในเรื่องดังกล่าว ผู้เขียนมี ความเห็นว่าหลักเกณฑ์ของอนุสัญญา WRC มีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้แก้ปัญหาในเรื่องการ เคลื่อนย้ายซากเรือ

ดังนั้น การที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีและอนุวัติการโดยการออกกฎหมายให้เป็นไป ตามอนุสัญญาน่าจะเป็นการรักษาประโยชน์และเป็นไปในแนวทางของอนุสัญญาดังกล่าว และจะ ทำให้เกิดการร่วมมือในระดับระหว่างประเทศในการเคลื่อนย้ายซากเรือ การแลกเปลี่ยนข้อมูล ข่าวสารความรู้ในเรื่องการเคลื่อนย้ายซากเรือ รวมทั้งทำให้เกิดการพัฒนาด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับ พาณิชยนาวิของไทยให้สอดคล้องกับความเจริญทางด้านการค้าระหว่างประเทศ ผู้เขียนจึงมี ความเห็นว่า การที่ประเทศไทยจะตัดสินใจเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา WRC จึงน่าจะเป็นประโยชน์ มากกว่า