

มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุการเดินเรือ:
ศึกษากรณีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ

นายสุวิทย์ ดอกคำ

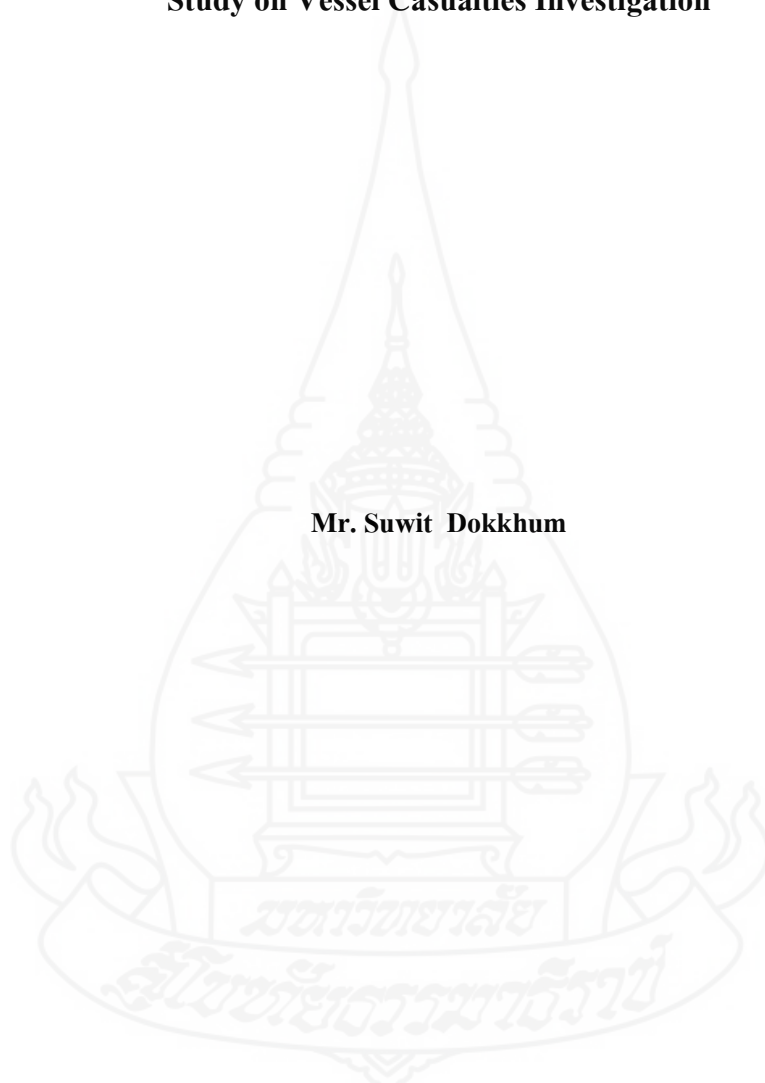


วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกกฎหมายมหาชน สาขาวิชานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

พ.ศ. 2562

**Legal Measures for Preventing Maritime Navigation Accidents: A Case
Study on Vessel Casualties Investigation**

Mr. Suwit Dokkhum



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Laws in Public Law
School of Law
Sukhothai Thammathirat Open University

2019

หัวข้อวิทยานิพนธ์ มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุการเดินเรือ:
ศึกษากรณีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ

ชื่อและนามสกุล นายสุวิทย์ ดอกคำ


วิชาเอก กฎหมายมหาชน

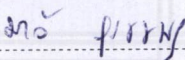
สาขาวิชา นิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

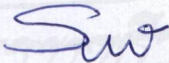
อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์มาลี สุรเชษฐ
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สาธิตา วิมลคุณารักษ์

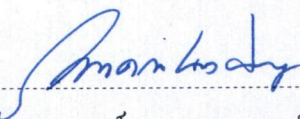
วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 17 กุมภาพันธ์ 2563

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(อาจารย์ ดร.ประพจน์ คล้ายสุบรรณ)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์มาลี สุรเชษฐ)


..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สาธิตา วิมลคุณารักษ์)


..... ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.วรางคณา จันทร์คง)

ชื่อวิทยานิพนธ์ มาตรการทางกฎหมายในการป้องกันอุบัติเหตุการเดินเรือ: ศึกษากรณีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ

ผู้วิจัย นายสุวิทย์ ดอกคำ รหัสนักศึกษ 2594000693 **ปริญญา** นิติศาสตรมหาบัณฑิต

อาจารย์ที่ปรึกษา (1) รองศาสตราจารย์มาลี สุรเชษฐ (2) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สาธิตา วิมลคุณารักษ์

ปีการศึกษา 2562

บทคัดย่อ

งานวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาหลักการ แนวทาง การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง ได้แก่อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 และกฎหมายทะเลหรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (2) ศึกษาเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง (3) ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของต่างประเทศ (4) วิเคราะห์ เสนอแนะ แนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทย

งานวิจัยเรื่องนี้เป็นการศึกษาทางกฎหมาย โดยการวิจัยเชิงคุณภาพ ด้วยการวิจัยทางเอกสาร จากกฎหมายของประเทศไทย กฎหมายต่างประเทศ และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง หนังสือกฎหมาย เอกสารอ้างอิงทางวิชาการ และบทความทางวิชาการของผู้เชี่ยวชาญทางกฎหมาย เอกสารคู่มือแนวทางปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศจากเว็บไซต์

ผลการวิจัยพบว่า (1) การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้มีการกำหนดหลักการแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือภายใต้อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องดังกล่าวข้างต้นแล้ว (2) ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456รวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้อง พบว่ากฎหมายภายในของประเทศไทย ไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดเกี่ยวกับการสอบสวนหรือการค้นหาข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่เป็นไปตามมาตรฐานการสอบสวนที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด (3) สำหรับกฎหมายของต่างประเทศที่ศึกษาได้แก่ สหราชอาณาจักรอังกฤษรัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย เดนมาร์กกรีลังกา และลัตเวีย พบว่ากฎหมายภายในของแต่ละประเทศมีบทบัญญัติหลักๆสอดคล้องตามมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและมีบทบัญญัติปลีกย่อยแตกต่างกันไปตามบริบทของแต่ละประเทศ(4) ประเทศไทยสมควรมีกฎหมายภายในประเทศเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่มีบทบัญญัติสอดคล้องตามมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเพื่อยกระดับความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยในการเดินเรือของประเทศ

คำสำคัญ สอบสวน การเดินเรือ พระราชบัญญัติ

Thesis title: Legal Measures for Preventing Maritime Navigation Accidents: A Case Study on Vessel Casualties Investigation

Researcher: Mr. Suwit Dokkhum; **ID:** 2594000693; **Degree:** Master of Laws;

Thesis advisors: (1) Malee Surachet, Associate Professor;

(2) Dr.Sathita, Wimonkunarak, Assistant Professor; **Academic year:** 2019

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. (4) to analyze and propose guidelines for the marine accident investigation in Thailand.

This research is a legal research conducted by way of a qualitative 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 show that: (1) The International Maritime Organization establishes 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 specifying the marine accident investigation or ascertain ting 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 show 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, Act

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ตามเป้าหมาย เพราะได้รับการสนับสนุนจากหลายๆ ส่วน ไม่ว่าจะเป็นคุณพ่อคุณแม่ ที่ให้กำลังใจ อาจารย์ประจำคณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่ให้ความรู้ในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นด้านวิชาการ ทำให้เรียนรู้ในการคิดวิเคราะห์ และทำให้ได้เรียนรู้ในการนำเสนอผลงาน ทำให้กล้าที่จะแสดงออกมากขึ้น รวมถึงเจ้าหน้าที่ประจำคณะนิเทศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่เอาใจใส่แนะนำด้วยดีตลอดมาเช่นกัน และที่สำคัญที่สุดที่ทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้นและแล้วเสร็จตามเป้าหมายก็คืออาจารย์ที่ปรึกษา รองศาสตราจารย์ มาลี สุรเชษฐ และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สาธิตา วิมลคุณารักษ์ ที่คอยติดตามเอาใจใส่รวมถึงเสียสละเวลาตรวจพิจารณาเพิ่มเติมอย่างใกล้ชิดด้วยดีตลอดมาจนเป็นผลสำเร็จ

หากการศึกษานี้ เป็นประโยชน์ในการต่อยอดความคิดแก่ผู้ที่สนใจศึกษา และผลักดันจนก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณชน ผู้ศึกษาขอมอบคุณความดีนี้ให้แก่ผู้มีอุปการคุณดั่งที่กล่าวข้างต้นด้วย

สุวิทย์ ดอกคำ

เมษายน 2563



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	จ
กิตติกรรมประกาศ	ฉ
สารบัญตาราง	ต
สารบัญภาพ	ด
บทที่ 1 บทนำ	1
1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา	7
3. ขอบเขตของการศึกษา	7
4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	10
5. ระเบียบวิธีการวิจัย	10
บทที่ 2 ความเป็นมาขององค์กร อนุสัญญา และหลักปกครอง ที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน อุบัติเหตุเนื่องจากเรือ	11
1. ความเป็นมาขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ IMO	12
1.1 สัมัชชา (Assembly)	13
1.2 คณะมนตรี (Council)	13
1.3 คณะกรรมการ	13
1.3.1 คณะกรรมการเฉพาะด้าน	13
1.3.2 คณะอนุกรรมการย่อย	14
2. บทบาทและภาระหน้าที่ของ IMO (IMCO 1948-1982)	15
2.1 บทบาทและภาระหน้าที่ทางด้านความปลอดภัย (Safety)	15
2.2 บทบาทและภาระหน้าที่ทางการรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือ (Maritime Security)	17
2.3 บทบาทและภาระหน้าที่ทางการป้องกันมลพิษที่เกิดจากเรือและค่าเสียหาย (Preventing Pollution and Providing Compensation)	18

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.4 บทบาทภาระหน้าที่ในการสร้างมาตรฐานการขนส่งทางทะเลที่ยั่งยืน (Sustainable Maritime Transportation).....	19
2.5 บทบาทภาระหน้าที่ในด้านอื่นๆ (Other Matters).....	20
3. อนุสัญญาที่ออกโดยองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในส่วนที่ประเทศไทย เป็นภาคี.....	21
4. แนวคิด ทฤษฎี ของอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ เนื่องจากเรือ	23
5. แนวคิด ทฤษฎี และหลักการการกำหนดมาตรฐานข้อบังคับในการสอบสวนอุบัติเหตุ ที่เกิดจากเรือตามข้อบังคับขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO: IMCO 1948-1982).....	32
5.1 วัตถุประสงค์การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ.....	37
5.2 ประมวลข้อบังคับมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ.....	37
5.2.1 วัตถุประสงค์ (Purpose)	37
5.2.2 หลักการของกระบวนการสอบสวน.....	38
5.2.3 นิยาม (Definition)	38
5.2.4 การจัดตั้งองค์กรที่มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ (Marine Safety Investigation Authority)	41
5.2.5 การแจ้งเตือน การประกาศอุบัติเหตุ (Notification)	41
5.2.6 การรวบรวมพยานหลักฐาน เอกสาร ข้อมูล เฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ที่มีความร้ายแรง (Requirement to Investigate Very Serious Marine Casualties)	42
5.2.7 การสอบสวนอุบัติเหตุของรัฐที่เกี่ยวข้องร่วมกัน	42
5.2.8 หลักการรวบรวมพยานหลักฐานจากคนประจำเรือ/กะลาสีเรือ	44
5.2.9 การจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือฉบับร่าง (Draft Marine Safety Investigation Reports)	45
5.2.10 การจัดทำรายงานสรุปผลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ (Marine Safety Investigation Reports)	45

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.2.11 ข้อกำหนดอื่นที่จำเป็นต่อการสอบสวนที่มีประสิทธิภาพ	46
5.2.12 การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือกรณีร้ายแรง (Investigation of Marine Casualties (other than very serious casualties) And Marine Incidents)	48
6. หลักปกครองเกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ	53
6.1 หลักประโยชน์สาธารณะ	54
6.1.1 ความหมาย ประเภทของบริการสาธารณะ	54
6.1.2 ลักษณะของประโยชน์สาธารณะ	55
6.1.3 หลักเกณฑ์สำคัญในการจัดทำบริการสาธารณะ	56
6.1.4 เครื่องมือในการจัดทำบริการสาธารณะ	57
6.2 หลักกฎหมายความรับผิดชอบของรัฐ	57
6.3 หลักอำนาจอธิปไตย	58
6.3.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตย	59
6.3.2 อำนาจอธิปไตยแบบสมบูรณ์ (Absolute Sovereignty)	60
6.3.3 อิทธิพลประเทศตะวันตกต่อแนวคิดเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตย	61
6.4 หลักความได้สัดส่วน (Principle of Proportionality)	62
6.4.1 หลักแห่งความเหมาะสม	62
6.4.2 หลักแห่งความจำเป็น	63
6.4.3 หลักแห่งความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ	63
6.5 หลักนิติรัฐ	64
6.6 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พระพุทธศักราช 2560	67
6.7 หลักการสืบสวนสอบสวนทั่วไป	68
บทที่ 3 หน่วยงานทางปกครองและกฎหมายที่เกี่ยวกับการตรวจสอบอุบัติเหตุ ที่เกิดจากเรือของประเทศไทย	71
1. หน่วยงานทางปกครองที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ	71
2. กฎหมายที่เกี่ยวกับการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทย	76

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.1 การตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในส่วนของกรมเจ้าท่า โดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456.....	77
2.2 การตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในส่วนของพนักงานสอบสวน โดยใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา.....	79
2.3 การตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในส่วนของศาล โดยการค้นหา ข้อเท็จจริงโดยกระบวนการทางศาล.....	80
บทที่ 4 การตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของต่างประเทศ.....	82
1. พระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลและการขนส่งของ สหราชอาณาจักรอังกฤษ.....	84
1.1 คำนิยาม.....	84
1.2 อุบัติเหตุทางทะเลที่ต้องได้รับการสอบสวน.....	88
1.3 วัตถุประสงค์ของการสอบสวนด้านความปลอดภัย.....	89
1.4 การรายงานอุบัติเหตุและการบาดเจ็บ.....	89
1.5 การประเมินเบื้องต้น.....	89
1.6 กระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัย.....	90
1.7 การสอบสวนใหม่อีกครั้ง.....	91
1.8 การจัดเก็บพยานหลักฐาน.....	91
1.9 กระบวนการจัดการการสอบสวนด้านความปลอดภัย.....	92
1.10 ความร่วมมือของรัฐอื่น.....	93
1.11 การเปิดเผยข้อมูล.....	95
1.12 รายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัย.....	96
1.13 การแสดงข้อมูลต่อสาธารณะนอกเหนือจากรายงานการสอบสวน ด้านความปลอดภัย.....	97
1.14 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม.....	97
1.15 การขยายระยะเวลา.....	98
1.16 บทลงโทษ.....	98

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2. พระราชบัญญัติความปลอดภัยทางทะเลของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย	99
2.1 หน้าที่ของเจ้าของเรือและผู้เกี่ยวข้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล	
(Duties of Master and Owners in case of marine accidents)	102
2.1.1 การแจ้งเหตุโดยทันทีเมื่อเกิดอุบัติเหตุ	102
2.1.2 การรายงานอุบัติเหตุทางทะเลต่อนายกรัฐมนตรี	102
2.1.3 องค์ประกอบของรายงานอุบัติเหตุทางทะเล	103
2.2 การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลและความปลอดภัยทางทะเล	
(Investigation of marine accidents and Other Marine Safety Matters)	103
2.2.1 วัตถุประสงค์หลักของการสอบสวน	104
2.2.2 การแต่งตั้งคณะกรรมการการสอบสวน	104
2.2.3 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวน	104
2.2.4 การดำเนินการสอบสวน	104
2.2.5 การรายงานต่อรัฐมนตรี	105
2.2.6 หน้าที่ของบุคคลที่ได้รับรายงานฉบับร่างและฉบับสมบูรณ์	105
2.2.7 การสั่งระงับใบอนุญาตการเดินทาง	105
2.2.8 การดำเนินการของรัฐมนตรีภายหลังจากได้รับรายงานการสอบสวน	106
2.2.9 การเผยแพร่รายงานสู่สาธารณะ	106
2.2.10 การคุ้มครองการรับผิด	106
2.3 อำนาจการสอบสวนของผู้มีอำนาจ	
(Investigatives Powers of Authorized Officers)	107
2.4 อำนาจการสอบสวนทั่วไป	107
2.5 ข้อจำกัดในการถูกฟ้องร้อง	109
2.6 บทบัญญัติอื่น	109
2.7 บทกำหนดโทษ	109

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3. กฎหมายการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ของประเทศเดนมาร์ก.....	110
3.1 การแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ของประเทศเดนมาร์ก.....	110
3.2 คุณสมบัติและความเป็นอิสระของคณะกรรมการสอบสวนด้านความปลอดภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศเดนมาร์ก.....	110
3.3 ขอบเขตการสอบสวน.....	111
3.4 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ทางทะเลของประเทศเดนมาร์ก.....	111
3.5 การคุ้มครองผู้เกี่ยวข้องกับกระบวนการสอบสวน.....	113
3.6 การกำกับดูแลการสอบสวน.....	113
3.7 การออกกฎระเบียบเกี่ยวกับรายงานผลการสอบสวน.....	113
3.8 การออกกฎระเบียบเพิ่มเติม.....	114
3.9 บทกำหนดโทษ.....	114
3.10 ข้อยกเว้นตามกฎหมาย.....	114
4. พระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศศรีลังกา.....	115
4.1 ขั้นตอนและหลักการสอบสวน (Application).....	116
4.2 นิยาม (Definitions).....	117
4.3 วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดทางทะเล (Objective of a marine Safety Investigation).....	118
4.4 หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ (Competent Authority).....	118
4.5 แนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุ.....	119
4.6 การแจ้งเตือนเมื่อเกิดเหตุ (Notification of a Marine Casualty).....	120
4.7 การประเมินผลการสอบสวนเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Preliminary Assessment of Marine Casualties and Incidents).....	121
4.8 การเริ่มกระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Commencement of a Safety Investigation).....	121

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.9 พันธสัญญาและความร่วมมือของรัฐ หรือประเทศ หรือองค์กรอื่นที่ให้ความสนใจ (Agreement and Co-operation with Other Substantially Interested States)	122
4.10 มาตรการการรวบรวมพยานหลักฐาน (Standard Applicable During an Investigation)	123
4.11 รายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัย (Marine Safety Investigation Report)	123
4.12 การแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendations)	124
5. กระบวนการสอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศลัตเวีย	125
5.1 วัตถุประสงค์และความสำคัญของกระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล	129
5.2 หน่วยงานผู้มีอำนาจรับผิดชอบ	130
5.3 อำนาจหน้าที่ในกระบวนการสอบสวน	130
5.4 การจัดทำข้อเสนอแนะเบื้องต้นเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล	131
5.5 การร่วมมือกันของนานาชาติ	132
5.6 มาตรฐานที่เหมาะสมกับการสอบสวน	133
5.7 การรวบรวมพยานหลักฐานรวมทั้งการจัดเก็บรักษาข้อมูลที่สำคัญ	134
5.8 รายงานการสอบสวน	135
5.9 ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยเพื่อนำไปปฏิบัติและการเตือนภัยเบื้องต้น	137
5.10 ข้อมูลที่เปิดเผยไม่ได้	137
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	154
1. บทสรุป	154
2. ข้อเสนอแนะ	163
บรรณานุกรม	176
ภาคผนวก	190
ประวัติผู้วิจัย	214

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบการสอบสวนอุบัติเหตุของ IMO และของแต่ละประเทศในส่วนสำคัญ.....	139



สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 2.1 Casualty Investigation Code 2008 Edition 33



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เป็นที่ยอมรับกันว่าการขนส่งทางน้ำโดยเรือนั้นมีต้นทุนต่อหน่วยในการขนส่งที่ต่ำสุด (Lowest Cost per Unit) หรือมีการประหยัดต่อหน่วยสูงสุด (Maximum Economy per Unit) เมื่อเปรียบเทียบกับบรรดาการขนส่งทางอื่นด้วยพาหนะอื่นๆ การขนส่งทางน้ำมีการใช้พลังงานต่ำกว่าการขนส่งทางถนนถึง 3 เท่า และผลจากการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เมื่อปี 2556 ปรากฏว่า ต้นทุนการขนส่งทางถนนอยู่ที่ 2.12 บาทต่อตันต่อกิโลเมตร ส่วนการขนส่งทางน้ำอยู่ที่ 0.65 บาทต่อตันต่อกิโลเมตร¹ ถือว่าการขนส่งทางน้ำเป็นการขนส่งที่ประหยัดอย่างมาก รัฐบาลพยายามส่งเสริมให้มีการขนส่งทางน้ำมากขึ้น เช่น มีการพัฒนาการเดินเรือในแม่น้ำป่าสักซึ่งถือว่ามีภาระขนส่งสินค้าที่มากที่สุดของการขนส่งในประเทศ โดยก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อทำการขุดลอกให้เรือเดินได้ตลอดเวลา และมีนโยบายศึกษาความเหมาะสมในการยกระดับแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ เพื่อให้มีการขนส่งสินค้าขึ้นไปทางเหนือของประเทศได้ไกลขึ้น ประหยัดค่าขนส่งทางอื่น ๆ และปัจจุบันมีนโยบายให้ทำการศึกษาก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก ปากบารา จังหวัดสตูล เพื่อเป็นประตูการขนส่งทางทะเลฝั่งอันดามัน เชื่อมต่อการขนส่งสินค้าจากฝั่งอ่าวไทย ที่ท่าเรือน้ำลึกสงขลาโดยไม่ต้องอ้อมไปประเทศมาเลเซีย จะส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางทะเลของประเทศเพิ่มจำนวนมากขึ้น โดยในสภาวะค่าน้ำมันที่สูงขึ้นการขนส่งทางเรือจึงถือเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด ลดต้นทุนทางด้านพลังงานของประเทศลงได้อย่างมาก การขนส่งทางเดินเรือ จึงเป็นสิ่งที่รัฐบาลเกือบทุกรัฐบาลให้ความสำคัญพยายามให้เกิดการ Shift mode ไปเป็นการขนส่งทางเรือมากขึ้น ปัจจัยหนึ่งของการขนส่งทางเรือ โดยเฉพาะในทะเล เป็นทางเลือกที่ดีเนื่องจากไม่มีขีดจำกัดของเส้นทาง ทางรางต้องใช้รถไฟซึ่งขนาดของรถไฟย่อมขึ้นอยู่กับขนาดของราง ทางถนนขนาดของถนนมีผลต่อขนาดของรถ และทางอากาศที่ใช้เครื่องบินขนส่งมีต้นทุนสูงมากทั้งในส่วนของเทคโนโลยี การบำรุงรักษา และค่าน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งขนาดของรันเวย์มีส่วนต่อขนาดของเครื่องบิน การขนส่งทางเรือซึ่งใช้เรือเป็นพาหนะจึงสามารถขยายขนาดตัวเรือและกำลังเครื่องยนต์เรือได้โดย

¹ สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวง โครงการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560-2564 หน้า 2-4.

ไม่มีขีดจำกัดตามระดับพัฒนาการของเทคโนโลยีที่มีอยู่และความสามารถในการบริหารจัดการ การเดินเรือและการขนส่งสินค้าในแต่ละยุคสมัย ทั้งนี้ การขนส่งทางเรือไม่ต้องมีการสร้างหรือซ่อมแซมทางในการขนส่ง ไม่มีต้นทุนเกี่ยวกับทางน้ำมาก ต่างจากทางถนน ทางราง และทางเครื่องบิน ต้องก่อสร้าง และใช้ไปซ่อมชำรุดเสียหาย ต้องซ่อมแซมและบำรุงรักษาอยู่เสมอ แม้ว่าทางน้ำต้องมีท่าเรือ และการขุดลอกอยู่บ้าง แต่ด้วยวิธีการบริหารจัดการและระบบ Logistic สามารถดำเนินได้หลากหลายรูปแบบ ขนาดท่าเรือไม่เป็นปัจจัยกำหนดขนาดเรือ เพราะเรือสามารถจอดกลางทะเล และขนถ่ายลงเรือเล็กมายังท่าเรือได้

เรือเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าสูง ยิ่งเรือเดินทะเล ยิ่งมีขนาดใหญ่เป็นแสนตันกรอส มีต้นทุนการต่อเรือสูงมากบางลำเป็นหมื่นล้านบาท แต่ยังมีขนาดใหญ่ก็ยิ่งประหยัด ต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ปัจจุบันเรือสินค้าเดินทะเลระหว่างประเทศ ได้มีวิวัฒนาการไปเร็วมาก มีบุคคลที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งทางเรือมากมายหลายฝ่าย (Multi Parties) ได้แก่ เจ้าของเรือ ผู้ให้เงินกู้เงินในการต่อเรือ หุ้นส่วนในเรือ ผู้ควบคุมเรือ ช่างกลเรือ คนประจำเรือ ผู้บริหารการขนส่งสินค้า Logistic ผู้ผลิตสินค้า เกษตรกร ผู้ขายสินค้าหรือนายหน้า ผู้ส่งสินค้า ผู้ขนานสินค้าขึ้นระวางเรือ ผู้นำสินค้าลงจากเรือ ผู้รับสินค้า ชื้อสินค้า คลังสินค้า ผู้รับขนสินค้า หลากรูปแบบ ผู้รับขนสินค้าต่อเนื่อง บริษัทประกันภัย ฯลฯ

ทางด้านการต่อเรือเดินทะเลซึ่งต้องใช้เงินต่อสร้างจำนวนมาก การกู้เงินจากแหล่งทุน มักจะใช้สัญญาต่อเรือค้ำประกัน รวมทั้งมีแนวคิดใช้เรือที่อยู่ระหว่างต่อเรือเป็นทรัพย์สินที่สามารถจำนองได้ แม้จะยังไม่ได้จดทะเบียนเรือก็ตาม เนื่องจากว่าการต่อเรือใช้ต้นทุนสูงมาก² และบางครั้งมีการให้สิทธิเกี่ยวกับเรือบางประการ เช่น ยกหุ้นส่วนในเรือแทนการชำระหนี้เงินกู้ เจ้าของเรือให้เช่าเรือเปล่า (Ship Charter) หรือจ้าง หรือใช้เรือลงแทนหุ้นเป็นหุ้นส่วนกันในนิติบุคคล

การบริหารจัดการการขนส่งทางเรือจะมีบริษัทที่เชี่ยวชาญเกี่ยวกับ Logistic ซึ่งมีพันธมิตรหรือเครือข่ายสายการเดินเรือ (Ship Line Mode) ที่กว้างขวางมีประสิทธิภาพ มาบริหารจัดการการขนส่งสินค้า การส่งต่อสินค้าหรือการขนส่งต่อเนื่อง โดยบริษัท Logistic จะสร้างโมเดลในการบริหารจัดการให้สัมพันธ์กับช่วงเวลาเพื่อผลกำไรสูงสุดต้นทุนต่ำสุด โดยจะกำหนดเส้นทางการเดินเรือ วันเวลา การเทียบท่ารับส่งสินค้า การแจ้ง การรายงาน การขออนุญาตเกี่ยวกับการเดินเรือ การเปลี่ยนถ่ายเรือและสินค้า การขนส่งต่อเนื่องในทุกท่าเรือทุกประเทศทั่วโลก ซึ่งบริษัท Logistic จะบริหารพื้นที่บรรทุกสินค้าบนเรือ การสับเปลี่ยน และช่วงเวลาการขนถ่ายที่แน่นอน เพื่อขนถ่ายสินค้าได้ต่อเนื่อง ไม่ขาดตอน บรรทุกสินค้าทุกพื้นที่บนเรือในส่วนบรรทุกสินค้าและ ในอากาศ

² ร่างพระราชบัญญัติการจำนองบูรณสิทธิทางเรือ พ.ศ. ...

เหนือเรือที่สามารถใช้ขนส่งสินค้าได้ เพื่อลดต้นทุนให้ได้มากที่สุด มีการบริหารจัดการโดยให้มีการจองพื้นที่เพื่อขนานสินค้าขึ้นบนเรือล่วงหน้าในช่วงเวลาใดๆ ณ พื้นที่ใดๆ บนเรือ ซึ่งราคาค่าบริการขนส่งไม่เท่ากันขึ้นอยู่กับพื้นที่บนเรือ การต่อรอง ช่วงเวลา และความต้องการสินค้า ซึ่งบางกรณีมีวิวัฒนาการก้าวไปไกลถึงขั้นให้สิทธิขึ้นสินค้ามีราคาที่สามารถซื้อ ขาย เช่า โอน และชำระแทนหนี้ได้

อุบัติเหตุทางน้ำไม่ว่าเกิดจากเรือโดนกันหรือเรืออับปาง เมื่อเกิดขึ้นในแต่ละครั้งจะเกิดความเสียหายอย่างมหาศาล ได้แก่ ความเสียหายโดยตรงจากมูลค่าของเรือเมื่อเรือใช้การไม่ได้ คนประจำเรือที่คุ้นเคยและชำนาญในระบบเรือดังกล่าวไม่มีการจ้างงานต่อไป การไปเริ่มงานในเรือลำใหม่เรียนรู้ระบบใหม่เป็นการยากเสียเวลามาก สินค้าที่บรรทุกมากับเรือไม่ไปถึงฝั่งผู้ขายเสียหาย ผู้ซื้อเสียโอกาส และหากเป็นสินค้าประเภทวัตถุดิบก็จะส่งผลถึงอุตสาหกรรมต่อเนื่องเป็นลูกโซ่อย่างมาก เนื่องจากการขนส่งทางเรือมีสินค้าจำนวนมาก เช่น กรณีตัวอย่างเรือ โอเชียน เฟรเวอร์ โคนกับ เรือยูนิชัน วิเกอร์ ที่ทำเรือสยามซีพอร์ต ศรีราชา จังหวัดชลบุรี เมื่อปี พ.ศ. 2555 ทำให้สินค้าหลักแผ่นสำหรับทำโครงสร้างรถยนต์จมน้ำทะเลได้รับความเสียหายใช้การไม่ได้ทั้งหมด กระทบต่อสายการผลิตและการส่งมอบรถยนต์ล่าช้าตามโครงการรถคันแรกของรัฐบาล และไม่สามารถส่งมอบรถตามคำสั่งซื้อจากต่างประเทศได้ทำให้บริษัทรถยนต์เสียหายหลายพันล้านบาท และบริษัทประกันภัยของญี่ปุ่นต้องจ่ายค่าชดเชยหลายร้อยล้านบาท และกรณีเรือโททานิคชนภูเขาน้ำแข็งอับปางและจมลง มีผู้โดยสารเสียชีวิตหลายพันคน จนเป็นที่มาของการรวมกลุ่มของประเทศต่างๆ แสวงหามาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุที่จะเกิดขึ้นอีก จึงเป็นที่มาของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยในชีวิตแห่งทะเล (International Convention for the Safety of Life at Sea)

ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จะเห็นว่ากิจการการเดินเรือมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศอย่างมาก หากเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงจะส่งผลกระทบต่อทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ต่อชีวิต ต่อการดำเนินธุรกิจของบุคคลนิติบุคคลหลายๆส่วนที่เกี่ยวข้อง การป้องกันอุบัติเหตุเพื่อไม่ให้เกิดขึ้นจึงเป็นสิ่งจำเป็นและสำคัญอย่างยิ่งที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศให้ความสำคัญ ประเทศสมาชิกต่างๆ ก็ให้ความสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุเพื่อไม่ให้เกิดขึ้นและมาตรการหนึ่งที่ประเทศที่เกี่ยวข้องต่างๆ ให้ความสำคัญได้แก่ การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ โดยพยายามที่จะค้นหาสาเหตุที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อการนำมากำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อความปลอดภัย ไม่ให้เกิดเหตุซ้ำอีก เห็นได้จากกฎหมายทะเล และอนุสัญญาต่างๆ มีการกำหนดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขึ้น ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาด้วย ได้แก่ กฎหมายทะเลหรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea) (UNCLOS: 1982) กำหนดให้เรือของรัฐใดประสบภัยพิบัติทางทะเลหรืออุบัติเหตุในทะเลหลวงทุกรายที่ก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิต

หรือบาดเจ็บสาหัสแก่คนของชาติอื่น เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่เรือหรือสิ่งติดตั้งอื่นๆ ของรัฐอื่น หรือก่อความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล ต้องจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุขึ้นโดยผู้ที่มีความรู้ความสามารถร่วมกับรัฐอื่นด้วยแล้วแต่กรณี³ อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะในทะเลที่เกิดจากเรือ (The International Convention For The Prevention of Pollution from Ships) (MARPOL 73/78) กำหนดให้รัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาต้องออกข้อกำหนด แนวทาง ในการให้เรือรายงานอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือให้แก่รัฐ⁴ รัฐที่เป็นภาคีอนุสัญญาจะต้องดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือตามกฎหมายที่กำหนดถ้าอุบัติเหตุดังกล่าวนั้นส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล รวมทั้งจะต้องส่งข้อมูลผลการวินิจฉัยจากการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศเมื่อเห็นว่าข้อมูลนั้นจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงอนุสัญญาได้⁵ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนว้บรรทุกของเรือ The International Convention on The Load Lines 1966 กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลที่เป็นภาคีอนุสัญญาต้องทำการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ซึ่งเกิดขึ้นกับเรือของตนภายใต้อนุสัญญานี้ เมื่อเห็นว่าการสอบสวนดังกล่าวอาจช่วยให้วินิจฉัยได้ว่าควรจะมีการแก้ไขอนุสัญญาได้ รัฐบาลของรัฐภาคีจะต้องแจ้งข้อมูลผลการสอบสวนอุบัติเหตุ ให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ รายงานหรือข้อเสนอใดๆ ที่มาจากข้อมูลดังกล่าว จะต้องไม่เปิดเผยชื่อ สัญชาติของเรือ หรือระบุความรับผิดชอบของเรือหรือของบุคคลทุกกรณี⁶ และอนุสัญญาที่สำคัญไม่ยิ่งหย่อนที่กำหนดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรืออีกฉบับหนึ่งได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล The International Convention for The Safety Of Life At Sea (SOLAS) กำหนดให้รัฐภาคีอนุสัญญาจะต้องดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือ เมื่อรัฐภาคีเห็นว่าการสอบสวนดังกล่าวจะมีส่วนช่วยในการกำหนดการเปลี่ยนแปลงกฎหมายในอนุสัญญาในปัจจุบันให้ดีขึ้น และรัฐบาลของรัฐภาคีอนุสัญญาจะต้องจัดส่งข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการวินิจฉัยผลการสอบสวนอุบัติเหตุให้องค์การทางทะเลระหว่าง

³ IMO. *The United Nation Convention on The Law of The Sea: UNCLOS 1982*. P 58. Article 94 Duties of Flag state.

⁴ Lloyd'S Register Rulefinder. (2005). *MARPOL 73/78: The International Convention for The Prevention of Pollution From Ships*. Article 8 And 12. P 11,15.

⁵ International Maritime Organization. (2012). *Casualty-Related Matters Reports On Marine Casualties And Incidents (Revised Harmonized reporting procedures – Reports Required under SOLAS Regulation I/21 and MARPOL 73/78, (article 8 and 12)*. London: Albert Embankment. Ref. T1/12.02.

⁶ IMO. *LOAD LINES 66: The International Convention In Load Line 1966*. P 12. Article 23 Casualties.

ประเทศ จะไม่รายงานหรือซ่อนแะนำใดๆจากข้อมูลดังกล่าวที่เป็นการเปิดเผยตัวตนหรือสัญชาติของเรือที่เกี่ยวข้อง หรือเปิดเผยในลักษณะที่บ่งชี้ให้เกิดความรับผิดชอบของเรือหรือบุคคลใดๆ⁷ อีกทั้งอนุสัญญา SOLAS ซึ่งเดิมมีภาคผนวกแนบท้ายอนุสัญญา 5 ภาค ได้มีการแก้ไขโดยเพิ่มภาคผนวก 6 กำหนดให้ประมวลมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำ (The Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation Into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code) ที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) จัดทำขึ้น โดยคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (MSC) ให้เป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญา โดยกำหนดให้รัฐภาคีอนุสัญญา SOLAS นำส่วนที่ 1 และ 2 ของประมวลมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำไปกำหนดเป็นกฎหมายหรือระเบียบปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และนำส่วนที่ 3 ของประมวลมาตรฐานดังกล่าวไปวิเคราะห์เพื่อออกระเบียบปฏิบัติ หรือกฎหมายให้รัดกุมและบรรลุมติประสงค์ตามหลักของประมวลมาตรฐานดังกล่าวด้วย ซึ่งการแก้ไขอนุสัญญา SOLAS ดังกล่าวนี้อาจมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2010

ประมวลมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำที่คณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (MSC) ได้จัดทำขึ้น เป็นการจัดทำขึ้นภายใต้หลักการของกฎหมายทางทะเล (UNCLOS) อนุสัญญา SOLAS อนุสัญญา MARPOL และอนุสัญญา LOAD LINE หลักการที่ถือว่าเป็นหัวใจของการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือตามประมวลมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำ ได้แก่ การคุ้มครองผู้ให้ข้อมูลในการสอบสวน จะต้องเป็นการ ปกปิด ไม่เปิดเผยให้ทราบถึงความรับผิดชอบของผู้ใด เนื่องจากหากผู้ให้ข้อมูลมีความรับผิดชอบตามมาก็จะไม่มีใครให้ข้อมูลที่เป็นความจริง เกรงว่าตนเองจะต้องรับผิดชอบ ผลการสอบสวนก็จะไม่ได้ความจริง และไม่ใช่นโยบายในการจะนำมาวิเคราะห์ ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุครั้งต่อไป ในทางกลับกันถ้ามีการปกปิดข้อมูลเป็นความลับ ผู้ให้ข้อมูลก็จะให้ข้อมูลที่แท้จริงแม้ตัวเองจะมีส่วนที่ได้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุก็ตาม เนื่องจากการสอบสวนไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อการลงโทษผู้กระทำผิด เพียงเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ ก็จะทำให้ได้ทราบความจริงจากการสอบสวนเพื่อหามาตรการป้องกันได้ถูกต้องแม่นยำต่อไป กล่าวอีกนัยหนึ่งหากนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายของประเทศไทย ก็ถือว่าเป็นกฎหมายเชิงป้องกันฉบับแรกของประเทศไทยก็ได้

⁷ The United Nations(UN). *Treaties and International Agreement*. SOLAS 1974: The International Convention for The Safety of Life at Sea, 1974. P 289. Part C Regulation 21 Casualties .

แต่ก็ไม่ตัดสิทธิกระบวนการยุติธรรมอื่นๆ ในการแสวงหาข้อเท็จจริงในส่วนของตน ไม่ก้ำก๋ายมาขอข้อมูลในส่วนนี้ เนื่องจากมีวัตถุประสงค์คนละอย่างกัน

ปัจจุบันประเทศไทยซึ่งเป็นภาคีอนุสัญญาต่างๆ ตามที่กล่าวมาข้างต้น แต่ไม่มีกฎหมายกำหนดแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในลักษณะการสอบสวนเชิงป้องกันอุบัติเหตุตามความมุ่งหมายขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ คงมีแต่เพียงกฎหมายที่ใกล้เคียงได้แก่กฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทยซึ่งกรมเจ้าท่ารับผิดชอบดูแลอยู่และทำการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในรูปแบบของคณะกรรมการ แต่บทบัญญัติของกฎหมายการเดินเรือก็ไม่ได้กำหนดไว้ให้เอื้ออำนวยต่อการให้รัฐทำการสอบสวนอุบัติเหตุให้เป็นไปตามความมุ่งหมายของการสอบสวนในลักษณะการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล คุ้มครองคณะกรรมการ พนักงานสอบสวน ศาล หรือแม้แต่ประชาชนทั่วไปร้องขอข้อมูลตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสาร ยังสามารถที่จะเรียกขอข้อมูลจากกรมเจ้าท่าได้ ดังนั้น การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของกรมเจ้าท่าในปัจจุบันอาจจะไม่ได้ข้อมูลที่เป็นจริงจากผู้ให้ข้อมูล เพราะผู้ให้ข้อมูลอาจเกรงที่จะต้องมีความรับผิดชอบตามมาจากการให้ถ้อยคำ ผลการสอบสวนที่ได้อาจจะไม่ถูกต้องเป็นจริง นำมาวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริง เพื่อหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุไม่ให้เกิดซ้ำไม่ได้ผล

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) มีแผนงานจะตรวจประเมินประเทศไทยในปี 2564 ซึ่งหากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือเพื่อให้เป็นไปตามประมวลมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำ (The Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation Into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code) อาจจะถูก IMO กำหนดมาตรการกวดขันต่างๆ จนอาจจะเป็นผลกระทบต่อระบบการขนส่งสินค้าของประเทศในการส่งออกและนำเข้าสินค้าทางเรือ ซึ่งถือว่าเป็นระบบการขนส่งของประเทศที่ใหญ่ที่สุด ผลที่ตามมาก็จะกระทบต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมได้ ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษาเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และของประเทศอื่นๆ เพื่อนำมาศึกษาวิเคราะห์และเสนอแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทย

2. วัตถุประสงค์ของการศึกษา

2.1 ศึกษาหลักการ แนวทาง การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.1.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended: SOLAS 1974)

2.1.2 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)

2.1.3 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 (International Convention on Load Lines, 1966 : LOAD LINES 66)

2.1.4 กฎหมายทะเลหรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea) (UNCLOS: 1982)

2.2 ศึกษาเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2.3 ศึกษาเปรียบเทียบแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของต่างประเทศ

2.4 วิเคราะห์ เสนอแนะ แนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทย

3. ขอบเขตของการศึกษา

การศึกษานี้เป็นการศึกษาข้อกำหนดเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกและเป็นภาคีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องภายใต้ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และศึกษากฎหมายภายในประเทศตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง โดยการศึกษากฎหมายภายในมีบทบัญญัติหรือแนวทางปฏิบัติเป็นไปตามมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาที่มากน้อยเพียงใด กรณีไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ประเทศไทยควรมีกฎหมายเพื่อจะได้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นที่ยอมรับของนานาชาติ ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และสามารถป้องกันอุบัติเหตุกรณีเดียวกันไม่ให้เกิดขึ้นซ้ำอีก เป็นการคุ้มครองต่อประโยชน์สาธารณะ ซึ่งต้องทำการศึกษากฎหมายของต่างประเทศประมาณ 5 ประเทศ เพื่อการศึกษา

วิเคราะห์เปรียบเทียบ ซึ่งจะทำการศึกษาคัดเลือกจากประเทศที่เป็นสมาชิกองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) โดยประเทศเหล่านี้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ⁸ ตามมาตรฐานของบังคับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ⁹ ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ ได้แก่

3.1 สหราชอาณาจักรอังกฤษ¹⁰ (United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland)

สหราชอาณาจักรอังกฤษ เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1949¹¹ เป็นประเทศแรกที่เป็นประธานจัดการประชุมเกี่ยวกับความปลอดภัยของชีวิตในทะเลอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุครั้งร้ายแรงทางทะเลในคาบสมุทรแอตแลนติก นั่นคือการอับปางของเรือไททานิค อีกทั้งยังเป็นผู้ดำเนินการเสนอการประชุมด้านความปลอดภัยทางทะเลในด้านต่างๆ รวมทั้งเป็นผู้ร่วมลงนามในอนุสัญญาทางทะเลหลายฉบับด้วยกัน ทั้งนี้จึงเห็นควรให้ศึกษากฎหมายการการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศอังกฤษ

3.2 รัฐนิวเซาท์เวลส์¹² ออสเตรเลีย เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ ค.ศ. 1952¹³ เป็นรัฐหนึ่งของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีขนาดใหญ่เทียบเท่าทวีปหนึ่งนั่นคือ ทวีปออสเตรเลีย มีมหาสมุทรล้อมรอบ และยังถือได้ว่าเป็นประเทศในกลุ่มพัฒนาแล้วอันดับต้นประเทศหนึ่งของโลก จึงเห็นควรศึกษากฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศนี้

⁸ www.imo.org. (2017, 5 November). Retrieved From <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

⁹ IMO. (2008). *Casualty Investigation Code 2008 Edition: Code of The International Standards And Recommended Practices for A Safety Investigation into A marine Casualty or Marine Incident. First Published in 2008 by The International Maritime Organization.* London: IMO Publication.

¹⁰ Encyclopedia Britannica. *England.* (2018, 19 July). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/England>.

¹¹ IMO. *Member States.* (2018, 19 July). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

¹² Encyclopedia Britannica. *New South Wales.* (2017, 13 November). Retrieved From <https://www.britannica.com/place/New-South-Wales>.

¹³ IMO. *Member States.* (2018, 16 June). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

3.3 เดนมาร์ก¹⁴ เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1959¹⁵ เดนมาร์กเป็นประเทศที่มีระบบการปกครองแบบพระมหากษัตริย์เหมือนของประเทศไทย แต่มีความเจริญก้าวหน้าทางวิชาการในทุกด้านมากกว่าประเทศไทย เป็นประเทศในระดับแนวหน้าทั้งในทวีปยุโรปเอง หรือในระดับโลก ทั้งนี้ เมื่อเดนมาร์กเป็นประเทศที่มีความเจริญมากในหลายด้าน จึงเห็นควรให้ศึกษากฎหมายหรือพระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศเดนมาร์กนี้

3.4 ศรีลังกา¹⁶ เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ ค.ศ. 1972¹⁷ เลือกประเทศศรีลังกาเพราะสภาพทางภูมิศาสตร์เป็นเกาะเดี่ยว อยู่ปลายสุดของประเทศอินเดีย มีมหาสมุทรล้อมรอบ การเดินเรือเป็นทางคมนาคมหลักทางหนึ่ง อีกทั้งยังอยู่ในกลุ่มประเทศในทวีปเอเชียที่มีลักษณะทางเศรษฐกิจคล้ายกันกับไทย คือ กำลังพัฒนา จึงเห็นควรให้ศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศนี้

3.5 ลัตเวีย (Republic Of Latvia)¹⁸ เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1993¹⁹ เป็นประเทศตั้งอยู่ในเขตทวีปยุโรปเหนือ มีอาณาเขตทางด้านตะวันตกคือทะเลบอลติกและตะวันตกเฉียงเหนือติดกับอ่าวริกา เป็นประเทศที่อยู่ในกลุ่มรัฐบอลติก มีเมืองหลวงชื่อ กรุงริกา เป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาเมืองของกลุ่มประเทศบอลติก เนื่องด้วยสภาพภูมิประเทศที่มีอาณาเขตติดทะเลถึงสองด้านคือตะวันตกและตะวันตกเฉียงเหนือ อีกทั้งยังอยู่ในแถบยุโรปเหนือ รายละเอียดไปด้วยประเทศที่มีความเจริญ อีกทั้งยังเป็นประเทศท่องเที่ยว จึงเห็นควรให้ศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศลัตเวีย

¹⁴ Encyclopedia Britannica. *Denmark*. (2017, 13 November). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/Denmark>.

¹⁵ IMO. *Member States*. (2018, 16 June). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

¹⁶ Encyclopedia Britannica. *Sri Lanka*. (2017, 13 November). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/Sri-Lanka>.

¹⁷ IMO. *Member States*. (2018, 16 June). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

¹⁸ Encyclopedia Britannica. *Latvia*. (2018, 16 June). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/Latvia>.

¹⁹ IMO. *Member States*. (2018, 16 June). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberS3tates.aspx>.

4. ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

4.1 ทราบหลักการ แนวทาง มาตรฐานในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศภายใต้อนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง

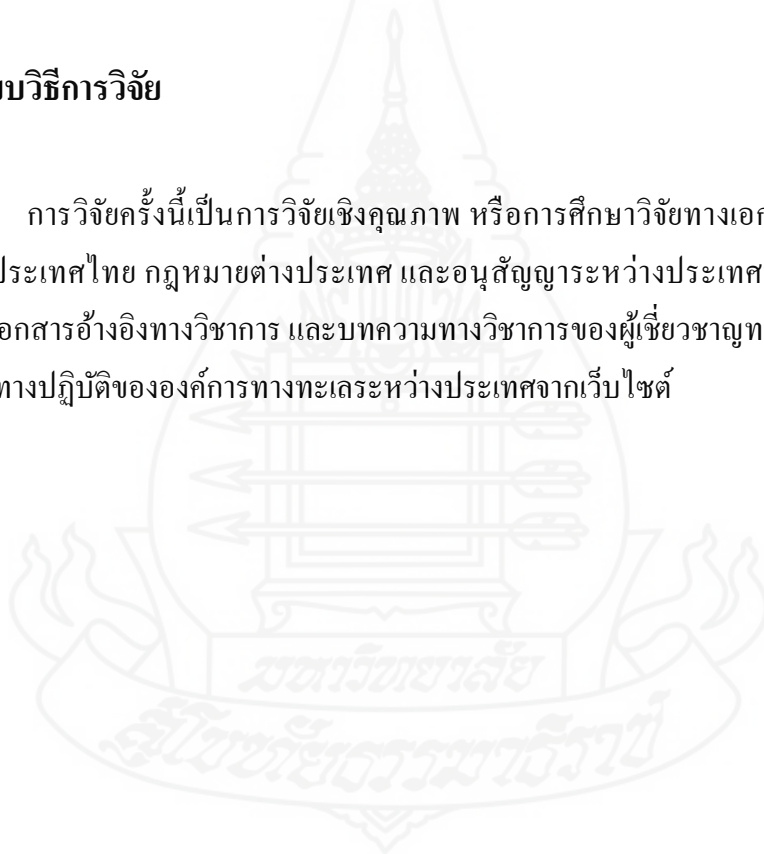
4.2 ทราบการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

4.3 ทราบแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของต่างประเทศ

4.4 เสนอแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

5. ระเบียบวิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ หรือการศึกษาวิจัยทางเอกสาร โดยศึกษาจากกฎหมายประเทศไทย กฎหมายต่างประเทศ และอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง หนังสือกฎหมาย เอกสารอ้างอิงทางวิชาการ และบทความทางวิชาการของผู้เชี่ยวชาญทางกฎหมาย เอกสารคู่มือ แนวทางปฏิบัติขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศจากเว็บไซต์



บทที่ 2

ความเป็นมาขององค์กร อนุสัญญา และหลักปกครอง ที่เกี่ยวข้องกับ การ สอบสวนอุบัติเหตุเนื่องจากเรือ

การขนส่งทางเรือถือว่าเป็นระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำสุด และถือเป็นระบบการขนส่งที่สำคัญ และสามารถขนส่งคนและสิ่งของได้จำนวนมาก เมื่อเทียบกับระบบการขนส่งอื่น เห็นได้ว่าทั่วโลกใช้การขนส่งทางเรือกันเป็นส่วนใหญ่ การขนส่งดังกล่าวบางครั้งก็ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางเรือ การที่เรือเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งที่ผ่านมาโดยเฉพาะอุบัติเหตุของเรือไททานิกที่ชนน้ำแข็งจมลงทำให้เกิดความเสียหายอย่างมหาศาล ทำให้หลายประเทศตระหนักถึงความสำคัญและหันมาแสวงหาความร่วมมือกันในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุจากเรือไททานิก ถือว่ามีอิทธิพลต่อการจัดตั้งองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ และเป็นจุดกำเนิดของอนุสัญญาหลายฉบับในอนุสัญญาหลายฉบับนั้น มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือเพื่อหามาตรการในการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุขึ้นอีก องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) เป็นองค์กรกลางทำหน้าที่ในการกำกับกำกับการดำเนินการให้เป็นไปตามอนุสัญญาต่างๆ อนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ มีดังนี้

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended: SOLAS 1974)
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)
3. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 (International Convention on Load Lines, 1966 : LOAD LINES 66)
4. กฎหมายทะเลหรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 (United Nations Convention on the Law of the Sea) (UNCLOS: 1982)

1. ความเป็นมาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO ⁽²⁰⁾

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO, renamed 1982 to present) เป็นทบวงการชำนัญพิเศษอยู่ภายใต้องค์การสหประชาชาติ (The United Nations: UN) มีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ มีเจ้าหน้าที่ประจำประมาณ 300 คน ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางในการกำหนดมาตรฐาน ข้อบังคับ และแนวทางปฏิบัติ ให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ ประเทศไทยได้เป็นสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศเมื่อ 20 กันยายน พ.ศ.2516⁽²¹⁾⁽²²⁾ ได้ถือกำเนิดครั้งแรกในปี ค.ศ. 1948 ในชื่อเดิมว่า Inter-Governmental Maritime Consultative Organization : IMCO (Original name have used since 1948 till 1982)²³ โดยองค์การสหประชาชาติ (The United Nations: UN) และมีวัตถุประสงค์หลักคือ เป็นองค์การกลางระดับนานาชาติสากลในการกำหนดมาตรฐานการเดินเรือให้มีความปลอดภัย อาทิเช่น ความปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ (Casualty) เหตุภัยพิบัติ (Disaster) ความปลอดภัยด้านมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อม (Pollution) การเดินเรือที่ปลอดภัยตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเรื่องความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (SOLAS 1974) ได้บัญญัติให้หมายความรวมถึง การเดินเรือในการประกอบกิจการเดินเรือในทะเลทั้งหมด เช่น เรือขนส่งสินค้า (Cargo Ship) เรือพาณิชย์ (Merchant Ship) เรือท่องเที่ยว (Yacht) เป็นต้น

สโลแกนของ IMO มีดังนี้ “Safe, Secure and Efficient Shipping on Clean Oceans”²⁴

“การเดินเรือในมหาสมุทรอย่างปลอดภัย มีมาตรฐาน ปราศจากภัยอันตราย และมีประสิทธิภาพ”

²⁰ IMO. *IMO What it is?*. Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK.

²¹ กรมเจ้าท่า. *ความเป็นมาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)*. (2561, 10 มิถุนายน). สืบค้นจาก <http://www.md.go.th/hr/index.php/2014-02-20-15-59-51/2014-02-21-05-52-05/-41/-56/-57/282--imo>.

²² ฝ่ายองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ. (2551). *กองกิจการระหว่างประเทศ. กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี: เมษายน*.

²³ IMO. *IMO What it is?*. * until 1982 The Organization was called The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO). P 2.

²⁴ IMO. *IMO What it is?*. IMO slogan “Safe, Secure, Efficient Shipping on Clean Oceans”. P 2.

องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO (IMCO 1948-1982) มีองค์การสหประชาชาติ (The United Nations: UN) เป็นผู้นำองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ณ ข้อมูลปี 2017 มีประเทศสมาชิกจำนวนรวม 172 ประเทศ และมีโครงสร้างประกอบด้วย

1.1 สมัชชา (Assembly) จะมีวาระการประชุมทุกสองปี หน้าที่คือ คัดเลือกคณะกรรมการ ในคณะอนุกรรมการย่อยในแต่ละส่วน มีสมาชิกคือ 172 ประเทศที่เป็นสมาชิกทั้งหมดของ IMO จัดการประชุมตามวาระ รวมทั้งเชิญองค์กรนานาชาติที่มีความเกี่ยวข้องกับการจัดทำมาตรฐานการเดินเรือมาร่วมประชุมหารือกัน

1.2 คณะมนตรี (Council) ประกอบไปด้วยคณะกรรมการจาก 40 ประเทศสมาชิก ที่ได้รับการคัดเลือกจากคณะกรรมการสามัญ (Assembly) ทำหน้าที่ร่วมกันร่าง พิจารณา ผ่านวาระข้อกำหนด มาตรฐาน ข้อบังคับ ที่เกี่ยวกับมาตรฐานการเดินเรือสากล (International Standard Maritime Rules) โดยคณะมนตรีจะมีการประชุมสามัญสามัญขึ้นปีละ 2 ครั้ง สมาชิกคณะมนตรีประกอบด้วยผู้แทนจากสมาชิก 3 กลุ่ม คือ

ประเภทกลุ่ม A

เป็นตัวแทนของประเทศสมาชิกที่มีผลประโยชน์ในการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศมากที่สุด 10 ประเทศ ซึ่งได้แก่ จีน กรีซ อิตาลี ญี่ปุ่น นอร์เวย์ ปานามา เกาหลีใต้ รัสเซีย สหราชอาณาจักร และสหรัฐอเมริกา

ประเภทกลุ่ม B

เป็นตัวแทนของประเทศสมาชิกที่มีผลประโยชน์ในด้านการค้าที่มีการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศมากที่สุด 10 ประเทศ ได้แก่ อาร์เจนตินา บังกลาเทศ บราซิล แคนาดา ฝรั่งเศส เยอรมนี อินเดีย เนเธอร์แลนด์ สเปน และสวีเดน

ประเภทกลุ่ม C

เป็นตัวแทนของประเทศสมาชิกที่มีได้อยู่ในกลุ่ม A หรือ B ซึ่งมีผลประโยชน์เป็นพิเศษในด้านการขนส่งทางทะเลหรือการเดินเรือและเป็นตัวแทนภูมิภาคต่างๆ ของโลก จำนวน 20 ประเทศ ได้แก่ ประเทศออสเตรเลีย บาฮามาส ชิลี ไซปรัส เดนมาร์ก อียิปต์ อินโดนีเซีย จาไมกา เคนยา มาเลเซีย มอลตา เม็กซิโก เบลเยียม ไนจีเรีย ฟิลิปปินส์ ซาอุดีอาระเบีย สิงคโปร์ แอฟริกาใต้ ไทย และตุรกี

1.3 คณะกรรมการเฉพาะด้าน (Committees) และคณะอนุกรรมการย่อย (Sub-Committees)

1.3.1 คณะกรรมการเฉพาะด้าน (Committees) ประกอบด้วย

1) The Marine Safety Committee (MSC) เป็นคณะกรรมการที่สำคัญ กำนัดขึ้นในปี 1948 ได้รับการแต่งตั้งจากคณะกรรมการสามัญและคณะกรรมการสภา เป็นคณะทำงานที่

เป็นหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนให้งานของ IMO (IMCO 1948-1982) สามารถออกข้อกำหนด กฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ในระดับสากลได้

2) The Marine Environment Protection Committee (MEPC) จัดตั้งขึ้นในปี 1973 โดยคณะกรรมการสามัญ (Assembly) เป็นผู้คัดเลือก กิจกรรมหลักคือ การตรวจสอบ ควบคุม บังคับ ใช้ข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานมลพิษจากเรือที่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

3) The Legal Committee (LG) จัดตั้งขึ้นในปี 1967 จากเหตุอุบัติเหตุเรือ Torrey Canyon วัตถุประสงค์เพื่อดูแลทางด้านกฎหมาย และส่วนที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายทั้งหมด

4) The Technical Co-operation Committee (TCC) จัดตั้งขึ้นเพื่อให้ความร่วมมือทางด้านข้อมูลทางด้านเทคนิค และสนับสนุนการทำงานของคณะอนุกรรมการอื่น

5) The Facilitation Committee (FC) เป็นคณะอนุกรรมการที่ช่วยอำนวยความสะดวกด้านต่างๆ ในการขนส่งทางทะเล เช่น การจัดระเบียบท่าเทียบเรือใน ประเทศของตน ให้ตรงตามมาตรฐานที่ IMO กำหนด เพื่อให้การขนส่งทางทะเลสามารถดำเนินไปได้อย่างทั่วถึงกัน ด้วยมาตรฐานเดียวกัน คอยสนับสนุนกิจกรรมของ IMO ประสานงานกับองค์กรอื่นในด้าน ประชาสัมพันธ์ข้อมูลที่ถูกต้อง ในการเดินเรือไปยังท่าเทียบเรือทั่วโลก

6) The IMO Secretariat สำนักงานเลขานุการ IMO มีเลขานุการของ IMO เป็นผู้ควบคุมตรวจสอบดูแล เพื่อให้วัตถุประสงค์ของคณะกรรมการและอนุกรรมการแต่ละคณะ เป็นไปได้อย่างราบรื่นและบรรลุตามเป้าหมาย ปัจจุบันผู้ดำรงตำแหน่งเลขานุการ IMO คือ Mr. Kitack Lim (Republic of Korea)²⁵ ดำรงตำแหน่งตั้งแต่ 1 มกราคม 2016 จนถึงปัจจุบัน มีวาระดำรง ตำแหน่ง 4 ปี

1.3.2 คณะอนุกรรมการย่อย (Sub-Committees)²⁶ คือคณะกรรมการย่อยในด้าน ต่างๆ จะแยกหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจกรรมในส่วนของตน ประกอบไปด้วย 7 คณะ²⁷ คือ

²⁵ www.imo.org. (2017, 28 October). Retrieved from <http://www.imo.org/en/MediaCentre/SecretaryGeneral/Pages/Default.aspx>.

²⁶ IMO. *IMO What it is?*. “There are seven sub-committee: Sub-committee on Human Element, Training and Watchkeeping(HTW); Sub-Committee on Implementation of IMO Instruments(III); Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue(NCSR); Sub-Committee on pollution prevention and Response(PPR);Sub-Committee on Ship Design and Construction(SDC); Sub-Committee on Ship Systems and Equipment(SSE); and Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers(CCC). Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK. P 2.

²⁷ กลุ่มงานองค์การระหว่างประเทศและสหประชาชาติ. (2553). *องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization หรือ IMO)*. สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ. กุมภัพันธ์.

- 1) คณะอนุกรรมการว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรมและการปฏิบัติหน้าที่ของคนประจำเรือ Sub-Committee on Human Element, Training and Watchkeeping (HTW)
- 2) คณะอนุกรรมการด้านการบังคับใช้มาตรฐานขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ Sub-Committee on Implementation of IMO Instrument (III)
- 3) คณะอนุกรรมการว่าด้วยวิทยุโทรคมนาคม การค้นหา และการช่วยชีวิต Sub-Committee on Navigation, Communications and Search and Rescue (NCSR)
- 4) คณะอนุกรรมการด้านการป้องกันมลพิษและการจัดการมลพิษ Sub-Committee on Pollution Prevention and Response (PPR)
- 5) คณะอนุกรรมการด้านการออกแบบเรือและโครงสร้างเรือ Sub-Committee on Ship Design and Construction (SDC)
- 6) คณะอนุกรรมการว่าด้วยการออกแบบระบบเรือและการติดตั้งอุปกรณ์บนเรือ Sub-Committee on Ship System and Equipment (SSE)
- 7) คณะอนุกรรมการกำกับด้านการขนส่งสินค้าและผู้คอนเทนเนอร์ Sub-Committee on Carriage of Cargoes and Containers (CCC)

2. บทบาทและภาระหน้าที่ของ IMO

ตามสโลแกนของ IMO ที่ว่า “Safe, Secure, Efficient Shipping and Clean Ocean” จึงเป็นที่มาของหน้าที่หลักของ IMO ก็คือ การพัฒนามาตรฐานการเดินเรือในระดับนานาชาติ (International Standard Maritime) ให้ได้รับความปลอดภัยสูงสุด และประเทศสมาชิกจะได้รับความคุ้มครองตามมาตรฐานข้อบังคับทางด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ (Maritime Security) แต่ทั้งนี้ประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามกฎข้อบังคับมาตรฐานของ IMO ด้วยเช่นกัน

2.1 บทบาทและภาระหน้าที่ทางด้านความปลอดภัย (Safety)

จากภารกิจแรกภายหลังการเปลี่ยนชื่อจาก IMCO มาเป็น IMO คือการประชุมอนุสัญญาความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (The United Nation Convention in The Safety of Life At Sea) SOLAS 1960 ซึ่งมีผลบังคับใช้ในปี 1965 แทนอนุสัญญาฯ ฉบับ 1948 อนุสัญญาฯ ฉบับ 1960 นี้ได้รับการพัฒนา ปรับปรุงมาตรฐานเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ (Maritime Safety/safety of shipping) ในแง่มุมที่กว้างขึ้น ครอบคลุมไปถึงมาตรฐานในส่วนที่ย่อยลงมา²⁸ คือ การติดตั้งเครื่องจักร

²⁸ IMO. *IMO What it is?*. “...They included subdivision and stability; Machinery and electrical installation; fire protection, detection and extinction; life-saving appliances; radiotelegraphy and

และระบบไฟฟ้า การป้องกันอัคคีภัย รวมทั้งการตรวจสอบและป้องกันต้นตออัคคีภัย อุปกรณ์ช่วยชีวิตกรณีเกิดเหตุร้ายแรง อุปกรณ์ชูชีพ กู้ชีพ การตรวจการแพร่กระจายของรังสีในเรือที่ขนถ่ายวัตถุที่เข้าข่ายมีรังสี การนำทางทางภูมิประเทศ อาณาเขตทางทะเล การขนส่งสินค้าทางการเกษตร การขนส่งสินค้าที่เป็นอันตราย เรือรบนิวเคลียร์

IMO ภายใต้การประชุมของคณะกรรมการด้านความปลอดภัย (Maritime Safety Committee: MSC) ได้มีการจัดการประชุมอนุสัญญา SOLAS 1974 (ค.ศ. 1974) ซึ่งมีผลบังคับใช้ในวันที่ 25 พฤษภาคม ปี ค.ศ. 1980 อนุสัญญานี้ถือว่ามีความสำคัญอย่างยิ่งอีกฉบับหนึ่ง เนื่องจาก MSC ได้รวบรวมมาตรฐานที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือ จำนวนมาก ทั้งจากอนุสัญญาลงก่อน และปัจจุบัน อาทิเช่น²⁹

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 The International Convention on Load Lines, 1966 (LL 66) ปรับปรุงจาก ฉบับ 1930.
 2. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 The International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.
 3. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับการป้องกันเรือ โคนกัน ค.ศ. 1974 The Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1974. (COLREG 1974)
 4. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเล ค.ศ.1979 The International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979.
- นอกจากนี้ ยังมี
5. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1976 The Convention on The International Maritime Satellite Organization, 1976 (INMARSAT). บังคับใช้ใน ปี ค.ศ. 1979.
 6. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของเรือประมง ค.ศ. 1977 The Torremolinos International Convention for The Safety of Fishing Vessels, 1977. (SFV 1977)

radiotelephony; safety of navigation; carriage of grain; carriage of dangerous goods; and nuclear ships...".

Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK. P 5.

²⁹ IMO. *IMO What it is?*. "...Other Safety-related conventions adopted by IMO include the International Convention on Load Lines, 1966 (an update of previous, 1930, convention); the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969; the Convention on International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1974 (COLREG) ...and the International Convention on Maritime Search and Rescue, 1979. Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK. P 5.

7. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐานการฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ. 1978 The International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers , 1978 (STCW 1978). บังคับใช้เมื่อเดือนเมษายน 1984 ซึ่งได้มีการปรับปรุงในปี 2010 ที่กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์ เรียกว่า “Manila Amendments”

2.2 บทบาทและภาระหน้าที่ทางการรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือ (Maritime Security)

มาตรฐานทางการรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือได้ถูกหยิบยกขึ้นมาพัฒนาภายหลังจากได้เกิดเหตุการณ์ปล้นเรือสำราญ The Italian Cruise ship ชื่อว่า Achille Lauro³⁰ ในเดือนตุลาคม ค.ศ. 1985 ทาง IMO ได้หามาตรการยกระดับการรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือขึ้นเพื่อป้องกันเหตุร้ายและความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นไม่ว่าจะกับชีวิตของลูกเรือและผู้โดยสาร หรือทรัพย์สิน ของเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ ได้แก่ “ข้อแนะนำในการป้องกันและหลีกเลี่ยงเหตุร้ายที่อาจเกิดขึ้นกับเรือเดินสมุทร ผู้โดยสาร และลูกเรือ”³¹ ในปี ค.ศ. 1986 หลังจากนั้นก็ได้มีอนุสัญญากำหนดมาตรการรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือออกมามากมายฉบับ อาทิเช่น ปี ค.ศ. 1988, อนุสัญญาว่าด้วยเรื่องการปราบปรามการกระทำอันมิชอบด้วยกฎหมายต่อความปลอดภัยของแท่นที่ติดตั้งอยู่กับที่บนไหล่ทวีป The Convention for The Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation (The SUA Convention) และได้มีการปรับปรุงในปี ค.ศ. 2005 ต่อมา มี ประมวลข้อบังคับว่าด้วยการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือระหว่างประเทศ The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) ซึ่งมีความสำคัญมากเช่นกัน

³⁰ IMO. *IMO What it is?*. “...the hijacking of the Italian cruise ship Achille Lauro, in October 1985...”. Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK. P 7.

³¹ IMO. *IMO What it is?*. “...issued the Guidance on measures to prevent unlawful acts against passengers and crew on board ships.”. Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK. P 7.

2.3 บทบาทและภาระหน้าที่ทางการป้องกันการปนเปื้อนมลพิษที่เกิดจากการเดินเรือและค่าเสียหาย (Preventing Pollution and Providing Compensation)

จากการอัปลงของเรือ Torrey Canyon Oil Spill ในปี ค.ศ. 1967⁽³²⁾ ⁽³³⁾ ถึงแม้ว่าทั้ง IMO และประเทศนานาชาติทั้งหลายจะมีอนุสัญญามาตรฐานด้านการป้องกันการปนเปื้อนอยู่เดิมแล้ว ซึ่งก็คือ The International Convention for the Prevention of Pollution of The Sea by oil, 1954 (OILPOL)³⁴ ซึ่งบังคับใช้เมื่อ ค.ศ. 1962 แต่สภาพของความเสียหายที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุของเรือ Torrey Canyon นั้นจำเป็นต้องค้นหามาตรการเกี่ยวกับมลพิษที่รัดกุมและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น จึงได้เกิดเป็นมาตรฐานความปลอดภัยด้านมลพิษฉบับต่อมา คือ The International Convention on The High Seas In Cases of Oil Pollution Casualties, 1969 มาตรฐานฉบับนี้ได้เพิ่มขอบเขตความรับผิดชอบเข้าไปในเขตทะเลหลวง (High Sea) และมีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1975 หลังจากนั้นได้มีการกำหนดมาตรฐานด้านมลพิษที่เกิดจากการเดินเรือและอุบัติเหตุจากการเดินเรืออีกมากมาย อาทิเช่น

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1969 The International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969 (CLC 1969)

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1971 The International Convention on The Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage, 1971 (FUND 1971).

นอกจากนั้น ในปี ค.ศ. 1971 IMO โดย Marine Environment Protection Committee : MEPC³⁵ ได้หยิบยก OILPOL 1954 ขึ้นมาปรับปรุงอีกครั้ง และได้จัดการประชุมใหญ่ขึ้นเกี่ยวกับการป้องกันการปนเปื้อนจากการเดินเรือ ในปี ค.ศ. 1973 ซึ่งได้รวบรวมปัญหาด้านมลพิษ มลภาวะจากการเดินเรือจากอุบัติเหตุทางเรือ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อมหรือสิ่งมีชีวิตในทะเล เช่น สัตว์น้ำ

³² IMO. *IMO What it is?*. "...the wreck of the Torrey Canyon in 1967...". Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK. P 10.

³³ <http://www.bbc.com/news/uk-england-39223308>.

³⁴ www.greenhome.co.me. (2017, 29 October). Retrieved from http://www.greenhome.co.me/fajlovi/greenhome/attach_fajlovi/eng/projects/green-resource-centar/2011/10/pdf/International_Convention_for_the_Prevention_of_Pollution_of_the_Sea_by_Oil.pdf.

³⁵ www.imo.org. (2017, 29 October). Retrieved from [http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-\(MEPC\)/Pages/default.aspx](http://www.imo.org/en/KnowledgeCentre/IndexofIMOResolutions/Marine-Environment-Protection-Committee-(MEPC)/Pages/default.aspx).

ปะการัง พืชน้ำ จึงได้เกิดอนุสัญญาการป้องกันมลพิษจากการเดินเรือและอุบัติเหตุทางเรือชื่อว่า The International Convention for The Prevention of Pollution from Ships (MARPOL) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่มีความสำคัญมากทางด้านสิ่งแวดล้อม และในปี ค.ศ. 1978 IMO โดย MEPC ได้จัดการประชุมหารือเรื่อง ความปลอดภัยของเรือขนส่งน้ำมันและการป้องกันมลพิษ (Tanker Safety and Pollution Prevention) มีการกล่าวไว้ใน MARPOL 1973 ซึ่งก็ได้ผลสรุปเป็นกระบวนการป้องกันมลพิษในการเดินเรือ รวมทั้งการป้องกันมลพิษและความปลอดภัยของเรือขนส่งน้ำมัน ได้เกิดเป็นอนุสัญญาการป้องกันมลพิษทางทะเลจากการเดินเรือ (The International Convention for The Prevention of Pollution from Ships) (MARPOL 73/78) และมีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1983

อนุสัญญา MARPOL เป็นอนุสัญญาที่มีบทบังคับเกี่ยวกับมลพิษจากน้ำมัน รวมไปถึงมลพิษทางสารเคมี สารอันตราย ขยะ และอื่นๆ และหลังจากนั้น IMO โดย MEPC ได้พัฒนาปรับปรุงอนุสัญญาเกี่ยวกับการป้องกันมลพิษออกอย่างต่อเนื่อง

2.4 บทบาทและภาระหน้าที่ในการสร้างมาตรฐานการขนส่งทางทะเลที่ยั่งยืน (Sustainable Maritime Transportation)

การขนส่งทางทะเล การโดยสารทางทะเล การคมนาคมทางทะเล ถือเป็นเส้นทางคมนาคมหลักเส้นทางหนึ่งของโลกเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งอื่น ไม่ว่าจะเป็นเพื่อการค้า การท่องเที่ยว หรือการคมนาคมสามารถเดินทางไปได้ทั่วทุกมุมโลกได้ตลอดเวลา 24 ชั่วโมง ทุกวัน

ทั่วโลกตระหนักถึงความปลอดภัย การรักษาความปลอดภัย ประสิทธิภาพในการเดินเรือรวมทั้งการรักษาท้องทะเลให้สะอาดปราศจากมลพิษจากการเดินเรือ โดยการเข้าร่วมเป็นสมาชิกองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ International Maritime Organization: IMO เพื่อได้รับความคุ้มครอง ความเป็นมาตรฐาน และได้รับความช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุไม่คาดฝัน

องค์การสหประชาชาติได้จัดการประชุมเรื่อง ความน่าเชื่อถือในการขนส่งทางทะเลขึ้นเป็นครั้งแรกที่ กรูริโอ เดอ จาเนโร ในปี ค.ศ. 2012 ในชื่อที่เรียกกันว่า Rio+20³⁶

องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ได้พัฒนาระบบการขนส่งทางทะเลให้น่าเชื่อถือโดยคำนึงถึงองค์ประกอบเหล่านี้³⁷

³⁶ IMO. *IMO What it is?*. “The UN Conference on Sustainable Development held in Rio de Janeiro in 2012, Known as Rio+20, Resulted in the outcome ... - i.e. the economic, social and environmental dimensions.”. Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK. P 13.

³⁷ IMO. *IMO What it is?*. “IMO has developed a concept of a sustainable Maritime Transportation System.....by focus on: 1....10 Ocean Governance.”. Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK. P 13.

1. ความปลอดภัยจะต้องไม่ขัดแย้งกับขนบธรรมเนียมประเพณีและสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติของแต่ละท้องถิ่น
2. จัดการฝึกอบรมและให้ความรู้สำหรับนักเดินเรือ ลูกเรือ
3. พัฒนาศักยภาพของอู่ต่อเรือ และเรือที่มีประสิทธิภาพ
4. พัฒนาเครื่องยนต์เรือ
5. ให้การสนับสนุนในการพัฒนามาตรฐานการจัดการจราจรทางน้ำ การให้คำแนะนำแก่เรือ
6. การรักษาความปลอดภัยทางการเดินเรือ
7. เทคโนโลยีเสริมที่จำเป็น
8. สรรหาเทคโนโลยีใหม่
9. จัดสรรแหล่งเงินทุนเพื่อให้กู้ยืม หรือลงทุน ร่วมทุน การประกันภัย การรับประกัน
10. จัดระบบการปกครองในท้องทะเลให้เป็นระบบเดียว มาตรฐานเดียว ในระดับสากลนานาชาติ

2.5 บทบาทและภาระหน้าที่ในด้านอื่นๆ (Other Matters)

นอกจากนี้ IMO ยังมีคณะกรรมการอื่นๆ ที่ทำหน้าที่ในด้านอื่น เช่น การสนับสนุนอำนวยความสะดวกในการดำเนินกิจกรรมทางการขนส่งทางทะเลให้เป็นไปอย่างราบรื่น คือ คณะกรรมการอำนวยความสะดวก (Facilitation Committee) ซึ่งมีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ (The Convention on Facilitation of International Maritime Traffic) ที่คณะกรรมการอำนวยความสะดวก (Facilitation Committee) ใช้ในการจัดการการจราจรทางทะเลให้เกิดความสะดวกสบาย ราบรื่น ตรงตามมาตรฐานสากลระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศได้รับความปลอดภัย ตามมาตรฐานสากล อีกทั้งยังเป็นฝ่ายประสานงานในกรณีเกิดเหตุร้ายแรง ภัยพิบัติ กรณีเรือเกิดความเสียหายทุกกรณี เป็นผู้ดำเนินการติดต่อประสานงานทั้งฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายخذใช้สินไหม แจกจ่ายความคืบหน้าแก่รัฐบาล รวมทั้งติดตามความคืบหน้าในกรณีต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับเรือ

นอกจากนี้อนุสัญญาที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับคณะกรรมการอำนวยความสะดวก (Facilitation Committee) ได้แก่

- อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งในการขนส่งทางทะเลซึ่งวัสดุนิวเคลียร์ ค.ศ. 1971 The Convention relating to Civil liability in the Field of Maritime Carriage of Nuclear material, 1971 (NUCLEAR 1971).

- อนุสัญญากรุงเอเธนส์ว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระทางทะเล ค.ศ. 1974 The Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their luggage by Sea, 1974 (PAL 1974).

- อนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims(LLMC), 1976

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ค.ศ. 1989 The International Convention on Salvage, 1989 บังคับใช้ในปี ค.ศ. 1996 (SALVAGE 1989).

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 The Nairobi International Convention on The Removal of wreck, 2007 (NAIROBI 2007)

ซึ่งได้จัดทำ ข้อมูลทางด้านกฎหมายในการเคลื่อนย้ายเรือที่ประสบเหตุออกจากพื้นที่ เป็นต้น

3. อนุสัญญาที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในส่วนที่ประเทศไทย เป็นภาคี³⁸

อนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) มีอยู่ 4 ด้าน ได้แก่

- 1) ด้านความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety)
- 2) ด้านสิ่งแวดล้อมทางน้ำ (Marine Pollution)
- 3) ด้านความรับผิดและการชดใช้ค่าเสียหาย (Liability and Compensation)
- 4) ด้านอื่นๆ (Other subjects)

ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศจำนวน 14 ฉบับ ซึ่งเป็นเพียงบางส่วนของอนุสัญญาทั้งหมด ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ.1948 (Convention on International Maritime Organization, 1948: IMO Convention 48) เข้าเป็น ภาคีเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2516

2. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 ที่ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติม (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended: SOLAS1974)

³⁸ กรมเจ้าท่า. กองกิจการระหว่างประเทศ. (2561. 11 มิถุนายน). สืบค้นจาก

3. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำหนักบรรทุกค.ศ.1966 (International Convention on Load Lines, 1966: LOAD LINES 66)
4. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ.1969 (International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969: TONNAGE 1969)
5. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยกฎข้อบังคับระหว่างประเทศเพื่อป้องกันเรือโคลนกันทะเล ค.ศ. 1974 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1974, as amended: COLREG 1974)
6. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยมาตรฐาน การฝึกอบรม การออกประกาศนียบัตร และการเข้ายามของคนประจำเรือ ค.ศ.1978 ตามที่แก้ไข ค.ศ. 1995 (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended: STCW1978)
7. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ ค.ศ. 1976 (Convention on International Maritime Satellite Organization, 1976:IMSO 76)
8. ความตกลงด้านการปฏิบัติการเกี่ยวกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยองค์การดาวเทียมทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Satellite Organization Operating Agreement,1976: INMARSAT OA 76)
9. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการเดินเรือระหว่างประเทศ ค.ศ.1965 (Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 : FAL 65)
10. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการเตรียมการ การปฏิบัติการ และ ความร่วมมือในการป้องกัน และขจัดมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1990 (International Convention on Oil Pollution Preparedness, Response and Co-operation, 1990: OPRC 90)
11. 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) ภาคผนวก 1 และ 2
12. พิธีสาร ค.ศ. 1992 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งสำหรับความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน (1992 Protocol to the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) ;CLC 1992
13. พิธีสาร ค.ศ. 1992 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดใช้ความเสียหายอันเนื่องมาจากมลพิษน้ำมัน (1992 Protocol to the International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage: FUND 1992)

14. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ค.ศ.1989 (International Convention on Salvage, 1989:SALVAGE89)

อนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือมีด้วยกัน 4 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 รวมถึงอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ซึ่งจะได้กล่าวในข้อ 4

4. แนวคิด ทฤษฎี ของอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุเนื่องจากเรือ

อนุสัญญาที่ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ ทั้ง 4 ฉบับ ซึ่งได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 กำหนดให้รัฐภาคีทำการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือตามข้อกำหนด และรายงานให้แก่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยไม่เปิดเผยตัวตนหรือสัญชาติของเรือ หรือลักษณะที่จะบ่งชี้ให้เกิดความรับผิดชอบของเรือหรือบุคคล⁽³⁹⁾ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 กำหนดให้รัฐภาคีทำการสอบสวนอุบัติเหตุจากเรือในกรณีที่มีการสูญเสียชีวิต⁴⁰ ส่วนอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 กำหนดให้รัฐภาคีทำการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือกับเรือของตนและรายงานผลการสอบสวนในองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ⁽⁴¹⁾ รวมถึงอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลกำหนดให้รัฐแต่ละรัฐจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุจากเรือที่เกิดขึ้นทะเลหลวงทุกรายที่เกิดขึ้นกับเรือของตน และก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัส

³⁹ SOLAS 1974 Regulation 1 หมวด C อุบัติเหตุ ข้อที่ 21 อุบัติเหตุ

(ก) รัฐยอมรับที่จะดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือตามข้อกำหนดในอนุสัญญาเมื่อรัฐวินิจฉัยว่าการสอบสวนดังกล่าวอาจช่วยในการกำหนดการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ปัจจุบันเพื่อให้ได้ผลที่น่าพอใจ

(จ) รัฐภาคีรับรองที่จะสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผลการสอบสวนให้แก่องค์กร จะไม่รายงานหรือซ่อนแฉใดๆ จากข้อมูลดังกล่าวที่เป็นการเปิดเผยตัวตนหรือสัญชาติของเรือที่เกี่ยวข้อง หรือเปิดเผยในลักษณะที่บ่งชี้ให้เกิดความรับผิดชอบของเรือหรือบุคคลใด

⁴⁰ IMO. *LOAD LINES 66: The International Convention In Load Line 1966*. P 12. Article 23 Casualties.

⁴¹ Lloyd'S Register Rulefinder. (2005). *MARPOL 73/78: The International Convention for The Prevention of Pollution From Ships*. Article 8 And 12. P 11,15.

เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงของเรือ หรือสิ่งติดตั้งอื่น หรือสิ่งแวดล้อมทางทะเล⁽⁴²⁾ ซึ่งอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องมีที่มา แนวคิด ทฤษฎี ดังนี้

4.1 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (The International Convention for The Safety of Life At Sea) SOLAS⁴³ เป็นอนุสัญญาที่มีข้อกำหนดในด้านความปลอดภัยของการเดินเรือในทุกๆ ด้าน

จากความภาคภูมิใจของสายการเดินเรือ White Star Line⁴⁴ ที่มีชื่อเสียงอันโด่งดังว่า White Star Liner Titanic ซึ่งเป็นเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ 66,000 ตันกรอส เมื่อประสบอุบัติเหตุกลับพบว่าโครงสร้างของตัวเรือไม่มีผนังกันน้ำป้องกันน้ำไม่ให้อ้ำเข้าไปยังส่วนอื่นๆ หลังจากได้ชนเข้ากับภูเขาน้ำแข็งขนาดใหญ่ทางใต้ของ Grand Bank ทำให้น้ำทะเลไหลทะลักไปยังส่วนอื่นของเรืออย่างรวดเร็ว ทูกระวางเรือเต็มไปด้วยน้ำที่เย็นเฉียบจากทะเลแอตแลนติกเหนือ น้ำจากกระวางหนึ่งทะลักไปสู่กระวางหนึ่ง โดยไม่มีการขวางกั้นของผนังภายในตัวเรือ ด้วยเหตุนี้เรือไททานิกจึงจมลงสู่ก้นมหาสมุทรแอตแลนติกด้วยความรวดเร็วเมื่อเทียบกับขนาดของเรือที่ควรจะลอยตัวรอการช่วยเหลือได้นานกว่านี้ ในคืนวันที่ 9 เมษายน ค.ศ. 1912 ผู้โดยสารที่มีบันทึกในระบบเก็บข้อมูลของเรือ และรวมทั้งผู้ที่ไม่ปรากฏหลักฐานการลงเรือกว่า 5,000 คนต้องเสียชีวิตในท้องทะเลอันหนาวเย็น ทั้งนี้เป็นคำถามที่เกิดขึ้นกับหน่วยงานที่รับผิดชอบว่า ระบบความปลอดภัยของเรือลำนี้ได้มาตรฐานตามจำนวนผู้โดยสาร การเตรียมความพร้อมของลูกเรือสำหรับเหตุการณ์เลวร้ายเช่นนี้ รวมทั้งหน่วยงานกักยานาชาติที่จะต้องมีบทบาททันทีที่เหตุร้ายเกิดขึ้น จึงเป็นเหตุให้รัฐบาลประเทศต่างๆต่างให้ความสนใจ ตระหนักถึงมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือในท้องสมุทรอันกว้างใหญ่และเต็มไปด้วยสิ่งที่ไม่สามารถคาดเดาได้ ดังนั้นประเทศที่ตั้งอยู่ในคาบสมุทรแอตแลนติกจึงจับมือร่วมกันลงนามทำสนธิสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยของเรือ โดยรัฐบาลอังกฤษเป็นผู้นำหลัก จัดประชุมครั้งแรกในวันที่ 12 พฤศจิกายน ค.ศ. 1913 ณ กรุงเจนีวา แรกเริ่มมีผู้เข้าร่วม 13 ประเทศ ร่วมประชุมหารือเพื่อจัดตั้งข้อบังคับระหว่างประเทศเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลฉบับแรกจึงถือกำเนิดขึ้นในวันที่ 20 มกราคม ค.ศ. 1914 มีบัญญัติข้อกำหนดระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือสำหรับเรือที่ใช้มหาสมุทรเป็นการสัญจร รวมทั้งกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำที่ควรมีสำหรับเรือเพื่อความปลอดภัย เช่น ผนังกันระวางผนังน้ำ และผนังทนไฟ อุปกรณ์รองรับการ

⁴² IMO. *The United Nation Convention on The Law of The Sea: UNCLOS 1982*. P 58. Article 94 Duties of Flag state.

⁴³ IMO. (1998). *SOLAS: The International Convention for The Safety of Life At Sea, 1974*. October.

⁴⁴ White Star Ships. (2017, 14 November). Retrieved From <http://www.titanicpages.com/>.

สื่อสาร อุปกรณ์กู้ชีพช่วยชีวิตบนเรือ โดยสาร ระบบป้องกันเพลิง คับเพลิง และการติดตั้งโทรเลขสื่อสารสำหรับเรือที่บรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 50 คน และยังมีหน่วยงานด้านความปลอดภัยคือหน่วยลาดตระเวนตรวจตราน้ำแข็งบริเวณแอตแลนติกเหนืออีกด้วย เพื่อคอยแจ้งเตือนเรือที่ใช้เส้นทางแอตแลนติกเหนือเป็นเส้นทางสัญจร อนุสัญญาฉบับแรกมีผลบังคับใช้ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ. 1915 แต่ขณะเดียวกัน สงครามโลกครั้งที่ 1 ได้บังเกิดขึ้นมีผลให้การบังคับใช้ถูกแทรกแซงเนื่องด้วยภาวะสงคราม การประกาศใช้จึงยังคงไม่เป็นผล แต่ก็ปรากฏหลักฐานว่าบางประเทศได้นำอนุสัญญานี้ไปประกาศใช้เป็นการภายในแล้ว

ในปี ค.ศ. 1929 ได้มีการประชุมอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลขึ้นอีกครั้ง จาก 18 ประเทศเข้าร่วมที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ อนุสัญญาฉบับปี ค.ศ. 1929 ได้รับการยอมรับ แม้เนื้อหาของอนุสัญญาฯ จะยังไม่พัฒนาขึ้นจากฉบับแรกมากนัก แต่ก็ได้มีข้อบังคับใหม่ๆเพิ่มเข้ามา มีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1933 เมื่อโลกเปลี่ยนไป มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี เทคนิคใหม่ๆเกี่ยวกับเรือเกิดขึ้นมากมาย ทำให้ต้องมีการแก้ไขอนุสัญญาฯ เพื่อให้ทันต่อความเจริญก้าวหน้าของโลก การเรียกประชุมแก้ไขอนุสัญญาฯ จึงได้เกิดขึ้นอีกครั้งในปี ค.ศ. 1948 การยอมรับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลฉบับที่ 3 ได้มีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1952 ในเนื้อหาของอนุสัญญาฯ มีการกำหนดข้อบังคับให้ครอบคลุมกว้างขึ้นรวมทั้งกำหนดรายละเอียดที่ต้องคำนึงถึงมากขึ้น และที่สำคัญคือมีการพัฒนาการจัดแบ่งระวางพนักน้ำในเรือโดยสาร มาตรฐานการทรงตัว การลอยตัว อุปกรณ์กู้ชีพ ยังชีพในกรณีฉุกเฉิน โครงสร้างเรือรองรับการป้องกันเพลิงไหม้ การออกแบบระวางเรือใหม่ ผนังกันชนไฟ การออกใบสำคัญรับรองเครื่องมือในเรือสินค้าเพื่อความปลอดภัย (Cargo Ship Safety Equipment Certificate) สำหรับเรือขนาด 500 ตันกรอสเป็นต้นไป มีการแก้ไขข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันเรือโดนกัน และข้อบังคับด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ มีการพัฒนาด้านการเดินเรือภายใต้สภาวะภูมิอากาศเลวร้าย การตรวจตราภูเขาน้ำแข็ง และยังได้บรรจุเรื่องเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายและการขนส่งวัตถุระเบิดไว้ในบทบัญญัติที่ 1 อีกด้วย ต่อมาทาง IMO(IMCO 1948-1982) จึงได้จัดการประชุมอนุสัญญาฯ ขึ้นอีกครั้งในปี ค.ศ. 1960 โดยมีประเทศสมาชิก 50 ประเทศเข้าร่วมประชุม ได้นำเอาพัฒนาการด้านเทคนิคต่างๆ มารวมไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ ข้อบังคับเกี่ยวกับการตรวจเรือ การออกใบสำคัญรับรองตัวเรือของเรือสินค้าเพื่อความปลอดภัย(Cargo Ship Safety Construction Certificate) สำหรับเรือสินค้าขนาด 300 ตันกรอสเป็นต้นไป มีการกำหนดให้รัฐภาคีมีหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุ และหน้าที่ในการหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องแจ้งแก่ IMO (IMCO 1948-1982) และที่สำคัญอนุสัญญาฯ ยังได้เพิ่มข้อกำหนดเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัยให้ครอบคลุมเรือสินค้าด้วย ซึ่งแต่เดิมบังคับใช้เฉพาะกับเรือโดยสาร มาตรการด้านความปลอดภัยที่แก้ไขเพิ่มเติม คือความปลอดภัยเกี่ยวกับระบบ

ฉุกเฉิน การติดตั้งอุปกรณ์การให้แสงสว่าง ระบบป้องกันอัคคีภัย ระบบดับเพลิง การดูแลระบบวิทยุสื่อสาร และบทบัญญัติเกี่ยวกับการช่วยชีวิต โดยบังคับให้มีเรือยางแพสำรองใช้แทนเรือช่วยชีวิตได้ บางกรณี และมีการแก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับการต่อเรือ รวมทั้งการป้องกันอัคคีภัยในเรือขนส่ง รัษฎพืช และเรือขนส่งสินค้า วัตถุอันตราย รวมทั้งยังได้กล่าวไปถึงการขนส่งนิเวศลิษฐ์ โดยเรือขนส่งพลังงานนิเวศลิษฐ์ที่จะมีความสำคัญในอนาคต ซึ่งได้กล่าวไว้พอสังเขปในบทสุดท้ายของอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ และยังผนวกข้อบังคับเกี่ยวกับการป้องกันเรือ โคนกันไว้ในอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ด้วย ที่ประชุมมีมติยอมรับ 56 ข้อ โดยบางมติยังคงต้องทำการศึกษา รวบรวมข้อมูลและเผยแพร่ข้อมูลต่อไปก่อน แต่มีการรวมตัวเรียกร้องให้ทาง IMO (IMCO 1948-1982) ศึกษาข้อบังคับเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าอันตรายทางทะเล (International Maritime Dangerous Goods Code)⁴⁵ เพิ่มเติม

วัตถุประสงค์เบื้องต้นของอนุสัญญาฯ ฉบับนี้ คือ ต้องการให้อนุสัญญามีความทันสมัยต่อเทคโนโลยี ความเจริญในทุกด้าน จึงต้องมีการแก้ไขอนุสัญญาอยู่ตลอด โดยมีลำดับการแก้ไขดังนี้ ปี ค.ศ. 1966, ปี ค.ศ. 1967, ปี ค.ศ. 1968, ปี ค.ศ. 1969, ปี ค.ศ. 1971, ปี ค.ศ. 1973 รวม 6 ครั้ง และทุกครั้งจะมีผลบังคับใช้ 12 เดือนหลังจากลงนามยอมรับอนุสัญญาดังที่ได้กำหนดไว้ว่า “การแก้ไข จะมีผลบังคับใช้ภายใน 12 เดือนหลังจากการแก้ไขนั้น ได้รับการยอมรับจากรัฐภาคีจำนวน 2 ใน 3 ซึ่งในอดีตยังได้รับการให้สัตยาบันสนธิสัญญาจากประเทศสมาชิกค่อนข้างน้อย แต่ในปี ค.ศ. 1960 ถึง 1970 ประเทศภาคีสมาชิกเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทุกประเทศต่างต้องการเพิ่มมาตรฐานความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล อันเนื่องมาจากหลายประเทศมีกองเรือสินค้าขนาดใหญ่ เรือพาณิชย์ และหลายประเทศต้องการความเป็นอิสระ ทำให้ต้องใช้เวลานานในการรอลงนามจากสมาชิก กว่าจะลงนามได้ครบ 2 ใน 3 จึงเกิดความล่าช้า ก่อให้เกิดผลเสียทำให้การผลักดันให้เป็นกฎหมายระหว่างประเทศ ล้าสมัยไปก่อนที่จะประกาศใช้ อันเนื่องมาจากการใช้ระยะเวลาในการนับจำนวนประเทศลงนามให้ครบ 2 ใน 3

จากเหตุผลข้างต้น การยอมรับการแก้ไขอนุสัญญาฯ แต่ละครั้งใช้เวลานาน ล่าช้า และติดขัดในด้านขั้นตอนการเสนอแก้ไขกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ซึ่งบางประเทศ กฎหมายระหว่างประเทศก็ไม่ได้รับสิทธิให้ได้รับการพิจารณา ก่อนกฎหมายอื่นแต่อย่างใด ดังนั้นจึงเป็นเหตุให้ IMO(IMCO 1948-1982) ได้เรียกประชุมแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ในปี ค.ศ. 1974 มี 71 ประเทศเข้าร่วม เนื้อหาสำคัญคือการให้มีการยอมรับการแก้ไขอนุสัญญาโดยปริยาย (Tacit Acceptance) ความหมายคือ ให้รัฐภาคียอมรับการแก้ไขอนุสัญญา โดยภาคสมัครใจไปก่อน หากต้องการคัดค้านให้ทำเรื่องเสนอมา ดังมาตรา 8 ในอนุสัญญาที่ว่า “การแก้ไขบทบัญญัติใดของภาคผนวก (ที่ไม่ใช่บทที่ 1) ซึ่งมีบทบัญญัติทางเทคนิคของอนุสัญญาฯ

⁴⁵ The United Nation. (1962). Carriage of Goods by Sea Act.

ถือว่าการแก้ไขนั้นให้ได้รับการยอมรับภายใน 2 ปี (หรือภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้ในขณะที่ให้การยอมรับอนุสัญญาฯ) เว้นแต่รัฐภาคีจำนวน 1 ใน 3 หรือรัฐภาคีที่มีกองเรือพาณิชย์รวมตันกรอสไม่น้อยกว่า 50 เปอร์เซ็นต์ของจำนวนตันกรอสของกองเรือพาณิชย์ของโลกจะได้ปฏิเสธการแก้ไขอนุสัญญาฯ นั้นภายในระยะเวลาที่กำหนด”

สิ่งสำคัญของการเดินเรือคือ ความปลอดภัยในทะเล (Safety of Sea) หมายถึงความปลอดภัยในการเดินเรือ ความปลอดภัยในสินค้า เพื่อรักษาชีวิตมนุษย์ในขณะที่อยู่ในท้องทะเลและป้องกันอันตรายที่เกิดขึ้นจากสภาพอากาศเลวร้าย การชนกันของเรือ และอันตรายรูปแบบต่างๆ ที่มีขอบด้วยกฎหมาย คือ โจรสลัด การฉ้อฉล

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล (The International Convention on The Safety of Life At Sea: SOLAS) ได้บรรจุเนื้อหาที่ครอบคลุมแล้วในทุกด้านของความปลอดภัย แต่ก็ยังต้องได้รับการแก้ไขปรับปรุงเรื่อยไปเพื่อให้ทันต่อการเดินเรือในอนาคต

ลำดับการแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล พอสังเขปเป็นอนุสัญญาที่เกิดจากการจัดการประชุมร่วมกันของนานาชาติโดยราชอาณาจักรอังกฤษ ณ กรุงลอนดอน ในปี 1912 ภายหลังจากเกิดเหตุหายนะของเรือไททานิค (Titanic Disaster)⁽⁴⁶⁾ ซึ่งเป็นการอัปปางของเรือเดินสมุทรขนาดใหญ่ มีผู้เสียชีวิตมากมาย และเป็นที่ยกเถียงกันว่าระบบรักษาความปลอดภัยของเรือ จำนวนห่วงชูชีพ เรือ และอุปกรณ์ช่วยชีวิตอื่น ๆ มิใช่เพียงพอกับจำนวนผู้โดยสาร ตามข้อมูลที่ได้จากบันทึกการเดินเรือ ซึ่งจากผลของความสูญเสียอย่างใหญ่หลวงนี้ ทำให้ทุกประเทศที่ใช้การสัญจรทางทะเลตระหนักถึง มาตรฐานความปลอดภัยแห่งชีวิตเมื่ออยู่ในทะเล ไม่ว่าจะเวลาปกติหรือเกิดเหตุร้าย จึงมีการจัดประชุมโดยมีสหราชอาณาจักรเป็นประธาน มีนานาประเทศสนใจเข้าร่วมประชุม ผลการประชุมก่อให้เกิดอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลเป็นฉบับแรกในปี ค.ศ.1912 และ มีผลบังคับใช้ในปี ค.ศ. 1914 จากนั้นได้มีอนุสัญญาฯ เช่นนี้ ตามมาอีกหลายฉบับ ฉบับที่สองปี ค.ศ.1929 นำไปใช้เมื่อปี ค.ศ. 1933 ฉบับที่สามคือ ค.ศ.1948 นำไปใช้ในปี ค.ศ.1952 ส่วนฉบับต่อๆมาถือว่ามีความสำคัญเนื่องจากเป็นฉบับที่ IMO ในนามของ IMCO ณ ขณะนั้น ได้หยิบยกขึ้นมาปรับปรุงและพัฒนาข้อกำหนด ข้อบังคับ ต่างๆ ดังนี้

SOLAS 1960⁴⁷ เป็นอนุสัญญาฉบับสำคัญ เพราะเป็นฉบับแรกที่ IMO (Original name was IMCO 1948-1982) ได้จัดการประชุมขึ้น มีประเทศเข้าร่วม 55 ประเทศ มากกว่าในปี

⁴⁶ Titanic Sinks. (2017, 28 October). Retrieved from www.history.com.

⁴⁷ IMO. (1998). *SOLAS: The International Convention for The Safety of Life At Sea 1974*. The 1960 SOLAS Convention. October. P. 2.

1948 อยู่ถึง 21 ประเทศ นั้นแสดงว่าประเทศต่างๆ ย่อมให้ความสำคัญกับความปลอดภัยในทะเล มากยิ่งขึ้น อีกทั้งยังสนใจมาตรฐานต่างๆ ของการเดินเรือ เพื่อไปพัฒนากฎหมาย ข้อบังคับของ ประเทศตน ถึงแม้จะเป็นระยะเวลาที่เนิ่นนานจากอนุสัญญาฯ ฉบับล่าสุดถึง 12 ปี (SOLAS 1948) แต่อนุสัญญาฯ ฉบับ 1960 ก็ได้พัฒนาเทคโนโลยี ความรู้ ความก้าวหน้าทางด้านการเดินเรือเข้าไป อีกมากมาย อนุสัญญาฉบับนี้มีผลนำไปใช้ในปี ค.ศ. 1965

SOLAS 1974⁴⁸ เป็นอนุสัญญาฉบับที่จัดขึ้นโดย IMO (IMCO) อีกเช่นกันที่กรุง ลอนดอนประเทศอังกฤษ ด้วยความร่วมมือจาก 71 ประเทศ ในวันที่ 21 ตุลาคม ถึง 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1974 มีเนื้อหาข้อบังคับใหม่ที่เพิ่มเข้าไปจากอนุสัญญาฯ ฉบับก่อนหลายประการ ที่สำคัญคือ อนุสัญญาฉบับนี้ได้ออกข้อปฏิบัติสำหรับประเทศภาคีสมาชิกคือ จำต้องยอมรับอนุสัญญาฯ ไปใช้ก่อน (Tacit Acceptance)⁴⁹ แต่หากมีข้อโต้แย้งให้จัดทำเป็นเอกสารโต้แย้งมา

SOLAS 1978⁵⁰ เกิดเป็นพิธีสารของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัย แห่งชีวิตในทะเล (The 1978 SOLAS Protocol) ได้เริ่มจัดการประชุม โดยได้รับการยอมรับจาก 25 ประเทศ ถือว่าเป็น 50 เปอร์เซ็นต์ของประเทศที่เข้าร่วมประชุม และได้มีการนำไปใช้ในวันที่ 25 พฤษภาคม 1980⁵¹ และหลังจากนั้นการประชุมนานาชาตินี้ได้รวมการหารือทางด้านความปลอดภัย ในการขนส่งน้ำมันทางทะเลและการป้องกันมลภาวะทางทะเลจากการเดินเรือมาไว้ด้วยกันเป็นที่ รู้จักในนาม “อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะในทะเลที่เกิดจากเรือ” The International Convention for the prevention of Pollution From Ships (MARPOL 73/78)

4.2 อนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะในทะเลที่เกิดจากเรือ (The International Convention for The Prevention of Pollution from Ships) **MARPOL 73/78**⁵²

อนุสัญญาทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเลที่เกิดจาก เรือเป็นอนุสัญญาฯ ที่สำคัญฉบับหนึ่ง ซึ่งกล่าวถึงการป้องกันมลภาวะที่อาจจะเกิดกับทะเลอัน เนื่องมาจากการเดินเรือหรือการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งมลภาวะเหล่านั้นอาจส่งผลต่อ

⁴⁸ IMO. (1998). *SOLAS: The International Convention for The Safety of Life At Sea 1974*. The 1974 SOLAS Convention. October. P. 3-6.

⁴⁹ IMO. (1998). *Tacit Acceptance SOLAS: The International Convention for The Safety of Life At Sea*. The 1974 SOLAS Convention. October. P. 3-6.

⁵⁰ IMO. (1998). *SOLAS: The International Convention for The Safety of Life At Sea 1974*. The 1978 SOLAS Protocol. October P 6-23.

⁵¹ IMO. (1998). *SOLAS: The International Convention for The Safety of Life At Sea 1974*. The 1978 SOLAS Protocol. October. P 6.

⁵² www.imo.org

ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งมีชีวิตทั้งบนผิวน้ำทะเลหรือใต้ทะเล จึงจำเป็นต้องหามาตรการเตรียมความพร้อมในการจัดการเมื่อเกิดเหตุ อุบัติเหตุที่ทำให้ต้องเกิดการตระหนักถึงการป้องกันมลภาวะที่เกิดจากเรือก็คือ ในปี 1967 เรือ Torrey Canyon⁽⁵³⁾⁽⁵⁴⁾ ได้อับปางลงในช่องแคบอังกฤษ ส่งผลให้น้ำมันดิบกว่า 120,000 ตันรั่วไหลลงทะเล ซึ่งทำให้เกิดมลพิษขึ้นร้ายแรงไปทั่วท้องทะเลแถบนั้น คำถามจากนักวิชาการทางทรัพยากรธรรมชาติ นักอนุรักษ์ และอื่นๆตามมามากมายเกี่ยวกับประสิทธิภาพของมาตรการที่มีอยู่ในขณะนั้นในการป้องกัน กำจัดมลพิษของสารเคมีที่รั่วไหล หรือเกิดอุบัติเหตุกับเรือทำให้น้ำมันปะปนกับท้องทะเล และยังมีข้อสงสัยว่ายังมีความบกพร่องอย่างมากภายในมาตรการลดความเสี่ยงภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลขึ้น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศจึงได้จัดประชุมขึ้นในปี ค.ศ. 1973 เพื่อหารือเชิงเทคนิคและกฎหมายในการป้องกันความเสียหายในอนาคตในทำนองเดียวกับเรือ Torrey Canyon อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ (International Convention for The Prevention of Pollution from Ships) จึงถือกำเนิดขึ้น และเนื่องจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศตระหนักถึงปัญหามลภาวะทางทะเลกรณีเกิดการรั่วไหลของน้ำมันหรือสารเคมีที่เกิดจากการเดินเรือ ดังนั้น อนุสัญญา MARPOL 73 นี้จึงมีเนื้อหาที่ครอบคลุมปัญหามากกว่า OILPOL 1954⁵⁵ อีกทั้ง MARPOL 1973 นี้ยังมีส่วนที่เกี่ยวกับมลพิษจากเรือในรูปแบบอื่น เช่น สารเคมี ของเสีย ขยะ ฯลฯ

MARPOL ฉบับแรกได้ประกาศเมื่อวันที่ 2 พฤศจิกายน ค.ศ. 1973 และในปี 1978 ได้มีการเพิ่มรายละเอียดเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเลของเรือขนส่งน้ำมัน⁵⁶ อันเนื่องมาจากเกิดอุบัติเหตุกับเรือขนส่งน้ำมันมากมายในช่วงปี 1976-1977 จึงจำเป็นต้องหยิบยกประเด็นนี้ขึ้นมาเพิ่มเติม จึงได้ชื่อเรียกว่า MARPOL 73/78 และมีการบังคับใช้ใน วันที่ 2 ตุลาคม ปี ค.ศ. 1983

⁵³ IMO. *IMO What it is?*. "...the wreck of the Torrey Canyon in 1967...". Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK. P 10.

⁵⁴ <http://www.bbc.com/news/uk-england-39223308>.

⁵⁵ www.greenhome.co.me. *OILPOL 1954*. (2017, 29 October). Retrieved from http://www.greenhome.co.me/fajlovi/greenhome/attach_fajlovi/eng/projects/green-resource-centar/2011/10/pdf/International_Convention_for_the_Prevention_of_Pollution_of_the_Sea_by_Oil.pdf.

⁵⁶ The Protocol of 1978 was adopted in response to a spate of tanker accidents in 1976-1977. (2017, 28 October). 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).

MARPOL 73/78 ประกอบด้วย 6 บทด้วยกัน⁵⁷ โดยมีข้อกำหนดและบทบังคับที่ เกี่ยวข้องกับการควบคุมมลพิษทางทะเล ตั้งแต่การป้องกันมลพิษจากน้ำมัน ของเหลวที่มีพิษ มลพิษ จากสารอันตรายที่ขนส่งทางทะเล มลพิษที่เกิดจากการขจัดสิ่งปฏิกูลจากเรือ มลพิษจากขยะบนเรือ และมลพิษทางอากาศจากเรือ

มลพิษทางทะเลที่ร้ายแรง อันเกิดจากน้ำมันที่รั่วไหลลงในทะเล เกิดผลกระทบต่อ สิ่งแวดล้อมอย่างมากในประเทศไทยที่ควรจดจำและต้องตระหนักในมาตรฐานความปลอดภัยได้แก่ กรณีท่อส่งน้ำมันชำรุดที่เกาะเสม็ด จังหวัดระยอง รายบริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) หรือ PTTGC ซึ่งเป็นบริษัทลูกของบริษัท ปตท.จำกัด(มหาชน) ประกอบธุรกิจเกี่ยวกับ น้ำมัน ช่วงวันที่ 27 กรกฎาคม 2556 แม้ไม่ได้เกิดจากอุบัติเหตุการเดินเรือก็ตาม แต่ทำให้เห็นสภาพ ความเสียหายที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมอย่างรุนแรง เนื่องจากมีน้ำมันดิบรั่วไหลลงสู่ ทะเลประมาณ 54,341 ลิตร การรั่วไหลกระจายไปครอบคลุมพื้นที่หาดพร้าว เกาะเสม็ด อุทยานเขา แลมหอผ้า ทำให้สัตว์น้ำตาย ปะการังเสียหาย มีสารปรอท แคดเมียม และสารเคมีอื่นๆ ปนเปื้อนใน ทะเล มีผลกระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชน ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยว การค้าขาย และสุขภาพของชุมชน

4.3 อนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล (The United Nations Convention on The Law of The Sea, 1982) UNCLOS 1982^{(58) (59)}

องค์การสหประชาชาติโดยสมัชชาสหประชาชาติได้จัดทำอนุสัญญาว่าด้วย กฎหมายทะเล หรือที่รู้จักกันว่า UNCLOS เมื่อวันที่ 16 พฤศจิกายน ค.ศ. 1973 วัตถุประสงค์เพื่อ ประมวลกฎหมายจารีตประเพณีทางทะเล อันเกี่ยวเนื่องกับ เรื่องทะเลอาณาเขต เรื่องเขตเศรษฐกิจ จำเพาะ และเรื่องไหล่ทวีป

และยังกำหนดหลักการทั่วไปเกี่ยวกับการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรทางทะเล ทรัพยากรที่มีชีวิต ทรัพยากรบนผิวดินและใต้ดิน อีกทั้งยังมีการจัดตั้งศาลว่าด้วยกฎหมายทะเลเพื่อ ระงับกรณีพิพาททางทะเลและมีอำนาจในการตีความและบังคับใช้อนุสัญญา มีการประชุมของรัฐ ภาคิทุกปีที่สำนักงานใหญ่ขององค์การสหประชาชาติ นครนิวยอร์ก

⁵⁷ 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).

⁵⁸ International Maritime Organization. (2013). *30 Years at Albert Embankment 1983-2013*. London : Albert Embankment.

⁵⁹ International maritime Organization. (2017). *UNCLOS at 30*. London Embankment.

ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลเป็นประเทศที่ 162 ในวันที่ 14 มิถุนายน 2554 และอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเลมีผลบังคับใช้ในไทยเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2554 ด้วยเช่นกัน ผลจากการเข้าเป็นภาคีนี้ ทำให้ไทยต้องทบทวนข้อกำหนดและข้อบังคับของตนให้สอดคล้องกับอนุสัญญาฯ นี้อย่างรอบคอบและค่อยเป็นค่อยไป

4.4 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุกของเรือ (The International Convention on The Load Lines 1966) LOAD LINES 66⁽⁶⁰⁾

ความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลเป็นสิ่งสำคัญ จำเป็นต้องมีมาตรการบังคับ เพื่อป้องกันชีวิตและทรัพย์สินในการเดินทะเล ตลอดจนป้องกันตัวเรือให้ปลอดภัย ไม่ว่าจะจากภัยธรรมชาติหรืออุบัติเหตุ เพื่อลดความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน จึงได้มีการศึกษาการออกแบบเรือให้มีความปลอดภัยในการรับน้ำหนักบรรทุก เสถียรภาพของตัวเรือ จนกลายเป็นข้อกำหนดระหว่างประเทศที่การเดินเรือต้องนำไปปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยในปี 1966 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก จึงได้กำเนิดขึ้น องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ได้ผลักดันให้อนุสัญญานี้เป็นที่ยอมรับ และได้รับการพัฒนาและแก้ไขเพื่อให้ทันต่อความก้าวหน้าของรูปแบบของการขนส่ง รูปแบบของเรือ และเทคโนโลยีของเรือที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็ว

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (International Convention on Load Lines 1966 : LL66) คือ อนุสัญญาว่าด้วยการกำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความสามารถในการบรรทุกสูงสุดของเรือแต่ละประเภท โดยคำนึงถึงความสามารถในการลอยตัว แนวน้ำบรรทุก เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ อนุสัญญาฯ ฉบับนี้ได้มีการจัดทำขึ้นครั้งแรกในวันที่ 5 เมษายน ค.ศ. 1966 ณ กรุง ลอนดอน โดยอาศัยข้อบังคับของ SOLAS 1974 และ MARPOL 73/78 มาประกอบ มีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ 21 กรกฎาคม ค.ศ. 1968

ความปลอดภัยของเรือในความหมายของอนุสัญญาฯ นี้ คือ

1. ความแข็งแรงของเรือ (Ship Strength) ซึ่งขึ้นกับวัสดุที่ใช้ต่อสร้างเรือและความแข็งแรงของโครงสร้างเรือต้องทนทานกับแรงต้านทานของน้ำทะเลในสถานการณ์ต่างๆ ได้ชั่วระยะเวลาหนึ่ง

2. การลอยตัวและการทรงตัวของเรือ (Buoyancy and Stability) คือ การคำนวณให้เรือสามารถลอยตัวอยู่ได้ชั่วระยะเวลาหนึ่งแม้จะได้รับความเสียหาย หลักการถ่วงน้ำหนักจึงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อสร้างสมดุลให้กับเรือ ส่วนการทรงตัวของเรือจะใช้หลักการคำนวณการออกแบบเรือ

⁶⁰ The International Convention on The Load Lines 1966. (2017, 28 October). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-load-lines.aspx>.

ตามหลักวิศวกรรมศาสตร์ และจะต้องทนกับปัจจัยภายนอกที่ควบคุมไม่ได้คือ ธรรมชาติ ความแรงของกระแสน้ำ ภูมิอากาศที่มีผลกับ โครงสร้างเรือและการบรรทุกน้ำหนักของเรือ

5. แนวคิด ทฤษฎี และหลักการ การกำหนดมาตรฐานและข้อบังคับในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO : IMCO 1948-1982)

IMO (IMCO 1948-1982) โดย MSC (The Maritime Safety Committee) ได้จัดประชุมหารือจัดทำมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ⁶¹ เพื่อให้ประเทศสมาชิกนำไปใช้และเผยแพร่เป็นแนวทางให้ผู้ที่ดำเนินการการเดินเรือได้มีความรู้ ซึ่งมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือนอกจากจะนำข้อบังคับตามอนุสัญญา SOLAS 1974 และอนุสัญญา MARPOL 73/78 มาเป็นกรอบความคิดในการกำหนดมาตรฐานด้านการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลแล้ว ยังต้องใช้ข้อบังคับในอนุสัญญาอื่นมาประกอบอีก เช่น กฎหมายทะเล (The United Nations Convention on The Law of The Sea: UNCLOS 1982)⁶² ซึ่งว่าด้วยประเทศเจ้าของธงของเรือที่เกิดเหตุ และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก⁶³ (The International Convention In Load Line 1966, load line 1966) อุบัติเหตุ (Casualties) มาประกอบกัน เกิดเป็นมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ (IMO โดย MSC adopted Resolution MSC 255(84))⁶⁴ ที่นำไปใช้กันแพร่หลายของประเทศสมาชิก และองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO: IMCO 1948-1982) ยังจัดพิมพ์เป็นหนังสือออกเผยแพร่ในชื่อว่า “Casualty Investigation Code 2008 Edition”⁶⁵ ความเชื่อมโยงของอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับ

⁶¹ IMO, IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code).”

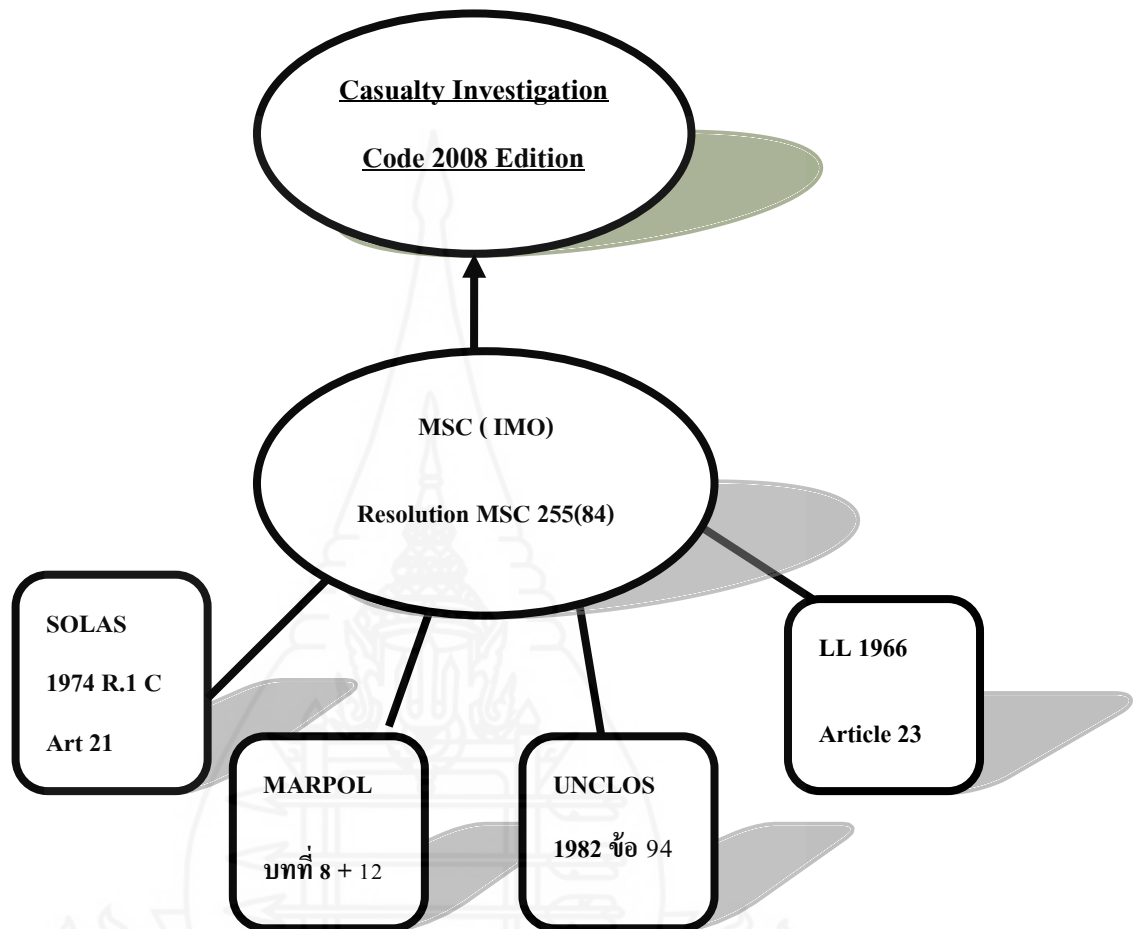
⁶² IMO, UNCLOS 1982: The United Nations Convention on The Law of The Sea 1982.

⁶³ IMO, LOAD LINES 66: The International Convention In Load Line 1966.

⁶⁴ IMO, IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code).”

⁶⁵ IMO, Casualty Investigation Code 2008 Edition: Code of The International Standards And Recommended Practices for A Safety Investigation into A marine Casualty or Marine Incident. First Published in 2008 by The International Maritime Organization. London: IMO Publication.

การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือซึ่งได้กล่าวมาแล้วนั้น เป็นดังภาพที่ 2.1 ซึ่งมาจากอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องตามแผนภาพดังนี้



ภาพที่ 2.1 Casualty Investigation Code 2008 Edition

รายละเอียดตามแผนภาพมีดังนี้

SOLAS 1974 Regulation 1 หมวด C อุบัติเหตุ⁽⁶⁶⁾⁽⁶⁷⁾

ข้อที่ 21 อุบัติเหตุ

(ก) รัฐยอมรับที่จะดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือตามข้อกำหนดในอนุสัญญาเมื่อรัฐวินิจฉัยว่าการสอบสวนดังกล่าวอาจช่วยในการกำหนดการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ปัจจุบันเพื่อให้ได้ผลที่น่าพอใจ

(ข) รัฐบาลีรับรองที่จะสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผลการสอบสวนให้แก่องค์กรจะไม่รายงานหรือข้อแนะนำใดๆจากข้อมูลดังกล่าวที่เป็นการเปิดเผยตัวตนหรือสัญชาติของเรือที่เกี่ยวข้อง หรือเปิดเผยในลักษณะที่บ่งชี้ให้เกิดความรับผิดชอบของเรือหรือบุคคลใด ๆ

MARPOL 73/78 Article 8 and 12⁽⁶⁸⁾⁽⁶⁹⁾

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 (MARPOL)⁷⁰ ข้อ 8 และข้อ 12 แต่ละฝ่ายบริหารจะต้องดำเนินการสอบสวนความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือภายใต้ธงของตนภายใต้อนุสัญญาและจัดหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับผลการสอบสวนดังกล่าวเสนอต่อองค์กร UNCLOS

⁶⁶ The United Nations(UN). *Treaties and International Agreement*. SOLAS 1974: The International Convention For The Safety of Life at Sea, 1974. P 289. Part C Regulation I/C Article 21 Casualties.

⁶⁷ SOLAS 1974 Regulation 1 หมวด C อุบัติเหตุ ข้อที่ 21 อุบัติเหตุ

(ก) รัฐยอมรับที่จะดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือตามข้อกำหนดในอนุสัญญาเมื่อรัฐวินิจฉัยว่าการสอบสวนดังกล่าวอาจช่วยในการกำหนดการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ปัจจุบันเพื่อให้ได้ผลที่น่าพอใจ

(ข) รัฐบาลีรับรองที่จะสนับสนุนข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับผลการสอบสวนให้แก่องค์กร จะไม่รายงานหรือข้อแนะนำใดๆจากข้อมูลดังกล่าวที่เป็นการเปิดเผยตัวตนหรือสัญชาติของเรือที่เกี่ยวข้อง หรือเปิดเผยในลักษณะที่บ่งชี้ให้เกิดความรับผิดชอบของเรือหรือบุคคลใด

⁶⁸ Lloyd'S Register Rulefinder. (2005). *MARPOL 73/78: The International Convention for The Prevention of Pollution From Ships*. Article 8 And 12. P 11,15.

⁶⁹ International Maritime Organization. (2012). *Casualty-Related Matters Reports On Marine Casualties And Incidents (Revised Harmonized reporting procedures – Reports Required under SOLAS Regulation I/21 and MARPOL 73/78, (article 8 and 12)*. London: Albert Embankment. Ref. T1/12.02.

⁷⁰ International Maritime Organization. (2012). *Casualty-Related Matters Reports On Marine Casualties And Incidents (Revised Harmonized reporting procedures – Reports Required under SOLAS Regulation I/21 and MARPOL 73/78, (article 8 and 12)*. London: Albert Embankment. Ref. T1/12.02.

ข้อ 94 ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 กำหนดหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง (ประเทศเจ้าของเรือ) ดังนี้^{(71) (72)}

“1. รัฐทุกรัฐจะต้องใช้เขตอำนาจและดำเนินการควบคุมอย่างมีประสิทธิภาพในเรื่องการบริหาร เทคนิค และสังคมเหนือรัฐที่ชักธงของตน

2. โดยเฉพาะอย่างยิ่ง รัฐทุกรัฐจะต้อง

a) มีทะเบียนเรือที่ระบุชื่อรายละเอียดเรือที่ชักธงของตน ยกเว้นเรือที่อยู่นอกข้อบังคับระหว่างประเทศที่ยอมรับกัน โดยทั่วไปเนื่องจากมีขนาดเล็ก และ

b) ใช้เขตอำนาจภายใต้กฎหมายบังคับแก่เรือแต่ละลำที่ชักธงของตน และนายเรือ เจ้าหน้าที่ และลูกเรือของเรือนั้น ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการบริหาร เทคนิคและสังคมเกี่ยวกับเรือนั้น

3. รัฐทุกรัฐจะใช้มาตรการสำหรับเรือซึ่งชักธงของตนเช่นที่จำเป็นเพื่อประกันความปลอดภัยในทะเลในด้านต่างๆ อาทิ เช่น

a) การต่อเรือ อุปกรณ์ และสภาพพร้อมออกทะเลของเรือ

b) การจับบุคลากรประจำเรือ สภาพแรงงาน และการฝึกอบรมลูกเรือ โดยคำนึงถึงตราสารระหว่างประเทศที่บังคับใช้อยู่

c) การใช้สัญญาณ การบำรุงรักษาเครื่องมือสื่อสาร และการป้องกันการโดนกัน

4. มาตรการดังกล่าวให้รวมสิ่งจำเป็นเพื่อประกันว่า

a) ก่อนการจดทะเบียนและหลังจากนั้นในช่วงระยะเวลาที่เหมาะสม เรือแต่ละลำจะต้องได้รับการตรวจโดยผู้ตรวจที่มีคุณสมบัติ และบนเรือให้มีแผนที่ สิ่งพิมพ์เกี่ยวกับทะเล และอุปกรณ์และเครื่องมือในการเดินเรือเท่าที่เหมาะสมเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ

b) เรือแต่ละลำอยู่ในความรับผิดชอบของนายเรือและเจ้าหน้าที่ที่มีคุณสมบัติเหมาะสม โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสามารถในการเดินทะเล การเดินเรือ การสื่อสารและวิศวกรรม นาวี และลูกเรือมีคุณสมบัติและจำนวนที่เหมาะสมสำหรับประเภท ขนาด เครื่องจักรกล และอุปกรณ์ของเรือ

c) นายเรือ เจ้าหน้าที่ และในขอบเขตที่เหมาะสม ลูกเรือ มีความรอบรู้และต้องปฏิบัติตามข้อบังคับระหว่างประเทศที่ใช้บังคับอยู่เกี่ยวกับความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเลการป้องกันการ

⁷¹ กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ. (2548). อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เอราวัณการพิมพ์จำกัด.

⁷² IMO. *The United Nation Convention on The Law of The Sea: UNCLOS 1982*. P 58. Article 94 Duties of Flag state.

โดนกัน การป้องกัน การลด และการควบคุมภาวะมลพิษทางทะเล และการบำรุงรักษาเครื่องมือสื่อสารทางวิทยุ

5. ในการใช้มาตรการตามวรรค 3 และ 4 รัฐแต่ละรัฐจะต้องดำเนินการให้สอดคล้องกับข้อบังคับ วิธีดำเนินการและวิธีปฏิบัติระหว่างประเทศที่เป็นที่ยอมรับกัน โดยทั่วไป และจะต้องดำเนินการขั้นตอนใดๆที่จำเป็นเพื่อให้มีการปฏิบัติตาม

6. รัฐซึ่งมีเหตุอันควรเชื่อว่าไม่ได้มีการใช้เขตอำนาจและดำเนินการควบคุมอันสมควรในส่วนที่เกี่ยวกับเรือลำใดอาจรายงานข้อเท็จจริงให้แก่รัฐเจ้าของธง เมื่อได้รับรายงานเช่นว่ารัฐเจ้าของธงจะต้องทำการสืบสวนเรื่องราวและหากเป็นการสมควร จะต้องดำเนินการที่จำเป็นเพื่อแก้ไขสถานการณ์

7. รัฐแต่ละรัฐจะจัดให้มีการไต่สวนโดยหรือต่อหน้าบุคคล หรือคณะบุคคลที่มีคุณสมบัติเหมาะสมสำหรับภัยพิบัติทางทะเลหรืออุบัติเหตุการเดินเรือในทะเลหลวงทุกรายที่เกี่ยวข้องกับเรือซึ่งชักธงของตนและก่อให้เกิดการสูญเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บสาหัสแก่คนชาติของรัฐอื่น หรือเกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่เรือหรือสิ่งติดตั้งต่างๆของรัฐอื่น หรือต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล รัฐเจ้าของธงและรัฐอื่นนั้น จะต้องร่วมมือกันในการดำเนินการไต่สวนใดๆที่กระทำโดยรัฐอื่นนั้นเกี่ยวกับภัยพิบัติทางทะเลหรืออุบัติเหตุการเดินเรือใดๆ เช่นว่านั้น”

LOAD LINE 1966 Article 23 Casualties⁷³

มาตรา 23 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 (LL 1966) Load Lines กำหนดให้รัฐมีการสอบสวนอุบัติเหตุกรณีมีการเสียชีวิตด้วย

นอกจากนี้อนุสัญญา SOLAS ซึ่งเดิมมีภาคผนวกแนบท้ายอนุสัญญา 5 ภาค ได้มีการแก้ไขโดยเพิ่มภาคผนวก 6 กำหนดให้ประมวลมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำ (The Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code) ให้เป็นส่วนหนึ่งของอนุสัญญา กำหนดให้รัฐภาคีอนุสัญญานำส่วนที่ 1 และ 2 ของประมวลมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการสอบสวนเพื่อความปลอดภัยในอุบัติเหตุหรือเหตุทางน้ำไปกำหนดเป็นกฎหมายหรือระเบียบปฏิบัติอย่างเคร่งครัด และนำส่วนที่ 3 ของประมวลมาตรฐานดังกล่าวไปวิเคราะห์เพื่อออกระเบียบปฏิบัติ หรือกฎหมาย ให้รัดกุมและ

⁷³ IMO. *LOAD LINES 66: The International Convention In Load Line 1966*. P 12. Article 23 Casualties.

บรรลូវวัตถุประสงค์ตามหลักของประมวลมาตรฐานดังกล่าวด้วย⁷⁴ ดังนั้น จึงเป็นข้อกำหนดให้รัฐภาคีต้องอนุวัติการกฎหมายภายในประเทศให้รองรับกับมาตรฐานความปลอดภัยดังกล่าว

ประมวลข้อบังคับมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุที่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศจัดทำขึ้น มีรายละเอียด ดังนี้

5.1 วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ

การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือมีวัตถุประสงค์หลัก เพื่อกำหนดทิศทางการกระบวนกรจัดการเมื่อเกิดเหตุอุบัติภัยทางน้ำ ซึ่งอาจจะเกิดจากอุบัติเหตุ เหตุภัยธรรมชาติ หรือเหตุสุควิสัย เพื่อจัดระเบียบกระบวนกรสอบสวนอุบัติเหตุให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เก็บข้อเท็จจริงเพื่อนำมาประมวลหาสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้อย่างถูกต้องชัดเจน อีกทั้งยังสามารถเก็บไว้เป็นกรณีศึกษาเพื่อป้องกันเหตุในอนาคตที่อาจเกิดคล้ายคลึงกัน

5.2 เนื้อหาของประมวลข้อบังคับมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ⁷⁵

IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of the Code of the International Standards and Recommended Practices for a safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”. ประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

5.2.1 วัตถุประสงค์ (Purpose)⁷⁶

1) เป็นการกำหนดทิศทางการจัดการ และการสอบสวนตรวจสอบเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือให้เป็นมาตรฐานเดียวกันและข้อตกลงร่วมกันในหลายประเทศ การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือไม่มุ่งหาผู้กระทำผิดเพื่อการลงโทษ แต่มีขึ้นเพื่อให้ทราบสาเหตุลักษณะที่ทำให้เกิดเหตุ หรือลักษณะของอุบัติภัยนั้น เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันและเตรียมกรในอนาคตสำหรับเหตุการณ์แบบเดียวกันนี้ และสามารถจัดทำเป็นกระบวนกรมาตรฐานสำหรับการเดินเรือสากล

⁷⁴ IMO. (2008). *Report of the Maritime Safety Committee on its Eighty-Fourth Session*. 5 June. MSC 84/24/Add.1. ANNEX 3, P 2.

⁷⁵ IMO. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”*.

⁷⁶ IMO. (2008). Part I: Chapter 1 Purpose. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”*. P 6.

2) จัดทำขึ้นเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติสำหรับคณะกรรมการการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ให้มีวิธีการและมาตรฐานในการจัดการในแนวทางเดียวกัน และมีการคุ้มครองความเสี่ยงในการปฏิบัติงานตรวจสอบนี้

3) เพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานที่สูงกว่าเพื่อนำไปใช้เป็นข้อมูลสำหรับพัฒนา มาตรฐานความปลอดภัยในด้านการเดินเรือสากล

5.2.2 หลักการของกระบวนการสอบสวน

1) กระบวนการสอบสวนหาข้อเท็จจริงทางอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ควรได้รับ อิสระ ไม่ถูกตีกรอบด้วยข้อบังคับใดๆ อย่างไรก็ตาม เหตุผลที่ต้องมีกระบวนการสอบสวนหา ข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือเพื่อป้องกันเหตุอันคล้ายคลึงในลักษณะเหล่านี้ ไม่ให้เกิดขึ้น อีกในอนาคต หลักการที่สำคัญเพื่อการให้บรรลุวัตถุประสงค์จะต้องคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล พยานในที่เกิดเหตุ หรือ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอุบัติเหตุด้วย (action in civil criminal and administrative) ยิ่งไปกว่านั้น ขั้นตอนการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือนี้จะสิ้นสุดกระบวนการก็ต่อเมื่อได้มีการ จัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์เกี่ยวกับองค์ประกอบของการเกิดเหตุร้ายนั้น โดยไม่มีการระบุ ผู้กระทำผิด

2) กระบวนการสอบสวนจะต้องถูกวิเคราะห์จัดการโดยองค์กรที่มีหน้าที่ใน การตรวจสอบเหตุ และจะต้องทำการตรวจสอบถึงผลกระทบในทุกด้าน เพื่อนำผลที่ได้มาวิเคราะห์ ป้องกันถึงเหตุที่จะทำความเสียหายด้านอื่นต่อไป ไม่ใช่แต่เพียงความเสียหายในชีวิตและทรัพย์สิน หมายรวมถึงสิ่งแวดล้อม ทรัพยากรธรรมชาติด้วย กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือนี้ สามารถตรวจสอบได้ทุกน่านน้ำ ทั้งในอาณาเขตประเทศ หรือน่านน้ำสากลเพื่อให้เกิดมาตรฐาน เดียวกัน และเกิดการจัดการไปในทิศทางเดียวกันเมื่อเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขึ้น

5.2.3 นิยาม (Definition)⁷⁷

เนื่องจากกระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือได้จัดให้เป็นหลัก สากล ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกำหนดความหมายของคำต่างๆ ที่ใช้ในกระบวนการเหล่านี้ ให้เกิดความ เข้าใจไปในทิศทางเดียวกัน และเป็นมาตรฐานเดียวกัน

1) “Agents” หมายถึง บุคคลใดๆ ที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ไม่ว่าจะเป็นเรือ ผู้สินค้า ะวางสินค้า พนักงานหรือบุคคลบังคับเรือที่อยู่บนเรืออื่นๆ รวมทั้งผู้ให้บริการขนส่งทางเรือโดย การเช่าเรือ ผู้จัดการการขนส่งทางเรือ

⁷⁷ IMO. (2008). Part I: Chapter 2 Definitions. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”*. P 7-10.

2) “Casual factor” หมายถึง การกระทำใดๆ ที่เกิดขึ้นในเรือลำนั้นๆ ผู้ที่อยู่บนเรือ (omissions) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ขณะนั้น ซึ่งเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยจะต้องมีองค์ประกอบเหล่านี้ (without which) เรือที่เกิดเหตุ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือลำนั้น และองค์ประกอบของความเสียหายอื่นๆ

3) “Coastal State” หมายถึง น่านน้ำของรัฐที่เกิดเหตุ

4) “Exclusive Economic Zone” หมายถึง น่านน้ำเศรษฐกิจสากลตามที่ UNCLOS กำหนด

5) “Flag State” หมายถึง สัญชาติของเรือที่เกิดเหตุ

6) “High Seas” หมายถึง อาณาเขตทะเลเปิดตามที่ UNCLOS กำหนด

7) “Interested party” หมายถึง หน่วยงาน หรือองค์กรที่เป็นอิสระ ในการตรวจสอบ มีสิทธิอำนาจในการเสนอเข้าร่วมตรวจสอบและวิเคราะห์อุบัติเหตุนี้

8) “International Safety Management (ISM) Code” หมายถึง หน่วยงานสากล ที่มีหน้าที่ตรวจสอบความปลอดภัยของเรือ หมายถึง การป้องกันมลภาวะทางน้ำ ให้เป็นมาตรฐานปัจจุบัน

9) “A marine casualty” หมายถึง เหตุ ลำดับเหตุการณ์ กลุ่มของเหตุการณ์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อต่อไปนี้ คือ มีการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต บุคคลสูญหาย เรืออัปปาง เสียหาย ระวังสินค้าอัปปาง สูญหาย เสียหาย ความเสียหายที่สำคัญต่อเรือ เรือเกยตื้นหรือใช้การไม่ได้ หรือมีส่วนเกี่ยวข้องในการ โคนกันของเรือ อุบัติเหตุที่เกิดจากเรือนี้ทำให้เกิดความเสียหายทางธรรมชาติ ทางทะเลหรือน่านน้ำ สินค้าที่อัปปางลงได้ส่งผลเสียเป็นมลพิษให้แก่เรือลำอื่นๆ น่านน้ำ หรือ เป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ ส่งผลเสียอย่างร้ายแรงแก่สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อย่างไรก็ตามไม่รวมถึงการสละเรือในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนเรือ หรือเหตุอันควรให้มีการสละเรือ

10) “A marine incident” หมายถึง เหตุการณ์ การกระทำ หรือกลุ่ม หรือลำดับ เหตุการณ์ หรือสถานการณ์ ที่เกิดขึ้นบนเรือนั้นและนำไปสู่ความไม่ปลอดภัย นำไปสู่ความเสียหาย อุบัติภัย

11) “A Marine Safety Investigation” หมายถึง กระบวนการสอบสวน สืบค้นหา ข้อมูล อันเนื่องจากการนำพาให้เกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ นั้น ในกระบวนการสืบค้นนี้ จะต้องหาทั้งวัตถุพยาน บุคคล หลักฐาน เพื่อนำมาวิเคราะห์หาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งหาแนวทางป้องกันเหตุอันคล้ายคลึงกันในอนาคต

12) “A marine safety investigation report” หมายถึง รายงานการสอบสวน ต้องประกอบไปด้วย ข้อมูลความเสียหายที่เกิดขึ้น จำนวนผู้เสียชีวิต บาดเจ็บ หรือสูญหาย สัญชาติ

เรือ ผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือ เอกสารใบรับรองการเดินเรือ ขนาดของเรือ ระยะเวลาเรือ จำนวนลูกเรือ ตารางการเดินเรือ สภาพเรือหลังเกิดเหตุ บทวิเคราะห์ และความคิดเห็นเกี่ยวกับองค์ประกอบของเรือที่เกิดเหตุ การอภิปรายเกี่ยวกับการตรวจสอบที่ตรวจพบ รวมถึงการบ่งชี้ถึงมาตรฐานความปลอดภัยของเรือลำนั้น ข้อเสนอแนะ แนะนำ ในการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุลักษณะนี้อีก

13) “Marine safety investigation authority” หมายถึง สิทธิ์ในการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือนี้ ขึ้นกับว่า เกิดเหตุที่น่านน้ำใด อาณาเขตของประเทศใด ประเทศนั้นจะเป็นผู้จัดการสิทธิสอบสวนหาสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือนี้

14) “Marine safety investigation state” หมายถึง การสอบสวนต้องกระทำภายในน่านน้ำที่เกิดเหตุ และเจ้าของน่านน้ำนั้นจะเป็นผู้รับผิดชอบกระบวนการสอบสวนนี้

15) “A marine safety record” หมายถึง การจัดเก็บข้อมูล ลงบันทึกไว้เพื่อประกอบการสอบสวน จะต้องรวบรวมสิ่งเหล่านี้ เอกสารการสอบสวนทุกฉบับ หลักฐานการให้ปากคำทุกบุคคลในเรือ ข้อมูลของผู้บาดเจ็บ ทั้งลักษณะของการบาดเจ็บ การรักษาทางการแพทย์ ข้อมูลการเดินทาง ตารางการเดินเรือที่ได้จากระบบบันทึกการเดินเรือ

16) “A material damage” หมายถึง ความเสียหายที่เกิดขึ้นทางวัตถุ หมายความว่า รวมถึง ความเสียหาย (damage) ดังนี้คือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือ ความเสียหายจากการต้องซ่อมแซมเรือ สาเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายนั้น destruction

17) “Seafarer” หมายถึง นักเดินเรือ ลูกเรือ ที่อยู่บนเรือนั้น

18) “Serious injure” หมายถึง การบาดเจ็บที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ประสบอุบัติเหตุทางน้ำนั้น ที่ทำให้ต้องพักการปฏิบัติหน้าที่เกิน 7 วัน หรือสูญเสียความสามารถในการทำงาน 72 ชั่วโมง

19) “A severe damage to the environment” หมายถึง ความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติ

20) “Substantially interested state” หมายถึง สัญชาติเรือ เหตุเกิดที่ชายฝั่งหรืออาณาเขตทางทะเลใด ความเสียหายทางทรัพยากรธรรมชาติเกิดขึ้นกับอาณาเขตประเทศใด จุดที่เกิดอุบัติเหตุเกิดในน่านน้ำใด ผู้บาดเจ็บ สูญหาย ในเขตน่านน้ำใด ข้อมูลสำคัญอื่นๆ ในการช่วยการตรวจสอบอุบัติเหตุ ข้อเสนอแนะที่ได้จากการตรวจสอบสอบสวนหาสาเหตุอุบัติภัยนั้น

21) “Territorial sea” หมายถึง อาณาเขตทะเล น่านน้ำ

22) “A very serious marine casualty” หมายถึง อุบัติภัยร้ายแรงที่ก่อเกิดความเสียหายให้กับเรืออย่างสิ้นเชิง มีการเสียชีวิตของของบุคคล ก่อนมลภาวะและความเสียหายให้กับทรัพยากรธรรมชาติอย่างร้ายแรง

5.2.4 การจัดตั้งองค์กรที่มีอำนาจในการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ (Marine Safety Investigation authority)⁷⁸

รัฐบาลในทุกประเทศที่เป็นภาคีและอยู่ภายใต้อนุสัญญาฯ นี้ จะต้องจัดหา/จัดตั้งองค์กรในประเทศเพื่อดำเนินการทำหน้าที่ตรวจสอบกรณีเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่อยู่ในขอบเขตความรับผิดชอบ โดยอยู่ภายใต้การควบคุมและพันธะสัญญาขององค์กรตรวจสอบอุบัติเหตุทางทะเลระหว่างประเทศ The Marine Safety Investigation Authority (LES) เพื่อให้การกระบวนการสอบสวนเกิดขึ้น และดำเนินไปอย่างมีมาตรฐานตรงกันในทุกประเทศที่อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้

5.2.5 การแจ้งเตือน การประกาศอุบัติเหตุ Notification⁷⁹

เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นในเขตน่านน้ำจำเพาะใด หรือแม้แต่เขตเศรษฐกิจพิเศษทางทะเลก็ตาม เรือที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น (ไม่ว่าจะถือสัญชาติใดก็ตาม) จะต้องรีบแจ้งเหตุเข้ามาที่รัฐชายฝั่งที่เรือของตนประสบอุบัติเหตุ ซึ่งหลักการแบ่งแยกอาณาเขตน่านน้ำเขตเศรษฐกิจพิเศษทางทะเลให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ UNCLOS ดังนี้

1) กรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในเขตทางทะเลใด อาณาเขตทางทะเลใด หรือเขตความรับผิดชอบของรัฐชายฝั่งใด รัฐใด ประเทศใดก็ตาม ประเทศ รัฐ และ/หรือเจ้าของอาณาเขตทางทะเลท้องที่เกิดเหตุที่ติดกันนั้น จะต้องทำการแจ้งเตือนซึ่งกันและกันให้ทราบถึงเหตุอุบัติเหตุที่กำลังเกิดขึ้นในเขตน่านน้ำที่ติดกันนั้น โดยเร็ว

2) การแจ้งเตือน ต้องกระทำอย่างรวดเร็ว ทันทีตามที่สมควรแก่เวลา และมีรูปแบบของการแจ้งเตือน (Format and Content) ดังนี้

- (1) ชื่อของเรือ และสัญชาติเรือที่เกิดอุบัติเหตุทางน้ำ นั้น
- (2) IMO Identification No.
- (3) ลักษณะของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น
- (4) ตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ทางทะเลที่เกิดเหตุ
- (5) วัน และเวลาที่เกิดเหตุ

⁷⁸ IMO. (2008). Part II: Chapter 4 Marine Safety Investigation Authority. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 11.

⁷⁹ IMO. (2008). Part II: Chapter 5 Notification. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 11.

(6) จำนวนของผู้ได้รับบาดเจ็บ หรือเสียชีวิต

(7) ผลกระทบในวงกว้างของอุบัติเหตุนั้น เช่น ผลกระทบต่อบุคคลอื่น ทรัพย์สินอื่นใดเสียหาย และผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ

(8) รายละเอียดของเรือลำอื่นที่ประสบเหตุในกรณีเดียวกัน

5.2.6 การรวบรวมพยานหลักฐาน เอกสาร ข้อมูล เฉพาะสำหรับอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่มีความร้ายแรง (Requirement to Investigate Very Serious Marine Casualties)⁸⁰

1) จะต้องจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุโดยกระบวนการสอบสวนในกรณีเหตุร้ายแรง

2) เมื่อมีการระบุว่าอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่ร้ายแรง⁸¹ แล้ว เจ้าของเรือ/ประเทศเจ้าของเรือ จะต้องให้ความร่วมมือในการอนุญาตให้กระบวนการสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยเร็ว

5.2.7 การสอบสวนอุบัติเหตุของรัฐที่เกี่ยวข้องร่วมกัน

รัฐเจ้าของเรือที่เกิดเหตุต้องให้การอนุญาตในการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุ (Flag State's Agreement with another substantially interested state to conduct a marine safe investigation)⁸² หากเกิดเหตุที่เขตน่านน้ำเขตเศรษฐกิจพิเศษทางทะเล จะต้องไม่จำกัดสิทธิของรัฐเจ้าของเรือในการที่จะทำการสอบสวนอุบัติเหตุนี้ไปพร้อมกันกับรัฐชายฝั่งที่เกิดเหตุนี้ โดยกำหนดให้มีการดำเนินการ ดังนี้

⁸⁰ IMO. (2008). Part II: Chapter 6 Requirement to Investigation very serious Marine Casualties. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)".* P 12.

⁸¹ IMO. (2008). Part II: Chapter 7 Flag State's agreement with another substantially interested states to Conduct a Marine safety investigation. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)".* P 12.

⁸² IMO. (2008). Part II: Chapter 7 Flag State's agreement with another substantially interested states to Conduct a Marine safety investigation. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)".* P 12.

กรณี หากเกิดเหตุที่ทะเลอาณาเขตจะต้องให้สิทธิของรัฐเจ้าของเรือที่เกิดเหตุนั้นสามารถทำการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุนี้ไปพร้อมกันได้ด้วย ทั้งข้อมูลการสอบสวนจะต้องเป็นที่เปิดเผยไปยังรัฐเจ้าของทะเลอาณาเขตที่เกี่ยวข้องด้วยเช่นกัน

เอกสาร พยานหลักฐาน และข้อมูลจะต้องถูกส่งมาตามลำดับที่รวบรวมได้จากทุกฝ่าย ทุกประเทศ ทั้งเป็นภาระผูกพันให้รัฐชายฝั่งน่านน้ำที่เกิดเหตุจะต้องร่วมมือกันในการสอบสวนหาข้อเท็จจริงของสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือนี้ร่วมกัน ตามข้อบังคับ SOLAS regulation 1/21 และ article 97 section 7⁸³ of The United Nations Convention on The Law of The Sea.

อำนาจในการสอบสวน (Powers of An Investigation)⁸⁴ ทุกรัฐที่อยู่ภายใต้อนุสัญญาฯ นี้จะต้องมีกฎหมายระหว่างประเทศที่ใช้ในการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือนี้ร่วมกัน เพื่อให้มีอำนาจในการสอบสวนหาข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุนี้จากลูกเรือ เรือ แลเหตุอื่นได้โดยไม่มีข้อจำกัด และเป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์การสอบสวนนั้น

การสอบสวนคู่ขนาน (Parallel Investigation)⁸⁵ เมื่อรัฐเจ้าของทะเลอาณาเขตท้องที่เกิดเหตุได้ทำการสอบสวนแล้ว รัฐอื่นที่สนใจที่มีอำนาจและสิทธิที่จะดำเนินการสอบสวน จะสอบสวนในส่วนของตนเองคู่ขนานกันไปได้ เมื่อกระบวนการสอบสวนเข้าสู่ขั้นตอนการวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุให้เปิดเผยให้รัฐ/ประเทศ องค์กรที่สนใจได้รับทราบความคืบหน้าของการสอบสวน แต่ต้องให้ความคุ้มครองพยาน การเข้าถึงพยานหลักฐาน ให้ปลอดภัยและเป็นความลับ ทั้งนี้การให้ความร่วมมือ⁸⁶ ให้รัฐที่สนใจในกระบวนการสอบสวนแต่ละกรณี สามารถยื่นคำขอเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการสอบสวนนี้ได้ ภายใต้การควบคุมตามข้อบังคับของ IMO

⁸³ IMO. *The United Nation Convention on The Law of The Sea: UNCLOS 1982*. Article 97 Penal Jurisdiction in Matters of Collisions or any others incidents of Navigation. P 59-60.

⁸⁴ IMO. (2008). Part II: Chapter 8 Powers of an investigation . *IMO Resolution MSC.255(84)* (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”. P 13.

⁸⁵ IMO. (2008). Part II: Chapter 9 Parallel Investigations. *IMO Resolution MSC.255(84)* (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”. P 13.

⁸⁶ IMO. (2008). Part II: Chapter 10 Co-operation. *IMO Resolution MSC.255(84)* (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”. P 13.

การสอบสวนจะต้องเป็นไปโดยตรงประเด็น (Investigation not to be Subject to External Direction)⁸⁷ กระบวนการสอบสวนนี้จะต้องดำเนินไปอย่างเป็นธรรมและตรงประเด็นตามพยานหลักฐานที่รวบรวมได้ และต้องรายงานผลตามข้อเท็จจริงที่ได้โดยไม่มีการโน้มเอียงหรือได้รับการก้าวก่ายจากหน่วยงานหรือบุคคลใดโดยมีเรื่องผลประโยชน์เข้ามาเกี่ยวข้อง

5.2.8 หลักการรวบรวมพยานหลักฐานจากคนประจำเรือ/กะลาสีเรือ

การรวบรวมพยานหลักฐานจาก/คนประจำเรือ/กะลาสีเรือ (Obtaining Evidence From Seafarers)⁸⁸ เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือกระบวนการสอบสวนจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการหาข้อเท็จจริง พยานหลักฐานจากกะลาสีเรือและคนประจำเรือในลำที่เกิดเหตุ นั้น เนื่องจากมีความใกล้ชิดกับเหตุการณ์ จะต้องสืบพยานหลักฐานจากคนเรือ กะลาสี และจะต้องอนุญาตให้คนเรือและกะลาสีเหล่านั้นกลับไปพำนักบนเรือได้โดยไม่มีการกักขังหน่วงเหนี่ยวไว้ กะลาสีและคนเรือ ทุกคนที่ได้รับการร้องขอการเป็นพยาน หรือเรียกให้มาให้ปากคำ จะต้องให้การตามข้อเท็จจริงถึงสภาพของอุบัติเหตุและยิ่งไปกว่านั้นกะลาสีและคนประจำเรือที่ได้รับการร้องขอให้มาให้ปากคำจะต้องได้รับสิทธิทางกฎหมายด้วยเช่นกัน เช่น

- 1) ได้รับการปกป้องจากการให้การเท็จหรือไม่เป็นจริง
- 2) มีสิทธิที่จะไม่พูดหรือให้ปากคำ
- 3) ได้รับสิทธิคุ้มครองพยานจากการให้ปากคำนั้น

⁸⁷ IMO. (2008). Part II: Chapter 11 Investigation Not to be Subject to External Direction. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)".* P 13.

⁸⁸ IMO. (2008). Part II: Chapter 12 Obtaining Evidence From Seafarers. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)".* P 14.

5.2.9 การจัดทำรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือฉบับร่าง (*Draft Marine Safety Investigation Reports*)⁸⁹

1) เมื่อมีการร้องขอการรายงานผลของกระบวนการสอบสวน จะต้องสามารถแสดงรายงานฉบับร่างถึงความคืบหน้าของกระบวนการสอบสวนให้กับผู้ที่ร้องขอโดยทันที รัฐที่เป็นประธานในการดำเนินการสอบสวนจะต้องจัดส่งเอกสารความคืบหน้าไปยังรัฐข้างเคียงเจ้าของทะเลอาณาเขตที่เกิดเหตุโดยเร็ว และยังไม่ต้องเปิดเผยในที่สาธารณะ และผู้ที่ได้รับเอกสารฉบับร่างก็ไม่สามารถนำไปเปิดเผยในที่สาธารณะได้ เมื่อกระบวนการสอบสวนสิ้นสุดลงผู้ที่ประธานในการสอบสวนจึงจะสามารถเปิดเผยผลของการสอบสวนต่อสาธารณะได้

2) ข้อมูลที่ไม่สามารถเปิดเผยได้ ได้แก่ ข้อมูลที่ระบุตัวบุคคลที่มาเป็นพยาน หรือข้อมูลที่มีการระบุชัดเจนถึงแหล่งที่มาของพยานหลักฐานนั้น

3) การสอบสวนต้องให้สิทธิในการแสดงความคิดเห็นจากประเทศ หรือผู้สนใจ หรือหน่วยงานองค์กรที่มีความรู้เฉพาะ เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน โดยให้สิทธิแสดงความคิดเห็นภายหลังจากที่ได้รับเอกสารความคืบหน้าฉบับร่างนั้นแล้วภายใน 30 วัน และรวบรวมความคิดเห็นเหล่านั้นมาเพื่อประกอบการสรุปผลการสอบสวนนี้ ถ้าหากได้รับข้อคิดเห็นหรือเสนอแนะภายหลังจากพ้นกำหนดเวลา 30 วันดังกล่าว ให้ถือว่าความคิดเห็นนั้นตกไป

4) ต้องมีการตรวจสอบรายงานฉบับร่างให้ละเอียดรอบคอบ ทุกแง่มุม ไม่ว่าจะ เป็นถ้อยคำที่เขียนซึ่งอาจทำให้มีความหมายเปลี่ยนไปจากความหมายที่แท้จริง เป็นเหตุให้รายงานฉบับร่างมีความคลาดเคลื่อนไปจากที่ต้องการนำเสนอ

5.2.10 การจัดทำรายงานสรุปผลการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ (*Marine Safety Investigation Reports*)⁹⁰

การจัดทำรายงานสรุปผลการสอบสวนเพื่อนำเสนอต่อหน่วยงานที่สูงกว่า ที่ควบคุมกำกับดูแลขั้นตอนการสอบสวน สำหรับอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในระดับร้ายแรง ต้องจัดทำ

⁸⁹ IMO. (2008). Part II: Chapter 13 Draft Marine Investigation Reports. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 14-15.

⁹⁰ IMO. (2008). Part II: Chapter 14 Marine Safety Investigation Reports. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 15.

บทเสนอแนะ ป้องกัน ควบคุม กำกับ ดูแล นำเสนอต่อหน่วยงานที่สูงกว่าและรัฐที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง รายงานไปยังเรือที่เกิดเหตุและรัฐเจ้าของเรือด้วย และรายงานสรุปผลการสอบสวนจะต้อง สามารถนำไปใช้อ้างถึงแนวทาง การป้องกันและข้อเสนอแนะที่จำเป็นสำหรับอนาคตได้

รายงานการสอบสวนฉบับสุดท้ายจะต้องมีความสมบูรณ์ และนำเสนอต่อ สาธารณะ และองค์กรการเดินเรือต่างๆ สามารถสืบค้นข้อมูลเหล่านี้ได้เพื่อเป็นกรณีตัวอย่าง แนวทางป้องกันเหตุร้าย หรือแนวทางปฏิบัติสำหรับกรณีเหตุอื่นในอนาคตต่อไป

รายงานการสอบสวนอุบัติเหตุร้ายแรง หรือกรณีการสอบสวนอุบัติเหตุ ไม่ร้ายแรงแต่เห็นว่าจะอาจเป็นข้อมูลในการป้องกันหรือลดอุบัติเหตุทางเรือได้ในอนาคตได้ จะต้อง มี การรายงาน ไปยังองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ

5.2.11 ข้อกำหนดอื่นที่จำเป็นต่อการสอบสวนให้มีประสิทธิภาพ

1) ความรับผิดชอบทางปกครอง (Administrative Responsibilities)⁹¹ รัฐจะต้อง แน่ใจว่าหน่วยงานที่มีอำนาจในการสอบสวน (Marine Safety Investigation Authorities) ในแต่ละ ประเทศนั้น จะสามารถให้การรองรับทางด้านทรัพยากรที่ใช้ในกระบวนการสอบสวนเพื่อให้ กระบวนการสอบสวนเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและไม่ติดขัด

2) คณะกรรมการสอบสวนที่ได้รับการแต่งตั้งจะต้องมีคุณสมบัติเป็นไป ตามข้อกำหนดใน Resolution A 996(25)⁹² ซึ่งเป็นข้อกำหนดสำหรับผู้ตรวจสอบ

3) กระบวนการสอบสวนอาจจำเป็นต้องให้มีผู้เชี่ยวชาญหรือผู้ชำนาญการ แขนงอื่นร่วมด้วยได้

4) ผู้เชี่ยวชาญ ผู้ชำนาญการ หรือผู้ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็นคณะกรรมการ สอบสวนจะต้องได้รับความคุ้มครองตามข้อกำหนดของ IMO ด้วย

5) หลักการสอบสวน (Principles of Investigation)⁹³ ต้องมีความเป็น อิสระ ไม่ถูกแทรกแซงจากหน่วยงานหรือองค์กรอื่น ทำให้เกิดความโน้มเอียงได้ เพื่อป้องกันการ

⁹¹ IMO. (2008). Part III: Chapter 15 Administrative Responsibilities. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 15-16.

⁹² IMO. (2008). *IMO resolution A.996(25) (Adopted on 29 November 2007) "Code for The Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2007"*. A.25/Res.996. 15 January. Agenda Item 11.

⁹³ IMO. (2008). Part III: Chapter 16 Principles of Investigation. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 16-17.

โน้มเอียงโดยมีผลประโยชน์มาเกี่ยวข้อง คณะกรรมการสอบสวนต้องเป็นอิสระ ไม่เป็นบุคคลที่เกี่ยวข้องกับ เรือ บริษัท หรือเกี่ยวข้องใดๆกับอุบัติเหตุทาง เรือนั้น ผู้ที่มีอำนาจในการตัดสินใจจะต้องไม่เป็นผู้มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุทาง เรือนั้น คณะกรรมการที่มาทำหน้าที่จะต้องได้รับอิสระในการพิจารณาพยานหลักฐานที่ได้รับการรวบรวมมา อิสระในการวิเคราะห์พยานหลักฐานที่มีสรุปองค์ประกอบของเหตุร้ายที่เกิดขึ้นตามพยานหลักฐาน อิสระในการทำรายงานสรุปอย่างย่อแสดงถึงความคิดเห็นในอุบัติเหตุนี้ตามองค์ความรู้เชี่ยวชาญของตนเพื่อนำไปสู่กระบวนการสรุปผลขั้นสุดท้าย และสุดท้ายต้องมีอิสระให้ความคิดเห็นภายใต้องค์ความรู้ของตน

6) Safety Focus จุดประสงค์หลักของการสอบสวน จะไม่ตำหนิกล่าวโทษ หากการให้ปากคำนั้น ไม่เป็นประโยชน์ต่อแนวทางการสอบสวน แต่จะควรวินิจฉัยไม่นำเสนอข้อมูลส่วนนั้นลงในรายงาน กล่าวคือ ดัดข้อมูล พยาน ที่ไม่เป็นประโยชน์ต่อการสอบสวนออกไปนั่นเอง

7) Co-Operation เมื่อการรวบรวมข้อมูลของสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน องค์กร หรือบุคคล หรือแม้แต่ประเทศที่มีอาณาเขตทางทะเลติดกับที่เกิดเหตุ นั้น ดังนั้น จึงจำเป็นต้องให้สิทธิคณะกรรมการอย่างเต็มที่ในการร้องขอความร่วมมือจากบุคคล หน่วยงาน องค์กรอื่นเพื่อให้กระบวนการสอบสวนดำเนินต่อไปได้

8) Priority ลำดับความสำคัญของการสอบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องพิจารณาถึง รวมทั้ง การสอบสวนตามแนวทางอาชญากรรม (Criminal Purpose) ก็เป็นสิ่งจำเป็นด้วยเช่นกัน

9) คณะกรรมการสอบสวนจะต้องไม่ได้รับการกีดกันการพบพยาน และพยานหลักฐานที่จะต้องจัดเก็บจะต้องมีข้อมูลของเรือ ผู้ครอบครอง ลักษณะทั่วไปของเรือ บันทึกข้อมูลเกี่ยวกับเรือทุกอย่างอย่างละเอียด ทั้งข้อมูลเส้นทางเดินเรือ บุคคลบนเรือ ลักษณะทางกายภาพที่เกิดเหตุ พยานเป็นได้ทั้ง เจ้าพนักงานรัฐ ผู้ร่วมเดินทางอื่นที่เห็นเหตุการณ์ หรืออยู่ในเหตุการณ์ เจ้าหน้าที่ชายฝั่ง เจ้าหน้าที่จราจรทางน้ำ นักบินหรือผู้เกี่ยวข้องอื่น

10) Scope of A Marine Safety Investigation ในการพิจารณาองค์ประกอบ (Factors) ที่มีผลในอุบัติเหตุ นั้น จะต้องคำนึงถึงพยานหลักฐานเป็นสำคัญ โดยไม่แตกประเด็นไปในทิศทางอื่นที่พยานหลักฐานไม่สนับสนุน

5.2.12 การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือกรณีร้ายแรง (*Investigation of Marine Casualties (other than very serious casualties) and Marine Incidents*)⁹⁴

การสอบสวนสำหรับกรณีอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่ถูกจัดให้เป็นอุบัติเหตุร้ายแรงจะต้องเป็นไปข้อกำหนดตามบทที่ 6⁹⁵ ของข้อบังคับ (Code) นี้ และการจะระบุและกำหนดให้ใครจะเป็นผู้รับผิดชอบกระบวนการสอบสวน ให้คำนึงถึงสถานที่เกิดเหตุว่าเกิดที่ใด ภายใต้อาณาเขตทางทะเลของประเทศ รัฐชายฝั่งของผู้ใด ให้ใครเป็นผู้รับผิดชอบขั้นตอนการสอบสวนนี้⁹⁶

เมื่อคณะกรรมการสอบสวนจัดตั้งขึ้น รวมทั้งรัฐเจ้าของเรือที่เกิดเหตุ รัฐที่เกิดเหตุที่อาณาเขตติดกัน ได้ร่วมกันทำการสอบสวนอุบัติเหตุแล้ว รายละเอียดดังต่อไปนี้จะต้องได้รับการรับรองให้ตรงกัน⁹⁷ ในเรื่องดังต่อไปนี้

- อุบัติเหตุนั้นเกิดที่น่านน้ำทะเลอาณาเขตใด
- จุดที่เรือเกิดเหตุ ทะเลอาณาเขตนั้น เป็นเขตเศรษฐกิจทางทะเลพิเศษหรือไม่
- รัฐชายฝั่ง หรือรัฐเจ้าของอาณาเขตทางทะเลนั้น รวมทั้งรัฐอาณาเขตทางทะเลที่ติดกัน

⁹⁴ IMO. (2008). Part III: Chapter 17 Investigation of Marine Casualties (other than very serious casualties) and Marine Incidents. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 17.

⁹⁵ IMO. (2008). Part II: Chapter 6 Requirement to Investigation very serious Marine Casualties. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 12.

⁹⁶ IMO. (2008). Part II: Chapter 7 Flag State's agreement with another substantially interested states to Conduct a Marine safety investigation. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 12.

⁹⁷ IMO. (2008). Part III: Chapter 18 Factors that should be taken into account when seeking agreement under chapter 7 of part II. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 17-18.

- แนวทางการสอบสวน รวมทั้งการขอความคิดเห็นจากองค์กรการสอบสวน
ของประเทศที่เกิดเหตุข้างเคียง

- การเข้าถึงพยานหลักฐานของคณะกรรมการตรวจสอบจะต้องกระทำได้
โดยสะดวก แต่อยู่ภายใต้ความคุ้มครองตามข้อบังคับของ IMO

- ผลกระทบจากเหตุอุบัติเหตุนี้

- สัญชาติของลูกเรือ จำนวนผู้โดยสารบนเรือ และลักษณะของการบาดเจ็บ

หากกระบวนการสอบสวนได้ตรวจพบข้อสงสัยบางประการอันมีผลจะ
ให้ถูกแทรกแซงหรือบังคับ หรือรบกวนให้ผลการตรวจสอบเบี่ยงเบนไป ให้คณะกรรมการสามารถ
ร้องขอการคุ้มครองดูแลได้⁹⁸

⁹⁸ United Nations. (1992). *Article 3 Convention For the Suppression of Unlawful Acts Against
The Safety of Maritime Navigation Concluded At Rome on 10 March 1988*. 26 June. Vol 1678. No 29004. P
224-225.

1. Any person commits an offence if that person unlawfully and intentionally:

a. Seizes or exercises control over a ship by force or threat thereof or any other form of
intimidation; or

b. Perform an act of violence against a person on board a ship if that act is likely to endanger
the safe navigation of that ship; or

c. Destroys a ship or causes damage to a ship or to its cargo which is likely to endanger the
safe navigation of that ship; or

d. Places or causes to be placed on a ship, by any means whatsoever, a device or substance
which is likely to destroy that ship, or cause damage to that ship or its cargo which endangers or is likely to
endanger the safe navigation of that ship; or

e. Destroys or seriously damages maritime navigational facilities or seriously interferes with
their operation, if any such act is likely to endanger the safe navigation of a ship; or

f. Communicates information which he knows to be false, thereby endangering the safe
navigation of a ship; or

g. Injures or kills any person, in connection with the commission or the attempted
commission of any of the offences set forth in sub paragraphs (a) to (f).

2. Any person also commits an offence if that person:

a. Attempts to commit any of the offences set forth in paragraph 1; or

b. Abets the commission of any of the offences set forth on paragraph 1 perpetrated by any
person or is otherwise an accomplice of a person who commits such an offence; or

1) การแจ้งเตือนการสอบสวน

เมื่อเริ่มกระบวนการสอบสวนฯ ผู้เกี่ยวข้องทั้งหมดของอุบัติเหตุนี้ อาทิ เจ้าของเรือ ประเทศสัญชาติเรือ จะต้องได้รับการแจ้งเตือนถึงการเริ่มการสอบสวน ดังนี้⁹⁹

- (1) แจ้งว่าได้เริ่มเข้าสู่กระบวนการสอบสวนแล้ว
- (2) วันและเวลาที่จะเริ่มกระบวนการสอบสวนฯ
- (3) ชื่อและรายละเอียดสำหรับการติดต่อของ The Marine safety Investigation Authorities (LES)
- (4) รายละเอียดข้อบังคับอื่นที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการสอบสวนฯ นี้
- (5) สิทธิและหน้าที่รับผิดชอบที่ทุกส่วนของกระบวนการนี้จะต้องกระทำร่วมกัน
- (6) สิทธิและหน้าที่รับผิดชอบของรัฐที่ดำเนินการกระบวนการสอบสวนฯ นี้

2) การมีส่วนร่วมในการสอบสวน

(1) การร่วมตรวจสอบ (Co-Ordinating and Investigation)¹⁰⁰

คณะกรรมการการสอบสวนฯ จะต้องทำการระบุขอบเขต แนวทางการสอบสวนให้ชัดเจน กล่าวคือ

- ก. จะต้องทำการวางแผน แนวทางการสืบสวนสอบสวน
- ข. ใช้หลักการทางกฎหมาย (Provision Of Reasonable) ที่มีเหตุและผลมาร่วมเพื่อช่วยให้แนวทางการ สอบสวนชัดเจนขึ้น

c. Threaten, with or without a condition, as is provided for under national law, aimed at compelling a physical or juridical person to do or refrain from doing any act, to commit any of the offences set forth on paragraph 1, subparagraph (b), (c) and (e), if that threat is likely to endanger that safe navigation of the ship in question.

⁹⁹ IMO. (2008). Part III: Chapter 20 Notification to parties involved and commencement of an investigation. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 19.

¹⁰⁰ IMO. (2008). Part III: Chapter 21 Co-ordinating an Investigation. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 19.

ค. มีการวางแผนการทำงาน การแบ่งหน้าที่ ขอบเขตการสอบสวน และกลยุทธ์ในการสอบสวนฯ

ง. ขั้นตอนกระบวนการการวางแผนต่างๆ จะต้องอยู่ภายใต้ข้อบังคับตาม IMO Resolution A.884(21)¹⁰¹

จ. กระบวนการสอบสวนฯ จะต้องได้รับการสนับสนุนจากองค์กรใน และต่างประเทศ

ฉ. กระบวนการสอบสวนฯ จะต้องดำเนิน โดยยึดหลัก The Safety Management procedures ตาม ISM code ด้วย เช่นกัน

(3) คณะกรรมการสอบสวนฯ จะต้องให้ความยินยอมที่จะยอมรับฟังความคิดเห็นหรือความรู้ด้านการสอบสวนจากบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง การมีส่วนร่วมกระบวนการสอบสวนฯ อาจเป็นกรณีดังต่อไปนี้

ก. ร่วมสืบพยาน

ข. ตรวจสอบวิเคราะห์พยานหลักฐานและจัดทำเอกสารประกอบ

ค. จัดทำบทสรุปเกี่ยวกับพยานหลักฐานอย่างรัดกุมเพื่อเตรียมนำเสนอในการสรุปผลการสอบสวนฯ

ง. เตรียมจัดทำเอกสารร่าง และฉบับสมบูรณ์ของการสรุปผลการสอบสวนฯ

3) การรวบรวมพยานหลักฐาน (Collection of Evidence)¹⁰²

คณะกรรมการสอบสวนฯ ไม่มีสิทธิในการควบคุมตัวเรือหรือคนเรือหรือบุคคลใดๆเพื่อการสืบพยานหรือการสอบปากคำ หากไม่จำเป็น การรวบรวมหลักฐานสามารถกระทำโดยทันทีที่เรือได้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

ข้อมูล พยาน หลักฐานทุกประเภทจะต้องถูกจัดเก็บอย่างปลอดภัยและป้องกันไม่ให้ผู้ไม่มีสิทธิเข้ามาเรียกใช้ข้อมูลเหล่านี้

¹⁰¹ IMO. (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.

¹⁰² IMO. (2008). Part III: Chapter 22 Collection of Evidence. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 20.

คณะกรรมการสอบสวนฯ จะต้องใช้ประโยชน์อย่างสูงสุดจาก พยานหลักฐานที่ได้จัดเก็บมา รวมทั้งบันทึกการเดินเรือของเรือลำที่เกิดเหตุด้วย ในกรณีที่บันทึก การเดินเรือไม่สามารถอ่านได้ หรือไม่สามารถเรียกดูข้อมูลส่วนบันทึกการเดินเรือได้ ให้จัดหา แหล่งข้อมูลบันทึกการเดินเรือจากแหล่งใหม่ จัดให้บันทึกการเดินเรื่อนั้นสามารถแสดงข้อมูลได้ จัดหาสถานที่รองรับการอ่านข้อมูล

4) การปกปิดข้อมูลเป็นความลับ (Confidentiality of Information)¹⁰³ ในกระบวนการจัดเก็บข้อมูลสำคัญ ให้ดำเนินการจัดเก็บข้อมูล พยาน หลักฐาน เอกสาร ไว้ในที่ ปลอดภัยที่สามารถเข้าถึงข้อมูล นำกลับมาใช้ได้อีกในอนาคต หรือตามข้อบังคับของ IMO ทุกๆ รัฐ ที่อยู่ภายใต้อนุสัญญานี้ร่วมกัน จะต้องได้รับความมั่นใจว่าข้อมูล เอกสาร หลักฐาน พยาน และวัตถุ พยาน จะไม่ถูกเผยแพร่ เปิดเผย ไปสู่สาธารณะ ให้หน่วยงานทางปกครองที่มีหน้าที่กำกับดูแล กระบวนการยุติธรรมเป็นผู้กำหนดและตัดสินใจว่า ข้อมูลใดควรเปิดเผยข้อมูลใดควรปกปิด จัดหาสถานที่ที่เหมาะสมในการแสดงผลของการตรวจสอบระบบรักษาความปลอดภัยของข้อมูล หมายรวมไปถึงรายงานสรุปผลการ สอบสวนฯ และอื่นๆ

รัฐ หรือหน่วยงาน หรือองค์กรที่มีส่วนร่วมในกระบวนการสอบสวนฯ นี้ ยังคงมีสิทธิในการเรียกดูข้อมูลได้ รัฐหรือองค์กรใดที่ร้องขอข้อมูลเหล่านั้น ยังคงต้องรักษา ข้อมูลนั้นเป็นความลับเช่นกัน

5) การคุ้มครองพยานและผู้เกี่ยวข้อง (Protection for Witness and Involved Parties)¹⁰⁴ เมื่อมีการเรียกบุคคลใดมาเป็นพยานตามคำสั่งศาลหรือหน่วยงานของรัฐ เพื่อมาให้ปากคำ ข้อเท็จจริงในเหตุการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บุคคลเหล่านั้นจะต้องได้รับความคุ้มครองจากการให้ ปากคำ บุคคลใดที่เป็นผู้ให้ข้อเท็จจริงเพื่อเป็นพยานหลักฐานในการสอบสวนฯ นี้ จะได้รับสิทธิการ คุ้มครองตามกฎหมาย เช่น ได้รับการปกป้องจากการให้การเท็จหรือไม่เป็นจริง บุคคลเหล่านี้มีสิทธิ ที่จะไม่ให้ข้อมูลใดๆ และจะต้องได้รับความคุ้มครองในกรณีที่มาเป็นพยาน

¹⁰³ IMO. (2008). Part III: Chapter 23 Confidentiality of Information. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 21.

¹⁰⁴ IMO. (2008). Part III: Chapter 24 Protection for witness and involved parties. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)"*. P 22.

6) การจัดทำรายงานฉบับร่าง และฉบับสมบูรณ์ (Draft and Final Report)¹⁰⁵

จะต้องทำสรุปรายงานการตรวจสอบอย่างรวดเร็วที่สุด เมื่อมีการร้องขอรายงานความคืบหน้าของกระบวนการสอบสวนฯ นี้ จะต้องดำเนินการจัดส่งรายละเอียดตามที่ร้องขอโดยเร็ว คณะกรรมการสอบสวนฯ มีระยะเวลา 30 วัน ในการสรุปความคิดเห็น แล้วจัดส่งรวบรวมเพื่อทำการสรุปการสอบสวนฯ ฉบับสมบูรณ์ และหากเกินระยะเวลาที่กำหนดคือ 30 วัน ความคิดเห็นนั้นก็จะเป็นโมฆะ ไม่สามารถนำมาประกอบการสอบสวนฯ ได้ เมื่อกระบวนการสอบสวนเสร็จสิ้นลง มีการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว การปกป้องคุ้มครองพยานก็ยังคงอยู่ตลอดไป โดยไม่ให้มีการกล่าวอ้าง การเข้าถึง หรือการสืบค้นพยานเหล่านั้น

ในทุกขั้นตอนกระบวนการสอบสวนฯ นั้น จะต้องได้รับความปลอดภัย รักษาข้อมูลอย่างที่สุด ถ้ามีหน่วยงานหรือองค์กรให้ความเห็นคัดค้านผลการสรุปนั้นสามารถทำรายงานไปยังหน่วยงานที่กำกับดูแลเพื่อการชี้แจงเพิ่มเติมได้

7) การพิจารณาใหม่ (Re-opening An Investigation)¹⁰⁶

การสอบสวนฯ ที่ได้รับการสรุปผลเป็นที่เรียบร้อยและจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์แล้ว สามารถหยิบขึ้นมาพิจารณาใหม่ได้ในกรณีที่พบพยานหลักฐานใหม่อันเป็นเหตุอันควรให้เกิดการสอบสวนฯ ใหม่ และเมื่อมีการนำเสนอพยานหลักฐานใหม่ ก็ต้องมีการแจ้งไปยังรัฐ หรือประเทศ หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุจนถึงพยานหลักฐานที่ได้รับมาเพิ่มเติม

6. หลักปกครองเกี่ยวเนื่องกับการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ

การตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ถือเป็น การแสวงหาข้อเท็จจริงคู่ขนานกับการแสวงหาข้อเท็จจริงในกระบวนการยุติธรรมกระแสหลักซึ่งได้แก่ การสอบสวนของพนักงานสอบสวน การแสวงหาข้อเท็จจริงโดยศาลยุติธรรม หรือศาลปกครอง โดยการตรวจสอบอุบัติเหตุที่

¹⁰⁵ IMO. (2008). Part III: Chapter 25 Draft and final report. *IMO Resolution MSC.255(84)* (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”. P 22-23.

¹⁰⁶ IMO. (2008). Part III: Chapter 26 Re-opening an investigation. *IMO Resolution MSC.255(84)* (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”. P 23.

เกิดจากเรื่องมุ่งหาข้อเท็จจริงที่ถือหลักการสำคัญที่ว่าผู้ให้ข้อมูลจะต้องไม่มีความรับผิดชอบใดๆ ตามมาจากการให้ข้อมูล บุคคลถ้าให้การโดยที่ไม่มีความรับผิดชอบใดๆ จากการให้ถ้อยคำและปกปิดเป็นความลับ บุคคลนั้นก็จะไม่ปกปิดข้อเท็จจริง การได้ความจริงที่แท้จริงของการเกิดอุบัติเหตุ เป้าประสงค์หลักก็เพื่อนำมาวิเคราะห์หามาตรการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีกหรือให้ลดลง เพื่อคุ้มครองต่อประโยชน์สาธารณะ ซึ่งเป็นหน้าที่รับผิดชอบของฝ่ายปกครองในการจัดทำบริการสาธารณะดังกล่าว การที่จะมีเครื่องมือให้ฝ่ายปกครองใช้เป็นแนวทางการดำเนินการสอบสวน และการคุ้มครองพยาน หรือผู้เกี่ยวข้อง จำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายรับรองได้แก่พระราชบัญญัติซึ่งออกโดยรัฐ การออกกฎหมายบังคับภายในถือเป็นอำนาจอธิปไตยของรัฐนั้นๆ และการที่ออกกฎหมายเพื่อการคุ้มครองพยานหรือผู้เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรื่องยังต้องคำนึงถึงหลักความได้สัดส่วนของการออกกฎหมายประกอบด้วย และถือว่าประเทศไทยปกครองโดยใช้กฎหมาย ดังนั้น หลักกฎหมายปกครองที่เกี่ยวข้องได้แก่ หลักประโยชน์สาธารณะ หลักอำนาจอธิปไตย หลักความได้สัดส่วน และที่สำคัญก็คือหลักการปกครองด้วยกฎหมายหรือนิติรัฐ รวมทั้งรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560 ซึ่งจะได้กล่าวต่อไป

6.1 หลักประโยชน์สาธารณะ⁽¹⁰⁷⁾⁽¹⁰⁸⁾

6.1.1 ความหมาย ประเภท ของบริการสาธารณะ

บริการสาธารณะ หมายถึง กิจกรรมที่ฝ่ายปกครองจัดทำขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์สาธารณะ และแบ่งประเภทของการบริการสาธารณะออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ บริการสาธารณะที่มีลักษณะทางปกครอง (services publics administratifs) และบริการสาธารณะที่มีลักษณะทางอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม (services publics industriels et commerciaux)

บริการสาธารณะที่มีลักษณะทางปกครอง (services publics administratifs) ได้แก่ กิจกรรมที่โดยสภาพเป็นงานในหน้าที่ของฝ่ายปกครองที่จะต้องจัดทำเพื่อสนองตอบความต้องการของประชาชน เช่น การดูแลความปลอดภัย ความสงบสุขของประชาชน เป็นต้น ซึ่งเป็นกิจกรรมที่รัฐต้องจัดให้โดยไม่ต้องเสียค่าตอบแทน ไม่สามารถมอบให้องค์กรอื่นหรือเอกชนเข้ามาดำเนินการแทนได้

บริการสาธารณะที่มีลักษณะทางอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม (services publics industriels et commerciaux) เป็นบริการสาธารณะที่จัดตั้งขึ้น รวมทั้งวิธีการดำเนินงาน อยู่

¹⁰⁷ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒน์สานต์. (2526). *กฎหมายปกครองตามที่สนธิสัญญา*. วารสารกฎหมายปกครอง เล่ม 2 ตอน 3. หน้า 489-521.

¹⁰⁸ นันทวัฒน์ บรรณานันท์. (2543). *หลักกฎหมายปกครองเกี่ยวกับบริการสาธารณะ*.

ภายใต้กฎหมายมหาชน แต่ในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างผู้ให้บริการกับผู้ใช้บริการอยู่ภายใต้ระบบกฎหมายเอกชน ลักษณะจะคล้ายคลึงกับวิสาหกิจเอกชนทั้งด้านวัตถุประสงค์ของบริการ แหล่งที่มาของเงินทุน และวิธีปฏิบัติงาน หากแตกต่างกันในด้านใดด้านหนึ่งให้ถือว่าเป็นบริการสาธารณะที่มีลักษณะทางปกครอง

6.1.2 ลักษณะของประโยชน์สาธารณะ⁽¹⁰⁹⁾⁽¹¹⁰⁾

อาจกล่าวได้ว่าประโยชน์สาธารณะควรมีลักษณะดังต่อไปนี้

ประการแรกเป็นการดำเนินการของรัฐเพื่อตอบสนองความต้องการของคนส่วนใหญ่ในสังคม มิใช่เป็นการตอบสนองความต้องการของผู้หนึ่งผู้ใด อีกนัยหนึ่งเป็นความต้องการของบุคคลหลายคนที่มีความต้องการที่ตรงกัน ซึ่งมีจำนวนมากจนกลายเป็นคนหมู่มากหรือเป็นคนส่วนใหญ่ของสังคม และความต้องการนั้นถูกยกระดับให้เป็นประโยชน์สาธารณะ

ประการที่สองการพิจารณาว่าเรื่องใดเป็นความต้องการของคนส่วนใหญ่ในสังคมจนเกิดเป็นประโยชน์สาธารณะนั้น มุมมองของแต่ละคนก็มีมุมมองแตกต่างกัน เนื่องจากความต้องการของแต่ละบุคคลนั้นเป็นภาวะความรู้สึกในทางด้านจิตใจ จึงจำเป็นต้องมีองค์กรใดองค์กรหนึ่งเป็นผู้กำหนดว่าเรื่องใดเป็นประโยชน์สาธารณะ โดยปกติแล้วองค์กรนั้นควรเป็นรัฐสภา เพราะรัฐสภาเป็นศูนย์รวมของผู้แทนที่มาจาก การเลือกตั้งของประชาชนทั่วประเทศ ดังนั้นจึงถือว่าเรื่องใดที่รัฐสภาพิจารณาแล้ว ก็ย่อมถือเป็นความต้องการของประชาชนทั้งประเทศด้วย กล่าวคือผู้แทนของประชาชนได้แสดงเจตนารมณ์ร่วมกันในกรณีนั้นแล้ว ซึ่งเมื่อรัฐสภาได้ตรากฎหมายให้รัฐหรือหน่วยงานของรัฐมีอำนาจดำเนินการในเรื่องหนึ่งเรื่องใดแล้ว เรื่องนั้นก็ย่อมเป็นความต้องการของคนส่วนใหญ่ในสังคมหรือเป็นประโยชน์สาธารณะนั่นเอง

ประการที่สามประโยชน์สาธารณะเป็นเรื่องที่ฝ่ายปกครองมีหน้าที่ต้องดำเนินการเพื่อตอบสนองความต้องการของคนในสังคม ฝ่ายปกครองไม่ว่าที่จะเลือกใช้ดุลพินิจว่าจะดำเนินการหรือไม่ดำเนินการในเรื่องที่เป็นประโยชน์สาธารณะนั้น ถ้ารัฐสภาได้ตรากฎหมายออกมาให้อำนาจแก่ฝ่ายปกครองเพื่อดำเนินการเพื่อประโยชน์สาธารณะแล้ว ฝ่ายปกครองไม่ดำเนินการย่อมเป็นการดำเนินการอันมิชอบซึ่งฝ่ายปกครองอาจถูกฟ้องดำเนินคดีและชดเชยค่าเสียหายได้

¹⁰⁹ ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒน์สานต์. (2527). *กฎหมายปกครองตามทัศนะอังกฤษ*. วารสารกฎหมายปกครอง เล่ม 3 ตอน 1. หน้า 2.

¹¹⁰ นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2541). *กฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญฝรั่งเศส: ข้อคิดเกี่ยวกับการปรับปรุงกฎหมายรัฐธรรมนูญไทย*. กรุงเทพมหานคร: บริษัท สุขุม และบุตร จำกัด. หน้า 27-28, 215.

6.1.3 หลักเกณฑ์สำคัญในการจัดทำบริการสาธารณสุข⁽¹¹¹⁾⁽¹¹²⁾

กฎหมายของบริการสาธารณสุขหรือหลักเกณฑ์ขั้นพื้นฐานในการจัดทำบริการสาธารณสุขประกอบด้วยหลัก 3 ประการ

ประการแรก หลักว่าด้วยความเสมอภาค รัฐไม่ได้มีจุดมุ่งหมายที่จะทำบริการสาธารณสุขเพื่อประโยชน์ของผู้หนึ่งผู้ใดโดยเฉพาะ หากแต่เป็นการจัดทำบริการสาธารณสุขเพื่อประโยชน์ของประชาชนทุกคน ประชาชนทุกคนย่อมได้รับการปฏิบัติและได้รับประโยชน์จากการบริการสาธารณสุขอย่างเสมอภาค ถือเป็นหลักกฎหมายทั่วไปทางปกครอง

ประการที่สอง หลักว่าด้วยความต่อเนื่อง ถือเป็นหัวใจสำคัญของการบริการสาธารณสุข เป็นหลักขั้นพื้นฐานของการบริการสาธารณสุขที่มีคุณค่าและเป็นหลักกฎหมายทั่วไปทางปกครอง หากบริการสาธารณสุขหยุดชะงักลงไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ประชาชนผู้ใช้บริการสาธารณสุขย่อมได้รับความเดือดร้อนเสียหาย หลักความต่อเนื่องมีแนวในการพิจารณาที่มีความสำคัญประการหนึ่งคือกรณีสัญญาทางปกครอง ที่คู่สัญญาเป็นภาคเอกชนได้รับมอบหมายจากฝ่ายปกครองให้จัดทำบริการสาธารณสุข ฝ่ายปกครองไม่พ้นความรับผิดชอบในการจัดให้มีบริการสาธารณสุขที่ต่อเนื่อง ซึ่งเอกชนจะอยู่ภายใต้เงื่อนไข 3 ประการ กล่าวคือ ฝ่ายปกครองมีอำนาจแก้ไขเปลี่ยนแปลงสัญญาได้แต่เพียงฝ่ายเดียว เพื่อสนองตอบความต้องการของบริการสาธารณสุข กรณีเกิดเหตุร้ายแรงที่ขัดขวางการดำเนินงานของบริการสาธารณสุขฝ่ายปกครองสามารถเข้าไปดำเนินการกิจการนั้นแทนคู่สัญญาหรือยึดกลับมาดำเนินการเองเพื่อความต่อเนื่อง และกรณีเหตุที่ไม่อาจคาดหมายล่วงหน้าได้ เป็นเหตุให้เอกชนคู่สัญญาไม่อาจดำเนินการจัดทำบริการสาธารณสุขได้ ฝ่ายปกครองต้องเข้าไปรับภาระช่วยเหลือคู่สัญญาหาแนวทางที่เหมาะสมเพื่อให้บริการสาธารณสุขดำเนินการไปอย่างต่อเนื่องแม้การกระทำนั้นจะไม่มีอยู่ในข้อกำหนดในสัญญาทางปกครองก็ตาม

ประการสุดท้าย หลักว่าด้วยการปรับปรุงเปลี่ยนแปลง หมายถึง การปรับปรุงเปลี่ยนแปลงบริการสาธารณสุขที่ฝ่ายปกครองจัดทำให้มีความสอดคล้องกับความต้องการของประชาชนหรือประโยชน์มหาชน เนื่องจากการบริการสาธารณสุขต้องสามารถแก้ไขปรับปรุงเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลาเพื่อให้เกิดความเหมาะสมต่อเหตุการณ์ และความจำเป็นในทางปกครอง

¹¹¹ สิริพร มณีภักดิ์. (2538). “การจัดทำบริการสาธารณสุขท้องถิ่นในประเทศไทย: บท 2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง”. (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 9-13.

¹¹² ชัยภัทร ทั้งทอง. (2552). “การจัดทำบริการสาธารณสุขท้องถิ่น โดยองค์การบริหารกิจการท้องถิ่น เฉพาะอย่าง: บท 2 แนวความคิดว่าด้วยการจัดทำบริการสาธารณสุข”. (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต) คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 1-12.

ในอันที่จะรักษาประโยชน์สาธารณะ และปรับปรุงให้เข้ากับวิวัฒนาการของความต้องการโดยส่วนรวมของประชาชน

6.1.4 เครื่องมือในการจัดทำบริการสาธารณะ¹¹³

การจัดทำบริการสาธารณะของฝ่ายปกครองให้เกิดผลสัมฤทธิ์ได้ จำเป็นต้องมีเครื่องมือในการดำเนินงาน เช่น มาตรการทางกฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ ขอบเขตงานของฝ่ายปกครอง บุคลากร ทรัพย์สินของฝ่ายปกครอง ที่จะนำมาใช้ในการจัดทำบริการสาธารณะ รวมทั้งอำนาจพิเศษของฝ่ายปกครองที่ต้องมีอยู่เหนือเอกชน เพื่อให้การจัดทำบริการสาธารณะเป็นไปตามความประสงค์ของฝ่ายปกครองเพื่อประโยชน์สาธารณะโดยส่วนรวม

6.2 หลักกฎหมายความรับผิดของรัฐ

ความรับผิดของรัฐในระบบกฎหมายมหาชน จะมีความแตกต่างจากกฎหมายเอกชน รัฐจะเข้ามารับผิดกรณีเกิดความเสียหายจากการดำเนินกิจการในกรอบของการบริการสาธารณะเท่านั้น ซึ่งไม่มีกฎหมายยกเว้นความรับผิดไว้ในระบบกฎหมายมหาชน⁽¹¹⁴⁾ รัฐมีหน้าที่ในการคุ้มครองประโยชน์สาธารณะ ดังนั้นจึงมีหน้าที่ดำรงไว้ซึ่งความปลอดภัยและความผาสุกของประชาชนส่วนรวม การกระทำของรัฐซึ่งอยู่ในกรอบของการบริการสาธารณะแล้วเกิดความเสียหายต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ไม่ได้หมายถึงรัฐต้องรับผิดชอบทุกกรณี ความเสียหายที่รัฐต้องรับผิดชอบภายใต้เงื่อนไข 2 ประการ ประการที่หนึ่ง บุคคลที่ก่อให้เกิดความเสียหายต้องมีส่วนสัมพันธ์กับรัฐไม่ว่าจะด้วยทางใดทางหนึ่ง เช่น ต้องเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ ประการที่สองการกระทำของบุคคลนั้นต้องเป็นการกระทำเพื่อบริการสาธารณะ ต้องไม่เป็นการกระทำในฐานะส่วนตัว⁽¹¹⁵⁾ หลักการที่เป็นที่ยอมรับโดยทั่วไปในปัจจุบันความรับผิดของรัฐเกิดจากการทำของรัฐที่เป็นเรื่องที่มีรัฐมีความผิด (pour faute) กับไม่มีความผิด (sans faute) ซึ่งความรับผิดโดยเกิดจากความผิดนั้นย่อมเป็นการกระทำที่แสดงออกของเจ้าหน้าที่ของรัฐ รวมถึงความบกพร่องผิดพลาดในการจัดองค์กร และการดำเนินงานของทางฝ่ายปกครองด้วย⁽¹¹⁶⁾ เช่น การดำเนินการบริการสาธารณะ โดยบกพร่องหรือผิดพลาด ความผิดในการงดเว้นการกระทำที่ต้องกระทำ หรือความผิดเกิดจากการปฏิบัติหน้าที่ล่าช้าเกินสมควร เป็นต้นการยกเว้นหรือลดหย่อนความรับผิดของรัฐเช่น ความเสียหายเกิดจากความผิดของ

¹¹³ อ้างแล้ว หน้า 119.

¹¹⁴ วรเจตน์ ภาคีรัตน์. (2555). *กฎหมายปกครองเปรียบเทียบ : ความรับผิดของรัฐในระบบกฎหมายเยอรมัน ฝรั่งเศส และอังกฤษ*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 129.

¹¹⁵ อ้างแล้ว. หน้า 131.

¹¹⁶ อ้างแล้ว. หน้า 139.

ผู้เสียหายเอง ความเสียหายเกิดจากบุคคลที่สาม กรณีเหตุสุดวิสัย กรณีเป็นอุบัติเหตุ เป็นต้น⁽¹¹⁷⁾ สำหรับความรับผิดโดยปราศจากความผิด มีหลักการพื้นฐาน 2 ประการ กล่าวคือ หลักความรับผิดสำหรับการเสี่ยงภัย และหลักความรับผิดสำหรับการเจตนาชั่วร้าย ตัวอย่างความรับผิดโดยปราศจากความผิดเช่น เพื่อประโยชน์ต่อสาธารณะรัฐอาจจำเป็นต้องกระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งกระทบสิทธิของบุคคลหนึ่งบุคคลใดเป็นพิเศษ รัฐต้องชดใช้ความเสียหายแก่ผู้นั้น เช่น จำเป็นต้องฆ่าไก่เพื่อป้องกันโรคมาตติดต่อคน กรณีหากได้รับผลกระทบอันเป็นผลธรรมดาที่ไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายจากรัฐได้ เนื่องจากบริการสาธารณะบางครั้งย่อมต้องกระทบสิทธิของบุคคลบางคนบ้างเป็นธรรมดา กล่าวโดยสรุปหลักความรับผิดของรัฐ โดยปราศจากความผิดต้องเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์สาธารณะที่มีผลกระทบเป็นพิเศษต่อบุคคลหน่วยงานรัฐถึงจะต้องรับผิดชอบ⁽¹¹⁸⁾

6.3 หลักอำนาจอธิปไตย⁽¹¹⁹⁾

อำนาจอธิปไตย (Sovereignty) หมายถึงอำนาจสูงสุดในการปกครองประเทศ ทั้งภายในและภายนอกประเทศอย่างเป็นอิสระไม่ถูกควบคุม โดยองค์กรที่เหนือกว่า อำนาจสูงสุดในการปกครองของรัฐ ซึ่งไม่มีสิ่งอื่นใดที่จะมีอำนาจเหนือกว่าหรือขัดต่ออำนาจอธิปไตย อำนาจอธิปไตยมีความแตกต่างกันไปในแต่ละระบอบการปกครองของแต่ละประเทศนั้นๆ เช่น ในระบอบประชาธิปไตย อำนาจอธิปไตยย่อมเป็นของประชาชน หมายถึงประชาชนเป็นผู้ที่มีอำนาจสูงสุดในการปกครองประเทศ หากเป็นระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ อำนาจอธิปไตยย่อมเป็นของพระมหากษัตริย์ หมายถึงกษัตริย์เป็นผู้มีอำนาจสูงสุดในการปกครองประเทศ ระบอบกษัตริย์ อำนาจจะเป็นของคณะบุคคลที่ปกครองในระบบกษัตริย์เป็นต้น อำนาจอธิปไตยถือเป็นองค์ประกอบสำคัญอย่างยิ่งของความเป็นรัฐเพราะการที่จะเป็นรัฐได้ นอกจากจะมีอาณาเขต มีประชากร มีรัฐบาล ย่อมต้องมีอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเองจึงจะสามารถเรียกว่า “รัฐ” ได้

¹¹⁷ อ้างแล้ว. หน้า 159.

¹¹⁸ อ้างแล้ว. หน้า 174-178.

¹¹⁹ วิษณุ เครืองาม. (2530). *กฎหมายรัฐธรรมนูญ*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แสงสุทธิการพิมพ์. หน้า 55, 89-90.

6.3.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตย⁽¹²⁰⁾⁽¹²¹⁾

ได้มีการพูดถึงทฤษฎีเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตยหลายๆทฤษฎี เช่น ทฤษฎีอำนาจอธิปไตยเป็นของพระเจ้า โดยถือว่าพระเจ้าเป็นผู้สร้างโลก ดังนั้นอำนาจการปกครองจึงมาจาก พระเจ้า มีการอ้างอำนาจสูงสุดของพระเจ้า ทฤษฎีอำนาจอธิปไตยเป็นของพระมหากษัตริย์ถือว่าอำนาจอธิปไตยเป็นของรัฐ โดยพระมหากษัตริย์เป็นผู้ใช้อำนาจอธิปไตยทรงเป็นรัฐชาติปิตัย ทฤษฎีอำนาจสูงสุดเป็นของรัฐสภาเกิดจากสภานางในอังกฤษไม่พอใจกษัตริย์ที่ไม่เรียกประชุมสภานาน มีการปฏิวัติและรัฐสภาออกกฎหมายจำกัดอำนาจกษัตริย์ จึงถือว่ารัฐสภาเป็นใช้อำนาจสูงสุดของประเทศ ส่วนทฤษฎีที่เป็นที่ยอมรับและแพร่หลายมีอยู่ด้วยกันสองทฤษฎี ได้แก่ทฤษฎีอำนาจอธิปไตยเป็นของประชาชน กับทฤษฎีอำนาจอธิปไตยเป็นของชาติ ซึ่งจะได้อธิบายในรายละเอียดต่อไปนี้

ทฤษฎีแรกทฤษฎีว่าด้วยอำนาจอธิปไตยเป็นของประชาชน ทฤษฎีนี้ถือว่าอำนาจอธิปไตยเป็นของประชาชน ประชาชนทุกคนใช้อำนาจอธิปไตยเองโดยตรงในกิจการทั้งปวง หรืออาจเลือกสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขึ้นทำการแทนตน เป็นการปกครองเป็นแบบประชาธิปไตย โดยอ้อม ทฤษฎีนี้เกิดจากแนวคิดของรูสโซ ในหนังสือสัญญาประชาคม (Social Contract) ที่มองว่าสังคมเกิดจากความยินยอมพร้อมใจกันของมนุษย์ การที่มนุษย์ยินยอมมารวมเป็นสังคมนั้น เป็นการก่อให้เกิดสัญญาประชาคมขึ้นภายในสมาชิกของสังคม คำกล่าวที่ว่า “เราทุกคนจะยอมมอบร่างกายและอำนาจทุกอย่างที่มีอยู่ร่วมกัน ภายใต้อำนาจสูงสุดของเจตนารมณ์ร่วมกันของสังคม และเราจะได้รับส่วนในฐานะที่เป็นสมาชิกที่แยกจากกันมิได้ของส่วนรวม ผู้เข้าร่วมแต่ละคนเข้าร่วมกับทุกคนไม่ใช่กับคนใดคนหนึ่ง..” ซึ่งทฤษฎีอำนาจอธิปไตยเป็นของประชาชน ก่อให้เกิดผลตามมากล่าวคือ การออกเสียงเลือกตั้ง เป็นสิทธิซึ่งใครจะใช้สิทธิหรือไม่ก็ได้ สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเป็นผู้แทนของประชาชนและประชาชนสามารถควบคุมผู้แทนของตนได้ เมื่อประชาชนไม่พอใจการทำงานของผู้แทนก็สามารถถอดถอนออกจากตำแหน่งได้ (recall) ประชาชนมีส่วนร่วมในด้านกฎหมายมาก ได้แก่ มีสิทธิเสนอร่างกฎหมาย มีสิทธิออกเสียงแสดงประชามติในเรื่องสำคัญๆ มีสิทธิได้แสดงความคิดเห็นในการออกกฎหมายต่างๆ เป็นต้น

ทฤษฎีที่สองทฤษฎีว่าด้วยอำนาจอธิปไตยเป็นของชาติ กล่าวคือ อำนาจอธิปไตยไม่ใช่เป็นของประชาชน หากแต่เป็นของชาติ ซึ่ง “ชาติ” เป็นสิ่งที่สมมติขึ้นมา ชาติเกิดจาก

¹²⁰ บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. (2538). *กฎหมายมหาชน เล่ม 3: ที่มาและนิติวิธี*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์บี. เจ. เพลท โพรเซสเซอร์. หน้า 34.

¹²¹ เกรียงไกล เจริญธนาวัฒน์. (2558). *หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน. หน้า 85-97.

การรวมกันของพลเมืองทุกคน แต่เมื่อมีการแยกเป็นคนแต่ละคนแล้วจะไม่มีชาติเลย หากรวมกันทุกคนแล้วย่อมเกิดเป็น “ชาติ” ขึ้นมา และเป็นทุกสิ่งทุกอย่าง ซีเอเยส์ ชาวฝรั่งเศส เจ้าของทฤษฎีว่าด้วยอำนาจอธิปไตยเป็นของชาติ เห็นว่าเจตนารมณ์ของชาติจะแสดงออกได้ก็แต่โดยชาติ โดยผ่านผู้แทนของชาติและผู้แทนที่ได้รับเลือกโดยประชาชนนั้น เมื่อได้รับเลือกขึ้นมาแล้ว จะไม่ใช่เป็นผู้แทนของราษฎรที่เลือกขึ้นมา แต่เป็นตัวแทนของชาติมีความเป็นอิสระ ไม่ถูกผูกพันโดยสัญญาใดๆ กับประชาชนผู้เลือก และมีอิสระที่จะทำการแทนชาติได้เต็มที่ ส่วนประชาชนจะเข้ามามีส่วนร่วมในการใช้อำนาจอธิปไตยนี้ เพียงแต่อยู่ในฐานะที่เป็นสมาชิกของชาติเท่านั้น ทฤษฎีอำนาจอธิปไตยเป็นของชาติ ก่อให้เกิดผลดังนี้ กล่าวคือ การออกเสียงเลือกตั้งเป็นถือน้ำที่ของประชาชนที่ต้องดำเนินการ ไม่ใช่สิทธิจะเลือกปฏิบัติหรือไม่ปฏิบัติ เมื่อชาติเป็นเจ้าของอำนาจอธิปไตยไม่ใช่ของประชาชน ประชาชนมีหน้าที่เลือกตั้งผู้แทนของชาติ ดังนั้น การเลือกตั้งของประชาชน จึงถือเป็นการไปปฏิบัติหน้าที่ ไม่ใช่เป็นเพียงการไปใช้สิทธิ ชาติจึงมีสิทธิที่จะมอบอำนาจการเลือกตั้งให้แก่ประชาชนที่เห็นว่าเหมาะสมได้ ดังนั้น การเลือกตั้งจึงไม่จำเป็นต้องเป็นแบบทั่วถึง จึงมีการจำกัดสิทธิการเลือกตั้งได้ ผู้แทนชาติแต่ละคนไม่ได้เป็นผู้แทนของประชาชน ถือว่าเป็นตัวแทนแต่ละเขตเลือกตั้งที่เลือกตนเข้ามาเท่านั้น ผู้แทนทั้งหลายที่ได้รับเลือกตั้งเข้ามา จึงถือเป็นผู้แทนของชาติและไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประชาชนที่เลือกตนเข้ามา แม้ตนจะมาจากการเลือกตั้งของประชาชนก็ตาม การกระทำใดๆ ไม่ว่าจะการออกกฎหมาย ก็ถือว่าเป็นของชาติ ผู้แทนจะไม่ตกอยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประชาชน หรือพรรคการเมืองใดๆ ประชาชนไม่มีส่วนร่วมทางกฎหมายกับฝ่ายการเมือง ไม่มีสิทธิที่จะเสนอร่างกฎหมายหรือ ไม่มีสิทธิในการออกเสียงประชามติในเรื่องสำคัญใดๆ ได้ เป็นต้น

6.3.2 อำนาจอธิปไตยแบบสมบูรณ์ (absolute sovereignty)¹²²

ความสมบูรณ์ของอำนาจอธิปไตยต้องมีองค์ประกอบที่สำคัญ กล่าวคือ มีความสมบูรณ์เด็ดขาด (Absoluteness) ต้องไม่ถูกจำกัดอยู่ภายใต้จากสิ่งใดๆ ซึ่งรัฐย่อมประกอบไปด้วยด้วยอำนาจต่างๆ หลายส่วน แต่อำนาจอธิปไตยนั้นย่อมเป็นอำนาจสูงสุดในรัฐ และเป็นอำนาจที่เด็ดขาด มีความสมบูรณ์ในตัวเอง ไม่มีอำนาจใด หรือกรรมสิทธิ์ของเอกชนคนใดมาลบล้างได้ แต่มีข้อยกเว้นผู้แทนของรัฐต่างประเทศที่มาประจำในรัฐนั้น จะไม่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของรัฐดังกล่าว อันเป็นประเพณีปฏิบัติในระหว่างประเทศมานาน อำนาจอธิปไตยมีความครอบคลุมทั่วไปรอบด้าน (Comprehensiveness) หมายถึงต้องแผ่ขยายไปยังทุกคนและทุกกลุ่มภายในรัฐ ไม่ว่าจะ เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล หรือดินแดน หรือองค์กรต่างๆ อำนาจอธิปไตยต้องมีความยั่งยืน

¹²² วิษณุ เครืองาม. (2530). *กฎหมายรัฐธรรมนูญ*. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ. หน้า 214-223, 246.

ถาวร (Permanence) หมายถึงรัฐจะต้องดำรงอยู่ตลอดไป ถึงแม้ว่าประมุขของรัฐจะเสียชีวิต คณะรัฐบาลจะมีการเปลี่ยนแปลง หรือ โครงสร้างของรัฐจะถูกปรับปรุงไปเพียงใด อำนาจอธิปไตยจะต้องคงอยู่ คู่กับรัฐเสมอ มีการกล่าวว่า อำนาจอธิปไตยเป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งของรัฐ ถ้าสูญเสียอำนาจ อธิปไตยเสียแล้วก็เท่ากับสูญเสียความเป็นรัฐเมื่อนั้น อำนาจอธิปไตยไม่อาจจะถูกแบ่งแยกได้ (Indivisibility) หมายถึงเป็นอำนาจสูงสุดและเป็นหนึ่งเดียวไม่อาจแบ่งแยกได้ แม้ว่ารัฐจะมอบ อำนาจให้องค์กรใดๆ ทำหน้าที่และกำหนดความรับผิดชอบ แต่อำนาจที่รัฐให้ไปนั้นรัฐก็สามารถที่จะถอนคืนได้ แม้อำนาจรัฐเป็นนามธรรมผลของการใช้อำนาจอธิปไตยหรือผลของการมีอำนาจอธิปไตยเป็นสิ่งเข้าใจได้ หรืออาจแลเห็นได้ในบางกรณี

6.3.3 อิทธิพลประเทศตะวันตกต่อแนวคิดเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตย⁽¹²³⁾⁽¹²⁴⁾

แนวความคิดของประเทศตะวันตก อำนาจอธิปไตยจะถูกผูกติดอยู่กับรัฐๆ เป็นนิติบุคคลที่ได้สมมติขึ้นให้เป็นเจ้าของอำนาจอธิปไตย ตามแนวทฤษฎีการแบ่งแยกอำนาจจากตัวบุคคลมาเป็นรัฐ รัฐเป็นผู้ทรงสิทธิในการใช้อำนาจอธิปไตยเพียงผู้เดียว แนวความคิดเกี่ยวกับอำนาจอธิปไตยมีอยู่อย่างหลากหลาย อาทิเช่น อำนาจอธิปไตยเป็นของพระมหากษัตริย์ อำนาจอธิปไตยเป็นของพระเจ้า อำนาจอธิปไตยเป็นของชาติ หรืออำนาจอธิปไตยเป็นของประชาชน แต่ตามทฤษฎีการแยกอำนาจออกจากตัวบุคคลมาให้แก่รัฐจะเห็นได้ว่า พระเจ้า พระมหากษัตริย์ ประชาชน หรือชาติ ต่างก็เป็นผู้ใช้อำนาจอธิปไตยดังกล่าวแทนรัฐทั้งสิ้น เพราะรัฐเป็นนิติบุคคลไม่สามารถดำเนินการเองได้ จึงต้องอาศัยผู้แทน แต่ทว่าอำนาจอธิปไตยยังเป็นของรัฐอยู่ตลอดเวลา การดำเนินการแทนรัฐผ่านผู้แทนก็ดังได้กล่าวแล้วมีหลากหลายตามแต่ละรูปแบบการจัดการของแต่ละประเทศ ไม่ว่าจะเป็นระบอบเทวธิปไตย ระบอบสมบูรณาญาสิทธิราชย์ ระบอบประชาธิปไตย เป็นต้น แนวความคิดประเทศตะวันตกนี้ได้ถ่ายทอดไปยังนานาประเทศ มีการนำแนวความคิดดังกล่าวผูกติดกับอำนาจรัฐ โดยกำหนดให้ผู้แทนเป็นผู้ใช้อำนาจดังกล่าวในที่สุดเด็ดขาดในตัวเองและไม่มีอำนาจอื่นใดจะมาจำกัดหรือลบล้างลงไปได้ และได้อาศัยอำนาจดังกล่าวซึ่งเรียกกันว่าอำนาจในการจัดตั้งองค์กรสูงสุดในการจัดโครงสร้างองค์กรของรัฐ เป็นตัวแทนของรัฐสำหรับการใช้อำนาจที่เรียกว่า การแบ่งแยกการใช้อำนาจ (la separation des pouvoirs) หรือการแบ่งแยกหน้าที่ (la separation des fonctions) ซึ่งจะปรากฏในรัฐธรรมนูญของแต่ละประเทศ จึงเห็นได้ว่าอำนาจอธิปไตยไม่สามารถแยกออกจากรัฐได้

¹²³ ไพโรจน์ ชัยนาม. (2515). *สถาบันการเมืองและกฎหมายรัฐธรรมนูญของต่างประเทศกับระบบการปกครองไทย*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 312-322.

¹²⁴ นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2541). *กฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญฝรั่งเศส: ข้อคิดเกี่ยวกับกาปรับปรุงกฎหมายรัฐธรรมนูญไทย*. กรุงเทพมหานคร: บริษัท สุขุม และบุตร จำกัด. หน้า 27-28, 215.

6.4 หลักความได้สัดส่วน(Principle of Proportionality)⁽¹²⁵⁾

หลักความได้สัดส่วน ถือเป็นหลักกฎหมายที่พัฒนาขึ้นในประเทศที่กฎหมายปกครองเจริญรุ่งเรืองได้แก่ประเทศเยอรมันและประเทศฝรั่งเศส ได้มีการพัฒนาจนเป็นที่ยอมรับของศาลรัฐธรรมนูญของประเทศเยอรมันและคณะตุลาการรัฐธรรมนูญของประเทศฝรั่งเศส ถือเป็นหลักกฎหมายทั่วไปเทียบได้ระดับเดียวกับรัฐธรรมนูญ หรือจะกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเป็นกฎหมายรัฐธรรมนูญที่ไม่เป็นลักษณะลายลักษณ์อักษร การใช้หลักความได้สัดส่วนมีการใช้ใน 2 กรณี กล่าวคือ กรณีแรก การใช้หลักความได้สัดส่วนสำหรับการควบคุมกฎหมายระดับพระราชบัญญัติหรือกฎหมายอื่นที่มีศักดิ์ลำดับรองจากรัฐธรรมนูญ เพื่อมิให้ขัดหรือแย้งกับรัฐธรรมนูญ เพื่อคุ้มครองประชาชนมิให้รัฐหรือฝ่ายนิติบัญญัติกระทำการออกกฎหมายจำกัดเสรีภาพของประชาชนเกินความจำเป็นและเหมาะสม กรณีที่สอง การใช้หลักความได้สัดส่วนสำหรับการควบคุมการใช้ดุลพินิจของฝ่ายปกครอง เพื่อมิให้การใช้ดุลพินิจของฝ่ายปกครองเกินเลยจากหลักความชอบด้วยกฎหมายหรือไม่สุจริต ควบคุมฝ่ายปกครองให้มีการใช้ดุลพินิจด้วยความจำเป็นและเหมาะสม ไม่เป็นการจำกัดเสรีภาพประชาชนเกินเหตุ

หลักแห่งความได้สัดส่วนมีองค์ประกอบด้วยหลักการที่สำคัญอยู่ 3 ประการ ได้แก่ หลักแห่งความเหมาะสม (principle of suitability) หลักแห่งความจำเป็น (principle of necessity) และหลักแห่งความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ (principle of proportionality in the narrow sense) หลักความได้สัดส่วนในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายสำหรับการควบคุมกฎหมายหรือกฎหมายเพื่อมิให้ขัดกับรัฐธรรมนูญมีรายละเอียดดังนี้

6.4.1 หลักแห่งความเหมาะสม (หลักแห่งความสัมฤทธิ์ผล)⁽¹²⁶⁾

หลักแห่งความเหมาะสม หมายถึง ฝ่ายปกครองต้องเข้ามาตราที่กฎหมายให้อำนาจไว้บังคับแก่ประชาชนอย่างเหมาะสม กล่าวคือ สามารถดำเนินการให้เกิดผลได้จริงในทางปฏิบัติตามที่ฝ่ายนิติบัญญัติประสงค์จะให้เกิดขึ้น โดยรัฐธรรมนูญของประเทศเสรีประชาธิปไตย การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนจะกระทำได้แต่เฉพาะ เพื่อจัดระเบียบการใช้สิทธิและเสรีภาพมิให้การใช้สิทธิหรือเสรีภาพของประชาชนคนหนึ่งกระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนคนอื่นๆ หรือเพื่อการศึกษาไว้ซึ่งประโยชน์สาธารณะ ซึ่งการออกกฎหมายให้อำนาจฝ่ายปกครองออกมาตรการบังคับแก่ประชาชนให้กระทำการหรือมิให้กระทำการใด โดยที่สิทธิและ

¹²⁵ บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. (2551). *หลักนิติธรรมในการปกครองระบบประชาธิปไตย ในระพี'51*. สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. หน้า 25.

¹²⁶ เกรียงไกล เจริญธนาวัฒน์. (2558). *หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน. หน้า 152-160.

เสรีภาพของบุคคลอื่นและหรือประโยชน์สาธารณะไม่ได้รับการคุ้มครองให้ดีขึ้น ก็เปรียบเสมือนกันกับเป็นการจำกัดสิทธิและเสรีภาพที่ขัดต่อหลักแห่งความเหมาะสม เนื่องจากไม่สามารถบรรลุผลในการคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนได้อย่างแท้จริง หลักแห่งความเหมาะสมจึงเป็นการเรียกร้องความสัมพันธ์เชิงเหตุและผลระหว่างมาตรการที่ฝ่ายปกครองใช้บังคับกับเป้าประสงค์ที่กฎหมายต้องการให้เกิดผลนั้น อีกนัยหนึ่งถือเป็นหลักสามัญสำนึก (Common Sense) นั่นเอง

6.4.2 หลักแห่งความจำเป็น⁽¹²⁷⁾

หลักแห่งความจำเป็น หมายถึง ฝ่ายปกครองต้องใช้มาตรการที่กฎหมายให้อำนาจฝ่ายปกครองบังคับแก่ประชาชนเป็นมาตรการที่จำเป็นในการดำเนินการ เพื่อให้เจตนารมณ์หรือความมุ่งหมายของกฎหมายนั้นๆ สำเร็จลุล่วงไปได้ ซึ่งเป็นมาตรการที่ก่อให้เกิดผลกระทบกระเทือนต่อสิทธิและเสรีภาพของประชาชนให้น้อยที่สุด โดยตามเจตนารมณ์ของรัฐธรรมนูญประเทศเสรีประชาธิปไตย ประชาชนจำต้องยอมสละสิทธิและเสรีภาพของตนเท่าที่จำเป็นแก่การคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของผู้อื่น และเพื่อประโยชน์สาธารณะ การจำกัดสิทธิเสรีภาพของประชาชนเกินกว่าความจำเป็น ในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่กฎหมายกำหนดไว้ย่อมขัดต่อหลักแห่งความจำเป็น หลักแห่งความจำเป็นจะใช้บังคับได้ต่อเมื่อกฎหมายได้กำหนดมาตรการต่างๆ ให้ฝ่ายปกครองใช้หลายๆ มาตรการตามหลักความสัมฤทธิ์ผล ซึ่งต้องมุ่งต่อผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายแต่ต้องกระทบต่อสิทธิเสรีภาพของประชาชนน้อยที่สุด หากกฎหมายให้อำนาจฝ่ายปกครองใช้มาตรการได้เพียงมาตรการเดียวหลักแห่งความจำเป็นก็ไม่อาจใช้บังคับได้

6.4.3 หลักแห่งความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบ⁽¹²⁸⁾

หลักแห่งความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบหรือเรียกอีกอย่างว่า หลักแห่งความสมดุล หมายถึงฝ่ายปกครองต้องใช้มาตรการบังคับแก่ประชาชน โดยใช้มาตรการที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะมากกว่าที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เอกชนหรือแก่สังคมโดยส่วนรวม แม้ว่ากฎหมายที่ให้อำนาจจะกำหนดมาตรการที่เหมาะสมและจำเป็นแก่การดำเนินการเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ที่ฝ่ายนิติบัญญัติกำหนดไว้ แต่หากมาตรการนั้น จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เอกชนหรือต่อสังคมเป็นอย่างมากเมื่อเทียบกับประโยชน์สาธารณะ ก็ย่อมถือว่าเป็นกฎหมายที่ตราขึ้นเพื่อให้อำนาจฝ่ายปกครองกระทำการขัดต่อหลักแห่งความสมดุล ซึ่งกรณีที่จะพิจารณาว่ากฎหมายใดกระทบต่อสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพเกินความจำเป็นเหมาะสมหรือไม่

¹²⁷ เกรียงไกล เจริญธนาวัฒน์. (2558). *หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน. หน้า 152-160.

¹²⁸ เกรียงไกล เจริญธนาวัฒน์. (2558). *หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน. หน้า 152-160.

นั้น จะต้องใช้หลักความได้ส่วนในการพิจารณาประกอบกับกฎหมายที่ใช้บังคับ ว่าเป็นการจำกัดสิทธิเสรีภาพของประชาชนเกินความจำเป็นและสมควรหรือไม่เพียงใด อย่างไรก็ตามแม้ว่ารัฐธรรมนูญจะบัญญัติให้ฝ่ายนิติบัญญัติมีอำนาจในการออกกฎหมายจำกัดสิทธิและเสรีภาพของประชาชนแต่ละคนเพื่อคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของผู้อื่นและหรือเพื่อคุ้มครองประโยชน์สาธารณะได้ก็ตาม แต่ก็ใช่ว่ามีอำนาจตัดหรือเพิกถอนสิทธิเสรีภาพของประชาชนด้วยไม่ กรณีบทบัญญัติของกฎหมายที่เพิกถอนสิทธิเสรีภาพด้านใดด้านหนึ่งของประชาชน ย่อมต้องขัดหรือแย้งต่อรัฐธรรมนูญ และบทบัญญัตินั้นเป็นอันใช้บังคับมิได้ หากในทางปฏิบัติกฎหมายที่กำหนดเงื่อนไขไว้อย่างเคร่งครัดให้ประชาชนต้องปฏิบัติก่อนที่จะใช้สิทธิหรือเสรีภาพนั้น แต่ประชาชนไม่สามารถปฏิบัติตามเงื่อนไขนั้นได้เลย กฎหมายนั้นย่อมถือว่าเป็นการกระทบถึงแก่นแท้ของสิทธิเสรีภาพ แม้ตามรูปแบบแล้วจะถือว่าเป็นกฎหมายจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพ แต่ตามเนื้อหาที่มีผลไม่แตกต่างกับกฎหมายที่ตัดสิทธิหรือเสรีภาพ ดังนั้นกฎหมายดังกล่าวใช้บังคับไม่ได้เช่นกัน ในทำนองเดียวกันกฎหมายที่บัญญัติว่าการกระทำหรือการละเว้นการกระทำการใดเป็นความผิดทางอาญา และกำหนดระวางโทษทางอาญาไว้อย่างโหดร้ายทารุณ เช่น ตัดแขน ตัดขา ย่อมเป็นกฎหมายที่จำกัดสิทธิและเสรีภาพในร่างกายของประชาชนจนถึงแก่นของสิทธิและเสรีภาพ ย่อมมีผลใช้บังคับไม่ได้เช่นกัน

6.5 หลักนิติรัฐ

หลักนิติรัฐ คือ การปกครองประเทศโดยใช้กฎหมาย โดยกฎหมายที่นำมาใช้ในการปกครองประเทศจะต้องมาจากประชาชน ไม่ใช่มาจากบุคคลหนึ่งบุคคลใด หรือคนกลุ่มใดกลุ่มหนึ่ง หลักการของหลักนิติรัฐ มีองค์ประกอบสำคัญ กล่าวคือ รัฐและฝ่ายปกครองจะต้องใช้อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายที่ประชาชนหรือตัวแทนของประชาชนบัญญัติเป็นหลัก ในการปกครองประเทศ การดำเนินกิจการต่างๆ ของรัฐและฝ่ายปกครอง จะต้องดำเนินการภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่ให้อำนาจไว้ รวมทั้งต้องเป็นไปตามหลักแห่งความยุติธรรมประกอบด้วย รัฐและฝ่ายปกครองจะกระทำการต่างๆ นอกเหนือจากที่กฎหมายบัญญัติไว้มิได้ การใช้อำนาจของฝ่ายปกครองต้องสามารถตรวจสอบและควบคุมได้⁽¹²⁹⁾

หลักนิติรัฐที่ใช้ในการปกครองประเทศ ตามระบอบประชาธิปไตย เป็นหลักของการปกครองที่ถือว่าคนทุกคนมีความเท่าเทียมกันและเสมอภาคกัน ซึ่งผู้ที่จะมาปกครองประเทศจึงเป็นเพียงตัวแทนของประชาชนเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตามการที่ผู้แทนของประชาชนจะทำการปกครองประเทศเพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนได้จะต้องมีกฎหมายกำหนดอำนาจไว้ และการ

¹²⁹ โภคิน พลกุล. (2540). *หลักกฎหมายมหาชน*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 36.

ปกครองดังกล่าวประชาชนจะต้องไม่ถูกละเมิดในการใช้อำนาจของผู้ปกครองโดยขาดความยุติธรรม ไม่ว่าผู้ปกครองประเทศนั้น จะเป็นหน่วยงานของรัฐหรือเป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐที่มีอำนาจการปกครองตามกฎหมายก็ตาม หากผู้ปกครองใช้อำนาจเกินขอบเขตที่กฎหมายกำหนดให้อำนาจไว้ หรือทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อนหรือเกิดความเสียหาย ประชาชนย่อมมีสิทธิเรียกร้องขอความเป็นธรรมและตรวจสอบการใช้อำนาจนั้นๆ ได้ ดังนั้น หลักนิติรัฐ จึงเป็นหลักที่กำหนดมาเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาคอนกรีตจากการใช้อำนาจของผู้ปกครองที่ขาดความเป็นธรรม⁽¹³⁰⁾

รัฐธรรมนูญซึ่งถือเป็นกฎหมายสูงสุดของการปกครองประเทศในระบบประชาธิปไตย ซึ่งในแต่ละประเทศจะมีบทบัญญัติที่แตกต่างกัน แต่หลักการที่สำคัญของรัฐธรรมนูญไม่ว่าจะเป็นของประเทศใดๆ ต่างก็ยึดถือหลักสำคัญ 3 ประการที่เหมือนกัน กล่าวคือ⁽¹³¹⁾

ประการที่หนึ่ง การบัญญัติเกี่ยวกับอำนาจ เนื่องจากการปกครองระบอบประชาธิปไตยนั้นถือว่าประชาชนทุกคนมีความเท่าเทียมกัน มีความเสมอภาคกัน การที่ผู้หนึ่งผู้ใดหรือกลุ่มหนึ่ง กลุ่มคนใด จะมีอำนาจในการปกครองประเทศได้ จะต้องได้รับมอบอำนาจจากคนส่วนใหญ่ของประเทศ ดังนั้น รัฐธรรมนูญจะต้องมีการกำหนดเรื่องของอำนาจที่จะนำมาใช้ในการปกครองประเทศ กล่าวคือ มีบัญญัติถึงที่มาของอำนาจและการใช้อำนาจเป็นสำคัญ

ประการที่สอง การบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ หลังจากมีการบัญญัติในเรื่องการได้มาซึ่งอำนาจหน้าที่ ที่ประชาชนส่วนใหญ่ได้มอบอำนาจให้แก่ผู้หนึ่งผู้ใดหรือกลุ่มใด อันเรียกว่าตัวแทน แล้วรัฐธรรมนูญจะต้องบัญญัติต่อไปอีกเกี่ยวกับหน้าที่ของตัวแทน ได้แก่ ตัวแทนจะสามารถใช้อำนาจตามหน้าที่ได้แค่ไหนเพียงใด ใช้วิธีการอย่างไร ต้องผ่านองค์กรไหนหรือไม่ เป็นต้น

ประการที่สาม การบัญญัติถึงการควบคุมตรวจสอบการใช้อำนาจ เมื่อประชาชนได้ไว้วางใจมอบอำนาจให้แก่ตัวแทนของตนในการปกครองประเทศ รวมทั้งมีการกำหนดขอบเขตการใช้อำนาจแล้ว การควบคุมตรวจสอบมิให้ตัวแทนของประชาชนใช้อำนาจเกินขอบเขต รัฐธรรมนูญจึงจำเป็นต้องบัญญัติถึงการควบคุมตรวจสอบการใช้อำนาจของตัวแทนไว้ด้วยเช่นกัน ลักษณะการใช้อำนาจโดยทั่วแล้วจะเป็นเรื่องของการตัดสินใจที่ต้องใช้ดุลพินิจหรือความเห็นของผู้ใช้อำนาจหรือตัวแทน ซึ่งความเห็นหรือดุลพินิจนั้นอาจมีความแตกต่างกันในแต่ละบุคคล ดังนั้น รัฐธรรมนูญจึงต้องบัญญัติถึงการควบคุมตรวจสอบการใช้อำนาจของตัวแทนไว้ด้วย เพื่อไม่ให้ผู้ใช้อำนาจทำการใช้อำนาจจนทำให้ประชาชนได้รับความเดือดร้อน

¹³⁰ ชานินทร์ กรีชัยเชียร. (2552). *คำบรรยายเรื่องหลักนิติธรรมในการอบรมหลักสูตรภาคจริยธรรม สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 61*. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ชวนพิมพ์ 50 จำกัด. หน้า 21.

¹³¹ มนตรี รูปสุวรรณ. (2550). *บทวิเคราะห์ทางวิชาการเกี่ยวกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2550*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เดือนตุลา. หน้า 44-45.

จากหลักการสำคัญทั้ง 3 ประการดังกล่าว ของระบอบประชาธิปไตยซึ่งบัญญัติไว้ในรัฐธรรมนูญเพื่อใช้การป้องกันและแก้ไขปัญหาไม่ให้ประชาชนถูกเอารัดเอาเปรียบ ถูกกดขี่ข่มเหง และถูกละเมิดสิทธิ จากการใช้อำนาจของฝ่ายปกครองโดยขาดความเป็นธรรม เมื่อพิจารณาหลักการสำคัญ 3 ประการดังกล่าวถือเป็นเครื่องมืออันสำคัญในการให้ความเป็นธรรมแก่ประชาชน เพราะถือว่าประชาชนเป็นเจ้าของอำนาจการปกครองแต่ได้เลือกตัวแทนมาใช้อำนาจแทนเท่านั้น การที่รัฐธรรมนูญได้กำหนดขอบเขตอำนาจและหน้าที่สำหรับการใช้อำนาจของตัวแทนไว้ หากตัวแทนใช้อำนาจเกินขอบเขตและเกินอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ และรัฐธรรมนูญได้กำหนดให้มืองค์กรในการควบคุมและตรวจสอบการใช้อำนาจของฝ่ายปกครองหรือตัวแทนไว้อีกชั้นหนึ่ง ถือเป็นการรับรองคุ้มครองให้ประชาชนได้รับความเป็นธรรมตรงตามหลักการสำคัญของการปกครองในระบอบประชาธิปไตยหรือหลักนิติรัฐ

องค์ประกอบของหลักนิติรัฐ เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปในระบบกฎหมายเยอรมัน¹³² เกี่ยวกับหลักนิติรัฐว่ามีองค์ประกอบที่สำคัญสองส่วน กล่าวคือ องค์ประกอบในด้านรูปแบบ และองค์ประกอบในด้านเนื้อหา ซึ่งความเป็นนิติรัฐในด้านรูปแบบ คือการที่รัฐยอมผูกพันตนเองไว้กับกฎหมายที่องค์กรของรัฐกำหนดขึ้นตามแนวทางที่รัฐธรรมนูญกำหนดให้อำนาจไว้ ถือเป็นการจำกัดอำนาจของรัฐ เมื่อพิจารณาในเชิงรูปแบบแล้ว เห็นได้ว่าหลักนิติรัฐมุ่งประกันความมั่นคงแน่นอนแห่งนิติฐานะของบุคคล สำหรับความเป็นนิติรัฐในด้านเนื้อหา คือการ ประกันสิทธิเสรีภาพ ขั้นพื้นฐานของประชาชน โดยกำหนดไว้ในรัฐธรรมนูญ⁽¹³³⁾

องค์ประกอบในด้านรูปแบบของหลักนิติรัฐ ประกอบไปด้วยหลักการย่อยๆ หลายประการ ได้แก่ หลักความมั่นคงของกฎหมาย หลักการคุ้มครองสิทธิของประชาชนทางศาล หลักกฎหมายตามรูปแบบ แต่ที่สำคัญได้แก่ หลักการแบ่งแยกอำนาจ ซึ่งเป็นหลักพื้นฐานของหลักนิติรัฐที่แยกอำนาจฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายบริหาร ฝ่ายตุลาการ ให้สามารถควบคุมตรวจสอบกันได้ เพื่อให้สิทธิและเสรีภาพของประชาชนได้รับการคุ้มครอง

องค์ประกอบในด้านเนื้อหาของหลักนิติรัฐ เพียงแต่การเรียกร้องให้องค์กรของรัฐต้องผูกพันตนต่อกฎหมายยังไม่เพียงพอที่จะช่วยปกป้องคุ้มครองสิทธิเสรีภาพของบุคคลได้ หากกฎหมายที่บัญญัติขึ้นไม่สอดคล้องกับความถูกต้องเป็นธรรม ดังนั้น หลักนิติรัฐจึงเรียกร้อง

¹³² บุญศรี มีวงศ์อุโฆษ. (2535). *คำอธิบายวิชากฎหมายรัฐธรรมนูญเปรียบเทียบ: รัฐธรรมนูญเยอรมัน*. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำรา และเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 143.

¹³³ เกรียงไกล เจริญธนาวัฒน์. (2558). *หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน. หน้า 112-119.

ต่อไปให้การออกกฎหมายใช้บังคับแก่ประชาชน ต้องมีความชัดเจนแน่นอนเพียงพอที่ประชาชน เข้าใจได้ กฎหมายจะต้องคุ้มครองความเชื่อถือและไว้วางใจที่ประชาชนมีต่อกฎหมาย การออก กฎหมายให้มีผลย้อนหลังเป็นผลร้ายแก่ประชาชนไม่อาจกระทำได้ เพราะจะทำให้ประชาชนไม่ ไว้วางใจเชื่อถือต่อกฎหมาย หลักนิติรัฐยังกำหนดให้สิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนมีค่าบังคับใน ระดับรัฐธรรมนูญ สิทธิขั้นพื้นฐานของประชาชนตามหลักนิติรัฐมีสองมิติ กล่าวคือ มิติแรก สิทธิขั้นพื้นฐานมีลักษณะเป็นสิทธิหรืออำนาจที่ปัจเจกบุคคลสามารถยกขึ้นใช้ยันแก่รัฐได้ โดยทั่วไปสิทธิขั้นพื้นฐานนี้จะมีลักษณะเป็นสิทธิที่จะใช้ป้องกันจากการล่วงละเมิด โดยรัฐได้ อาทิเช่น สิทธิในชีวิต สิทธิในร่างกาย สิทธิในทรัพย์สิน เป็นต้น ในส่วนอีกมิติหนึ่งสิทธิขั้น พื้นฐานย่อมมีฐานะเป็นกฎหมายที่มีผลผูกพันองค์กรผู้ใช้อำนาจรัฐทุกองค์กรโดยตรง

หลักการสำคัญอีกอย่างหนึ่งในด้านเนื้อหาของหลักนิติรัฐได้แก่ หลักความ พอสมควรแก่เหตุ หลักการนี้ เป็นการเรียกร้องให้การใช้อำนาจของรัฐต้องเป็นไปโดยเหมาะสม เพื่อให้บรรลุถึงวัตถุประสงค์อันชอบธรรม หลักนิติรัฐ รัฐจะไม่อาจใช้มาตรการเพื่อที่จะบรรลุ วัตถุประสงค์ที่ตนต้องการโดยไม่คำนึงถึงประชาชน ในการบรรลุวัตถุประสงค์ที่ชอบธรรมจำเป็นต้อง ใช้เครื่องมือหรือมาตรการทางกฎหมายที่ถูกต้องพอเหมาะพอประมาณด้วย แม้ว่ากฎหมายจะให้ อำนาจองค์กรของรัฐดำเนินการ แต่หากการใช้อำนาจเมื่อคำนึงถึงความเสียหายแก่ประชาชนและ ประโยชน์ต่อสาธารณะ ประชาชนได้รับความเสียหายมากกว่าย่อมไม่อาจกระทำได้ในหลักนิติรัฐ หลักนิติรัฐ นอกจากหลักความพอสมควรแก่เหตุแล้ว ในด้านเนื้อหาของหลักนิติรัฐยังห้ามการ กระทำตามอำเภอใจของรัฐ เรียกร้องให้รัฐต้องทำการโดยเคารพต่อหลักความเสมอภาคด้วย

หลักการสำคัญที่จะขาดไม่ได้ในด้านเนื้อหาของหลักนิติรัฐคือหลักการเยียวยา ความเสียหาย ซึ่งรัฐต้องเยียวยาความเสียหายจากการกระทำที่ละเมิดต่อกฎหมายและก่อให้เกิดความเสียหายต่อผู้ที่อยู่ใต้การปกครองของผู้ปกครอง

6.6 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ.2560¹³⁴

ในการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือตามหลักนิติรัฐที่ต้องใช้การปกครองโดย กฎหมาย การจะออกกฎหมายระดับรองก็จำเป็นต้องดำเนินการตามที่รัฐธรรมนูญกำหนด กล่าวคือ การตรากฎหมายที่มีผลเป็นการจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่บัญญัติ ไว้ในรัฐธรรมนูญ กรณีที่รัฐธรรมนูญมิได้บัญญัติเงื่อนไขไว้ กฎหมายดังกล่าวจะต้องไม่ขัดต่อหลัก นิติธรรม และต้องไม่เพิ่มภาระหรือจำกัดสิทธิหรือเสรีภาพของบุคคลเกินสมควรแก่เหตุ และจะ กระทบต่อศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์ของบุคคลไม่ได้ อีกทั้งต้องมีการระบุเหตุผลความจำเป็นในการ

¹³⁴ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. (2560). รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560. สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ.

จำกัดสิทธิและเสรีภาพไว้ด้วย และกฎหมายที่ออกต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป ไม่มุ่งหมายใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง¹³⁵

ในการออกกฎหมายรัฐพึงออกกฎหมายเพียงเท่าที่จำเป็น และยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่หมดความจำเป็นหรือไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ หรือที่เป็นอุปสรรคต่อการดำรงชีวิตหรือการประกอบอาชีพโดยเร็ว เพื่อไม่ให้เป็นการกระทบแก่ประชาชน และดำเนินการให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายได้โดยสะดวกและสามารถเข้าใจกฎหมายได้ง่ายเพื่อปฏิบัติตามกฎหมายได้อย่างถูกต้อง

และก่อนที่รัฐจะออกกฎหมายทุกฉบับ รัฐจะต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง เพื่อวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากกฎหมายอย่างรอบด้านและเป็นระบบ รวมทั้งเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นและการวิเคราะห์นั้นต่อประชาชน และนำมาประกอบการพิจารณาในกระบวนการออกกฎหมายทุกขั้นตอน และเมื่อกฎหมายมีผลใช้บังคับแล้ว รัฐต้องจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายทุกรอบระยะเวลาที่กำหนด โดยรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องประกอบ เพื่อพัฒนากฎหมายทุกฉบับให้สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่างๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป¹³⁶

6.7 พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562

ในการออกกฎหมาย หน่วยงานรัฐต้องจัดให้มีกฎหมายได้เท่าที่จำเป็น และในขณะเดียวกันหน่วยงานของรัฐจะต้องทำการยกเลิกแก้ไขปรับปรุงกฎหมายให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ปัจจุบันด้วย และต้องไม่เป็นอุปสรรคต่อการใช้ชีวิตหรือการประกอบอาชีพของประชาชน อีกทั้งต้องให้ประชาชนเข้าถึงตัวบทกฎหมายโดยสะดวก และเนื้อหาเข้าใจได้ง่าย ก่อนการตรากฎหมายทุกครั้งหน่วยงานรัฐจะต้องจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และต้องทำการเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็น นำผลการรับฟังความคิดเห็นมาประกอบการพิจารณาด้วยการกำหนดให้มีข้อกำหนดในการอนุญาตของหน่วยงานรัฐต้องเป็นไปเท่าที่จำเป็นเท่านั้น ในทางกลับกันหน่วยงานรัฐต้องกำหนดหลักเกณฑ์การใช้ดุลพินิจ รวมทั้งระยะเวลาในการดำเนินการให้ชัดเจน หากมีความจำเป็นต้องกำหนดโทษทางอาญาก็กำหนดได้แต่เฉพาะสำหรับความผิดร้ายแรงเท่านั้น¹³⁷

การจัดทำร่างกฎหมายหากหน่วยงานรัฐได้ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ แต่ไม่ครบถ้วนไม่ทำให้การจัดทำร่างกฎหมายนั้นเสียไป เว้นแต่เป็นกรณีการไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในส่วนที่มี

¹³⁵ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 26.

¹³⁶ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77.

¹³⁷ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาตรา 5.

สาระสำคัญ¹³⁸ ในการตรากฎหมายหน่วยงานรัฐต้องแสดงเหตุผลความจำเป็น และต้องทำการวิเคราะห์โดยมีข้อมูลที่ชัดเจนแสดงถึงความจำเป็นในการตรากฎหมาย ไม่สร้างภาระแก่ประชาชนเกินความจำเป็น มีความคุ้มค่าต่อรัฐและประชาชน อีกทั้งต้องไม่มีมาตรการหรือวิธีการอื่นใดของรัฐที่จะทำได้ นอกจากการตรากฎหมายมาใช้บังคับ¹³⁹

ในส่วนการรับฟังความคิดเห็นต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กำหนด เช่น หน่วยงานรัฐต้องนำหลักการหรือประเด็นสำคัญของร่างกฎหมายไปรับฟังความคิดเห็น ข้อมูลประกอบการรับฟังความคิดเห็นต้องมีข้อมูลที่ชัดเจน สภาพปัญหา สาเหตุ ความจำเป็น รวมทั้งความมุ่งหมาย ผลสัมฤทธิ์ หลักการหรือประเด็นสำคัญของร่างกฎหมาย ข้อมูลผู้ที่ได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบ และข้อมูลผลกระทบในด้านต่างๆ ความจำเป็นในการที่ต้องมีการกำหนดให้มีระบบอนุมัติ อนุญาต การกำหนดโทษอาญา และรวมถึงหลักเกณฑ์ในการใช้ดุลพินิจของเจ้าหน้าที่¹⁴⁰ เมื่อมีการรับฟังแล้วให้สรุปผลการรับฟังความคิดเห็น นำไปวิเคราะห์แก้ไขปรับปรุงร่างกฎหมายนั้นด้วย¹⁴¹

การจัดทำร่างกฎหมายที่กำหนดให้มีโทษอาญา โทษทางปกครอง หรือสภาพบังคับใดๆ อันมีผลร้ายแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม หรือมีการกำหนดให้มีการขออนุญาต หรือการปฏิบัติตามกฎหมายนั้นต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ หรือเงื่อนไขที่กำหนด ซึ่งจะได้มีการกำหนดไว้ในกฎซึ่งจะออกในภายหลัง ในร่างกฎหมายฉบับนั้นต้องมีบทบัญญัติที่ห้ามมิให้ใช้บทบัญญัติดังกล่าวในทางที่เป็นผลร้ายแก่บุคคลจนกว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมายนั้น หรือจนกว่าจะมีการออกกฎดังกล่าวแล้ว และกฎนั้นต้องออกภายในสองปีนับแต่วันที่กฎหมายฉบับนั้นมีผลใช้บังคับด้วย¹⁴² หน่วยงานรัฐต้องจัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายอย่างน้อยทุกห้าปี นับแต่กฎหมายนั้นมีผลบังคับใช้¹⁴³ ถ้าปรากฏว่าผลการประเมินกฎหมายนั้นมิได้

¹³⁸ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาตรา 8.

¹³⁹ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาตรา 12.

¹⁴⁰ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาตรา 14

¹⁴¹ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาตรา 16.

¹⁴² พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาตรา 22.

¹⁴³ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาตรา 34.

ก่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ตามวัตถุประสงค์ของการตรากฎหมาย หรือไม่คุ้มค่าเปรียบเทียบกับภาระที่เกิดขึ้นต่อรัฐหรือประชาชน หรือทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนอย่างร้ายแรง ให้นหน่วยงานรัฐต้องจัดให้มีการยกเลิก ปรับปรุง หรือแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายนั้น โดยทันที¹⁴⁴



¹⁴⁴ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ.

บทที่ 3

หน่วยงานทางปกครองและกฎหมายที่เกี่ยวกับการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทย

1. หน่วยงานทางปกครองที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ

หน่วยงานทางปกครองที่ถือว่าทำหน้าที่ในการตรวจสอบค้นหาสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในขณะนี้ หลักๆ ได้แก่ กรมเจ้าท่า ซึ่งกำกับดูแลพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายการเดินเรือมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ซึ่งเดิมกรมเจ้าท่า¹⁴⁵ ในอดีตเรียกว่า กรมท่าหรือเจ้าท่า หรือเรียกกันว่า นายด่าน เจ้าภาษี¹⁴⁶ นายอากร¹⁴⁷ นายขนอนตลาด¹⁴⁸ เป็นหน่วยงานราชการที่จัดตั้งขึ้นมานานตั้งแต่สมัยสุโขทัย สมัยอยุธยา สมัยกรุงธนบุรี และสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ต่อเนื่องมาจนปัจจุบัน อันเนื่องมาจากสภาพภูมิศาสตร์ของประเทศไทยที่มีอาณาเขตติดต่อกับมหาสมุทรสองด้านคือ ภาคใต้ทางด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ด้านตะวันออกฝั่งอ่าวไทยติดมหาสมุทรแปซิฟิกและทะเลจีนใต้ และประเทศไทยยังเป็นศูนย์กลางการค้าของทวีปเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เป็นทางผ่านการค้า เป็นที่แวะพักแรมของพ่อค้าที่ค้าขายข้ามทวีปไม่ว่าจะจากทวีปเอเชียไปยุโรป จากยุโรปมาเอเชีย หรือทวีปอื่นๆ จึงได้มีเรือสินค้าต่างชาติแวะเข้ามาค้าขายและติดต่อการค้าภายในน่านน้ำของราชอาณาจักรไทยอยู่เสมอมิได้ขาด ดังนั้นจึงเห็นควรต้องมีหน่วยงานราชการที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการใช้อ่าวไทย น่านน้ำไทย ท่าเรือ หรือท่าเทียบเรือสินค้าต่างๆ ให้เป็นไปอย่างมี

¹⁴⁵ กรมเจ้าท่า. (2531). *ประวัติกรมเจ้าท่าและกฎข้อบังคับการตรวจเรือ* (ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528. กระทรวงคมนาคม. 11 พฤศจิกายน.

¹⁴⁶ เจ้าภาษี. (2560, 31 ตุลาคม). เจ้าภาษีนายอากร รัฐบาลจะมอบอำนาจให้เด็ดขาดในการจัดเก็บภาษีอากรชนิดนั้นไปดำเนินการ เมื่อถึงเวลากำหนด ผู้ประมุขจะต้องนำเงินภาษีอากรที่จัดเก็บมาส่งให้ครบตามจำนวนที่ประมุขไว้. สืบค้นจาก <http://www.rd.go.th/publish/3458.0.html>.

¹⁴⁷ เจ้าภาษี. (2560, 31 ตุลาคม). เจ้าภาษีนายอากร รัฐบาลจะมอบอำนาจให้เด็ดขาดในการจัดเก็บภาษีอากรชนิดนั้นไปดำเนินการ เมื่อถึงเวลากำหนด ผู้ประมุขจะต้องนำเงินภาษีอากรที่จัดเก็บมาส่งให้ครบตามจำนวนที่ประมุขไว้. สืบค้นจาก <http://www.rd.go.th/publish/3458.0.html>.

¹⁴⁸ นายขนอนตลาด. (2560, 31 ตุลาคม). ขนอน คือ ด่านเก็บภาษีอากรเมื่อผ่านเข้าไปในเขตหนึ่งๆ สมัยกรุงสุโขทัยจนถึงสมัยกรุงศรีอยุธยา ปัจจุบันยกเลิกไปแล้ว. สืบค้นจาก <http://www.rd.go.th/publish/3458.0.html>.

ระเบียบ ทำหน้าที่เก็บค่าธรรมเนียมในการเข้ามาทำการค้า ค่าระวางขนส่งสินค้า จัดทำทะเบียนเรือ เข้าออกเพื่อความปลอดภัยหรือการจัดระเบียบท่าเรือ จึงเป็นต้นกำเนิดของกรมท่า เจ้าท่า หรือกรมเจ้าท่า ในปัจจุบัน

เจ้าท่าในสมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานี ในสมัยอยุธยาประเทศไทยมีการติดต่อค้าขายกับต่างชาติชาวตะวันตก เช่น จีน อินเดีย และชาวตะวันตก ซึ่งชาวตะวันตกชาติแรกที่เข้ามาติดต่อค้าขายในสมัยสมเด็จพระรามาธิบดีที่ 2 คือ ชาวโปรตุเกส ในปี พ.ศ. 2054 ชาวฮอลันดาในสมัยสมเด็จพระนเรศวรมหาราชในปี พ.ศ. 2141 และสมัยสมเด็จพระเอกาทศรถคือญี่ปุ่นในปี พ.ศ. 2147 ต่อมาจึงได้มีการติดต่อค้าขายกับประเทศที่รุ่งเรืองอย่างมากคืออังกฤษ ในสมัยของพระเจ้าทรงธรรมปี พ.ศ. 2155 สมัยรัชกาลองค์สุดท้ายของราชธานีอยุธยาคือสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ได้มีการติดต่อค้าขายกับเดนมาร์กในปี พ.ศ. 2164 และฝรั่งเศสในปี พ.ศ. 2205 ตามลำดับ อันแสดงได้ว่าในช่วงรัชสมัยเหล่านั้นบ้านเมืองมีความสุข มีการเจริญสัมพันธไมตรีกับชาวต่างชาติทั้งชาวตะวันตกและชาวเอเชียด้วยกัน อันเป็นผลให้พระราชราษฎรมีความเป็นอยู่อย่างสุขสงบร่มเย็น

เจ้าท่าสมัยกรุงธนบุรีเป็นราชธานี สมัยสมเด็จพระเจ้าตากสินขึ้นครองราชย์ หรือในพระนามว่า สมเด็จพระบรมราชาที่ 4 พ.ศ. 2311 จุลศักราช 1130 ได้สถาปนาราชธานีใหม่คือกรุงธนบุรี ภายหลังจากบ้านเมืองสงบจากศึกสงคราม สมเด็จพระบรมราชาที่ 4 ได้ทรงส่งเสริมการค้ากับต่างประเทศต่อไปแต่กระทำได้ดีกับประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงเท่านั้น ไม่ว่าจะกับจีน อินเดีย เขมร ญวน อันเนื่องมาจากเพิ่งเสร็จสิ้นสงคราม อยู่ในระยะฟื้นตัวของราชธานี และเมื่อเข้าสู่สมัยสมเด็จพระเจ้ากรุงธนบุรี เจ้าท่าได้ถูกฟื้นฟูขึ้นมาใหม่ เนื่องจากบ้านเมืองเข้าสู่ภาวะสงบอย่างแท้จริงแล้ว เจ้าท่าจึงได้รับแต่งตั้งขึ้นอีกครั้งเพื่อดูแลเรือสินค้า การใช้น่านน้ำ ตรวจสอบความปลอดภัย และจัดเก็บค่าธรรมเนียมเรือที่เข้าออกราชธานีเพื่อการค้า

เจ้าท่าสมัยกรุงรัตนโกสินทร์เป็นราชธานี พระบาทสมเด็จพระพุทธยอดฟ้าจุฬาโลก รัชกาลที่ 1 (สมเด็จพระรามาธิบดีที่ 1) ได้สถาปนากษัตริย์รัตนโกสินทร์เป็นราชธานีใหม่ มีเมืองหลวงชื่อ กรุงเทพมหานคร ในปี พ.ศ. 2325 หรือจุลศักราช 1144 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวทรงสนพระทัยที่จะส่งเสริมการค้าทางเรือกับต่างประเทศ ทั้งยุโรปและเอเชียด้วยตนเอง แต่เนื่องจากในช่วงนั้นได้เกิดสงครามขึ้นทางฝั่งยุโรป คือสงครามสมัยพระเจ้าจอร์จที่ 1 รวมทั้งทางฝ่ายไทยก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับประเทศพม่า ทำให้การเจริญสัมพันธไมตรีทางการค้ากับยุโรปยังไม่รุดหน้าเท่าที่ควร แต่สำหรับการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านในทวีปเอเชียด้วยตนเอง ยังเป็นไปได้อย่างดี โดยสะดวกไม่ว่าจะกับประเทศ กลุ่มอาหรับ อินเดีย มลายู จีน ชาว หรือแม้กระทั่งญี่ปุ่นซึ่งถือว่าห่างไกลจากราชอาณาจักรไทยมาก การค้าขายก็ยังเดินทางไปมาถึงกัน

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 ได้เสด็จเถลิงถวัลราชสมบัติในปี พ.ศ. 2394 เศรษฐกิจของบ้านเมืองในรัชสมัยนี้เจริญรุ่งเรืองอย่างมาก เจริญมั่งคั่งด้วยการค้าเป็นสำคัญอันเนื่องมาจากบ้านเมืองสงบสุข ราชอาณาจักรไทยมีการติดต่อค้าขายกับต่างประเทศอย่างกว้างขวาง นับได้ว่าเจริญที่สุดของกรุงรัตน โกสินทร์ อีกทั้งรัชกาลที่ 4 ได้ริเริ่มเจริญสัมพันธไมตรีกับประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยการทำสนธิสัญญามากมายกับต่างประเทศ ความเจริญรุ่งเรืองนานาประการจึงตามมา อีกทั้งยังมีนักต่อเรือที่มีความสามารถ มีการเดินเรือที่มีประสิทธิภาพ มีการนำเครื่องจักรกลที่ทันสมัยมาใช้กับเรือ ทำให้การติดต่อค้าขายทางเรือกับต่างประเทศสะดวกสบายกว่ารัชสมัยที่ผ่านมา ในรัชกาลนี้ ได้แต่งตั้งเจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี (ขำ)⁽¹⁴⁹⁾ ⁽¹⁵⁰⁾ ช่วยว่าการท่าแทนสมเด็จพระยาบรมมหาประยูรวงศ์ผู้เป็นพระบิดา แต่ปัญหาความขัดแย้งกับอังกฤษและอเมริกาก็ยังคงอยู่ พระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวเกรงว่าจะทำให้ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศของไทยกับอังกฤษ และไทยกับอเมริกาแย่ง และอาจนำไปสู่สงครามการค้าอาณานิคมของอังกฤษจึงมีคำสั่งให้ราชการไทยโอนอ่อนผ่อนตามความต้องการของอังกฤษและอเมริกา เมื่อเกิดการเจรจาทางการค้าระหว่างไทยกับอังกฤษขึ้นในปี พ.ศ. 2369 การเจรจาดังกล่าวจึงตกลงกันได้ด้วยดี และหลังจากนั้นทางอเมริกาก็ส่งทูตเข้ามาเจรจาบ้าง ซึ่งทางราชการไทยก็ให้ความยินยอมที่จะโอนอ่อนผ่อนตามความต้องการของอเมริกาคือการยกเลิกจังกอบภาษีปากเรือ เป็นผลให้อเมริกามีความพอใจในการเจรจาครั้งนี้เป็นอย่างมาก และเปลี่ยนมาเป็นเก็บภาษีสินค้าขาเข้าแทน ส่วนสินค้าขาออกไทยก็สามารถเรียกเก็บได้ตามที่ระบุในสัญญา ราชการไทยจึงมีการก่อตั้งหน่วยงานราชการเพื่อทำหน้าที่จัดเก็บภาษีขาเข้าและขาออกคือศุลกากร (Custom House)¹⁵¹ ซึ่งภาษาที่ใช้เรียกกันคือ โรงภาษีร้อยชักสาม¹⁵² และไทยยังยอมยกเลิกการผูกขาดขายสินค้า โดยอังกฤษสามารถซื้อขายสินค้ากับราษฎรได้โดยตรง เมื่อเป็นเช่นนี้ ประเทศคู่ค้าอื่นๆ ก็ได้ขอเปลี่ยนแปลงสัญญาที่เคยทำไว้ เช่น ฝรั่งเศส สเปน ฮังการี เดนมาร์ก โปรตุเกส เยอรมัน เบลเยียม นอร์เวย์ สวีเดน ออสเตรีย อิตาลี เนเธอร์แลนด์ ฯลฯ ต่างขอเจรจาแก้ไขสัญญาด้วยกันทั้งสิ้น ด้วยเหตุนี้ไทยจึงต้องยอมแก้สัญญาทั้งหมด และถูกจำกัดอำนาจในการเรียกเก็บจังกอบภาษีปากเรือโดยปริยาย หลังจากไทยต้องยอมยกเลิกสัญญาค้าขายเดิมโดยการนำของ

¹⁴⁹ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี. (2560, 31 ตุลาคม). สืบค้นจาก <http://www.bunnag.in.th/prarajpannuang003.html>.

¹⁵⁰ เจ้าพระยาทิพากรวงศ์มหาโกษาธิบดี. (2560, 31 ตุลาคม). สืบค้นจาก <http://www.bunnag.in.th/history6-2.html>.

¹⁵¹ ศุลกากร. (2560, 31 ตุลาคม). สืบค้นจาก <http://www.customs.go.th>.

¹⁵² โรงภาษีร้อยชักสาม. (2560, 31 ตุลาคม). สืบค้นจาก <http://www.rd.go.th/publish/3461.0.html>.

ประเทศอังกฤษ โดยเซอร์ จอร์น บาวริง (Sir John Bowring) และประเทศอื่นๆตามมาแล้ว ผลปรากฏว่ามีเรือค้าขายจากประเทศต่างๆเข้ามาทำการค้าอย่างมากมายตามลำดับ เป็นผลให้กิจการ หน้าที่ความรับผิดชอบของ กรมท่าเพิ่มพูนมากขึ้นตามลำดับ จึงได้มีการแบ่งส่วนราชการกรมท่าออกเป็นสามส่วน คือ

ก. กรมท่ากลาง ทำหน้าที่ติดต่อกิจการงานทั่วไปและคู่ค้าชาวยุโรป

ข. กรมท่าซ้าย ทำหน้าที่ติดต่อกับคู่ค้าชาวจีน

ค. กรมท่าขวา ทำหน้าที่ติดต่อกับคู่ค้าแขก อาหรับ ตะวันออกกลาง

อีกทั้ง ทั้งสามกรมยังมีหน้าที่ชำระความของชาวต่างชาติด้วย การว่าความ ขึ้นศาลให้เป็นไปตามหน้าที่รับผิดชอบของแต่ละกรม เมื่อการติดต่อกิจการกรมท่ามีความเกี่ยวข้องกับชาวต่างชาติมากขึ้น ทางราชการไทยจึงเห็นควรให้กรมท่าหรือเจ้าท่ามีเจ้าพนักงานที่เป็นชาวต่างชาติเพื่อความสะดวกและคล่องตัวในกิจการกรมท่า จึงได้ตกลงว่าจ้าง กัปตันจอร์น บุษ (John Bush) ชาวอังกฤษมาเป็นผู้ริเริ่มงานฝ่ายเจ้าท่าเพื่อให้เรือสินค้าต่างชาติได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น กัปตันบุชได้ดำรงตำแหน่งเจ้าท่า แต่มีการเรียกเป็น “หับประมาสะเตน” โดยเป็นการเรียกเพี้ยนมาจากคำว่า “Harbour Master” ซึ่งก็คือตำแหน่งเจ้าท่านั่นเอง ต่อมารัชกาลที่ 4 ทรงเห็นถึงความตั้งใจและความสามารถในการปฏิบัติหน้าที่จึงได้พระราชทานบรรดาศักดิ์ให้ว่า พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์

รัชกาลที่ 4 ยังทรงมองการณ์ไกลถึงความเจริญทางด้านการค้ากับต่างประเทศ จึงดำริให้สร้างอาคารเพื่อส่งเสริมกิจการของกรมท่า โดยดำริให้สร้างเป็นอาคาร 4 หลัง ลักษณะเป็นตึกสมัยใหม่ เป็นที่ทำการกรมท่า และที่พักของแขกเมือง และที่พักของชาวต่างชาติที่มารับราชการในประเทศไทย และในปี พ.ศ. 2369 โปรดให้พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์จัดสร้างประการขึ้นที่ สันดอนปากแม่น้ำเจ้าพระยา สมุทรปราการ เรียกว่า ประการสันดอน และให้วางสามขาทุ่นเครื่องหมายร่องน้ำการเดินเรือจากแม่น้ำเจ้าพระยา ออกปากแม่น้ำ เรือจะไปจนทะเลตะวันออกจนถึงจังหวัดระยอง มณฑลจันทบุรี และมอบหมายให้พระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ทำหน้าที่ดูแล รักษาประการและเครื่องหมายการเดินเรือ

ในปี พ.ศ. 2432 ได้มีการย้ายตำแหน่งเจ้าท่า จากเดิมที่สังกัดกรมพระคลัง และเดิมใช้ชื่อ กรมท่า (Kromata) มาสังกัดกระทรวงการต่างประเทศ และต่อมาย้ายมาสังกัดกระทรวงโยธาธิการ เจ้าพระยาวิสูตรสาครดิษฐ์ได้ดำรงตำแหน่งเจ้าท่าเป็นระยะเวลายาวนานจนชราภาพ และได้ถวายบังคมลาออกจากราชการ จึงได้เจ้าท่าคนใหม่ คือ กัปตัน เอ. อาร์. วิล. ซึ่งได้ถึงแก่กรรมในปี พ.ศ. 2438 ในปีนั้นได้เปลี่ยนตำแหน่งเจ้าท่ามาเป็นตำแหน่งเวรท่า ขึ้นกับกรมโยธาธิการ ได้มีนายโยเคนซ์ ชาวเดนมาร์กเป็นนายเวรท่า ทำหน้าที่ตรวจตราลำแม่น้ำ

ในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 5 ได้เสด็จขึ้นครองราชย์ ได้มีการโปรดเกล้าให้ตั้งกรมเจ้าท่าขึ้นที่ข้างตลาดน้อยปากคลองสาน คือที่ตั้งกรมเจ้าท่าเรื่อยมาจนปัจจุบัน และในภายหลังได้มีการยกกรมโยธาธิการให้เป็นกระทรวง และได้แต่งตั้งเจ้าพระยาภาณุวงศ์โกษาบดี (ท้วม) ขึ้นว่าการกรมท่า เป็นที่เรียกกันว่า “เจ้าคุณกรมท่า” ในปี พ.ศ. 2439 และทรงโปรดยกฐานะเวรท่าเป็นกรมเจ้าท่า ทรงแต่งตั้งหม่อมราชวงศ์พิณเป็นเจ้ากรมเจ้าท่า และหม่อมไพรัชยন্ত্রเทพดำรงตำแหน่งต่อมา ตามลำดับ และได้รับพระราชทานบรรดาศักดิ์เป็นพระยานาวพลพยุหรัักษ์ มีหลวงอนุพันดิษฐการ (เทียน ประทีปะเสน) เป็นปลัดกรมเจ้าท่า ในปี พ.ศ. 2439 ได้ตั้งกรมเจ้าท่าขึ้นสังกัดกระทรวงโยธาธิการ ในปี พ.ศ. 2444 โปรดเกล้าให้ย้ายสังกัดกรมเจ้าท่ามาสังกัดกระทรวงนครบาล และ สิงหาคม พ.ศ. 2448 กรมเจ้าท่าได้ยกฐานะเป็นกรมชั้นอธิบดี ในปี พ.ศ. 2445 ให้ย้ายหน้าที่ตรวจ ซ่อมคลอง ปักหลักเขตคันคลอง ไปอยู่กับกองตระเวนและกรมสุขาภิบาล ยกเลิกการเดินเรือเมล์ แต่กรมเจ้าท่ายังคงมีหน้าที่ดูแลเสาชิงช้า อนุญาต ประภาคาร ทางทะเลฝั่งตะวันตกจนถึงสงขลา และตรวจตราเรือขึ้นล่องแม่น้ำเจ้าพระยา และในปี พ.ศ. 2448 นี้ ได้มีการปรับปรุงหน้าที่ของกรมเจ้าท่าขึ้นใหม่โดยรวมเอาบางส่วนจากกรมคลองเดิมมารวมไว้ กรมเจ้าท่า จึงเป็นหน่วยงานราชการที่มีความสำคัญเป็นอันมากในการรักษาแม่น้ำลำคลอง กำหนดเขตท่าที่จอดเรือ เมื่อภาระหน้าที่กว้างขวางขึ้น มีส่วนงานที่ปรับปรุงใหม่คือ การจดทะเบียนเรือ และการออกใบอนุญาตสำหรับเรือที่ใช้ในเขตมณฑลกรุงเทพฯ คือ ชนบุรี พระนคร นนทบุรี พระประแดง สมุทรปราการ มินบุรี รัตนบุรี ปทุมธานี ตำแหน่งสำคัญสำหรับการเดินเรือจำเป็นต้องมีการจัดสอบวัดความรู้ เช่น ตำแหน่งนายเรือ ผู้นำร่อง ต้นกล และรองนายเรือ เป็นต้น อีกทั้งยังทำหน้าที่ว่าจ้าง เลิกจ้างลูกเรือหรือคนใช้สำหรับเรือเดินทะเล

ในปี พ.ศ. 2456 ทางราชการไทยได้ยกกระทรวงนครบาลที่กรมเจ้าท่าสังกัดอยู่ไปสังกัดกระทรวงมหาดไทย และได้ลดฐานะกรมเจ้าท่าลงในปี พ.ศ. 2472 จากกรมชั้นอธิบดีลงมาเป็นกรมชั้นเจ้ากรมอีกครั้งหนึ่ง และย้ายไปสังกัดสมุหพระนครบาลเมื่อปี พ.ศ. 2474 และภายหลังมีการเปลี่ยนแปลงการปกครองของประเทศไทย ในปี พ.ศ. 2477 กรมเจ้าท่าได้ยกฐานะกลับไปเป็นกรมชั้นอธิบดีจวบจนปัจจุบัน

บทบาทและภาระหน้าที่ของกรมเจ้าท่าในปัจจุบัน ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2558 ออกตามความในพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2534 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการแผ่นดิน (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2543 กรมเจ้าท่า มีหน้าที่กำกับดูแล ส่งเสริม พัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์น้ำเพื่อเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าอู่เรือ ท่าเรือ กองเรือไทยและกิจการ ที่เกี่ยวเนื่องอื่นๆ

เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัยและทั่วถึง อีกทั้งสนับสนุนการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง

กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่¹⁵³ ดังนี้

1. ดำเนินตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือ โคนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
3. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี
4. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี
5. ให้ความร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชย์นาวี และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
6. ปฏิบัติการอื่นตามกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

2. กฎหมายที่เกี่ยวกับการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศไทย

เนื่องจากประเทศไทยไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการค้นหาสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่มีหลักการในการคุ้มครองพยานตามเจตนารมณ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ โดยการตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุของประเทศไทยในปัจจุบันเป็นไปตามหลักการตรวจสอบ สอบสวน โดยทั่วไป เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อเท็จจริงของการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ว่าเกิดอะไรขึ้น ใครทำให้เกิดเหตุที่ต้องรับผิดชอบ เป็นหลัก ส่วนการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือตามความมุ่งหมายขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศซึ่งมุ่งคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล เป็นผลพลอยได้ในทางที่จะได้รับข้อเท็จจริงที่แท้จริง โดยผู้ให้ข้อมูลไม่ต้องกังวลต่อการให้ข้อมูลที่จะทำให้ตนเองจะต้องมารับผิดในภายหลัง ซึ่งถือว่าเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย กระบวนการสอบสวนของพนักงานสอบสวนหรือสืบพยานหรือไต่สวนของศาล ก็มีวิธีการเป็นไปตามกฎหมายนั้นๆ เช่น กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กฎหมายจัดตั้งและวิธีพิจารณาคดีปกครอง เป็นต้น กระบวนการสอบสวนสอบสวนของพนักงานสอบสวน การสืบพยานและการไต่สวนของศาลไม่ใช่ประเด็นปัญหาในกรณีนี้ และถือว่าเป็นกระบวนการค้นหาข้อเท็จจริงกระแสหลัก กระบวนการ

¹⁵³ กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2558 . ข้อ 2.

สอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือตามความมุ่งหมายขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศไม่ได้ไป ก้าวท่ายกระบวนการดังกล่าว และถือว่าเป็นกระบวนการคู่ขนานกัน มุ่งหาข้อเท็จจริงที่มุ่งคุ้มครอง ประโยชน์สาธารณะเพียงด้านเดียว จึงยังไม่มีกฎหมายของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องในลักษณะ ดังกล่าว แต่มีกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งและมีความมุ่งหมายในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตาม แนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศมากที่สุดได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 สำหรับกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับ การตรวจสอบและค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือลำดับรองลงไป ได้แก่ประมวล กฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และพระราชบัญญัติจัดตั้ง ศาลปกครองและวิธีพิจารณาคดีปกครอง ซึ่งดำเนินการโดยพนักงานสอบสวนหรือศาลแล้วแต่กรณี โดยจะกล่าวในรายละเอียด ต่อไป

2.1 การตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในส่วนของกรมเจ้าท่าโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456

หลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการค้นหาสาเหตุอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ในส่วนของกฎหมายภายในได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ซึ่งให้เป็นอำนาจของเจ้าท่าเพื่อการรวบรวมตรวจสอบอุบัติเหตุ ตามที่บัญญัติไว้ให้นายเรือต้องใช้ความระมัดระวังในการควบคุมเรือให้เต็มความสามารถ ป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายใดๆ แต่หากเกิดเหตุอย่างใดๆ เกิดขึ้น ในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมเรือ นายเรือจะต้องรายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ทราบ โดยกรณีเรือที่เกิดเหตุยังไม่ออกจากเขตท่าไปทะเลให้ รายงานต่อเจ้าท่าภายในเวลาสี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เกิดเหตุ แต่ถ้าเรือกำลังจะออกจากท่าไปทะเล ก็ให้ส่งรายงานโดยทางไปรษณีย์ลงทะเบียนใน โอกาสแรกที่จะส่งได้ หรือแฉ่งความต่อกรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ใกล้เคียง หรือฝากรายงานนั้นไว้แก่เจ้าพนักงานศุลกากร ณ ตำบลใกล้เคียง เพื่อส่งให้เจ้าท่าต่อไป และรายงาน นั้น ต้องประกอบด้วยข้อเหล่านี้

- 1) ตำบลที่เกิดเหตุพร้อมทั้งแผนที่สังเขปถ้าสามารถจะทำได้
- 2) วัน เดือน ปี ที่เกิดเหตุ
- 3) ชื่อเจ้าของเรือ หรือตัวแทน และเลขทะเบียนเรือ
- 4) สาเหตุที่เกิดและกรณีแวดล้อม
- 5) ความเสียหายที่ได้รับ
- 6) ถ้าเป็นเรือที่มีสมุดปุม ก็ให้คัดข้อความประจำวันซึ่งจดไว้ในสมุดปุม ทั้งปากเรือ

และท้องเรือแนบมาด้วย

สำหรับกรณีอื่น ให้รายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเจ้าท่า หรือแจ้งความต่อกรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ใกล้เคียงภายในเวลาสี่สิบแปดชั่วโมง

กรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ เมื่อได้รับแจ้งความแล้วให้ไต่สวนและจัดการไปตามหน้าที่ และให้รีบส่งสำเนาการไต่สวนนั้นไปให้เจ้าท่าท้องถิ่น หรือกรมเจ้าท่า¹⁵⁴

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว มีโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงสองพันบาท¹⁵⁵

กรมเจ้าท่าซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบ รวบรวม การเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ รวมทั้งมีอำนาจหน้าที่ในด้านความปลอดภัยทางน้ำ ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและหามาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำปัจจุบันกำหนดองค์ประกอบของคณะกรรมการประกอบด้วยผู้มีความรู้ความสามารถหลายด้าน กล่าวคือ ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ เป็นประธาน หัวหน้าส่วนควบคุมเรือในเมืองท่า สำนักมาตรฐานเรือ เป็นกรรมการ นิติกร สำนักกฎหมาย เป็นกรรมการ หัวหน้าส่วนตรวจท่า สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ เป็นกรรมการและเลขานุการ เจ้าพนักงานตรวจท่า สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ เป็นกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ

โดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ มีอำนาจหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำที่เกิดขึ้นในน่านน้ำไทย ซึ่งเกิดผลกระทบต่อประชาชนและผู้สัญจรทางน้ำ เรียกเจ้าหน้าที่หรือผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลและให้ส่งเอกสารหลักฐาน สรุปรายงานสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และเสนอมาตรการความปลอดภัยต่างๆ ต่ออธิบดีกรมเจ้าท่า¹⁵⁶

ต่อมาได้มีการยกเลิกคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำดังกล่าวข้างต้น และแต่งตั้งคณะทำงานสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุทางน้ำ¹⁵⁷ โดยมีองค์ประกอบของคณะทำงานมีจำนวนบุคลากรเพิ่มมากขึ้น โดยมีองค์ประกอบกล่าวคือ รองอธิบดีด้านมาตรฐานความปลอดภัยทางน้ำ เป็นประธานคณะทำงาน ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานเรือ ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านการเดินเรือ สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย กระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มตรวจสอบสภาพเรือ สำนักมาตรฐานเรือ เป็นคณะทำงาน

¹⁵⁴ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2477) มาตรา 102

¹⁵⁵ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2477) มาตรา 103

¹⁵⁶ คำสั่ง กรมเจ้าท่า ที่ 306/2558 ลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2558

¹⁵⁷ คำสั่ง กรมเจ้าท่า ที่ 544/2562 ลงวันที่ 14 สิงหาคม 2562

หัวหน้ากลุ่มตรวจท่า สำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ เป็นคณะทำงานและเลขานุการ ผู้อำนวยการสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุทางน้ำ เจ้าพนักงานตรวจท่าสังกัดสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุทางน้ำ เจ้าพนักงานตรวจเรือสังกัดสำนักงานเจ้าท่าภูมิภาคสาขาในพื้นที่ที่เกิดอุบัติเหตุทางน้ำ เป็นคณะทำงานและผู้ช่วยเลขานุการ โดยให้รวบรวมข้อมูล เอกสารหลักฐานต่างๆ แสวงหาข้อเท็จจริง เพื่อสืบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุทางน้ำในทุกกรณีที่เกิดกับเรือที่อยู่ในเขตน่านน้ำไทย เขตต่อเนื่อง และเขตเศรษฐกิจจำเพาะของราชอาณาจักรไทย เช่น เรือจม เรือไฟไหม้ หรือเรือโดนกัน และรายงานสาเหตุของอุบัติเหตุทางน้ำดังกล่าวต่ออธิบดีกรมเจ้าท่าภายใน 60 วัน นับจากเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว พิจารณาเสนอความเห็นต่ออธิบดีกรมเจ้าท่าเมื่อได้รับคำร้องขอให้เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานต่างประเทศเข้าร่วมสังเกตการณ์ ในกรณีที่เรือที่เกิดอุบัติเหตุเป็นเรือสัญชาติอื่นที่ไม่ใช่เรือไทย เชิญบุคคลที่เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลกับคณะทำงาน หรือเรียกเอกสารหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางน้ำ จัดทำและนำเสนอนโยบายหรือมาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำไม่ให้เกิดเหตุซ้ำต่ออธิบดีกรมเจ้าท่า

ทั้งนี้ การทำหน้าที่ของคณะกรรมการ เป็นการมุ่งหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อเสนอแนะมาตรการด้านความปลอดภัย แต่การสอบสวนอุบัติเหตุของคณะกรรมการ ไม่มีกฎหมายในลักษณะการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล รวมถึงคุ้มครองกรรมการ พนักงานสอบสวนหรือศาล ยังมีอำนาจในการเรียกพยานหลักฐานต่างๆ ในการสอบสวนของกรมเจ้าท่าไปเข้าสู่สำนวนได้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจึงไม่กล้าให้ข้อมูลที่แท้จริงเนื่องจากเกรงกลัวที่ต้องมีความรับผิดชอบตามมา การสอบสวนจึงยังไม่มีประสิทธิภาพตรงตามเจตนารมณ์ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเท่าที่ควร

2.2 การตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในส่วนของพนักงานสอบสวนโดยใช้ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา

การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ นอกจากกรมเจ้าท่าจะทำหน้าที่ในการสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อรวบรวม วิเคราะห์ หามาตรการ ในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ก็ยังมีองค์กรที่ทำหน้าที่สอบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุอีกองค์กรหนึ่งได้แก่ตำรวจ คือพนักงานสอบสวน ซึ่งจะทำการสอบสวนหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุกรณีมีมูลกล่าวหากระทำความผิดทางอาญาเกิดขึ้นการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในประเทศไทยกรณีมีความรับผิดชอบทางอาญาได้แก่ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กรณีมีความรับผิดชอบทางอาญาเกิดขึ้น หากพนักงานสอบสวนมิได้ทำการสอบสวน ก็จะถูกห้ามมิให้อัยการฟ้องคดีนั้นต่อศาล¹⁵⁸ ดังนั้น การสอบสวนจึงเป็น

¹⁵⁸ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 120.

อำนาจหน้าที่ของพนักงานสอบสวน¹⁵⁹ และการสอบสวนพนักงานสอบสวนจะต้องทำการรวบรวมพยานหลักฐานทุกชนิด ไม่ว่าจะเป็นพยานหลักฐานของผู้ต้องหาหรือไม่ก็ตาม เพื่อที่จะได้ทราบพฤติการณ์ต่างๆ ข้อเท็จจริงอันเกี่ยวกับความผิดที่ถูกกล่าวหาที่จะสามารถพิสูจน์ให้เห็นความผิดได้¹⁶⁰ รวมถึงการสอบสวนให้พนักงานสอบสวนมีอำนาจเรียกบุคคลที่เกี่ยวข้องมาให้ปากคำ หรือส่งสิ่งของที่สามารถใช้เป็นพยานหลักฐานได้ ตรวจสอบของหรือสถานที่ทางที่อาจใช้เป็นพยานหลักฐานในคดี ทำภาพถ่ายแผนที่ ภาพวาด จำลอง พิมพ์ลายนิ้วมือ ลายมือ ลายเท้า รวมถึงบันทึกใดๆ ซึ่งน่าจะทำให้คดีมีความกระจ่างขึ้น ค้นเพื่อหาสิ่งของที่มีไว้เป็นความผิด หรือใช้หรือสงสัยได้ใช้ในการกระทำความผิด หรือได้มาโดยการกระทำความผิด หมายถึงบุคคลที่ครอบครองสิ่งของที่จะใช้เป็นพยานหลักฐาน ยึดสิ่งของต่างๆ ดังกล่าวข้างต้น นอกจากนี้พนักงานสอบสวนมีอำนาจหมายเรียกผู้เสียหายหรือบุคคลใดๆ ที่มีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าถ้อยคำของเขาจะเป็นประโยชน์ต่อคดีได้¹⁶¹ พนักงานสอบสวนต้องทำการบันทึกการสอบสวนตามหลักทั่วไป โดยรวบรวมเอกสารหลักฐานต่างๆ รวมถึงเอกสารที่เจ้าพนักงานอื่นที่ได้สอบสวนคดีเดียวกันนั้นมารวมเข้าไว้ในสำนวนด้วย¹⁶²

ดังได้กล่าวแล้วว่าการสอบสวนหาสาเหตุกรณีการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ นอกจากกรมเจ้าท่าแล้วยังมีพนักงานสอบสวนด้วย ที่ผ่านมาจะประสานข้อมูลต่อกัน เพียงแต่การนำข้อมูลไปใช้มีวัตถุประสงค์ที่แตกต่างกัน แต่การสอบสวนของพนักงานสอบสวนก็มีได้มีหลักกฎหมายในการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูลแต่อย่างใด การได้ข้อเท็จจริงของการเกิดสาเหตุจากเรืออาจจะไม่ได้ตรงตามข้อเท็จจริงสามารถนำมาวิเคราะห์หามาตรการป้องกันได้อย่างแท้จริง

2.3 การตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือในส่วนของศาล โดยการค้นหาข้อเท็จจริงในกระบวนการพิจารณาทางศาล

การค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ นอกจากมีการค้นหาสาเหตุ ดังที่กล่าวมา ก็ยังมีการค้นหาสาเหตุในกระบวนการพิจารณาในชั้นศาลด้วย กรณีคดีทางแพ่ง การค้นหาข้อเท็จจริงต้องดำเนินการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง กรณีคดีอาญาก็ต้องดำเนินการตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา และประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง โดยอนุโลม กรณีมีเหตุต้องฟ้องเป็นคดีปกครองก็ต้องมีการค้นหาข้อเท็จจริง โดยการไต่สวนข้อเท็จจริง นอกจากการนำพยานเข้าสืบค้นหาความจริงของแต่ละฝ่ายแล้ว ยังให้ศาลมีอำนาจที่จะ

¹⁵⁹ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 121.

¹⁶⁰ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 131.

¹⁶¹ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 132 และ 133.

¹⁶² ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา มาตรา 139.

สืบพยานเพิ่มเติมโดยที่ไม่ต้องมีผู้ใดร้องขอได้¹⁶³ ในคดีอาญาก็เช่นกัน ต้องมีการนำพยานแต่ละฝ่ายเข้าสืบพยานข้อเท็จจริงและต่างฝ่ายต่างก็เป็นปรปักษ์ต่อกันในการต่อสู้คดีของตน ศาลเป็นผู้ชี้แจงน้ำหนักพยานหลักฐาน เป็นกระบวนการหนึ่งที่จะสามารถทราบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือได้ หากมีการนำคดีขึ้นสู่ศาล แต่วัตถุประสงค์ของกระบวนการทางศาลก็เพื่อพิสูจน์ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่าย ไม่ใช่เป็นไปเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุ ข้อเท็จจริงในคำพิพากษาจึงเป็นการได้มาจากถ้อยคำพยาน เอกสารหลักฐานที่แต่ละฝ่ายนำเข้ามา ถึงแม้พยานตามกฎหมายกำหนดให้ การให้การเป็นพยานจะต้องไม่ให้การเท็จ หากให้การเท็จก็ต้องรับผิดชอบทางอาญาทั้งจำคุกและปรับก็ตาม¹⁶⁴ ความรับผิดชอบที่อาจจะมีตามมาในกระบวนการพิจารณาทางศาล ก็อาจจะทำให้แต่ละฝ่ายปกปิดความจริงได้

ในแง่ของศาลปกครอง ก็อาจมีการค้นหาข้อเท็จจริง กรณีมีการฟ้องเรียกค่าเสียหาย กรณีเจ้าหน้าที่ของรัฐละเมิด ซึ่งการค้นหาข้อเท็จจริงโดยศาลปกครองจะใช้หลักการไต่สวน ซึ่งส่วนใหญ่ก็ให้แต่ละฝ่ายส่งพยานเอกสารเข้าสู่สำนวน และเรียกไต่สวนบางกรณี ก็ไม่ต่างกับกระบวนการทางศาลยุติธรรม เนื่องจากคู่กรณีแต่ละฝ่ายก็ต้องรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายตน การให้ข้อเท็จจริงแล้วตนเองต้องมารับผิดชอบเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยาก ดังนั้น การที่จะได้ข้อเท็จจริงที่แท้จริงก็ต้องให้ผู้ที่ให้ข้อมูลไม่ต้องเกรงกลัวต่อความรับผิดชอบของตน จึงเป็นที่มาของการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศต้องการ เพื่อนำมาวิเคราะห์หามาตรการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นการปกป้องรักษาซึ่งผลประโยชน์ต่อสาธารณะอย่างสูงสุด

โดยสรุปกฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายที่มีการสืบสวนสอบสวน หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางเรือที่มีการให้การคุ้มครองผู้ให้ข้อมูลทุกคน ไม่ว่าจะเป็นผู้ถูกกล่าวหา โจทก์ จำเลย ผู้ฟ้องคดี ผู้ถูกฟ้องคดี หรือแม้แต่พยาน ตามความมุ่งหมายขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศอย่างแท้จริง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการศึกษาเปรียบเทียบจากกฎหมายของต่างประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ

¹⁶³ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 86.

¹⁶⁴ ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 177.

บทที่ 4

การตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของต่างประเทศ

ด้วยที่ประเทศสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ มีพันธกรณีที่จะต้องอนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในการที่จะต้องออกกฎหมายภายในของแต่ละประเทศเพื่อกำหนดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ซึ่งองค์การทางทะเลระหว่างประเทศได้มีการจัดทำแนวทางในการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือให้แต่ละประเทศนำไปเป็นแนวทางเพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน การศึกษานี้จะศึกษากฎหมายการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศที่เป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ รวม 5 ประเทศ ได้แก่

1. สหราชอาณาจักรอังกฤษ¹⁶⁵ (United Kingdom of Great Britain and Northern

Ireland) สหราชอาณาจักรอังกฤษ เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1949¹⁶⁶ เป็นผู้ริเริ่มและเป็นประธานจัดการประชุมเกี่ยวกับความปลอดภัยของชีวิตในทะเลอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุครั้งร้ายแรงทางทะเลในคาบสมุทรแอตแลนติก นั่นคือการอัปปางของเรือไททานิก อีกทั้งยังเป็นผู้ดำเนินการเสนอการประชุมด้านความปลอดภัยทางทะเลในด้านต่างๆ รวมทั้งเป็นผู้ร่วมลงนามในอนุสัญญาทางทะเลหลายฉบับด้วยกัน จัดได้ว่าเป็นประเทศผู้นำทางด้านความปลอดภัยในการเดินทะเลอย่างมาก ทั้งนี้จึงเห็นควรให้ศึกษากฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศอังกฤษ

2. รัฐนิวเซาท์เวลส์¹⁶⁷ ออสเตรเลีย เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ ค.ศ. 1952¹⁶⁸ เป็นรัฐหนึ่งของประเทศออสเตรเลีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีขนาดใหญ่เทียบเท่าทวีปหนึ่งนั่นคือ ทวีปออสเตรเลีย มีมหาสมุทรล้อมรอบ และยังถือได้ว่าเป็นประเทศในกลุ่มพัฒนาแล้วอันดับต้นประเทศหนึ่งของโลก จึงเห็นควรศึกษากฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศนี้

¹⁶⁵ Encyclopedia Britannica. *England*. (2018, 19 July). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/England>.

¹⁶⁶ IMO. *Member States*. (2018, 19 July). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

¹⁶⁷ Encyclopedia Britannica. *New South Wales*. (2017, 13 November). Retrieved From <https://www.britannica.com/place/New-South-Wales>.

¹⁶⁸ IMO. *Member States*. (2018, 16 June). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

3. **เดนมาร์ก**¹⁶⁹ เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1959¹⁷⁰ เดนมาร์กเป็นประเทศที่มีระบบการปกครองแบบพระมหากษัตริย์เหมือนของประเทศไทย แต่มีความเจริญก้าวหน้าทางวิชาการในทุกด้านมากกว่าประเทศไทย เป็นประเทศในระดับแนวหน้าทั้งในทวีปยุโรปเอง หรือในระดับโลก ทั้งนี้ เมื่อเดนมาร์กเป็นประเทศที่มีความเจริญมากในหลายด้าน จึงเห็นควรให้ศึกษากฎหมายหรือพระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศเดนมาร์กนี้

4. **ศรีลังกา**¹⁷¹ เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ ค.ศ. 1972¹⁷² เลือประเทศศรีลังกาเพราะสภาพทางภูมิศาสตร์เป็นเกาะเดี่ยว อยู่ปลายสุดของประเทศอินเดีย มีมหาสมุทรล้อมรอบ การเดินเรือเป็นทางคมนาคมหลักทางหนึ่ง อีกทั้งยังอยู่ในกลุ่มประเทศในทวีปเอเชียที่มีลักษณะทางเศรษฐกิจคล้ายกันกับไทย คือ กำลังพัฒนา จึงเห็นควรให้ศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือของประเทศนี้

5. **ลัตเวีย (Republic Of Latvia)**¹⁷³ เป็นสมาชิก IMO ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1993¹⁷⁴ เป็นประเทศตั้งอยู่ในเขตทวีปยุโรปเหนือ มีอาณาเขตทางด้านตะวันตกคือทะเลบอลติกและตะวันตกเฉียงเหนือติดกับอ่าวริกา เป็นประเทศที่อยู่ในกลุ่มรัฐบอลติก มีเมืองหลวงชื่อ “กรุงริกา” เป็นเมืองที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในบรรดาเมืองของกลุ่มประเทศบอลติก เนื่องจากสภาพภูมิประเทศที่มีอาณาเขตติดทะเลถึงสองด้านคือตะวันตกและตะวันตกเฉียงเหนือ อีกทั้งยังอยู่ในแถบยุโรปเหนือ รายล้อมไปด้วยประเทศที่มีความเจริญ อีกทั้งยังเป็นประเทศท่องเที่ยว จึงเห็นควรให้ศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศลัตเวีย

¹⁶⁹ Encyclopedia Britannica. *Denmark*. (2017, 13 November). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/Denmark>.

¹⁷⁰ IMO. *Member States*. (2018, 16 June). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

¹⁷¹ Encyclopedia Britannica. *Sri Lanka*. (2017, 13 November). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/Sri-Lanka>.

¹⁷² IMO. *Member States*. (2018, 16 June). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberStates.aspx>.

¹⁷³ Encyclopedia Britannica. *Latvia*. (2018, 16 June). Retrieved from <https://www.britannica.com/place/Latvia>.

¹⁷⁴ IMO. *Member States*. (2018, 16 June). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/MemberS3tates.aspx>.

ซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป รวมทั้งเปรียบเทียบข้อมูลการสอบสวนในส่วนที่สำคัญของแต่ละประเทศประกอบด้วย

1. พระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลและการขนส่งสินค้า ค.ศ. 2012 ของประเทศอังกฤษ (The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulation 2012)¹⁷⁵

กฎหมายฉบับนี้มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม 2012 โดยได้มีการยกเลิกพระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลและการขนส่งฉบับ 2005 (The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulation 2005)¹⁷⁶ มีสาระสำคัญ กล่าวคือ

1.1 คำนิยาม (Interpretation) ในส่วนที่สำคัญ ประกอบด้วย

“หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ(Chef Inspector)” หมายถึง หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบที่ได้รับการแต่งตั้งโดยคณะเลขาธิการตามพระราชบัญญัติ และมีหน้าที่เป็นหัวหน้าคณะในการดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้น

“คำสั่งสภา 1999/35/EC (Council Directive 1999/35/EC)” หมายถึง คำสั่งสภามหาวิทยาลัย 1999/35/EC ที่ประกาศในวันที่ 29 เมษายน 1999 ตามมาตรฐานข้อบังคับของกระบวนการด้านความปลอดภัยของเรือ Ro-ro ferry และเรือโดยสารความเร็วสูง¹⁷⁷

“ศาล(Court)” หมายถึง ศาลแห่งท้องที่เกิดขึ้นในสหราชอาณาจักรอังกฤษ เวลส์ หรือไอร์แลนด์เหนือ ถ้าเป็นกรณีที่เกิดในสกอตแลนด์ให้วินิจฉัยโดยศาลของเขานั้น

“เรือในการกำกับดูแล (Directive Vessel)” หมายถึง เรือที่ถูกกำกับดูแลโดยสภาหรือเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ

“EMCIP” หมายถึง ฐานข้อมูลสำหรับจัดเก็บข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางทะเลของภาคพื้นยุโรป (The European Marine Information Casualty Platform)¹⁷⁸

¹⁷⁵ Merchant Shipping. (2012). *The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012*. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 1-16.

¹⁷⁶ S.I. 2005/881.

¹⁷⁷ O.J.L 138.1.6.1999, P.1 as amended by Directive 2002/84/EC of the European Parliament and of The Council of 5th November 2002 amending the Directive on maritime safety and the prevention of pollution from ship, O.J.L 234.29.11.2002, P. 55.

“องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)¹⁷⁹” หมายถึง องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ

“มาตรฐานข้อบังคับด้านการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO code)” หมายถึง มาตรฐานข้อบังคับตามพระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล บทที่ 849(2.0) ของคณะมนตรี องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศประกาศ ณ วันที่ 27 พฤศจิกายน 1997

“แนวทางขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Guideline)” หมายถึง ข้อกำหนดแนวทางที่ควรปฏิบัติแก่คนประจำเรือ บุคลากรประจำเรือ กลาสี เมื่อเกิดเหตุการณ์ทางทะเลขึ้น¹⁸⁰

“การสูญเสียความสามารถ (Incapacitation)” หมายถึง บุคคลผู้สูญเสียความสามารถในการทำงาน การดำรงชีพบางส่วน การไม่สามารถใช้ชีวิตได้ตามปกติ

“MCA” หมายถึง Marine and Coast Guard Agency ซึ่งเป็นหน่วยงานภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงการขนส่ง

“เรือส่วนบุคคล (pleasure Vessel)” หมายถึง

a. เรือใดก็ตามที่

1. เป็นเรือส่วนบุคคล ที่มีไว้เพื่อการพักผ่อน หรือสันทนาการส่วนบุคคล หรือ

2. เป็นเรือส่วนบุคคลของหน่วยงานหรือองค์กร ที่มีไว้เพื่อการพักผ่อนของพนักงานในองค์กรและในการเดินเรือ, และไม่มีการเรียกค่าใช้จ่ายเป็นค่าเดินทางของบุคคลใดในเรือ นั้น แต่เป็นการเดินเรือ เพื่อเอื้อประโยชน์ทางด้านสันทนาการ หรือพักผ่อน

b. เรือใดก็ตามที่เป็นทรัพย์สินของสโมสร หรือคลับ หรือชมรมที่ได้รับก่อตั้งขึ้น เพื่อการกีฬาหรือการท่องเที่ยวพักผ่อนหย่อนใจของบรรดาเหล่าสมาชิก และตลอดการเดินทางล่องเรือ นั้นไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้จ่าย แต่การจ่ายค่าเดินทางจะอยู่ในรูปแบบของค่าอุดหนุนชมรม สโมสร หรือสโมสร เพื่อให้สโมสรหรือชมรม สโมสรนั้นนำเงินที่ได้ไปพัฒนาส่วนอื่นต่อไป

¹⁷⁸ See the Explanatory Notes prepared by the European Maritime Safety Agency at www.emsa.europa.eu/emcip/141-accident-investigation/73-accident-investigation.html.

¹⁷⁹ IMO. *IMO What it is?*. Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK.

¹⁸⁰ Resolution LEG.3(91) adopted on 27th April 2006 (LEG 91/12) which refers to Annex 2 and prepared by the joint IMO/International Labour Organization (ILO) *ad hoc* Expert Working Group on fair treatment of seafarers , see. [www.imo.org/KnowledgeCentre/HowandWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Pages/Legal-\(LEG\).aspx](http://www.imo.org/KnowledgeCentre/HowandWhereToFindIMOInformation/IndexofIMOResolutions/Pages/Legal-(LEG).aspx).

และเมื่อไม่มีค่าใช้จ่ายใดตามที่ระบุข้างต้น ผู้ที่สามารถเดินทางไปกับเรือได้ จะต้องอยู่ในรูปแบบของครอบครัว (Immediately Family) หมายความว่า ผู้ที่จะโดยสารไปกับเรือ ลำนั้นจะต้องมีความสัมพันธ์กัน เช่น สามีภรรยา พี่น้อง ญาติ หรือคู่ค้าทางธุรกิจ เป็นต้น

“การประเมินเบื้องต้น (Preliminary assessment)” หมายถึง การคำนวณ ประเมิน สภาพสถานการณ์ หรือความเสียหายโดยหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ เพื่อกำหนดแนวทางการช่วยเหลือ หรือหามาตรการก่อนเบื้องต้นในการช่วยเหลือหรือแจ้งเตือนเรื่องความปลอดภัย

“การสอบสวนด้านความปลอดภัย (Safety Investigation)” หมายถึง กระบวนการ สอบสวน การจัดการ แนวทางในการสอบสวนด้านความปลอดภัยเพื่อจัดการหาแนวทางเพื่อไม่ให้ เกิดเหตุแบบเดียวกันขึ้นอีก

“เจ้าหน้าที่ระดับอาวุโสที่รอดชีวิต (Senior Surviving Officer)” หมายถึง เจ้าหน้าที่อาวุโส ที่หน่วยประจำการการเดินเรือที่มีชีวิตอยู่ และหากไม่มีเจ้าหน้าที่นั้นประจำอยู่ ณ ขณะนั้น แล้วให้บุคคลดังนี้ทำหน้าที่แทน

- a. วิศวกรประจำเรืออาวุโสที่รอดชีวิต (Senior Surviving Engineer Officer) หรือ
- b. เจ้าหน้าที่ควบคุมระบบไฟฟ้าอาวุโสที่รอดชีวิต (Senior Surviving Electro-Technical Officer)

“การบาดเจ็บร้ายแรง (Serious Injury)” หมายถึง

- a. การแตกหรือหักของนิ้วมือ นิ้วเท้า นิ้วหัวแม่เท้า
- b. การเสียหายไปบางส่วนหรือทั้งชิ้นของอวัยวะ
- c. การเคลื่อนออกจากตำแหน่งของไหล่ สะโพก กระดูก
- d. การสูญเสียสายตา การมองเห็น ทั้งชั่วคราวและถาวร
- e. ดวงตาเสียหาย บาดเจ็บ
- f. การบาดเจ็บของบุคคลอื่นใดที่ทำงานบนเรือ ที่อยู่ในช่วงเวลาปฏิบัติการ การสูญเสียความสามารถในการดำรงชีพตามปกติมากกว่า 3 วัน นับถัดจากวันที่เกิดเหตุ
- g. ลักษณะการบาดเจ็บอื่น เช่น
 1. การสูญเสียสติสัมปชัญญะ การหมดสติ
 2. มีการกู้ชีพจนให้ฟื้นคืนกลับมา
 3. มีการรักษาตัวในโรงพยาบาลหรือสถานพยาบาลมากกว่า 24 ชั่วโมง

“มลภาวะเสียหายรุนแรง(Severe pollution)” หมายถึง ตามความหมายของ องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ The Set out of IMO¹⁸¹

“เรือชูชีพ (Ship’s boat)” หมายถึง เรือที่ติดไปกับเรือเพื่อวัตถุประสงค์ยาม ฉุกเฉิน เช่น เรือชูชีพ เรือท้องแบน หรือสิ่งลอยน้ำอื่นเพื่อช่วยกู้ภัย

“เรือของสหราชอาณาจักร (United Kingdom Ship)” หมายถึง เรือที่ระบุสัญชาติ อังกฤษ และอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติ 1995 (The Act 1995)

“อุบัติเหตุ” (Meaning of “Accident”)¹⁸²

a. อุบัติเหตุทางทะเล (Marine casualty) หมายถึง เหตุการณ์ หรือการเกิดเหตุที่มีผล มาจากเหตุการณ์ดังต่อไปนี้ และเกี่ยวข้องต่อเนื่องกับเรือ

1. มีการเสียชีวิต บาดเจ็บร้ายแรงของบุคคล
2. มีการสูญหายของบุคคลจากเรือ
3. การเสียหาย สมมติฐานว่าจะสูญหาย เสียหายของเรือ
4. เรือเสียหายจากการถูกวัตถุอื่น
5. เรือหยุดทำงาน ต้องหยุดทำงาน อันเกี่ยวเนื่องมาจากการชน
6. มีการแตกหักออกมา ทำให้เกิดการทำลายสภาพแวดล้อมโดยพื้นฐาน โครงสร้างพื้นฐานดั้งเดิมนอกเหนือจากเรือ ซึ่งอาจเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายร้ายแรงตามมาแก่ เรือลำอื่น หรือบุคคลอื่น

7. เกิดมลภาวะ หรือทำความเสียหายให้แก่สภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ อันเป็นเหตุมาจากเรือ

b. อุบัติเหตุร้ายแรงอย่างมากทางทะเล (a very serious marine casualty) หมายถึง เหตุการณ์ หรือลำดับเหตุการณ์ที่เกิดต่อเนื่องกัน และนำมาซึ่งเหตุการณ์ต่อไปนี้ และส่งผลต่อเนื่อง ไปยังเรือลำอื่น

1. การเสียหายโดยสิ้นเชิงของเรือ (Total Loss)
2. การสูญเสียชีวิต

¹⁸¹ International Maritime Organization MSC-MEPC.3/Circ.3 of 18th December 2008 Casualty-related matters: reports on marine casualties and incidents (Ref.T1/12.01, p. 2, footnote. See also MEPC 37/22 which records the agreement of the definition of “severe pollution”.

www.imo.org/blast/blastDataHelper.asp?data_id=30432&filename=MSC-MEPC.3-Circ.3.pdf.

¹⁸² Merchant Shipping. (2012). “Meaning of “accident””. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 4-5.

3. การสร้างมลภาวะ

c. อุบัติเหตุร้ายแรงทางทะเล (a serious marine casualty) หมายถึง เหตุการณ์หรือลำดับเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อเรือลำอื่นแต่ไม่ร้ายแรงอย่างมาก ดังนี้

1. ไฟไหม้
2. การระเบิด
3. การชน การกระทบ
4. การแตกออก การแยกตัว การแยกชิ้นส่วน
5. การชน
6. การทำลายภูมิอากาศอย่างรุนแรง
7. การทำลายภูเขาน้ำแข็ง หรือคาดว่าจะมีผล

อันเป็นเหตุให้เรือประสบภาวะดังต่อไปนี้

1. การหยุดการทำงานของเครื่องยนต์
2. มีการเสียหายเกิดกับเรือ
3. การทำลายโครงสร้างทั้งภายในใต้ท้องน้ำ
4. เกิดมลภาวะ
5. การชน การกระทบกับชายหาด

อุบัติเหตุจะไม่หมายความรวมถึง การละเลยการปฏิบัติหน้าที่ การสูญเสียความสามารถในการควบคุมเรือของผู้ควบคุมการเดินเรือ ณ ขณะนั้นอันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ชีวิต และสภาพแวดล้อมธรรมชาติอื่น

1.2 อุบัติเหตุทางทะเลที่ต้องได้รับการสอบสวน (Application)¹⁸³

ตามพระราชบัญญัติที่กำหนดให้อุบัติเหตุที่จะต้องได้รับการสอบสวน ต้องเกิดจากรือที่ระบุดัญชาติสหราชอาณาจักรอังกฤษ ยกเว้นเรือที่ใช้เดินเรือส่วนบุคคล เรือที่ได้รับการปรับปรุงมาจากการออกแบบเรือแบบดั้งเดิม พื้นฐาน หรือพาหนะลอยน้ำอื่นที่มีผู้โดยสารมากกว่า 1 คน ที่ใช้เดินเรือบริเวณชายหาด หรือน่านน้ำภายในประเทศ และมีความยาวน้อยกว่า 8 เมตร ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจาก การระเบิด ไฟไหม้ การเสียชีวิต การบาดเจ็บรุนแรง การล่มของเรือ สภาพแวดล้อมถูกทำลาย

กรณีเป็นเรืออื่นแต่อยู่ภายใต้อาณาเขตสหราชอาณาจักรอังกฤษ และเรือที่อยู่ในลำน้ำภายในประเทศอังกฤษ¹⁸⁴ ก็จะต้องได้รับการสอบสวนหากเกิดอุบัติเหตุเช่นกัน หากพบว่าเรือนั้นอยู่

¹⁸³ Merchant Shipping. (2012). "Application". The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 5-6.

ภายใต้การกำกับดูแลของผู้ดูแลชายฝั่ง หรือภายใต้อำนาจของเจ้าพนักงานของสหราชอาณาจักร อังกฤษ หรือได้รับการว่าจ้างให้ขนส่งผู้โดยสารจากท่าเรือในประเทศไปยังท่าเรืออื่น

1.3 วัตถุประสงค์ของการสอบสวนด้านความปลอดภัย (Objective of a Safety Investigation)¹⁸⁵

วัตถุประสงค์หลักของการสอบสวนเพื่อป้องกันเหตุอันคล้ายคลึงกันไม่ให้เกิดขึ้น ในอนาคต โดยการเรียนรู้ผลการสอบสวนกรณีเหตุที่เกิดขึ้นในอดีตที่ได้รับการสอบสวนไปแล้ว ซึ่งกระบวนการสอบสวนจะไม่ดำเนินลงโทษผู้มาให้ปากคำเป็นพยาน รวมทั้งไม่มีการลงโทษ

1.4 การรายงานอุบัติเหตุและผู้บาดเจ็บ (Duty to report accidents and serious injuries)¹⁸⁶

เมื่อเกิดเหตุ ให้ถือเป็นหน้าที่ของบุคคลดังต่อไปนี้ ในการรายงานการเกิดอุบัติเหตุ ไปยังหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ โดยเร็วเท่าที่จะทำได้ตามลำดับ ได้แก่ ผู้ควบคุมเรือ หากผู้ควบคุมเรือ ได้เสียชีวิต กำหนดให้พนักงานอาวุโสถัดไปในตำแหน่งเรือลำนั้นเป็นผู้รายงาน หากบุคคลดังกล่าว ไม่สามารถรายงานได้ ให้เจ้าของเรือ หรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ครอบครองเรือเป็นผู้รายงาน

การแจ้งเหตุเบื้องต้นให้บุคคลดังต่อไปนี้ตามลำดับ กระทำการแจ้งเหตุไปยัง หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ โดยเร็วเท่าที่จะเป็นไปได้ ได้แก่ เจ้าหน้าที่ที่ดูแลบริเวณน่านน้ำหรือเขต ชายฝั่งนั้นๆ หรือเจ้าพนักงานของ MCA ที่กำกับดูแลเหตุอันเกิดขึ้นที่ราชอาณาจักรอังกฤษ

การแจ้งเหตุเบื้องต้นและการรายงานจะต้องแจ้งรายละเอียดของอุบัติเหตุให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ และมีความถูกต้อง แม่นยำ โดยให้มีข้อมูลเรือที่เกิดเหตุ ตำแหน่งที่เกิดเหตุ ความเสียหาย ความเสียหายต่อเนื่อง เพื่อให้กระบวนการสอบสวนมีความถูกต้องแม่นยำ

1.5 การประเมินเบื้องต้น (Preliminary assessment)¹⁸⁷

ในกรณีการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรง เรือที่เกี่ยวข้องทั้งหมดที่อยู่ภายใต้คำสั่งควบคุม ของหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะต้องทำการประเมินเบื้องต้นเกี่ยวกับอุบัติเหตุเพื่อตัดสินใจ ดำเนินการในขั้นตอนต่อไป ซึ่งเมื่อได้ประเมินเบื้องต้นแล้ว หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะวินิจฉัยถึง ขั้นตอนต่อไป ซึ่งการประเมินเบื้องต้นต้องไม่เกินขอบเขตของความร้ายแรงการเกิดอุบัติเหตุ

¹⁸⁴ As Defined in section 313(2)(a) of the Act.

¹⁸⁵ Merchant Shipping. (2012). “Objective of a Safety Investigation”. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012, No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 6.

¹⁸⁶ Merchant Shipping. (2012). “Duty to Report Accidents and serious injuries”. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012, No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 6.

¹⁸⁷ Merchant Shipping. (2012). “Preliminary assessments”. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012, No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 6.

ประเภทของเรือ หรือสินค้า รวมถึงความจำเป็นในการตรวจสอบด้านความปลอดภัยเพื่อหามาตรการป้องกันในอนาคต

เมื่อหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบให้ความเห็นว่า ไม่ต้องเข้าสู่กระบวนการตรวจสอบด้านความปลอดภัย ให้บันทึกเหตุผลและแจ้งไปยังคณะกรรมการยุโรปด้วย

1.6 กระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัย (Ordering of a Safety Investigation)¹⁸⁸

หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะต้องตรวจสอบให้แน่ใจว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุร้ายแรงหรือไม่ และจำเป็นที่จำเป็นต้องได้รับการสอบสวนด้านความปลอดภัยหรือไม่ โดยคำนึงถึงเรือที่อยู่ภายใต้กฎระเบียบและคำสั่งของสภาด้วย

กระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยจะต้องไม่จำกัดในเรื่องการสืบหาพยานหลักฐานต่างๆ รวมถึงการระบอบองค์ประกอบหรือปัจจัยอื่นของอุบัติเหตุ และการจัดทำข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยที่เหมาะสม ทั้งนี้ หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบอาจจะดำเนินการสอบสวนด้านความปลอดภัย ขยายไปยังอุบัติเหตุอื่นๆ ที่อาจเกี่ยวข้องได้ด้วย

หลังจากหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบได้รับการแจ้งเหตุเบื้องต้น หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะต้องใช้ดุลยพินิจว่าจะดำเนินการสอบสวนด้านความปลอดภัยของอุบัติเหตุหนึ่งหรือไม่ และจะต้องแจ้งเผยแพร่ต่อสาธารณะถึงเหตุผลของการใช้ดุลยพินิจในการดำเนินการสอบสวน ทั้งนี้ภายหลังจากหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบได้รับข้อมูลและหลักฐานที่จำเป็นของการเกิดอุบัติเหตุมาเพื่อประกอบการตัดสินใจด้วย โดยผู้เกี่ยวข้องจะต้องส่งมอบข้อมูลหรือหลักฐานใดตามที่หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบร้องขอ

ในกรณีการเกิดอุบัติเหตุ หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบมีอำนาจในการสั่งไม่ดำเนินการสอบสวนในด้านความปลอดภัย หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าเกิดการสูญเสียชีวิตที่มีสาเหตุมาจากการฆ่าตัวตาย หรือสาเหตุทางธรรมชาติอื่น การบาดเจ็บร้ายแรงอันมีสาเหตุมาจากการฆ่าตัวตาย ถึงแม้จะมีการสอบสวนไปแล้วก็สามารถสั่งระงับการสอบสวนได้

ในการจะแจ้งต่อสาธารณะชนล่วงหน้าเพื่อให้ทราบถึงกระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยที่กำลังจะเริ่มขึ้นนั้น ให้อยู่ในดุลยพินิจของหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ และอาจเชิญหรือขอความร่วมมือกับผู้มีความรู้เฉพาะด้านมาร่วมช่วยวิเคราะห์ให้ความคิดเห็นด้วยก็ได้

ทั้งนี้ กระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยจะต้องดำเนินการ โดยเร็ว แต่ไม่เกินสองเดือนภายหลังจากหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบได้รับรายงานการเกิดอุบัติเหตุขึ้น

¹⁸⁸ Merchant Shipping. (2012). "Ordering of a Safety Investigation". The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 7.

1.7 การสอบสวนใหม่ (Subsequent or reopened Investigation)¹⁸⁹

กรณีที่มีการออกคำสั่งไม่ดำเนินการสอบสวนด้านความปลอดภัยไปแล้ว แต่หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบสามารถออกคำสั่งให้ทำการสอบสวนใหม่ได้หากพบว่ามีพยานหลักฐานใหม่ หรือมีเหตุผลเพียงพอในการร้องขึ้นมาทำการสอบสวนอีกครั้ง ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ทางด้านความปลอดภัยของอุบัติเหตุทางทะเลในอนาคต ทั้งนี้ พยานหลักฐานใหม่ต้องเป็นพยานหลักฐานใหม่ที่สำคัญและเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน ในการร้องฟื้นขึ้นมาสอบสวนด้านความปลอดภัยใหม่นี้ อาจร้องเพียงบางส่วนหรือทั้งหมดก็ได้

1.8 การจัดเก็บพยานหลักฐาน (Preservation Evidence)¹⁹⁰

เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลขึ้นและเป็นกรณีที่จะต้องมีการจัดทำรายงานการเกิดอุบัติเหตุ ให้ผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบตามกฎหมายจัดเตรียมเอกสารหลักฐาน ได้แก่ ตารางแสดงรายละเอียดต่างๆ ในการเดินทาง สมุดบันทึก ข้อมูลที่ถูกบันทึกไว้ในช่วงทั้ง ก่อน ระหว่าง และหลัง การเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงข้อมูลในเครื่องบันทึกการเดินทาง (A Voyage Data Recorder) และข้อมูลจากเครื่องบันทึกภาพและเสียงด้วย (Video Recorder) และข้อมูลอื่นๆ ที่เป็นประโยชน์ต่อการสอบสวนด้านความปลอดภัย

พยานหลักฐานทุกชิ้นจะต้องถูกจัดเก็บไว้อย่างถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลง และบันทึกทบทวนใหม่ หรือทำซ้ำ สำหรับข้อมูลที่ได้จากเครื่องบันทึกการเดินทางของเรือ (A Voyage Data Recorder) และข้อมูลจากเครื่องบันทึกอื่นๆ จะต้องถูกจัดเก็บไว้ในที่ปลอดภัย และต้องมีขั้นตอนการดูแลรักษาความปลอดภัยของข้อมูลให้เป็นไปตามข้อกำหนดของกฎหมายเพื่อป้องกันการสูญหาย ทำลาย หรือเปลี่ยนแปลงข้อมูลด้วย

หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบสามารถสั่งห้ามบุคคลมิให้เข้ามาแทรกแซง รบกวน หรือเกี่ยวข้องกับตัวเรือหรือวัตถุพยานที่เกี่ยวข้องได้ และสั่งให้มีการจัดเก็บพยานหลักฐานต่างๆ ที่จะประโยชน์ต่อการสอบสวนเพิ่มเติมได้ด้วย รวมถึงสามารถสั่งกักเรือที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุได้เท่าที่จำเป็นเพื่อประโยชน์ต่อการจัดเก็บพยานหลักฐาน โดยมีมูลเหตุเชื่อได้ว่าหากปล่อยให้เรือที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ นั้นเดินเรือออกไปนอกราชอาณาจักรอังกฤษ การติดตามตัวลูกเรือ เรือ หรือพยานหลักฐานอื่นใดกลับมาเพื่อรายละเอียดเพิ่มเติมจะเป็นไปได้ยาก หรือเป็นเหตุให้เรือลำนั้นปฏิเสธการให้ข้อมูลเพิ่มเติมแก่คณะผู้ตรวจสอบได้

¹⁸⁹ Merchant Shipping. (2012). "Subsequent or Reopened Investigation". The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 7.

¹⁹⁰ Merchant Shipping. (2012). "Preservation of Evidences". The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 8-9.

1.9 กระบวนการจัดการการสอบสวนด้านความปลอดภัย (Conduct of a safety Investigation)¹⁹¹

การสอบสวนด้านความปลอดภัย เริ่มเมื่อหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบให้ความเห็นให้ดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุแล้ว โดยกระบวนการสอบสวนจะต้องดำเนินไปตามวัตถุประสงค์ของการสอบสวน จะต้องแต่งตั้งบุคคลภายนอกอย่างน้อยหนึ่งคนที่ไม่เกี่ยวข้อง เพื่อทำหน้าที่โดยอิสระในการร่วมดำเนินการตรวจสอบอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ร่วมกับคณะผู้ตรวจสอบ โดยบุคคลภายนอกต้องเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ ความเชี่ยวชาญพิเศษ เป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน และได้รับค่าตอบแทนตามกฎหมาย บุคคลที่ไม่ใช่บุคลากรทางด้านกฎหมาย (Solicitor) หรือผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมาย หากประสงค์เข้าร่วมการสอบสวนจะต้องได้รับอนุญาตจากผู้ตรวจสอบ และจะได้รับนามสมมติ (Nominated to be Present by) ในการเข้าร่วมการสอบสวน

การสอบสวนด้านความปลอดภัยให้ครอบคลุมถึงเหตุการณ์หรือการกระทำใดที่เกิดขึ้นก่อนการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งเหตุการณ์แวดล้อมต่างๆ รวมถึงเหตุการณ์เกี่ยวเนื่อง เช่น การฟื้นฟูสภาพแวดล้อมจากผลภาวะของการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางการจัดการเกี่ยวกับกระบวนการช่วยชีวิต กู้ชีพ กู้ภัย

คณะบุคคลที่ได้เข้าร่วมเป็นคณะผู้ตรวจสอบ จะได้รับค่าตอบแทนการเข้าร่วมการทำงานนี้ โดยถือเป็นค่าใช้จ่ายของรัฐ

ผู้ตรวจสอบหรือหัวหน้าผู้ตรวจสอบจะต้องไม่นำตัวพยานมาปรากฏตัว ยกเว้นหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบและคณะผู้ตรวจสอบมีความเห็นตรงกันว่า การนำพยานมาปรากฏตัวจะเป็นผลดี ต่อการสอบสวน และพยานมีความปลอดภัยเพียงพอ และจะเป็นประโยชน์ในการสอบสวนด้านความปลอดภัยในอนาคตด้วย สำหรับสถานที่ที่จะนำพยานหรือบุคคลใดมาปรากฏตัวให้มีการกำหนดนามสมมติของบุคคลนั้น

เอกสารหลักฐานหรือข้อมูลอื่นๆ ในการสอบสวนด้านความปลอดภัยจะต้องได้รับการดูแลรักษาอย่างปลอดภัยโดยคณะผู้ตรวจสอบไปจนกว่ากระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัย จะเสร็จสมบูรณ์ (เว้นแต่ข้อมูลของเรือที่ได้เดินทางออกนอกราชอาณาจักรไปแล้ว)

สำหรับข้อมูลการเบื้องต้นด้านความปลอดภัยเบื้องต้น (Preliminary Assessment) ซึ่งหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบได้จัดทำขึ้น หากมีความเหมาะสมจะนำมาประกอบการทำรายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัยออกสู่สาธารณะชนได้

¹⁹¹ Merchant Shipping. (2012). "Conduct of a Safety Investigation". The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012, No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 9-10.

ในการสอบสวนหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบมีอำนาจในการตัดสินใจที่จะยุติการสอบสวนด้านความปลอดภัยได้แต่จะต้องแจ้งเหตุผลต่อสาธารณชนทราบ เว้นแต่เรือที่อยู่ภายใต้คำสั่งการควบคุม ซึ่งได้แก่ เรือที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงอย่างมาก (A Very Serious Marine Casualty) หรือเรือที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรง (A Serious Marine Casualty)

เมื่อหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบเริ่มดำเนินการสอบสวนด้านความปลอดภัย ให้หัวหน้าผู้ตรวจสอบและคณะยึดถือหลักแนวทางปฏิบัติขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO Guideline) เพื่อความเที่ยงตรงและเป็นผลดีแก่บุคลากรทางการเดินเรือ

คณะผู้ตรวจสอบจะต้องทำการบันทึกถ้อยคำพยานบุคคลที่มาให้การเป็นประโยชน์ในการสอบสวนด้านความปลอดภัยนี้ และดำเนินการภายใต้แนวทางปฏิบัติของกฎหมายฉบับนี้ โดยมีหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบเป็นผู้มีอำนาจตัดสินใจสูงสุด

หากหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบต้องการความช่วยเหลือจากรัฐอื่น ค่าใช้จ่ายในการให้ความช่วยเหลือเป็นไปตามข้อตกลงร่วมกัน

1.10 ความร่วมมือของรัฐอื่น (Co-operation with Other States)¹⁹² (การสอบสวนคู่ขนาน)

เมื่อเริ่มการสอบสวนด้านความปลอดภัย หัวหน้าผู้ตรวจสอบอาจขอความร่วมมือหรือได้รับความร่วมมือหรือได้รับความสนใจจากประเทศสมาชิก หรือประเทศอื่นที่ให้ความสนใจเข้าร่วมการสอบสวนด้านความปลอดภัย ซึ่งจะต้องได้รับอนุญาตจากหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบโดยเป็นความตกลงร่วมมือกันทั้งสองฝ่าย การร่วมการสอบสวนสามารถเข้าร่วมได้เวลาใดก็ได้

เมื่อกระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยเริ่มดำเนินการขึ้นภายใต้ความร่วมมือกัน จะต้องร่วมกันตัดสินใจโดยเร็วในการแต่งตั้งประเทศผู้นำในการสอบสวน และกำหนดแนวทางกระบวนการสอบสวนเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของการสอบสวนร่วมกัน

ประเทศที่เข้าร่วมการสอบสวนจะได้รับสิทธิเท่าเทียมกัน และสามารถเข้าถึงพยานหลักฐาน ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนด้านความปลอดภัยได้ และให้ความคิดเห็นหรือข้อเสนอใดการร่วมทำการสอบสวนจะเป็นลักษณะทำการสอบสวนแบบคู่ขนานกัน แลกเปลี่ยนพยานหลักฐาน ข้อมูลซึ่งกันและกันเพื่อให้การสอบสวนด้านความปลอดภัยบรรลุวัตถุประสงค์ และมีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็น ข้อเสนอหรือแนวความคิดซึ่งกันและกัน

เมื่อกระบวนการสอบสวนเริ่มต้นขึ้นภายใต้ข้อบังคับของพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งเกี่ยวข้องกับเรือข้ามฟากและเรือโดยสารความเร็วสูงด้วยตามข้อบังคับของสภา เลขที่ 1999/35/EC

¹⁹² Merchant Shipping. (2012). "Co-operation with other States". The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 10-11.

(Council Directive 1999/35/EC) หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะต้องให้ EEA⁽¹⁹³⁾⁽¹⁹⁴⁾ เข้าร่วมในการดูแลให้กระบวนการสอบสวนเป็นไปตาม IMO code

กรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกี่ยวเนื่องกับเรือข้ามฟากหรือเรือโดยสารความเร็วสูงที่เกิดขึ้นในเขตน่านน้ำสหราชอาณาจักร กระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยจะต้องอยู่ในอำนาจของหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ หรือหากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกน่านน้ำแห่งสหราชอาณาจักรและนอกอาณาเขตทางทะเลของประเทศสมาชิก หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบแห่งสหราชอาณาจักรจะดำเนินการตรวจสอบได้ก็ต่อเมื่อเรือลำนั้นได้เดินทางออกจากสหราชอาณาจักรเป็นจุดสุดท้ายก่อนประสบอุบัติเหตุ และให้สิทธิประเทศสมาชิก หรือประเทศอื่นที่สนใจเข้าร่วมการสอบสวนได้

¹⁹³ www.gov.uk/eu-eea. (2018, 1 July). "EEA Countries". Retrieved from <https://www.gov.uk/eu-eea> "The EEA includes EU countries and also Iceland, Liechtenstein and Norway. It allows them to be part of the EU's single market.

Switzerland is neither an EU nor EEA member but is part of the single market - this means Swiss nationals have the same rights to live and work in the UK as other EEA nationals."

¹⁹⁴ <http://www.efta.int/eea>. (2018, 1 July). Retrieved from <http://www.efta.int/eea>

EEA Agreement

The Agreement on the European Economic Area, which entered into force on 1 January 1994, brings together the EU Member States and the three EEA EFTA States — Iceland, Liechtenstein and Norway — in a single market, referred to as the "Internal Market".

The EEA Agreement guarantees equal rights and obligations within the Internal Market for individuals and economic operators in the EEA. It provides for the inclusion of EU legislation covering the four freedoms — the free movement of goods, services, persons and capital — throughout the 31 EEA States. In addition, the Agreement covers cooperation in other important areas such as research and development, education, social policy, the environment, consumer protection, tourism and culture, collectively known as "flanking and horizontal" policies. The Agreement guarantees equal rights and obligations within the Internal Market for citizens and economic operators in the EEA.

The EEA Agreement also states that when a country becomes a member of the European Union, it shall also apply to become party to the EEA Agreement (Article 128), thus leading to an enlargement of the EEA."

1.11 การเปิดเผยข้อมูล(Disclosure Records)¹⁹⁵

ข้อมูลที่คณะผู้ตรวจสอบไม่สามารถเปิดเผยได้ คือ ชื่อ ที่อยู่ หรือรายละเอียดอื่นใดเกี่ยวกับตัวพยาน

เอกสารและข้อมูลที่ได้รับการบันทึกไว้ไม่ว่าจะด้วยระบบบันทึกแบบอิเล็กทรอนิกส์ โทริกซ์ หรือแบบปกติ หรือบันทึกด้วยวิธีอื่นใด จะต้องไม่ถูกนำไปใช้ด้วยวัตถุประสงค์อื่นนอกจากเพื่อการสอบสวนด้านความปลอดภัย เว้นแต่เป็นการร้องขอจากศาล โดยต้องรับฟังความเห็นของหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบประกอบด้วย

1) คำประกาศหรือคำแถลงใดที่ได้รับมาจากบุคคลที่คณะผู้ตรวจสอบได้ทำการสอบปากคำเพื่อข้อมูลสำหรับการสอบสวนด้านความปลอดภัย รวมทั้งการจดบันทึกการให้ปากคำ การสอบปากคำ สัมภาษณ์ของพยาน

2) ข้อมูลทางการแพทย์ หรือข้อมูลเชิงอัตลักษณ์ที่ระบุเอกลักษณ์ส่วนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุนี้

3) รายงานทุกฉบับที่จัดทำขึ้น

4) สำเนาของรายงานทุกฉบับที่จัดทำขึ้น

5) เอกสารจดหมายทุกฉบับที่หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบได้รับมาจากหน่วยงานหรือ ผู้ที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัย

6) หลักฐานของเทปบันทึกการเดินเรือ

7) ข้อมูลหรือข้อความที่ได้รับจากผู้ตรวจสอบหรือบุคคลอื่น ซึ่งรวมถึงการเขียนด้วยมือหรือจดหมายอิเล็กทรอนิกส์ เทปบันทึกหรือรูปภาพ

8) การสื่อสารทุกรูปแบบระหว่างบุคคลที่เกี่ยวข้องกับเรือ ในการปฏิบัติการบนเรือ และ

9) ความคิดเห็น ความคิดวิเคราะห์ของผู้ตรวจสอบที่ได้จากการวินิจฉัยข้อมูลเหล่านั้น

กรณีมีผู้ชี้แจงข้อเท็จจริงเป็นหนังสือแก่ผู้ตรวจสอบ หรือให้ความคิดเห็นในขั้นตอนกระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัย ข้อมูลเหล่านั้นจะต้องถูกทำสำเนาเพื่อให้แก่บุคคลนั้น

ความคิดเห็นในการวิเคราะห์เชิงเทคนิค หรือการแสดงความคิดเห็นใด จะเปิดเผยต่อสาธารณะชนได้ อยู่ในดุลยพินิจของหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ

¹⁹⁵ Merchant Shipping. (2012). "Disclosure of Records". The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 11-12.

กฎหมายการสอบสวนนี้ไม่อยู่ในบังคับกฎหมายหรือข้อกำหนดอื่นใด ที่สามารถจะขอข้อมูลที่ไม่สามารถเปิดเผยต่อสาธารณชนได้ ซึ่งการเปิดเผยจะกระทบต่อปลอดภัยของบุคคล

การทำสำเนาข้อมูลที่ได้รับจากเครื่องบันทึกข้อมูลการเดินเรือหรือจากเครื่องบันทึกข้อมูลอื่น ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุรวมทั้งการบันทึกเสียง การบันทึกทั้งภาพและเสียง หรือระบบการบันทึกแบบแถบแม่เหล็กอื่น หรือเอกสารที่ได้จากการแปลงข้อมูลหรือแปลงจากการบันทึก อยู่ในดุลยพินิจของหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบกรณีแจ้งแก่เจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจอื่น

1.12 รายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัย(Reports of Safety Investigations)¹⁹⁶

หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะต้องจัดส่งรายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัยไปยังคณะกรรมการเลขาธิการของรัฐ และจะต้องแสดงรายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัยเปิดเผยต่อสาธารณะชนภายในระยะเวลาที่เร็วที่สุด แต่จะต้องแล้วเสร็จภายใน 12 เดือนนับจากได้มีการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลนั้นต่อหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ

สำหรับกรณีของอุบัติเหตุที่อยู่ภายใต้การควบคุมของคำสั่งสภา (Directive apply) และไม่สามารถแสดงรายงานการสอบสวนได้ภายในระยะเวลาที่กล่าวไว้ข้างต้น หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะต้องจัดทำรายงานแสดงความคืบหน้าของการสอบสวน (An Interim Report) ก่อนระยะ 12 เดือนดังกล่าว

รายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัยจะต้องมีข้อมูลตามที่สภากำหนด (Directive apply) รวมถึงข้อมูลตาม Annex 1 of The Directive บทสรุปความสัมพันธ์ระหว่างข้อเท็จจริงกับหลักฐานที่ได้ กรณีข้อเท็จจริงไม่ชัดเจนให้ขอความร่วมมือการวิเคราะห์และการตัดสินใจผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน รวมทั้งจัดทำคำแนะนำด้านความปลอดภัยในอนาคตตามความเหมาะสม

หากว่ารัฐหรือประเทศที่เข้าร่วมกระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยนี้ มีความประสงค์จะยื่นนำเสนอรายงานที่ทำการสอบสวน(คู่ขนาน)แก่หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ จะต้องแน่ใจว่ารายงานฉบับนั้นจัดทำขึ้น โดยยึดหลักของข้อกำหนดในบทที่ 13 ของ IMO Code¹⁹⁷

หากหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบให้ความเห็นว่าการสอบสวนด้านความปลอดภัยกรณีนี้ อาจไม่ต้องจัดทำข้อเสนอในการป้องกันด้านความปลอดภัยในกรณีที่เกิดซ้ำกันในอนาคต ก็ให้จัดทำรายงานที่เข้าใจง่ายนำเสนอต่อสาธารณะชน โดยความเห็นสมควรของหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ

¹⁹⁶ Merchant Shipping. (2012). "Reports of Safety Investigation". The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 12-13.

¹⁹⁷ MSC-MEPC.3/Circ.2 Annex Page 12 Draft Marine Safety Investigation Reports

รายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัยจะเปิดเผยต่อสาธารณะชนได้ต่อเมื่อได้รับความเห็นชอบจากหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบก่อน

การเปิดเผยข้อมูลการสอบสวนต่อศาลให้ตัวแทนของหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบนำรายงานไปแสดงตามคำสั่งของศาลโดยเป็นความลับ

การส่งสำเนารายงานการสอบสวนฉบับที่แสดงต่อสาธารณะชน ให้จัดส่งไปยังบุคคลหรือองค์กรที่อาจได้รับผลกระทบจากการแสดงรายงาน บุคคลหรือตัวแทนที่ไ้ระบุที่อยู่ไว้ คณะเลขาธิการ IMO บุคคลหรือองค์กรที่หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบเห็นว่าอาจนำรายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัยนี้ไปใช้ประโยชน์ได้ คณะกรรมการยุโรปผู้กำกับดูแลเกี่ยวกับการเดินเรือ และข้อมูลสำคัญจะถูกจัดส่งไปยัง EMCIP ตามระบุใน Article 17 of The Directive เอกสารข้อมูลจะไม่ได้รับอนุญาตให้นำไปใช้ตามวัตถุประสงค์อื่น หรือนำไปใช้ในการเป็นหลักฐานดำเนินการทางกฎหมายเพื่อลงโทษหรือให้รับผิดของบุคคลที่ปรากฏชื่อในการสอบสวน เว้นแต่อำนาจศาลตามที่กฎหมายกำหนด

1.13 การแสดงข้อมูลต่อสาธารณะนอกเหนือจากรายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัย (Publications other than reports of Safety Investigations)¹⁹⁸

การแสดงข้อมูลต่อสาธารณะหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะจัดทำรายงานฉบับย่อ นำเสนอต่อสาธารณะเป็นครั้งคราว และสรุปวิเคราะห์การสอบสวนจัดส่งรายงานไปยังคณะเลขาธิการของรัฐหรือประเทศด้วย

1.14 ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม (Recommendations)¹⁹⁹

หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะต้องจัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับความปลอดภัยเพื่อป้องกันเหตุอันอาจเกิดขึ้นในอนาคตที่คล้ายคลึงกัน และข้อเสนอแนะนั้นจะต้องส่งไปยังบุคคลที่เกี่ยวข้อง และบุคคลที่เกี่ยวข้องจะต้องให้ความสำคัญและนำไปใช้ หากไม่เข้าใจหรือไม่อาจปฏิบัติตามได้ให้มีการสอบถามหรือชี้แจงไปยังหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบภายใน 30 วัน นับแต่ได้รับแจ้ง

ข้อเสนอแนะอาจถูกเปิดเผยต่อสาธารณะชนได้ หากหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบเห็นว่าประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุหรือป้องกันมลพิษที่อาจเกิดขึ้นจากเหตุที่คล้ายคลึงกันได้

¹⁹⁸ Merchant Shipping. (2012). “Publications other than reports of Safety Investigations”. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 881. Adopted on 31 July 2012. P. 13.

¹⁹⁹ Merchant Shipping. (2012). “Recommendations”. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 13-14.

หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะต้องให้ความสนใจทุกระยะของกระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัย จะต้องมีการแจ้งทันทีหากพบความเสี่ยงที่จะเกิดเหตุหรือเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุในอนาคต โดยแจ้งไปยังคณะกรรมการยุโรปโดยเร็วและรับแนวทางปฏิบัติมาแจ้งแก่ประเทศสมาชิกหรือผู้มีส่วนเกี่ยวข้องอื่นต่อไป

1.15 การขยายระยะเวลา (Extension of Times)²⁰⁰

หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบมีอำนาจขยายระยะเวลาการสอบสวนออกไปได้จากที่กฎหมายกำหนด 30 วัน นับจากวันครบกำหนด การขยายต้องมีเหตุผลเพียงพอที่จะขยายได้

อำนาจในกระบวนการสอบสวนตามกฎหมายนี้จะถูกจำกัดไว้เฉพาะในระยะเวลาตามที่กฎหมายกำหนด

1.16 บทลงโทษ(Penalties)²⁰¹

กรณีเกิดอุบัติเหตุกฎหมายกำหนดให้บุคคลที่เกี่ยวข้องแจ้งเหตุ แต่ไม่แจ้งหรือส่งข้อมูลโดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ให้มีความผิด บุคคลที่กฎหมายกำหนดให้มีหน้าที่เก็บรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ รักษาข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุ ไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดมีความผิดรับโทษสูงสุด

บุคคลที่ไม่มีเหตุผลเพียงพอเปิดเผยข้อมูลหรือยอมที่จะเปิดเผยข้อมูลการสอบสวน ถือว่าได้กระทำความผิดและมีโทษปรับสูงสุด 5 เท่า

²⁰⁰ Merchant Shipping. (2012). “*Extension of Times*”. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 14.

²⁰¹ Merchant Shipping. (2012). “*Penalties*”. The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 15.

2. พระราชบัญญัติความปลอดภัยทางทะเลของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลีย (Marine Safety Act 1998 No 121)⁽²⁰²⁾

พระราชบัญญัติความปลอดภัยทางทะเลของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ได้จัดเก็บไว้ในฐานข้อมูลของสำนักกฎหมาย โดยสำนักงานที่ปรึกษารัฐสภาแห่งรัฐนิวเซาท์เวลส์ และได้รับการรับรองภายใต้มาตรา 45C ของพระราชบัญญัติการตีความ ค.ศ. 1987

พระราชบัญญัติความปลอดภัยทางทะเล ค.ศ. 1998 เป็นกฎหมายกลางเกี่ยวกับความปลอดภัยทางทะเลทั้งหมด ซึ่งแบ่งเนื้อหาออกเป็น 10 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 กล่าวถึงบททั่วไป ส่วนที่ 2 กล่าวถึงการบังคับใช้กฎหมายการเดินเรือพาณิชย์ภายในประเทศของเรือจักรกล ส่วนที่ 3 กล่าวถึงปริมาณแอลกอฮอล์หรือยาที่อาจมีผลต่อการควบคุมเรือ ส่วนที่ 4 กล่าวถึง ใบอนุญาตความปลอดภัยทางทะเล ส่วนที่ 5 กล่าวถึง ข้อกำหนดต่างๆของเรือ ส่วนที่ 6 กล่าวถึง การนำร่อง ส่วนที่ 7 กล่าวถึง เจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ ส่วนที่ 8 กล่าวถึง การสอบสวนอุบัติเหตุ ส่วนที่ 9 เกี่ยวกับการดำเนินคดีสุดท้ายส่วนที่ 10 กล่าวถึง บทเบ็ดเตล็ด

เห็นได้ว่ากฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของรัฐนิวเซาท์เวลส์ ประเทศออสเตรเลียเป็นเพียงส่วนหนึ่งของกฎหมายความปลอดภัยทางทะเลของประเทศ โดยอยู่ในส่วนที่ 8 ซึ่งจะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

การปฏิบัติตามข้อกำหนดและการตรวจสอบอุบัติเหตุทางทะเลของรัฐนิวเซาท์เวลส์ (ส่วนที่ 8) (Compliance and Investigation) มีสาระสำคัญ ดังนี้

คำนิยามและบททั่วไป (Preliminary)²⁰³

“หัวหน้าคณะสอบสวน” หมายถึง หัวหน้าหรือผู้ที่ทำหน้าที่ควบคุมกำกับดูแลการสอบสวน โดยได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานสอบสวนความปลอดภัยทางการขนส่งทางทะเล ตามมาตรา 45 ของพระราชบัญญัติการจัดการการขนส่ง (The Transport Administration Act 1988)²⁰⁴

²⁰² 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. www.legislation.nsw.gov.au. (2018, 15 June). Retrieved from <https://www.legislation.nsw.gov.au/#/view/act/1998/121/>

²⁰³ Marine Safety Act 1998. (1998). “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 1 Preliminary (94-97A)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 40-41.

²⁰⁴ The Transport Administration Act 1988. Article 45.

“เรือเฟอร์รี่” หมายถึง เรือสำหรับการขนส่งทั้งสินค้าและผู้โดยสารตามข้อกำหนดของพระราชบัญญัติการขนส่งโดยสาร ปี ค.ศ. 1990²⁰⁵

“การขาดประสิทธิภาพในการจัดการเดินเรือ” หมายถึง ความบกพร่องหรือการ ไร้ความสามารถของผู้ถือใบอนุญาตการเดินเรือลำที่เกิดเหตุ

“อุบัติเหตุทางทะเล” หมายถึง การเกิดเหตุ อุบัติเหตุ ในขณะที่มีการเดินเรือในน่านน้ำที่มีการประกาศเป็นเส้นทางเดินเรือตามหลักกฎหมายทะเลสากล อันเป็นเหตุให้ สูญเสียชีวิต หรือบาดเจ็บของคนประจำเรือ สูญหายของบุคคลประจำเรือ สูญเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลอื่นใดอันเกิดจากเรือลำที่เกิดเหตุ นั้น สูญเสีย เสียหาย หรือคาดว่าจะเสียหาย สาบสูญ รวมทั้งการจม หรือการอัปปางของเรือ การละทิ้งเรือและการสละเรือ กรณีเกิดการล่มหรือจมของเรือ เกิดการ โคนกันของเรือ (Collision) หรือสิ่งอื่น กรณีไม่สามารถเดินเรือต่อไปได้ด้วยเหตุอันใดและจำต้องลอยทะเลเพื่อรอคอยการกู้ภัย กรณีเกิดเพลิงไหม้บนเรือ กรณีโครงสร้างเรือเสียหายอันเป็นเหตุให้เรือจำต้องหยุดการเดินเรือเพื่อรอคอยการช่วยเหลือ กรณีเกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลอันเป็นเหตุเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือลำที่เกิดเหตุ นั้น หมายรวมถึงสาร หรือของเหลว ไหลปะปนลงในทะเลอันเนื่องมาจากเรือเกิดอุบัติเหตุ

การเกิดอุบัติเหตุทางทะเลดังที่กล่าวข้างต้น ไม่หมายความรวมถึง การไม่มีประสิทธิภาพทางการเดินเรือของผู้ควบคุมเรือที่มีใบอนุญาตเดินเรือที่ถูกต้องของเรือลำที่เกิดเหตุ นั้น

การไม่มีประสิทธิภาพของผู้ควบคุมการเดินเรือลำที่เกิดเหตุ หมายความว่า การสั่งงานที่ประมาท ละเลยการปฏิบัติตามกฎหมายและข้อบังคับที่จำเป็นในการสั่งงานต่อผู้ได้บังคับบัญชาในขั้นตอนการเดินเรือ ปฏิบัติหน้าที่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์หรือของมีนเมา หรือยาอื่นใด การกระทำอื่นใดอันสามารถระบุได้ว่า ผู้ควบคุมการเดินเรือ นั้น ไม่มีความพร้อมทางด้านร่างกายและจิตใจในการปฏิบัติหน้าที่ มีการกระทำอันแสดงให้เห็นว่าละเว้น ละเลย หลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามข้อบังคับของผู้ควบคุมเรือในฐานะที่ได้รับใบอนุญาตการเดินเรืออย่างถูกต้อง สำหรับเรือโดยสารสาธารณะตามพระราชบัญญัติการขนส่งผู้โดยสาร พ.ศ. 2533²⁰⁶

“ผู้ถือใบอนุญาตการเดินเรือ” หมายถึง ผู้ที่มีใบอนุญาตการเดินเรือที่ถูกต้องและรวมถึงผู้ที่ถูกเพิกถอนหรือพักใบอนุญาตด้วย

ผู้ที่ถือใบอนุญาตการเดินเรือที่ถูกต้อง และเป็นผู้รับผิดชอบการเดินเรือลำที่เกิดเหตุ นั้น จะถูกทำการสอบสวนถึงแม้ว่าอุบัติเหตุจะเกิดในน่านน้ำสากลก็ตาม

²⁰⁵ The Passengers transport Act 1990.

²⁰⁶ The Passengers transport Act 1990.

การแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน เป็นอำนาจของรัฐมนตรี โดยแต่งตั้งจากบุคคลดังต่อไปนี้

- ก) พนักงานของ RMS
- ข) เจ้าพนักงานแห่งท่าเรือนิวเซาท์เวลส์
- ค) สมาชิกขององค์การขนส่ง
- ง) เจ้าพนักงานของท้องถิ่น หรือของหน่วยงานราชการ หรือของรัฐ
- จ) หัวหน้าคณะกรรมการสอบสวน นักวิจัย
- ฉ) พนักงานหรือลูกจ้างหรือเจ้าหน้าที่ของผู้ดำเนินการท่าเรือขนส่งเอกชนตามพระราชบัญญัติการบริหารท่าเรือและการเดินเรือ พ.ศ. 2538 (The Port and Maritime Administration Act 1995)²⁰⁷

ในการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน อาจกำหนดขอบเขต ข้อบังคับหรือข้อกำหนดเพิ่มเติม เพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการสอบสวนได้

หมายเหตุ: เจ้าพนักงานที่เป็นผู้มีอำนาจในการสอบสวน อาทิเช่น เจ้าพนักงานท่าเรือหรือเจ้าหน้าที่ตำรวจ และหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ

ให้รัฐมนตรีจัดให้มีบัตรประจำตัวของผู้เป็นคณะกรรมการสอบสวน ซึ่งลงนามโดยนายกรัฐมนตรี และในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนให้มีการแสดงบัตรประจำตัวเสมอเมื่อมีการร้องขอ หากมีการเรียกคืนจะต้องคืนบัตรประจำตัวโดยทันที หากฝ่าฝืนมีโทษปรับสูงสุด 10 เท่า และบัตรประจำตัวสามารถใช้แสดงตนแทนบัตรประชาชนได้จนกว่าจะมีการเรียกคืนหรือพ้นจากหน้าที่

ผู้ใดกระทำการขัดขวาง ไม่ให้ข้อมูล หรือทำให้การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานล่าช้า เป็นไปอย่างไม่มีวาระ โดยปราศจากเหตุผลอันควร อันเป็นเหตุให้กระบวนการสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพ หรือกระทำการอันแสดงถึงการข่มขู่เจ้าพนักงาน ให้ปฏิบัติหน้าที่ได้ไม่เต็มประสิทธิภาพในการสอบสวน หรือกระทำการแอบอ้าง หรือกระทำการอื่นใด อันทำให้ผู้อื่นเข้าใจผิดว่าเป็นเจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานหรือผู้มีอำนาจในการสอบสวน มีโทษปรับ 100 เท่า หรือโทษจำคุกไม่เกิน 3 เดือน หรือทั้งจำทั้งปรับ

²⁰⁷ The Port and Maritime Administration Act 1995.

2.1 หน้าที่ของเจ้าของเรือและผู้เกี่ยวข้องเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Duties of Masters and owners in case of marine accidents)²⁰⁸

2.1.1 การแจ้งเหตุโดยทันทีเมื่อเกิดอุบัติเหตุ²⁰⁹

เมื่อเรือเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่สองลำขึ้นไป มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ หรือไม่สามารถเดินเรือต่อไปได้ เจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือที่ประสบเหตุต้องรีบให้การช่วยเหลือผู้ประสบเหตุที่ได้รับบาดเจ็บอย่างทันที และต้องแจ้งเหตุไปยังหน่วยงานชายฝั่งโดยทันที โดยแจ้งรายละเอียด กล่าวคือ แจ้งหมายเลขใบอนุญาตการเดินเรือของเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือในขณะนั้น แจ้ง ชื่อ ที่อยู่ ภูมิลำเนาของเจ้าของเรือ ,ผู้ได้รับใบอนุญาตการเดินเรือ, ชื่อเรือที่เกิดเหตุ และหมายเลขทะเบียนเรือตามที่กฎหมายกำหนด และต้องแสดงรายละเอียดอื่นตามที่เจ้าพนักงานร้องขอ เว้นแต่มีเหตุอันสมควร

ในการช่วยเหลืออุบัติเหตุของเจ้าพนักงาน ต้องดำเนินการช่วยเหลืออย่างรวดเร็วที่สุด ให้การช่วยเหลือในเบื้องต้นกรณีเร่งด่วนก่อน และต้องแจ้งให้ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของเรือ หรือผู้ควบคุมเรือทราบถึงการดำเนินการช่วยเหลือดังกล่าว การที่เจ้าพนักงานมิได้ปฏิบัติตามที่กำหนด หากมีเหตุผลสมควร ไม่ต้องรับผิดชอบ

2.1.2 การรายงานอุบัติเหตุทางทะเลต่อรัฐมนตรี²¹⁰

เมื่อผู้ครอบครองเรือ หรือผู้ควบคุมเรือแจ้งเหตุไปยังหน่วยงานราชการตามข้อ 2.1.1 แล้ว หรือกรณีไม่ต้องรายงาน เนื่องจากมีบุคคลอื่นได้รายงานเหตุแล้ว เช่น เจ้าของเรือ เจ้าหน้าที่ที่ประสบเหตุ หรือตามข้อบังคับอื่นในพระราชบัญญัติ หน่วยงานรัฐที่มีอำนาจรับผิดชอบ จะต้องจัดทำรายงานนำเสนอต่อรัฐมนตรีผู้กำกับดูแล ในกรณีที่อุบัติเหตุทางทะเลนั้นมีความร้ายแรง (2.1 นิยาม คำว่า “อุบัติเหตุทางทะเล”) ตามที่ระบุในพระราชบัญญัตินี้ รัฐมนตรีหรือเจ้าหน้าที่ของทางราชการ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจสามารถขอข้อมูลเพิ่มเติมจากเจ้าของเรือผู้ทำหน้าที่ควบคุมการเดินเรือเพื่อประกอบการออกคำสั่งการสอบสวนต่อไป

²⁰⁸ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 2 Duties of Masters and Owners in Case of Marine Accidents(98-102)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 41-42.

²⁰⁹ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 2 Duties of Masters and Owners in Case of Marine Accidents(98: Requirements of Masters in Case of Accident Involving Vessels)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 41-42.

²¹⁰ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 2 Duties of Masters and Owners in Case of Marine Accidents(99: Duty to Report Marine accidents to Minister)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 42.

2.1.3 องค์ประกอบของการรายงานอุบัติเหตุทางทะเล²¹¹

รายงานการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลจะต้องประกอบด้วย เวลา สถานที่ และลักษณะการเกิดเหตุ รายละเอียดสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ชื่อเรือ หมายเลขทะเบียนเรือของเรือที่เกิดเหตุทั้งหมด ความเสียหายหมายความรวมถึงการเสียชีวิต ผู้บาดเจ็บ และความเสียหายที่เกิดกับเรือ ในอุบัติเหตุนั้น และความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้อง

เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือลำที่เกิดเหตุ รวมถึงผู้ควบคุมเรือต้องรักษาวัตถุพยาน²¹² หลักฐาน ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ พร้อมสำหรับการให้ข้อมูล เช่น เอกสารการเดินเรือ แหล่งจัดเก็บข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ หรืออื่นๆ หากฝ่าฝืน หรือให้การอันเป็นเท็จมีโทษปรับไม่เกิน 50 เท่า²¹³

2.2 การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลและความปลอดภัยทางทะเล (Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters)²¹⁴

เมื่อเกิดเหตุต่อไปนี้ ให้รัฐมนตรีมีคำสั่งให้ดำเนินการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุทางเรือ กล่าวคือ เมื่อได้รับรายงานอุบัติเหตุทางทะเลตามที่กฎหมายกำหนด หรือมีเหตุอันควรเชื่อว่าได้เกิดเหตุขึ้นขึ้น หรือมีสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเลขึ้น หรือมีเหตุร้ายหรือเหตุการณ์อันมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าอาจทำความเสียหายให้แก่ท่าเรือ การเดินเรือ หรือการสูญเสียทรัพย์สิน

การสอบสวนจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง และกระทำภายใต้กฎหมายอาญาหรือแพ่ง การสอบสวนให้สามารถเรียกข้อมูลเพิ่มเติมหรือพยานเพิ่มเติมได้ และให้รายงานการสอบสวนต่อรัฐมนตรีผู้ที่มีอำนาจควบคุม

²¹¹ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 2 Duties of Masters and Owners in Case of Marine Accidents(100: Marine Accident particulars)”. Act No. 121. P. 42.

²¹² Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 2 Duties of Masters and Owners in Case of Marine Accidents(101: Preservative of Evidence”. New South Wales. Australia. Act No. 121. P. 42.

²¹³ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 2 Duties of Masters and Owners in Case of Marine Accidents(102:Offence)”. New South Wales. Australia. Act No. 121. P. 42.

²¹⁴ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (103-113)”. New South Wales. Australia. Act No. 121. P. 43-46.

2.2.1 วัตถุประสงค์หลักของการสอบสวน²¹⁵

วัตถุประสงค์หลักของการสอบสวน เพื่อนำผลของการสอบสวนในอุบัติเหตุกรณีต่างๆ มาพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยทางทะเล และเพื่อหามาตรการป้องกัน หรือให้คำแนะนำ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุแบบเดิมซ้ำอีก

2.2.2 การแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน²¹⁶

รัฐมนตรีจะต้องดำเนินการแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนจากเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจในการสอบสวน ผู้ทรงคุณวุฒิ หรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการสอบสวน กรณีอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดแก่การบริการสาธารณะ รัฐมนตรีจะแต่งตั้งหัวหน้าคณะสอบสวนของเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจในการสอบสวนเป็นกรรมการ รัฐมนตรีอาจแต่งตั้งกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ หรือผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านในการสอบสวนมากกว่าสองท่านเป็นผู้มีอำนาจสอบสวนก็ได้

2.2.3 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวน²¹⁷

เจ้าพนักงานที่ได้รับแต่งตั้งให้ทำหน้าที่สอบสวนจะมีอำนาจตามพระราชบัญญัติความปลอดภัยทางทะเล

2.2.4 การดำเนินการสอบสวน²¹⁸

คณะกรรมการสอบสวนจะต้องดำเนินการสอบสวนตามวัตถุประสงค์การสอบสวนที่ได้วางไว้ การสอบสวนจะต้องขยายการสอบสวนไปยังเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด และในการรวบรวมพยานหลักฐาน คณะกรรมการสอบสวนสามารถขอความร่วมมือจากบุคคลอื่นได้ รัฐมนตรีมีอำนาจตัดสินใจระงับการสอบสวน หยุดดำเนินการสอบสวน รวมถึงพักการสอบสวนได้

²¹⁵ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (104: Principle Purposes of Investigation)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 43.

²¹⁶ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (105: Appointment of Investigator)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 43.

²¹⁷ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (106: Powers of Investigator)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 43.

²¹⁸ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (107: Conduct of Investigations)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 43-44.

2.2.5 การรายงานต่อรัฐมนตรี²¹⁹

เมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการสอบสวนแล้ว คณะกรรมการจะต้องจัดทำรายงานนำเสนอต่อรัฐมนตรีที่กำกับดูแล และรายงานต้องประกอบไปด้วย

- 1) ข้อเท็จจริงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยไม่มีการเบี่ยงเบนของข้อมูล
- 2) สาเหตุสำคัญอันควรจะเป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น
- 3) ข้อเสนอแนะ ข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันเหตุที่คล้ายคลึงกันที่อาจเกิดขึ้นซ้ำ

ก่อนการสอบสวนเสร็จสิ้นคณะกรรมการสอบสวนอาจจัดทำรายงานเบื้องต้นนำเสนอแก่รัฐมนตรีก่อนที่จะมีการประชุมสรุปผลการสอบสวนอย่างเป็นทางการได้ เมื่อคณะกรรมการเห็นว่าจะเป็นผลดีต่อความปลอดภัยทางทะเลในอนาคต หรือมีการจัดทำรายงานฉบับร่างล่วงหน้า หรือมีการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำเสนอล่วงหน้า หรือกรณีจะส่งรายงานฉบับจริงประกอบกับฉบับร่างให้แก่รัฐมนตรีพิจารณาก็ได้

2.2.6 หน้าที่ของบุคคลที่ได้รับรายงานทั้งฉบับร่างและฉบับสมบูรณ์²²⁰

จะต้องไม่ทำการเปิดเผย เผยแพร่รายงานนั้นต่อสาธารณะชน ไม่แสดงรายละเอียดของรายงานทั้งสองฉบับแก่ผู้อื่น เว้นแต่ ได้รับคำสั่งจากผู้มีอำนาจ หรือเมื่อจำเป็นต้องดำเนินการขั้นต่อไป หรือเมื่อจำเป็นต้องจัดทำรายงานฉบับต่อไป หากฝ่าฝืนมีโทษ 100 เท่า และไม่มิสิทธิกล่าวโทษ ลงโทษ บุคคลใดที่ปรากฏอยู่ในรายงานนั้น

2.2.7 การสั่งระงับใบอนุญาตการเดินเรือ²²¹

หากกระบวนการสอบสวนพบว่า การเกิดเหตุทางทะเลเกี่ยวเนื่องมาจากการไร้ความสามารถ การไม่จัดการเดินเรือที่ถูกต้องตามข้อบังคับการเดินเรือ เกิดจากการละเลยในการควบคุมการเดินเรือของผู้ที่ได้รับใบอนุญาตการเดินเรือที่ถูกต้อง คณะกรรมการสอบสวนมีสิทธิสั่งระงับการใช้ใบอนุญาตนั้นเป็นการชั่วคราวได้ การระงับใบอนุญาตชั่วคราวจะต้องไม่เกินกว่า 14 วัน

²¹⁹ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (108: Report to Minister of Investigation)”. New South Wales. Australia. Act No. 121. P. 44.

²²⁰ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (109: Representations by Persons affected by Report)”. New South Wales. Australia. Act No. 121. P. 44.

²²¹ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (110: Suspension of Marine Safety License {ending Investigation})”. New South Wales. Australia. Act No. 121. P. 44-45.

รวมทั้งเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจสามารถสั่งขยายเวลาระงับการใช้ใบอนุญาตนั้นได้โดยอาศัยอำนาจศาลและผู้พิพากษา

2.2.8 การดำเนินการของรัฐมนตรีภายหลังจากได้รับรายงานการสอบสวน²²²

รัฐมนตรีสามารถสั่งให้กระทำหรือไม่กระทำอื่นใดในส่วนที่เกี่ยวข้องกับผลการสอบสวน และมีอำนาจดำเนินการปรับปรุงการรักษาความปลอดภัยทางทะเลตามรายงานที่ได้รับ สั่งระงับ ยกเลิก เพิกถอนใบอนุญาตการเดินทางเรือของผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล ระงับสิทธิผู้ได้รับ ใบอนุญาตที่เกี่ยวข้อง แจกจ่ายละเอียดของรายงานการสอบสวน ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและนำไปปฏิบัติตามข้อเสนอแนะ ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับบริการสาธารณะ ให้แจ้งต่อ RMS, Transport for NSW หรือหัวหน้าคณะกรรมการสอบสวน และถ้าใบอนุญาตนั้นอยู่ในความรับผิดชอบของ RMS ให้ RMS ดำเนินการแทนรัฐมนตรี การระงับหรือเพิกถอนใบอนุญาตการเดินทางเรือจะต้องกระทำทุกฉบับที่บุคคลนั้นถือครองอยู่ รัฐมนตรีหรือ RMS จะต้องแจ้งโดยลายลักษณ์อักษรแก่ผู้ถือครองใบอนุญาตที่ถูกเพิกถอนหรือระงับนั้น กรณีเป็นการสั่งการตามผลการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลนั้น

2.2.9 การเผยแพร่รายงานสู่สาธารณะ²²³

การเผยแพร่รายงานการสอบสวนต่อสาธารณะชนเป็นดุลยพินิจของรัฐมนตรี การเผยแพร่รายงานอาจพิจารณาเผยแพร่แค่บางส่วนได้ แต่จะไม่เผยแพร่รายงานหากการเผยแพร่นั้นเป็นการละเมิดสิทธิของบุคคลใดในกระบวนการยุติธรรม

2.2.10 การคุ้มครองการรับผิด²²⁴

บุคคลที่มาให้ปากคำเพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลนั้น จะต้องได้รับความคุ้มครองทั้งจากข้อมูลที่ให้ พยานหลักฐานที่นำมามอบให้ หรือแม้แต่ความคุ้มครองความเป็นส่วนตัวของพยาน โดยบุคคลนั้นจะไม่ได้รับการดำเนินคดีทั้งทางแพ่งและอาญา

²²² Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (111: Action By Minister Following Report of Investigation)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 45.

²²³ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (112: Public Release of Report)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 45-46.

²²⁴ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 3 Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters (113: Protection From Liability)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 46.

2.3 อำนาจการสอบสวนของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจ (Investigative Powers of Authorized Officers)²²⁵

การสอบสวนนั้นเป็นไปเพื่อพิสูจน์ว่าได้ปฏิบัติตามกฎหมายทะเลหรือมีการฝ่าฝืนกฎหมายทะเลหรือไม่ และกระบวนการสอบสวนจะต้องกระทำภายใต้การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลและความปลอดภัยทางทะเล (*Investigation of Marine Accidents and Other Marine Safety Matters*) อำนาจในการสอบสวนรวมถึงการจำกัดเรือที่เกิดเหตุหรือเรือที่เกี่ยวข้อง เพื่อสืบหาพยานหลักฐานประกอบการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล ข้อบังคับการสอบสวนไม่อยู่ภายใต้พระราชบัญญัติการป้องกันมลพิษทางเรือ²²⁶

คณะกรรมการสอบสวน มีอำนาจในการสั่งการใดๆ เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการสอบสวน เช่น ให้ออกใบสั่งการเรือ ระงับการลงเรือ ให้การช่วยเหลือ ให้เทียบท่า จัดหาที่พักพิง จัดหาสิ่งจำเป็นแก่เรือลำที่เกิดเหตุ สามารถสั่งการให้เดินเรือไปยังปลายทางที่กำหนด เป็นต้น

ในการเข้าถึงข้อมูลอื่น เพื่อให้การสืบหาพยานหลักฐานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ คณะกรรมการสอบสวนมีอำนาจในการเข้าถึงพยานหลักฐานในช่วงเวลากลางวัน หรือตลอดระยะเวลาที่กำหนดให้เป็นเวลาทำงานนั้น ยกเว้นการเข้าถึงพยานหลักฐานในที่พำนักส่วนบุคคล

การเข้าถึงหลักฐานจะต้องได้รับความยินยอมจากผู้ครอบครอง สามารถเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับพยานหลักฐานได้เพียงบางส่วน สามารถเรียกพบพยานบุคคลหรือเรียกตรวจสอบหลักฐานได้โดยทันที การเข้าสืบค้นพยานหลักฐานจะต้องมีการแจ้งล่วงหน้า พยานหลักฐานให้หมายความรวมถึงยานพาหนะที่เกี่ยวข้องกับเหตุด้วย

2.4 อำนาจการสอบสวนทั่วไป⁽²²⁷⁾⁽²²⁸⁾

เพื่อให้การสอบสวนบรรลุวัตถุประสงค์คณะกรรมการสอบสวนจะต้องไม่อนุญาตให้เรือลำที่เกิดเหตุหรือเกี่ยวข้องออกเรือไป ให้มีอำนาจสืบค้นหาเรือที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุเรียกพบบุคคลอื่นเพื่อสืบหาข้อมูลหลักฐานเพิ่ม ทำการจัดเก็บข้อมูลทางกายภาพ ภาพถ่าย และบันทึกข้อมูล

²²⁵ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 4 Investigative Powers of Authorized Officers (114-116)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 46-49.

²²⁶ The Marine Pollution Act 2012.

²²⁷ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 4 Investigative Powers of Authorized Officers (117-122)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 47-48.

²²⁸ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 4 Investigative Powers of Authorized Officers (117: General Investigative Powers)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 47.

ทั้งหมดของพยานหลักฐาน ตรวจสอบหรือทดสอบด้วยอุปกรณ์ทางวิทยาศาสตร์ตรวจยึดอุปกรณ์ที่ได้เพื่อการตรวจสอบทางการสอบสวนเพื่อเป็นตัวอย่างและการทดสอบ ตรวจสอบให้แน่ใจถึงสิ่งที่จะทำผิดกฎหมาย จัดทำเอกสารเพื่อแสดงถึงขั้นตอนการตรวจสอบพยานหลักฐาน แสดงถึงการครอบครอง และจัดทำรายงานการจัดเก็บวัตถุพยาน ให้ผู้เกี่ยวข้องอำนวยความสะดวกแก่คณะกรรมการสอบสวน คอยจัดหาวัสดุอุปกรณ์ รวมทั้งประสานงานเพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินการสอบสวน

คณะกรรมการสอบสวน สามารถสั่งระงับการเดินเรือ²²⁹ กักเรือเพื่อประโยชน์ในการสอบสวน โดยจะต้องไม่ใช่ระยะเวลาที่นานเกินความจำเป็นในการจัดเก็บวัตถุพยาน การกักเรือกักได้ไม่เกิน 72 ชั่วโมง โดยอาศัยอำนาจศาล และต้องแจ้งผู้ครอบครองเรือหรือเจ้าของเรือทราบถึงการดำเนินการสอบสวนหรือการจัดเก็บพยานหลักฐานจากเรือลำที่กักขังนั้น สามารถร้องขอข้อมูลของผู้ครอบครองเรือ หรือเจ้าของเรือ เพื่อให้การสอบสวนดำเนินไปได้ บุคคลที่ได้รับการร้องขอนั้น จะต้องให้ข้อมูลที่เป็นประโยชน์ตามที่เจ้าพนักงานต้องการ โดยทันที ข้อมูลประกอบไปด้วย ชื่อ ที่อยู่ ของผู้ครอบครองเรือ คนประจำเรือ หรือผู้ควบคุมการเดินเรือ สามารถร้องขอให้ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของเรือ จัดส่งข้อมูลส่วนบุคคลของตนในรูปแบบลายลักษณ์อักษรเพื่อจัดเก็บเป็นหลักฐาน สามารถร้องขอให้ผู้ควบคุมการเดินเรือในเรือลำที่เกิดเหตุจัดส่งข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบลายลักษณ์อักษรเพื่อจัดเก็บเป็นหลักฐาน สามารถร้องขอให้คนประจำเรือจัดส่งข้อมูลส่วนบุคคลในรูปแบบลายลักษณ์อักษรเพื่อจัดเก็บเป็นหลักฐาน ในการร้องขอให้บุคคลเกี่ยวข้องให้ข้อมูลหรือส่งหลักฐานรวมไปถึงเรือเพื่อการพาณิชย์ด้วย

นอกจากนี้ คณะกรรมการสอบสวนสามารถกำหนดให้บุคคลต้องตอบคำถามและให้ข้อมูลเอกสารและอื่นๆ โดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ดำเนินการ ได้แก่ ให้มาให้ปากคำจัดทำเอกสารข้อมูลเพื่อประกอบการสอบสวน เมื่อมีการร้องขอสามารถให้ข้อมูลโดยปราศจากข้อจำกัดทางข้อบังคับใด สามารถให้ปากคำโดยไม่กำหนดรูปแบบทางกฎหมายใด สามารถยื่นยันข้อมูลที่ให้ไว้

²²⁹ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 4 Investigative Powers of Authorized Officers (118: Detentions of Vessel for Purposes of Investigation)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 47.

2.5 ข้อจำกัดในการถูกฟ้องร้อง²³⁰

บุคคลใดที่ถูกเรียกมาให้ปากคำภายใต้พระราชบัญญัติฉบับนี้ จะได้รับความคุ้มครองการให้ปากคำ ไม่ถูกฟ้องร้องเป็นผู้กระทำความผิด และได้รับความคุ้มครองในฐานะพยาน ข้อมูลใดที่ได้รับจากบุคคลข้างต้น จะไม่ถูกนำมากล่าวโทษแก่ผู้ให้ข้อมูลนั้นแต่จะถูกนำไปใช้เพื่อพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยทางทะเล

2.6 บทบัญญัติอื่น²³¹

คณะกรรมการสอบสวนจะต้องกระทำการสอบสวนให้เกิดความผิดพลาดน้อยที่สุด และจะต้องดำเนินการโดยใช้ระยะเวลาที่เหมาะสม

2.7 บทกำหนดโทษ²³²

บุคคลจะต้องไม่ขัดคำสั่งของเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจ โดยปราศจากเหตุผลอันควร บุคคลจะต้องไม่จัดทำเอกสารหรือให้ข้อมูลเท็จ หากฝ่าฝืนต้องโทษปรับ 50 เท่า

²³⁰ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 4 Investigative Powers of Authorized Officers (123: Limitation on Self-Incrimination)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 48.

²³¹ Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 4 Investigative Powers of Authorized Officers (124: General Provisions Relating to Functions under this Divisions)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 49.

²³² Marine Safety Act 1998. “Part 8 Investigation and Enforcement: Division 4 Investigative Powers of Authorized Officers (125: Offence)”. New South Wales, Australia. Act No. 121. P. 49.

3. กฎหมายการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศเดนมาร์ก²³³

พระราชบัญญัติว่าด้วยการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศเดนมาร์ก ได้รับการบัญญัติโดยรัฐสภาเดนมาร์ก เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคม 2554 เพื่อประกาศให้หน่วยงานเกี่ยวกับการเดินเรือของประเทศเดนมาร์กนำไปปฏิบัติ

The Act on Safety Investigation of Marine Accidents²³⁴

We Margrethe the second, by the grace of God Queen of Denmark hereby witness: Folketinget (the Danish Parliament) has adopted and We with Our consent hereby enact the Following Act:

วัตถุประสงค์การสอบสวน เพื่อเพิ่มมาตรการความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลของประเทศในอนาคต²³⁵

3.1 การแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศเดนมาร์ก

รัฐมนตรีว่าการการเดินเรือแห่งประเทศเดนมาร์กและคณะกรรมการควบคุมองค์การเดินเรือ จะเป็นผู้ดำเนินการแต่งตั้งและสรรหาคณะกรรมการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศ²³⁶

3.2 คุณสมบัติและความเป็นอิสระของคณะกรรมการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศเดนมาร์ก

คณะกรรมการสอบสวนฯ จะต้องเป็นผู้มีความรู้เฉพาะด้านที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน เป็นผู้ประกอบวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ซึ่งสามารถใช้อำนาจเฉพาะนั้นมา

²³³ The Danish Maritime Authority. (2011). *Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Pp. 1-5.

²³⁴ This act contain provision implementing Directive 2009/t8/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 establishing the fundamental principles governing the investigation of accidents in the maritime transport sector and amending Council Directive 1999/35/EC and Directive 2002/59/EC of the European Parliament and of the Council, Official Journal 2009, no. L 131, pp. 114-127.

²³⁵ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 1: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article1.

²³⁶ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 1: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article1.

ใช้ในการสอบสวนได้ และคณะกรรมการสอบสวนจะต้องเป็นอิสระจากการถูกแทรกแซง ไม่ว่าจะ
เป็นองค์กรรัฐ องค์กรเอกชน บุคคล หรือคณะบุคคลใดที่มีความสนใจหรือได้รับผลกระทบจาก
อุบัติเหตุ นั้น และอาจส่งผลให้เกิดการโน้มน้าว โน้มน้ำวให้การสอบสวนผิดพลาดคลาดเคลื่อนไป²³⁷

3.3 ขอบเขตการสอบสวน

คณะกรรมการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศ
เดนมาร์ก มีขอบเขตความรับผิดชอบการสอบสวนในทุกกรณีของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายในน่านน้ำ
ของประเทศเดนมาร์ก หรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเรือสัญชาติเดนมาร์ก และรวมทั้งเรือที่มีความสำคัญ
กับประเทศเดนมาร์ก คณะกรรมการสอบสวนสามารถยกเว้นไม่ทำการสอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
ทางทะเลที่เกิดกับเรือที่มีความยาวตลอดลำเรื่อน้อยกว่า 15 เมตร²³⁸

3.4 อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทาง ทะเลของประเทศเดนมาร์ก

3.4.1 คณะกรรมการสอบสวนมีสิทธิที่จะไม่สอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล
กับกรณี เรือที่มีภารกิจในการสู้รบ เรือที่รัฐบาลเป็นผู้กำกับดูแลเอง เรือเฉพาะกิจของประเทศ เรือที่
มีการควบคุมแบบดั้งเดิมใช้ไฟพายหรือลูกเรือในการขับเคลื่อนเรือแบบดั้งเดิม ยกเว้นจะมีลูกเรือ
มากกว่า 12 คนและมีจุดประสงค์เพื่อการค้า เรือที่มีภารกิจปฏิบัติราชการภายในประเทศเท่านั้น และ
หน่วยขุดเจาะนอกชายฝั่ง²³⁹

3.4.2 คณะกรรมการสอบสวนมีอำนาจในการบังคับให้หน่วยงานลับ หน่วยงานอื่น
ที่คณะกรรมการสอบสวนร้องขอความช่วยเหลือ รวมทั้งหน่วยงานลับของต่างประเทศ แสดงตนต่อ
คณะกรรมการสอบสวนเมื่อใดก็ได้ โดยไม่ต้องใช้คำสั่งศาล มีสิทธิเข้าถึงเรือที่เกิดเหตุ สถานที่เกิด
เหตุ พื้นที่เกิดเหตุ เพื่อการรวบรวมพยานหลักฐาน สามารถรวบรวมพยานหลักฐาน โดยทันทีที่เกิด
เหตุ และดำเนินการค้นหา จัดการเก็บวัตถุพยานจากซากของบุคคลหรือของเรือที่เกิดเหตุเพื่อการ
ตรวจวิเคราะห์ สามารถเริ่มการรวบรวมพยานได้โดยทันทีโดยไม่ต้องรอคำสั่งหรือการมอบอำนาจ
และสามารถเข้าถึงข้อมูลของพยานหลักฐานได้โดยเสรี เข้าถึงข้อมูลเชิงสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับ
เรือลำที่เกิดเหตุ รวมทั้งข้อมูลสารสนเทศของวัตถุพยานอื่นในกระบวนการสอบสวนได้ มีอิสระใน

²³⁷ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 1: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article 4.

²³⁸ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article 2.

²³⁹ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article 3.

การเข้าถึงพยานหลักฐานในส่วนต่างๆ เช่น ผลการชันสูตรศพของผู้ประสบเหตุ หรือข้อมูลทางไปโอชีวภาพอื่นๆ มีอิสระในการเข้าถึงข้อมูลของพยานในส่วนเกี่ยวข้องที่มีความสำคัญ สามารถเรียกบุคคลที่คาดว่าจะเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวนมาให้ข้อมูล สามารถเรียกดูรายงาน หรือข้อมูลอื่นจากองค์กรใด หรือหน่วยงานใดที่คาดว่าจะจะเป็นประโยชน์ในการสอบสวนได้ สามารถร้องขอข้อมูลเพิ่มเติมจากรัฐอื่นที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุได้นั้นได้ และรวมทั้งขอความช่วยเหลือด้านการสืบค้น การกู้ภัย การกู้ซาก การขนส่ง หรือการร้องขอนักบินและการใช้ท่าเรือ และบุคลากรทางทะเลอื่นๆ ในการขอข้อมูลจากหน่วยงานหรือรัฐอื่นจะต้องให้หน่วยงานหรือรัฐอื่นได้รับทราบข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุด้วย²⁴⁰

3.4.3 คณะกรรมการสอบสวนสามารถร้องขอข้อมูล ข้อมูลหมายความรวมถึงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เทปบันทึกภาพ และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์อื่นๆ โดยคณะกรรมการสอบสวนสามารถร้องขอโดยระบุช่วงเวลาทั้ง ก่อนหน้า ในขณะที่ และภายหลังเกิดเหตุ จากเจ้าของเรือ และเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือจะต้องรักษาข้อมูลเหล่านั้นให้ไม่ถูกบันทึกซ้ำทับลงไป ไม่มีการเปลี่ยนแปลง ดัดแปลงให้ข้อมูลเบี่ยงเบนผิดแผกไปจากปกติของการบันทึกข้อมูล และไม่ถูกแทรกแซงโดยบุคคลอื่นที่อาจมีส่วนได้เสียกับอุบัติเหตุทางทะเลนั้น²⁴¹

3.4.4 คณะกรรมการสอบสวนมีอำนาจในการสั่งเคลื่อนย้ายเรือลำที่เกิดเหตุ แต่ไม่มีสิทธิกักเรือลำที่เกิดเหตุโดยไม่มีเหตุอันควรหากกระบวนการรวบรวมพยานหลักฐานเสร็จสิ้น²⁴²

3.4.5 คณะกรรมการสอบสวนมีอำนาจอันชอบธรรมในการสั่งห้ามไม่ให้มีการแตะต้องวัตถุพยานใดๆ รวมถึงเรือลำที่เกิดเหตุด้วย สามารถห้ามเข้าพื้นที่ที่เกิดเหตุ สามารถสั่งห้ามมีการเคลื่อนย้ายเรือลำที่เกิดเหตุ ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายต่อบุคคลอื่น หรืออาจจะเป็นการทำลายพยานหลักฐาน โดยสามารถขอความร่วมมือหน่วยงานด้านความปลอดภัยอื่น เช่น ผู้งเรือลาดตระเวน²⁴³

²⁴⁰ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article 7.

²⁴¹ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article 8.

²⁴² The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article 9.

²⁴³ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article 10.

3.5 การคุ้มครองผู้เกี่ยวข้องกับกระบวนการสอบสวน

คณะกรรมการสอบสวนจะได้รับการคุ้มครองทางอาญา โดยไม่สามารถร้องทุกข์กล่าวโทษ หรือให้รับผิดทางอาญาได้ หากผลการสอบสวนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นรับโทษ และ/หรือเมื่อมีหลักฐานใหม่ทำให้ผลการสอบสวนคลาดเคลื่อน

คณะกรรมการสอบสวน พยาน และผู้เกี่ยวข้อง จะได้รับการคุ้มครอง โดยพยานหลักฐานทั้งหมด เอกสาร คำพูด หรือวัตถุพยานที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยอย่างที่สุด พยานบุคคลจะได้รับการปกปิดข้อมูลที่สามารถอ้างไปถึงตัวบุคคลผู้เป็นพยานนั้น

ข้อมูลส่วนบุคคลของพยานที่ปกปิดเป็นความลับ หมายความว่ารวมถึงข้อมูลส่วนตัวทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านสุขภาพ ข้อมูลด้านสถานที่ส่วนบุคคลอื่น ๆ เช่น ที่ทำงาน ที่พักอาศัย

กฎหมายข้อมูลข่าวสารที่ให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลของรัฐได้ ไม่สามารถนำมาใช้กับข้อมูลข่าวสารในการสอบสวนนี้ได้ ยกเว้นเมื่อผลการสอบสวนสิ้นสุดแล้ว และคณะกรรมการสอบสวนให้สามารถเปิดเผยต่อสาธารณชนได้²⁴⁴

ไม่สามารถร้องเรียนการทำงานของคณะกรรมการสอบสวนได้²⁴⁵

3.6 การกำกับดูแลการสอบสวน

การสอบสวนกระทำภายใต้การควบคุม แนะนำของรัฐสภายุโรปและคณะมนตรีที่กำกับดูแลการสอบสวน²⁴⁶

3.7 การออกกฎระเบียบเกี่ยวกับการรายงานผลการสอบสวน

รัฐมนตรีที่กำกับดูแลสามารถกำหนดแนวทางปฏิบัติและรายละเอียดที่ครอบคลุมยิ่งขึ้นเกี่ยวกับการเผยแพร่ข้อมูลรายงานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลแก่สาธารณชน การตีพิมพ์รายงาน และการแนะนำแนวทางด้านความปลอดภัยของข้อมูลที่ระบุถึงอัตลักษณ์บุคคลของพยานในการสอบสวน ทั้งนี้เพื่อความปลอดภัยและผลกระทบในอนาคตที่อาจมีขึ้นแก่พยานบุคคลในเหตุการณ์นั้นได้²⁴⁷ และออกระเบียบให้มีการแจ้งหน่วยงานด้านการเดินเรือของเดนมาร์กเพื่อให้

²⁴⁴ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article5.

²⁴⁵ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article11.

²⁴⁶ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article6.

²⁴⁷ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark, Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article6.

ทราบถึงรายละเอียดของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล รวมทั้งแจ้งต่อหน่วยงานแห่งสหภาพยุโรปถึงรายละเอียดการเกิดอุบัติเหตุ²⁴⁸

3.8 การออกกฎระเบียบเพิ่มเติม

รัฐมนตรีที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ อาจออกกฎระเบียบที่ชัดเจนครอบคลุมมากยิ่งขึ้นในการสอบสวน ทั้งนี้เพื่อกำหนดถึงผลกระทบที่เกี่ยวข้องระหว่างประเทศด้วย โดยอาศัยการสอบสวนต้นแบบจากอุบัติเหตุที่เคยเกิดขึ้น²⁴⁹

3.9 บทกำหนดโทษ

เจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือลำที่เกิดเหตุไม่ตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลที่คณะกรรมการสอบสวนร้องขอ หรือไม่ดำเนินการตามคำร้องขอของคณะกรรมการ เจ้าของผู้ถือครองกรรมสิทธิ์ไม่รักษาข้อมูล เพื่อไม่ให้ถูกบันทึกซ้ำทับลงไป หรือเปลี่ยนแปลง ดัดแปลงให้ข้อมูลเบี่ยงเบนผิดแผกไปจากปกติของการบันทึกข้อมูล มีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี²⁵⁰ หากเจ้าของเรือ ผู้ครอบครองเรือที่ฝ่าฝืนเป็นนิติบุคคล ก็ได้รับโทษทางอาญาตามหมวด 5 แห่งประมวลกฎหมายอาญาด้วย²⁵¹ และให้ถือว่าผู้เกี่ยวข้องที่ทำงานบนเรือมีส่วนร่วมกับนายจ้างเจ้าของด้วย²⁵²

3.10 ข้อยกเว้นตามกฎหมาย

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับหมู่เกาะฟาร์โรว์และเกาะกรีนแลนด์เว้นแต่มีการประกาศเป็นพระราชกฤษฎีกา สำหรับหมู่เกาะฟาร์โรว์จะต้องได้รับการลงมติจากชาวหมู่เกาะฟาร์โรว์แล้ว²⁵³

²⁴⁸ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article16.

²⁴⁹ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article3.

²⁵⁰ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article13.

²⁵¹ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article13(1).

²⁵² The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article13(2).

²⁵³ The Danish Maritime Authority. (2011). *Section 2: Act on Safety Investigations of Maritime Accidents*. Denmark. Act No. 457. Adopted on 18 May 2011. Article15.

4. พระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศศรีลังกา

(Investigation of Maritime Casualties and Maritime Incidents)²⁵⁴

พระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศศรีลังกา ได้รับการตราขึ้นโดยสำนักเลขาธิการ กระทรวงคมนาคมทางเรือและท่าเรือ แห่งประเทศศรีลังกา (Merchant Shipping Secretariat (MSS), Ministry of Ports And Shipping) ซึ่งได้ออกประกาศพระราชบัญญัตินี้ไปยังหน่วยงาน บุคคล หรือองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ คือ เจ้าของเรือ บริษัทเดินเรือทั้งเพื่อการพาณิชย์หรือท่องเที่ยว ผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือ สถาบันการศึกษาด้านการเดินเรือ และเรือที่ถือสัญชาติ ศรีลังกาทุกลำให้ตระหนักถึงข้อบัญญัตินี้

พระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศศรีลังกา ได้มีต้นแบบและกำเนิดมาจากแนวความคิดขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO (IMO: IMCO 1948-1982) ซึ่งได้ตราข้อกำหนดด้านความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลและทางน้ำตามอนุสัญญาหลายฉบับดังนี้

- กฎหมายทะเลหรืออนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 บทที่ 94-7 (United Nations Convention on the Law of the Sea) (UNCLOS: 1982)²⁵⁵
- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1972 บทที่ 1/21 และ X1-1/6 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as amended: SOLAS 1974)²⁵⁶
- IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”²⁵⁷

²⁵⁴ 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.

²⁵⁵ IMO. *The United Nation Convention on The Law of The Sea: UNCLOS 1982*. P 58. Article 94 Duties of Flag state.

²⁵⁶ The United Nations(UN). *Treaties and International Agreement*. SOLAS 1974: The International Convention For The Safety of Life at Sea, 1974. P 289. Part C Regulation I /C Article 21 Casualties .

²⁵⁷ IMO. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code).”*

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 บทที่ 23 (International Convention on Load Lines, 1966 : LOAD LINES 66)²⁵⁸

- อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร บทที่ 12 ค.ศ.1978 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol 1978, as amended : MARPOL 73/78)²⁵⁹

โดยวัตถุประสงค์ของพระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศศรีลังกา²⁶⁰ มีดังนี้

1. เพื่อกำหนดมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุหรือเหตุอันเกิดขึ้นในทะเล เพื่อให้การสอบสวนมีมาตรฐานเดียวกัน วิธีปฏิบัติที่ชัดเจน และไม่ขัดแย้งกับพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยอาศัยกฎ ข้อบังคับ ข้อควรปฏิบัติของอนุสัญญาดังที่กล่าวข้างต้น คือ UNCLOS, SOLAS, MARPOL และ LOADLINES

2. กำหนดขั้นตอนการดำเนินการสอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล โดยคณะกรรมการการสอบสวนที่จัดตั้งขึ้น (Marine Safety Investigation)

4.1 ขั้นตอนและหลักการสอบสวน (Application)²⁶¹

4.1.1 กระบวนการสอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล จะเริ่มโดย

- 1) ตรวจสอบว่าเรือลำที่เกิดเหตุเป็นสัญชาติศรีลังกา
- 2) สถานที่เกิดเหตุอยู่ภายใต้อาณาเขตทางทะเลหรือทางน้ำของประเทศศรีลังกา หรือ
- 3) ตรวจสอบว่าเรือที่เกิดเหตุเจ้าของเป็นคนศรีลังกาและอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของสาธารณรัฐประเทศศรีลังกา

²⁵⁸ IMO. *LOAD LINES 66: The International Convention In Load Line 1966*. P 12. Article 23 Casualties.

²⁵⁹ Lloyd'S Register Rulefinder. (2005). *MARPOL 73/78: The International Convention for The Prevention of Pollution From Ships*. Article 8 And 12. P 11,15.

²⁶⁰ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016).

"1.Purpose: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. P. 1.

²⁶¹ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). "2.Application : 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. P. 1-2.

4.1.2 กรณีอุบัติเหตุ ดังต่อไปนี้ ไม่ต้องทำการสอบสวน

- 1) เรือลำที่เกิดเหตุ เป็นเรือในภารกิจของรัฐบาล ใช้ระหว่างสงคราม หรือกำเนิดขึ้นเพื่อการสงคราม
- 2) เรือลำที่เกิดเหตุไม่ใช่เครื่องกลในการขับเคลื่อน
- 3) ลูกเรือ กะลาสีเรือ หรือคนประจำเรือไม่ได้รับการว่าจ้างอย่างถูกต้องในการทำงานประจำเรือ นั้น และหรือเรือ นั้นไม่ได้ใช้เพื่อการค้า เว้นเสียแต่ว่าจะมีคนประจำเรือ ลูกเรือ หรือกะลาสีมากกว่า 12 คน
- 4) เรือประมงขนาดเล็ก

4.2 นิยาม (Definitions)²⁶²

4.2.1 จากหัวข้อ 4.1 ทำให้ต้องมีการกำหนดคำนิยาม ความหมายของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลเพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ตรงกัน ดังนี้

- 1) Marine Casualty หมายถึง เหตุการณ์หรือลำดับเหตุการณ์ที่ส่งผลให้เกิดกรณีต่อไปนี้
 - (1) มีผู้เสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บรุนแรง
 - (2) มีการสูญหายของบุคคลประจำเรือ กะลาสี หรือคนประจำเรือ
 - (3) มีความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากเรือลำที่เกิดเหตุ
 - (4) มีความเสียหายเกิดขึ้นกับเรือลำที่เกิดเหตุ
 - (5) ความเสียหายต่อเนื่องไปยังเรือลำอื่น สิ่งแวดล้อม หรือวัตถุก่อสร้างอื่นใดโดยมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือลำที่เกิดเหตุ นั้น
 - (6) มีการรั่วไหล ปนเปื้อน หรือการแตกรั่วของสารเคมี หรือสารประกอบใดจากเรือลำที่เกิดเหตุทำความเสียหายให้กับเรือลำอื่น หรือวัตถุลอยน้ำอื่นที่ใช้เส้นทางสัญจรนั้น
 - (7) มีการรั่วไหล ปนเปื้อน หรือการแตกรั่วของสารเคมี สารประกอบใดจากเรือลำที่เกิดเหตุก่อให้เกิดความเสียหายแก่สมดุลธรรมชาติ สิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำธรรมชาติ นั้น จึงจำเป็นต้องทำการสอบสวน

อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Marine Casualty) จะไม่หมายความรวมถึงการทะเลาะโดยเจตนาอันเป็นเหตุทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำที่ก่อเหตุเองนั้น หรือสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ รวมทั้งเรือ ลำอื่น ในเส้นทางสัญจรเดียวกัน

²⁶² Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). "3.Definitions : 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. P. 2.

2) Marine Incident หมายถึง อุบัติเหตุหรือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยฉับพลันไม่เจตนาและก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงมากกว่าในข้อ 1 Marine Casualty ซึ่งเป็นการเกิดเหตุโดยตรงกับเรือลำอื่น สร้างความเสียหายโดยตรงกับเรือหรือวัตถุลอยน้ำที่ใช้เส้นทางสัญจรทางน้ำนั้น อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุทางทะเลโดยฉับพลันรวมทั้งมีความเสียหายโดยตรงกับเรือ ลำอื่น (Marine Incidents) ไม่หมายความรวมถึงการกระทำการให้เกิดเหตุโดยเจตนา หรือการละเลย ไม่กำกับดูแลการเดินเรือ จนนำไปสู่เหตุการณ์อันร้ายแรงของอุบัติเหตุ

3) Very Serious Marine Incidents หมายความว่า อุบัติเหตุอันร้ายแรง ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงและกว้างขวาง ส่งผลกระทบเป็นวงกว้าง เกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงกับเรือลำที่เกิดเหตุ หรือเรือคู่กรณี หรือสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติเกิดการทำลาย ระบบนิเวศน์เสียหาย สมดุลตามธรรมชาติเปลี่ยนแปลงไปในทางที่แย่งลง

4.3 วัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดทางทะเล(Objective of a Marine Safety Investigation)²⁶³

4.3.1 กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดทางทะเลที่ได้บัญญัติในพระราชบัญญัติ การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของประเทศศรีลังกามีขึ้นเพื่อหามาตรการป้องกัน กรณีอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นคล้ายคลึงกัน โดยไม่มุ่งหาผู้กระทำผิดมารับโทษทางอาญา

4.3.2 กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ จะต้องไม่เกี่ยวข้องหรือดำเนินไปตามแนวทางการสอบสวนอาชญากรรม ไม่มุ่งหาผู้ก่ออาชญากรรม หรืออาชญากร หรือหาผู้รับโทษทางอาญา

4.4 หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ (Competent Authority)²⁶⁴

4.4.1 สำนักเลขาธิการของกระทรวงกำกับดูแลการเดินเรือของประเทศศรีลังกา (Merchant Shipping Secretariat : MSS) มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงในการตั้งคณะกรรมการการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้ มีที่ตั้งอยู่ที่ Merchant Shipping Secretariat (MSS) 1st Floor, Bristol Building 43-89, York Street, Colombo-01 Sri Lanka. TP: +94 112435127 Fax: +94 112435160 , email:dmsmos@sltnet.lk

²⁶³ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). "4. Objective of a marine Safety Investigation : 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. P. 2.

²⁶⁴ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). "5. Competent Authority : 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. P. 3.

4.5 แนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุ

4.5.1 กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลจะต้องดำเนินไปตามระเบียบการจัดการของผู้มีอำนาจสูงสุดของหน่วยงานที่กำกับดูแลการสอบสวน (Director General of Merchant Shipping of the Merchant Shipping Secretariat)

4.5.2 กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จะต้องเป็นอิสระ ปราศจากการแทรกแซง การโน้มเอียง การเบี่ยงเบน จากบุคคล หน่วยงาน หรือองค์กรใดที่อาจมีส่วนได้เสียกับผลการสอบสวนนี้

4.5.3 กระบวนการสอบสวนที่ถูกควบคุมกำกับดูแลโดยสำนักเลขาธิการ MSS นี้ จะได้รับความคุ้มครองทางด้านการเข้าถึงข้อมูลของพยานหลักฐานโดยอิสระ ปลอดภัย โดยหลักต่อไปนี

1) สามารถเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุโดยไม่ต้องมีคำสั่งอนุญาต สามารถเข้าตรวจสอบเรือลำที่เกิดเหตุ สถานที่เกิดเหตุได้โดยอิสระ

2) มีการจัดเก็บรวบรวมพยานหลักฐานทุกประเภท และจัดทำรายงานแจ้งไปยังผู้กำกับดูแลที่สูงกว่าเพื่อประกอบการวิเคราะห์สอบสวน

3) สามารถร้องขอข้อมูลทางเอกสารจากทุกแหล่งที่มาที่คณะกรรมการการสอบสวนพิจารณาแล้วว่าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุนี้ และ/หรืออาจมีส่วนช่วยให้กระบวนการสอบสวนชัดเจนยิ่งขึ้น รวมทั้งสามารถร้องขอความคิดเห็นจากผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ผู้มีวิชาชีพทางการเดินเรือ หรือผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาที่เกี่ยวข้อง และมีอำนาจในการขอทำสำเนาเอกสาร ข้อมูลทุกประเภทที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน (VDR and AIS) รวมทั้งไฟล์เสียง สมุดปูมเรือ และอื่นๆ

4) มีอำนาจในการสอบปากคำพยานของอุบัติเหตุ อำนาจในการเรียกพยาน หรือผู้เกี่ยวข้องเข้าให้ข้อมูล

5) มีอำนาจอันชอบธรรมที่จะทำการบันทึกการสอบสวนพยาน โดยไม่มีข้อโต้แย้ง

6) มีอำนาจในการร้องขอผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเพื่อความคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน หมายรวมถึงผู้ให้ความรู้เกี่ยวกับเรือ องค์กรประกอบของเรือ การต่อเรือ เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาสอบสวน

4.6 การแจ้งเตือนเมื่อเกิดเหตุ (Notification of a Marine Casualty)²⁶⁵

4.6.1 เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลในเขตน่านน้ำสากล หรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะทางทะเลที่มีอาณาเขตเชื่อมติดกับประเทศศรีลังกา และ/หรือเรือที่เกิดเหตุเป็นสัญชาติศรีลังกา MSS จำต้องเข้าไปเกี่ยวข้องโดยทำการแจ้งเตือนไปยังรัฐที่มีอาณาเขตเชื่อมต่อโดยรอบกับพื้นที่เกิดเหตุ นั้น โดยเร็ว ไม่จำเป็นต้องได้รับคำสั่งหรือคำอนุญาตจากเจ้าของเรือ หรือเจ้าของพื้นที่เกิดเหตุโดยตรง

4.6.2 เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลในพื้นที่อาณาเขต น่านน้ำ หอ่งน้ำของประเทศศรีลังกาโดยตรง และในฐานะสัญชาติเจ้าของเรือ MSS จะต้องทำการแจ้งเตือนเหตุไปยังผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายทั้งเจ้าของเรือ เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นโดยเร็วเช่นกัน

เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับเรือสัญชาติศรีลังกา เกิดเหตุนอกอาณาเขตน่านน้ำของประเทศ หรือน่านน้ำสากล จะต้องทำการแจ้งเตือนไปยังรัฐหรือประเทศที่มีอาณาเขตติดต่อกัน โดยรอบ รวมทั้งแจ้งหน่วยงานทั้งภายในและระดับสากลในการเริ่มกระบวนการกู้ภัย กู้ชีพ กระบวนการสอบสวนและขั้นตอนอื่นตามมา

4.6.3 เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล คนประจำเรือ กัปตัน กะลาสี ที่อยู่ในเรือลำที่เกิดเหตุ นั้นจะต้องแจ้งเหตุมายัง MSS โดยทันทีเพื่อให้หน่วยงานที่ดูแลด้านความปลอดภัยเข้าไปจัดการระงับเหตุร้ายนั้น โดยเร่งด่วน

1) หากผู้มีอำนาจสูงสุดในเรือลำนั้น ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ผู้มีอำนาจรองลงมาสั่งการได้โดยทันที

2) เจ้าของเรือ เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือไม่มีอำนาจในการขัดขวางกัปตัน หรือผู้มีอำนาจสูงสุดในการควบคุมเรือ (จากข้อ 1) ณ เวลานั้น มิให้แจ้งขอความช่วยเหลือมายัง MSS ได้

4.6.4 ภายใต้บังคับ 4.6.3 การแจ้งเตือนโดยผู้มีอำนาจสูงสุดของเรือในขณะนั้น จะต้องแจ้งไปยังหน่วยงานชายฝั่งของพื้นที่เกิดเหตุ เช่น นายท่าเรือ ตำรวจน้ำในพื้นที่ดูแล

4.6.5 ผู้มีอำนาจสูงสุดบนเรือ ณ ขณะที่เกิดเหตุ และเป็นผู้แจ้งเตือนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องใช้แบบฟอร์มการแจ้งเตือนตามกฎหมายข้อบังคับ คือ SP-FO-10 และ SP-FO-11 (ภาคผนวก 4.7.5.1 และ 4.7.5.2)

4.6.6 เมื่อได้รับการแจ้งมาจากเรือลำที่เกิดเหตุตาม 4.6.3 และ 4.6.4 MSS จะมีขั้นตอนการดำเนินการแจ้งเตือนไปยังหน่วยงานของรัฐบาลที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ ดังต่อไปนี้

²⁶⁵ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping, (2016). "6. Notification of Marine Casualty: 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. P. 3-4.

- 1) กองทัพเรือศรีลังกา (Sri Lanka Navy)
- 2) กรมทรัพยากรทะเล (Marine Environment Protection Agency: MEPA)
- 3) ยามชายฝั่ง (Sri Lanka Coast Guard)
- 4) กรมบรรเทาสาธารณภัย (Disaster Management Center)
- 5) ศูนย์ควบคุมชายฝั่ง (Sri Lanka Port Authority)
- 6) เจ้าของสัญชาติเรือที่เกิดเหตุ (Flag State of The Vessel Involved)

4.7 การประเมินผลการสอบสวนเบื้องต้นของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Preliminary Assessment of Marine Casualties and Incidents)²⁶⁶

4.7.1 หลังจากคณะกรรมการสอบสวนได้รับพยานหลักฐานเบื้องต้น คณะกรรมการสอบสวนจะต้องจัดทำรายงานการประเมินผลเบื้องต้นเพื่อส่งให้ผู้กำกับดูแลคณะกรรมการได้รับทราบถึงความคืบหน้า เพื่อเร่งหามาตรการป้องกันเฉพาะหน้าก่อนที่ความเสียหายต่อเนื่องจะลุกลามไปเป็นวงกว้าง

4.7.2 หากอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้นจัดเป็นอุบัติเหตุที่ร้ายแรง ทาง MSS จักต้องจัดหาบุคลากรผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเข้าร่วมกระบวนการสอบสวน

4.7.3 เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล MSS จะต้องได้รับข้อมูลเบื้องต้นอย่างเร่งด่วน อันได้แก่ ระดับความร้ายแรงของอุบัติเหตุ ประเภทเรือที่เกิดเหตุ ผู้ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต และความช่วยเหลือเบื้องต้นที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ดำเนินการไปก่อนแล้วทั้งนี้เพื่อเร่งระงับความเสียหายต่อเนื่อง จำกัดความเสียหายให้อยู่ภายใต้ความควบคุมได้

4.8 การเริ่มกระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Commencement of a Safety Investigation)²⁶⁷

4.8.1 MSS จะเป็นผู้แถลงถึงการเริ่มกระบวนการสอบสวนด้านความปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลนี้แก่สาธารณชน แถลงถึงข้อมูลเบื้องต้นของอุบัติเหตุ ความเสียหายโดยรวม และการจัดการควบคุมในเบื้องต้นกับอุบัติเหตุของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้อง

²⁶⁶ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). "7.Preliminary Assessment of marine Casualties and Incidents: 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. P. 4.

²⁶⁷ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). "8.Commencement of a Safety Investigation: 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. P.5.

4.8.2 การแจ้งไปยังเรือลำอื่นๆ เรือสินค้าพาณิชย์ เรือโดยสารคมนาคมอื่น เพื่อให้ดำเนินกิจการเดินเรือเป็นไปตามปกติ เพียงแต่ต้องระมัดระวังเมื่อเดินเรือเข้าใกล้จุดเกิดเหตุ

4.9 พันธสัญญาและความร่วมมือของรัฐ หรือประเทศ หรือองค์กรอื่นที่ให้ความสนใจ (Agreement and Co-operation with Other Substantially Interested States)²⁶⁸

4.9.1 เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลในอาณาเขตน่านน้ำใดก็ตาม MSS มีหน้าที่ตรวจสอบพันธสัญญาที่ทำไว้ร่วมกันระหว่างประเทศ หน่วยงาน หรือองค์กรใดเพื่อเริ่มกระบวนการสอบสวนโดยอาศัยความร่วมมือกันตามที่ระบุในพันธสัญญานั้น

4.9.2 พันธสัญญาจะต้องถูกนำมาใช้โดยรัฐทุกรัฐที่ร่วมลงนามในพันธสัญญานั้น โดยไม่มีข้อโต้แย้งเพื่อให้กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดทางทะเลนั้นดำเนินไปได้อย่างราบรื่น

4.9.3 ภายใต้ความร่วมมือระหว่างรัฐหรือประเทศที่ระบุในพันธสัญญานั้น ประเทศศรีลังกา และอื่นๆ จำต้องปฏิบัติตามอนุสัญญาทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางทะเล เช่น The Casualty Investigation Code²⁶⁹, SOLAS Regulations I/21²⁷⁰, UNCLOS article 94 section 7.²⁷¹

4.9.4 MSS จักต้องให้ความร่วมมือกับรัฐอื่นในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลนี้

4.9.5 MSS จักต้องจัดทำ การสอบสวนคู่ขนานไปกับการสอบสวนหลัก ทั้งนี้เพื่อให้ผลการสอบสวนมีความถูกต้องแม่นยำมากที่สุด

²⁶⁸ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). "9. Agreement and Co-operation with Other Substantially Interested States: 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. P. 5.

²⁶⁹ IMO. IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)."

²⁷⁰ The United Nations(UN). *Treaties and International Agreement*. SOLAS 1974: The International Convention For The Safety of Life at Sea, 1974. P 289. Part C Regulation I /C Article 21 Casualties .

²⁷¹ IMO. *The United Nation Convention on The Law of The Sea: UNCLOS 1982*. P 58. Article 94 Duties of Flag state.

4.10 มาตรการการรวบรวมพยานหลักฐาน (Standard Applicable During an Investigation)²⁷²

4.10.1 กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลจะต้องเริ่มโดยเร็วหลังจากเกิดเหตุขึ้น

4.10.2 กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลจะต้องไม่ขัดแย้งกับมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลขององค์การทางทะเลสากล (IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”) ²⁷³

4.10.3 การจัดทำรายงานการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนจะต้องเป็นอิสระไม่ถูกแทรกแซงจากหน่วยงานใดทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ

4.11 รายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัย (Marine Safety Investigation Report)²⁷⁴

4.11.1 คณะกรรมการสอบสวนจะต้องจัดทำรายงานความคืบหน้าการสอบสวนให้อยู่ในกรอบของกระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล และจะต้องไม่ขัดแย้งกับมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลขององค์การทางทะเลสากล (IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”) ²⁷⁵ ด้วยเช่นกัน

²⁷² Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). “10. Standard Applicable During an Investigation: 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. P. 6.

²⁷³ IMO. IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”.

²⁷⁴ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). “11. Marine Safety Investigation Report: 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. P. 6.

²⁷⁵ IMO. IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)”.

4.11.2 คณะกรรมการสอบสวนจะต้องจัดทำรายงานสรุปการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายใน 12 เดือนหลังจากเกิดอุบัติเหตุทางทะเลนั้น

4.11.3 ก่อนที่จะทำรายงานสรุปผลการสอบสวนฉบับสมบูรณ์ คณะกรรมการสามารถทำรายงานการสอบสวนฉบับร่างตามบทที่ 13 Draft Marine Investigation Reports ของมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลขององค์การทางทะเลสากล (IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code))

4.11.4 จะต้องสำเนารายงานสรุปผลการสอบสวนส่งไปยัง

- 1) ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย
- 2) หน่วยงานที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยทางทะเล
- 3) หน่วยงานที่รวบรวมข้อมูลด้านการสอบสวนทางทะเลเพื่อนำไปใช้

เป็นประโยชน์ต่อไป

4) ส่งรายงานการสอบสวนไปยังองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO ตามข้อบังคับ IMO Circular MSC-MPEEC.3/CIrc.4/Rev.1, Reports on Marine Casualties and Incident

4.11.5 รายงานการสอบสวนฉบับสมบูรณ์จะต้องได้รับการเผยแพร่ต่อสาธารณชน

4.12 การแนะนำด้านความปลอดภัย (Safety Recommendations)²⁷⁶

4.12.1 เมื่อกระบวนการสอบสวนดำเนินมาจนถึงขั้นตอนสุดท้ายคือการสรุปผลจัดทำเป็นรายงานฉบับสมบูรณ์ คณะกรรมการจะต้องจัดทำเอกสารแนะนำด้านความปลอดภัยที่ได้รับข้อมูลมาจากอุบัติเหตุในครั้งนั้น เพื่อเป็นแนวทางป้องกันไม่ให้เกิดเหตุแบบเดียวกันอีก

²⁷⁶ Merchant Shipping Secretariat Ministry of Ports and Shipping. (2016). “12. Safety Recommendation : 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. P. 7.

5. กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลหรือเหตุร้ายแรงทางทะเลของประเทศลัตเวีย (Procedure for Investigation of Marine Casualties and Marine Incidents)²⁷⁷

บทบัญญัติทั่วไป²⁷⁸

1. ข้อบังคับนี้กำหนดขึ้นเพื่อกำหนดแนวทางกระบวนการสอบสวนเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลหรือเหตุร้ายแรงที่ไม่คาดคิดขึ้น โดยมุ่งเน้นการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุ

2. วัตถุประสงค์ของข้อบังคับ แนวทางและความหมายต่างๆ

2.1 IMO คือองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศสากล

2.2 หน่วยงานที่ทำการสอบสวน (Investigation Bureau) หมายถึง หน่วยงานที่กำกับดูแลด้านการขนส่ง²⁷⁹ และเป็นหน่วยงานที่จะเข้ามารับผิดชอบกรณีเกิดเหตุทางทะเล ซึ่งจะต้องใช้กระบวนการสอบสวนตามข้อบังคับ

2.3 คำสั่งและขั้นตอนการดำเนินกระบวนการสอบสวน (Casualty Investigation Code) หมายถึง กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลที่ได้มาตรฐานตามองค์กรทางทะเลสากล²⁸⁰ โดยมีการออกประกาศใช้ในวันที่ 16 พฤษภาคม ค.ศ. 2008 เพื่อให้เป็นแนวทางปฏิบัติเดียวกันแก่ประเทศสมาชิกและบุคคลอื่นที่จำเป็นต้องใช้ ในชื่อของ “Code of The International Standards and Recommended Practices for A Safety Investigation into A Marine Casualty or Marine Incident appended to The Resolution MSC.225(854) of The IMO Maritime Safety Committee of 16 May 2008 (Casualty Investigation Code)”²⁸¹.

²⁷⁷ 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.

²⁷⁸ Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: I General Provisions(1-4)*. The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.1-3.

²⁷⁹ Transport Accident and Incident Investigation Bureau.

²⁸⁰ IMO. *IMO What it is?*. Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK.

²⁸¹ IMO. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) “Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code).”*

2.4 เป็นอันตรายร้ายแรงต่อสภาพแวดล้อมตามธรรมชาติ หมายถึงการวินิจฉัยของหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านสิ่งแวดล้อม (The State Environment Service)

2.5 อุบัติเหตุทางทะเลที่ก่อความเสียหายอย่างร้ายแรง (very serious marine casualty) หมายถึง อุบัติเหตุทางทะเลที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างสิ้นเชิง (Total loss) ให้แก่เรือชีวิตคนบนเรือ สภาพแวดล้อมโดยรอบ

2.6 อุบัติเหตุทางทะเลที่ก่อความเสียหายอย่างร้ายแรง (serious marine casualty) ซึ่งไม่เป็นไปตามเงื่อนไขของ 2.5 แต่อุบัติเหตุนั้น มีการระเบิด มีไฟไหม้ มีการชนกับเรือลำอื่น มีการทำให้พื้นแผ่นดินเสียหาย เกิดมลภาวะขั้นร้ายแรง และมีการทำลายของสภาพแวดล้อมเช่น ภาชนะน้ำแข็งถูกทำลาย อีกทั้งยังหมายความรวมถึงความเสียหายที่เกี่ยวข้อง ดังต่อไปนี้

2.6.1 เครื่องยนต์เรือหยุดการทำงาน สำหรับเรือทั่วไปนับเวลาเครื่องยนต์หยุดทำงานไม่สามารถเดินเรือได้เกินกว่า 24 ชั่วโมง สำหรับเรือโดยสารให้นับเวลาที่เกินกว่า 12 ชั่วโมง และให้รวมถึงความเสียหายอื่นอันอาจจะแผ่ขยายออกไปจากกรณีที่เรือไม่สามารถเดินเรือได้

2.6.2 ความเสียหายแก่สภาพแวดล้อม

2.6.3 เรือมีการลากจูงเพื่อนำกลับเข้าฝั่ง

2.7 อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายเพียงเล็กน้อย (less serious marine casualty) หมายถึง อุบัติเหตุที่ไม่เป็นไปตามเงื่อนไข 2.5 และ 2.6

2.8 การประเมินสภาพของอุบัติเหตุข้างต้น การประเมินจำเป็นต้องได้รับข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุอย่างละเอียด เพื่อทำการประเมินและตัดสินใจดำเนินการช่วยเหลือเรือ และผู้ที่ประสบเหตุต่อไป

2.9 สาเหตุของอุบัติเหตุ (cause) หมายถึง การกระทำ การละเลย เหตุการณ์ หรือเงื่อนไขใดก็ตามที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายดังนี้

2.9.1 อุบัติเหตุทางเรือไม่ควรจะเกิดขึ้น

2.9.2 ผลกระทบจากอุบัติเหตุทางทะเลนั้น ส่งผลกระทบรุนแรงโดยไม่สามารถควบคุมได้

2.9.3 การกระทำใดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางทะเล การละเลยการปฏิบัติ ความประมาท หรืออุบัติเหตุที่เกิดโดยไม่คาดคิด

2.10 ข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย (safety recommendation) เป็นการจัดทำข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัย โดย

2.10.1 หน่วยงานที่มีอำนาจในการดำเนินการสอบสวนจะต้องทำการวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและการป้องกันการเกิดเหตุซ้ำ

2.10.2 คณะกรรมการยุโรป (The European Commission) ต้องมีส่วนในการได้รับทราบรายงานด้านอุบัติเหตุทางทะเลนี้

2.11 รัฐที่ทำหน้าที่ประธานในการสอบสวน(Lead Investigation State) รัฐที่เป็นเจ้าของธงของเรือลำที่เกิดเหตุ จะเป็นประธานในการดำเนินการกระบวนการสอบสวน โดยจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากรัฐที่สนใจอื่นด้วย

2.12 รัฐที่เกี่ยวข้องและสนใจการสอบสวน(Substantially States) หมายถึง รัฐที่มีคุณสมบัติดังต่อไปนี้

2.12.1 เรือลำที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลนี้ถือสัญชาติอยู่

2.12.2 อุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้นในน่านน้ำภายใน (internal water) ของประเทศหรือรัฐนั้น

2.12.3 อุบัติเหตุทางทะเลส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมทางธรรมชาติของรัฐหรือประเทศนั้น ไม่ว่าจะเป็พื้นที่ทางทะเลหรือผืนแผ่นดิน

2.12.4 อุบัติเหตุทางทะเลนี้ทำความเสียหายอย่างร้ายแรงให้ระบบกลไกกรรมของรัฐหรือประเทศนั้น หรือทำความเสียหายให้ระบบนิเวศน์ ซึ่งจะต้องได้รับการตัดสินชี้ขาดจากศาลก่อน

2.12.5 รัฐ ซึ่งมีการสูญเสียประชากรผู้ถือสัญชาติประเทศของตนเอง ไปในอุบัติเหตุเรือลำนั้น หรือได้รับบาดเจ็บสาหัสร้ายแรง (ตามนิยามบาดเจ็บร้ายแรงของ Casualty Investigation Code)²⁸²

2.12.6 รัฐที่คณะกรรมการสอบสวนให้ความเห็นว่า การให้ความร่วมมือ จะเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลนี้

2.12.7 รัฐหรือประเทศใดที่ให้ความสนใจกับอุบัติเหตุทางทะเลนี้ สามารถแสดงความจำนงค์ขอร่วมสังเกตการณ์การสอบสวนได้

2.13 เครื่องบันทึกการเดินเรือ (Voyage Data Record :VDR) หมายถึงอุปกรณ์บนเรือที่ทำหน้าที่บันทึกข้อมูลการเดินเรือ โดยอัตโนมัติ และมีการจัดเก็บข้อมูลสำคัญการเดินเรือไว้ในส่วนที่สามารถทำการเคลื่อนย้ายถ่ายโอนข้อมูลได้ ข้อมูลที่จำเป็นต้องจัดบันทึก คือ เส้นทางเดินเรือ ตำแหน่งเรือ ลักษณะสภาพทางภูมิประเทศและภูมิอากาศในขณะที่เดินเรือ รวมทั้งบันทึกการสนทนาคำสั่งการเดินเรือด้วย

²⁸² IMO. IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)."

2.14 ระบบระบุตำแหน่ง (Automatic Identification System) วิทยุสื่อสารในคลื่นความถี่ช่วง VHF มีความจำเป็นสำหรับไว้ติดต่อสื่อสารกับชายฝั่ง เรือลำอื่น หรือผู้ดูแลการเดินเรือในกรณีที่มีการสื่อสารระบบอื่นใช้การไม่ได้ เพื่อการระบุตำแหน่งที่อยู่ของเรือ การนำทางการเดินเรือ และรายงานความเปลี่ยนแปลงต่างๆบนเรือ

2.15 บริษัทเจ้าของเรือ (Shipping Company) หมายถึง เจ้าของหรือผู้ถือกรรมสิทธิ์เรือที่ถูกต้องตามกฎหมาย หรือผู้ได้รับมอบอำนาจตามกฎหมายจากเจ้าของเรือให้รับผิดชอบเรือ โดยผู้นั้นต้องมีหน้าที่ในการดูแลเรือ จัดการเรือเมื่อเกิดกรณีใดๆ เช่น ผู้จัดการหรือผู้เช่าเรือ ซึ่งจะต้องรับผิดชอบไปถึงการเดินเรือที่อาจทำให้เกิดมลภาวะ หรือทำให้เกิดอันตรายแก่สภาพแวดล้อม โดยอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการจัดการการเดินเรือและมลพิษจากการเดินเรือสากล²⁸³

2.16 คนประจำเรือ กลาสี นักเดินเรือ หมายถึง ผู้ที่อยู่บนเรือลำที่เกิดเหตุในนั้นในทวน้ำที่

2.17 ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่จัดเก็บข้อมูลเรือที่ทำการเดินเรือ (European Marine Casualty Information Platform) โดยอยู่ในความรับผิดชอบและดูแลฐานข้อมูลโดยคณะกรรมการการยุโรป (The European Commission) โดยเก็บข้อมูลการเดินเรือของเรือสัญชาติประเทศสมาชิก และเรือที่ใช้เส้นทางน้ำผ่านทวีปยุโรป ประโยชน์ของข้อมูลที่จัดเก็บก็เพื่อนำมาช่วยวิเคราะห์ประกอบการสอบสวนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุทางทะเล

2.18 การตักเตือนขั้นต้น (Early warning) หมายถึง ข้อตักเตือน หรือข้อแนะนำที่จัดทำโดยคณะกรรมการการยุโรป (The European Commission) ที่เกี่ยวเนื่องกับการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลโดยการกล่าวแจ้งเตือนไปยังหน่วยงานที่รับผิดชอบการสอบสวน โดยตรงของรัฐแต่ละรัฐ และหน่วยงานย่อยอื่น

2.19 ข้อมูลเฉพาะบุคคล (Sensitive Personal Data) หมายถึง ข้อมูลส่วนบุคคลที่เป็นความลับไม่ควรเผยแพร่ตามกฎหมายการรักษาข้อมูลส่วนบุคคล (The Law on Personal Data Protection)²⁸⁴

3. ข้อบังคับการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล²⁸⁵ ฉบับนี้มีผลบังคับใช้กับ

3.1 เรือทุกลำที่ถือสัญชาติลัตเวีย

²⁸³ The International Management Code for The Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention.

²⁸⁴ The Law on Personal Data Protection.

²⁸⁵ 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.

3.2 บังคับใช้กับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในน่านน้ำของลัตเวีย รวมทั้งน่านน้ำในประเทศ
ลัตเวีย หรือ

3.3 ผู้เกี่ยวข้องอื่นตามบทบัญญัติข้อ 2.12

4. ข้อบังคับการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลฉบับนี้ ไม่ใช่บังคับกับ

4.1 เรือที่ใช้ในการสงคราม เรือรบ หรือเรือของกองทัพ เรือของทางราชการ

4.2 เรือที่ไม่ได้เดินเรือด้วยระบบเครื่องจักรกล

4.3 เรือไม้หรือมีการออกแบบแบบดั้งเดิม

4.4 เรือที่ไม่ได้ใช้เพื่อการค้า

4.5 เรือที่ใช้เดินเรือในน่านน้ำภายใน

4.6 เรือประมงที่มีความยาวน้อยกว่า 15 เมตร (แต่ทั้งนี้ การตัดสินใจสอบสวนให้
ขึ้นกับมติคณะกรรมการสอบสวน)

4.7 สิ่งก่อสร้างทางน้ำหรือสิ่งปลูกสร้างที่ไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ และติดตั้งไว้
บริเวณชายฝั่ง

5.1 วัตถุประสงค์และความสำคัญของกระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล²⁸⁶

1. วัตถุประสงค์ของกระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดทางทะเลมีเพื่อหา
ข้อเสนอแนะวิธีการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุแบบเดียวกันขึ้นอีกในอนาคต

2. ตามข้อบังคับการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทางทะเลและกฎหมายการ
สอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล จะแยกออกมาจากการสอบสวนหาผู้กระทำผิดทางอาญา ไม่มุ่งหา
ผู้กระทำผิด หรือผู้รับผิดชอบ แต่มุ่งหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำไปเป็นแนวทางการป้องกัน
อุบัติเหตุแบบเดียวกันในอนาคต

3. ผู้รับผิดชอบ หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ(Authorities) ผู้ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแล
การสอบสวนทางด้านอาชญากรรม หรือหาผู้กระทำผิดทางอาญา จะไม่นำข้อบังคับฉบับนี้เข้าไป
ร่วมพิจารณาหรือร่วมบังคับใช้ ให้แยกการสอบสวนออกจากกันเพื่อวัตถุประสงค์นั้นๆ

4. เมื่อหน่วยงานทางกฎหมายที่รับผิดชอบได้ทำการแจ้งไปยังคณะกรรมการ
สอบสวนว่าจะต้องเริ่มการดำเนินการทางกฎหมายหรือส่วนอื่นที่เกี่ยวข้อง คณะกรรมการสอบสวน
จะต้องแน่ใจว่าการสอบสวนนั้นไม่เกี่ยวเนื่องไปทางด้านอาชญากรรม

²⁸⁶ Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: II Objective and Status of an Investigation(5-8)*. The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.3.

5.2 หน่วยงานผู้มีอำนาจรับผิดชอบ(Competent Authority)²⁸⁷

หน่วยงานที่รับผิดชอบการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล คือ สำนักงานการสอบสวนอุบัติเหตุ (Investigation Bureau)

5.3 อำนาจหน้าที่ในกระบวนการสอบสวน

1. การสอบสวนและการลงมติการตัดสินใจของคณะกรรมการสอบสวนเกี่ยวกับการสอบสวนนั้นจะต้องเป็นอิสระ (Independent) จากหน่วยงานหรือบุคคลใดที่มีความสนใจในอุบัติเหตุที่ทำการสอบสวนอยู่นั้น

2. ในการเลือกใช้กระบวนการ วิธีการ หรือแนวทางในการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลนั้น คณะกรรมการจะต้องได้รับอำนาจในการเข้าถึงข้อมูลสำคัญได้ โดยมีการจัดทำบัตรประจำตัวคณะกรรมการ (service identification card) เพื่อสามารถเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุ หรืออื่น ๆ เพื่อทำการจัดเก็บข้อมูลหลักฐาน อันประกอบไปด้วย

2.1 สามารถเข้าถึงสถานที่เกิดเหตุ เรือหรืออาณาเขตพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดเหตุได้โดยชอบ

2.2 จัดทำรายการวัตถุพยาน หลักฐาน หรือข้อมูลที่แสดงถึงผลกระทบทางด้านอื่น และเกี่ยวข้องกับการสอบสวน อาทิเช่น สารประกอบที่ส่งผลทางด้านมลภาวะ ซึ่งการรวบรวมข้อมูลสำคัญเหล่านี้ก็เพื่อประกอบการวิเคราะห์การสอบสวน

2.3 สามารถเข้าถึงเอกสารข้อมูลสำคัญได้โดยชอบ สามารถขอความเห็นจากผู้เชี่ยวชาญ การร่วมตรวจสอบจากบริษัทหรือสถาบันอื่น สามารถทำการสำเนาข้อมูลได้ และมีอำนาจเรียกข้อมูลจากทุกส่วนได้โดยชอบ เช่น ข้อมูลจากเครื่องบันทึกการเดินเรือ (VDR) และข้อมูลพิกัดเรือจากเครื่องระบุตำแหน่งเรือ (AIS) โดยให้ถือว่า ข้อมูลจากเครื่องบันทึกเสียง เครื่องบันทึกภาพ และเอกสารทุกประเภทมีประโยชน์ในการเป็นพยานหลักฐานในกระบวนการสอบสวน

2.4 สอบพยานบุคคล โดยคณะกรรมการสอบสวนสามารถเรียกสอบพยานที่อยู่ในเหตุการณ์ หรือผู้ที่อาจจะเกี่ยวข้องเพื่อหาสาเหตุเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล

2.5 สามารถเรียกสอบกัปตัน กลาสี คนประจำเรือได้ทั้งเรือลำที่เกิดเหตุเอง หรือเรือที่ได้รับผลกระทบ รวมทั้งผู้ที่อยู่ในเหตุการณ์ในหน้าที่รับผิดชอบอื่น เช่น เจ้าหน้าที่ชายฝั่ง ยามฝั่ง ผู้ควบคุมการจราจรทางน้ำ หน่วยกู้ภัย นักบินกู้ภัย หรือพยานบุคคลอื่น

²⁸⁷ Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: III Competent Authority(9-12)*. The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.3-4.

2.6 จะต้องจัดทำการบันทึกขณะที่มีการสอบสวนทั้งบันทึกเสียงและภาพ (video recording and audio recording)

2.7 มีอำนาจเรียกสอบพยานอื่นโดยขอความร่วมมือจากผู้เชี่ยวชาญ เช่น หลักฐานทางด้านผลกระทบของมลภาวะ ชิ้นส่วนเรือที่เกิดเหตุ

2.8 ในการจัดทำแผนป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่คล้ายคลึงกันในอนาคต คณะกรรมการการสอบสวนจะต้องจัดเก็บข้อมูล วัตถุพยาน หลักฐานในการสอบสวนแต่ละกรณีอย่างปลอดภัย นอกจากนี้จะถูกเรียกตรวจสอบโดยอำนาจศาล

5.4 การจัดทำข้อเสนอแนะเบื้องต้นเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Initial Assessment of Marine Casualties and Incidents)²⁸⁸

1. ภายหลังจากคณะกรรมการได้รับข้อมูลหลักฐานครบถ้วน คณะกรรมการมีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำข้อเสนอแนะเบื้องต้นให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบและปฏิบัติตาม และถ้ามีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (serious harm to environment) ก็จำเป็นต้องขอความเห็นเพิ่มเติม จากหน่วยงานทางด้านสิ่งแวดล้อม

2. ถ้าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความร้ายแรงอย่างมาก (Very Serious Marine Casualty) คณะกรรมการสอบสวนจะต้องมีคำสั่งให้ดำเนินการสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดเหตุ

3. ถ้าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุที่ร้ายแรง (Serious Marine Casualty) หรืออยู่ในขั้น ไม่ร้ายแรง (Less Serious Marine Casualty) คณะกรรมการสอบสวนจะต้องจัดทำข้อเสนอที่เป็นประโยชน์ที่ได้จากการสอบสวน นำเสนอต่อผู้เกี่ยวข้อง รวมทั้งระบุประเภทของเรือที่เกิดเหตุผลกระทบต่อเนื่องของเหตุการณ์เพื่อเป็นแนวทางแนะนำการป้องกันการเกิดเหตุแบบเดียวกันซ้ำ

4. กระบวนการสอบสวนที่เป็นไปตาม 3. จะไม่รวมอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้นกับเรือประมงที่มีความยาวน้อยกว่า 15 เมตร

5. หากผลการสอบสวนมีมติให้ไม่ต้องดำเนินการสอบสวนตาม 3 ให้แจ้งต่อสำนักงานการสอบสวนถึงเหตุผลที่ไม่สมควรต้องดำเนินการสอบสวนต่อ และจัดการเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องลงฐานข้อมูลร่วมกันของสภายุโรป (The European Marine Casualty Information Platform)

6. ถ้าคณะกรรมการสอบสวนตัดสินใจร่วมกันว่าจะไม่ดำเนินการสอบสวนต่อจะต้องแจ้งไปยังผู้ครอบครองเรือลำที่เกิดเหตุ หรือผู้รับผิดชอบเรือ และส่งคืนวัตถุพยานหรือวัตถุเอกสารใดที่ได้มาระหว่างการสอบสวนคืนแก่เจ้าของเรือหลังจากจบสิ้นการสอบสวน

²⁸⁸ Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: IV Initial Assessment of Marine Casualties and Incidents(13-18)*. The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.4-5.

5.5 ความร่วมมือของนานาชาติ (International Co-Operation)²⁸⁹

1. คณะกรรมการสอบสวนจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งประเทศหรือรัฐที่มีพันธะสัญญาร่วมกันในการร่วมเป็นคณะกรรมการการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล โดยรัฐที่เป็นประธานในการสอบสวนให้ปฏิบัติตามข้อบังคับฉบับนี้ระบุไว้ และให้เป็นประธานในการวางแผนการสอบสวนเพื่อให้การสอบสวนมีประสิทธิภาพมากที่สุดตามวัตถุประสงค์ของข้อบังคับฉบับนี้

2. คณะกรรมการสอบสวนจะต้องให้ความร่วมมือกับรัฐที่ให้ความสนใจหรือมีความเกี่ยวเนื่องกับการสอบสวนอุบัติเหตุ

3. เมื่อความร่วมมือระหว่างหน่วยงานหรือรัฐที่มีอำนาจหน้าที่รับผิดชอบเป็นไปตามข้อ 1 ให้กำหนดแต่งตั้งสาธารณรัฐลัตเวียเป็นประธานในการสอบสวน

4. คณะกรรมการสอบสวนต้องให้ความร่วมมือและได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานหรือองค์กรที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งหน่วยงานรัฐ หรือประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ ที่ดำเนินการสอบสวนอยู่

5. ภายใต้ขอบเขตของการสอบสวนของหน่วยงานที่มีอำนาจรับผิดชอบ กำหนดให้รัฐอื่นที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมีอำนาจและสิทธิเท่าเทียมกับคณะกรรมการสอบสวนตามข้อบังคับนี้

6. กรณีสถาปนารัฐลัตเวีย มิได้มีสถานะเป็นประธานกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล ให้ถือว่าสาธารณรัฐลัตเวียจำเป็นต้องให้ความร่วมมือในฐานะรัฐที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์ที่อยู่ในขั้นตอนการสอบสวน

7. คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของสาธารณรัฐลัตเวีย จำเป็นต้องทำการสอบสวนคู่ขนานไปพร้อมกับกระบวนการสอบสวนของรัฐหรือประเทศอื่น นอกจากขอบเขตที่ระบุ การสอบสวนคู่ขนานกับประเทศอื่นมีความจำเป็นหากพบว่าการสอบสวนของประเทศอื่นไม่ปฏิบัติตาม Casualty Investigation Code²⁹⁰ หากคณะกรรมการสอบสวนการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล

²⁸⁹ Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: V International Co-operation*(19-28). The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.5-6.

²⁹⁰ IMO. *IMO Resolution MSC.255(84) (Adopted on 16 May 2008) "Adoption of The Code Of The International Standards and Recommended Practices for A safety Investigation Into A Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)."*

ของสาธารณรัฐลัตเวียพบว่า การสอบสวนไม่เป็นไปตามมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลขององค์กรทางทะเลสากล จึงต้องดำเนินการดังนี้

7.1 แจ้างไปยังคณะกรรมการแห่งยุโรปถึงเหตุผลของการสอบสวนที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานขององค์กรทางทะเลสากล

7.2 ทำการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นถึงกระบวนการสอบสวนกับประเทศสมาชิกด้วยกัน เปิดโอกาสให้ได้รับทราบถึงความเป็นไปของการสอบสวนที่ประเทศอื่นได้รับ หรือประสบอยู่ ทำการอภิปรายถึงข้อแตกต่าง ข้อสงสัย หรือข้อเท็จจริงในกระบวนการสอบสวนระหว่างประเทศสมาชิกด้วยกันเพื่อหลีกเลี่ยงความขัดแย้งในการพิสูจน์ข้อเท็จจริง

8. การสอบสวนโดยการร่วมมือกันระหว่างประเทศสมาชิก แต่ละประเทศสมาชิกสามารถแต่งตั้งตัวแทนเพื่อติดตามการดำเนินการสอบสวนได้

9. การสอบสวนสามารถจัดการดำเนินการสอบสวนรวมทั้งกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องไปพร้อมกันแบบคู่ขนานได้ อาทิเช่น การให้ตัวแทนติดตามขั้นตอนการสอบสวน หรือขอความร่วมมืออื่นเพื่อประโยชน์ของการสอบสวน

10. หน่วยงานของรัฐหรือประเทศที่อยู่ในขบวนการสอบสวน มีอำนาจอันชอบธรรมและภาระผูกพันตามข้อบังคับนี้

11. ตัวแทนของแต่ละประเทศสมาชิกในคณะกรรมการสอบสวนมีหน้าที่ติดตามช่วยเหลือจัดหา ประสานงานเพื่อให้กระบวนการสอบสวนเป็นไปอย่างราบรื่น โดยหมายความรวมถึงการติดตามการชำระเงินกรณีมีค่าปรับ ค่าชดใช้ความเสียหายให้แก่ผู้เสียหาย

12. คณะกรรมการสอบสวนจะต้องเสนอรายงานต่อคณะกรรมการสภายุโรปผ่านทางฐานข้อมูลของสภายุโรป(The European Casualty Information Platform)

5.6 มาตรฐานการสอบสวน (Standards Applicable During an Investigation)²⁹¹

1. คณะกรรมการสอบสวนจะต้องจัดทำรายงานเสนอข้อคิดเห็นเกี่ยวกับเหตุการณ์อุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้นอย่างช้าไม่เกิน 2 เดือนหลังจากเกิดเหตุ

2. กระบวนการสอบสวนจะต้องดำเนินการไปตามมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลขององค์กรทางทะเลสากล และต้องยึดแนวทางปฏิบัติของ Article 2(e) of Regulation € No. 1406/2002 of The European Parliament และ The Council of 27 June 2002 โดย European Marine Safety Agency

²⁹¹ Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: VI Standards Applicable During an Investigation*(29-31). The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.6.

3. ในกรณีพิเศษ คณะกรรมการสอบสวนอาจจะไม่ต้องทำตามกระบวนการของ Article 2(e) of Regulation € No. 1406/2002 of The European Parliament และ The Council of 27 June 2002 โดย European Marine Safety Agency ก็ได้

5.7 การรวบรวมพยานหลักฐาน รวมทั้งการจัดเก็บรักษาข้อมูลสำคัญ (Collection of Evidence and The Duty to Preserve Evidence)²⁹²

1. ผู้ที่เป็นคณะกรรมการสอบสวนจะต้องมีการแสดงตน เมื่อจัดเก็บรวบรวมข้อมูลพยานหลักฐาน

2. เจ้าของเรือ ผู้ควบคุมเรือถ้าเกิดเหตุที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุนั้นจะต้องจัดการเก็บรวบรวมหลักฐาน พยาน เก็บรักษาวัตถุพยานเพื่อเตรียมนำเสนอให้กับคณะกรรมการสอบสวนหลักฐาน พยานและวัตถุพยานที่จะต้องเตรียมคือ เอกสารการเดินเรือ เทปบันทึกการเดินเรือ เทปบันทึกเสียงการสนทนาทั้งช่วงก่อนและหลังของการเกิดอุบัติเหตุ

3. ข้อมูลสำคัญต่อไปนี้จะต้องถูกส่งต่อไปยังคณะกรรมการสอบสวน

3.1 ข้อมูลการจัดการจราจรทางน้ำ ทั้งเทปบันทึกภาพและเสียง สมุดการเดินเรือ และอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

3.2 หน่วยงานดูแลสิ่งแวดล้อมที่เป็นผลจากการเดินเรือภายในน่านน้ำของประเทศ ต้องจัดส่งข้อมูลในรูปแบบเทปบันทึกและอื่นๆ

3.3 หน่วยกู้ภัยของกรุงริกา (The Marine Rescue Co-ordination Centre (MRCC RIGA) เจ้าหน้าที่กู้ภัย หน่วยกู้ภัยทางเรือของทหารเรือ จะต้องจัดส่งข้อมูลให้แก่คณะกรรมการสอบสวน คือข้อมูลจากเทปบันทึกเสียงและภาพของเครื่องระบุตำแหน่ง (AIS) , รายงานพิกัดเรือ (Situation Report :SITREP) การรายงานด้านมลภาวะ (Pollution Reports: POLREP), เทปบันทึกภาพเสียง และอื่นๆ

4. กรรมการสอบสวนจะต้องดำเนินการสอบปากคำบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยเร็วที่สุดหลังจากเกิดเหตุ เพื่อประโยชน์ของการจัดเก็บข้อมูลหลักฐาน

5. ก่อนทำการสอบปากคำ คณะกรรมการสอบสวนจะต้องแจ้งสิทธิอันชอบธรรมตามกฎหมายให้แก่ผู้ให้ข้อมูล

5.1 การสอบปากคำนี้จะไม่นำไปเกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีทางอาญาหรืออาชญากรรม

²⁹² Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: VII Collection of Evidence and the Duty to Preserve Evidence*(32-39). The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.6-7.

5.2 ผู้ถูกสอบปากคำมีสิทธิจะไม่ให้ข้อมูลใด

5.3 การป้องกันผู้ถูกสอบปากคำโดยการแจ้งขอบเขตของการสอบปากคำให้ทราบล่วงหน้า

6. คณะกรรมการสอบสวนจะต้องแจ้งข้อมูลแก่ผู้ถูกสอบปากคำว่ากาสอบปากคำนี้จะไม่นำไปเกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีทางอาญาหรืออาชญากรรม ไม่มีผลในทางอาญาใดๆ ตามมา

7. คณะกรรมการสอบสวนสามารถเรียกให้ ผู้ครอบครองเรือ เจ้าของเรือหรือผู้มีหน้าที่รับผิดชอบเรือลำที่เกิดเหตุจะต้องทำการแจ้งข้อมูลดังนี้ไปยังคณะกรรมการสอบสวนในรูปแบบเอกสารหรือเอกสารอิเล็กทรอนิกส์

1. รายงานที่จัดทำโดยผู้รับผิดชอบเรือที่แสดงรายละเอียดของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น (Annex I)

2. ข้อมูลส่วนบุคคล (Annex 2)

8. หากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดกับเรือสัญชาติสาธารณรัฐลัตเวีย เกิดขึ้นนอกน่านน้ำของประเทศ หรือน่านน้ำภายในประเทศ และคณะกรรมการสอบสวนไม่สามารถสรุปการสอบสวนได้ทันเวลาที่กำหนด กำหนดให้ผู้ครอบครองเรือมีหน้าที่ต้องดำเนินการตามคำแนะนำขั้นต้นของคณะกรรมการสอบสวนไปก่อน และจัดหาวัตถุพยานหลักฐานเพิ่มเติมตามที่คณะกรรมการสอบสวนร้องขอ และหากผู้ครอบครองเรือลำที่เกิดเหตุการณ์ร้ายแรงนั้นอยู่ในกระบวนการของศาลเพื่อพิจารณาคดีทางด้านอาชญากรรม ให้เป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือจะต้องส่งมอบพยานหลักฐานที่สำคัญไว้ให้แก่คณะกรรมการสอบสวน

5.8 รายงานการสอบสวน(Investigation Report)²⁹³

1. คณะกรรมการสอบสวนจะต้องจัดเตรียมรายงานการสอบสวน โดยแยกเป็นประเด็น เนื้อหาตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับนี้

2. หากกระบวนการสอบสวนสามารถสรุปผลออกมา (ยกเว้นกรณีอุบัติเหตุร้ายแรงอย่างมาก และอุบัติเหตุร้ายแรง) แต่ก็ยังไม่สามารถหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลนั้นได้ คณะกรรมการสอบสวนมีอำนาจในการจัดทำข้อเสนอแนะในรูปแบบอย่างย่อออกมาก่อน โดยยังไม่รวมการวิเคราะห์หาสาเหตุการเกิดเหตุทางทะเลนั้น

3. คณะกรรมการสอบสวนจะต้องจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ สรุปผลการสอบสวนออกมาในรูปแบบรายงานให้ได้ภายใน 12 เดือนหลังเกิดอุบัติเหตุขึ้น แต่หากไม่สามารถ

²⁹³ Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: VIII Investigation Report(40-48)*. The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.7-8.

สรุปผลได้ทันตามเวลาที่กำหนด คณะกรรมการสอบสวนสามารถยื่นขอสอบสวนต่อ โดยจัดทำเป็น รายงานแสดงความก้าวหน้าของการสอบสวนระหว่างที่ดำเนินการต่อนั้น

4. ก่อนที่คณะกรรมการสอบสวนจะจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์เพื่อสรุปผลการสอบสวน จะต้องจัดทำรายงานฉบับร่างที่มีเนื้อหาเดียวกับรายงานฉบับสมบูรณ์เผยแพร่ให้แก่ ประเทศสมาชิกในกระบวนการสอบสวน โดยรายงานฉบับร่างจะต้องมีข้อความสำคัญครบถ้วน เช่น บริษัทเจ้าของเรือ ผลกระทบทางสภาพแวดล้อม และเมื่อได้รับความคิดเห็นใดให้นำมาใส่ไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์ด้วย

5. จัดทำสำเนาของรายงานฉบับสมบูรณ์และให้จัดส่งรายงานไปยังหน่วยงาน ดังต่อไปนี้

1. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุตุนั้น
2. หน่วยงานที่ถูกลกล่าวอ้างในด้านการรักษาความปลอดภัย
3. หน่วยงานอื่นที่คณะกรรมการให้ความเห็นว่า สามารถนำรายละเอียดของ รายงานฉบับสมบูรณ์นี้ไปใช้ประโยชน์ได้

4. องค์การทางทะเลสากล (IMO)⁽²⁹⁴⁾⁽²⁹⁵⁾ ตามข้อกำหนด IMO Circular MSC-MEPC.3/Circ.3 of 18 December 2008, Reports on Marine Casualties and Incidents

5. คณะกรรมาธิการสภายุโรป (The European Commission) โดยผ่านทางฐานข้อมูล หลักของสภา (The European Marine Casualty Information Platform)

6. รายงานการสอบสวนฉบับสมบูรณ์จะได้รับการตีพิมพ์บนสื่ออิเล็กทรอนิกส์ เช่น เว็บไซต์ของคณะกรรมการสอบสวน (www.taiib.gov.lv) และเมื่อกระบวนการสอบสวนทาง กฎหมายเพื่อหาสาเหตุทางด้านอาชญากรรมได้ดำเนินการขึ้น คณะกรรมการสอบสวนจะต้องให้ ความร่วมมือโดยการส่งรายงานฉบับสมบูรณ์นี้ให้ สำหรับกรณีอื่นจะสามารถทำการตีพิมพ์ได้ ภายหลังจาก 12 เดือนผ่านไป

7. หากภายหลังจากได้มีการเผยแพร่รายงานฉบับสมบูรณ์สู่สาธารณชนแล้ว หากพบพยานหลักฐานใหม่ที่น่าจะทำให้ข้อสรุปที่ผ่านมามีผิดไป หรือต้องทบทวนใหม่ ก็กำหนดให้ คณะกรรมการสอบสวนมีอำนาจในการพิจารณากรณีนั้นใหม่โดยเพิ่มพยานหลักฐานใหม่เข้ามา เพื่อประกอบการวิเคราะห์พิจารณาอีกครั้ง (Re-opening)

²⁹⁴ IMO. *IMO What it is?*. Published by IMO Publishing Service 4 Albert Embankment London SE1 7SR UK.

²⁹⁵ IMO. *IMO What it is?*. * until 1982 The Organization was called The Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (IMCO). P 2.

8. หากประธานการสอบสวนไม่ใช่สาธารณรัฐลัตเวีย คณะกรรมการสอบสวนในฐานะหน่วยงานที่มีอำนาจในการร่วมสอบสวน จะต้องทำให้แน่ใจว่ารายงานฉบับที่สร้างขึ้นโดยคณะกรรมการสอบสวนหลักนั้นเป็นไปตามมาตรฐานกระบวนการสอบสวน และมีข้อบ่งชี้แนะนำที่เป็นประโยชน์แก่ประเทศสมาชิก รวมทั้งประเทศเจ้าของเรือที่เกิดเหตุนั้น

5.9 ข้อแนะนำด้านความปลอดภัยเพื่อนำไปปฏิบัติและการเตือนภัยเบื้องต้น (Safety Recommendations and Early Warning System)²⁹⁶

1. เมื่อสำเนารายงานฉบับสมบูรณ์ได้จัดส่งไปยังหน่วยงานต่างๆ ภายในเวลาที่กำหนดแล้ว ให้คณะกรรมการสอบสวนเตรียมจัดทำรายงานข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยเพื่อแจ้งเตือนเป็นข้อควรปฏิบัติไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2. ในระหว่างกระบวนการสอบสวน คณะกรรมการสอบสวนสามารถแจ้งเตือนข้อห้ามหรือข้อควรระวังให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้โดยทันทีในกรณีที่สอบสวนพบต้นเหตุของอุบัติเหตุที่จำต้องได้รับการแจ้งไปยังเรือลำอื่นและหน่วยงานอื่น โดยเร็ว จุดประสงค์เพื่อป้องกันเหตุลักษณะเดียวกันไม่ให้เกิดซ้ำ โดยไม่ต้องรอให้การสอบสวนเสร็จสิ้นสมบูรณ์

3. คณะกรรมการสอบสวนจะต้องจัดทำข้อแนะนำไม่เพียงแต่ข้อมูลที่ได้จากผลการสอบสวนกรณีนั้นเท่านั้น แต่จะต้องอ้างอิงไปถึงการป้องกันในระดับพื้นฐาน ขั้นตอนที่ได้จากการวิเคราะห์ตามข้อบังคับนี้

4. ตลอดเวลาของกระบวนการสอบสวน คณะกรรมการสอบสวนสามารถแจ้งเตือนไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายได้โดยทันทีที่พบข้อควรระวังในการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล และยังคงแจ้งไปยังคณะกรรมการสภายุโรปด้วยโดยทันที (The European Commission)

5.10 ข้อมูลที่เปิดเผยไม่ได้ (Duty of Non-Disclosure of Information)²⁹⁷

คณะกรรมการสอบสวนไม่สามารถเปิดเผยข้อมูลเหล่านี้ได้

5.10.1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ให้ปากคำ

5.10.2 ข้อมูลเฉพาะที่สามารถอ้างถึงบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลนี้ได้

5.10.3 ข้อมูลลับเฉพาะบุคคล

²⁹⁶ Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: IX Safety Recommendations and Early Warning System*(49-52). The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.8.

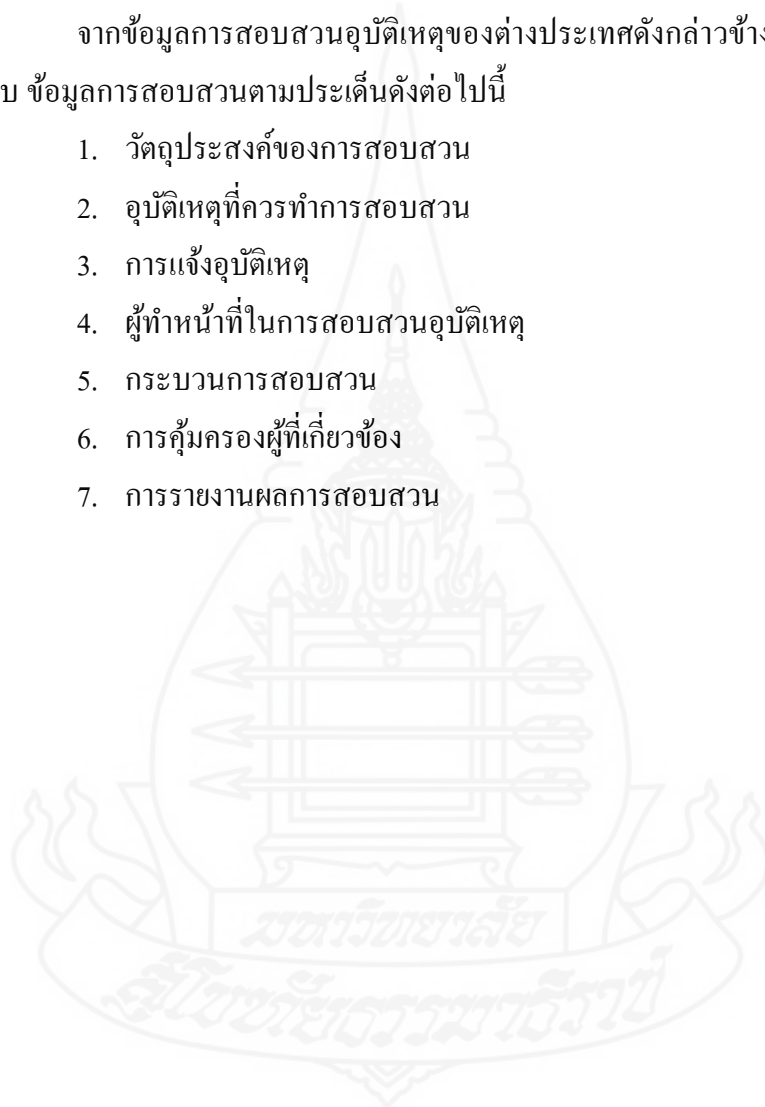
²⁹⁷ Republic of Latvia. *Procedures for Investigation of Marine Casualties and marine Incidents: X Duty of Non-disclosure of Information*(53-54). The Maritime Administration and Marine Safety Law. Section 50 , Paragraph 2. Regulation No. 561, Adopted 12 July 2011. P.9.

5.10.4 ข้อมูลที่ประกอบไปด้วยรูปภาพ เสียง เทปบันทึกการสนทนาการสอบปากคำ เทปบันทึกการจัดเก็บหลักฐาน ทั้งจาก VDR และอื่นๆ

ในขณะที่กระบวนการสอบสวนกำลังดำเนินไป คณะกรรมการสอบสวนมีอำนาจในการเปิดเผยข้อมูลได้แก่ข้อมูลทั่วไป เช่น สถานที่เกิดเหตุ เรือที่เกิดเหตุ ความเสียหาย ความเสียหายที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

จากข้อมูลการสอบสวนอุบัติเหตุของต่างประเทศดังกล่าวข้างต้นแล้ว จึงเห็นควรเปรียบเทียบ ข้อมูลการสอบสวนตามประเด็นดังต่อไปนี้

1. วัตถุประสงค์ของการสอบสวน
2. อุบัติเหตุที่ควรทำการสอบสวน
3. การแจ้งอุบัติเหตุ
4. ผู้ทำหน้าที่ในการสอบสวนอุบัติเหตุ
5. กระบวนการสอบสวน
6. การคุ้มครองผู้ที่เกี่ยวข้อง
7. การรายงานผลการสอบสวน



ตารางที่ 4.1 ตารางเปรียบเทียบการสอบสวนอุบัติเหตุของ IMO และของแต่ละประเทศในส่วนที่สำคัญ

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
1. วัตถุประสงค์หลักของการสอบสวน						
เพื่อกำหนดทิศทาง วิธีการ กระบวนการ จัดการเมื่อเกิดเหตุ อุบัติเหตุทางน้ำ ซึ่ง อาจจะเกิดจากอุบัติเหตุ เหตุภัยธรรมชาติหรือ เหตุสุดวิสัยเพื่อจัด ระเบียบกระบวนการ สอบสวนอุบัติเหตุ	เพื่อป้องกันเหตุอัน คล้ายคลึงกันไม่ให้ เกิดขึ้นในอนาคต โดย การเรียนรู้ผลการ สอบสวนกรณีเหตุที่ เกิดขึ้นในอดีตที่ได้รับ การสอบสวนไปแล้ว ซึ่ง กระบวนการ สอบสวนจะไม่	เพื่อนำผลของการ สอบสวนในอุบัติเหตุ กรณีต่างๆ มาพัฒนา มาตรฐานความ ปลอดภัยทางทะเล และ เพื่อหามาตรการป้องกัน หรือให้คำแนะนำ เพื่อ ไม่ให้เกิดเหตุแบบเดิม ซ้ำอีก	เพื่อเพิ่มมาตรการ ความปลอดภัยใน การเดินทาง ทะเลของประเทศ ในอนาคต	เพื่อหามาตรการ ป้องกัน กรณี อุบัติเหตุที่อาจจะ เกิดขึ้นคล้ายคลึงกัน โดยไม่มุ่งหาผู้กระทำ ผิดมารับโทษทาง อาญา กระบวนการ สอบสวนอุบัติเหตุ ทางทะเลตาม	เพื่อหาข้อเสนอแนะ วิธีการป้องกันไม่ให้เกิด เหตุแบบเดียวกันขึ้นอีกใน อนาคต การสอบสวน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะแยก ออกมาจากการสอบสวน หาผู้กระทำผิดทางอาญา ไม่มุ่งหาผู้กระทำผิด หรือ ผู้รับผิดชอบ แต่มุ่งหาสาเหตุ ของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อ นำไปเป็น	-ไม่มีกฎหมาย กำหนด

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
นั้นให้เป็นมาตรฐาน	ตำหนิลงโทษผู้มาให้			พระราชบัญญัติฉบับ	แนวทางการป้องกัน	
เดียวกัน เก็บข้อเท็จจริง	ปากคำเป็นพยาน			นี้ จะต้องไม่เกี่ยวข้อง	อุบัติเหตุแบบเดียวกันใน	
เพื่อนำมาประมวลหา	รวมทั้งไม่มีการ			หรือดำเนินไปตาม	อนาคต	
สาเหตุที่ทำให้เกิด	ลงโทษ			แนวทางการ	ผู้รับผิดชอบ หรือ	
อุบัติเหตุได้อย่างถูกต้อง				สอบสวน	หน่วยงานที่รับผิดชอบ	
ชัดเจนอีกทั้งยังสามารถ				อาชญากรรม ไม่มุ่ง	(Authorities) ผู้ซึ่งมีหน้าที่	
เก็บไว้เป็นกรณีศึกษา				หาผู้ก่ออาชญากรรม	กำกับดูแลการสอบสวน	
เพื่อป้องกันเหตุใน				หรืออาชญากร หรือ	หรือหาผู้กระทำผิดทาง	
อนาคตที่อาจเกิด				หาผู้รับโทษทาง	อาญา จะไม่นำข้อบังคับ	
คล้ายคลึงกันไม่มุ่งหา				อาญา	ฉบับนี้เข้าไปร่วมพิจารณา	
ผู้กระทำผิดเพื่อการ					หรือร่วมบังคับใช้	
ลงโทษมีการคุ้มครอง						
บุคคลที่เป็นเจ้าหน้าที่ผู้						
ตรวจสอบอุบัติเหตุ						

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
2. อุบัติเหตุที่ควรทำการสอบสวน						
อุบัติเหตุจากเรือส่งผลให้ เกิดการบาดเจ็บหรือ เสียชีวิต บุคคลสูญหาย เรืออัปปาง เสียหาย ระวางสินค้าอัปปาง สูญ หาย เสียหาย ทำให้เกิด ความเสียหายทาง ธรรมชาติทางทะเลหรือ น่านน้ำ สินค้าที่อัปปางลง ได้ส่งผลเสียเป็นมลพิษ ให้แก่เรือลำอื่นๆ น่านน้ำ หรือ เป็นอันตรายต่อ สิ่งมีชีวิตในน้ำ ส่งผลเสีย อย่าง	อุบัติเหตุเนื่องจากเรืออื่น เกิดจาก การระเบิด ไฟ ไหม้ มีการเสียชีวิต มีการ บาดเจ็บรุนแรง มีการล่ม ของเรือ สภาพแวดล้อมถูก ทำลาย	การเกิดเหตุ อุบัติเหตุ ในขณะที่มีการเดินเรือใน น่านน้ำที่มีการประกาศ เป็นเส้นทางเดินเรือตาม หลักกฎหมายทะเลสากล อันเป็นเหตุให้ สูญเสีย ชีวิต หรือบาดเจ็บของคน ประจำเรือ สูญหายของ บุคคลประจำเรือ สูญเสีย ชีวิตหรือบาดเจ็บของ บุคคลอื่นใดอันเกิดจาก เรือลำที่เกิดเหตุนั้น สูญเสียชีวิต เสียหาย หรือคาด ว่าจะ	เป็นดุลยพินิจ ของ รัฐมนตรีว่าการ การเดินเรือ แห่งประเทศ เดนมาร์กและ คณะกรรมการ ควบคุมองค์กร การเดินเรือ จะ เป็นผู้พิจารณา	อุบัติเหตุจากเรือส่งผลให้มี ผู้เสียชีวิต และได้รับ บาดเจ็บรุนแรง มีการสูญ หายของบุคคลประจำเรือ กะลาสี หรือคนประจำเรือ มีความเสียหายเกิดขึ้นกับ เรือลำที่เกิดเหตุ ความ เสียหายต่อเนื่องไปยังเรือ ลำอื่น สิ่งแวดล้อม หรือ วัตถุก่อสร้างอื่นใดโดยมี สาเหตุมาจาก	อุบัติเหตุจากเรือที่ก่อให้เกิด ความเสียหายอย่างสิ้นเชิง ให้แก่ เรือ ชีวิตคนบนเรือ สภาพแวดล้อมโดยรอบ หรือ อุบัติเหตุที่นั้น มีการระเบิด มี ไฟไหม้ มีการชนกับเรือลำ อื่น มีการทำให้พื้นแผ่นดิน เสียหาย เกิดมลภาวะขึ้น ร้ายแรง และมีการทำลาย ของสภาพแวดล้อมเช่น ภาวะน้ำแข็งถูกทำลาย อีกทั้ง ยังหมายความรวมถึงความ เสียหายที่เกี่ยวข้อง จน เครื่องขนต้เรือหยุดการ	-ไม่มี กฎหมาย กำหนด

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิเวชาต์เวิลด์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย	
ร้ายแรงแก่ สภาพแวดล้อมทาง ธรรมชาติ อย่างไรก็ตามไม่ รวมถึงการสละเรือ ในกรณีที่มีอุบัติเหตุ เกิดขึ้นบนเรือ หรือ เหตุอันควรให้มีการ สละเรือ		เสียหายสาบสูญ รวมทั้งการจม หรือการอับปางของเรือ การละทิ้ง เรือและการสละเรือ กรณีเกิดการ ล่มหรือจมของเรือ เกิดการโดน กันของเรือ (Collision) หรือสิ่งอื่น กรณีไม่สามารถเดินเรือต่อไปได้ ด้วยเหตุอันใดและจำต้องลอย ทะเลเพื่อรอคอยการกู้ภัย กรณีเกิด เพลิงไหม้บนเรือ กรณีโครงสร้าง เรือเสียหายอันเป็นเหตุให้เรือ จำต้องหยุดการเดินทาง		เรือลำที่เกิดเหตุ นั้น มีการรั่วไหล ปนเปื้อน หรือการแตกรั่วของสารเคมีหรือ สารประกอบใดจากเรือลำที่เกิดเหตุทำ ความเสียหายให้กับเรือลำอื่น หรือวัตถุลอย น้ำอื่นที่ใช้เส้นทางสัญจรนั้น มีการรั่วไหล ปนเปื้อน หรือการแตกรั่วของสารเคมี สารประกอบใดจากเรือลำที่เกิดเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สมดุลธรรมชาติ สิ่งมีชีวิต		ทำงาน สำหรับเรือทั่วไปนับเวลา เครื่องยนต์หยุดทำงานไม่สามารถ เดินเรือได้เกินกว่า 24 ชั่วโมง สำหรับเรือโดยสารให้นับเวลาที่ เกินกว่า 12 ชั่วโมง และให้รวมถึง ความเสียหายอื่นอันอาจจะแผ่ ขยายออกไปจากกรณีที่เรือไม่ สามารถเดินเรือได้หรือความ เสียหายแก่สภาพแวดล้อม หรือ เรือมีการลากจูงเพื่อนำกลับเข้าฝั่ง	

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย	
		เพื่อรอคอยการ ช่วยเหลือ กรณีเกิด ความเสียหายต่อ สภาพแวดล้อมทาง ทะเลอันเป็นเหตุ เนื่องมาจากอุบัติเหตุที่ เกิดจากเรือลำที่เกิดเหตุ นั้น หมายรวมถึงสาร หรือของเหลว ไหล ปะปนลงในทะเลอัน เนื่องมาจากเรือเกิด อุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทาง ทะเลดังที่กล่าวข้างต้น ไม่หมายความรวมถึง การไม่มีประสิทธิภาพ ทางการเดินเรือของผู้		ในแหล่งน้ำธรรมชาติ นั้น จึงจำเป็นต้องทำการ สอบสวน อย่างไรก็ตาม ตาม การเกิดอุบัติเหตุ ทางทะเล (Marine Casualty) จะไม่ หมายความรวมถึง การละเลยโดยเจตนา อันเป็นเหตุทำให้เกิด ความเสียหายแก่เรือ ลำที่ก่อเหตุเองหรือ สิ่งแวดล้อมตาม ธรรมชาติ รวมทั้งเรือ ลำอื่นในเส้นทาง สัญจรเดียวกัน			

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
		ออสเตรเลีย				
		ควบคุมเรือที่มี ใบอนุญาตเดินเรือที่ ถูกต้องของเรือลำที่เกิด เหตุนั้น				
3. การแจ้งอุบัติเหตุ						
เมื่อเกิดอุบัติเหตุในทุก น่านน้ำ เรือที่เกิด อุบัติเหตุจะต้องแจ้งเหตุ ให้รัฐชายฝั่งที่เรือ ประสบอุบัติเหตุ	เมื่อเกิดเหตุ ให้ถือเป็น หน้าที่ของผู้ควบคุม เรือ หากผู้ควบคุมเรือ ได้เสียชีวิต กำหนดให้ พนักงานอาวุโสถัดไป ในตำแหน่งเรือลำนั้น เป็นผู้แจ้งเหตุไปยัง หัวหน้าคณะผู้ ตรวจสอบโดยเร็ว เท่าที่จะทำได้	เจ้าของเรือหรือผู้ ควบคุมเรือที่ประสบ เหตุต้องรีบแจ้งเหตุไป ยังหน่วยงานชายฝั่ง โดย ทันที	ไม่มีกำหนด	เมื่อเกิดอุบัติเหตุทาง ทะเล คนประจำเรือ กัปตัน กะลาสี ที่อยู่ ในเรือลำที่เกิดเหตุ นั้นจะต้องแจ้งเหตุ มายัง MSS โดยทันที เพื่อให้หน่วยงานที่ ดูแลด้านความ ปลอดภัยเข้าไป จัดการระงับเหตุร้าย	ไม่มีกำหนด	นายเรือลำที่เกิดเหตุ

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
	หากบุคคลดังกล่าวไม่ สามารถแจ้งได้ให้ เจ้าของเรือ หรือผู้ถือ กรรมสิทธิ์ครอบครอง เรือเป็นผู้รายงาน			นั้น โดยเร่งด่วน		
4.ผู้ที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุ						
รัฐบาลในทุกประเทศที่ เป็นภาคี จะต้องจัดหา/ จัดตั้งองค์กรในประเทศ เพื่อดำเนินการทำหน้าที่ ตรวจสอบกรณีเกิด อุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่ อยู่ในขอบเขตความ รับผิดชอบ โดยอยู่ ภายใต้การควบคุมและ	หัวหน้าคณะผู้ ตรวจสอบ(Chef Inspector) ซึ่ง ได้รับ การแต่งตั้งโดยคณะ เลขาธิการ และมี หน้าที่เป็นหัวหน้า คณะในการดำเนินการ สอบสวนอุบัติเหตุทาง ทะเลที่เกิดขึ้น	หัวหน้าคณะสอบสวน โดยได้รับการแต่งตั้ง จากสำนักงานสอบสวน ความปลอดภัยทางการ ขนส่งทางทะเล	คณะกรรมการ สอบสวนด้านความ ปลอดภัยโดยการ สรรหาและแต่งตั้ง โดยรัฐมนตรีว่าการ การเดินเรือแห่ง ประเทศเดนมาร์ก และคณะกรรมการ ควบคุมองค์กรการ	คณะกรรมการการ สอบสวนอุบัติเหตุที่ สำนักเลขาธิการของ กระทรวงที่กำกับ ดูแลการเดินเรือของ ประเทศศรีลังกา (Merchant Shipping Secretariat : MSS) แต่งตั้ง	สำนักงานการสอบสวน อุบัติเหตุ (Investigation Bureau)	คณะกรรมการ สอบสวนอุบัติเหตุ ตามคำสั่งกรมเจ้าท่า

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
			เดินเรือ			
	พันธะสัญญาขององค์กร ตรวจสอบอุบัติเหตุทาง ทะเลระหว่างประเทศ The Marine Safety Investigation Authority (LES) เพื่อให้การ กระบวนการสอบสวน เกิดขึ้น และดำเนินไป อย่างมีมาตรฐานตรงกัน ในทุกประเทศ					



ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลด์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
5.กระบวนการสอบสวน						
ต้องอิสระ ไม่ถูกตี กรอบด้วยข้อบังคับใดๆ คุ้มครองผู้ให้ข้อมูลและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับการสอบสวน การ สอบสวนต้องถูก วิเคราะห์จัดการโดย องค์กรที่มีหน้าที่และ ตรวจสอบถึงผลกระทบ ทุกด้าน ให้ตรวจสอบ ทุกน่านน้ำ ทั้งในและ นอกเขตน่านน้ำ หรือ น่านน้ำสากล เพื่อให้ เกิดมาตรฐานเดียวกัน และเกิดการจัดการไป ในทิศทางเดียวกัน	การสอบสวนด้านความ ปลอดภัยต้อง ครอบคลุมถึงเหตุการณ์ หรือการกระทำใดที่เกิด ก่อนการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งเหตุการณ์ แวดล้อมต่างๆ รวมถึง เหตุการณ์เกี่ยวเนื่อง เช่น การฟื้นฟู สภาพแวดล้อมจาก มลภาวะของการเกิด อุบัติเหตุ แนวทางการ จัดการเกี่ยวกับ กระบวนการช่วยชีวิต กู้ชีพ กู้ภัย	ต้องดำเนินการสอบสวน ตามวัตถุประสงค์การ สอบสวนที่ได้วางไว้ การสอบสวนจะต้อง ขยายการสอบสวนไป ยังเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ทั้งหมด และในการ รวบรวมพยานหลักฐาน คณะกรรมการ สอบสวนสามารถขอ ความร่วมมือจากบุคคล อื่นได้ รัฐมนตรีมีอำนาจ ตัดสินใจระดับการสอบสวน หยุดดำเนินการ สอบสวน รวมถึงพัก	สามารถเริ่มการ รวบรวมพยานได้ โดยทันทีโดยไม่ ต้องรอคำสั่งหรือ การมอบอำนาจ และสามารถเข้าถึง ข้อมูลของ พยานหลักฐานได้ โดยเสรี เข้าถึง ข้อมูลเชิง สารสนเทศที่ เกี่ยวข้องกับเรือลำ ที่เกิดเหตุ รวมทั้ง ข้อมูลสารสนเทศ ของวัตถุพยานอื่น ในกระบวนการ	กระบวนการ สอบสวนอุบัติเหตุ ทางทะเลต้องเป็น อิสระ ปราศจากการ แทรกแซง การ โน้ม เอียง การเบี่ยงเบน จากบุคคล หน่วยงาน หรือองค์กรใดที่อาจ มีส่วนได้เสียกับผล การสอบสวนนี้ กระบวนการ สอบสวนที่ถูก ควบคุมกำกับดูแล โดยสำนักเลขาธิการ MSS นี้จะได้รับ ความคุ้มครอง	กรรมการสอบสวนจะต้อง ดำเนินการสอบปากคำ บุคคลที่เกี่ยวข้องโดยเร็ว ที่สุดหลังจากเกิดเหตุ เพื่อ ประโยชน์ของการจัดเก็บ ข้อมูลหลักฐาน กระบวนการสอบสวน จะต้องดำเนินไปตาม มาตรฐานการสอบสวน อุบัติเหตุทางทะเล ของ องค์กรทางทะเลสากล และต้องยึดแนวทาง ปฏิบัติของ Article 2(e) of Regulation € No. 1406/2002 of The European Parliament และ	รวบรวมข้อมูล เอกสารหลักฐานที่ เกี่ยวข้องในทุกกรณี ตามคำสั่งกรมเจ้าท่า (ไม่มีฐานอำนาจ ตามกฎหมาย)

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
		การสอบสวนได้	สอบสวนได้ มี อิสระในการเข้าถึง พยานหลักฐานใน ส่วนต่างๆ มีอิสระ ในการเข้าถึงข้อมูล ของพยานในส่วน เกี่ยวข้องที่มี ความสำคัญ ประโยชน์ในการ สอบสวนได้	ทางด้านการเข้าถึง ข้อมูลของ พยานหลักฐาน โดย อิสระ ปลอดภัย	The Council of 27 June 2002	

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลด์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
6.การคุ้มครองผู้ที่เกี่ยวข้อง						
จะต้องคุ้มครองผู้ให้ ข้อมูล พยาน ในที่เกิด เหตุ หรือ หน่วยงานที่ เกี่ยวข้องใน กระบวนการสอบสวน อุบัติเหตุ (action in civil criminal and administrative) ขั้นตอนการสอบสวน อุบัติเหตุ และการจัดทำ รายงานต้องไม่มีการ ระบุผู้กระทำผิด	กระบวนการสอบสวน จะไม่ดำเนินลงโทษผู้มา ให้ปากคำเป็นพยาน รวมทั้งไม่มีการลงโทษ รวมทั้งไม่นำตัวพยาน มาปรากฏตัว ยกเว้น หัวหน้าคณะผู้ ตรวจสอบและคณะผู้ ตรวจสอบมีความเห็น ตรงกันว่า การนำพยาน มาปรากฏตัว จะเป็น ผลดีต่อการสอบสวน และพยานมีความ ปลอดภัยเพียงพอ และ จะเป็นประโยชน์ในการ สอบ	บุคคลที่มาให้ปากคำ เพื่อประโยชน์ในการ สอบสวนอุบัติเหตุทาง ทะเลนั้น จะต้องได้รับ ความคุ้มครองทั้งจาก ข้อมูลที่ให้ พยานหลักฐานที่นำมา มอบให้ หรือแม้แต่ ความคุ้มครองความเป็น ส่วนตัวของพยาน โดย บุคคลนั้นจะไม่ได้รับ การดำเนินคดีทั้งทาง แพ่งและอาญา บุคคลใด ที่ถูกเรียกมาให้ปากคำ ภายใต้กฎหมายนี้ จะ ได้รับความคุ้มครอง	คณะกรรมการ สอบสวนจะได้รับ การคุ้มครองทาง อาญา โดยไม่ สามารถร้องทุกข์ กล่าวโทษ หรือให้ รับผิดทางอาญาได้ หากผลการ สอบสวนเป็นเหตุ ให้บุคคลอื่นรับ โทษ และ/หรือเมื่อ มีหลักฐานใหม่ทำ ให้ผลการ สอบสวน คลาดเคลื่อน คณะกรรมการ	กระบวนการ สอบสวนอุบัติเหตุ ทางทะเลตาม พระราชบัญญัติฉบับ นี้ จะต้องไม่เกี่ยวข้อง หรือดำเนินไปตาม แนวทางการ สอบสวน อาชญากรรม ไม่มุ่ง หาผู้ก่ออาชญากรรม หรืออาชญากร หรือ หาผู้รับโทษทาง อาญา	ข้อบังคับการสอบสวน อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ทาง ทะเลและกฎหมายการ สอบสวนอุบัติเหตุทาง ทะเล จะแยกออกมาจาก การสอบสวนหาผู้กระทำ ผิดทางอาญา ไม่มุ่งหา ผู้กระทำผิด หรือผู้รับผิด ผู้รับ ผิด ชอบ หรือ หน่วยงานที่รับผิดชอบ (Authorities) ผู้ซึ่งมีหน้าที่ กำกับดูแลการสอบสวน ทางด้านอาชญากรรม หรือหาผู้กระทำผิดทาง อาญา จะไม่นำข้อบังคับ ฉบับนี้เข้าไปร่วมพิจารณา	ไม่มี

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลด์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
	<p>สอบสวนด้านความปลอดภัยในอากาศยานสำหรับสถานที่ที่จะนำพยานหรือบุคคลใดมาปรากฏตัว ให้มีการกำหนดนามสมมติของบุคคลนั้น จะต้องไม่เปิดเผย ชื่อ ที่อยู่ หรือรายละเอียดอื่นใดเกี่ยวกับตัวพยาน กฎหมายฉบับนี้ ไม่อยู่ในบังคับกฎหมายอื่นที่จะขอข้อมูลการสอบสวนได้</p>	<p>การให้ปากคำ ไม่ถูกฟ้องร้องเป็นผู้กระทำผิด และได้รับความคุ้มครองในฐานะพยาน ข้อมูลใดที่ได้รับจากบุคคลข้างต้น จะไม่ถูกนำมากล่าวโทษแก่ผู้ให้ข้อมูลนั้นแต่จะถูกนำไปใช้เพื่อพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยทางทะเล</p>	<p>สอบสวน พยานและผู้เกี่ยวข้อง จะได้รับการคุ้มครองโดยพยานหลักฐานทั้งหมด เอกสารคำพูด หรือวัตถุพยานที่เกี่ยวข้อง จะต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยอย่างที่สุด บุคคลจะได้รับการปกป้องข้อมูลที่สามารถอ้างไปถึงตัวบุคคลผู้เป็นพยานนั้น ข้อมูลส่วนบุคคลของพยานที่ปกปิดเป็นความลับ</p>		<p>หรือร่วมบังคับใช้ ให้แยกการสอบสวนออกจากกันเพื่อวัตถุประสงค์นั้นๆ การสอบปากคำนี้จะไม่นำไปเกี่ยวข้องกับ การดำเนินคดีทางอาญาหรืออาชญากรรม ผู้ถูกสอบปากคำมีสิทธิจะไม่ให้ข้อมูลใดๆ ก็ได้ คณะกรรมการสอบสวนจะต้องแจ้งข้อมูลแก่ผู้ถูกสอบปากคำ ว่า การสอบปากคำนี้จะไม่นำไปเกี่ยวข้องกับ การดำเนินคดีทางอาญา หรืออาชญากรรม ไม่มีผลในทางอาญาใดๆตามมา</p>	

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลด์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
			หมายความว่ารวมถึง ข้อมูลส่วนตัวทุก ด้าน ไม่ว่าด้าน สุขภาพ ข้อมูลด้าน สถานที่ส่วนบุคคล อื่นๆ เช่น ที่ทำงาน ที่พักอาศัย กฎหมาย ข้อมูลข่าวสารที่ให้ ประชาชนเข้าถึง ข้อมูลของรัฐได้ไม่ สามารถนำมาใช้กับ ข้อมูลข่าวสารใน การสอบสวนนี้ได้			

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
7.การรายงานผลการสอบสวน						
ให้มีการจัดทำรายงาน	หัวหน้าคณะผู้	เมื่อเสร็จสิ้น	รัฐมนตรีที่กำกับ	คณะกรรมการ	คณะกรรมการสอบสวน	รายงานผลต่ออธิบดี
ผลการสอบสวนฉบับ	ตรวจสอบจะต้องจัดส่ง	กระบวนการสอบสวน	ดูแลสามารถ	สอบสวนจะต้อง	จะต้องจัดทำรายงานฉบับ	กรมเจ้าท่าตามคำสั่ง
ร่าง และรายงานผลการ	รายงานการสอบสวน	แล้ว คณะกรรมการ	กำหนดแนวทาง	จัดทำรายงานสรุป	สมบูรณ์ สรุปผลการ	
สอบสวนฉบับสมบูรณ์	ด้านความปลอดภัยไป	จะต้องจัดทำรายงาน	ปฏิบัติได้	การสอบสวนให้	สอบสวนออกมาใน	
โดยให้ครอบคลุมทุกด้าน	ยังคณะกรรมการ	นำเสนอต่อรัฐมนตรีที่		แล้วเสร็จภายใน 12	รูปแบบรายงานให้ได้	
กรณีเป็นอุบัติเหตุ	เลขานุการของรัฐ และ	กำกับดูแล ก่อนการ		เดือนหลังจากเกิด	ภายใน 12 เดือนหลังเกิด	
ร้ายแรง ให้มี	จะต้องแสดงรายงาน	สอบสวนเสร็จสิ้น		อุบัติเหตุทางทะเล	อุบัติเหตุนั้น แต่หากไม่	
ข้อเสนอแนะ ด้านความ	การสอบสวนด้านความ	คณะกรรมการ		นั้น ก่อนที่จะทำ	สามารถสรุปผลได้ทัน	
ปลอดภัยด้วย	ปลอดภัยเปิดเผยต่อ	สอบสวนอาจจัดทำ		รายงานสรุปผลการ	ตามเวลาที่กำหนด	
	สาธารณะชนภายใน	รายงานเบื้องต้น		สอบสวนฉบับ	คณะกรรมการสอบสวน	
	ระยะเวลาที่เร็วที่สุด แต่	นำเสนอแก่รัฐมนตรี		สมบูรณ์	สามารถยื่นขอสอบสวน	
	จะต้องแล้วเสร็จ	ก่อนที่จะมีการประชุม		คณะกรรมการ	ต่อ โดยจัดทำเป็นรายงาน	
	ภายใน 12 เดือนนับจาก	สรุปผลการสอบสวน		สามารถทำรายงาน	แสดงความก้าวหน้าของ	
	ได้มีการแจ้งการเกิด	อย่างเป็นทางการได้		การสอบสวนฉบับ	การสอบสวนระหว่างที่	
	อุบัติเหตุทางทะเลนั้น	เมื่อคณะกรรมการเห็น		ร่างรายงานการ	ดำเนินการต่อ นั้น ก่อนที่	
	ต่อหัวหน้าคณะผู้	ว่าจะเป็นผู้ผลดีต่อความ		สอบสวนฉบับ	คณะกรรมการสอบสวน	

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

IMO	อังกฤษ	รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย	เดนมาร์ก	ศรีลังกา	ลัตเวีย	ไทย
	ตรวจสอบ	ปลอดภัยในอากาศ หรือมีการจัดทำรายงาน ฉบับร่างล่วงหน้า หรือ มีการจัดทำ ข้อเสนอแนะเพื่อ นำเสนอล่วงหน้า หรือ กรณีจะส่งรายงานฉบับ จริงประกอบด้วยฉบับ ร่างให้แก่รัฐมนตรี พิจารณาก็ได้		สมบรูณ์จะต้อง ได้รับการเผยแพร่ ต่อสาธารณชน	จะจัดทำรายงานฉบับ สมบรูณ์เพื่อสรุปผลการ สอบสวน จะต้องจัดทำ รายงานฉบับร่างที่มี เนื้อหาเดียวกับรายงาน ฉบับสมบรูณ์เผยแพร่ ให้แก่ประเทศสมาชิกใน กระบวนการสอบสวน โดยรายงานฉบับร่าง จะต้องมีข้อความสำคัญ ครบถ้วน เช่น บริษัท เจ้าของเรือ ผลกระทบทาง สภาพแวดล้อม และเมื่อ ได้รับความเห็นใด ให้ นำมาใส่ไว้ในรายงาน ฉบับสมบรูณ์ด้วย	

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

1. บทสรุป

โดยที่ประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาต่างๆ 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 โดยได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกทำการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลเมื่อเกิดเหตุเพื่อมีวัตถุประสงค์ที่จะนำผลการสอบสวนมาหามาตรการต่างๆ 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) เพื่อให้แต่ละประเทศสมาชิกรับไปออกเป็นกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ โดยวางแนวทางในการสอบสวนอุบัติเหตุกว้างๆ เกี่ยวกับอุบัติเหตุที่ควรจะได้มีการสอบสวน ซึ่งได้แก่อุบัติเหตุจากเรือที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต บุคคลสูญหาย เรืออัปปาง เสียหาย ระวังสินค้าอัปปาง สูญหาย เสียหาย ทำให้เกิดความเสียหายทางธรรมชาติทางทะเลหรือน่านน้ำ สินค้าที่อัปปางลงได้ส่งผลเสียเป็นมลพิษให้แก่เรือลำอื่นๆ น่านน้ำ หรือเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ ส่งผลเสียอย่างร้ายแรงแก่สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ อย่างไรก็ตามไม่รวมถึงการสละเรือในกรณีที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นบนเรือ หรือเหตุอันควรให้มีการสละเรือ เป็นต้น และต้องจัดให้มีองค์กรในการสอบสวนอุบัติเหตุ ได้กำหนดแนวทางในการสอบสวน ให้มีการรายงานการเกิดอุบัติเหตุ การเก็บรวบรวมข้อมูลต่างๆ และที่สำคัญต้องมีการ

คุ้มครองผู้ให้ข้อมูล ไม่มีการเปิดเผยตัวตนให้เป็นผลร้ายต่อผู้ให้ข้อมูลทั้งในทางแพ่งและอาญามีการกำหนดให้มีข้อเสนอแนะด้านความปลอดภัยด้วย

ข้อกำหนดต่างๆ ขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศที่ออกตามอนุสัญญาต่างๆ ตามหลักของกฎหมายมหาชนไม่สามารถนำมาใช้บังคับได้ภายในแต่ละประเทศนั้นๆ ยึดถือหลักอำนาจอธิปไตยของแต่ละประเทศ การที่จะให้มีสภาพบังคับในประเทศสมาชิกนั้นๆ ก็ต้องมีการออกกฎหมายภายในประเทศนั้นรองรับ สำหรับแนวทางในการออกกฎหมายของแต่ละประเทศก็ย่อมจะแตกต่างกันเป็นไปตามบริบทของแต่ละประเทศนั้นๆ เพียงแต่ให้มีหลักการคล้ายๆ กันตามแนวทางการสอบสวนที่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลตามความมุ่งหมายขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศมีไว้เพื่อการหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่แท้จริง เพื่อนำไปหามาตรการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำอีก เนื่องจากอุบัติเหตุทางเรือมักจะเป็นอุบัติเหตุที่สร้างความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน สิ่งแวดล้อม อย่างมาก ถือเป็นหน้าที่ของรัฐทุกรัฐสมาชิกในการคุ้มครองต่อประโยชน์สาธารณะดังกล่าวร่วมกัน การนำแนวทางการสอบสวนกลางมาบังคับใช้ในแต่ละประเทศสมาชิกเพื่อให้มีสภาพบังคับและเป็นไปตามเจตนารมณ์ ซึ่งการอนุวัติการภายในเพื่อให้มีกฎหมายบังคับใช้ของแต่ละประเทศ ต้องคำนึงถึงหลักของนิติรัฐ หลักความได้สัดส่วน และตามหลักรัฐธรรมนูญของแต่ละประเทศประกอบด้วย ดังจะเห็นได้ว่าแต่ละประเทศจะออกกฎหมายจะมีส่วนที่แตกต่างกันอยู่บ้าง

ตามกฎหมายภายในของประเทศไทย มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือโดยตรง ได้แก่พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 ซึ่งให้เป็นอำนาจของเจ้าท่าเพื่อการรวบรวมตรวจสอบอุบัติเหตุ ตามที่บัญญัติไว้ให้นายเรือต้องใช้ความระมัดระวัง ในการควบคุมเรือให้เต็มความสามารถ ป้องกันมิให้เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายใดๆ แต่หากเกิดเหตุอย่างไรๆ เกิดขึ้นในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมเรือ นายเรือจะต้องรายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อ เจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่ทราบ โดยกรณีเรือที่เกิดเหตุยังไม่ออกจากเขตท่าไปทะเลให้รายงานต่อเจ้าท่าภายในเวลายี่สิบสี่ชั่วโมงนับแต่เกิดเหตุ แต่ถ้าเรือกำลังจะออกจากท่าไปทะเลก็ให้ส่งรายงาน โดยทางไปรษณีย์ลงทะเลเบียนในโอกาสแรกที่จะส่งได้ หรือแวะแจ้งความต่อกรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ใกล้เคียง หรือฝากรายงานนั้นไว้แก่เจ้าพนักงานศุลกากร ณ ท่าบลใกล้เคียงเพื่อส่งให้เจ้าท่าต่อไป และรายงาน นั้น ต้องประกอบด้วยข้อเหล่านี้ 1) ตำบลที่เกิดเหตุพร้อมทั้งแผนที่สังเขปถ้าสามารถจะทำได้ 2) วัน เดือน ปี ที่เกิดเหตุ 3) ชื่อเจ้าของเรือ หรือตัวแทน และเลขทะเบียนเรือ 4) สาเหตุที่เกิดและกรณีแวดล้อม 5) ความเสียหายที่ได้รับ 6) ถ้าเป็นเรือที่มีสมุดปูมก็ให้คัดข้อความประจำวันที่จดไว้ในสมุดปูม ทั้งปากเรือและท้องเรือแนบมาด้วย สำหรับกรณีอื่นให้รายงานเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเจ้าท่า หรือแจ้งความต่อกรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ใกล้เคียง

ภายในเวลาที่สิบแปดชั่วโมง กรรมการอำเภอ หรือตำรวจท้องที่ เมื่อได้รับแจ้งความแล้วให้ไตสวน และจัดการไปตามหน้าที่ และให้รับส่งสำเนาการไตสวนนั้น ไปให้เจ้าท่าท้องถิ่น หรือกรมเจ้าท่า²⁹⁸ นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือที่ไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดดังกล่าว มีโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงสองพันบาท²⁹⁹

กรมเจ้าท่าซึ่งรับผิดชอบเกี่ยวกับการตรวจสอบ รวบรวม การเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ รวมทั้งมีอำนาจหน้าที่ในด้านความปลอดภัยทางน้ำ แม้จะได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อทำการสอบสวนอุบัติเหตุทางน้ำ หาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและหามาตรการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ มาตรการความปลอดภัยต่างๆ ก็ตาม แต่ตามกฎหมายการเดินเรือยังไม่เป็นไปตามหลักการการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือของ IMO หลายประการเช่น การคุ้มครองพยาน การรักษาความลับ แนวทางการรวบรวมพยานหลักฐาน เป็นต้น

จากหลักการสำคัญของการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลขององค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งหาข้อเท็จจริงเพื่อนำมาหามาตรการป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำ ไม่ได้มุ่งหาตัวผู้ต้องรับผิดชอบไม่ว่าทางแพ่ง อาญา เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลพยานหลักฐานต่างๆก็ต้องมาจากผู้ที่อยู่บนเรือเป็นส่วนใหญ่ ต้องมีการคุ้มครองพยานที่ให้ถ้อยคำไม่ให้อ้างรับผิดทางแพ่ง ทางอาญาในกรณีที่ดินให้การ เพื่อให้ผู้ให้การสามารถให้การตามความเป็นจริง ไม่ต้องเกรงกลัวความรับผิดชอบมาจากการให้ถ้อยคำ โดยข้อมูลที่ให้ต้องปิดเป็นความลับ ศาล หรือองค์กรอื่นๆ ไม่อาจนำข้อมูลเหล่านี้ไปใช้ให้เกิดผลเสียต่อพยานต่างๆ ในทางแพ่ง ทางอาญาได้ ถ้อยหลักว่าการที่บุคคลใดจะให้การตามความเป็นจริงแล้วตนต้องมารับผิดจากคำให้การของตน บุคคลนั้นย่อมจะไม่ให้การในลักษณะที่เป็นจริง ซึ่งคนส่วนใหญ่ย่อมต้องการให้ตนพ้นจากความรับผิดชอบ การที่จะให้ผู้เกี่ยวข้องพูดความจริง ก็ต้องมีมาตรการในการคุ้มครอง พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ไม่มีบทบัญญัติในการคุ้มครองสิทธิดังกล่าวข้างต้น และไม่มีบทบัญญัติในการห้ามศาลห้ามพนักงานสอบสวน เจ้าหน้าที่ของรัฐอื่นๆ ในการห้ามเรียกถ้อยคำพยานเหล่านั้น จึงถือว่ายังไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ของการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลหรือทางเรือที่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดหลักการและแนวทางไว้ หลักการสอบสวนที่สำคัญอื่นๆ เช่นกระบวนการสอบสวนหาข้อเท็จจริงทางอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ควรได้รับอิสระ ไม่ถูกตีกรอบด้วยข้อบังคับใดๆ ใดๆก็ตาม ยิ่งไปกว่านั้น ขั้นตอนการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือนี้จะสิ้นสุดกระบวนการก็ต่อเมื่อได้มีการจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์เกี่ยวกับองค์ประกอบของการเกิดเหตุร้ายนั้น โดยไม่มีการระบุผู้กระทำผิด ต้องจัดให้มีการสอบสวนอุบัติเหตุโดยกระบวนการสอบสวนในกรณีเหตุร้ายแรง เมื่อมี

²⁹⁸ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2477) มาตรา 102.

²⁹⁹ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 (แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2477) มาตรา 103.

การระบุว่าเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่ร้ายแรงแล้ว เจ้าของเรือ/ประเทศเจ้าของเรือ จะต้องให้ความร่วมมือในการอนุญาตให้กระบวนการสอบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยเร็ว การสอบสวนร่วมกันกับรัฐอื่น รัฐเจ้าของเรือที่เกิดเหตุต้องให้การอนุญาตในการสอบสวนหาสาเหตุของอุบัติเหตุ นั้น หากเกิดเหตุที่เขตน่านน้ำเขตเศรษฐกิจพิเศษทางทะเล จะต้องไม่จำกัดสิทธิของรัฐเจ้าของเรือในการที่จะทำการสอบสวนอุบัติเหตุนี้ไปพร้อมกันกับรัฐชายฝั่งที่เกิดเหตุ การรวบรวมพยานหลักฐานจาก/คนประจำเรือ/กะลาสีเรือ เมื่อเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือกระบวนการสอบสวนจำเป็นต้องดำเนินการหาข้อเท็จจริง พยานหลักฐานจากกะลาสีเรือและคนประจำเรือในลำที่เกิดเหตุ นั้น เนื่องจากมีความใกล้ชิดกับเหตุการณ์ จะต้องสืบพยานหลักฐานจากคนเรือ กะลาสี และจะต้องอนุญาตให้คนเรือและกะลาสีเหล่านั้นกลับไปพำนักบนเรือได้โดยไม่มีกักขังหน่วงเหนี่ยวไว้ กะลาสีและคนเรือต้องได้รับสิทธิทางกฎหมาย เช่น ได้รับการปกป้องจากการให้การเท็จหรือไม่เป็นจริง มีสิทธิที่จะไม่พูดหรือให้ปากคำ ได้รับสิทธิคุ้มครองพยานจากการให้ปากคำนั้น เป็นต้น

แนวทางในการสอบสวนอุบัติเหตุจากเรือของต่างประเทศ แต่ละประเทศจะต้องนำแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุของ IMO ดังกล่าวข้างต้น ไปออกกฎหมายภายใน เพื่อเป็นแนวทางในการสอบสวน ซึ่งจะยึดหลักการ และแนวทางที่ IMO วางแนวทางไว้ เช่น วัตถุประสงค์หลักของการสอบสวน สหราชอาณาจักรอังกฤษ ได้กำหนดวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุอันคล้ายคลึงกันไม่ให้มีการเกิดขึ้นในอนาคตอีก โดยการถอดบทเรียนจากผลการสอบสวนในอดีตที่ได้รับการ ซึ่งกระบวนการสอบสวนจะต้องไม่มีการตำหนิลงโทษผู้มาให้ปากคำเป็นพยานแต่อย่างใด รวมทั้งไม่มีการลงโทษใดๆด้วย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย กำหนดวัตถุประสงค์การสอบสวนเพื่อนำผลของการสอบสวนมาพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยทางทะเล และหามาตรการป้องกัน หรือให้คำแนะนำ เพื่อไม่ให้เกิดเหตุแบบเดิมซ้ำอีก ประเทศเดนมาร์ก ก็มีการกำหนดวัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มมาตรการความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลของประเทศในอนาคต ประเทศศรีลังกา กำหนดวัตถุประสงค์การสอบสวนเพื่อหามาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้นลักษณะคล้ายคลึงกัน และไม่มุ่งหาผู้กระทำผิดมารับโทษทางอาญา กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลนี้ จะต้องไม่เกี่ยวข้องหรือดำเนินไปการตามแนวทางการสอบสวนทางด้านอาชญากรรม ไม่มุ่งหาผู้ก่ออาชญากรรมหรืออาชญากร หรือหาผู้รับโทษทางอาญา และประเทศลัตเวีย กำหนดวัตถุประสงค์การสอบสวนเพื่อหาข้อเสนอนโยบายการป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุแบบเดียวกันในอนาคต การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะแยกออกมาจากการสอบสวนหาผู้กระทำผิดทางอาญา หรืออีกนัยหนึ่งก็คือสอบสวนขนานกันไปกับกระบวนการทางอาญา ไม่มุ่งหาผู้กระทำผิด หรือผู้รับผิด แต่มุ่งหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเพื่อนำไปเป็นแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุแบบเดียวกันในอนาคต

และผู้ที่ได้รับผิดชอบ หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบการสอบสวนทางด้านอาชญากรรม จะต้องไม่นำข้อบังคับฉบับนี้เข้าไปร่วมพิจารณาหรือร่วมบังคับใช้

โดยสรุปวัตถุประสงค์ของการสอบสวนอุบัติเหตุสอดคล้องกันเพื่อนำผลของการสอบสวนอุบัติเหตุมาพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยทางทะเลเพื่อหามาตรการป้องกัน หรือให้คำแนะนำ ไม่ให้เกิดเหตุแบบเดิมซ้ำอีก โดยคุ้มครองผู้เกี่ยวข้อง ไม่มุ่งหาตัวบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในหลายๆ ด้าน

อุบัติเหตุแบบไหนควรที่จะต้องมีการสอบสวน สหราชอาณาจักรอังกฤษกำหนดให้อุบัติเหตุที่ต้องทำการสอบสวน ต้องเป็นอุบัติเหตุเนื่องจากเรืออันเกิดจาก การระเบิด ไฟไหม้ จนทำให้มีการเสียชีวิต มีการบาดเจ็บรุนแรง มีการล่มของเรือ สภาพแวดล้อมถูกทำลาย รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย กำหนดให้อุบัติเหตุที่ต้องทำการสอบสวนได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดในขณะที่มีการเดินเรือในน่านน้ำที่มีการประกาศเป็นเส้นทางเดินเรือตามหลักกฎหมายทะเลสากล อันเป็นเหตุให้ สูญเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของคนประจำเรือ สูญหายของบุคคลประจำเรือ สูญเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของบุคคลอื่นใดอันเกิดจากเรือลำที่เกิดเหตุ นั้น สูญเสีย เสียหาย หรือคาดว่าจะเสียหายสาบสูญ รวมทั้งการจมหรือการอับปางของเรือ การละทิ้งเรือ และการสละเรือ กรณีเกิดการล่มหรือจมของเรือ เกิดการโคลนกันของเรือ หรือสิ่งอื่น กรณีไม่สามารถเดินเรือต่อไปได้ด้วยเหตุอันใดและจำต้องลอยทะเลเพื่อรอคอยการกู้ภัย กรณีเกิดเพลิงไหม้บนเรือ กรณีโครงสร้างเรือเสียหายอันเป็นเหตุให้เรือจำต้องหยุดการเดินทางเรือเพื่อรอคอยการช่วยเหลือ กรณีเกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลอันเป็นเหตุเนื่องมาจาก อุบัติเหตุที่เกิดจากเรือลำที่เกิดเหตุ นั้น และหมายรวมถึงสาร หรือของเหลว ไหลปะปนลงในทะเลอันเนื่องมาจากเรือเกิดอุบัติเหตุ การเกิดอุบัติเหตุทางทะเลนี้ ไม่หมายความรวมถึง การไม่มีประสิทธิภาพทางการเดินเรือของผู้ควบคุมเรือที่มีใบอนุญาตการเดินทางเรือ ประเทศเดนมาร์ก กำหนดให้อุบัติเหตุใดต้องทำการสอบสวนให้เป็นดุลยพินิจของรัฐมนตรีว่าการการเดินเรือแห่งประเทศเดนมาร์กและคณะกรรมการควบคุมองค์กรการเดินเรือจะเป็นผู้พิจารณากำหนด ซึ่งโดยหลักก็ควรต้องอิงมาตรฐาน IMO ประเทศศรีลังกา กำหนดให้ทำการสอบสวนอุบัติเหตุกรณีเหตุเกิดจากเรือซึ่งส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บรุนแรง มีการสูญหายของบุคคลประจำเรือ กะลาสี หรือคนประจำเรือ มีความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากเรือลำที่เกิดเหตุ ความเสียหายต่อเนื่องไปยังเรือลำอื่น สิ่งแวดล้อม หรือวัตถุก่อสร้างอื่นใด โดยมีสาเหตุมาจากเรือลำที่เกิดเหตุ นั้น มีการรั่วไหลปนเปื้อน หรือการแตกรั่วของสารเคมีหรือสารประกอบใดจากเรือลำที่เกิดเหตุ อันทำความเสียหายให้กับเรือลำอื่น หรือวัตถุลอยน้ำอื่นที่ใช้เส้นทางสัญจรนั้น มีการรั่วไหล ปนเปื้อน หรือการแตกรั่วของสารเคมีสารประกอบใดจากเรือลำที่เกิดเหตุ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สมดุลธรรมชาติ สิ่งมีชีวิตในแหล่งน้ำธรรมชาติ นั้น อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุทางทะเล (Marine Casualty)

จะไม่หมายความว่ารวมถึงการละเลยโดยเจตนาอันเป็นเหตุทำให้เกิดความเสียหาย ประเทศลัตเวีย กำหนดให้อุบัติเหตุที่ต้องทำการสอบสวนเป็นอุบัติเหตุจากเรือที่ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างสิ้นเชิง ให้แก่ เรือ ชีวิตคนบนเรือ สภาพแวดล้อมโดยรอบ หรืออุบัติเหตุที่มีการระเบิด มีไฟไหม้ มีการชนกับเรือลำอื่น มีการทำให้ผืนแผ่นดินเสียหาย เกิดมลภาวะชั้นร้ายแรง และมีการทำลายของ สภาพแวดล้อมเช่น ภาวะน้ำแข็งถูกทำลาย อีกทั้งยังหมายความว่ารวมถึงความเสียหายที่เกี่ยวข้อง จนเครื่องยนต์เรือหยุดการทำงาน สำหรับเรือทั่วไปนับเวลาเครื่องยนต์หยุดทำงานไม่สามารถเดินเรือได้เกินกว่า 24 ชั่วโมง สำหรับเรือโดยสารให้นับเวลาที่เกินกว่า 12 ชั่วโมง และให้รวมถึงความเสียหายอื่นอันอาจจะแผ่ขยายออกไปจากกรณีที่เรือไม่สามารถเดินเรือได้หรือความเสียหายแก่ สภาพแวดล้อม หรือเรือมีการลากจูงเพื่อนำกลับเข้าฝั่งด้วย

อุบัติเหตุที่ควรทำการสอบสวน เห็นได้ว่ามีความแตกต่างกันบ้าง ก็ขึ้นอยู่กับแต่ละ ประเทศ โดยคำนึงถึงสภาพร้ายแรงของอุบัติเหตุ แต่อยู่บนพื้นฐานหลักการแนวทางกว้างๆ ของ IMO บางประเทศจะกำหนดให้สอบสวนเฉพาะกรณีอุบัติเหตุที่ร้ายแรง บางประเทศกำหนดให้เป็น อำนาจของหน่วยงาน หรือองค์กรในการกำหนดว่าอุบัติเหตุลักษณะใดควรจะทำการสอบสวน

การกำหนดการแจ้งอุบัติเหตุ สหราชอาณาจักรอังกฤษกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ ควบคุมเรือ หากผู้ควบคุมเรือได้เสียชีวิต กำหนดให้พนักงานอาวุโสถัดไปในตำแหน่งเรือลำนั้นเป็น ผู้แจ้งเหตุไปยังหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบโดยเร็วเท่าที่จะทำได้ หากบุคคลดังกล่าวไม่สามารถแจ้งได้ ให้เจ้าของเรือ หรือผู้ถือกรรมสิทธิ์ครอบครองเรือเป็นผู้แจ้ง รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลียกำหนดให้ เจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือที่ประสบเหตุต้องรีบแจ้งเหตุไปยังหน่วยงานชายฝั่งโดยทันที ประเทศ ศรีลังกากำหนดให้คนประจำเรือ กัปตัน กะลาสี ที่อยู่ในเรือลำที่เกิดเหตุจะต้องแจ้งเหตุมายัง MSS โดยทันทีเพื่อให้หน่วยงานที่ดูแลด้านความปลอดภัยเข้าไปจัดการระงับเหตุร้ายนั้น โดยเร่งด่วน ส่วนประเทศเดนมาร์กและลัตเวียไม่มีการกำหนดไว้ โดยหลักต้องเป็นหน้าที่ของผู้ควบคุมเรือ

การแจ้งอุบัติเหตุมีความสอดคล้องกัน โดยปกติกำหนดให้ผู้ที่เป็นผู้ใกล้ชิดกับเหตุการณ์ เป็นผู้มีหน้าที่แจ้งเหตุ เช่น ผู้ควบคุมเรือ กะลาสี เป็นต้น

ผู้ที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุ สหราชอาณาจักรอังกฤษกำหนดให้ หัวหน้าคณะผู้ ตรวจสอบ ซึ่งได้รับการแต่งตั้งโดยคณะเลขาธิการ และมีหน้าที่เป็นหัวหน้าคณะในการดำเนินการ สอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้น รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย กำหนดให้หัวหน้าคณะสอบสวน โดยได้รับการแต่งตั้งจากสำนักงานสอบสวนความปลอดภัยทางการขนส่งทางทะเลทำหน้าที่ สอบสวน ประเทศเดนมาร์กกำหนดให้คณะกรรมการสอบสวนด้านความปลอดภัยโดยการสรรหา และแต่งตั้งโดยรัฐมนตรีว่าการการเดินเรือแห่งประเทศเดนมาร์กและคณะกรรมการควบคุมองค์การ การเดินเรือทำหน้าที่สอบสวน ประเทศศรีลังกากำหนดให้คณะกรรมการการสอบสวนอุบัติเหตุที่

สำนักเลขาธิการของกระทรวงที่กำกับดูแลการเดินเรือของประเทศศรีลังกา (Merchant Shipping Secretariat : MSS) แต่งตั้ง ทำหน้าที่สอบสวน และประเทศลัตเวียให้สำนักงานการสอบสวนอุบัติเหตุ (Investigation Bureau) ทำการสอบสวนอุบัติเหตุ

องค์กรหรือหน่วยงานที่จะทำการสอบสวนแต่ละประเทศก็มีการกำหนดตามแต่ละบริบทของแต่ละประเทศแตกต่างกันไป แต่ที่เหมือนกันจะเป็นองค์กรหน่วยงานที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านที่เกี่ยวข้อง

กระบวนการสอบสวน สหราชอาณาจักรอังกฤษ การสอบสวนด้านความปลอดภัยต้องครอบคลุมถึงเหตุการณ์หรือการกระทำใดที่เกิดก่อนการเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งเหตุการณ์แวดล้อมต่างๆ รวมถึงเหตุการณ์เกี่ยวเนื่อง เช่น การฟื้นฟูสภาพแวดล้อมจากผลภาวะของการเกิดอุบัติเหตุ แนวทางการจัดการเกี่ยวกับกระบวนการช่วยชีวิต กู้ชีพ กู้ภัย รัฐนิเวชาที่เวลล์ ออสเตรเลีย กระบวนการสอบสวนต้องดำเนินการสอบสวนตามวัตถุประสงค์การสอบสวนที่ได้วางไว้ การสอบสวนจะต้องขยายการสอบสวนไปยังเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด และในการรวบรวมพยานหลักฐาน คณะกรรมการสอบสวนสามารถขอความร่วมมือจากบุคคลอื่นได้ รัฐมนตรีมีอำนาจตัดสินใจระงับการสอบสวน หยุดดำเนินการสอบสวน รวมถึงพักการสอบสวนได้ ประเทศเดนมาร์ก กระบวนการสอบสวน สามารถเริ่มการรวบรวมพยานได้โดยทันทีโดยไม่ต้องรอคำสั่งหรือการมอบอำนาจ และสามารถเข้าถึงข้อมูลของพยานหลักฐานได้โดยเสรี เข้าถึงข้อมูลเชิงสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับเรือลำที่เกิดเหตุ รวมทั้งข้อมูลสารสนเทศของวัตถุพยานอื่นในกระบวนการสอบสวนได้ มีอิสระในการเข้าถึงพยานหลักฐานในส่วนต่างๆ มีอิสระในการเข้าถึงข้อมูลของพยานในส่วนที่เกี่ยวข้องที่มีความสำคัญ เป็นประโยชน์ในการสอบสวนได้ ประเทศศรีลังกากระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลต้องเป็นอิสระ ปราศจากการแทรกแซง การโน้มเอียง การเบี่ยงเบน จากบุคคลหน่วยงาน หรือองค์กรใดที่อาจมีส่วนได้เสียกับผลการสอบสวนนี้ ต้องได้รับความคุ้มครองทางด้านการเข้าถึงข้อมูลของพยานหลักฐานโดยอิสระ ปลอดภัย และประเทศลัตเวียกระบวนการสอบสวนกรรมการสอบสวนจะต้องดำเนินการสอบปากคำบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยเร็วที่สุดหลังจากเกิดเหตุเพื่อประโยชน์ของการจัดเก็บข้อมูลหลักฐาน กระบวนการสอบสวนจะต้องดำเนินไปตามมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลขององค์กรทางทะเลสากลด้วย

กระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือแต่ละประเทศก็ใกล้เคียงกัน ชัดหลัก ความเป็นอิสระในการเข้าถึงพยานหลักฐาน ไม่ถูกแทรกแซงใดๆ มีความรวดเร็ว

การคุ้มครองบุคคลที่เกี่ยวข้อง สหราชอาณาจักรอังกฤษมีหลักในการคุ้มครองกล่าวคือ การสอบสวนจะไม่ดำเนินลงโทษผู้มาให้ปากคำเป็นพยาน รวมทั้งไม่มีการลงโทษ จะต้องไม่นำตัวพยานมาปรากฏตัว ยกเว้น หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบและคณะผู้ตรวจสอบมีความเห็นตรงกันว่าการ

นำพยานมาปรากฏตัวจะเป็นผลดีต่อการสอบสวน และพยานมีความปลอดภัยเพียงพอ และจะเป็นประโยชน์ในการสอบสวนด้านความปลอดภัยในอนาคตด้วย สำหรับสถานที่ที่จะนำพยานหรือบุคคลใดมาปรากฏตัว ให้มีการกำหนดนามสมมติของบุคคลนั้น จะต้องไม่เปิดเผย ชื่อ ที่อยู่ หรือรายละเอียดอื่นใดเกี่ยวกับตัวพยาน และกฎหมายฉบับนี้ ไม่อยู่ในบังคับกฎหมายอื่นที่จะขอข้อมูลการสอบสวนได้ รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย มีหลักในการคุ้มครองบุคคลที่มาให้ปากคำเพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล จะต้องได้รับความคุ้มครองทั้งจากข้อมูลที่ทำให้พยานหลักฐานที่นำมามอบให้ หรือแม้แต่ความคุ้มครองความเป็นส่วนตัวของพยาน โดยบุคคลนั้น จะไม่ได้รับการดำเนินคดีทั้งทางแพ่งและอาญา บุคคลใดที่ถูกเรียกมาให้ปากคำภายใต้กฎหมายนี้ จะได้รับความคุ้มครองการให้ปากคำ ไม่ถูกฟ้องร้องเป็นผู้กระทำผิด และได้รับความคุ้มครองในฐานะพยาน ข้อมูลใดที่ได้รับจากบุคคลข้างต้น จะไม่ถูกนำมากล่าวโทษแก่ผู้ให้ข้อมูลนั้นแต่จะถูกนำไปใช้เพื่อพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยทางทะเล ประเทศเดนมาร์ก มีหลักในการคุ้มครองกล่าวคือคณะกรรมการสอบสวนจะได้รับการคุ้มครองทางอาญา โดยไม่สามารถร้องทุกข์กล่าวโทษ หรือให้รับผิดทางอาญาได้ หากผลการสอบสวนเป็นเหตุให้บุคคลอื่นรับโทษ และ/หรือเมื่อมีหลักฐานใหม่ทำให้ผลการสอบสวนคลาดเคลื่อน คณะกรรมการสอบสวน พยาน และผู้เกี่ยวข้อง จะได้รับการคุ้มครอง โดยพยานหลักฐานทั้งหมด เอกสาร คำพูด หรือวัตถุพยานที่เกี่ยวข้องจะต้องได้รับการรักษาความปลอดภัยอย่างที่สุด บุคคลจะได้รับการปกปิดข้อมูลที่สามารถอ้างไปถึงตัวบุคคลผู้เป็นพยานนั้น ข้อมูลส่วนบุคคลของพยานที่ปกปิดเป็นความลับ หมายความว่ารวมถึงข้อมูลส่วนตัวทุกด้าน ไม่ว่าจะเป็นด้านสุขภาพ ข้อมูลด้านสถานที่ส่วนบุคคลอื่นๆ เช่น ที่ทำงาน ที่พักอาศัย กฎหมายข้อมูลข่าวสารที่ให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลของรัฐได้ไม่สามารถนำมาใช้กับข้อมูลข่าวสารในการสอบสวนนี้ได้ ประเทศศรีลังกา มีหลักในการคุ้มครองกล่าวคือกระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลตามกฎหมายนี้ จะต้องไม่เกี่ยวข้องหรือดำเนินไปตามแนวทางการสอบสวนอาชญากรรม ไม่มุ่งหาผู้ก่ออาชญากรรม หรืออาชญากร หรือหาผู้รับโทษทางอาญา ประเทศสวีเดน มีหลักในการคุ้มครองกล่าวคือ การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล จะแยกออกมาจากการสอบสวนหาผู้กระทำผิดทางอาญา ไม่มุ่งหาผู้กระทำผิด หรือผู้รับผิด หน่วยงานที่รับผิดชอบ (Authorities) ผู้ซึ่งมีหน้าที่กำกับดูแลการสอบสวนทางด้านอาชญากรรม หรือหาผู้กระทำผิดทางอาญา จะไม่นำข้อบังคับฉบับนี้เข้าไปร่วมพิจารณาหรือร่วมบังคับใช้ ให้แยกการสอบสวนออกจากกันเพื่อวัตถุประสงค์นั้นๆ การสอบปากคำนี้จะไม่นำไปเกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีทางอาญาหรืออาชญากรรม ผู้ถูกสอบปากคำมีสิทธิจะไม่ให้ข้อมูลใดๆ ก็ได้ คณะกรรมการสอบสวนจะต้องแจ้งข้อมูลแก่ผู้ถูกสอบปากคำว่าการสอบปากคำนี้จะไม่นำไปเกี่ยวข้องกับการดำเนินคดีทางอาญาหรืออาชญากรรม ไม่มีผลในทางอาญาใดๆ ตามมา

การคุ้มครองผู้เกี่ยวข้องกับการสอบสวนอุบัติเหตุ มีหลักการคล้ายกัน คุ้มครองผู้ให้ข้อมูลในทุกๆด้าน เพื่อให้บุคคลนั้นกล้าที่จะพูดความจริง ไม่ว่าจะเป็นการคุ้มครองความเป็นส่วนตัว คุ้มครองจะไม่ถูกดำเนินคดีใดๆ ทั้งทางแพ่ง อาญา ปกครอง จากการใช้ข้อเท็จจริง

การรายงานผลการสอบสวน สหราชอาณาจักรอังกฤษกำหนดให้หัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบจะต้องจัดส่งรายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัยไปยังคณะกรรมการเลขานุการของรัฐบาล และจะต้องแสดงรายงานการสอบสวนด้านความปลอดภัยเปิดเผยต่อสาธารณะชนภายในระยะเวลาที่เร็วที่สุด แต่จะต้องแล้วเสร็จภายใน 12 เดือนนับจากได้มีการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลนั้นต่อหัวหน้าคณะผู้ตรวจสอบ รัฐนิวเซาท์เวลส์ ออสเตรเลีย กำหนดให้เมื่อเสร็จสิ้นกระบวนการสอบสวนแล้ว คณะกรรมการจะต้องจัดทำรายงานนำเสนอต่อรัฐมนตรีที่กำกับดูแลก่อนการสอบสวนเสร็จสิ้นคณะกรรมการสอบสวนอาจจัดทำรายงานเบื้องต้นนำเสนอแก่รัฐมนตรีก่อนที่จะมีการประชุมสรุปผลการสอบสวนอย่างเป็นทางการได้ เมื่อคณะกรรมการเห็นว่าจะเป็นผลดีต่อความปลอดภัยในอนาคต หรือมีการจัดทำรายงานฉบับร่างล่วงหน้า หรือมีการจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อนำเสนอล่วงหน้า หรือกรณีจะส่งรายงานฉบับจริงประกอบกับฉบับร่างให้แก่รัฐมนตรีพิจารณาก็ได้ ประเทศเดนมาร์กการรายงานผลการสอบสวนเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่รัฐมนตรีที่กำกับดูแลกำหนด ประเทศศรีลังกา กำหนดให้คณะกรรมการสอบสวนจะต้องจัดทำรายงานสรุปการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายใน 12 เดือนหลังจากเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ก่อนที่จะจัดทำรายงานสรุปผลการสอบสวนฉบับสมบูรณ์ และประเทศสวีเดนกำหนดให้คณะกรรมการสอบสวนต้องจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์ สรุปผลการสอบสวนออกมาในรูปแบบรายงานให้ได้ภายใน 12 เดือนหลังเกิดอุบัติเหตุ แต่หากไม่สามารถสรุปผลได้ตามเวลาที่กำหนด คณะกรรมการสอบสวนสามารถยื่นขอสอบสวนต่อ โดยจัดทำเป็นรายงานแสดงความก้าวหน้าของการสอบสวนระหว่างที่ดำเนินการต่อนั้น ก่อนที่คณะกรรมการสอบสวนจะจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์เพื่อสรุปผลการสอบสวน จะต้องจัดทำรายงานฉบับร่างที่มีเนื้อหาเดียวกับรายงานฉบับสมบูรณ์เผยแพร่ให้แก่ประเทศสมาชิกในกระบวนการสอบสวน โดยรายงานฉบับร่างจะต้องมีข้อความสำคัญครบถ้วน เช่น บริษัทเจ้าของเรือ ผลกระทบทางสภาพแวดล้อม และเมื่อได้รับความคิดเห็นใดให้นำมาใส่ไว้ในรายงานฉบับสมบูรณ์ด้วย

การรายงานผลการสอบสวนหลักการใหญ่ก็ใกล้เคียงกัน ไม่เปิดเผยให้ทราบถึงแหล่งผู้ให้ข้อมูล บางประเทศจะมีการกำหนดให้มีการรายงานฉบับร่างก่อน ถึงจะมีการรายงานฉบับสมบูรณ์ บางประเทศจะมีการกำหนดให้มีรายงานด้านความปลอดภัยก่อนเพื่อให้การช่วยเหลือแก้ไขเบื้องต้น บางประเทศมีการกำหนดระยะเวลาในการรายงานผลการสอบสวนไว้ชัดเจน เช่นไม่เกิน 12 เดือน นับแต่ได้รับแจ้งเหตุ เป็นต้น

2. ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลหรือทางเรือของประเทศไทย เป็นไปตามหลักการการสอบสวนที่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศกำหนด ซึ่งประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญา และเป็นการยกระดับการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ เพื่อให้ได้ข้อเท็จจริงนำมาวิเคราะห์หามาตรการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และเป็นการยกมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล นานาชาติยอมรับในด้านมาตรฐานการเดินเรือ อันจะส่งผลดีต่อกองเรือไทยและการขนส่งของประเทศไทยเป็นไปโดยราบรื่น โดยเฉพาะการเข้าน่านน้ำแต่ละประเทศจะไม่ถูกเพ่งเล็งตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัย ทำให้เป็นผลดีต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวมตามมา

ดังที่ได้กล่าวมาการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือก็จะเป็นไปเพื่อความปลอดภัยต่อประโยชน์สาธารณะโดยรวม ไม่ว่าจะเส้นทางด้านทรัพย์สินหรือด้านสิ่งแวดล้อม เมื่อพิจารณาถึงหลักสัดส่วน เนื่องจากหลักการของกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลหรือทางเรือ ต้องการค้นหาความจริงอันแท้จริง จึงจำเป็นต้องคุ้มครองพยานต่างๆ ที่ให้ถ้อยคำ รวมถึงคณะกรรมการสอบสวน ซึ่งพนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่อื่นใด ไม่สามารถขอข้อมูลการให้ถ้อยคำ หรือให้คณะกรรมการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการสอบสวน ไปให้ข้อมูลเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุได้ เนื่องจากจุดมุ่งหมายที่แท้จริงก็เพื่อการคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล ใ้บุคคลนั้นกล้าที่จะเปิดเผยข้อเท็จจริง โดยไม่ต้องถูกลงโทษใดๆตามมา ข้อเท็จจริงของอุบัติเหตุที่ได้ในกระบวนการสอบสวนที่เป็นจริง จะนำมาเป็นข้อมูลในการกำหนดมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ ไม่ให้เกิดเหตุแบบเดียวกันซ้ำอีก การเกิดอุบัติเหตุทางเรือแต่ละครั้งมักมีความเสียหายอย่างมากทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม จึงถือว่าการออกกฎหมายการสอบสวนตามแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เป็นกฎหมายที่มุ่งรักษาต่อประโยชน์สาธารณะ และไม่ตัดสิทธิกระบวนการพิจารณาใดๆ ในทางแพ่ง ทางอาญา ทางปกครอง สามารถขนานกันไปได้ อีกทั้ง หน้าที่สำคัญประการหนึ่งของความรับผิดชอบของรัฐก็ได้แก่ การมีหน้าที่คุ้มครองรักษาไว้ซึ่งประโยชน์สาธารณะชน ดำรงไว้ซึ่งความปลอดภัยและความผาสุกของประชาชนส่วนรวม การจัดให้มีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ ถือเป็นกิจกรรมในการบริหารสาธารณะ ในลักษณะของบริการสาธารณะทางปกครอง ไม่ใช่ลักษณะทางอุตสาหกรรมและพาณิชย์กรรม และการออกกฎหมายดังกล่าวถือเป็นเครื่องมือในการจัดทำบริการสาธารณะประเภทหนึ่งที่ทำให้บริการสาธารณะสำคัญที่ผล ในแง่ของหลักความจำเป็นและความได้สัดส่วนในความหมายอย่างแคบของการออกกฎหมายดังกล่าว เพื่อให้ได้มาซึ่งความปลอดภัยสาธารณะ เทียบกับการกำหนดอำนาจหน้าที่ของบุคคล กระทบต่อสิทธิหน้าที่บาง

ประการ เช่น มีหน้าที่ในการแจ้งเหตุ การให้ข้อมูล รวมถึงกำหนดอำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่รัฐบางหน่วยงานไม่ให้เข้ามาก้าวล่วงกระบวนการสอบสวน เห็นว่าไม่เกินจำเป็นเมื่อเทียบกับประโยชน์สาธารณะที่จะได้รับ อีกทั้งประเทศไทยเป็นภาคีอนุสัญญาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ การไม่มีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุจากเรือให้เป็นไปตามมาตรฐานของทางองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ เหมือนกับประเทศอื่นๆ ที่เป็นภาคีอนุสัญญาดังที่ได้ศึกษามา ทำให้ในอนาคตอาจจะถูกกีดกันทางการค้า ไม่ให้เรือไทยเข้าไปค้าขายยังประเทศที่มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง เป็นผลเสียต่อเศรษฐกิจของประเทศโดยรวม เห็นว่าจึงมีจำเป็นเหมาะสมอย่างยิ่งที่ควรจะต้องมีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือที่ได้มาตรฐานสากลขึ้นเหมือนกับหลายๆ ประเทศ เพื่อสร้างมาตรฐานความปลอดภัยให้กับประเทศและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติต่อไป

เมื่อมีความจำเป็นที่ประเทศไทยต้องมีกฎหมายเกี่ยวกับการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือของประเทศดังที่กล่าวข้างต้น ผู้ศึกษาเห็นว่ากฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือซึ่งเป็นกฎหมายที่มุ่งคุ้มครองต่อประโยชน์สาธารณะ โดยตรง และต้องมีบทจำกัดอำนาจศาลบางประการ และจำกัดอำนาจ พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่อื่นของรัฐ มิให้เข้ามาเกี่ยวข้องกับกระบวนการแสวงหาข้อเท็จจริงในการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ การดำเนินการตามหลักการการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลดังที่กล่าวแล้วไม่ตัดสิทธิกระบวนการยุติธรรมกระแสหลักภายในประเทศที่มีหน้าที่ในการแสวงหาข้อเท็จจริงในส่วนนั้นๆ การสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลถือเป็นการแสวงหาข้อเท็จจริงคู่ขนาน ผลของการแสวงหาข้อเท็จจริงในกระแสหลัก และผลการแสวงหาข้อเท็จจริงคู่ขนานอาจจะตรงกันหรือไม่ตรงกันก็เป็นส่วนของความมุ่งหมายของแต่ละกระบวนการ ผู้เขียนเห็นว่าสามารถขนานกันไปได้ ผู้เขียนได้เปรียบเทียบหลักการสำคัญของแนวทางการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ กับของประเทศต่างๆ ที่กล่าวมา เห็นได้ว่าประเทศต่างๆ จะมีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือขึ้นมาโดยเฉพาะเทียบได้ในระดับพระราชบัญญัติ แยกต่างหากจากกฎหมายการเดินเรือ ผู้ศึกษาได้ยกพระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ พ.ศ. โดยได้นำแนวทางการสอบสวนที่องค์การทางทะเลระหว่างประเทศกำหนดมาเป็นแม่แบบ และนำข้อดีของแต่ละประเทศที่ได้ศึกษามาข้างต้นมาปรับใช้ให้เข้ากับบริบทของประเทศไทย กล่าวคือ วัตถุประสงค์ของการสอบสวนสอดคล้องกับทุกประเทศที่ศึกษา อุบัติเหตุที่ต้องทำการสอบสวนสอดคล้องกับกำหนดหลักเกณฑ์ไว้เบื้องต้น และกำหนดกรอบกว้างๆ ไว้ด้วย เพื่อการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยออกเป็นกฎกระทรวง ง่ายต่อการแก้ไขเปลี่ยนแปลงตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่จะมีการกำหนดขึ้นมาในอนาคต โดยนำแนวทางของประเทศเดนมาร์กมาใช้ ซึ่งให้อำนาจรัฐมนตรีว่าการการเดินเรือแห่งประเทศไทยและคณะกรรมการควบคุมองค์การการเดินเรือจะเป็นผู้พิจารณากำหนด การรวบรวมพยานหลักฐานและ

การแจ้งเหตุ นำแนวทางของประเทศสหราชอาณาจักรอังกฤษมาใช้ และยังเปิดให้รัฐมนตรีประกาศหลักเกณฑ์กำหนดได้เพื่อความคล่องตัวในอนาคตที่มีการเปลี่ยนแปลง ผู้ที่ทำหน้าที่สอบสวนอุบัติเหตุ นำแนวทางของประเทศเดนมาร์กมาใช้ที่ให้รัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องมีอำนาจแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวน กระบวนการสอบสวนนำแนวทางของทุกประเทศที่ศึกษามาปรับใช้ โดยยึดหลักความเป็นอิสระในการเข้าถึงพยานหลักฐานต่างๆ ไม่ถูกแทรกแซงใดๆ มีความรวดเร็วให้อำนาจคณะกรรมการสอบสวนในการเข้าถึงพยานหลักฐานต่างๆ ได้โดยง่ายและรวดเร็ว ซึ่งสอดคล้องกันทุกประเทศที่ศึกษา การคุ้มครองพยานซึ่งมีความสำคัญถือเป็นหัวใจของการสอบสวนให้สัมฤทธิ์ผล นำแนวทางของทุกประเทศที่ศึกษา ซึ่งมีแนวทางสอดคล้องกันมุ่งคุ้มครองผู้ให้ข้อมูล จะไม่มีการกล่าวโทษใดๆ แก่ผู้ให้ข้อมูล รวมถึงคณะกรรมการสอบสวนด้วย การรายงานผลการสอบสวนยึดแนวทางของทุกประเทศที่ศึกษา โดยมีหลักการรายงานผลการสอบสวนคล้ายๆ กันมีหลักสำคัญคือจะต้องไม่เปิดเผยให้ทราบถึงแหล่งผู้ให้ข้อมูล และมีการยกเว้นให้รัฐมนตรีไปกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการซึ่งจะง่ายต่อการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์ในอนาคตด้วยการกำหนดบทลงโทษเนื่องจากการกระทำบางกรณีเห็นว่าไม่ใช่ความผิดร้ายแรงจึงได้กำหนดโทษปรับทางปกครองแทนการกำหนดโทษทางอาญาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 77 วรรคสาม สำหรับการจะทำให้ร่างกฎหมายฉบับนี้สัมฤทธิ์ผลต้องมีการดำเนินการตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2560 มาตรา 77 ประกอบพระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 กล่าวคือต้องมีการจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องอย่างรอบด้าน และเปิดเผยผลการรับฟังความคิดเห็นแก่ประชาชน รวมทั้ง นำผลการรับฟังมาประกอบการพิจารณา ในการรับฟังความคิดเห็นต้องนำหลักการหรือประเด็นสำคัญของร่างกฎหมายไปรับฟังความคิดเห็น ข้อมูลประกอบการรับฟังความคิดเห็นก็จะต้องมีข้อมูลที่ชัดเจน สภาพปัญหา สาเหตุ ความจำเป็น รวมทั้งความมุ่งหมาย ผลสัมฤทธิ์ หลักการหรือประเด็นสำคัญของร่างกฎหมาย ข้อมูลผู้ที่ได้รับหรืออาจได้รับผลกระทบ และข้อมูลผลกระทบในด้านต่างๆ ประกอบด้วย

ร่างพระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ พ.ศ.

บันทึกหลักการและเหตุผล

ประกอบร่างพระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ พ.ศ.

.....

หลักการ

ให้มีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือ

เหตุผล

โดยที่ประเทศไทยเป็นภาคีสัญญาหลายฉบับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ ความปลอดภัยของเรือ รวมทั้งการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ. 1966 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ ป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978 และอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล กำหนดให้ประเทศภาคีสัญญาทำการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ไม่ให้เกิดเหตุ ซ้ำอีก เพื่อให้การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานสากล และตรงตามความมุ่งหมายของการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลหรือทางเรือขององค์การทางทะเล ระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ร่าง

พระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ พ.ศ.

.....
.....
.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ

.....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ พ.ศ.”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นหนึ่งร้อยแปดสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

“อุบัติเหตุ” หมายความว่า การเกิดเหตุในขณะที่มีการเดินเรืออันเป็นเหตุให้เกิดกรณีอย่างหนึ่งอย่างใด ดังนี้

- (1) สูญเสียชีวิต หรือบาดเจ็บสาหัสของคนประจำเรือ
- (2) สูญหายของคนประจำเรือ
- (3) สูญเสียชีวิตหรือบาดเจ็บสาหัสของบุคคลอื่นใดอันเกิดจากเรือลำที่เกิดเหตุขึ้น
- (4) เกิดการล่มหรือจมของเรือ
- (5) เกิดการโคลงกันของเรือจนไม่สามารถเดินเรือต่อไปได้ หรือก่อให้เกิดผลกระทบต่อ

สิ่งแวดล้อม

- (6) ไม่สามารถเดินเรือต่อไปได้และจำเป็นต้องลอยลำเพื่อรอคอยการกู้ภัย
- (7) เกิดเพลิงไหม้บนเรือ
- (8) โครงสร้างเรือเสียหายอันเป็นเหตุให้เรือจำเป็นต้องหยุดการเดินเรือเพื่อรอคอยการ

ช่วยเหลือ

(9) เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมทางน้ำอันเป็นเหตุเนื่องมาจากอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือลำที่เกิดเหตุขึ้น

- (10) อื่นๆ ตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

“รัฐมนตรี” หมายความว่า รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

“อธิบดี” หมายความว่า อธิบดีกรมเจ้าท่า

มาตรา 4 ให้รัฐมนตรีเป็นผู้อำนวยการตามพระราชบัญญัตินี้ และให้มีอำนาจออกกฎกระทรวงและประกาศเพื่อปฏิบัติตามพระราชบัญญัตินี้ รวมถึงมีอำนาจแต่งตั้งเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับทางปกครอง

กฎกระทรวงและประกาศตามวรรคหนึ่ง เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วให้ใช้บังคับได้

หมวด 1 ข้อบังคับทั่วไป

มาตรา 5 การสอบสวนอุบัติเหตุ มีวัตถุประสงค์ในการค้นหาข้อเท็จจริงเพื่อพัฒนาหามาตรฐานความปลอดภัยการเดินเรือ และเพื่อกำหนดมาตรการป้องกัน หรือให้คำแนะนำ หรือเพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันและเตรียมการในอนาคตสำหรับเหตุการณ์แบบเดียวกันนี้ไม่ให้เกิดขึ้นอีกในอนาคต โดยไม่มุ่งหมายหาผู้กระทำความผิดเพื่อการลงโทษ

มาตรา 6 อุบัติเหตุที่จำเป็นต้องทำการสอบสวน ย่อมไม่ใช่กรณีอุบัติเหตุอย่างหนึ่งอย่างใด ดังนี้

- (1) ผู้ควบคุมการเดินเรือ ไม่มีประกาศนียบัตร เสพยาเสพติด คีมีแอลกอฮอล์ หรือของมีนเมา
- (2) ผู้ควบคุมการเดินเรือ ใจหรือการละเลยการปฏิบัติหน้าที่

มาตรา 7 คณะกรรมการที่ได้รับการแต่งตั้งตามพระราชบัญญัตินี้ถือเป็นเจ้าพนักงานตามประมวลกฎหมายอาญา

มาตรา 8 ให้มีคณะกรรมการนโยบายด้านความปลอดภัยในการเดินเรือขึ้นประกอบด้วย รัฐมนตรีเป็นประธาน ปลัดกระทรวงคมนาคม รองปลัดกระทรวงคมนาคม ที่กำกับดูแลด้านการขนส่งทางน้ำ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคมจำนวน 1 คน และอธิบดี เป็นกรรมการ

มาตรา 9 ให้คณะกรรมการนโยบายด้านความปลอดภัยในการเดินเรือมีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) เสนอแนะต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ
- (2) พิจารณารายงานผลการสอบสวน เพื่อกำหนดนโยบายให้หน่วยงานที่กำกับดูแลด้านความปลอดภัยการเดินเรือรับไปปฏิบัติ รวมถึงอนุมัติร่างรายงานฉบับที่ต้องมีการเผยแพร่ พร้อมทั้งสั่งการหน่วยงานดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง
- (3) สอบสวนพิจารณาให้คณะกรรมการสอบสวนผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งกรณีบกพร่องต่อหน้าที่ หรือมีความประพฤติเสื่อมเสีย
- (4) วินิจฉัยสั่งยุติการสอบสวนตามความเห็นของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ
- (5) หน้าที่อื่นๆ ตามที่คณะรัฐมนตรีมอบหมาย

มาตรา 10 การสอบสวนอุบัติเหตุจะต้องมีความเป็นอิสระไม่ถูกแทรกแซงจากองค์กร หรือหน่วยงานใดๆ ข้อมูลของพยานต่างๆจะต้องได้รับการปกปิดเป็นความลับ

มาตรา 11 บุคคลที่มาให้ปากคำเพื่อประโยชน์ในการสอบสวนอุบัติเหตุ ต้องได้รับความคุ้มครองทั้งจากข้อมูลที่ให้ พยานหลักฐานที่นำมามอบให้ หรือแม้แต่ความคุ้มครองความเป็นส่วนตัวของพยาน โดยบุคคลนั้นจะไม่ถูกฟ้องร้องเป็นผู้กระทำความผิดในทางแพ่ง อาญา หรือทางปกครอง อันเนื่องมาจากการให้ถ้อยคำ

พนักงานสอบสวน หรือเจ้าหน้าที่อื่นของรัฐ ไม่สามารถเรียกพยานหลักฐานใดที่บ่งชี้ถึงตัวพยาน หรือการให้ถ้อยคำพยาน ในสำนวนการตรวจสอบหรือสอบสวน รวมทั้งไม่สามารถเรียกให้คณะกรรมการต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ ไปให้ถ้อยคำที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบหรือสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้

ศาลไม่สามารถเรียกบันทึกถ้อยคำพยานในสำนวนการสอบสวน รวมถึงเรียกให้คณะกรรมการต่างๆ ตามพระราชบัญญัตินี้ ไปให้ถ้อยคำที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบหรือสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่ไม่สามารถหาพยานหลักฐานอื่นใดๆ ได้ และต้องดำเนินกระบวนการพิจารณาในทางลับเพื่อไม่ให้ผู้ให้ข้อมูลต้องมีความรับผิดชอบในทางแพ่ง อาญา หรือทางปกครองจากการให้ถ้อยคำตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 12 อุบัติเหตุใดที่จำเป็นจะต้องทำการสอบสวน ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด โดยคำนึงถึงสภาพความร้ายแรง ข้อกำหนดมาตรฐานการสอบสวนอุบัติเหตุสากล

มาตรา 13 กรณีเรือที่เกิดเหตุเป็นเรือของต่างประเทศ ให้สิทธิประเทศเจ้าของเรือทำการสอบสวนคู่ขนานได้ตามพันธกรณีระหว่างประเทศ

มาตรา 14 ในพระราชบัญญัตินี้ ไม่ใช่บังคับกับเรือ ดังต่อไปนี้

(1) เรือที่ใช้ในพระราชสำนัก
 (2) เรือที่ใช้ในราชการทหาร
 (3) เรือที่กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามกฎหมายการเดินเรือคนประจำเรือไม่ต้องมีประกาศนียบัตร

(4) เรืออื่นตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 15 เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับทางปกครองที่รัฐมนตรีแต่งตั้งมีอำนาจเปรียบเทียบปรับสำหรับโทษปรับทางปกครอง

หมวด 2

การรวบรวมหลักฐานและการแจ้งเหตุ

มาตรา 16 เมื่อเกิดอุบัติเหตุบุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบในเรื่อง จะต้องจัดเตรียมเอกสารต่างๆ ที่ตนมีหน้าที่จัดทำ รวมถึงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ที่ได้บันทึกไว้ในการเดินทาง ทั้งภาพและเสียง โดยเก็บไว้ในที่ปลอดภัยมีมาตรการป้องกันการสูญหาย การถูกทำลาย

ข้อมูลตามวรรคหนึ่ง ต้องไม่มีการเปลี่ยนแปลง และบันทึกทบทวนใหม่ หรือทำซ้ำ

มาตรา 17 เมื่อเรือเกิดอุบัติเหตุ ให้เป็นหน้าที่ของบุคคลตามลำดับต่อไปนี้ ในการแจ้งเหตุไปยังเจ้าท่าในพื้นที่ที่รับผิดชอบโดยเร็วเท่าที่จะทำได้

(1) ผู้ควบคุมการเดินเรือ หากผู้ควบคุมการเดินเรือเสียชีวิต ให้พนักงานอาวุโสลำดับถัดไปในตำแหน่งสายการบังคับบัญชาเรือลำนั้นเป็นผู้รายงาน

(2) เจ้าของเรือ หากบุคคลตาม (1) ไม่สามารถรายงานได้

หลักเกณฑ์ วิธีการ รวมทั้งเอกสารหลักฐาน ในการแจ้งเหตุตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

หมวด 3

การตรวจสอบและการสอบสวนอุบัติเหตุ

มาตรา 18 ให้อธิบดีกรมเจ้าท่า แต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุขึ้น โดยแต่งตั้งจากเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า เพื่อทำการตรวจสอบอุบัติเหตุเบื้องต้น โดยรวบรวมเอกสารหลักฐาน และบันทึกถ้อยคำพยานต่างๆ เบื้องต้น

มาตรา 19 ให้อธิบดีจัดให้มีบัตรประจำตัวของผู้เป็นคณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุ ซึ่งลงนามโดยอธิบดี และในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุ ให้มีการแสดงบัตรประจำตัวเสมอเมื่อมีการร้องขอ หากอธิบดีเรียกคืนบัตรประจำตัวจะต้องคืนโดยทันที

มาตรา 20 ให้คณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุ มีอำนาจหน้าที่ตรวจสอบข้อเท็จจริงเบื้องต้น ดังนี้

(1) สามารถขึ้นไปบนเรือที่เกิดเหตุ สถานที่เกิดเหตุ พื้นที่เกิดเหตุ เพื่อการรวบรวมพยานหลักฐาน ได้โดยทันทีที่เกิดเหตุ และดำเนินการค้นหา จัดเก็บวัตถุพยานต่างๆ สามารถเรียกบุคคลที่คาดว่าจะเป็นประโยชน์ต่อการตรวจสอบให้ข้อมูล สามารถเรียกดูรายงานหรือข้อมูลอื่นใดที่คาดว่าจะประโยชน์ในการตรวจสอบได้

(2) พิจารณาและให้ความเห็นต่ออธิบดีว่ากรณีอุบัติเหตุนี้อยู่ในหลักเกณฑ์ต้องทำการสอบสวนอุบัติเหตุตามมาตรา 12 หรือไม่ รวมถึงเสนอแนะมาตรการด้านความปลอดภัยอื่นๆ ในกรณีฉุกเฉิน

มาตรา 21 คณะกรรมการจะต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่งของจำนวนกรรมการทั้งหมดที่มีอยู่ จึงจะถือเป็นองค์ประชุม ในการประชุมคณะกรรมการ ถ้าประธานกรรมการไม่มาหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในการประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการหนึ่งคนมีเสียงหนึ่งเสียงถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงชี้ขาด

มาตรา 22 ให้อธิบดีเป็นผู้วินิจฉัยตามความเห็นของคณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุ หากเห็นว่าเป็นกรณีต้องดำเนินการสอบสวนอุบัติเหตุตามมาตรา 12 ให้แจ้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุดำเนินการต่อไป หากเห็นว่าไม่อยู่ในหลักเกณฑ์ให้สั่งยุติเรื่อง และรายงานให้คณะกรรมการนโยบายด้านความปลอดภัยในการเดินเรือทราบ

มาตรา 23 ให้รัฐมนตรีแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุขึ้น เพื่อทำการสอบสวนอุบัติเหตุ โดยให้คณะกรรมการสอบสวนประกอบด้วย ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเดินเรือ หรือการตรวจเรือ หรือด้านช่างกลเรือเป็นประธานคณะกรรมการสอบสวน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเดินเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการตรวจเรือ ผู้ทรงคุณวุฒิด้านช่างกลเรือ อาจารย์ในสถาบันการศึกษาที่เปิดสอนด้านการเดินเรือ และช่างกลเรือ เป็นกรรมการ ให้ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม กรมเจ้าท่า เป็นเลขานุการ

มาตรา 24 ประธานกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ ต้องเป็นผู้มีสัญชาติไทย มีอายุไม่ต่ำกว่า 35 ปี มีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านนั้นๆ และมีประสบการณ์ไม่น้อยกว่า 10 ปี กรณีอาจารย์ในสถาบันการศึกษาต้องมีประสบการณ์ในการสอนในวิชาที่เกี่ยวข้องมาไม่น้อยกว่า 10 ปี

มาตรา 25 ประธานกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิและอาจารย์ในสถาบันการศึกษา จะต้องไม่มีลักษณะต้องห้าม ดังนี้

- (1) เป็นบุคคลล้มละลายหรือเคยเป็นบุคคลล้มละลาย โดยทุจริต
- (2) เป็นคนไร้ความสามารถหรือคนเสมือนไร้ความสามารถ
- (3) เป็นผู้เคยต้องคำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลอันถึงที่สุดให้ทรัพย์สินตกเป็นของแผ่นดินเพราะร่ำรวยผิดปกติ หรือเคยต้องคำพิพากษาอันถึงที่สุดให้ลงโทษจำคุกเพราะกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการทุจริต

(4) เป็นผู้เคยถูกไล่ออก ปลดออก หรือให้ออกจากราชการ หน่วยงานของรัฐ หรือ หน่วยงานของเอกชน เพราะทุจริตต่อหน้าที่หรือถือว่ากระทำการทุจริตหรือประพฤติมิชอบ

(5) เคยต้องคำพิพากษาอันถึงที่สุดว่ากระทำการอันเป็นการทุจริตในการเลือกตั้ง

(6) เป็นผู้เคยต้องคำพิพากษาอันถึงที่สุดว่ากระทำความผิดต่อตำแหน่งหน้าที่ราชการ หรือต่อตำแหน่งหน้าที่ในการยุติธรรม หรือกระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยความผิดของ พนักงานในองค์กรหรือหน่วยงานของรัฐ หรือความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สินที่กระทำโดยทุจริตตาม ประมวลกฎหมายอาญา ความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการกู้ยืมเงินที่เป็นการฉ้อโกงประชาชน กฎหมายว่าด้วยยาเสพติดในความผิดฐานเป็นผู้ผลิต นำเข้า ส่งออก หรือผู้ค้า กฎหมายว่าด้วยการ พนันในความผิดฐานเป็นเจ้ามือหรือเจ้าสำนัก หรือกฎหมายว่าด้วยการป้องกันและปราบปรามการ ฟอกเงินในความผิดฐานฟอกเงิน

มาตรา 26 ประธานกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิและอาจารย์ในสถาบันการศึกษา มีวาระการดำรงตำแหน่ง 4 ปี และอาจได้รับการแต่งตั้งอีกได้

เมื่อประธานกรรมการ หรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิจะพ้นจากตำแหน่งเพราะครบวาระ ตามวรรคหนึ่ง ให้ดำเนินการเพื่อแต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิให้แล้วเสร็จ ก่อนครบวาระไม่น้อยกว่าสามสิบวัน กรณีที่ยังไม่ได้แต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการ ผู้ทรงคุณวุฒิขึ้นใหม่ ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิปฏิบัติหน้าที่ต่อไป จนกว่า ประธานกรรมการหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้รับการแต่งตั้งใหม่เข้ารับหน้าที่

มาตรา 27 นอกจากพ้นตำแหน่งตามวาระ ประธานกรรมการ และกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ พ้นจากตำแหน่ง เมื่อ

- (1) ตาย
- (2) ลาออก
- (3) รัฐมนตรีให้ออกเพราะบกพร่องต่อหน้าที่ หรือมีความประพฤติเสื่อมเสีย

มาตรา 28 ในกรณีที่ประธานกรรมการหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิพ้นจากตำแหน่งก่อน การครบวาระ ให้ดำเนินการแต่งตั้งประธานกรรมการหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิแทนตำแหน่งที่ว่าง ลงภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ตำแหน่งว่าง ระหว่างที่ยังมิได้มีการแต่งตั้งแทนตำแหน่งที่ว่างลง ให้คณะกรรมการเท่าที่มีสามารถดำเนินการต่อไปได้

ให้ประธานกรรมการหรือกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิที่ได้รับการแต่งตั้งแทนอยู่ในวาระ เท่าที่เหลืออยู่ของผู้ซึ่งตนเข้าแทน

มาตรา 29 การประชุมคณะกรรมการจะต้องมีกรรมการมาประชุมไม่น้อยกว่ากึ่งหนึ่ง ของจำนวนกรรมการทั้งหมดที่มีอยู่ จึงจะถือเป็นองค์ประชุม ในการประชุมคณะกรรมการ

ถ้าประธานกรรมการไม่มาหรือไม่อาจปฏิบัติหน้าที่ได้ ให้ที่ประชุมเลือกกรรมการคนหนึ่งเป็นประธานในการประชุม

การวินิจฉัยชี้ขาดของที่ประชุมให้ถือเสียงข้างมาก กรรมการหนึ่งคนมีเสียงหนึ่งเสียงถ้าคะแนนเสียงเท่ากันให้ประธานในที่ประชุมออกเสียงชี้ขาด

มาตรา 30 ให้รัฐมนตรีจัดให้มีบัตรประจำตัวของผู้เป็นคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรี และในการปฏิบัติหน้าที่ของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุให้มีการแสดงบัตรประจำตัวเสมอเมื่อมีการร้องขอ หากรัฐมนตรีเรียกคืนบัตรประจำตัวจะต้องคืนโดยทันที

มาตรา 31 ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุได้รับเงินค่าตอบแทนตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง

มาตรา 32 ให้คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุมีอำนาจหน้าที่ ดังต่อไปนี้

(1) มีสิทธิขึ้นไปบนเรือที่เกิดเหตุ สถานที่เกิดเหตุ พื้นที่เกิดเหตุ เพื่อการรวบรวมพยานหลักฐาน และดำเนินการค้นหา จัดการเก็บวัตถุพยานต่างๆ สามารถเข้าถึงข้อมูลต่างๆ ได้ สามารถเรียกบุคคลที่คาดว่าจะจะเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวนมาให้ข้อมูล สามารถเรียกดูรายงานหรือข้อมูลอื่นจากองค์กรใด หรือหน่วยงานใดที่คาดว่าจะจะเป็นประโยชน์ในการสอบสวนได้

(2) ขอความช่วยเหลือด้านการสืบค้น การกู้ภัย การกู้ซาก การขนส่ง หรือการร้องขอนักบินและการใช้ท่าเรือ รวมถึงบุคลากรทางทะเลอื่นๆ

(3) มีอำนาจในการห้ามมีการเคลื่อนย้ายเรือลำที่เกิดเหตุ หรือสิ่งเคลื่อนย้ายเรือลำที่เกิดเหตุไปยังที่ปลอดภัยหรือสะดวกต่อการสอบสวน สั่งห้ามไม่ให้มีการแตะต้องวัตถุพยานใดๆ หรือห้ามเข้าพื้นที่เกิดเหตุ

(4) ในระหว่างการสอบสวน หากคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุเห็นว่า กรณีการเกิดอุบัติเหตุไม่อยู่ในหลักเกณฑ์ที่จะต้องทำการสอบสวนตามพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่มีประโยชน์ที่จะทำการสอบสวนตามความมุ่งหมายแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้เสนอความเห็นยุติการสอบสวนต่อคณะกรรมการนโยบายด้านความปลอดภัยการเดินเรือพิจารณาต่อไป

(5) มีอำนาจสั่งกักเรือเพื่อประโยชน์ในการสอบสวน โดยจะต้องไม่ใช่ระยะเวลาที่นานเกินความจำเป็นในการจัดเก็บพยานหลักฐานต่างๆ หากมีความจำเป็นต้องกักเรือเกิน 72 ชั่วโมงให้ยื่นคำร้องขอต่อศาล

(6) มีอำนาจในการร้องขอผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเพื่อให้ความคิดเห็นอันเป็นประโยชน์ต่อการสอบสวน

(7) มีหน้าที่แจ้งให้ผู้ให้ถ้อยคำทราบถึงสิทธิอันชอบธรรมตามกฎหมาย ว่าการให้ถ้อยคำนี้จะไม่นำไปเกี่ยวข้องให้ถูกดำเนินคดีใดๆ ข้อมูลส่วนบุคคลต่างๆ จะได้รับการปกปิด

(8) มีหน้าที่จัดทำรายงานผลการสอบสวนฉบับสมบูรณ์ และรายงานฉบับเผยแพร่ต่อสาธารณชน ให้คณะกรรมการนโยบายด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ

(9) เสนอแนะมาตรการด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ

(10) หน้าที่อื่นๆตามที่คณะกรรมการนโยบายด้านความปลอดภัยในการเดินเรือกำหนด

มาตรา 33 ผู้เกี่ยวข้องในกระบวนการสอบสวนอุบัติเหตุ ต้องอำนวยความสะดวกแก่คณะกรรมการต่างๆ ในการปฏิบัติหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด 4

การรายงาน

มาตรา 34 การจัดทำรายงานการสอบสวนของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุต้องเป็นอิสระไม่ถูกแทรกแซงจากหน่วยงานใดทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ

มาตรา 35 การรายงานจะต้องไม่มีการบ่งชี้ถึงตัวผู้ให้ข้อมูล หรือแหล่งที่มาของพยานหลักฐานต่างๆ หลักเกณฑ์ วิธีการ ในการรายงานเป็นไปตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด

หมวด 5

บทกำหนดโทษ

มาตรา 36 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 16 และ 17 โดยไม่มีเหตุผลอันสมควร ต้องระวางโทษปรับทางปกครองในอัตราตั้งห้าหมื่นบาทแต่ไม่เกินสามแสนบาท

มาตรา 37 ผู้ใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งคณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุ หรือคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุซึ่งสั่งการตามอำนาจหน้าที่ตามพระราชบัญญัตินี้ โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรต้องระวางโทษปรับทางปกครองในอัตราตั้งหนึ่งแสนบาทแต่ไม่เกินห้าแสนบาท

มาตรา 38 ผู้ใดฝ่าฝืนคำสั่งคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุในการกักเรือตามมาตรา 32 (5) ต้องระวางโทษปรับทางปกครองอัตราตั้งตั้งแต่สองแสนบาทแต่ไม่เกินหนึ่งล้านบาท

มาตรา 39 ผู้ใดเป็นคณะกรรมการตรวจสอบอุบัติเหตุ คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุ คณะกรรมการนโยบายด้านความปลอดภัยในการเดินเรือ หรือเจ้าหน้าที่อื่นของรัฐ เปิดเผยข้อมูลที่

ได้รับการคุ้มครองตามพระราชบัญญัตินี้โดยไม่มีเหตุผลอันสมควรต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 3 ปี ปรับไม่เกินสามแสนบาท หรือทั้งจำและปรับ

มาตรา 40 ผู้ใดเป็นคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุไม่ยอมคืนบัตรประจำตัวที่ถูกเรียกคืนตามมาตรา 30 ต้องระวางโทษปรับทางปกครองในอัตราตั้งแต่หนึ่งหมื่นบาทแต่ไม่เกินสามหมื่นบาท

มาตรา 41 ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 33 ต้องระวางโทษปรับทางปกครองไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท

มาตรา 42 ถ้าผู้ถูกปรับทางปกครองไม่ชำระค่าปรับทางปกครอง ให้เจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับทางปกครองมีอำนาจฟ้องคดีต่อศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีอาญาเพื่อบังคับชำระค่าปรับทางปกครอง ในกรณี ถ้าศาลพิพากษาให้ชำระค่าปรับทางปกครอง หากผู้นั้นไม่ชำระค่าปรับทางปกครองภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ศาลมีคำพิพากษา ให้ยึดทรัพย์สินของผู้นั้นเพื่อชดเชยแทนค่าปรับทางปกครอง แต่มิให้นำมาตรการกักขังแทนค่าปรับมาใช้แก่ผู้นั้น

มาตรา 43 ถ้าการกระทำความผิดซึ่งมีโทษปรับทางปกครองเป็นความผิดต่อเนื่องและเจ้าพนักงานเปรียบเทียบปรับทางปกครองได้พิจารณาสั่งลงโทษปรับทางปกครองสำหรับความผิดนั้น ผู้กระทำความผิดต้องชำระค่าปรับรายวันอีกในอัตราวันสามร้อยบาท นับแต่วันที่มิคำสั่งลงโทษปรับทางปกครองดังกล่าว ตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม หรือจนกว่าจะปฏิบัติให้ถูกต้อง

หมายเหตุ : เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ประเทศไทยเป็นภาคีสัญญาหลายฉบับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ซึ่งเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ ความปลอดภัยของเรือ รวมทั้งการป้องกันสิ่งแวดล้อมทางน้ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1972 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ.1978 และอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล กำหนดให้ประเทศภาคีสัญญาทำการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลเพื่อวัตถุประสงค์ไม่ให้เกิดเหตุซ้ำอีก เพื่อให้การสอบสวนอุบัติเหตุที่เกิดจากเรือเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานสากล และตรงตามความมุ่งหมายของการสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลหรือทางเรือขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- กรมเจ้าท่า. (2562). คำสั่ง กรมเจ้าท่า ที่ 544/2562. 14 สิงหาคม.
- _____. (2561). ความเป็นมาขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO). (2561, 10 มิถุนายน). สืบค้นจาก <http://www.md.go.th/hr/index.php/2014-02-20-15-59-51/2014-02-21-05-52-05/-41/-56/-57/282--imo>.
- _____. (2558). คำสั่ง กรมเจ้าท่า ที่ 306/2558. 12 พฤษภาคม.
- _____. (2531). ประวัติกรมเจ้าท่าและกฎข้อบังคับการตรวจเรือ(ฉบับที่ 15) พ.ศ. 2528. กระทรวงคมนาคม. 11 พฤศจิกายน.
- กรมหมื่นนราธิปพงศ์ประพันธ์. (2511). ประวัติรัฐธรรมนูญไทย ฉบับแรก พ.ศ. 2475 ถึงปัจจุบัน. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์ประจักษ์การพิมพ์.
- _____. (2511). ประวัติรัฐธรรมนูญไทย ฉบับแรก พ.ศ. 2475 ถึงปัจจุบัน. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ประจักษ์การพิมพ์.
- กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย กระทรวงการต่างประเทศ. (2548). อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982. (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เอราวัณการพิมพ์.
- กลุ่มงานองค์การระหว่างประเทศและสหประชาชาติ. (2533). องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO). สำนักความร่วมมือระหว่างประเทศ. กุมภภาพันธุ์.
- เกรียงไกล เจริญธนาวัฒน์. (2558). หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน . กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน. หน้า 85-97.
- _____. (2558). หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน . กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน. หน้า 152-160.
- _____. (2558). หลักพื้นฐานกฎหมายมหาชน . กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน. หน้า 112-119.
- _____. (2547). แนวความคิดของอำนาจอธิปไตยของฝรั่งเศส.
- จุมพต สายสุนทร. (2541). คำอธิบายกฎหมายทางทะเล: อาณาเขตทางทะเล. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม.
- _____. (2537). อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม.
- _____. (2534). ย่อหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วย กฎหมายทะเล. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์นิติธรรม.
- จรัญ ภัคศิรนากุล. (2556). หลักนิติธรรมกับการควบคุมความชอบด้วยรัฐธรรมนูญและความชอบด้วยกฎหมาย.

- ชาญชัย แสวงศักดิ์. (2559). คำอธิบายกฎหมายปกครอง. (พิมพ์ครั้งที่ 23). กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์วิญญูชน
- _____. (2558). กฎหมายมหาชน: ความเป็นมา ทฤษฎีและหลักการที่สำคัญ.
(พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์วิญญูชน.
- ชัยภัทร ทังทอง. (2552). การจัดทำบริการสาธารณะท้องถิ่น โดยองค์การบริหารกิจการท้องถิ่น
เฉพาะอย่าง: บท 2 แนวความคิดว่าด้วยการจัดทำบริการสาธารณะ
(วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์,
กรุงเทพฯ.
- ชัยวัฒน์ วงศ์วัฒนสานต์. (2527). กฎหมายปกครองตามทัศนะอังกฤษ. วารสารกฎหมายปกครอง
เล่ม 3 ตอน 1. หน้า 2.
- _____. (2526). กฎหมายปกครองตามทัศนะอังกฤษ. วารสารกฎหมายปกครอง
เล่ม 2 ตอน 3. หน้า 489-521.
- ณัฐธิดา ศานติสุทธิกุล. (2558). วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่งทางน้ำ:
การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ. (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
ไม่ได้ตีพิมพ์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ถนอม เจริญลาภ. (2560). กฎหมายทะเลและเขตทางทะเลของประเทศไทย.
โครงการจัดการความรู้เพื่อผลประโยชน์แห่งชาติทางทะเล. , (กันยายน). สืบค้นจาก
<http://mrpolicy.trt.or.th/>.
- _____. (2560). การเจรจาปัญหาการอ้างเขตไหล่ทวีปทับซ้อนในอ่าวไทย
ของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน. โครงการจัดการความรู้เพื่อ 2 ประโยชน์
แห่งชาติทางทะเล สำนักงาน กองทุนสนับสนุนการวิจัย. (กันยายน) สืบค้นจาก
<http://mrpolicy.trt.or.th/>.
- ทวีศักดิ์ เอื้ออมรวิช. (2547). การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล: วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการ
ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต
ไม่ได้ตีพิมพ์) จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, กรุงเทพฯ.
- ธานินทร์ กรีชัยเชียร. (2552). คำบรรยายเรื่องหลักนิติธรรมในการอบรมหลักสูตรภาคจริยธรรม
สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 61. กรุงเทพฯ: ชวนพิมพ์ 50
หน้า 21.
- ธีระพงษ์ อิงคกุล. (2552). อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบของนายเรือในการเดินทะเล.
(สารนิพนธ์มหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพมหานคร.

- นพพร โพธิ์รังสิยากร. (ม.ป.ท.). กฎหมายทางทะเล (ตอนที่ 2). *นิตยสารกระทรวงยุติธรรม คุณภาพ*, (มีนาคม-เมษายน), 35, หน้า 2.
- นันทวัฒน์ บรมานันท์. (2543). *หลักกฎหมายปกครองเกี่ยวกับบริการสาธารณะ*.
กรุงเทพฯ: วิญญูชน. หน้า 32 – 37.
- _____. (2541). *บริการสาธารณะในระบบกฎหมายปกครองของฝรั่งเศส*. (พิมพ์ครั้งที่ 1).
กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม. หน้า 9-13.
- _____. (2541). *กฎหมายประกอบรัฐธรรมนูญฝรั่งเศส: ข้อคิดเกี่ยวกับการปรับปรุง
กฎหมายรัฐธรรมนูญไทย*. กรุงเทพฯ: สุขุม และบุตร. หน้า 27-28, 215.
- บรรเจิด สิงคะเนติ และคณะ. (2558). *หลักความได้สัดส่วน(Principle of proportionality) ในการ
ตรวจสอบขอบเขตอำนาจรัฐ ตามมาตรา 29 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย
พุทธศักราช 2550 (รายงานการวิจัย)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ.
- บวรศักดิ์ อุวรรณโณ. (2556). *ดุลยภาพระหว่างการเมืองและการเมืองภาคพลเมืองกับหลักนิติธรรม
เพื่อประชาธิปไตย*.
_____. (2551). *หลักนิติธรรมในการปกครองระบบประชาธิปไตย ในระพี'51*.
สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. หน้า 25.
- _____. (2538). *กฎหมายมหาชน เล่ม 3: ที่มาและนิติวิธี*. กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์บี.เจ. เพลท โปรเซสเซอร์. หน้า 34.
- _____. (2538). *กฎหมายมหาชน เล่ม 3*. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม.
- บุญศรี มีวงศ์อุโฆษ. (2535). *คำอธิบายวิชากฎหมายรัฐธรรมนูญเปรียบเทียบ: รัฐธรรมนูญเยอรมัน*.
กรุงเทพมหานคร: โครงการตำรา และเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 143.
- ประยูร กาญจนกุล. (2533). *คำบรรยายกฎหมายปกครอง*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- ประสพสุข บุญเดช. (2556). *หลักนิติธรรมกับการควบคุมการตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐโดยฝ่าย
นิติบัญญัติ*.
- บรรเจิด สิงคะเนติ และคณะ. (2558). *หลักความได้สัดส่วน(Principle of proportionality) ในการ
ตรวจสอบขอบเขตอำนาจรัฐ ตามมาตรา 29 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย
พุทธศักราช 2550 (รายงานการวิจัย)*. กรุงเทพฯ: สำนักงานศาลรัฐธรรมนูญ.
- ปรีดี เกษมทรัพย์. (2539). *นิติปรัชญา*. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: โครงการตำราและเอกสาร
ประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 308-309.

ปิยะวรรณ ปานโต. *อำนาจอธิปไตย*. ผู้ทรงคุณวุฒิประจำบทความ รองเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
จเร พันธุ์เปรียง.

ฝ่ายองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ. กองกิจการระหว่างประเทศ. กรมการขนส่งทางน้ำและ
พาณิชย์นาวี: เมษายน 2551.

พระราชบัญญัติกฎหมายท้องน้ำ บุกรุก ห้ามยิงปืน แลการเที่ยวอาละวาดของพวกกะลาสี.

ไพโรจน์ ชัยนาม. (2524). *สถาบันการเมืองและกฎหมายรัฐธรรมนูญ ภาค 1*. กรุงเทพฯ:

สารศึกษาการ. หน้า 125, 127-128.

_____. (2515). *สถาบันการเมืองและกฎหมายรัฐธรรมนูญของต่างประเทศกับระบบการ
ปกครองไทย*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 312-322.

กฤษณ์ ประดิษฐ์ธีระ. (2560, 25 กันยายน). *กฎหมายทะเล (UNCLOS 1982) กับประเทศไทย*.

กองทัพเรือ. สืบค้นจาก

http://www.navy.mi.th/navedu/stg/docs/lawseaunclos1982_thailand.pdf.

ภูมิชัย สุวรรณดี, มานิตย์ จุ่มปา, ชิตาพระ พิศลยบุตร. (2542). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมาย
ทั่วไป*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม.

โกคิน พลกุล. (2540). *หลักกฎหมายมหาชน*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง
หน้า 36.

มนตรี รูปสุวรรณ. (2550). *บทวิเคราะห์ทางวิชาการเกี่ยวกับรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย
พุทธศักราช 2550*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลา. หน้า 44-45.

มารีนเนอร์ไทย. *ประวัติ SOLAS แพล*. (2560, 25 กันยายน). สืบค้นจาก

<http://www.marinerthai.net/marinelaw/viewmlaw202.php>.

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง. *ประมวลกฎหมาย รัชกาลที่ 1 จุลศักราช 1166 พิมพ์ตาม
ฉบับหลวง ตรา 3 ดวง เล่ม 2*.

ไมตรี ตันติวุฒานนท์. (2536). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทะเล: คำและความหมายบางคำตาม
กฎหมายขนส่งทางทะเล*. กรุงเทพฯ: พิมพ์ดี.

ราชกิจจานุเบกษา. (2558). กฎกระทรวง แบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ.

2558. ราชกิจจานุเบกษา. 27 มกราคม. เล่ม 132 ตอนที่ 5 ก. หน้า 29-37.

_____. (1890). 9 พฤศจิกายน. เล่มที่ 7 ตอนที่ 32. หน้า 281.

_____. (1889). 24 พฤศจิกายน. เล่มที่ 6 ตอนที่ 34. หน้า 290-292.

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 26.

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 77.

วเรจตันน์ ภาคีร์ตันน์, Doctor Der Rechte (Summa Cum Laude) Universitat Gottingen

ประเทศเยอรมนี. อาจารย์ประจำภาควิชากฎหมายมหาชน ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

วิชา มหาคุณ. (2556). *หัวข้อวิชาหลักนิติธรรมกับการควบคุมการตรวจสอบการใช้อำนาจรัฐ โดยองค์การตามรัฐธรรมนูญ.*

วิษณุ เครืองาม. (2530). *กฎหมายรัฐธรรมนูญ.* กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แสวงสุทธินการพิมพ์.

_____. (2530). *กฎหมายรัฐธรรมนูญ.* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แสวงสุทธินการพิมพ์. หน้า 55, 89-90.

_____. (2530). *กฎหมายรัฐธรรมนูญ.* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ. หน้า 214-223.

_____. (2530). *กฎหมายรัฐธรรมนูญ.* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณการ. หน้า 214-223, 246.

วีรพงศ์ รามางกูร. (2556, 17 ตุลาคม). *อำนาจอธิปไตยกับปวงชนชาวไทย.* มติชนรายวัน.

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. *พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456.*

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. *พระราชบัญญัติประมวลกฎหมายอาญา พุทธศักราช 2499.*

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. *พระราชบัญญัติประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา พุทธศักราช 2477.*

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. *พระราชบัญญัติประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง พุทธศักราช 2477.*

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา. (2560). *รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560.*

สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ.

สิริพร มณีทัศน์. (2538). *การจัดทำบริการสาธารณะท้องถิ่นในประเทศไทย.* (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์) มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, กรุงเทพฯ.

สมบัติ ชำรงชัญวงศ์. (2556). *หลักนิติธรรมในระบอบประชาธิปไตยกับการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี.*

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

หยุด แสงอุทัย. (2511). *คำอธิบายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2511 เรียงมาตราและคำอธิบายรัฐธรรมนูญโดยย่อ.* พระนคร: สำนักพิมพ์บำรุงสาส์น. หน้า 141.

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

- เอกบุญ วงศ์สวัสดิ์กุล. (2533). *นิติรัฐ นิติธรรม*. โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน
คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. กรุงเทพฯ.
- 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. (1987). *The system for settlement of Disputes under The United Nations Convention
on the Law of The Sea*. Dordrecht : Martinus Nijhoff publishers.
- _____. (1981). *Environment Disputes under the Law of The Sea Convention*.
Environmental Policy And Law, 7, P 63.
- _____. (1977). Law of The Sea : The Scope of the Third Party, Compulsory Procedures
for settlement of Disputes. *American Journal of International Law*, 71, P 305.
- _____. (1977). Prolegomena to the Disputes settlement Part of the Law of The Sea
Convention. *New York University Journal of International Law and Politics*, 10, P 253.
- _____. (1975). Settlement of Disputes Arising under the Law of The Sea Convention.
American Journal of International Law, 69, P 798.
- Alan E. Branch. (1982). *Dictionary of Shipping International Trade Terms and Abbreviation*.
London: Whitherly & Co,Ltd.,
- Aldo Chircop. (2006). *Places of Refuge for ships: Emerging Environment Concerns of
a Maritime Custom*. Leiden. The Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers.
- Andrew Bardot. (2009). *Places of Refuge for ships in Distress : The P&I Insurer's Perspective*.
CMI Yearbook 2009. ATHENS II, Documents of The 2008 CMI Conference.
- Andreyer, E.P. (1988). *The International Law of The Sea*. Moscow: Progress Publishers.
- A. V. Lowe. (1977). *The Right of Entry Into Maritime Ports in International Law*.
San Diego Law Review.
- Australia. (2018, 15 June). Retrieved from
<https://www.legislation.nsw.gov.au/#/view/act/1998/121/>.
- Bobcouttlie. (2012). *History Of Maritime Accident Investigation – From “Who to Blame” to
How to Stop Accidents*. April 10.
- Brian A. Garner. (2001). *Black's Law Dictionary*. 7th ed. West Publishing Co.,
- Canadian Transpotation. (1989). *Accident Investigation and Safety Board Act*. S.C. c.3, June 29.

- C.F.R. (2017, 25 September). from <http://www.law.cornell.edu/cfr/text/19/4.97>.
- C. J. Colombos. (1951). *Higgins and Colombos on the International Law of The Sea*.
London : Longmans.
- Chinkin, Cristine. (1994). *Dispute Resolution and the Law of The Sea. in the law of The Sea in The Asian Pacific Region*. Edited by James Crawford and Donald R. Rothwell.
Netherlands: Martinus Nijhoff Publishers. P 237-262.
- Commander John Bywater. (1995). Government response to marine pollution from ships.
Marine Policy. 19(6). P 487-496.
- Crawford, James., and Rothwell, Donald R. (1997). *Prospects for the Law of The Sea in The Asian Pacific Region in The law of The Sea in The Asian Pacific Region*.
James Crawford and Donald R. Rothwell. Netherlands : Martinus Nijhoff Publishers.
P 263-274.
- EMSA. (2014). *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2014*. European Maritime Safety Agency.
- EMSA. (2017). (25 September). *Marine Casualties and Incidents*. from
http://www.maib.gov.uk/publications/annual_reports.cfm.
- _____. *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2016*. European Maritime Safety Agency.
- _____. *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents 2015*. European Maritime Safety Agency.
- 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>.

- Francis D Rose. (2010). *Kennedy's Law of Salvage*. 7th London: Sweet & Maxwell.
- Geoffrey Brice. (1993). *Maritime Law of Salvage*. London : Sweet & Maxwell.
- Geoffrey Brice. (2010). *Brice on Maritime Law Salvage*. 4th ed. London : Sweet & Maxwell.
- 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. (2008). *Casualty Investigation Code: Code of The International Standards and Recommended Practices for Safety Investigation into A Marine Casualty or Marine Incident*. London: IMO Publication.
- International Maritime Organization. (2008). *Casualty-Related Matters – Code of The International Standards And Recommended Practices for a Safety Investigation into a marine Casualty of Marine Incident*. MSC-MEPC.3/Circ.2. Ref.T1/12.01. London: Albert Embankment, June 13.
- International Maritime Organization. (2008). *IMO resolution A.996(25) (Adopted on 29 November 2007) "Code for The Implementation of Mandatory IMO Instruments, 2007"*. A.25/Res.996. 15 January. Agenda Item 11.
- International Maritime Organization. (2008). *IMO Resolution MSC.255(84) Adoption of The Code of The International Standards and Recommended practices For a Safety Investigation into A marine Casualty or marine Incident (Casualty Investigation Code)*. London: Albert Embankment. May(16). MSC 84/24/Add.1.
- International Maritime Organization. (2012). *Casualty-Related Matters Reports On Marine*

- Casualties And Incidents (Revised Harmonized reporting procedures – Reports Required under SOLAS Regulation I/21 and MARPOL 73/78, (article 8 and 12).* London: Albert Embankment. Ref. T1/12.02.
- International Maritime Organization. (2013). *30 Years at Albert Embankment 1983-2013.* London : Albert Embankment.
- 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.
- International Maritime Organization. (2014). *Guidelines to assist investigators in the implementation of the casualty investigation code (Resolution MCS.255(84)).* Resolution A.1075(28) Adopted on 4 December 2013 (agenda item 10). February 24. A.28/Res.1075.
- International Maritime Organization. (2014). *Guidelines on preservation and collection of evidence following an allegation of a serious Crime having taken place on board a ship or following a report of a missing person from ship, and pastoral and medical care of persons affected.* Resolution A.1091(28) Adopted on 4 December 2013(Agenda item 6). A.28/Res.1091. March 28.
- International Maritime Organization. (2016). *Convention on the International Maritime Organization.* (IMO Convention).
- International Maritime Organization. (2017). *IMO Who it is?.* London Embankment.
- International maritime Organization. (2017). *UNCLOS at 30.* London Embankment.
- Japan Transport Safety Board Annual Report. (2012). *Chapter 4 Marine Accident and Serious Incident Investigation.* Japan December 21, P 60-127.
- John E. Noyes. (2008). Places of Refuge for ships. *Denver Journal of International Law and Policy*, 37 Denv. J. Int’l L. & Pol’y 135. USA : Thomson Reuters.
- Kevin Thomas Ghirxi. (2003). *Implementation of The Code for the Investigation of marine casualties and Incidents: A critical analysis.* The Maritime Commons: Digital Repository of The World Maritime University. World Maritime University.
- Kittichaiseree, Kriangsak. (1987). *The Law of The Sea and Maritime Boundaries delimitation*

- in south East Asia*. Singapore: Oxford University Press.
- Kuehmayer, J. R. (2008). *Marine accident and Casualty Investigation Boards*. Austrain Marine Equipment Manufacturers.
- Kuehmayer, J. R. (2012). *Marine accident and Casualty Investigation Boards*. April 10. Malta. (2017, 6 November). Retrieved from <http://www.visitmalta.com/en/history>.
- Merchant Shipping Act 1995 CHAPTER 21. (2017), (25 September). from <http://www.dft.gov.uk>.
- 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.
- Merchant Shipping. (2012). *The Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012*. No. 1743. Adopted on 31 July 2012. P. 1-16.
- Micheal. G. Chalos Wayne A. Parker. “The Criminalization of the Maritime Accidents And MARPOL Violations In The United States”. November 23, 2011. New SOLAS rules pre-entry measurement helps prevent accidents in enclosed space on board. Germany.
- Nordquist, Myron H. (1982). *United Nations Convention on The Law of The Sea 1982*. A Commentary. Dordrecht : Martinus Nijhoff publishers. Vol 1.
- Nurmi, Veli-Pekka Dr. *Maritime accidents and safety investigation*. Safety Investigation Authority. P 1-12.
- O’Connell, D.P. (1984). *The International Law of The Sea Volume II*. Oxford: Chclarendon Press.
- Oda Shigaru. (1977). *The International Law of The Ocean Development. Basix Documents*. Netherlands: Sijhoff Leiden.
- Oda Shigaru. (1995). *Dispute Settlement Prospects in The Law of The Sea. In The Summary and Selected Papers of The SEAPOL*. Tri-Regional Conference, pp.95-105. Edited by Kathleen Matics and Ted I. McDorman, with the assistance of Douglas M. Johnston and Cathrine Parker. Bangkok : SEAPOL.
- Pachusanon, Chumphorn. (1991). *Thailand and The Settlement of Dispute in The 1982. Law of The Sea Convention*. Bangkok L Institute of Asian Studies.

- 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.
- Shinkaretskaya, G.G. (1983). *Limitations of Compulsory jurisdiction on The United Nations Convention on The Law of The Sea of 1982*. The Hague.
- Sorensen Max. (1985). *Law of the Sea*. London: Sweet & Maxwell.
- Sucharitkul, Sompong. (1994). *The Entry into Force of The 1982 U.N. Convention on The Law of The Sea: A Thai Perspective*. In Selected paper in Commemoration on The Law of The Sea. Edited by Kathleen I. Matics and Ted I. McDorman. Bangkok : SEAPOL. P 78-88.
- 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 Authority of The Autorney-General. (1962). *Carriage of Goods By Sea Act*.
The Republic Of Kenya. *The National Council for Law Reporting*, Edition 2012.
- The International Convention on The Load Lines 1966. (2017, 28 October). Retrieved from <http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-load-lines.aspx>.
- The International Convention for the Prevention of pollution of Ships. (1973). *MARPOL 73/78*.
MARPOL.
- The Maritime Administration and Marine Safety Law. (2011). *Procedures For Investigation of Marine Casualties and Marine Incidents “ Regulation No. 561 ”*. Republic of Latvia. Section 50, ph 2 , July 12.

The Merchant Shipping Act, 1958. (1958). No.44 of 1958. October 30.

The Protocol of 1978 was adopted in response to a spate of tanker accidents in 1976-1977. (2017, 28 October). 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).

Tourism and Sport. (2013). *Marine Notice No. 03 of 2013 "Casualty or Incident Reporting"*. Department of Transport. Ireland: January 15.

Transportation of Safety Board of Canada. (2014). *Report of A Marine Occurrence/Hazardous Occurrence Report*. September.

The United Nation. (1929). *Safety of Life at Sea*. London: May 31. P 1-91.

The United Nation. (1980). *International Convention For The Safety of life At Sea*. June 30. Vol 1184, No. 18961. P 277-453.

The United Nation. (2008). *Convention on The Law of The Sea*. P 1-208.

The United Nation. (2017, September 25). *Marine Safety Act 2010 No. 65 of 2010*. from <https://www.ecolex.org/details/legislation/marine-safety-act-2010-no-65-lex-faoc106045/>.

Titanic Sinks. (2017, 28 October). Retrieved from www.history.com.

U.S. Coast Guard. (2016). *Report of Marine Casualty, Commercial Diving Casualty, or OCB-Related Casualty*. Department of Homeland Security. March.

USC 46 (U.S. Code). (2017, 25 September). from <http://www.cornell.edu/uscode/text/.../19/subchapter-1>.

Vincent J. Foley and Christopher R. Nolan. (2008). The Erika Judgment – Environmental Liability and Places of Refuge : A Sea Change in Civil and Criminal Responsibility that the maritime Community Must Heed. *Tulane maritime Law Journal*. Vol. 33:41.

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.greenhome.co.me. *OILPOL 1954*. (2017, 29 October). Retrieved from

http://www.greenhome.co.me/fajlovi/greenhome/attach_fajlovi/eng/projects/green-resourcecentar/2011/10/pdf/International_Convention_for_the_Prevention_of_Pollution_of_the_Sea_by_Oil.pdf.

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).



ภาคผนวก



ANNEX 1

**RESOLUTION MSC.255(84)
(adopted on 16 May 2008)****ADOPTION OF THE CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND
RECOMMENDED PRACTICES FOR A SAFETY INVESTIGATION
INTO A MARINE CASUALTY OR MARINE INCIDENT
(CASUALTY INVESTIGATION CODE)**

THE MARITIME SAFETY COMMITTEE,

RECALLING Article 28(b) of the Convention on the International Maritime Organization concerning the function of the Committee,

NOTING with concern that, despite the best endeavours of the Organization, casualties and incidents resulting in loss of life, loss of ships and pollution of the marine environment continue to occur,

NOTING ALSO that the safety of seafarers and passengers and the protection of the marine environment can be enhanced by timely and accurate reports identifying the circumstances and causes of marine casualties and incidents,

NOTING FURTHER the importance of the United Nations Convention on the Law of the Sea, done at Montego Bay on 10 December 1982, and of the customary international law of the sea,

NOTING IN ADDITION the responsibilities of flag States under the provisions of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (regulation I/21) (hereinafter referred to as "the Convention"), the International Convention on Load Lines, 1966 (article 23) and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973 (article 12), to conduct casualty investigations and to supply the Organization with relevant findings,

CONSIDERING the need to ensure that all very serious marine casualties are investigated,

CONSIDERING ALSO the Guidelines on fair treatment of seafarers in the event of a maritime accident (resolution A.987(24)),

ACKNOWLEDGING that the investigation and proper analysis of marine casualties and incidents can lead to greater awareness of casualty causation and result in remedial measures, including better training, for the purpose of enhancing safety of life at sea and protection of the marine environment,

RECOGNIZING the need for a code to provide, as far as national laws allow, a standard approach to marine casualty and incident investigation with the objective of preventing marine casualties and incidents in the future,

MSC 84/24/Add.1
ANNEX 1
Page 2

RECOGNIZING ALSO the international nature of shipping and the need for co-operation between Governments having a substantial interest in a marine casualty or incident for the purpose of determining the circumstances and causes thereof,

NOTING resolution MSC.257(84) by which it adopted amendments to chapter XI-1 of the Convention to make parts I and II of the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident mandatory under the Convention,

HAVING CONSIDERED, at its eighty-fourth session, the text of the proposed Casualty Investigation Code,

1. ADOPTS the Code of the International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code), set out in the Annex to the present resolution;
2. INVITES Contracting Governments to the Convention to note that the Code will take effect on 1 January 2010 upon entry into force of the amendments to regulation XI-1/6 of the Convention;
3. REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit certified copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Contracting Governments to the Convention;
4. FURTHER REQUESTS the Secretary-General of the Organization to transmit copies of the present resolution and the text of the Code contained in the Annex to all Members of the Organization which are not Contracting Governments to the Convention.

ANNEX

**CODE OF THE INTERNATIONAL STANDARDS AND RECOMMENDED
PRACTICES FOR A SAFETY INVESTIGATION INTO A MARINE CASUALTY
OR MARINE INCIDENT (CASUALTY INVESTIGATION CODE)****Table of Contents**

	Page
Foreword	4
Part I – General provisions	6
Chapter 1 – Purpose	6
Chapter 2 – Definitions	7
Chapter 3 – Application of chapters in Parts II and III	10
Part II – Mandatory standards	11
Chapter 4 – Marine safety investigation Authority	11
Chapter 5 – Notification	11
Chapter 6 – Requirement to investigate very serious marine casualties	12
Chapter 7 – Flag State’s agreement with another substantially interested State to conduct a marine safety investigation	12
Chapter 8 – Powers of an investigation	13
Chapter 9 – Parallel investigations	13
Chapter 10 – Co-operation	13
Chapter 11 – Investigation not to be subject to external direction	13
Chapter 12 – Obtaining evidence from seafarers	14
Chapter 13 – Draft marine safety investigation reports	14
Chapter 14 – Marine safety investigation reports	15
Part III – Recommended practices	15
Chapter 15 – Administrative responsibilities	15
Chapter 16 – Principles of investigation	16
Chapter 17 – Investigation of marine casualties (other than very serious marine casualties) and marine incidents	17
Chapter 18 – Factors that should be taken into account when seeking agreement under chapter 7 of Part II	18
Chapter 19 – Acts of unlawful interference	18
Chapter 20 – Notification to parties involved and commencement of an investigation	19
Chapter 21 – Co-ordinating an investigation	19
Chapter 22 – Collection of evidence	20
Chapter 23 – Confidentiality of information	21
Chapter 24 – Protection for witnesses and involved parties	22
Chapter 25 – Draft and final report	23
Chapter 26 – Re-opening an investigation	23

MSC 84/24/Add.1

ANNEX 1

Page 4

Foreword

1 This Code incorporates and builds on the best practices in marine casualty and marine incident investigation that were established by the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents, adopted in November 1997 by the International Maritime Organization (the Organization), by resolution A.849(20). The Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents sought to promote co-operation and a common approach to marine casualty and marine incident investigations between States.

Background

2 The Organization has encouraged co-operation and recognition of mutual interest through a number of resolutions. The first was resolution A.173(ES.IV) (Participation in Official Inquiries into Maritime Casualties) adopted in November 1968. Other resolutions followed including: resolution A.322(IX) (The Conduct of Investigations into Casualties) adopted in November 1975; resolution A.440(XI) (Exchange of Information for Investigations into Marine Casualties) and resolution A.442(XI) (Personnel and Material Resource Needs of Administrations for the Investigation of Casualties and the Contravention of Conventions), both adopted in November 1979; resolution A.637(16) (Co-operation in Maritime Casualty Investigations) adopted in 1989.

3 These individual resolutions were amalgamated and expanded by the Organization with the adoption of the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents. Resolution A.884(21) (Amendments to the Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents resolution A.849(20)), adopted in November 1999, enhanced the Code by providing guidelines for the investigation of human factors.

4 The International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1948, included a provision requiring flag State Administrations to conduct investigations into any casualty suffered by a ship of its flag if an investigation may assist in identifying regulatory issues as a contributing factor. This provision was retained in the 1960 and 1974 SOLAS Conventions. It was also included in the International Convention on Load Lines, 1966. Further, flag States are required to inquire into certain marine casualties and marine incidents occurring on the high seas*.

5 The sovereignty of a coastal State extends beyond its land and inland waters to the extent of its territorial sea**. This jurisdiction gives the coastal State an inherent right to investigate marine casualties and marine incidents connected with its territory. Most national Administrations have legal provisions to cover the investigation of a shipping incident within its inland waters and territorial sea, regardless of the flag.

* Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 94(7) or requirements of international and customary laws.

** Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 2 or requirements of international and customary laws.

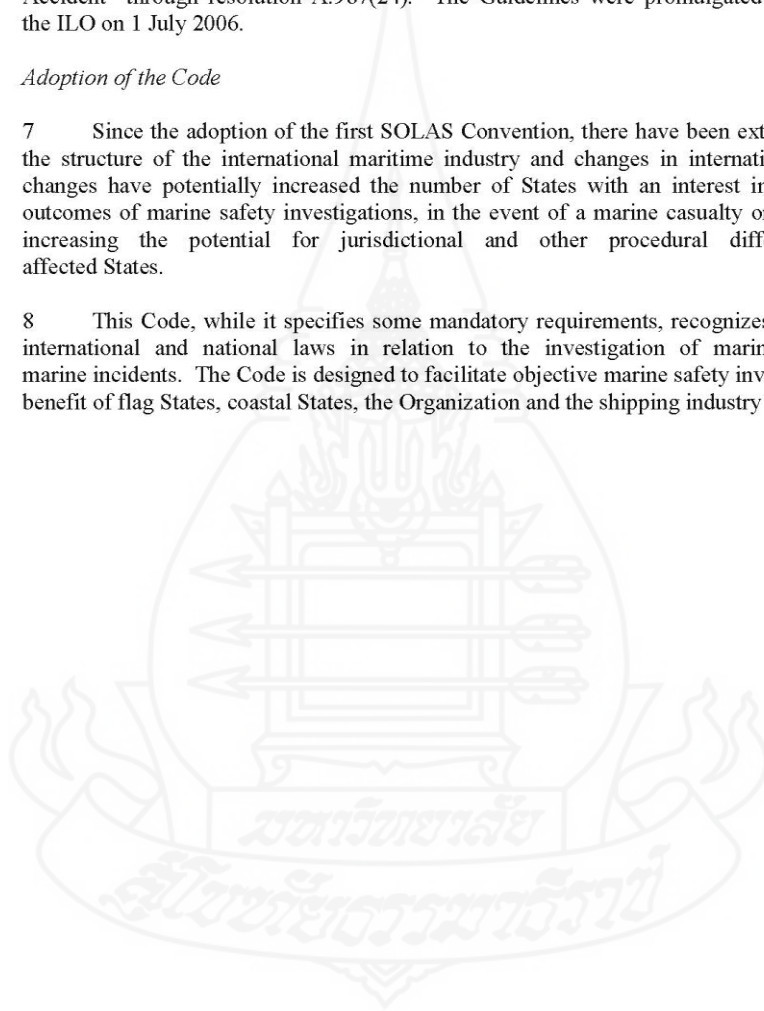
Treatment of Seafarers

6 Most recently, the International Labour Organization's Maritime Labour Convention, 2006 (which has not yet come into force), provides a provision for the investigation of some serious marine casualties as well as setting out working conditions for seafarers. Recognizing the need for special protection for seafarers during an investigation, the Organization adopted, in December 2005, the "Guidelines on Fair Treatment of Seafarers in the Event of a Maritime Accident" through resolution A.987(24). The Guidelines were promulgated by the IMO and the ILO on 1 July 2006.

Adoption of the Code

7 Since the adoption of the first SOLAS Convention, there have been extensive changes in the structure of the international maritime industry and changes in international law. These changes have potentially increased the number of States with an interest in the process and outcomes of marine safety investigations, in the event of a marine casualty or marine incident, increasing the potential for jurisdictional and other procedural differences between affected States.

8 This Code, while it specifies some mandatory requirements, recognizes the variations in international and national laws in relation to the investigation of marine casualties and marine incidents. The Code is designed to facilitate objective marine safety investigations for the benefit of flag States, coastal States, the Organization and the shipping industry in general.



PART I

GENERAL PROVISIONS

Chapter 1

PURPOSE

1.1 The objective of this Code is to provide a common approach for States to adopt in the conduct of marine safety investigations into marine casualties and marine incidents. Marine safety investigations do not seek to apportion blame or determine liability. Instead a marine safety investigation, as defined in this Code, is an investigation conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The Code envisages that this aim will be achieved through States:

- .1 applying consistent methodology and approach, to enable and encourage a broad ranging investigation, where necessary, in the interests of uncovering the causal factors and other safety risks; and
- .2 providing reports to the Organization to enable a wide dissemination of information to assist the international marine industry to address safety issues.

1.2 A marine safety investigation should be separate from, and independent of, any other form of investigation. However, it is not the purpose of this Code to preclude any other form of investigation, including investigations for action in civil, criminal and administrative proceedings. Further, it is not the intent of the Code for a State or States conducting a marine safety investigation to refrain from fully reporting on the causal factors of a marine casualty or marine incident because blame or liability, may be inferred from the findings.

1.3 This Code recognizes that under the Organization's instruments, each flag State has a duty to conduct an investigation into any casualty occurring to any of its ships, when it judges that such an investigation may assist in determining what changes in the present regulations may be desirable, or if such a casualty has produced a major deleterious effect upon the environment. The Code also takes into account that a flag State shall* cause an inquiry to be held, by or before a suitably qualified person or persons into certain marine casualties or marine incidents of navigation on the high seas. However, the Code also recognizes that where a marine casualty or marine incident occurs within the territory, including the territorial sea, of a State, that State has a right** to investigate the cause of any such marine casualty or marine incident which might pose a risk to life or to the environment, involve the coastal State's search and rescue authorities, or otherwise affect the coastal State.

* Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 94 or requirements of international and customary laws.

** Reference is made to the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS), article 2 or requirements of international and customary laws.

Chapter 2**DEFINITIONS**

When the following terms are used in the mandatory standards and recommended practices for marine safety investigations they have the following meaning.

2.1 An *agent* means any person, natural or legal, engaged on behalf of the owner, charterer or operator of a ship, or the owner of the cargo, in providing shipping services, including managing arrangements for the ship being the subject of a marine safety investigation.

2.2 A *causal factor* means actions, omissions, events or conditions, without which:

- .1 the marine casualty or marine incident would not have occurred; or
- .2 adverse consequences associated with the marine casualty or marine incident would probably not have occurred or have been as serious;
- .3 another action, omission, event or condition, associated with an outcome in .1 or .2, would probably not have occurred.

2.3 A *coastal State* means a State in whose territory, including its territorial sea, a marine casualty or marine incident occurs.

2.4 *Exclusive economic zone* means the exclusive economic zone as defined by article 55 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.5 *Flag State* means a State whose flag a ship is entitled to fly.

2.6 *High seas* means the high seas as defined in article 86 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.7 *Interested party* means an organization, or individual, who, as determined by the marine safety investigating State(s), has significant interests, rights or legitimate expectations with respect to the outcome of a marine safety investigation.

2.8 *International Safety Management (ISM) Code* means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention as adopted by the Organization by resolution A.741(18), as amended.

2.9 A *marine casualty* means an event, or a sequence of events, that has resulted in any of the following which has occurred directly in connection with the operations of a ship:

- .1 the death of, or serious injury to, a person;
- .2 the loss of a person from a ship;
- .3 the loss, presumed loss or abandonment of a ship;

MSC 84/24/Add.1
ANNEX 1
Page 8

- .4 material damage to a ship;
- .5 the stranding or disabling of a ship, or the involvement of a ship in a collision;
- .6 material damage to marine infrastructure external to a ship, that could seriously endanger the safety of the ship, another ship or an individual; or
- .7 severe damage to the environment, or the potential for severe damage to the environment, brought about by the damage of a ship or ships.

However, a marine casualty does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.10 A *marine incident* means an event, or sequence of events, other than a marine casualty, which has occurred directly in connection with the operations of a ship that endangered, or, if not corrected, would endanger the safety of the ship, its occupants or any other person or the environment.

However, a marine incident does not include a deliberate act or omission, with the intention to cause harm to the safety of a ship, an individual or the environment.

2.11 A *marine safety investigation* means an investigation or inquiry (however referred to by a State), into a marine casualty or marine incident, conducted with the objective of preventing marine casualties and marine incidents in the future. The investigation includes the collection of, and analysis of, evidence, the identification of causal factors and the making of safety recommendations as necessary.

2.12 A *marine safety investigation report* means a report that contains:

- .1 a summary outlining the basic facts of the marine casualty or marine incident and stating whether any deaths, injuries or pollution occurred as a result;
- .2 the identity of the flag State, owners, operators, the company as identified in the safety management certificate, and the classification society (subject to any national laws concerning privacy);
- .3 where relevant the details of the dimensions and engines of any ship involved, together with a description of the crew, work routine and other matters, such as time served on the ship;
- .4 a narrative detailing the circumstances of the marine casualty or marine incident;
- .5 analysis and comment on the causal factors including any mechanical, human and organizational factors;
- .6 a discussion of the marine safety investigation's findings, including the identification of safety issues, and the marine safety investigation's conclusions; and

- .7 where appropriate, recommendations with a view to preventing future marine casualties and marine incidents.

2.13 *Marine safety investigation Authority* means an Authority in a State, responsible for conducting investigations in accordance with this Code.

2.14 *Marine safety investigating State(s)* means the flag State or, where relevant, the State or States that take the responsibility for the conduct of the marine safety investigation as mutually agreed in accordance with this Code.

2.15 A *marine safety record* means the following types of records collected for a marine safety investigation:

- .1 all statements taken for the purpose of a marine safety investigation;
- .2 all communications between persons pertaining to the operation of the ship;
- .3 all medical or private information regarding persons involved in the marine casualty or marine incident;
- .4 all records of the analysis of information or evidential material acquired in the course of a marine safety investigation;
- .5 information from the voyage data recorder.

2.16 A *material damage* in relation to a marine casualty means:

- .1 damage that:
 - .1.1 significantly affects the structural integrity, performance or operational characteristics of marine infrastructure or a ship; and
 - .1.2 requires major repair or replacement of a major component or components;
or
- .2 destruction of the marine infrastructure or ship.

2.17 A *seafarer* means any person who is employed or engaged or works in any capacity on board a ship.

2.18 A *serious injury* means an injury which is sustained by a person, resulting in incapacitation where the person is unable to function normally for more than 72 hours, commencing within seven days from the date when the injury was suffered.

2.19 A *severe damage to the environment* means damage to the environment which, as evaluated by the State(s) affected, or the flag State, as appropriate, produces a major deleterious effect upon the environment.

MSC 84/24/Add.1
ANNEX 1
Page 10

2.20 *Substantially interested State* means a State:

- .1 which is the flag State of a ship involved in a marine casualty or marine incident; or
- .2 which is the coastal State involved in a marine casualty or marine incident; or
- .3 whose environment was severely or significantly damaged by a marine casualty (including the environment of its waters and territories recognized under international law); or
- .4 where the consequences of a marine casualty or marine incident caused, or threatened, serious harm to that State or to artificial islands, installations, or structures over which it is entitled to exercise jurisdiction; or
- .5 where, as a result of a marine casualty, nationals of that State lost their lives or received serious injuries; or
- .6 that has important information at its disposal that the marine safety investigating State(s) consider useful to the investigation; or
- .7 that for some other reason establishes an interest that is considered significant by the marine safety investigating State(s).

2.21 *Territorial sea* means territorial sea as defined by Section 2 of Part II of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

2.22 *A very serious marine casualty* means a marine casualty involving the total loss of the ship or a death or severe damage to the environment.

Chapter 3

APPLICATION OF CHAPTERS IN PARTS II AND III

3.1 Part II of this Code contains mandatory standards for marine safety investigations. Some clauses apply only in relation to certain categories of marine casualties and are mandatory only for marine safety investigations into those marine casualties.

3.2 Clauses in Part III of this Code may refer to clauses in this part that apply only to certain marine casualties. The clauses in Part III may recommend that such clauses be applied in marine safety investigations into other marine casualties or marine incidents.

PART II**MANDATORY STANDARDS****Chapter 4****MARINE SAFETY INVESTIGATION AUTHORITY**

4.1 The Government of each State shall provide the Organization with detailed contact information of the marine safety investigation Authority(ies) carrying out marine safety investigations within their State.

Chapter 5**NOTIFICATION**

5.1 When a marine casualty occurs on the high seas or in an exclusive economic zone, the flag State of a ship, or ships, involved, shall notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.2 When a marine casualty occurs within the territory, including the territorial sea, of a coastal State, the flag State, and the coastal State, shall notify each other and between them notify other substantially interested States as soon as is reasonably practicable.

5.3 Notification shall not be delayed due to the lack of complete information.

5.4 **Format and content:** The notification shall contain as much of the following information as is readily available:

- .1 the name of the ship and its flag State;
- .2 the IMO ship identification number;
- .3 the nature of the marine casualty;
- .4 the location of the marine casualty;
- .5 time and date of the marine casualty;
- .6 the number of any seriously injured or killed persons;
- .7 consequences of the marine casualty to individuals, property and the environment;
and
- .8 the identification of any other ship involved.

Chapter 6

REQUIREMENT TO INVESTIGATE VERY SERIOUS MARINE CASUALTIES

- 6.1 A marine safety investigation shall be conducted into every very serious marine casualty.
- 6.2 Subject to any agreement in accordance with chapter 7, the flag State of a ship involved in a very serious marine casualty is responsible for ensuring that a marine safety investigation is conducted and completed in accordance with this Code.

Chapter 7

FLAG STATE'S AGREEMENT WITH ANOTHER SUBSTANTIALLY INTERESTED STATE TO CONDUCT A MARINE SAFETY INVESTIGATION

- 7.1 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, where a marine casualty occurs within the territory, including territorial sea, of a State, the flag State(s) involved in the marine casualty and the coastal State shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.
- 7.2 Without limiting the rights of States to conduct their own separate marine safety investigation, if a marine casualty occurs on the high seas or in the exclusive economic zone of a State, and involves more than one flag State, then the States shall consult to seek agreement on which State or States will be the marine safety investigating State(s) in accordance with a requirement, or a recommendation acted upon, to investigate under this Code.
- 7.3 For a marine casualty referred to in paragraph 7.1 or 7.2, agreement may be reached by the relevant States with another substantially interested State for that State or States to be the marine safety investigating State(s).
- 7.4 Prior to reaching an agreement, or if an agreement is not reached, in accordance with paragraph 7.1, 7.2 or 7.3, then the existing obligations and rights of States under this Code, and under other international laws, to conduct a marine safety investigation, remain with the respective parties to conduct their own investigation.
- 7.5 By fully participating in a marine safety investigation conducted by another substantially interested State, the flag State shall be considered to fulfil its obligations under this Code, SOLAS regulation I/21 and article 94, section 7 of the United Nations Convention on the Law of the Sea.

Chapter 8**POWERS OF AN INVESTIGATION**

8.1 All States shall ensure that their national laws provide investigator(s) carrying out a marine safety investigation with the ability to board a ship, interview the master and crew and any other person involved, and acquire evidential material for the purposes of a marine safety investigation.

Chapter 9**PARALLEL INVESTIGATIONS**

9.1 Where the marine safety investigating State(s) is conducting a marine safety investigation under this Code, nothing prejudices the right of another substantially interested State to conduct its own separate marine safety investigation.

9.2 While recognizing that the marine safety investigating State(s) shall be able to fulfil obligations under this Code, the marine safety investigating State(s) and any other substantially interested State conducting a marine safety investigation shall seek to co-ordinate the timing of their investigations, to avoid conflicting demands upon witnesses and access to evidence, where possible.

Chapter 10**CO-OPERATION**

10.1 All substantially interested States shall co-operate with the marine safety investigating State(s) to the extent practicable. The marine safety investigating State(s) shall provide for the participation of the substantially interested States to the extent practicable^{*}.

Chapter 11**INVESTIGATION NOT TO BE SUBJECT TO EXTERNAL DIRECTION**

11.1 Marine safety investigating State(s) shall ensure that investigator(s) carrying out a marine safety investigation are impartial and objective. The marine safety investigation shall be able to report on the results of a marine safety investigation without direction or interference from any persons or organizations who may be affected by its outcome.

* The reference to "extent practicable" may be taken to mean, as an example, that co-operation or participation is limited because national laws make it impracticable to fully co-operate or participate.

impact on the interests of the State that submitted them, the marine safety investigating State(s) shall notify the substantially interested State of the manner in which the comments were addressed. If the marine safety investigating State(s) receives no comments after the 30 days or the mutually agreed period has expired, then it may proceed to finalize the report.

13.5 The marine safety investigating State(s) shall seek to fully verify the accuracy and completeness of the draft report by the most practical means.

Chapter 14

MARINE SAFETY INVESTIGATION REPORTS

14.1 The marine safety investigating State(s) shall submit the final version of a marine safety investigation report to the Organization for every marine safety investigation conducted into a very serious marine casualty.

14.2 Where a marine safety investigation is conducted into a marine casualty or marine incident, other than a very serious marine casualty, and a marine safety investigation report is produced which contains information which may prevent or lessen the seriousness of marine casualties or marine incidents in the future, the final version shall be submitted to the Organization.

14.3 The marine safety investigation report referred in paragraphs 14.1 and 14.2 shall utilize all the information obtained during a marine safety investigation, taking into account its scope, required to ensure that all the relevant safety issues are included and understood so that safety action can be taken as necessary.

14.4 The final marine safety investigation report shall be made available to the public and the shipping industry by the marine safety investigating State(s), or the marine safety investigating State(s) shall undertake to assist the public and the shipping industry with details, necessary to access the report, where it is published by another State or the Organization.

PART III

RECOMMENDED PRACTICES

Chapter 15

ADMINISTRATIVE RESPONSIBILITIES

15.1 States should ensure that marine safety investigating Authorities have available to them sufficient material and financial resources and suitably qualified personnel to enable them to facilitate the State's obligations to undertake marine safety investigations into marine casualties and marine incidents under this Code.

15.2 Any investigator forming part of a marine safety investigation should be appointed on the basis of the skills outlined in resolution A.996(25) for investigators.

MSC 84/24/Add.1
ANNEX 1
Page 16

15.3 However, paragraph 15.2 does not preclude the appropriate appointment of investigators with necessary specialist skills to form part of a marine safety investigation on a temporary basis, neither does it preclude the use of consultants to provide expert advice on any aspect of a marine safety investigation.

15.4 Any person who is an investigator, in a marine safety investigation, or assisting a marine safety investigation, should be bound to operate in accordance with this Code.

Chapter 16

PRINCIPLES OF INVESTIGATION

16.1 **Independence:** A marine safety investigation should be unbiased to ensure the free flow of information to it.

16.1.1 In order to achieve the outcome in paragraph 16.1, the investigator(s) carrying out a marine safety investigation should have functional independence from:

- .1 the parties involved in the marine casualty or marine incident;
- .2 anyone who may make a decision to take administrative or disciplinary action against an individual or organization involved in a marine casualty or marine incident; and
- .3 judicial proceedings.

16.1.2 The investigator(s) carrying out a marine safety investigation should be free of interference from the parties in .1, .2 and .3 of paragraph 16.1.1 with respect to:

- .1 the gathering of all available information relevant to the marine casualty or marine incident, including voyage data recordings and vessel traffic services recordings;
- .2 analysis of evidence and the determination of causal factors;
- .3 drawing conclusions relevant to the causal factors;
- .4 distributing a draft report for comment and preparation of the final report; and
- .5 if appropriate, the making of safety recommendations.

16.2 **Safety focused:** It is not the objective of a marine safety investigation to determine liability, or apportion blame. However, the investigator(s) carrying out a marine safety investigation should not refrain from fully reporting on the causal factors because fault or liability may be inferred from the findings.

16.3 **Co-operation:** Where it is practicable and consistent with the requirements and recommendations of this Code, in particular chapter 10 on Co-operation, the marine safety investigating State(s) should seek to facilitate maximum co-operation between substantially interested States and other persons or organizations conducting an investigation into a marine casualty or marine incident.

16.4 **Priority:** A marine safety investigation should, as far as possible, be afforded the same priority as any other investigation, including investigations by a State for criminal purposes being conducted into the marine casualty or marine incident.

16.4.1 In accordance with paragraph 16.4 investigator(s) carrying out a marine safety investigation should not be prevented from having access to evidence in circumstances where another person or organization is carrying out a separate investigation into a marine casualty or marine incident.

16.4.2 The evidence for which ready access should be provided should include:

- .1 survey and other records held by the flag State, the owners, and classification societies;
- .2 all recorded data, including voyage data recorders; and
- .3 evidence that may be provided by government surveyors, coastguard officers, vessel traffic service operators, pilots or other marine personnel.

16.5 **Scope of a marine safety investigation:** Proper identification of causal factors requires timely and methodical investigation, going far beyond the immediate evidence and looking for underlying conditions, which may be remote from the site of the marine casualty or marine incident, and which may cause other future marine casualties and marine incidents. Marine safety investigations should therefore be seen as a means of identifying not only immediate causal factors but also failures that may be present in the whole chain of responsibility.

Chapter 17

INVESTIGATION OF MARINE CASUALTIES (OTHER THAN VERY SERIOUS CASUALTIES) AND MARINE INCIDENTS

17.1 A marine safety investigation should be conducted into marine casualties (other than very serious marine casualties – which are addressed in chapter 6 of this Code) and marine incidents, by the flag State of a ship involved, if it is considered likely that a marine safety investigation will provide information that can be used to prevent marine casualties and marine incidents in the future.

17.2 Chapter 7 contains the mandatory requirements for determining who the marine safety investigating State(s) are for a marine casualty. Where the occurrence being investigated in accordance with this chapter is a marine incident, chapter 7 should be followed as a recommended practice as if it referred to marine incidents.

Chapter 18

FACTORS THAT SHOULD BE TAKEN INTO ACCOUNT WHEN SEEKING AGREEMENT UNDER CHAPTER 7 OF PART II

18.1 When the flag State(s), a coastal State (if involved) or other substantially interested States are seeking to reach agreement, in accordance with chapter 7 of Part II on which State or State(s) will be the marine safety investigating State(s) under this Code, the following factors should be taken into account:

- .1 whether the marine casualty or marine incident occurred in the territory, including territorial sea, of a State;
- .2 whether the ship or ships involved in a marine casualty or marine incident occurring on the high seas, or in the exclusive economic zone, subsequently sail into the territorial sea of a State;
- .3 the resources and commitment required of the flag State and other substantially interested States;
- .4 the potential scope of the marine safety investigation and the ability of the flag State or another substantially interested State to accommodate that scope;
- .5 the need of the investigator(s) carrying out a marine safety investigation to access evidence and consideration of the State or States best placed to facilitate that access to evidence;
- .6 any perceived or actual adverse effects of the marine casualty or marine incident on other States;
- .7 the nationality of the crew, passengers and other persons affected by the marine casualty or marine incident.

Chapter 19

ACTS OF UNLAWFUL INTERFERENCE

19.1 If in the course of a marine safety investigation it becomes known or is suspected that an offence is committed under article 3, *3bis*, *3ter* or *3quarter* of the Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Maritime Navigation, 1988, the marine safety investigation Authority should immediately seek to ensure that the maritime security Authorities of the State(s) concerned are informed.

Chapter 20**NOTIFICATION TO PARTIES INVOLVED AND COMMENCEMENT
OF AN INVESTIGATION**

20.1 When a marine safety investigation is commenced under this Code, the master, the owner and agent of a ship involved in the marine casualty or marine incident being investigated, should be informed as soon as practicable of:

- .1 the marine casualty or marine incident under investigation;
- .2 the time and place at which the marine safety investigation will commence;
- .3 the name and contact details of the marine safety investigation Authority(ies);
- .4 the relevant details of the legislation under which the marine safety investigation is being conducted;
- .5 the rights and obligations of the parties subject to the marine safety investigation;
and
- .6 the rights and obligations of the State or States conducting the marine safety investigation.

20.2 Each State should develop a standard document detailing the information in paragraph 20.1 that can be transmitted electronically to the master, the agent and the owner of the ship.

20.3 Recognizing that any ship involved in a marine casualty or marine incident may continue in service, and that a ship should not be delayed more than is absolutely necessary, the marine safety investigating State(s) conducting the marine safety investigation should start the marine safety investigation as soon as is reasonably practicable, without delaying the ship unnecessarily.

Chapter 21**CO-ORDINATING AN INVESTIGATION**

21.1 The recommendations in this chapter should be applied in accordance with the principles in chapters 10 and 11 of this Code.

21.2 The marine safety investigating State(s) should ensure that there is an appropriate framework within the State for:

- .1 the designation of investigators to the marine safety investigation including an investigator to lead the marine safety investigation;
- .2 the provision of a reasonable level of support to members of the marine safety investigation;

- .3 the development of a strategy for the marine safety investigation in liaison with other substantially interested States;
- .4 ensuring the methodology followed during the marine safety investigation is consistent with that recommended in resolution A.884(21), as amended;
- .5 ensuring the marine safety investigation takes into account any recommendations or instruments published by the Organization or International Labour Organization, relevant to conducting a marine safety investigation; and
- .6 ensuring the marine safety investigation takes into account the safety management procedures and the safety policy of the operator of a ship in terms of the ISM Code.

21.3 The marine safety investigating State(s) should allow a substantially interested State to participate in aspects of the marine safety investigation relevant to it, to the extent practicable.

21.3.1 Participation should include allowing representatives of the substantially interested State to:

- .1 interview witnesses;
- .2 view and examine evidence and make copies of documents;
- .3 make submissions in respect of the evidence, comment on and have their views properly reflected in the final report; and
- .4 be provided with the draft and final reports relating to the marine safety investigation*.

21.4 To the extent practical, substantially interested States should assist the marine safety investigating State(s) with access to relevant information for the marine safety investigation. To the extent practical, the investigator(s) carrying out a marine safety investigation should also be afforded access to Government surveyors, coastguard officers, ship traffic service operators, pilots and other marine personnel of a substantially interested State.

21.5 The flag State of a ship involved in a marine casualty or marine incident should help to facilitate the availability of the crew to the investigator(s) carrying out the marine safety investigation.

Chapter 22

COLLECTION OF EVIDENCE

22.1 A marine safety investigating State(s) should not unnecessarily detain a ship for the collection of evidence from it or have original documents or equipment removed unless this is

* The reference to 'extent practical' may be taken to mean, as an example, that co-operation or participation is limited because national laws make it impractical to fully co-operate or participate.

essential for the purposes of the marine safety investigation. Investigators should make copies of documents where practicable.

22.2 Investigator(s) carrying out a marine safety investigation should secure records of interviews and other evidence collected during a marine safety investigation in a manner which prevents access by persons who do not require it for the purpose of the investigation.

22.3 Investigator(s) carrying out the marine safety investigation should make effective use of all recorded data including voyage data recorders if fitted. Voyage data recorders should be made available for downloading by the investigator(s) carrying out a marine safety investigation or an appointed representative.

22.3.1 In the event that the marine safety investigating State(s) do not have adequate facilities to read a voyage data recorder, States with such a capability should offer their services having due regard to the:

- .1 available resources;
- .2 capabilities of the readout facility;
- .3 timeliness of the readout; and
- .4 location of the facility.

Chapter 23

CONFIDENTIALITY OF INFORMATION

23.1 States should ensure that investigator(s) carrying out a marine safety investigation only disclose information from a marine safety record where:

- .1 it is necessary or desirable to do so for transport safety purposes and any impact on the future availability of safety information to a marine safety investigation is taken into account; or
- .2 as otherwise permitted in accordance with this Code*.

23.2 States involved in marine safety investigation under this Code should ensure that any marine safety record in its possession is not disclosed in criminal, civil, disciplinary or administrative proceedings unless:

* States recognize that there are merits in keeping information from a marine safety record confidential where it needs to be shared with people outside the marine safety investigation for the purpose of conducting the marine safety investigation. An example is where information from a marine safety record needs to be provided to an external expert for their analysis or second opinion. Confidentiality would seek to ensure that sensitive information is not inappropriately disclosed for purposes other than the marine safety investigation, at a time when it has not been determined how the information will assist in determining the contributing factors in a marine casualty or marine incident. Inappropriate disclosure may infer blame or liability on the parties involved in the marine casualty or marine incident.

MSC 84/24/Add.1
ANNEX 1
Page 22

- .1 the appropriate authority for the administration of justice in the State determines that any adverse domestic or international impact that the disclosure of the information might have on any current or future marine safety investigations is outweighed by the public interest in the administration of justice; and"
- .2 where appropriate in the circumstances, the State which provided the marine safety record to the marine safety investigation authorizes its disclosure.

23.3 Marine safety records should be included in the final report, or its appendices, only when pertinent to the analysis of the marine casualty or marine incident. Parts of the record not pertinent, and not included in the final report, should not be disclosed.

23.4 States need only supply information from a marine safety record to a substantially interested State where doing so will not undermine the integrity and credibility of any marine safety investigation being conducted by the State or States providing the information.

23.4.1 The State supplying the information from a marine safety record may require that the State receiving the information undertake to keep it confidential.

Chapter 24

PROTECTION FOR WITNESSES AND INVOLVED PARTIES

24.1 If a person is required by law to provide evidence that may incriminate them, for the purposes of a marine safety investigation, the evidence should, so far as national laws allow, be prevented from admission into evidence in civil or criminal proceedings against the individual.

24.2 A person from whom evidence is sought should be informed about the nature and basis of the investigation. A person from whom evidence is sought should be informed, and allowed access to legal advice, regarding:

- .1 any potential risk that they may incriminate themselves in any proceedings subsequent to the marine safety investigation;
- .2 any right not to self-incriminate or to remain silent;
- .3 any protections afforded to the person to prevent the evidence being used against them if they provide the evidence to the marine safety investigation.

¹⁰ Examples of where it may be appropriate to disclose information from a marine safety record in criminal, civil, disciplinary or administrative proceedings may include:

- 1 where a person the subject of the proceedings has engaged in conduct with the intention to cause a destructive result; or
- 2 where a person the subject of the proceedings has been aware of a substantial risk that a destructive result will occur and having regard to the circumstances known to him or her it is unjustifiable to take the risk.

Chapter 25**DRAFT AND FINAL REPORT**

25.1 Marine safety investigation reports from a marine safety investigation should be completed as quickly as practicable.

25.2 Where it is requested, and where practicable, the marine safety investigating State(s) should send a copy of a draft marine safety investigation report for comment to interested parties. However, this recommendation does not apply where there is no guarantee that the interested party will not circulate, nor cause to circulate, publish or give access to the draft marine safety investigation report, or any part thereof, without the express consent of the marine safety investigating State(s).

25.3 The marine safety investigating State(s) should allow the interested party 30 days or some other mutually agreed time to submit their comments on the marine safety investigation report. The marine safety investigating State(s) should consider the comments before preparing the final marine safety investigation report and where the acceptance or rejection of the comments will have direct impact on the interests of the interested party that submitted them, the marine safety investigating State(s) should notify the interested party of the manner in which the comments were addressed. If the marine safety investigating State(s) receives no comments after the 30 days or the mutually agreed period has expired, then it may proceed to finalize the marine safety investigation report.

25.4 Where it is permitted by the national laws of the State preparing the marine safety investigation report, the draft and final report should be prevented from being admissible in evidence in proceedings related to the marine casualty or marine incident that may lead to disciplinary measures, criminal conviction or the determination of civil liability.

25.5 At any stage during a marine safety investigation interim safety measures may be recommended.

25.6 Where a substantially interested State disagrees with the whole or a part of a final marine safety investigation report, it may submit its own report to the Organization.

Chapter 26**RE-OPENING AN INVESTIGATION**

26.1 Marine safety investigating State(s) which have completed a marine safety investigation, should reconsider their findings and consider re-opening the investigation when new evidence is presented which may materially alter the analysis and conclusions reached.

* See chapter 13 where provisions with respect to providing interested parties with reports on request may alternatively be included as a mandatory provision.

MSC 84/24/Add.1
ANNEX 1
Page 24

26.2 When significant new evidence relating to any marine casualty or marine incident is presented to the marine safety investigating State(s) that have completed a marine safety investigation, the evidence should be fully assessed and referred to other substantially interested States for appropriate input.



ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นายสุวิทย์ ดอกคำ
วัน เดือน ปีเกิด	6 มีนาคม 2512
สถานที่เกิด	อำเภอดอกคำใต้ จังหวัดพะเยา
สถานที่ทำงาน	กรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม
ตำแหน่ง	ผู้อำนวยการกองกำกับการพาณิชย์นาวี

