



มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุการเดินเรือ ศึกษากรณีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ **Measures For Preventing Maritime Navigation Accidents** **: Vessel Casualties Investigation**

สุวิทย์ ดอกคำ¹, มาลี สุระเชษฐ² และ สัตติดา วิมลคุณารักษ์³

Suwit Dokkhum¹, Maree Surachat² and Suttida Wimonkunarak³

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช^{1,2,3}

Faculty of Law, Sukhothaimathirath Open University^{1,2,3}

Corresponding author E-mail: witdkk.ww@gmail.com¹, malee.jung@hotmail.com², sathitawimonkunarak@gmail.com³

บทคัดย่อ

งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ 1) ศึกษาหลักการ แนวทาง การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ภายใต้อนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 และกฎหมายทะเลหรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 2) ศึกษาเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง 3) ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของต่างประเทศ และ 4) วิเคราะห์ เสนอแนะแนวทาง มาตรการทางกฎหมายในการป้องกัน รวมถึงการสอบสวน เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทย งานวิจัยเรื่องนี้เป็นงานวิจัยทางกฎหมาย โดยกำหนดระเบียบวิธีวิจัยโดยการทำการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการวิจัยทางเอกสารจากกฎหมายของประเทศไทย กฎหมายต่างประเทศ และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง หนังสือกฎหมาย เอกสารอ้างอิงทางวิชาการ และบทความทางวิชาการของผู้เชี่ยวชาญทางกฎหมาย เอกสารคู่มือ แนวทางปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศจากเว็บไซต์

ผลการวิจัยพบว่า 1) การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้มีการกำหนดหลักการแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือภายใต้อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นแล้ว 2) ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พบว่า กฎหมายภายในของประเทศไทย ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับการสอบสวน หรือการค้นหาข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่เป็นไปตามมาตรฐานการสอบสวนที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด 3) สำหรับกฎหมายของต่างประเทศที่ศึกษา ได้แก่ สหราชอาณาจักรอังกฤษ รัฐนิวซีแลนด์ ออสเตรเลีย เดนมาร์ก ศรีลังกา และลัตเวีย พบว่า กฎหมายภายในของแต่ละประเทศมีบทบัญญัติหลัก ๆ สอดคล้องตามมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และมีบทบัญญัติปลีกย่อยแตกต่างกันไปตามบริบทของแต่ละประเทศ และ 4) ประเทศไทยสมควรมีกฎหมายภายในประเทศเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่มีบทบัญญัติสอดคล้องตามมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อยกระดับความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยในการเดินเรือของประเทศ

คำสำคัญ: สอบสวน; การเดินเรือ; พระราชบัญญัติ



ABSTRACT

The Objectives of this research are : (1) to study principles and guidelines for the marine accident investigation of the International Maritime Organization (IMO) under relevant conventions such as International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 : SOLAS 1974 , International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973 as modified by the Protocol of 1978 : MARPOL 73/78, International Convention on Load Lines 1966 : LL 1966 and United Nations Convention on the Law of the Sea 1982: UNCLOS 1982. (2) to study the marine accident investigation under the Navigation in the Thai Waters Act, 1913 and other relevant laws. (3) to comparative study of guidelines for the marine accident investigation caused by foreign vessels and (4) to analyze and propose guidelines for legal measures to prevent including investigate marine accident in Thailand.

This research is a legal research by using a qualitative research as a research methodology through the study of Thai laws, foreign laws, related international conventions, law textbooks, academic articles of legal experts and documents, manuals, guidelines of the International Maritime Organization from the website.

The results of the research showed that: (1) The International Maritime Organization has established the principles for the marine accident investigation under the relevant conventions as mentioned above. (2) According to the Navigation in the Thai Waters Act, 1913 including relevant laws, there is no provision specified the marine accident investigation or ascertain the truth about the occurred accidents in accordance with the standards set out by the International Maritime Organization. (3) The study of Foreign laws such as United Kingdom, New South Wales Australia, Denmark, Sri Lanka and Latvia showed that these countries have their own domestic laws in accordance with the standards of the marine accident investigation set out by International Maritime but there are different sub-provisions depending on the context of each country. (4) Thailand should have a domestic law for marine accident investigation in accordance with the standards of the International Maritime Organization in order to improve the reliability and safety of navigation of the country.

Keywords: Investigation, Navigation,



บทนำ

เป็นที่ยอมรับกันว่าการขนส่งทางน้ำโดยเรือนั้นมีต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งที่ต่ำสุด (Lowest Cost per Unit) หรือมีการประหยัดต่อหน่วยสูงสุด (Maximum Economy per Unit) เมื่อเปรียบเทียบกับบรรดาการขนส่งทางอื่นด้วยพาหนะอื่น ๆ การขนส่งทางน้ำมีการใช้พลังงานต่ำกว่าการขนส่งทางถนนถึง 3 เท่า รัฐบาลพยายามส่งเสริมให้มีการขนส่งทางน้ำมากขึ้น มีนโยบายให้ทำการศึกษาก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าฝั่งอ่าวไทยโดยไม่ต้องอ้อมไปประเทศมาเลเซีย จะส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศเพิ่มจำนวนมากขึ้น รัฐบาลเกือบทุกรัฐบาลให้ความสำคัญพยายามให้เกิดการ Shift mode ไปเป็นการขนส่งทางเรือมากขึ้น เรือเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง ยิ่งเรือเดินทะเล ยิ่งมีขนาดใหญ่เป็นแสนตันกรอส มีต้นทุนการต่อเรือสูงมากบางลำเป็นหมื่นล้านบาท แต่ยังมีขนาดใหญ่ก็ยิ่งประหยัดต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ปัจจุบันเรือสินค้าเดินทะเลระหว่างประเทศ ได้มีวิวัฒนาการไปเร็วมาก มีบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางเรือมากมายหลายฝ่าย (Multi Parties) ได้แก่ เจ้าของเรือ ผู้ให้เงินทุนในการต่อเรือ ทุนส่วนในเรือ ผู้ควบคุมเรือ ช่างกลเรือ คนประจำเรือ ผู้บริหารการขนส่งสินค้า (Logistic) ผู้ผลิตสินค้า เกษตรกร ผู้ขายสินค้าหรือนายหน้าผู้ส่งสินค้า ผู้ขนานสินค้าขึ้นระวางเรือ ผู้นำสินค้าลงจากเรือ ผู้รับสินค้า ผู้ซื้อสินค้า คลังสินค้า ผู้รับขนสินค้าหลายรูปแบบ ผู้รับขนสินค้าต่อเนื่อง บริษัทประกันภัย ฯลฯ อุบัติเหตุทางน้ำไม่ว่าเกิดจากเรือโดนกันหรือเรืออัปปาง เมื่อเกิดขึ้นในแต่ละครั้งจะเกิดความเสียหายอย่างมหาศาล ได้แก่ ความเสียหายโดยตรงจากมูลค่าของเรือเมื่อเรือใช้การไม่ได้ คนประจำเรือที่คุ้นเคยและชำนาญในระบบเรือดังกล่าวไม่มีการจ้างงานต่อไป การไปเริ่มงานในเรือลำใหม่เรียนรู้ระบบใหม่เป็นการยากเสียเวลามาก สินค้าที่บรรทุกมากับเรือไม่ไปถึงฝั่งผู้ขายเสียหาย ผู้ซื้อเสียโอกาส และหากเป็นสินค้าประเภทวัตถุติดไฟจะส่งผลถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นลูกโซ่อย่างมาก เนื่องจากการขนส่งทางเรือมีสินค้าจำนวนมากเช่น กรณีตัวอย่างเรือโอเชียน เฟรเวอร์ โดนกับเรือยูนิชั่น วิกเกอร์ ที่ท่าเรือสยามซีพอร์ต ศรีราชา จังหวัดชลบุรี เมื่อปี พ.ศ. 2555 ทำให้สินค้าเหล็กแผ่นสำหรับทำโครงสร้างรถยนต์จมน้ำทะเลได้รับความเสียหายใช้

การไม่ได้ทั้งหมด กระทบต่อสายการผลิตและการส่งมอบรถยนต์ล่าช้าตามโครงการรถคันแรกของรัฐบาล และไม่สามารถส่งมอบรถตามคำสั่งซื้อจากต่างประเทศได้ทำให้บริษัทรถยนต์เสียหายหลายพันล้านบาท และบริษัทประกันภัยของญี่ปุ่นต้องจ่ายค่าชดเชยหลายร้อยล้านบาท และกรณีเรือโททานิคชนภูเขาน้ำแข็งอัปปางและจมลงมีผู้โดยสารเสียชีวิตหลายพันคน จนเป็นที่มาของการรวมกลุ่มของประเทศต่าง ๆ แสวงหามาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้นอีก จึงเป็นที่มาของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตแห่งทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea)

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้ความสำคัญ ประเทศสมาชิกต่าง ๆ ก็ให้ความสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อไม่ให้เกิดขึ้นและมาตรการหนึ่งประเทศที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ให้ความสำคัญได้แก่การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือโดยพยายามที่จะค้นหาสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อการนำมากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อความปลอดภัย ไม่ให้เกิดเหตุซ้ำอีก เห็นได้จากกฎหมายทะเลและอนุสัญญาต่าง ๆ ที่ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญามีการกำหนดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขึ้น

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้มีการจัดทำประมวลมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำขึ้น หลักการที่ถือว่าเป็นหัวใจของการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ ได้แก่การคุ้มครองผู้ให้ข้อมูลในการสอบสวน จะต้องเป็นการปกปิด ไม่เปิดเผยให้ทราบถึงความรับผิดชอบของผู้ใด เนื่องจากหากผู้ให้ข้อมูลมีความรับผิดชอบมากก็จะมีใครให้ข้อมูลที่เป็นความจริง เกรงว่าตนเองจะต้องรับผิดชอบ ผลการสอบสวนก็จะได้ไม่ความจริง และไม่เป็นประโยชน์ในการจะนำมาวิเคราะห์ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุครั้งต่อไป ในทางกลับกันถ้ามีการปกปิดข้อมูลเป็นความลับ ผู้ให้ข้อมูลก็จะให้ข้อมูลที่แท้จริงแม้ตัวเองจะมีส่วนที่ได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุก็ตาม เนื่องจากการสอบสวนไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อการลงโทษผู้กระทำผิด เพียงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ก็จะทำให้ได้ทราบความจริงจากการสอบสวนเพื่อหามาตรการป้องกันได้ถูกต้องแม่นยำต่อไป กล่าวอีกนัยหนึ่งหากนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายของประเทศไทย ก็ถือว่าเป็นกฎหมายเชิงป้องกันฉบับแรกของประเทศไทยก็ว่าได้ แต่ก็ไม่ได้ดัดลัทธิ



กระบวนการยุติธรรมอื่น ๆ ในการแสวงหาข้อเท็จจริงในส่วนของตน ไม่ก้าวเข้ามาขอข้อมูลในส่วนนี้ เนื่องจากมีวัตถุประสงค์คนละอย่างกันผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และของประเทศอื่นๆ เพื่อนำมาศึกษาวิเคราะห์และเสนอแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทย

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. ศึกษาหลักการ แนวทาง การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
3. ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของต่างประเทศ
4. วิเคราะห์ เสนอแนะแนวทาง มาตรการทางกฎหมายในการป้องกัน รวมถึงการสอบสวน เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทย

ขอบเขตการวิจัย

ศึกษารวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

1. รวบรวมศึกษาหลักการ แนวทาง การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974

(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended: SOLAS 1974)

1.2 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร

ค.ศ. 1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973,

as modified by the Protocol 1978, as amended : MARPOL 73/78)

1.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966

(International Convention on Load Lines, 1966 : LOAD LINES 66)

1.4 กฎหมายทะเลหรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982

(United Nations Convention on the Law of the Sea) (UNCLOS: 1982)

2. รวบรวมศึกษากฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ อันได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456กฎหมายวิพิจารณาความอาญา และกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

3. รวบรวมศึกษาของต่างประเทศเพื่อนำมาเปรียบเทียบโดยเลือกจากประเทศที่เป็นสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) อันได้แก่ ประเทศอังกฤษ รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย เดนมาร์ก ครีลังกา และ ลัตเวีย

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยวิธีการศึกษาทางเอกสาร โดยศึกษาจากกฎหมายประเทศไทย กฎหมายต่างประเทศ และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง หนังสือกฎหมาย เอกสารอ้างอิงทางวิชาการ และบทความทางวิชาการของผู้เชี่ยวชาญทางกฎหมาย เอกสารคู่มือ แนวทางปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศจากเว็บไซต์

ผลการวิจัย

1. ในประเด็นหลักการ แนวทาง การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ พบว่า ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาต่าง ๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974



(International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended: SOLAS 1974) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Load Lines, 1966 : LOAD LINES 66) อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol 1978, as amended : MARPOL 73/78) และอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล The United Nations Convention on The Law of The Sea, 1982:UNCLOS 1982 ซึ่งอนุสัญญาดังกล่าวมีหลักการสำคัญในด้านการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ โดยได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกทำการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลเมื่อเกิดเหตุเพื่อมีวัตถุประสงค์ที่จะนำผลการสอบสวนมาหามาตรการต่าง ๆ ในการป้องกันการเกิดเหตุมิให้เกิดซ้ำ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้มีการจัดทำแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุขึ้นเรียกว่าประมวลมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำ (The Code Of The International Standards And Recommended Practices For A Safety Investigation Into A Marine Casualty Or Marine Incident (Casualty Investigation Code) เพื่อให้แต่ละประเทศสมาชิกนำไปออกเป็นกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ โดยวางแนวทางในการสอบสวนอุบัติเหตุกว้าง ๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ควรจะได้มีการสอบสวน ซึ่งได้แก่อุบัติเหตุจากเรือที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต บุคคลสูญหาย เรืออัปปาง เสียหาย ระวางสินค้าอัปปาง สูญหาย เสียหาย ทำให้เกิดความเสียหายทางธรรมชาติทางทะเลหรือน่านน้ำ สินค้าที่อัปปางลงได้ส่งผลเสียเป็นมลพิษให้แก่เรือลำอื่น ๆ น่านน้ำ หรือเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ ส่งผลเสียอย่างร้ายแรงแก่สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อย่างไรก็ตามไม่รวมถึงการสละเรือในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนเรือ หรือเหตุอันควรให้มีการสละเรือ เป็นต้น และต้องจัดให้มีองค์การในการสอบสวนอุบัติเหตุ ได้กำหนดแนวทางในการสอบสวน ให้มีการรายงานการเกิดอุบัติเหตุ การเก็บรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ และที่สำคัญต้องมีการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล ไม่มีการเปิดเผยตัวตนให้เป็น

ผลร้ายต่อผู้ให้ข้อมูลทั้งในทางแพ่งและอาญา มีการกำหนดให้มีข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยด้วย

ข้อกำหนดต่าง ๆ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ออกตามอนุสัญญาต่าง ๆ ตามหลักของกฎหมายมหาชนไม่สามารถนำมาใช้บังคับได้ภายในแต่ละประเทศนั้น ๆ ยึดถือหลักอำนาจอธิปไตยของแต่ละประเทศ การที่จะให้มีสภาพบังคับในประเทศสมาชิกนั้น ๆ ก็ต้องมีการออกกฎหมายภายในประเทศนั้นรองรับสำหรับแนวทางในการออกกฎหมายของแต่ละประเทศที่ย่อมจะแตกต่างกันเป็นไปตามบริบทของแต่ละประเทศนั้น ๆ เพียงแต่ให้มีหลักการคล้าย ๆ กัน ตามแนวทางการสอบสวนที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลตามความมุ่งหมายขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศมีไว้เพื่อการหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริง เพื่อนำไปหามาตรการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำอีก เนื่องจากอุบัติเหตุทางเรือมักจะเป็นอุบัติเหตุที่สร้างความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม อย่างมาก ถือเป็นหน้าที่ของรัฐทุกรัฐสมาชิกในการคุ้มครองต่อประชาชนสาธารณะดังกล่าวร่วมกัน การนำแนวทางการสอบสวนกลางมาบังคับใช้ในแต่ละประเทศสมาชิกเพื่อให้มีสภาพบังคับและเป็นไปตามเจตนารมณ์ซึ่งการอนุวัติการภายในเพื่อให้มีกฎหมายบังคับใช้ของแต่ละประเทศ ต้องคำนึงถึงหลักของนิติรัฐ หลักความได้สัดส่วน และตามหลักรัฐธรรมนูญของแต่ละประเทศประกอบด้วย ดังจะเห็นได้ว่าแต่ละประเทศจะออกกฎหมายจะมีส่วนที่แตกต่างกันอยู่บ้าง

2. ในประเด็นการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือตามกฎหมายภายในของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องพบว่า มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือโดยตรง ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 ซึ่งให้เป็นอำนาจของเจ้าท่าเพื่อการรวบรวมตรวจสอบอุบัติเหตุกรมเจ้าท่าซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบ รวบรวม การเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ รวมทั้งมีอำนาจหน้าที่ในด้านความปลอดภัยทางน้ำ แม้จะได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและหามาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุมาตรการความปลอดภัยต่าง ๆ ก็ตาม แต่ตามกฎหมายการเดินเรือยังไม่เป็นไปตามหลักการการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ



ของ IMO หลายประการเช่น การคุ้มครองพยาน การรักษาความลับ แนวทางการรวบรวมพยานหลักฐาน เป็นต้น

จากหลักการสำคัญของการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งหาข้อเท็จจริงเพื่อนำมาหา มาตราการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำ ไม่ได้มุ่งหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบว่า ทางแพ่ง อาญา เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลพยานหลักฐาน ต่าง ๆ ก็ต้องมาจากผู้ที่อยู่บนเรือเป็นส่วนใหญ่ ต้องมีการคุ้มครอง พยานที่ให้ถ้อยคำไม่ให้เกิดข้อพิพาททางแพ่ง ทางอาญาในกรณีที่ไม่ ให้การ เพื่อให้ผู้ให้การสามารถให้การตามความเป็นจริง ไม่ต้อง เกรงกลัวความรับผิดชอบจากการให้ถ้อยคำ โดยข้อมูลที่ไม่ต้อง ปิดเป็นความลับ ศาล หรือองค์กรอื่นๆไม่อาจนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้ ให้เกิดผลเสียต่อพยานต่าง ๆ ในทางแพ่ง ทางอาญาได้ ถือหลักว่า การที่บุคคลใดจะให้การตามความเป็นจริงแล้วตนต้องมารับผิดจาก คำให้การของตน บุคคลนั้นย่อมจะไม่ให้การในลักษณะที่เป็นจริง ซึ่งคนส่วนใหญ่ย่อมต้องการให้ตนพ้นจากความรับผิด การที่จะให้ ผู้เกี่ยวข้องพูดความจริง ก็ต้องมีมาตรการในการคุ้มครอง พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่มีบทบัญญัติในการคุ้มครองสิทธิดังกล่าวข้างต้น และไม่มี บทบัญญัติในการห้ามศาล ห้ามพนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่ของรัฐ อื่นๆในการห้ามเรียกถ้อยคำพยานเหล่านั้น รวมทั้งกฎหมายวิธี พิจารณาความอาญา และกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ซึ่งเป็น กระบวนการยุติธรรมไม่มีบทบัญญัติคุ้มครองผู้ให้ข้อมูลตาม หลักการของการสอบสวนอุบัติเหตุตามแนวทางขององค์การทาง ทะเลระหว่างประเทศ ดังนั้น จึงถือว่าประเทศไทยยังไม่มี บทบัญญัติกฎหมายเป็นไปตามเจตนารมณ์ของการสอบสวน อุบัติเหตุทางทะเลหรือทางเรือที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กำหนดหลักการและแนวทางไว้

3. กรณีศึกษาเปรียบเทียบการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจาก เรือของต่างประเทศ พบว่าแนวทางในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิด จากเรือของต่างประเทศ ในแต่ละประเทศได้นำแนวทางการสอบสวน อุบัติเหตุของ IMO ไปออกกฎหมายภายใน เพื่อเป็นแนวทางใน การสอบสวน เช่นวัตถุประสงค์หลักของการสอบสวน **สหราชอาณาจักร อังกฤษ** ได้กำหนดวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุอันคล้ายคลึง กันไม่ให้มีการเกิดขึ้นในอนาคตอีก โดยการถอดบทเรียนจากผล

การสอบสวนในอดีตที่ได้รับการ ซึ่งกระบวนการสอบสวนจะต้องไม่ มีการตำหนิโทษผู้มาให้ปากคำเป็นพยานแต่อย่างใด รวมทั้งไม่มี การลงโทษใด ๆ ด้วย **รัฐนิวเซาท์เวลส์ออสเตรเลีย** กำหนด วัตถุประสงค์การสอบสวนเพื่อนำผลของการสอบสวนมาพัฒนา มาตรฐานความปลอดภัยทางทะเล และหามาตรการป้องกัน หรือให้ คำแนะนำ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุแบบเดิมซ้ำอีก **ประเทศเดนมาร์ก** ก็มี การกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มมาตรการความปลอดภัยใน การเดินเรือทางทะเลของประเทศในอนาคต **ประเทศศรีลังกา** กำหนดวัตถุประสงค์การสอบสวนเพื่อหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุ ที่อาจจะเกิดขึ้นลักษณะคล้ายคลึงกัน และไม่มุ่งหาผู้กระทำผิดมา รับโทษทางอาญา กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลนี้ จะต้อง ไม่เกี่ยวข้องหรือดำเนินไปการตามแนวทางการสอบสวนทางด้าน อาชญากรรม ไม่มุ่งหาผู้ก่ออาชญากรรมหรืออาชญากร หรือหาผู้รับ โทษทางอาญา และ **ประเทศลัตเวีย** กำหนดวัตถุประสงค์ การสอบสวนเพื่อหาข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ แบบเดียวกันอีกในอนาคต การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะแยก ออกมาจากการสอบสวนหาผู้กระทำผิดทางอาญา หรืออีกนัยหนึ่งก็ คือสอบสวนชนานกันไปกับกระบวนการทางอาญา ไม่มุ่งหาผู้กระทำ ผิด หรือผู้รับผิดชอบ แต่มุ่งหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำไปเป็น แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุแบบเดียวกันในอนาคตและผู้ ที่รับผิดชอบ หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบการสอบสวนทางด้าน อาชญากรรม จะต้องไม่นำข้อบังคับฉบับนี้เข้าไปร่วมพิจารณาหรือ ร่วมบังคับใช้

โดยสรุปวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุสุดคล้อย กันเพื่อนำผลของการสอบสวนอุบัติเหตุมาพัฒนามาตรฐาน ความปลอดภัยทางทะเลเพื่อหามาตรการป้องกัน หรือให้คำแนะนำ ไม่ให้เกิดเหตุแบบเดิมซ้ำอีก โดยคุ้มครองผู้เกี่ยวข้อง ไม่มุ่งหา ตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในทุก ๆ ด้าน

อุบัติเหตุที่ควรทำการสอบสวน ขึ้นอยู่กับแต่ละประเทศ โดย คำนึงถึงสภาพร้ายแรงของอุบัติเหตุ แต่อยู่บนพื้นฐานหลักการ แนวทางกว้าง ๆ ของ IMO บางประเทศจะกำหนดให้สอบสวน เฉพาะกรณีอุบัติเหตุที่ร้ายแรง บางประเทศกำหนดให้เป็นอำนาจ ของหน่วยงาน หรือองค์กรในการกำหนดว่าอุบัติเหตุลักษณะใด ควรจะทำการสอบสวน



การแจ้งอุบัติเหตุมีความสอดคล้องกัน โดยปกติกำหนดให้ผู้ที่เป็นผู้ใกล้ชิดกับเหตุการณ์เป็นผู้มีหน้าที่แจ้งเหตุ เช่น ผู้ควบคุมเรือ กะลาสี เป็นต้น

องค์กรหรือหน่วยงานที่จะทำการสอบสวนแต่ละประเทศก็มี การกำหนดตามแต่ละบริบทของแต่ละประเทศแตกต่างกันไป แต่ที่เหมือนกันจะเป็นองค์กรหน่วยงานที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้าน ที่เกี่ยวข้อง

กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือแต่ละประเทศก็ ใกล้เคียงกัน ยึดหลัก ความเป็นอิสระในการเข้าถึงพยานหลักฐาน ไม่ถูกแทรกแซงใด ๆ มีความรวดเร็ว

การคุ้มครองผู้เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุ มีหลักการ คล้ายกัน คุ้มครองผู้ให้ข้อมูลในทุก ๆ ด้าน เพื่อให้บุคคลนั้นกล้า ที่จะพูดความจริง ไม่ว่าจะเป็นการคุ้มครองความเป็นส่วนตัว คุ้มครอง จะไม่ถูกดำเนินคดีใด ๆ ทั้งทางแพ่ง อาญา ปกครอง จากการให้ ข้อเท็จจริง

การรายงานผลการสอบสวนหลักการใหญ่ก็ใกล้เคียงกัน ไม่เปิดเผยให้ทราบถึงแหล่งผู้ให้ข้อมูล บางประเทศจะมีการ กำหนดให้มีการรายงานฉบับร่างก่อน ถึงจะมีการรายงานฉบับ สมบูรณ์ บางประเทศจะมีการกำหนดให้มีรายงานด้านความปลอดภัย ก่อนเพื่อให้การช่วยเหลือแก้ไขเบื้องต้น บางประเทศมีการกำหนด ระยะเวลาในการรายงานผลการสอบสวนไว้ชัดเจน เช่น ไม่เกิน 12 เดือน นับแต่ได้รับแจ้งเหตุ เป็นต้น

สรุปผลและอภิปรายผลการวิจัย

จากหลักการสำคัญของการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของ องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งหาข้อเท็จจริงเพื่อนำมาหา มาตราการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำ ไม่ได้มุ่งหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบไม่ว่า ทางแพ่ง อาญา เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลพยานหลักฐาน ต่าง ๆ ก็ต้องมาจากผู้ที่อยู่บนเรือเป็นส่วนใหญ่ ต้องมีการคุ้มครอง พยานที่ให้ถ้อยคำไม่ให้ต้องรับผิดชอบทางแพ่ง ทางอาญาในกรณีที่ตน ให้การ เพื่อให้ผู้ให้การสามารถให้การตามความเป็นจริง ไม่ต้อง เกรงกลัวความรับผิดชอบมาจากการให้ถ้อยคำ พระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ไม่มีบทบัญญัติใน การคุ้มครองสิทธิดังกล่าวข้างต้น และไม่มีบทบัญญัติในการห้ามศาล

ห้ามพนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่ของรัฐอื่น ๆ ในการห้ามเรียกถ้อยคำ พยานเหล่านั้น รวมถึงในแง่ของกระบวนการในการสืบหาข้อเท็จจริง ในกระบวนการยุติธรรมของประเทศไทย ก็ไม่มีบทบัญญัติใน การคุ้มครองผู้ให้ข้อมูลดังกล่าวถือว่ายังไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ ของการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลหรือทางเรือที่องค์กรทางทะเล ระหว่างประเทศกำหนดหลักการและแนวทางไว้

แนวทางในการสอบสวนอุบัติเหตุจากเรือของต่างประเทศ จากการศึกษางานต้นแต่ละประเทศได้นำแนวทางการสอบสวน อุบัติเหตุของ IMO ไปออกกฎหมายภายใน เพื่อเป็นแนวทางใน การสอบสวน ซึ่ง ยึดหลักการ และแนวทางที่ IMO วางแนวทางไว้ โดยส่วนใหญ่ตราเป็นกฎหมายเฉพาะขึ้นมาต่างหาก มีข้อแตกต่าง กันออกไปบ้างขึ้นอยู่กับบริบทของแต่ละประเทศ เพื่อให้การสอบสวน อุบัติเหตุทางทะเลหรือทางเรือของประเทศไทย เป็นไปตามหลักการ การสอบสวนที่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด ซึ่งประเทศ ไทยเป็นภาคีสถัญญา และเป็นการยกระดับการสอบสวนอุบัติเหตุ ทางเรือ เพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงนำมาวิเคราะห์หามาตรการป้องกัน อุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเป็นการยกมาตรฐาน การสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล นานาชาติยอมรับในด้านมาตรฐานการเดินเรือ อันจะส่งผลดีต่อกอง เรือไทยและการขนส่งของประเทศไทยเป็นไปโดยราบรื่น โดยเฉพาะ การเข้าน่านน้ำของแต่ละประเทศจะไม่ถูกเพ่งเล็งตรวจสอบมาตรฐาน ความปลอดภัย ทำให้เป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศไทยโดยรวม ตามมา

ดังที่ได้กล่าวมาการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือก็เป็นไปเพื่อ ความปลอดภัยต่อประโยชน์สาธารณะโดยรวม ไม่ว่าจะเป็นทางด้าน ทรัพย์สินหรือด้านสิ่งแวดล้อม เมื่อพิจารณาถึงหลักสัดส่วน เนื่องจากหลักการของกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลหรือ ทางเรือต้องการค้นหาความจริงอันแท้จริง จึงจำเป็นต้องคุ้มครอง พยานต่าง ๆ ที่ให้ถ้อยคำ รวมถึงคณะกรรมการสอบสวน ซึ่ง พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่อื่นใด ไม่สามารถ ขอข้อมูลการให้ถ้อยคำ หรือให้คณะกรรมการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการ สอบสวนไปให้ข้อมูลเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุได้ เนื่องจาก จุดมุ่งหมายที่แท้จริงก็เพื่อการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล ให้บุคคลนั้นกล้า ที่จะเปิดเผยข้อเท็จจริงโดยไม่ต้องถูกละเมิดใด ๆ ตามมา ข้อเท็จจริง



ของอุบัติเหตุที่ได้ในกระบวนการสอบสวนที่เป็นจริงจะนำมาเป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินเรือไม่ให้เกิดเหตุแบบเดียวกันซ้ำอีก การเกิดอุบัติเหตุทางเรือแต่ละครั้งมักมีความเสียหายอย่างมากทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม จึงถือว่าการออกกฎหมายการสอบสวนตามแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นกฎหมายที่มุ่งรักษาต่อประโยชน์สาธารณะ และไม่ตัดสิทธิกระบวนการพิจารณาใดๆในทางแพ่ง ทางอาญา ทางปกครอง ซึ่งสามารถขนานกันไปได้ อีกทั้ง หน้าที่สำคัญประการหนึ่งของความรับผิดชอบของรัฐก็ได้แก่ การมีหน้าที่คุ้มครองรักษาไว้ซึ่งประโยชน์สาธารณะชน ดำรงไว้ซึ่งความปลอดภัยและความผาสุกของประชาชนส่วนรวม การจัดให้มีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ถือเป็นกิจกรรมใน การบริการสาธารณะ ในลักษณะของบริการสาธารณะทางปกครอง ไม่ใช่ลักษณะทางอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม และการออกกฎหมายดังกล่าวถือเป็นเครื่องมือในการจัดทำบริการสาธารณะประเภทหนึ่งที่ทำให้บริการสาธารณะสัมฤทธิ์ผล ในแง่ของหลักความจำเป็นและความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบของการออกกฎหมายดังกล่าว เพื่อให้ได้มาซึ่งความปลอดภัยสาธารณะ เทียบกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ของบุคคล กระทบต่อสิทธิหน้าที่บางประการ เช่น มีหน้าที่ในการแจ้งเหตุ การให้ข้อมูล รวมถึงกำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐบางหน่วยงานไม่ให้เข้ามาก้าวก่ายกระบวนการสอบสวน เห็นว่าไม่เกินจำเป็นเมื่อเทียบกับประโยชน์สาธารณะที่จะได้รับ อีกทั้งประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ การไม่มีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุจากเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของทางองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เหมือนกับประเทศอื่น ๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาดังที่ได้ศึกษามา ทำให้ในอนาคตอาจจะถูกกีดกันทางการค้า ไม่ให้เรือไทยเข้าไปค้าขายยังประเทศที่มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง เป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม เห็นว่าจึงมีจำเป็นเหมาะสมอย่างยิ่งที่ควรจะต้องมีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่ได้มาตรฐานสากลขึ้นเหมือนกับหลาย ๆ ประเทศ เพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับประเทศและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติต่อไป

ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

เมื่อมีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือของประเทศดังที่กล่าวข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่ากฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือซึ่งเป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองต่อประโยชน์สาธารณะโดยตรง และต้องมีบทจำกัดอำนาจศาลบางประการ และกักอำนาจ พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่อื่นของรัฐ มิให้เข้ามาเกี่ยวข้องกับกระบวนการแสวงหาข้อเท็จจริงในการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ การดำเนินการตามหลักการการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลดังที่กล่าวแล้วไม่ตัดสิทธิกระบวนการยุติธรรมกระแสหลักภายในประเทศที่มีหน้าที่ในการแสวงหาข้อเท็จจริงในส่วนนั้น ๆ การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลถือเป็นการแสวงหาข้อเท็จจริงคู่ขนาน ผลของการแสวงหาข้อเท็จจริงในกระแสหลัก และผลการแสวงหาข้อเท็จจริงคู่ขนานอาจจะตรงกันหรือไม่ตรงกันก็เป็นส่วนของความมุ่งหมายของแต่ละกระบวนการ ผู้เขียนเห็นว่าสามารถขนานกันไปได้ ผู้เขียนได้เปรียบเทียบหลักการสำคัญ ๆ ของแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กับของประเทศต่าง ๆ ที่กล่าวมา เห็นได้ว่าประเทศต่าง ๆ จะมีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือขึ้นมาโดยเฉพาะเทียบได้ในระดับพระราชบัญญัติ แยกต่างหากจากกฎหมายการเดินเรือ ผู้ศึกษาจึงได้ร่างพระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ พ.ศ. โดยได้นำแนวทางการสอบสวนที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดมาเป็นแม่แบบ และนำข้อดีของแต่ละประเทศที่ได้ศึกษามาข้างต้นมาปรับใช้ให้เข้ากับบริบทของประเทศไทย กล่าวคือ วัตถุประสงค์ของการสอบสวนสอดคล้องกับทุกประเทศที่ศึกษา อุบัติเหตุที่ต้องทำการสอบสวนสอดคล้องกับทุกประเทศ และมีการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้เบื้องต้น และกำหนดกรอบกว้าง ๆ ไว้ด้วย เพื่อการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยจะออกเป็นกฎกระทรวง ง่ายต่อการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่จะมีการกำหนดขึ้นมาในอนาคต โดยนำข้อดีของแต่ละประเทศมาปรับใช้ สำคัญของร่าง มีดังนี้

1. พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ พ.ศ.”



2. ให้รัฐมนตรีเป็นผู้รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับทางปกครอง

3. การสอบสวนอุบัติเหตุ มีวัตถุประสงค์ในการค้นหาข้อเท็จจริงเพื่อพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยการเดินเรือ และเพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน หรือให้คำแนะนำ หรือเพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันและเตรียมการในอนาคตสำหรับเหตุการณ์แบบเดียวกันนี้ไม่ให้เกิดขึ้นอีกในอนาคต โดยไม่มุ่งหมายหาผู้กระทำความผิดเพื่อการลงโทษ

4. อุบัติเหตุที่จำเป็นต้องทำการสอบสวน ย่อมไม่ใช่กรณีอุบัติเหตุอย่างหนึ่งอย่างใด ดังนี้ (1) ผู้ควบคุมการเดินเรือไม่มีประกาศนียบัตร เสรพยาเสพติด ดื่มแอลกอฮอล์ หรือของมึนเมา (2) ผู้ควบคุมการเดินเรือ จงใจหรือการละเลยการปฏิบัติหน้าที่

5. การสอบสวนอุบัติเหตุจะต้องมีความเป็นอิสระไม่ถูกแทรกแซงจากองค์กร หรือหน่วยงานใด ๆ ข้อมูลของพยานต่าง ๆ จะต้องได้รับการปกปิดเป็นความลับ

6. บุคคลที่มาให้ปากคำเพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ ต้องได้รับความคุ้มครองทั้งจากข้อมูลที่ให้ พยานหลักฐานที่นำมามอบให้ หรือแม้แต่ความคุ้มครองความเป็นส่วนตัวของพยาน โดยบุคคลนั้นจะไม่ถูกฟ้องร้องเป็นผู้กระทำความผิดในทางแพ่ง อาญา หรือทางปกครอง อันเนื่องมาจากการให้ถ้อยคำ

พนักงานสอบสวน หรือเจ้าหน้าที่อื่นของรัฐ ไม่สามารถเรียกพยานหลักฐานใดที่บ่งชี้ถึงตัวพยาน หรือการให้ถ้อยคำพยาน ในสำนวนการตรวจสอบหรือสอบสวน รวมทั้งไม่สามารถเรียกให้คณะกรรมการต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ไปให้ถ้อยคำที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบหรือสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้

ศาลไม่สามารถเรียกบันทึกถ้อยคำพยานในสำนวนการสอบสวน รวมถึงเรียกให้คณะกรรมการต่าง ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ไปให้ถ้อยคำที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบหรือสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่ไม่สามารถหาพยานหลักฐานอื่นใด ๆ ได้ และต้องดำเนินกระบวนการพิจารณาในทางลับเพื่อไม่ให้ผู้ให้ข้อมูลต้องมีความรับผิดชอบในทางแพ่ง อาญา หรือทางปกครองจากการให้ถ้อยคำตามพระราชบัญญัตินี้

7. อุบัติเหตุใดที่จำเป็นจะต้องทำการสอบสวน ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงสภาพความร้ายแรง ข้อกำหนดมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุสากล

8. ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุขึ้นเพื่อทำการสอบสวนอุบัติเหตุ โดยให้คณะกรรมการสอบสวนประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเดินเรือ หรือการตรวจเรือ หรือด้านช่างกลเรือเป็นประธานคณะกรรมการสอบสวน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเดินเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการตรวจเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านช่างกลเรือ อาจารย์ในสถาบันการศึกษาที่เปิดสอนด้านการเดินเรือ และช่างกลเรือ เป็นกรรมการ ให้ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม กรมเจ้าท่า เป็นเลขานุการประธานกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย มีอายุไม่ต่ำกว่า 35 ปี มีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านนั้นๆและมีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 10 ปี กรณีอาจารย์ในสถาบันการศึกษาต้องมีประสบการณ์ในด้านการสอนในวิชาที่เกี่ยวข้องมาไม่น้อยกว่า 10 ปี

9. ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ (1) มีสิทธิขึ้นไปบนเรือที่เกิดเหตุ สถานที่เกิดเหตุ พื้นที่ที่เกิดเหตุ เพื่อการรวบรวมพยานหลักฐาน และดำเนินการค้นหาจัดการเก็บวัตถุพยานต่าง ๆ สามารถเข้าถึงข้อมูลต่าง ๆ ได้ สามารถเรียกบุคคลที่คาดว่าจะจะเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวนมาให้ข้อมูล สามารถเรียกดูรายงานหรือข้อมูลอื่นจากองค์กรใด หรือหน่วยงานใดที่คาดว่าจะจะเป็นประโยชน์ในการสอบสวนได้ (2) ขอความช่วยเหลือด้านการสืบค้น การกู้ภัย การกู้ซาก การขนส่ง หรือการร้องขอนักบินและการใช้ท่าเรือ รวมถึงบุคลากรทางทะเลอื่น ๆ (3) มีอำนาจในการห้ามมิการเคลื่อนย้ายเรือลำที่เกิดเหตุ หรือสิ่งเคลื่อนย้ายเรือลำที่เกิดเหตุไปยังที่ปลอดภัยหรือสะดวกต่อการสอบสวน สั่งห้ามไม่ให้มีการแตะต้องวัตถุพยานใด ๆ หรือห้ามเข้าพื้นที่ที่เกิดเหตุ (4) ในระหว่างการสอบสวน หากคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเห็นว่า กรณีการเกิดอุบัติเหตุไม่อยู่ในหลักเกณฑ์ที่จะต้องทำการสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่มีประโยชน์ที่จะทำการสอบสวนตามความมุ่งหมายแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้เสนอความเห็นยุติการสอบสวนต่อคณะกรรมการนโยบายด้านความปลอดภัยการเดินเรือพิจารณาต่อไป (5) มีอำนาจสั่งกักเรือ



เพื่อประโยชน์ในการสอบสวน โดยจะต้องไม่ใช่ระยะเวลาที่นานเกินความจำเป็นในการจัดเก็บพยานหลักฐานต่าง ๆ หากมีความจำเป็นต้องกักเรือเกิน 72 ชั่วโมง ให้ยื่นคำร้องขอต่อศาล (6) มีอำนาจในการร้องขอผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเพื่อให้ความคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน

10. การรายงานผลการสอบสวนจะต้องไม่มีการบ่งชี้ถึงตัวผู้ให้ข้อมูล หรือแหล่งที่มาของพยานหลักฐานต่าง ๆ หลักเกณฑ์ วิธีการในการรายงานเป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

12. บทกำหนดโทษ กรณีมีการฝ่าฝืนจะกำหนดโทษปรับทางปกครอง แทนโทษทางอาญาเป็นหลักเช่น ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งคณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุ หรือคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุซึ่งสั่งการตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรต้องระวางโทษปรับทางปกครองในอัตราตั้งแต่หนึ่งแสนบาทแต่ไม่เกินห้าแสนบาท

ผู้ใดเป็นคณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุคณะกรรมการนโยบายด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ หรือเจ้าหน้าที่อื่นของรัฐ เปิดเผยข้อมูลที่ได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี ปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำและปรับ

ถ้าผู้ถูกปรับทางปกครองไม่ชำระค่าปรับทางปกครองให้เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับทางปกครองมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระค่าปรับทางปกครองในการนี้ ถ้าศาลพิพากษาให้ชำระค่าปรับทางปกครอง หากผู้นั้นไม่ชำระค่าปรับทางปกครองภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา ให้ยึดทรัพย์สินของผู้นั้นเพื่อชดเชยแทนค่าปรับทางปกครองแต่มีให้นำมาตรวจการกักขังแทนค่าปรับมาใช้แก่ผู้นั้น

ถ้าการกระทำความผิดซึ่งมีโทษปรับทางปกครองเป็นความผิดต่อเนื่องและเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับทางปกครองได้พิจารณาสั่งลงโทษปรับทางปกครองสำหรับความผิดนั้น ผู้กระทำต้องชำระค่าปรับรายวันอีกในอัตราวันสามร้อยบาท นับแต่วันที่มีคำสั่งลงโทษปรับทางปกครองดังกล่าว ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหรือจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

ข้อเสนอแนะเพื่อนำผลการวิจัยไปใช้

1. ควรจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการเดินเรือ นักเดินเรือ องค์กรวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ รวมถึงประชาชนที่เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน
2. ทบทวนบทบัญญัติของอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือให้เป็นปัจจุบัน ก่อนนำร่างพระราชบัญญัติไปใช้

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ตามเป้าหมาย เพราะได้รับการสนับสนุนจากหลาย ๆ ส่วน ไม่ว่าจะเป็นคุณพ่อ คุณแม่ ที่ให้กำลังใจ รวมถึงเจ้าหน้าที่ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช และอาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ มาลี สุรเชษฐ และ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สาทิตา วิมลคุณรักษ์ ที่คอยติดตามเอาใจใส่รวมถึงเสียสละเวลาตรวจพิจารณาเพิ่มเติมอย่างใกล้ชิดด้วยดี ตลอดจนมาเป็นผลสำเร็จหากการศึกษานี้ เป็นประโยชน์ในการต่อยอดความคิดแก่ผู้ที่สนใจศึกษา และผลักดันจนก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะชน และประเทศชาติโดยรวม ผู้ศึกษาขอมอบคุณความดีนี้ให้แก่ผู้มีอุปการคุณดั่งที่กล่าวข้างต้นด้วย

เอกสารอ้างอิง

กรมเจ้าท่า. (2531). **ประวัติกรมเจ้าท่าและกฎข้อบังคับการ**

ตรวจเรือ(ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528. กระทรวงคมนาคม.

11 พุทธศักราช.

กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ.

(2548). **อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล**

ค.ศ. 1982. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์

เอราวัณการพิมพ์ จำกัด.

กลุ่มงานองค์การระหว่างประเทศและสหประชาชาติ. (2533).

องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime

Organization : IMO). สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ.

กฎหมายพันธ์.



ชัยภัทร ทังทอง. (2552). **การจัดทำบริการสาธารณะท้องถิ่น โดยองค์การบริหารกิจการท้องถิ่นเฉพาะอย่าง: บท 2 แนวความคิดว่าด้วยการจัดทำบริการสาธารณะ**. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ณัฐริตา ศานติสุทธิกุล. (2558). **วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่งทางน้ำ: การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ**. วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

นพพร โพธิ์รังสิยากร. (ม.ป.ท.). **กฎหมายทางทะเล (ตอนที่ 2)**. นิตยสารกระทรวงยุติธรรม ดุลพาห, (มีนาคม - เมษายน), 35, หน้า 2.

นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2543). **หลักกฎหมายปกครองเกี่ยวกับบริการสาธารณะ**. กรุงเทพฯ: วิทยุชน.

บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. (2551). **หลักนิติธรรมในการปกครองระบบประชาธิปไตย ในระพี'51**. สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.

ฝ่ายองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ. กองกิจการระหว่างประเทศ. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี: เมษายน 2551

มารีนเนอร์ไทย. ประวัติ SOLAS แพล. (2560, 25 กันยายน). สืบค้นจาก <http://www.marinerthai.net/marinelaw/viewmlaw202.php>

สมปอง สุจริตกุล. (2017, 25 กันยายน). กฎหมายทะเลในประเทศไทยซึ่งเป็นปัญหา ในปัจจุบันและอนาคต. สืบค้นจาก <http://marinepolicy.trf.or.th>.

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO). (2560, 25 กันยายน). สืบค้นจาก <http://dg-net.go.org/upload/attach/imo.pdf>

Accident Investigation Board. (2012). **Marine accident Investigation Maritime Safety Through Investigation And Co-Operation**. March 18. Act on Marine Accident Inquiry. (1947). Act no. 135. November 19. P 1-12.

Adede A. O. (1981). Environment Disputes under the Law of The Sea Convention. Environmental Policy And Law, 7, P 63.

ede A. O. (1987). The system for settlement of Disputes under The United Nations Convention on the Law of The Sea. Dordrecht : MartinusNijhoff publishers.

Australia. (2018, 15 June). Retrieved From <https://www.legislation.nsw.gov.au/#/view/act/1998/121/>

EMSA. (2017, 25 September). Marine Casualties and Incidents. From http://www.maib.gov.uk/publications/annual_reports.cfm

Encyclopedia Britannica. **Denmark**. (2017, 13 November). Retrieved From <https://www.britannica.com/place/Denmark>

Encyclopedia Britannica. **England**. (2018, 19 July). Retrieved From <https://www.britannica.com/place/England>

Encyclopedia Britannica. **Latvia**. (2018, 16 June). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/Latvia>

Encyclopedia Britannica. **Sri Lanka**. (2017, 13 November). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/Sri-Lanka>

Encyclopedia Britannica. **New South wales**. (2017, 13 November). Retrieved From



- <https://www.britannica.com/place/New-South-Wales>
- International Maritime Organization. (1998). SOLAS: The International Convention for The Safety of Life AT Sea, 1974. London: Albert Embankment. October.
- International Maritime Organization. (2000). IMO Resolution A.884(21) (adopted on 25 November 1999) "Amendments to The Code for The Investigation of Marine Casualties and Incidents (Resolution A.849(20)". A.21/Res884. 4 February. Agenda Item 5.
- International Maritime Organization. (2002). Guidelines on Voyage Data Recorder (VDR) Ownership and recovery. MSC/Circ.1024. London: Albert Embankment. May 29. Ref. T2/2.02.
- International Maritime Organization. (2005). MARPOL – International Convention for The Prevent of Pollution from Ships.
- Lloyd's Register Rules Finder 2005, vol. 9.4, P 2-584.
- International Maritime Organization. (2014). Casualty-Related Matters Reports On Marine Casualties And Incidents (Revised Harmonized reporting procedures –Reports Required Under SOLAS Regulation I/21 and XI-1/6, and MARPOL, Article 8 and 12). MSC-MEPC.3/Circ.4/Rev.1. London: Albert Embankment. November 18.
- Kuehmayer, J. R. (2008). Marine accident and Casualty Investigation Boards. Austrain Marine Equipment Manufacturers.
- Marine Safety Act 1998. (1998). "Part 8 Investigation and Enforcement: Division 1 - 4 (94- 125)". New South Wales. Australia. Act No. 121. P. 40-49.
- Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). Investigation of Marine Casualties and Marine Incidents. MSN 06/2016. Adopted on 23 March 2016.
- Democratic Socialist Republic of Sri Lanka. Republic of Sri Lanka. pp. 1-7.
- Republic of Latvia. Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents. The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.1-18.
- The Danish Maritime Authority. (2011). Act On Safety Investigation of Marine Accidents: Act no. 457. May 18.
- The Danish Maritime Authority. (2011). Order on The Reporting of marine accidents, deaths and near-miss incidents. June 14. No. 638.
- The Danish Maritime Authority. (2011). Act on Safety Investigations of Maritime Accidents.



- Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Pp. 1-5.
- The Australian Transport Safety Bureau. (2012). Documents supporting the Transport Safety Investigation Act 2003. August 15.
- The Australian Transport Safety Bureau. (2012). Questions and answers about the Act. August 15.
- The United Nation. (1929). Safety of Life at Sea. London: May 31. P 1-91
- White Star Ships. (2017, 14 November). Retrieved From <http://www.titanicpages.com/>
- Withington, J. Stuart. ISM-What has been learned From marine incident investigation?. Marine Accident Investigation Branch. www.bbc.com/news/uk-england-39223308
- www.imo.org. (2017, 28 October). MARPOL 73/78. Retrieved from [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx)