

บทคัดย่อ

การค้าระหว่างประเทศตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ปฏิเสธไม่ได้เลยว่าการขนส่งสินค้าทางทะเล เป็นวิธีที่ทั่วโลกนิยมใช้กันมาก เนื่องจากในการขนส่งสินค้าทางทะเลสามารถขนส่งได้ในปริมาณมาก และประเทศต่างๆทั่วโลกโดยมากก็มีอาณาเขตติดกับทะเล พาหนะในการขนส่งสินค้าทางทะเลก็คือ เรือเดินทะเลนั่นเอง ซึ่งในปัจจุบันองค์การระหว่างประเทศ หรือหน่วยงานที่มีความเกี่ยวข้องกับระหว่างประเทศมิได้มุ่งเน้นที่จะพัฒนาในด้านการขนส่งสินค้าเพียงอย่างเดียว แต่ยังเห็นถึงความสำคัญในการรณรงค์เกี่ยวกับการดูแลรักษาคุณภาพของสิ่งแวดล้อมควบคู่ไปด้วย โดยอาจวางรูปแบบของแนวทางไปในรูปแบบของแนวปฏิบัติร่วมกัน หลักเกณฑ์ กฎหมายภายใน หรือกฎหมายระหว่างประเทศ เพื่อให้การพัฒนาการค้าระหว่างประเทศในส่วนของขนส่งสินค้านานาชาติพัฒนาไปโดยที่มีการดูแลรักษา และอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืนด้วย

เมื่อการขนส่งสินค้าทางทะเลก้าวขึ้นมาเป็นบทบาทสำคัญมากขึ้นในการขนส่งสินค้านานาชาติ เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งสินค้าทางทะเลก็มีปริมาณเพิ่มมากขึ้น และมีประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภทมากยิ่งขึ้น โดยอาจใช้ในการขนส่งสินค้านานาชาติทั่วไป เช่น ข้าวสาร ผัสดอง พารา เป็นต้น หรือจะเป็นสินค้าที่เป็นของอันตราย เช่น น้ำมัน อุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ สารเคมีที่มีอันตรายตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญาต่างๆ เป็นต้น ซึ่งองค์การระหว่างประเทศ หรือองค์การภายในประเทศต่างๆได้ตระหนักถึงความสำคัญในการดูแลการขนส่งสินค้าทางทะเลในเบื้องต้นเป็นเรื่องสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องในการขนส่งสินค้าทางทะเล ต่อมาเมื่อเกิดหลักเกณฑ์ร่วมกันในการขนส่งสินค้า ทำให้เกิดการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลเพิ่มมากขึ้น หมายรวมถึงการขนส่งสินค้านานาชาติทางทะเลด้วย จากการขยายตัวอย่างรวดเร็วในการขนส่งของอันตรายทางทะเลนั่นเอง ทำให้เกิดปัญหาการรั่วไหลของอันตรายเกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่ง เนื่องจากเมื่อสินค้านานาชาติ อาทิเช่น น้ำมัน เกิดการรั่วไหลซึ่งอาจเกิดจากการที่เรือมีสภาพไม่เหมาะแก่การขนส่งน้ำมัน หรือบุคลากรภายในเรือไม่มีความรู้ในการเก็บรักษาสินค้าที่เหมาะสม และเมื่อเกิดความเสียหายแก่ของอันตราย มิใช่เพียงแต่ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งจะได้รับผลกระทบเท่านั้น ความเสียหายอาจเกิดแก่สิ่งของอื่นที่อยู่บนเรือ ความปลอดภัยของผู้ทำงานบนเรือ ความเสียหายที่เกิดแก่สิ่งแวดล้อมบริเวณที่เกิดเหตุ ซึ่งความเสียหายดังที่กล่าวมาเป็นความเสียหายที่ร้ายแรงและยากต่อการเยียวยาแก้ไขทั้งสิ้น

เมื่อเกิดปัญหาดังกล่าวขึ้นในการขนส่งของอันตราย องค์การระหว่างประเทศจึงได้จัดทำกฎเกณฑ์ที่ใช้ควบคุมการขนส่งของอันตรายเพื่อเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้น

แทนที่จะกำหนดวิธีการเยียวยาแก้ไข โดยองค์การระหว่างประเทศที่ดำเนินการกำหนดหลักเกณฑ์ในการขนส่งของอันตราย อาทิเช่น องค์การสหประชาชาติ (United Nations) ได้จัดทำ Recommendations on the Transport of Dangerous Goods ขึ้นมาเป็นข้อเสนอแนะในการดำเนินการขนส่งของอันตรายในระบบการขนส่งทุกประเภท, องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization (IMO) ได้จัดทำ International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG) ขึ้นมาควบคุมการขนส่งของอันตรายทางทะเล เป็นต้น ส่วนองค์การภายในของรัฐ บางประเทศก็มีการออกกฎหมายภายในเพื่อกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายโดยเฉพาะ เช่น ประเทศจีน ประเทศแคนาดา และประเทศออสเตรเลีย เป็นต้น ซึ่งประเทศไทยนั้น หากเปรียบเทียบกับประเทศที่มีอาณาเขตติดทะเลในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือในระดับภูมิภาคเอเชียด้วยกัน นับว่ามีพัฒนาการที่ล่าช้าสำหรับเรื่องกองเรือที่ใช้ในการขนส่งของระหว่างประเทศมาก เนื่องจากประเทศไทยมิได้ยอมรับเป็นภาคีของอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือทางทะเลมากนัก จึงได้รับผลกระทบจากประเทศรัฐภาคีของประเทศต่างๆ มากมาย ทั้งทางตรง เช่น การถูกตรวจเรือ กักเรือ หรือ สั่งให้ดำเนินการให้ถูกต้องตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่รัฐนั้นเป็นภาคี หากเรือเดินทะเลสัญชาติไทยแล่นผ่านน่านน้ำประเทศดังกล่าว หรือส่งผลทางอ้อม เช่น ประเทศไทยอาจต้องห้ามมิให้ดำเนินการใดๆ กับเรือเดินทะเลที่แล่นผ่านน่านน้ำไทยโดยที่ประเทศไทยไม่ได้เป็นรัฐภาคีในเรื่องนั้นๆ เป็นต้น

ดังนั้น การพิจารณาประเด็นของการมีกฎหมายตามหลักเกณฑ์ในประมวลหลักเกณฑ์ว่าด้วยการขนส่งของอันตรายทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG) ความสำคัญ ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นแก่ประเทศไทย แม้จะไม่มีผลโดยตรงต่อธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศ แต่ก็นับได้ว่าเป็นประเด็นสำคัญในวงการธุรกิจการขนส่งของอันตรายทางทะเล เพื่อจัดทำกฎหมายไทยให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์สากล โดยพิจารณาถึงกฎหมายที่มีอยู่และความเหมาะสมสอดคล้องกับกฎหมายในประเทศ และระหว่างประเทศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ เล็งเห็นถึงปัญหาใหม่ของหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศที่เกิดขึ้น ดังที่กล่าวมา จึงเสนอให้มีการปรับปรุงกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยนำกฎหมายลำดับรองที่มีอยู่ มารวบรวมไว้ในกฎกระทรวงที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 และเพิ่มเติมเนื้อหาในส่วนของหน่วยงานผู้รับผิดชอบโดยให้กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานหลัก และการประกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น สุดท้ายเป็นการเสนอให้แก้ไขบทลงโทษในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ให้มีความเหมาะสมกับภาวะปัจจุบันและเพียงพอที่จะบังคับให้ผู้ปฏิบัติเกรงกลัวและปฏิบัติตามกฎหมายได้