



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9
The 9th STOU National Research Conference

ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเลของเรือในบริบทที่ประเทศไทยมีสถานะเป็นรัฐชายฝั่ง
Legal Problems of Thailand on Maritime Safety for Ships in the Context of Coastal State

มัธยะ ยูวมิตร (Matthaya Yuwamit)¹

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเลของเรือในบริบทที่ประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่ง อันจะทำให้เกิดความตระหนักว่าผลของปัญหาทางกฎหมายในลักษณะต่างๆ นั้นอาจกระทบต่อความปลอดภัยทางทะเลของเรือในลักษณะใดได้บ้าง และเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายอันจะส่งผลให้การควบคุมและการส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางทะเลของเรื่อนั้นเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยดำเนินการด้วยวิธีการศึกษาวิจัยจากเอกสารอันประกอบไปด้วยกฎหมายแม่บทและกฎหมายลำดับรองที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมเรือเดินทะเลหรือการใช้อำนาจอธิปไตยในน่านน้ำของรัฐชายฝั่ง และศึกษาหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ประมวลข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนกฎหมายของประเทศที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นประเทศที่มีความพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี ซึ่งจากการศึกษาพบว่า กฎหมายของประเทศไทยว่าด้วยความปลอดภัยทางทะเลของเรือในบริบทของรัฐชายฝั่งนั้นมีปัญหาในลักษณะสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ การไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในบางประเด็น การมีบทบัญญัติของกฎหมายที่ล้าสมัยหรือไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล และการกำหนดอำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานรัฐในลักษณะที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย การปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่มีปัญหาอยู่ในปัจจุบันจึงเป็นสิ่งสำคัญที่รัฐพึงพิจารณาและดำเนินการให้สำเร็จ ไม่ว่าจะเป็นด้วยวิธีการนำเอากฎหมายฉบับที่ใช้บังคับอยู่มาปรับปรุงแก้ไขในแต่ละประเด็นที่มีข้อบกพร่องหรือด้วยการร่างพระราชบัญญัติขึ้นใหม่ทั้งฉบับก็ตาม

คำสำคัญ ความปลอดภัยทางทะเลของเรือ ประเทศไทย รัฐชายฝั่ง

¹ อาจารย์ ประจำสาขาวิชาการค้าระหว่างประเทศและการจัดการโลจิสติกส์ คณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา matyuvamit@gmail.com



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

Abstract

This research aimed to present the legal problems of Thailand on maritime safety for ships in the context of Coastal State to realize the possibility of impacts on the ship safety and to suggest improving law for the purpose of increasing efficiency in control and promotion of the maritime safety for ships. Documentary research is the exclusive methodology of this study. In the process, primary laws and subordinate legislations regulating the control of seagoing ships and Coastal State power were reviewed together with the international conventions and relevant codes. It also studied laws of the countries known for the shipping industry development. The research revealed three types of legal problems that are the lack of statutes in certain issues, the obsolescence or substandardness of the current statutes and the inefficiency in the law enforcement as a consequence of an inappropriate assignment of tasks among the government agencies. Therefore, the law improvement has become one of the most essential matters to be considered and it can be accomplished either by amending the existing laws or by drafting a new Act completely.



Keywords: Maritime safety for ships, Thailand, Coastal State



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

บทนำ

ประเทศไทยมีกฎหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเลของเรือจำนวน 2 ฉบับ ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 โดยกฎหมายทั้งสองฉบับนี้เป็นกฎหมายที่ตราขึ้นและใช้บังคับมาเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน ดังในกรณีของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 นั้นเป็นกฎหมายที่มีขึ้นตั้งแต่สมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว โดยมีเป้าหมายให้รัฐมีอำนาจในการควบคุมภาคเอกชนให้ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ต่างๆ ว่าด้วยการสัญจรทางน้ำและก่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ ในขณะที่พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 นั้นถูกตราขึ้นในสมัยรัฐบาลของจอมพล ป. พิบูลสงคราม โดยมีวัตถุประสงค์ในการให้รัฐมีอำนาจในการควบคุมเอกชนด้วยระบบการจดทะเบียน การถือกรรมสิทธิ์ในเรือ การได้รับสัญชาติของเรือไทยอันนำมาซึ่งสิทธิ หน้าที่ และการสงวนสิทธิต่างๆ ในการทำการค้าในน่านน้ำไทย (ขวลิต ขวลิตพงศ์พันธุ์, 2554, น.349)

พระราชบัญญัติทั้งสองฉบับที่กำหนดอำนาจรัฐเหนือเอกชนในการควบคุมกิจการพาณิชย์นาวีดังกล่าวถึงข้างต้นนี้ จะสังเกตได้ว่าเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับมาแล้วเป็นระยะเวลายาวนาน โดยที่ผ่านมาในระหว่างการบังคับใช้ฝ่ายบริหารก็มีความพยายามในการปรับปรุงแก้ไขบทบัญญัติแห่งกฎหมายเช่นว่านี้อย่างต่อเนื่องเป็นจำนวนหลายฉบับด้วยความมุ่งหมายที่จะให้กฎหมายฉบับต่างๆ เหล่านี้มีบทบัญญัติที่เหมาะสมต่อสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปของสังคม อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีความพยายามในการปรับปรุงแก้ไขมาเพียงใด พระราชบัญญัติเหล่านี้ก็ยังคงเป็นที่สังเกตได้ถึงความล้าสมัยของบทบัญญัติที่มีถ้อยคำทางกฎหมายในแบบฉบับโบราณ นอกจากประเด็นปัญหาในเรื่องของความล้าสมัยแล้ว ปัญหาที่จะเกิดขึ้นตามมาจากต้นเหตุดังกล่าวคือความไม่สอดคล้องกันกับมาตรฐานสากลตามอนุสัญญาและกฎหมายระหว่างประเทศในรูปแบบต่างๆ ทั้งนี้ เนื่องจากว่าโดยสภาพแห่งยุคสมัยในบริบทของโลกาภิวัตน์ที่มีพลวัตทางด้านเทคโนโลยีสารสนเทศได้ส่งผลให้อุตสาหกรรมการพาณิชย์นาวีมีความพัฒนาในทางวัตถุเพิ่มมากขึ้นอย่างรวดเร็ว อันนำมาซึ่งผลกระทบทางด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงระยะที่เทคโนโลยีกำลังพัฒนาไปสู่การประยุกต์ใช้อย่างสมบูรณ์แบบ

เพราะฉะนั้น ในเมื่อกฎหมายว่าด้วยเรือไทยและกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยนั้นยังคงมีโครงสร้างตามเดิมเสมือนกับ ณ เวลาที่สภาพสังคมยังไม่มีโครงสร้างการควบคุมที่มุ่งใช้บังคับกับเรือและการเดินเรือ กฎหมายของประเทศไทยจึงได้รับผลกระทบจากความไม่สอดคล้องกันระหว่างสภาพสังคมแบบเก่ากับแบบใหม่ กล่าวอีกนัยหนึ่ง ในช่วงระยะเวลาไม่เกิน 40 ปีที่ผ่านมา ประชาคมโลกได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนากฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยทะเลให้เหมาะสมกับความก้าวหน้าของโลก ตรงต่อความเป็นจริงและให้สิทธิอย่างเป็นธรรมต่อทุกประเทศ (ถนอม เจริญลาภ, 2552, น.96) จนนำมาสู่การจัดทำอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea, 1982: UNCLOS 1982) โดยมีการแบ่งโครงสร้างการควบคุมเรือออกเป็นสามเสาหลัก ทั้งนี้ ตามพันธกิจแห่งรัฐที่แบ่งเป็นรัฐเจ้าของธง (Flag State) รัฐเจ้าของท่าเรือ (Port State) และรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ซึ่งปรากฏการณ์เช่นว่านี้เป็นพฤติกรรมที่ผู้ร่างกฎหมายในยุคอดีตไม่อาจคาดเห็นได้ บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ใช้บังคับมาเป็นระยะเวลานานกว่าอนุสัญญา UNCLOS 1982 จึงมักจะไม่มีการจัดหมวดหมู่ตามโครงสร้างการควบคุมเรือในลักษณะดังกล่าว (มัธยะ ยุมิตร, 2560, น.261)

สภาพการณ์ที่กล่าวถึงข้างต้นนี้เป็นผลกระทบโดยตรงที่ได้เกิดขึ้นแก่พระราชบัญญัติเรือไทย พุทธศักราช 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เพราะจะสังเกตได้ว่ากฎหมายทั้งสองฉบับนี้มีบทบัญญัติที่ปะปนกันระหว่างหลักเกณฑ์สำหรับการควบคุมตามพันธกิจแห่งรัฐในฐานะรัฐเจ้าของธง รัฐเจ้าของท่าเรือ และรัฐชายฝั่ง อีกทั้ง



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

ยังมีปัญหาในรูปแบบอื่นๆ เช่น การไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในบางประเด็น การมีบทบัญญัติของกฎหมายที่ล้าสมัยหรือไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล และการกำหนดอำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานรัฐในลักษณะที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งปัญหาเหล่านี้แม้ว่ารัฐบาลในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) จะได้พยายามปรับปรุงแก้ไขให้กฎหมายมีความชัดเจนและมีความครอบคลุมมากยิ่งขึ้น รวมไปถึงการมีผลใช้บังคับของกฎหมายฉบับใหม่ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเลของเรือด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตามพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 อันมีที่มาจากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาแรงงานทางทะเล ค.ศ. 2006 (Maritime Labour Convention, 2006: MLC 2006) แต่ปัญหาดังที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ก็มิได้รับการปรับปรุงแก้ไขอย่างเป็นระบบแต่อย่างใด

ในบทความฉบับนี้ผู้ศึกษาจึงมุ่งนำเสนอปัญหาและแนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเลของเรือเฉพาะในบริบทที่ประเทศไทยมีสถานะเป็นรัฐชายฝั่งเท่านั้น โดยพิจารณาข้อบกพร่องในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เป็นสำคัญ

วัตถุประสงค์

1. เพื่อนำเสนอปัญหาทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเลของเรือในบริบทที่ประเทศไทยเป็นรัฐชายฝั่ง อันจะทำให้เกิดความตระหนักว่าผลของปัญหาทางกฎหมายในลักษณะต่างๆ นั้นอาจกระทบต่อความปลอดภัยทางทะเลของเรือในลักษณะใดได้บ้าง
2. เพื่อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายอันจะส่งผลให้การควบคุมและการส่งเสริมด้านความปลอดภัยทางทะเลของเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษานี้ดำเนินการด้วยวิธีการศึกษาวิจัยจากเอกสาร (Documentary Research) โดยพิจารณาจากบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เป็นหลัก (เพราะเป็นกฎหมายแม่บทที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการควบคุมเรือเดินทะเลหรือการใช้อำนาจรัฐในฐานะรัฐชายฝั่ง) ประกอบกับกฎหมายฉบับอื่นๆ ทั้งในระดับพระราชบัญญัติและกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเลของเรือ และมีการศึกษาหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและประมวลข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง (เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 หรือ “SOLAS 74” อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 หรือ “SALVAGE 1989” อนุสัญญาระหว่างประเทศกรุงไนโรบีว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 หรือ “WRC 2007” อนุสัญญาว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ค.ศ. 1979 หรือ “SAR 1979” ประมวลข้อบังคับว่าด้วยเกณฑ์มาตรฐานระหว่างประเทศและแนวปฏิบัติที่แนะนำสำหรับการตรวจสอบข้อเท็จจริงด้านความปลอดภัยในอุบัติเหตุทางทะเลหรืออุบัติเหตุทางทะเล หรือ “Casualty Investigation Code”) รวมไปถึงกฎหมายของประเทศที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นประเทศที่มีความพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมพาณิชย์ เช่น สหรัฐอเมริกา (ได้แก่ U.S. Code Title 33 และ Title 46) สหราชอาณาจักร (ได้แก่ Merchant Shipping Act 1995 และ The Merchant Shipping (Safety of Navigation) Regulations 2002) ทั้งนี้ด้วยความมุ่งหมายให้เกิดแนวทางในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายของประเทศไทยให้มีมาตรฐานที่ทัดเทียมกับหลักเกณฑ์ตาม



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

กฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศอื่นๆ ที่ได้รับการยอมรับว่าเป็นประเทศที่มีความพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมพาณิชย์

ผลการวิจัยและอภิปราย

กฎหมายของประเทศไทยว่าด้วยความปลอดภัยทางทะเลของเรือในบริบทของรัชชาธิปไตยนั้นพบว่ามีปัญหาในลักษณะสำคัญ 3 ประการ ได้แก่ การไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในบางประเด็น การมีบทบัญญัติของกฎหมายที่ล้าสมัยหรือไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล และการกำหนดอำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานรัฐในลักษณะที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) การไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในบางประเด็น ได้แก่

ก. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบริหารและการปฏิบัติการของประภาคารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ทั้งในส่วนของอำนาจหน้าที่ของนายประภาคารผู้กำกับการทำงานของประภาคารและการปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่นายประภาคาร ซึ่งการวางหลักเกณฑ์ในเรื่องดังกล่าวนี้ย่อมส่งผลต่อประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกด้านการเดินเรือ

ข. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่มีบทบัญญัติที่เปิดช่องให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจประสานงานร่วมกับกรมอุทกศาสตร์ในการประกาศคำเตือนด้านการเดินเรือ และพระราชกฤษฎีกา แบ่งส่วนราชการและกำหนดหน้าที่ของส่วนราชการกองทัพอากาศ กองทัพไทย กระทรวงกลาโหม พ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรมอุทกศาสตร์ มิได้มีบทบัญญัติที่ชัดเจนถึงขนาดว่าการให้บริการเกี่ยวกับการเตือนภัยด้านการเดินเรือเป็นหน้าที่ของกรมอุทกศาสตร์ อีกทั้งยังไม่มีข้อกำหนดในส่วนใดที่วางหลักเกณฑ์ในความรับผิดชอบอาจเกิดขึ้นหากมีความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

ค. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่มีบทบัญญัติที่จัดตั้งระบบหรือกำหนดให้มีการให้บริการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย การให้บริการในเรื่องดังกล่าวจึงขึ้นอยู่กับข้อกำหนดยุทธศาสตร์หรือแผนด้านความมั่นคงเฉพาะเรื่องซึ่งเป็นไปตามพระราชบัญญัติสภาพความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ. 2559 ซึ่งจะมีการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์หรือแผนความมั่นคงเป็นช่วงระยะเวลาเท่านั้น จึงทำให้เกิดความไม่มั่นคงและความไม่ยั่งยืนในการวางมาตรการเพื่อการให้บริการดังกล่าว

ง. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือนายเรือของเรือที่ประสบภัย และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการปฏิบัติต่อข้อความแห่งภัยอันตราย (Danger Messages) รวมถึงหลักเกณฑ์ว่าด้วยรายละเอียดข้อสนเทศที่จำเป็นต้องมีในข้อความแห่งภัยอันตรายดังกล่าว (Information Required in Danger Messages) ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่พึงต้องมีอยู่ในกฎหมายไทยในฐานะที่ประเทศไทยนั้นเป็นรัฐภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 หรือ International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 โดยข้อสนเทศเช่นนี้นั้นจะมีความสำคัญต่อผลสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นอย่างยิ่ง

จ. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยภาคมหานาน รวมถึงหลักเกณฑ์ว่าด้วยอำนาจหน้าที่ของภาครัฐในการปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือแก่เรือและชีวิตมนุษย์ เช่น



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

อำนาจของเจ้าหน้าที่ในการสั่งให้บุคคลใดๆ ที่อยู่ใกล้ตัวให้มาร่วมปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือ เพื่อประโยชน์ในการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจากเรือที่กำลังตกอยู่ในภัยพิบัติหรือกำลังอัปปาง

ฉ. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 และกฎหมายฉบับอื่นๆ ไม่มีกฎหมายที่จะบังคับให้ฝ่ายนิติบัญญัติหรือฝ่ายบริหาร ซึ่งเป็นผู้กำหนดกฎระเบียบด้านการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ต้องคำนึงถึงความจำเป็นในการร่วมมือกันระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้มีส่วนได้เสียและเจ้าหน้าที่ของรัฐ เพื่อวัตถุประสงค์ในการเสริมสร้างการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล ในขณะที่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 หรือ “SALVAGE 1989” ให้ความสำคัญต่อประเด็นดังกล่าวโดยมีหลักการให้รัฐผู้สร้างหลักเกณฑ์ทางกฎหมายต้องคำนึงถึงความจำเป็นในการร่วมมือกันระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้มีส่วนได้เสียและเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในระหว่างการกำหนดกฎเกณฑ์หรือการพิจารณาประเด็นเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย (SALVAGE 1989, Article 11)

(2) การมีบทบัญญัติของกฎหมายที่ล้าสมัยหรือไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล ได้แก่

ก. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มีบทบัญญัติที่ให้อำนาจแก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมในการออกกฎกระทรวงเพื่อกำหนดเขตท่าเรือ เขตจอดเรือ ทางเดินเรือทั่วไป ทางเดินเรือในเขตท่าเรือ และเขตควบคุมการเดินเรือ ในลักษณะที่ยังไม่สอดคล้องตามอนุสัญญา International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 ซึ่งได้วางหลักให้รัฐภาคีนั้นต้องกำหนดทางเดินเรือและเขตควบคุมการเดินเรือต่างๆ โดยพิจารณาถึงระบบช่องทางการเดินเรือภาคบังคับและข้อแนะนำต่างๆ ดังที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ “IMO”) ได้กำหนดไว้

ข. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือที่อาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือในลักษณะที่ไม่เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศกรุงไนโรบีว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 และมีปัญหาในหลายประเด็น เช่น การไม่มีบทบังคับให้นายเรือหรือผู้ประกอบการเรือต้องรายงานถึงการเกิดอุบัติเหตุอันนำไปสู่การเกิดซากเรือแก่รัฐชายฝั่งอันเป็นรัฐที่ได้รับผลกระทบ การไม่มีหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าปัจจัยใดบ้างที่จะต้องนำมาพิจารณาเพื่อที่จะระบุว่ากรณีใดจึงจะถือว่าอยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย การไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของรัฐในอันที่จะต้องแจ้งเตือนนักเดินเรือและรัฐอื่นๆ เกี่ยวกับลักษณะและตำแหน่งของซากเรือ รวมถึงกระบวนการขั้นตอนในการระบุตำแหน่งที่แน่นอนของซากเรือ การมีหลักเกณฑ์ที่กำหนดให้เครื่องหมายแสดงซากเรือ นั้นเป็นดุลยพินิจของเจ้าท่าโดยที่ไม่มีการอิงตามระบบสากลว่าด้วยการวางทุ่นที่ใช้สำหรับวางในบริเวณที่มีซากเรือตั้งอยู่ การมีมาตรการทางกฎหมายในลักษณะที่สร้างภาระให้กับเจ้าท่าในอันที่จะต้องดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรื่อนั้นแทนเจ้าของเรือในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย อีกทั้งยังไม่มีหลักประกันในการชดเชยค่าใช้จ่ายจากการที่เจ้าท่าต้องดำเนินการดังกล่าว

ค. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มีบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของนายเรือของเรือกลไฟและเรือประเภทอื่นๆ ในการแจ้งต่อเจ้าท่าภายในระยะเวลาที่กำหนด แต่ไม่ได้กำหนดลักษณะของอุบัติเหตุที่จะต้องแจ้งต่อเจ้าท่า ทำให้ลักษณะของอุบัติเหตุที่ครอบคลุมถึงอุบัติเหตุที่ไม่ร้ายแรงด้วย อันก่อให้เกิดภาระแก่ทั้งนายเรือและเจ้าท่า



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

ง. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มีความล้าสมัย โดยเฉพาะในเรื่องการไต่สวนอุบัติเหตุที่ให้ผู้ช่วยเหลือวินิจัยที่ได้รับเลือกมาจากรัฐมนตรีว่าการ “กระทรวงนครบาล” ซึ่งปัจจุบันไม่มีกระทรวงในชื่อดังกล่าวแล้ว

จ. พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 มีวัตถุประสงค์แห่งการไต่สวนอุบัติเหตุเพื่อกำหนดโทษในทางปกครองของผู้นำร่องและคนประจำเรือ แต่ไม่ได้เป็นไปเพื่อการกำหนดมาตรการที่จำเป็นอันจะมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดิมซ้ำขึ้นอีกในอนาคต และบทบัญญัติมิได้อยู่บนพื้นฐานของหลักการสากลตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยเกณฑ์มาตรฐานระหว่างประเทศและแนวปฏิบัติที่แนะนำสำหรับการตรวจสอบข้อเท็จจริงด้านความปลอดภัยในอุบัติเหตุทางทะเลหรืออุบัติเหตุทางทะเล หรือ “Casualty Investigation Code” หรือกฎหมายระหว่างประเทศฉบับอื่นใด จึงทำให้ปราศจากหลักเกณฑ์ที่สำคัญ เช่น การร่วมมือในการตรวจสอบข้อเท็จจริงระหว่างรัฐเจ้าของธงกับรัฐที่มีส่วนได้เสีย การตรวจสอบข้อเท็จจริงแบบคู่ขนาน การให้ความคุ้มครองแก่คนประจำเรือในฐานะพยาน การตรวจสอบข้อเท็จจริงที่ไม่ขึ้นกับอิทธิพลภายนอก

ฉ. พระราชบัญญัติการช่วยเหลือภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 ไม่มีบทกำหนดโทษสำหรับการละเว้นการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัยหรือบุคคลที่ตกอยู่ในอันตรายแห่งชีวิตในทะเล ความรับผิดชอบทางอาญาจึงเป็นไปตามประมวลกฎหมายอาญาซึ่งบัญญัติให้เป็นความผิดแบบหุโทษ โดยต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ (มาตรา 374) ทำให้บทบัญญัตินี้มีลักษณะไม่เป็นการให้ความคุ้มครองต่อชีวิตมนุษย์และการเสริมสร้างสิทธิมนุษยชนดังที่ควรจะเป็น

ช. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน พ.ศ. 2547 มีวัตถุประสงค์เป็นเพียงการรักษาและเยียวยาสภาพแวดล้อมของทะเลภายหลังที่เกิดอุบัติเหตุอันก่อให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันไปแล้ว แต่ไม่มีมาตรการเพื่อการป้องกัน (Preventive Measures) ในลักษณะที่เสริมสร้างความปลอดภัยของเรือให้ไม่ได้รับความเสียหายอย่างสิ้นเชิงในทะเล ทำให้หลักการว่าด้วยการคุ้มครองแนวชายฝั่งหรือประโยชน์แห่งรัฐตามอนุสัญญา SALVAGE 1989 นั้นยังไม่สัมฤทธิ์ผลอย่างสมบูรณ์

ซ. กฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร พ.ศ. 2552 มีลักษณะเป็นการให้บริการทางอุตุนิยมวิทยาแก่ประชาชนในลักษณะทั่วไป จึงมีลักษณะไม่สอดคล้องกันกับอนุสัญญา International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 ที่เป็นการให้บริการทางอุตุนิยมวิทยาสำหรับการเดินเรือโดยเฉพาะ

(3) การกำหนดอำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานรัฐในลักษณะที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่

ก. ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย ที่มีการจัดตั้งขึ้นในประเทศไทยนั้นมีสถานภาพทางกฎหมายที่ไม่มั่นคง เพราะศูนย์ประสานงานดังกล่าวจัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรีอันมีลักษณะเป็นนโยบาย มิใช่การจัดตั้งตามกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติหรือกฎหมายลำดับรอง และมีได้มีสถานะเป็นนิติบุคคล จึงอาจได้รับผลกระทบจากการกระทำของรัฐบาลหรือฝ่ายปกครอง เพราะอาจถูกยุบเลิกได้ทันทีด้วยเพียงแค่การมีมติคณะรัฐมนตรีโดยไม่ต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐสภาหรือกระบวนการนิติบัญญัติอื่นใด



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

ข. งานด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเลเป็นภารกิจที่ไม่ได้รับการให้ความสำคัญเท่าที่ควรจากกระทรวงคมนาคม เพราะแต่เดิมนั้นงานดังกล่าวเคยเป็นส่วนหนึ่งของ “ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (Rescue Coordination Centre: RCC)” ซึ่งอยู่ในอำนาจหน้าที่ของกรมการบินพาณิชย์ แต่ในเวลาต่อมางานดังกล่าวได้ถูกแยกออกจากงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย ทำให้กรมการขนส่งทางอากาศ ณ เวลานั้นไม่มีอำนาจหน้าที่ในงานด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยอีกต่อไป และในขณะเดียวกันก็ไม่มีกรมมอบหมายอำนาจหน้าที่ดังกล่าวให้แก่หน่วยงานใดเป็นการเฉพาะ

ค. ในเรื่องการกำหนดแต่งตั้งหน่วยให้ความช่วยเหลือและความพร้อมของเครื่องมืออำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ต่างๆ ของหน่วยให้ความช่วยเหลือนั้น ประเทศไทยได้เข้าร่วมเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยโครงการค้นหาและช่วยเหลือด้วยการใช้ดาวเทียม (Cospas-Sarsat) และได้มีการติดตั้งอุปกรณ์ภาคพื้นดินของระบบในลักษณะที่น่าจะมีความพร้อมต่อการปฏิบัติการช่วยเหลือและค้นหาผู้ประสบภัยทางทะเลแล้ว แต่ยังไม่มียุติว่าหน่วยงานใดควรที่จะได้รับการแต่งตั้งให้เป็นหน่วยให้ความช่วยเหลือ (As Rescue Units) ตามข้อกำหนดแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ค.ศ. 1979 หรือ “SAR 1979”

ข้อเสนอแนะทางกฎหมาย

จากการศึกษากฎหมายของประเทศไทยว่าด้วยความปลอดภัยทางทะเลของเรือดังที่ผู้ศึกษาได้นำเสนอมาข้างต้นนั้น จะเห็นได้ว่า พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และกฎหมายอื่นๆ บางฉบับทั้งในระดับพระราชบัญญัติและกฎหมายลำดับรองนั้น ยังคงมีปัญหาอยู่ทั้งในประเด็นของการไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายในบางประเด็น การมีบทบัญญัติของกฎหมายที่ล้าสมัยหรือไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล และการกำหนดอำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานรัฐในลักษณะที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ซึ่งการแก้ไขปัญหาลักษณะนี้อาจทำได้ทั้งในลักษณะของการนำกฎหมายฉบับที่ใช้บังคับอยู่มาปรับปรุงแก้ไขในแต่ละประเด็นที่มีข้อบกพร่อง หรืออาจกระทำในอีกลักษณะหนึ่งคือการยกร่างพระราชบัญญัติขึ้นใหม่ทั้งฉบับ เพื่อประโยชน์ในการปรับปรุงแก้ไขหลักเกณฑ์ต่างๆ แบบองค์รวม เพราะฉะนั้น ในการนี้ผู้ศึกษาจึงขอชี้ว่า “กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือ” เพื่อสื่อถึงพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ที่ได้รับการปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะแห่งบทความฉบับนี้ หรือพระราชบัญญัติที่อาจถูกร่างขึ้นใหม่เพื่อใช้บังคับแทนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 แล้วแต่กรณี

(1) แนวทางการแก้ไขปัญหามิมีบทบัญญัติของกฎหมายในบางประเด็น ได้แก่

ก. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการบริหารและการปฏิบัติการของประภาคารหรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินเรือ ทั้งในส่วนของอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่นายประภาคารผู้กำกับการทำงานของประภาคาร และการปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ประภาคาร รวมถึงอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ซึ่งเป็นผู้ควบคุมหรือดูแลสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ เพื่อประโยชน์แห่งการเดินเรือในทะเลที่ปลอดภัย

ข. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้รายละเอียดข้อสนเทศที่จำเป็นในข้อความแห่งภัยอันตราย รวมทั้งการปฏิบัติต่อข้อความแห่งภัยอันตราย ดังกล่าว ตลอดจนวิธีปฏิบัติของการควบคุมสถานีวิจัยว่าด้วยการระงับส่งข้อความใดๆ เพื่อให้สถานีอื่นๆ สามารถได้รับข้อความนั้นโดยไม่ถูกรบกวนจากสถานีวิทยุของตน เพราะหลักเกณฑ์เหล่านี้จะเป็นกลไกสำคัญที่ทำให้การส่งสารเพื่อขอความช่วยเหลือในกรณีที่มีเรือตกอยู่ในความเสี่ยงแห่งภัยอันตรายหรือภัยพิบัติ ซึ่งถ้า



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

หากว่ากลไกเช่นนี้สามารถใช้บังคับได้อย่างมีประสิทธิภาพ ก็จะส่งผลทำให้เรือลำอื่นๆ ที่สามารถเข้าช่วยเหลือกู้ภัยได้นั้นมีโอกาที่จะเข้ามาปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยและช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ได้อย่างทัน่วงที

ค. พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 หรือกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรมีการให้อำนาจกระทรวงคมนาคมซึ่งเป็นผู้รักษาการพระราชบัญญัติในการออกกฎกระทรวงเกี่ยวกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยในทางเทคนิคเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยอาศัยความร่วมมือจากผู้ประกอบวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ผู้มีส่วนได้เสียอย่างบริษัทสายเรือ นักเดินเรือ รวมไปถึงเจ้าหน้าที่แห่งรัฐที่มีหน้าที่และความรับผิดชอบโดยตรง ทั้งนี้ รัฐบาลควรมีการส่งเสริมและสนับสนุนในเรื่องของการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและสถานที่ที่จะใช้สำหรับรองรับการช่วยเหลือกู้ภัย อันจะนำมาซึ่งความปลอดภัยต่อชีวิต ทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมทางทะเลด้วย

(2) แนวทางการแก้ไขปัญหามิบัติของกฎหมายที่ล้าสมัยหรือไม่เป็นไปตามมาตรฐานสากล ได้แก่

ก. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรมีบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยในการกำหนดทางเดินเรือและเขตควบคุมการเดินเรือต่างๆ รัฐมนตรีพึงต้องพิจารณาถึงระบบช่องทางการเดินเรือภาคบังคับและข้อแนะนำต่างๆ ดังที่ IMO ได้กำหนดไว้

ข. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรมีบทบัญญัติที่กำหนดหรือเปิดช่องให้กรมเจ้าท่าซึ่งเป็นหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่ในฐานะรัฐชายฝั่งควรที่จะประสานงานร่วมกันกับกรมอุทกศาสตร์ ทั้งนี้ ในลักษณะทำนองเดียวกันกับรูปแบบการดำเนินงานของสหราชอาณาจักรที่มีการจัดทำบันทึกความเข้าใจระหว่างหน่วยยามฝั่งกับสำนักงานอุทกศาสตร์แห่งสหราชอาณาจักร โดยสำนักงานอุทกศาสตร์เป็นผู้ประสานในการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับภัยอันตรายหรือความเปลี่ยนแปลงใหม่ๆ หรือมีข้อบกพร่องใดๆ ที่ได้รับแจ้งมาจากนักเดินเรือและออกประกาศเตือนแก่เรือที่เดินทะเลอยู่ในพื้นที่รับผิดชอบ ซึ่งถ้าหากว่ากฎหมายว่าด้วยการเดินเรือไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดหน้าที่ของหน่วยงานทั้งหมดข้างต้น รวมถึงหน้าที่ของนายเรือในอันที่จะต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับภัยอันตราย ความเปลี่ยนแปลงหรือข้อบกพร่องใดๆ ที่ตนประสบแล้วก็น่าจะยังส่งผลเป็นการเสริมสร้างความปลอดภัยในการเดินเรือให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

ค. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรกำหนดมาตรการเพื่อการป้องกันให้เรือไม่ได้รับความเสียหายอย่างสิ้นเชิงในทะเล โดยอาจมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลภาคมหาชน ซึ่งกำหนดให้กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยทำหน้าที่เป็นหน่วยประสานงานกับกองทัพเรือและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง หรืออาจให้มีการจัดตั้งคณะกรรมการและหน่วยปฏิบัติการภายใต้สังกัดของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย หรือจัดตั้งร่วมกันกับหน่วยราชการอื่นขึ้นเป็นการเฉพาะ เพื่อกำหนดนโยบายและแผนปฏิบัติการเพื่อการคุ้มครองแนวชายฝั่งและประโยชน์ทางทะเลแห่งชาติ ซึ่งการนี้จะเป็นการรักษาสิทธิของรัฐชายฝั่งในการบังคับใช้มาตรการเพื่อการคุ้มครองแนวชายฝั่งหรือประโยชน์แห่งรัฐตามอนุสัญญา SALVAGE 1989

ง. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรมีบทกำหนดโทษเป็นการเฉพาะสำหรับการละเว้นการเข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัยหรือบุคคลที่ตกอยู่ในอันตรายแห่งชีวิตในทะเล เพื่อมิให้ความรับผิดชอบทางอาญาเป็นเพียงความผิดลหุโทษตามประมวลกฎหมายอาญา ทั้งนี้ ในเมื่อพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 ได้มีการนำเอาประเด็นเกี่ยวกับการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลมากำหนดไว้ในลักษณะที่บังคับให้เป็นหน้าที่ของนายเรือตามมาตรา 11 พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 ก็ควรที่จะมีการวางบทกำหนดโทษไว้ในพระราชบัญญัติซึ่งมีลักษณะเป็นกฎหมายเฉพาะมากกว่าที่จะให้ไปใช้บทกำหนดโทษตามประมวลกฎหมายอาญาซึ่งมีลักษณะเป็นกฎหมายทั่วไป เพราะชีวิตมนุษย์ที่กำลัง



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

ประสบภัยอันตรายในทะเลเป็นภัยอันตรายแห่งชีวิตในลักษณะที่ไม่อาจขอความช่วยเหลือจากบุคคลอื่นใดได้นอกเหนือไปจากเรือที่ประสบเหตุ นอกจากนี้ เพื่อประโยชน์ในการเสริมสร้างสิทธิมนุษยชน ผู้ศึกษายังมีความเห็นเพิ่มเติมต่อไปอีกด้วยว่า การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลนั้นจะต้องกระทำโดยปราศจากการเลือกปฏิบัติ ไม่ว่าบุคคลที่กำลังตกอยู่ในภัยอันตรายนั้นจะมีสถานะทางสังคมหรือทางกฎหมายประการใดก็ตาม เช่น กรณีที่เรือที่ได้รับอุบัติเหตุเป็นเรือที่ใช้ในการบรรทุกขนแรงงานที่มีวัตถุประสงค์แห่งการค้ามนุษย์โดยผิดกฎหมาย หรือเป็นกลุ่มบุคคลที่กำลังทำการอพยพโดยผิดกฎหมาย เช่น ชาวโรฮิงญา ในกรณีที่มีลักษณะเช่นว่านี้ นายเรือของเรือที่เดินทางผ่านมาประสบเหตุและสามารถปฏิบัติการช่วยเหลือได้จะต้องให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลดังกล่าวโดยไม่รังเกียจเดียดฉันท์ เพราะโดยหลักสิทธิมนุษยชนแล้วบุคคลทุกคนย่อมมีศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์อย่างเท่าเทียมกัน ส่วนประเด็นว่าบุคคลใดได้กระทำความผิดตามกฎหมายประการใดนั้นย่อมเป็นเรื่องของการดำเนินคดีตามกฎหมายภายใต้ระบบกระบวนการยุติธรรม

จ. ในประเด็นเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ควบคุมเรือในการที่จะต้องให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นและบุคคลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายนั้น กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรมีบทบัญญัติอันมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้ (1) ในกรณีที่ผู้ควบคุมเรือนั้นสามารถปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือได้ ให้ผู้ควบคุมเรือบอกกล่าวไปยังเรือลำอื่นหรือบุคคลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายนั้นทราบ หรือแจ้งไปยังเจ้าท่าหรือหน่วยค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยว่าตนจะนำเรือเข้าปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือ (2) ในกรณีที่ผู้ควบคุมเรือนั้นไม่สามารถปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือได้ ให้ผู้ควบคุมเรือระบุเหตุผลหรือพฤติการณ์ที่ไม่สามารถปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือเช่นนั้นลงไปในสมุดปูมเรือ และให้แจ้งไปยังเจ้าท่าหรือหน่วยค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยโดยพลัน และ (3) ภายหลังจากที่ได้มีการติดต่อกันตามสมควรระหว่างผู้ควบคุมเรือที่อยู่ในภัยอันตรายกับผู้ควบคุมเรือที่จะเข้าปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือหรือเจ้าท่าหรือหน่วยค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยแล้ว ผู้ควบคุมเรือที่อยู่ในภัยอันตราย หรือเจ้าท่า หรือหน่วยค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัย อาจร้องขอให้เรือลำหนึ่งลำใดหรือกว่านั้นที่ได้ตอบสนองต่อการส่งสัญญาณแห่งภัยพิบัติหรือที่อยู่ในบริเวณใกล้เคียงที่เกิดเหตุเข้าให้การช่วยเหลือได้โดยพลัน ในกรณีเช่นว่านี้ ผู้ควบคุมเรือที่ได้รับการร้องขอความช่วยเหลือนั้นย่อมมีหน้าที่ในอันที่จะต้องปฏิบัติตามคำร้องขอดังกล่าวโดยเร็วที่สุด เพื่อประโยชน์แห่งการให้ความช่วยเหลือแก่เรือและบุคคลซึ่งตกอยู่ในภัยอันตราย

ฉ. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรมีบทบัญญัติในลักษณะที่บังคับให้เรือที่อยู่ในระหว่างการเดินทะเลในน่านน้ำไทย (ทั้งเรือต่างประเทศและเรือไทย) ต้องปฏิบัติการรายงานหรือแจ้งให้เจ้าท่าได้ทราบถึงอุบัติเหตุทางทะเลที่กำลังเกิดขึ้น เพื่อประโยชน์ในการระงับเหตุอันตรายแก่เรือนั้น และจะส่งผลดีต่อการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่สิ่งแวดล้อมทางทะเลและชายฝั่งของประเทศไทยด้วย

อนึ่ง ในส่วนของกฎหมายว่าด้วยเรือไทยก็ควรมีบทบัญญัติที่บังคับให้เจ้าของเรือไทยที่ประสบเหตุในน่านน้ำต่างประเทศต้องปฏิบัติการรายงานหรือแจ้งให้รัฐชายฝั่งที่เป็นเจ้าของน่านน้ำนั้นได้ทราบถึงเหตุดังกล่าวด้วย เพราะประเด็นนี้ไม่เพียงแต่จะเป็นการป้องกันหรือระงับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่รัฐชายฝั่งเท่านั้น แต่ยังเป็นการทำให้รัฐชายฝั่งได้มีโอกาสในการตอบสนองต่อภัยอันตรายดังกล่าวที่เกิดขึ้นกับเรือไทย ซึ่งจะทำให้เรือไทยที่กำลังประสบภัยอันตรายอยู่นั้นได้รับการช่วยเหลือโดยเร็วที่สุดด้วยเช่นกัน

ช. ในเรื่องของการพิจารณาอันตราย (Determination of Hazard) ตามหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายซากเรือที่อาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือนั้น จากการศึกษาหลักเกณฑ์ทั้งในกฎหมายระหว่างประเทศ (ซึ่งได้แก่ อนุสัญญา WRC 2007) และกฎหมายต่างประเทศ (ซึ่งได้แก่ Merchant Shipping Act 1995) ผู้ศึกษาจึงมีความเห็นว่า ถ้าหากนำเอาข้อ



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

พิจารณาในเรื่องดังกล่าวตามกฎหมายทั้งสองฉบับมาผนวกเข้าด้วยกันเพื่อใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายไทย บทบัญญัติมาตรา 121 วรรคแรก ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ก็น่าจะมีลักษณะของหลักเกณฑ์ที่เจ้าของเรือจะต้องนำเอาทั้งปัจจัยในการวิเคราะห์ลักษณะอันตรายตามอนุสัญญา WRC 2007 และสถานที่หรือบริเวณที่เหตุการณ์อันเกิดจากเรือนั้นได้อุบัติขึ้นตาม Merchant Shipping Act 1995 มาใช้เป็นเกณฑ์ในการพิจารณาว่าซากเรือที่ปรากฏหรือกำลังประสบเหตุอยู่นั้นถือเป็นซากเรือที่มีลักษณะอันอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทยแล้วหรือไม่ ซึ่งถ้าหากว่าเหตุการณ์ตามข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นนั้นเข้าข่ายตามหลักเกณฑ์ในทางใดทางหนึ่งก็ย่อมจะต้องถือว่าซากเรื่อนั้นมีสภาพอันอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินเรือได้ เช่น (1) ถ้าเรื่อนั้นประสบอุบัติเหตุและกำลังอัปปางลงในบริเวณชายฝั่งของราชอาณาจักรไทย หรือในเขตน้ำขึ้นน้ำลงใดๆ ในน่านน้ำของราชอาณาจักรไทย ให้ถือว่าเรือที่กำลังประสบเหตุนั้นเป็นซากเรืออันมีสภาพที่อาจก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงปัจจัยอื่นใดประกอบ หรือ (2) ถ้าเรือที่ประสบภัยนั้นไม่ได้เกิดขึ้นในบริเวณตามข้อ (1) เจ้าของเรือก็ต้องพิจารณาต่อไปว่าโดยเหตุการณ์แห่งกรณีที่เกิดขึ้นนั้นเมื่อพิจารณาจากปัจจัยต่างๆ เช่น ประเภท ขนาด และรูปร่างของซากเรือ ความลึกของน้ำในพื้นที่ ความหนาแน่นหรือความถี่ทางจราจร ฯลฯ แล้ว เรือดังกล่าวมีสภาพอันอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทยหรือไม่ ซึ่งถ้าหากว่าบทบัญญัติมาตรา 121 นั้นมีหลักเกณฑ์ในลักษณะดังที่ผู้ศึกษาได้เสนอแนะข้างต้นก็จะทำให้กฎหมายไทยมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนแน่นอนในเรื่องของการพิจารณาสภาพอันตรายของเรือที่กำลังประสบภัยอันตราย อันจะส่งผลให้เกิดการเสริมสร้างความปลอดภัยทางทะเลของเรือในบริเวณน่านน้ำไทยอันสอดคล้องกันกับพันธกิจของประเทศไทยที่มีสถานะเป็นรัฐชายฝั่งตามอนุสัญญา UNCLOS 1982

ข. หลักเกณฑ์ในเรื่องของการทำเครื่องหมายซากเรือ (Marking of Wrecks) มาตรา 121 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 นั้นควรได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมให้มีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ที่เป็นสากลมากยิ่งขึ้น โดยกรมเจ้าท่าควรออกกฎหมายลำดับรองในลักษณะของประกาศกรมเจ้าท่าหรือกฎหมายในลักษณะอื่นใดเพื่อประโยชน์ในการกำหนดรายละเอียดของเครื่องหมายแสดงอันตรายที่ชัดเจน และควรมีการประกาศใช้ในทุกช่องทางที่นักเดินเรือและเจ้าของเรือสามารถเข้าถึงได้ รวมถึงในสิ่งพิมพ์ที่ใช้สำหรับการเดินเรือ (Nautical Publications) ด้วย

ณ. หลักเกณฑ์ในเรื่องมาตรการเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Measures to Facilitate the Removal of Wrecks) บทบัญญัติตามมาตรา 121 แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 นั้นนอกจากจะมีมาตรการรองรับกรณีเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือไม่สามารถทำการกู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือด้วยการให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจดำเนินการดังกล่าวแทนแล้ว ยังควรมีข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดหาหลักประกันทางการเงินเพื่อประโยชน์ในการเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการแทนเจ้าของเรือหรือตัวแทนเจ้าของเรือด้วย ทั้งนี้ เพื่อไม่ก่อให้เกิดภาระแก่เจ้าท่าในอันที่จะต้องปฏิบัติการเคลื่อนย้ายซากเรือ อย่างไรก็ตาม การกำหนดให้ต้องมีหลักประกันทางการเงินนั้นจะต้องไม่เป็นเงื่อนไขในการเริ่มปฏิบัติการเคลื่อนย้ายซากเรือ เพราะหากกฎหมายกำหนดให้เป็นเงื่อนไขซึ่งกันและกันแล้วก็อาจทำให้การปฏิบัติการเคลื่อนย้ายซากเรื่อนั้นเกิดความล่าช้ามากยิ่งขึ้น อันอาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินเรือของเรือลำอื่นๆ ที่จำเป็นต้องสัญจรไปมาในบริเวณน่านน้ำดังกล่าว

ญ. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในเรื่องการรายงานอุบัติเหตุทางทะเล ควรกำหนดให้มีการรายงานเฉพาะกรณีของอุบัติเหตุที่ร้ายแรงเท่านั้น และควรให้คำนิยามของ “อุบัติเหตุที่ร้ายแรง” ด้วย โดยอาจมีบทบัญญัติในลักษณะเดียวกันกับ



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

กฎหมายของสหรัฐอเมริกาที่หมายความว่าถึงอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียหรือความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดต่อไปนี้ (1) การตายของบุคคล (2) การได้รับบาดเจ็บสาหัสของบุคคล (3) การสูญเสียอย่างมีนัยสำคัญของทรัพย์สิน (4) ความเสียหายอย่างมีนัยสำคัญอันส่งผลกระทบต่อความสามารถในการผจญภัยทางทะเลหรือประสิทธิภาพของเรือ และ (5) ความเป็นอันตรายอย่างมีนัยสำคัญต่อสิ่งแวดล้อม (U.S. Code Title 46, Section 6101)

ฎ. กฎหมายว่าด้วยการเดินเรือควรมีบทบัญญัติว่าด้วยการตรวจสอบข้อเท็จจริงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล ในลักษณะที่มีได้มุ่งหมายในทางคดีความหรือการหาตัวผู้กระทำผิดมาลงโทษ แต่ควรเป็นไปเพื่อประโยชน์ในการกำหนดมาตรการที่จำเป็นอันจะมีผลทำให้ไม่เกิดอุบัติเหตุในลักษณะเดิมซ้ำขึ้นอีกในอนาคต และควรมีหลักการพื้นฐานตาม Casualty Investigation Code เพื่อประโยชน์แก่รัฐทั้งในส่วนของรัฐเจ้าของธงและรัฐชายฝั่ง

ฏ. กฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของกรมอุตุนิยมวิทยา กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร ควรได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมให้ครอบคลุมถึงการให้บริการทางอุตุนิยมวิทยาสำหรับการเดินเรือด้วย และอาจให้มีการพิจารณาความเหมาะสมเกี่ยวกับการกำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยความรับผิดชอบอันอาจเกิดขึ้นจากความบกพร่องในการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

(1) แนวทางการแก้ไขปัญหากำหนดอำนาจหน้าที่แก่หน่วยงานรัฐในลักษณะที่ไม่เหมาะสมอันก่อให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่

ก. ศูนย์ประสานงานการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยที่ ณ ปัจจุบันจัดตั้งโดยมติคณะรัฐมนตรีนั้น ควรได้รับการสถาปนาให้เป็นองค์กรที่จัดตั้งขึ้นโดยกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติหรือกฎหมายลำดับรอง โดยมีสถานะเป็นนิติบุคคล เพื่อประโยชน์แห่งความมั่นคงขององค์กร ไม่ขึ้นอยู่กับแนวนโยบายของแต่ละรัฐบาล และการมีสถานะทางกฎหมายที่ชัดเจนแน่นอน

ข. งานด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือที่ประสบภัยในทะเลที่ ณ ปัจจุบันไม่มีหน่วยราชการใดได้รับมอบหมายให้ปฏิบัติภารกิจดังกล่าวนี้ ควรที่จะได้รับการกำหนดให้รวมอยู่ด้วยกันกับงานด้านการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานที่ประสบภัย เพราะมีลักษณะงานในรูปแบบและในพื้นที่ปฏิบัติงานเดียวกัน โดยอาจพิจารณาให้เป็นอำนาจหน้าที่ของหน่วยราชการที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ กรมเจ้าท่า โดยให้มีอำนาจประสานงานเพื่อขอความช่วยเหลือจากกองทัพเรือ หรืออาจจัดตั้งเป็นองค์กรอิสระที่ขึ้นตรงต่อสำนักนายกรัฐมนตรี เช่น การจัดตั้งเป็นสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบภัยแห่งชาติ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการประสานงานเพื่อขอความช่วยเหลือจากหน่วยราชการต่างๆ ที่มีเครื่องมือและสิ่งอำนวยความสะดวกในการปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลือในทะเล

ค. การปฏิบัติการกิจในงานด้านการค้นหาและช่วยเหลือเรือและอากาศยานที่ประสบภัยในทะเลดังที่กล่าวถึงข้างต้น หน่วยให้ความช่วยเหลือที่มีอำนาจหน้าที่ควรใช้ประโยชน์จากอุปกรณ์ภาคพื้นดินและระบบต่างๆ ที่ได้มีการติดตั้งไว้แล้วจากการที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีความตกลงว่าด้วยโครงการค้นหาและช่วยเหลือด้วยการใช้ดาวเทียม (Cospas-Sarsat) และควรมีความร่วมมือระหว่างประเทศกับบรรดาประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นรัฐชายฝั่งเพื่อประโยชน์ในการอำนวยความสะดวกด้านการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยในทะเล



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

(2) การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศและการอนุวัติการของประเทศไทย

ในปัจจุบันองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้จัดทำร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ขึ้นเป็นจำนวนมาก ประเทศไทยในฐานะที่เป็นรัฐชายฝั่งและเป็นรัฐสมาชิกของ IMO มาตั้งแต่ พ.ศ. 2516 (ค.ศ. 1973) ควรที่จะได้เข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาระดับต่างๆ ในจำนวนที่มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน แต่สาเหตุประการหนึ่งที่ประเทศไทยมีความล่าช้าในการเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญานั้นเกิดขึ้นจากการที่ประเทศไทยซึ่งยึดถือหลักทฤษฎีทวินิยม (Dualism Theory) นั้นจะต้องดำเนินการให้มีกฎหมายภายในเพื่อรองรับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่จะเข้าเป็นภาคีเสียก่อนเพื่อที่จะได้เป็นไปตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีนั้นได้ทันที เพราะหากไม่มีการดำเนินการให้มีกฎหมายภายในรองรับก่อนการเข้าเป็นภาคีแล้วประเทศไทยอาจมีความเสี่ยงที่จะได้รับบทลงโทษจากการไม่ดำเนินการตามพันธกรณีได้ และด้วยอุปสรรคทางด้านภาษาทำให้ประเทศไทยไม่อาจนำเอาอนุสัญญาระหว่างประเทศมาผนวกเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมาย (Incorporation) ได้แต่จะต้องมีการแปลอนุสัญญาระหว่างประเทศเป็นภาษาไทยและผ่านกระบวนการนิติบัญญัติเสียก่อน (อรกานต์ บุญสุทธิ, 2555, น.20) นอกจากนี้ ประเทศไทยยังมีปัญหาอีกบางประการที่เกี่ยวข้องกับการอนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศ เช่น ปัญหาการอนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ. 1965 ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 แต่จนถึงปัจจุบันการอนุวัติการอนุสัญญาดังกล่าวก็ยังคงไม่สำเร็จด้วยเหตุที่ยังไม่มีการบังคับใช้คู่มือการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ (มัธยะ ยุวมิตร และ สุพรรณิ สวนอินทร์, 2561, น.174) ปัญหาที่กล่าวถึงข้างต้นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าหากประเทศไทยมีนโยบายในการปรับปรุงแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ให้มีการจัดหมวดหมู่ของบทบัญญัติที่เป็นไปตามโครงสร้างการควบคุมเรือดังที่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญา UNCLOS 1982 ก็น่าจะเป็นจุดเริ่มต้นหรือนิมติหมายของการเตรียมการให้กฎหมายแม่บทนั้นได้มีพื้นฐานที่รองรับการอนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับพันธกิจของรัฐทั้งในฐานะรัฐเจ้าของท่าเรือและรัฐชายฝั่ง อีกทั้งยังเป็นการพิจารณาบทวนบทบัญญัติของกฎหมายให้มีความทันสมัยและสอดคล้องต่อมาตรฐานสากลมากยิ่งขึ้นด้วย

เอกสารอ้างอิง

- ชลิต ชวลิตพงศ์พันธุ์. (2554). *การพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีมหาชนของประเทศไทย* (ดุชนิพนธ์ปริญยานิติศาสตร ดุษฎีบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.
- ถนอม เจริญลาภ. (2552). อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล. *วารสารกฎหมายสุโขทัยธรรมาธิราช*, 21(1), 95-116.
- มัธยะ ยุวมิตร. (2560). ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเลของเรือในฐานะที่ประเทศไทยเป็นรัฐเจ้าของธงและรัฐเจ้าของท่าเรือ. *การประชุมวิชาการระดับชาติ RMUTT Global Business and Economics Conference 2017*, 25-26 พฤษภาคม 2560, คณะบริหารธุรกิจ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, ปทุมธานี. 270-288.
- มัธยะ ยุวมิตร และ สุพรรณิ สวนอินทร์. (2561). ปัญหาการอนุวัติการอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ. 1965 ของประเทศไทย. *วารสารนิติศาสตร์*, 47(1), 154-178.



การประชุมเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ครั้งที่ 9

The 9th STOU National Research Conference

อรกานต์ บุญสุทธิ. (2555). การเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีและแนวทางการ
ตรากฎหมายเพื่ออำนวยความสะดวกของประเทศไทย (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต).
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.

http://solasv.mcga.gov.uk/si/navigation_and_collision/si_1473_02/si_1473_02_p1.htm, The Merchant Shipping
(Safety of Navigation) Regulations 2002, Retrieved July 26, 2019.

<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>, Member States, Retrieved August 18, 2019.

<https://www.jus.uio.no/lm/imo.salvage.convention.1989/doc.html#54>, International Convention on
Salvage 1989, Retrieved July 26, 2019.

<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/33>, U.S. Code: Title 33. NAVIGATION AND NAVIGABLE WATERS,
Retrieved July 26, 2019.

<https://www.law.cornell.edu/uscode/text/46>, U.S. Code Title 46 – SHIPPING, Retrieved July 26, 2019.

[http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20\(copies\)/SOLAS.pdf](http://www.mar.ist.utl.pt/mventura/Projecto-Navios-I/IMO-Conventions%20(copies)/SOLAS.pdf), SOLAS
- International Convention for the Safety of Life at Sea, Retrieved July 26, 2019.

