

วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. : ซากทรัพย์สิ้น
THE ANALYSIS OF THE DRAFT OF THE NAVIGATION
ACT B.E. : WRECK

ชนกานต์ วิทยากรบัณฑิต*

Shanakarn Wittayakornbundit

บทคัดย่อ

การจัดการซากทรัพย์สิ้นในน้ำ ใต้น้ำ หรือที่ชายฝั่ง เป็นอีกเรื่องหนึ่งที่มีความสำคัญ เพราะซากทรัพย์สิ้นดังกล่าวอาจกีดขวางเส้นทางการเดินเรืออันก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยต่อการเดินเรือ และโดยสภาพของซากทรัพย์สิ้นเองก็ยังคงมีมูลค่าทางเศรษฐกิจหรืออาจมีคุณค่าทางโบราณคดี จึงอาจนำไปสู่ข้อพิพาททางกฎหมายได้ บทความนี้จะกล่าวถึงหลักกฎหมายเรื่องซากทรัพย์สิ้นในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. โดยวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศอังกฤษ ประเทศออสเตรเลีย และประเทศแทนซาเนีย

คำสำคัญ

ซากทรัพย์สิ้น, ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ.

ABSTRACT

Dealing with wreck in water, underwater wreck or wreck at the coast is important. As wreck may obstruct shipping routes and may result in insecurity to navigation. In addition, it has value in term of economical property and/or archaeology. A claim of wreck may cause legal disputes. This article mentions about legal principles governing wreck in the draft of the Navigation Act B.E. by analysis and comparison with legal principles governing wreck law of the United Kingdom, Australia and the United Republic of Tanzania.

Keywords

wreck, draft of the Navigation Act B.E.

* นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายการต่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ : shanakarn.w@gmail.com

บทนำ

ในการขนส่งทางทะเลมีบ่อยครั้งที่เรือเดินทะเลต้องประสบกับภัยทางทะเลอันไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินอย่างมาก โดยในส่วนของความเสียหายต่อทรัพย์สิน ซากเรือ หรือสิ่ง ของอื่นๆ ที่ลอยอยู่หรือจมลงในทะเล ยังก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลและอาจเป็นสิ่งกีดขวางเส้นทางการเดินเรือที่ก่อให้เกิดความไม่ปลอดภัยในการเดินเรืออีกด้วย นอกจากนี้ ซากเรือหรือซากทรัพย์สินใดๆ นั้นโดยสภาพก็ยังคงมีมูลค่าทางเศรษฐกิจอยู่ หรืออาจมีคุณค่าในทางประวัติศาสตร์หรือทางโบราณคดีไม่ทางใดก็ทางหนึ่ง จึงอาจนำไปสู่ข้อพิพาททางกฎหมายได้ว่าใครจะเป็นผู้มีสิทธิในซากดังกล่าว ดังนั้นการจัดการกับซากทรัพย์สินจึงเป็นเรื่องหนึ่งที่มีความสำคัญและควรมีการดำเนินการจัดการอย่างเหมาะสม

สำหรับกฎหมายไทยในปัจจุบันนั้นยังไม่มีกฎหมายฉบับใดกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับซากทรัพย์สินไว้เป็นการเฉพาะ มีเพียงหลักกฎหมายว่าด้วยการเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำ หรือน้ำซัดขึ้นฝั่ง ที่อาจนำมาปรับใช้กับซากทรัพย์สินได้ในบางกรณี แต่หลักกฎหมายดังกล่าวก็ยังมีปัญหาการบังคับใช้กฎหมายที่ยังเป็นประเด็นถกเถียงกันอยู่ อย่างไรก็ตาม เนื่องด้วยความล้าสมัยของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ปัจจุบันจึงได้มีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายและยกร่างเป็นพระราชบัญญัติฉบับใหม่ ชื่อว่าร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. โดยร่างพระราชบัญญัตินี้ได้มีการเพิ่มเติมบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องซากทรัพย์สินเอาไว้ด้วย

บทความนี้จะกล่าวถึงความหมายของซากทรัพย์สิน และหลักกฎหมายเรื่องซากทรัพย์สินที่บัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. โดยซากทรัพย์สินในมุมมองของร่างพระราชบัญญัตินี้จะหมายถึงซากเรือหรือซากวัตถุที่ก่อให้เกิดสิทธิตามกฎหมาย¹ ได้แก่ สิทธิความเป็นเจ้าของซากทรัพย์สิน สิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เป็นต้น และวิเคราะห์หลักกฎหมายในร่างพระราชบัญญัติโดยเปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับซากทรัพย์สิน ได้แก่ ประเทศอังกฤษ ประเทศออสเตรเลีย และประเทศแคนาดา เพื่อประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายและการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

¹ ในการร่างบทบัญญัติว่าด้วยเรื่องซากทรัพย์สินในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. ของประเทศไทยก็ได้รับอิทธิพลมาจากหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ Wreck ใน Merchant Shipping Act 1995 ของประเทศอังกฤษ ซากทรัพย์สินในมุมมองของร่างพระราชบัญญัตินี้จึงตรงกับ Wreck ในมุมมองของกฎหมายอังกฤษ ฉะนั้น บทความนี้จะกล่าวถึง Wreck ที่เป็นซากเรือหรือซากวัตถุของเรือที่ก่อให้เกิดภาระในการเคลื่อนย้ายในมุมมองของอนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค.ศ. 2007 (The Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007 : WRC 2007)

1. ความหมายของซากทรัพย์สิ้น (Wreck) ในทางกฎหมายพาณิชย์นาวี

ความหมายของ Wreck หรือซากทรัพย์สิ้นในทางกฎหมายก็มีความหมายที่แตกต่างกันอยู่บ้างขึ้นอยู่กับเขตอำนาจตามกฎหมายและบริบทของกฎหมาย โดยความหมายทางกฎหมายได้ปรากฏครั้งแรกในกฎหมายตามแนวบรรทัดฐานของคำพิพากษาและคำอธิบายกฎหมายของอังกฤษโบราณ (Ancient English caselaw and commentaries) และในเวลาต่อมาก็มีการกำหนดคำนิยามคำว่า Wreck อยู่ในกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือของประเทศอังกฤษ หลังจากนั้นประเทศที่ใช้ระบบ Common law หลายประเทศก็รับเอาหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษมาใช้ในการกำหนดคำนิยามต่างๆ ในกฎหมายของประเทศตน²

ปัจจุบันกฎหมายของประเทศอังกฤษที่เกี่ยวข้องกับซากทรัพย์สิ้นคือ Merchant Shipping Act 1995 ซึ่งเป็นกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษอันเกี่ยวกับการเดินเรือและเรือสัญชาติอังกฤษ ได้ให้นิยามคำว่า Wreck เอาไว้ในมาตรา 255³ ว่า ให้รวมถึง Jetsam, Flotsam, Lagan และ Derelict ซึ่งพบในทะเลหรือบนชายฝั่งทะเลหรือในที่ที่มีกระแสน้ำขึ้นน้ำลง ซึ่งการจะทำความเข้าใจคำนิยาม Wreck ตามมาตรา 255 ได้อย่างครบถ้วน ต้องเข้าใจทั้งความหมายทั่วไปของคำว่า Wreck ที่ไม่ได้ระบุไว้ชัดเจนในนิยาม และความหมายของคำว่า Jetsam, Flotsam, Lagan และ Derelict ที่กฎหมายกำหนดให้รวมไปถึงด้วย ซึ่งก็ได้กำหนดความหมายไว้ใน Merchant Shipping Act 1995 เช่นกัน อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจาก Black's Law Dictionary พบว่าฐานข้อมูลดังกล่าวได้ให้ความหมายของแต่ละคำไว้ค่อนข้างครอบคลุม โดยมีสาระสำคัญดังนี้

- คำว่า Wreck โดยทั่วไปไว้ว่า หมายถึง ซากเรือ หรือของ (Goods) ของเรืออัปปางที่เกยตื้นอยู่ตามชายฝั่ง และไม่มีเจ้าของมาเรียกร้องหรือติดตามเอาคืนภายในระยะเวลาที่กำหนด (เช่น 1 ปี)

- คำว่า Jetsam (ของที่ถูกโยนทิ้งลงทะเล) หมายถึง บางส่วนของสินค้า (Cargo) บนเรือและอุปกรณ์บนเรือที่ถูกโยนลงทะเล เพื่อให้เรือเบาหรือรักษาสสมดุลของเรือไว้ เพื่อช่วยให้เรือรอดพ้นจากภัยทางทะเล โดยสินค้าและอุปกรณ์ที่ถูกโยนลงทะเลนั้นได้จมลงสู่ใต้ทะเลหรือลอยมาเกยตื้นบนชายฝั่ง

² Sarah Dromgoole, "A note on the meaning of 'wreck'," *The International Journal of Nautical Archaeology*, Volume 28 Issue 4, p.319 (November 1999).

³ Merchant Shipping Act 1995 : section 255 Interpretation.

(1) In this part-

"wreck" includes jetsam, flotsam, lagan and derelict found in or on the shores of the sea or any tidal water.

- คำว่า Flotsam (ของที่ลอยอยู่ในทะเล) หมายถึง ของหรือซากปรักหักพัง (Debris) โดยเฉพาะที่มาจากซากเรือ ซึ่งลอยอยู่บนผิวน้ำ

- คำว่า Lagan หรือ Ligan (ของที่ถูกโยนทิ้งลงทะเลโดยติดทุ่นไว้) หมายถึงของที่ถูกโยนทิ้งลงทะเล แต่ผูกติดอยู่กับทุ่นลอย (Buoy) เพื่อให้สามารถติดตามกลับคืนได้

- คำว่า Derelict (ทรัพย์สินที่ถูกทอดทิ้ง) หมายถึง ทรัพย์สินส่วนบุคคลที่เจ้าของละทิ้ง (Abandon) หรือทิ้ง (Throw away) โดยไม่มีเจตนาที่จะเรียกร้องเอาคืนอีก เช่น เรือซึ่งถูกปล่อยทิ้งร้างไว้ที่ทะเล

สำหรับกฎหมายไทยนั้น ก่อนมีร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. คำว่า ซากทรัพย์สินไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายไทยฉบับใดได้ให้คำนิยามไว้ และไม่มีผู้อธิบายความหมายในทางกฎหมายไว้อย่างชัดเจน แต่เมื่อมีร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดความหมายของคำว่าซากทรัพย์สินไว้ชัดเจนในมาตรา 4 ว่า “ซากทรัพย์สิน” หมายความว่า ซากเรือหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของเรือ หรือเครื่องอุปกรณ์ของเรือ หรือสินค้าของเรือ หรือสิ่งของใดๆ ที่พบอยู่ในน้ำ ใต้น้ำ หรือที่ชายฝั่ง”

2. ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของกฎหมายไทยในปัจจุบันเกี่ยวกับซากทรัพย์สิน

กฎหมายไทยในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับซากทรัพย์สินปรากฏอยู่ในมาตรา 1326 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “การเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำ หรือน้ำซัดขึ้นฝั่งนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”

ผลทางกฎหมายของการเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำ หรือน้ำซัดขึ้นฝั่ง ตามมาตรานี้คือ ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ซึ่งกฎหมายหรือกฎข้อบังคับใดที่จะนำมาใช้บังคับแก่กรณีนั้นจะต้องพิจารณาประกอบกับกฎหมายฉบับอื่นที่เกี่ยวข้อง อันได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 และพระราชบัญญัติ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 และด้วยผลของมาตรา 1326 นี้เองทำให้เกิดปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย โดยขอแยกพิจารณาเป็นประเด็นดังนี้

1. กฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้นหมายถึงกฎหมายและกฎข้อบังคับใด ประเด็นนี้มีนักกฎหมายให้ความเห็นไว้โดยสามารถแบ่งได้เป็นสองฝ่าย

ความเห็นฝ่ายแรก คือความเห็นของศาสตราจารย์ ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช ซึ่งท่านเห็นว่ากฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น มีพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธ ศักราช 2456 มาตรา 127 ถึงมาตรา 129 บังคับไว้ โดยหากพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

ไม่เพียงพอที่จะบังคับได้โดยสมบูรณ์ ก็น่าจะมาอาศัยบังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยทรัพย์สินหายโดยอนุโลมตามมาตรา 4⁴

ส่วนความเห็นฝ่ายที่สอง คือความเห็นของศาสตราจารย์ประมุล สุวรรณสร และศาสตราจารย์บัญญัติ สุขีวะ มีความเห็นว่ากฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้นควรพิจารณาถึงประเภทของทรัพย์สินที่เก็บได้ มีสาระสำคัญคือ เห็นว่ากฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้นหมายความว่า ถ้าเป็นทรัพย์สินที่ทะเลก็ต้องบังคับตามกฎหมายทะเล⁵ ซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศสำหรับกรณีที่บุคคลช่วยเก็บทรัพย์สินที่ทิ้งจากเรือเพื่อให้เรืออับปาง แต่ถ้าเป็นทรัพย์สินที่เก็บได้ในลำน้ำหรือน้ำตื้นขึ้นฝั่งภายในประเทศ ก็ต้องบังคับตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456⁶

นอกจากนี้ ทรัพย์สินประเภททรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล ในส่วนของคำว่า “ทะเล” นั้น ทะเลบางพื้นที่ประเทศไทยก็ได้มีอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นที่ยังคงกล่าว เช่น ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือทะเลหลวง ฉะนั้นหากมีการเก็บซากทรัพย์สินได้ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งการประกาศเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยนั้นยังมีส่วนที่ไปทับซ้อนกับเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศเพื่อนบ้านด้วย ก็เกิดปัญหาว่าจะต้องนำกฎหมายใดมาปรับใช้แก่กรณี ควรพิจารณาระหว่างกฎหมายไทยกับกฎหมายของประเทศเพื่อนบ้าน หรือควรพิจารณานำกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องมาปรับใช้⁷

⁴ เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว., คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กฎหมายลักษณะทรัพย์สิน, (กรุงเทพมหานคร : อักษรสาสน์, 2521), น.224.

⁵ สำหรับกฎหมายทะเลซึ่งเป็นกฎหมายระหว่างประเทศดังกล่าวนี้ น่าจะหมายถึงอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ลงวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1910 (Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea, Signed at Brussels, September 23, 1910) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage, 1989), ดู ทวีศักดิ์ เอื้ออมรนิช, “ปัญหาข้อกฎหมายในการเก็บทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำ หรือน้ำตื้นขึ้นฝั่ง”, (รายงานการวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), น.32.

⁶ ประมุล สุวรรณสร, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยทรัพย์สิน, (กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณาการ, 2539), น.150-151.

บัญญัติ สุขีวะ, คำอธิบายกฎหมายลักษณะทรัพย์สิน, พิมพ์ครั้งที่ 9, (กรุงเทพมหานคร: พลสยาม พรินตติ้ง, 2548) น.176.

⁷ ทวีศักดิ์ เอื้ออมรนิช, “ปัญหาข้อกฎหมายในการเก็บทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำ หรือน้ำตื้นขึ้นฝั่ง”, (รายงานการวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550), น.31.

สำหรับผู้เขียนมีความเห็นค่อนข้างไปในแนวทางเดียวกับความเห็นของฝ่ายที่สองที่เห็นว่าควรบังคับใช้กฎหมายโดยพิจารณาถึงประเภทของทรัพย์สินที่เก็บได้ แต่ในส่วนของการเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเลน่าจะแยกพิจารณาได้เป็นสองกรณี คือกรณีการเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเลที่ประเทศไทยไม่มีอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นที่ยังกล่าว และกรณีการเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเลที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตยเหนือพื้นที่ยังกล่าว โดยหากเป็นการเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเลที่ประเทศไทยมีอำนาจอธิปไตย ได้แก่ น่านน้ำภายในและทะเลอาณาเขต น่าจะนำกฎหมายไทยมาใช้บังคับ แต่ก็ยังมีปัญหาว่าต้องนำกฎหมายไทยฉบับใดมาปรับใช้ เพราะหากพิจารณาพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ในมาตรา 128 ก็กำหนดเพียงกรณีการพบและเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินของในแม่น้ำเท่านั้น ไม่รวมไปถึงการเก็บได้ในทะเล หรือจะต้องไปบังคับตามพระราชบัญญัติ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. 2550 หากเข้าใจว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินตามกฎหมาย

2. นอกจากประเภทของทรัพย์สินตามมาตรา 1326 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อันได้แก่ ทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำ หรือน้ำซัดขึ้นฝั่ง ที่ต้องพิจารณาแล้ว ในส่วนของคำว่าทรัพย์สินก็อาจเป็นทรัพย์สินที่อยู่ในบังคับของกฎหมายไทยมากกว่าหนึ่งฉบับได้แก่ การเก็บซากทรัพย์สินที่เป็นโบราณ วัตถุหรือศิลปวัตถุได้ เป็นต้น จึงอาจเกิดปัญหาว่าควรนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธ ศักราช 2456 หรือควรนำพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 มาใช้บังคับแก่กรณี

3. หลักกฎหมายเรื่องซากทรัพย์สินในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ.

กฎหมายเรื่องซากทรัพย์สินกำหนดอยู่ในหมวด 8 ของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. มีบทบัญญัติอยู่ทั้งสิ้น 11 มาตรา (มาตรา 165 – มาตรา 175) โดยเนื้อหาของกฎหมายมีลักษณะเป็นการวางกรอบการจัดการซากทรัพย์สินเมื่อมีการพบซากทรัพย์สินอย่างเป็นขั้นตอน โดยมีการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และอำนาจของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการจัดการซากทรัพย์สิน เช่น หน้าที่ของผู้พบซากทรัพย์สินในการแจ้งการพบซากทรัพย์สิน การระบุเครื่องหมายของซากทรัพย์สิน หรือการส่งมอบซากทรัพย์สินให้แก่ผู้พิทักษ์ซึ่งมีอำนาจจัดการซากทรัพย์สินตามกฎหมาย หน้าที่ของผู้พิทักษ์ในการจัดทำบันทึกรายละเอียดเกี่ยวกับซากทรัพย์สิน อำนาจของผู้พิทักษ์ในการขายซากทรัพย์สิน อำนาจของเจ้าท่าในการจัดการซากทรัพย์สินเพื่อรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือ และสิทธิและหน้าที่ของเจ้าของซากทรัพย์สินในการเรียกคืนซากทรัพย์สินหรือเงินที่ได้จากการขายซากทรัพย์สินของตน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการกำหนดเรื่องการจัดการกับซากทรัพย์สินซึ่งยังไม่มีเจ้าของเรียกเอา และเรื่องความผิดเกี่ยวกับซากทรัพย์สินเอาไว้ด้วย

อย่างไรก็ตาม จากการศึกษาหลักกฎหมายเรื่องซากทรัพย์สินในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. ผู้เขียนพบว่า ยังมีความไม่สมบูรณ์ในเนื้อหาบางประการ ส่วนหนึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ยังไม่ครอบคลุมชัดเจน ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติดังกล่าว

และอีกส่วนหนึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ไม่มีปรากฏอยู่ในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. แต่เป็นหลักเกณฑ์ที่พบในกฎหมายเกี่ยวกับซากทรัพย์สินของต่างประเทศ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าจะเป็นประโยชน์ต่อการจัดการซากทรัพย์สินของประเทศไทย จึงใคร่ขอเสนอให้มีการพิจารณาหลักเกณฑ์ดังกล่าวเพื่อนำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ หรือบางประเด็นเสนอไว้เพื่อให้ตระหนักถึงซึ่งอาจเป็นประโยชน์ในการปรับปรุงกฎหมายในอนาคตต่อไป

3.1 ปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย

เนื่องจากผลทางกฎหมายของมาตรา 1326 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งกำหนดให้การเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำ หรือน้ำซัดขึ้นฝั่งนั้น อยู่ในบังคับตามกฎหมายและผูกข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ทำให้เกิดประเด็นที่ต้องพิจารณาว่า กฎหมายและผูกข้อบังคับว่าด้วยการนั้นที่จะนำมาปรับใช้ในการนี้จะหมายถึงกฎหมายและผูกข้อบังคับใด อันนำไปสู่ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายตามที่ได้กล่าวไปแล้วในข้างต้น ซึ่งเมื่อร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. ได้กำหนดหลักเกณฑ์เรื่องซากทรัพย์สินไว้เป็นการเฉพาะ ทำให้การบังคับใช้กฎหมายมีความชัดเจนขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม การเก็บได้ซึ่งซากทรัพย์สินบางอย่างอาจอยู่ในความหมายของทรัพย์สินภายใต้บังคับของกฎหมายมากกว่าหนึ่งฉบับ ได้แก่ การเก็บซากทรัพย์สินที่เป็นโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุได้ ซากทรัพย์สินดังกล่าวก็จะอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 ด้วย

เมื่อพิจารณาคำนิยามคำว่าซากทรัพย์สินและบทบัญญัติอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. พบว่าร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มิได้มีการกำหนดข้อยกเว้นสำหรับซากทรัพย์สินที่เป็นโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุไว้ ทำให้ในกรณีที่มีการเก็บซากทรัพย์สินได้ในน่านน้ำไทยและปรากฏข้อเท็จจริงว่าซากทรัพย์สินดังกล่าวเป็นโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุที่ซ่อนหรือฝังหรือทอดทิ้งไว้ตามพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 จะเกิดปัญหาว่าควรนำพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 หรือพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 มาใช้บังคับแก่กรณี ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจึงยังคงมีอยู่

จากประเด็นข้างต้น เมื่อพิจารณากฎหมายการเดินเรือของประเทศออสเตรเลีย ค.ศ. 2012 (Navigation Act 2012) จะเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวมีบทบัญญัติกำหนดยกเว้นสำหรับกรณีที่ซากทรัพย์สินที่พบหรือเข้าครอบครองหรือนำเข้ามาในทะเลอาณาเขตของประเทศออสเตรเลียนั้นเป็นซากทรัพย์สินทางประวัติศาสตร์ หรือเป็นซากเรือที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์หรือโบราณวัตถุ โดยจะให้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายเฉพาะว่าด้วยซากเรือหรือโบราณวัตถุนั้น และไม่นำบทบัญญัติเรื่องหน้าที่ของผู้พบซากทรัพย์สิน อำนาจการจัดการซากทรัพย์สินของหน่วยงานความปลอดภัยทางทะเลของออสเตรเลีย และความผิดฐานเคลื่อน ย้าย

ซากทรัพย์สินโดยมิชอบตามกฎหมายการเดินเรือของประเทศออสเตรเลีย ค.ศ. 2012 ฉบับนี้ มาใช้บังคับ⁸

อีกทั้ง เมื่อเปรียบเทียบบทบัญญัติเรื่องซากทรัพย์สินของร่างพระราชบัญญัติ การเดินเรือ พ.ศ. กับพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถาน แห่งชาติ พ.ศ. 2504 ในส่วนที่ทับซ้อนกัน ผู้เขียนเห็นว่า กรณีที่ซากทรัพย์สินที่เก็บได้ในน่านน้ำ ไทยเป็นโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุ ซากทรัพย์สินดังกล่าวควรอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติ โบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 จะทำให้ซาก ทรัพย์สินที่เป็นโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุนั้นได้รับความคุ้มครองที่ดีกว่า ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่า ควรมีการแก้ไขข้อความในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. โดยอาจเพิ่มเติมข้อยกเว้น ในบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องทำนองว่า “บทบัญญัติมาตรานี้จะไม่นำมาใช้บังคับกับซากทรัพย์สิน ที่เป็นโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุ โดยให้ซากทรัพย์สินดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายเฉพาะ ว่าด้วยโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุนั้น” หรืออาจเพิ่มเติมบทบัญญัติเป็นอีกมาตราหนึ่งทำนองว่า “ในกรณีที่ซากทรัพย์สินที่พบตกอยู่ภายใต้กฎหมายเฉพาะ เช่น พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 อำนาจหน้าที่ในการจัดการ ซากทรัพย์สินให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น” เป็นต้น เพื่อให้ในกรณีที่มีการครอบครอง ซากทรัพย์สินหรือการเก็บซากทรัพย์สินที่เป็นโบราณวัตถุหรือศิลปวัตถุได้ในน่านน้ำไทย การจัดการซากทรัพย์สินดังกล่าวจะได้อยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติ พ.ศ. 2504 เป็นการเฉพาะ ซึ่งจะทำให้ การบังคับใช้กฎหมายมีความชัดเจนมากขึ้น

3.2 หน้าที่ของผู้พบซากทรัพย์สิน

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. กำหนดว่า กรณีที่บุคคลใดพบหรือ เข้าครอบครองซากทรัพย์สินในน่านน้ำไทย หรือพบหรือเข้าครอบครองซากทรัพย์สินนอกน่านน้ำ ไทย แล้วได้นำเข้ามาในน่านน้ำไทย บุคคลนั้นมีหน้าที่ต้องแจ้งแก่ผู้พิทักษ์ว่าตนได้พบและ เข้าครอบครองซากทรัพย์สิน และต้องระบุเครื่อง หมายของซากทรัพย์สินตามบทบัญญัติ ในมาตรา 165 โดยหากบุคคลดังกล่าวไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 165 โดยปราศจากเหตุผลหรือ ข้อแก้ตัวอันสมควร บุคคลนั้นจะมีความผิดและต้องระวางโทษตามกฎหมาย แต่ร่าง พระราชบัญญัติฉบับนี้มิได้กำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 165 เอาไว้ ทำให้ มีประเด็นว่าเวลาใดจึงจะถือว่าผู้พบซากทรัพย์สินไม่ปฏิบัติหน้าที่โดยปราศจากเหตุผลหรือ ข้อแก้ตัวอันสมควร

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับกฎหมายของประเทศอังกฤษ จะเห็นได้ว่าเรื่องหน้าที่ ของผู้พบซากทรัพย์สินตามร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. มีหลักการคล้ายกันกับ

⁸ See section 229, 233, 236(1), 238 and 239 of Navigation Act 2012.

หลักการใน Merchant Shipping Act 1995 ของอังกฤษ กล่าวคือ Merchant Shipping Act 1995 ก็มีกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้พบซากทรัพย์สินไว้ในกฎหมายเช่นกัน แต่สำนักงานเจ้าท่าและยามฝั่ง (Maritime and Coastguard Agency หรือ MCA) ของอังกฤษ ก็ได้กำหนดเกณฑ์เรื่องระยะเวลาในการแจ้งการพบหรือการเข้าครอบครองซากทรัพย์สินเอาไว้ และเผยแพร่ในเว็บไซต์สำนักงานเจ้าท่าและยามฝั่ง เรื่องระยะเวลาดังกล่าวจึงค่อนข้างมีความชัดเจนในทางปฏิบัติระดับหนึ่ง

ทั้งนี้ เพื่อความมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและโทษตามกฎหมาย ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้พบซากทรัพย์สินให้ชัดเจน โดยอาจเพิ่มเติมข้อความดังต่อไปนี้ในบทบัญญัติมาตรา 165 ของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ.

“มาตรา 165 ผู้ใดพบหรือเข้าครอบครองซากทรัพย์สินใดๆ ในน่านน้ำไทย หรือพบหรือเข้าครอบครองซากทรัพย์สินใดๆ นอกน่านน้ำไทย แล้วนำเข้ามาในน่านน้ำไทย

(1) ในกรณีที่บุคคลดังกล่าวเป็นเจ้าของซากทรัพย์สินนั้น ให้แจ้งแก่ผู้พิทักษ์ว่าตนได้พบและเข้าครอบครองซากทรัพย์สินดังกล่าวแล้วและให้ระบุเครื่องหมายของซากทรัพย์สินดังกล่าวเท่าที่สามารถสังเกตได้ด้วย ภายใน วัน นับแต่ได้พบหรือเข้าครอบครองซากทรัพย์สินดังกล่าว

(2) ในกรณีที่บุคคลดังกล่าวไม่ได้เป็นเจ้าของซากทรัพย์สิน ให้แจ้งแก่ผู้พิทักษ์ว่าตนได้พบและเข้าครอบครองซากทรัพย์สินดังกล่าวแล้วระบุเครื่องหมายของซากทรัพย์สินดังกล่าวเท่าที่สามารถสังเกตได้ด้วย ภายใน วัน นับแต่ได้พบหรือเข้าครอบครองซากทรัพย์สินดังกล่าว และให้ยึดถือซากทรัพย์สินนั้นไว้รอคำสั่งของผู้พิทักษ์หรือส่งมอบแก่ผู้พิทักษ์ตามที่ผู้พิทักษ์สั่ง”

นอกจากนี้ การเพิ่มเติมกำหนดระยะเวลาดังกล่าวไว้ในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. น่าจะสามารถป้องกันปัญหาการตีความที่อาจเกิดขึ้นจากความไม่ชัดเจนของตัวบทกฎหมายได้ในอนาคต

3.3 สิทธิของผู้พิทักษ์หรือเจ้าท่าในการจัดการซากทรัพย์สิน

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. มิได้มีบทบัญญัติให้สิทธิแก่ผู้พิทักษ์หรือเจ้าท่าในการผ่านเข้าออกที่ดิน และการฝากซากทรัพย์สินไว้บนที่ดิน ซึ่งแตกต่างจากกฎหมายของประเทศออสเตรเลียและกฎหมายของประเทศแคนาดาเนียที่มีการกำหนดสิทธิดังกล่าวไว้อย่างชัดเจน⁹ เมื่อพิจารณาแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าการกำหนดให้สิทธิดังกล่าวแก่ผู้พิทักษ์หรือเจ้าท่า

⁹ มาตรา 231 ของกฎหมายการเดินเรือของประเทศออสเตรเลีย ค.ศ. 2012 กำหนดให้ในกรณีที่มีความจำเป็นเพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์หรือรักษาไว้ซึ่งชีวิตมนุษย์ ให้หน่วยงานความปลอดภัยทางทะเลของออสเตรเลียมีสิทธิเข้าถึงซากทรัพย์สินใดๆ อันรวมถึงสิทธิในการผ่านที่ดิน และสิทธิในการฝากซากทรัพย์สินใดๆ ไว้บนที่ดินได้โดยไม่ต้องได้รับความยินยอมจากผู้มีสิทธิครอบครองที่ดินนั้น และยังกำหนดมาตรการบังคับทางกฎหมายไว้ด้วย กล่าวคือหากบุคคลใดขัดขวางการเข้าถึงหรือการฝากไว้

จะเป็นประโยชน์แก่ส่วนรวมมากกว่าผลเสียที่อาจเกิดขึ้น จึงเห็นว่าควรเพิ่มเติมบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติที่ให้สิทธิแก่ผู้พิทักษ์หรือเจ้าท่าในการเข้าถึงซากทรัพย์สิน อันรวมถึงสิทธิที่จะผ่านเข้าและออกที่ดินและสิทธิฝากทรัพย์ไว้บนที่ดินข้างเคียง โดยกำหนดขอบเขตการใช้สิทธิคือใช้สิทธิได้ในกรณีที่มีความจำเป็นเท่านั้น¹⁰ เช่น เพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์หรือเพื่อช่วยเหลือเรือสินค้า หรืออุปกรณ์ของเรือไว้ เพราะบางกรณีอาจมีความจำเป็นเร่งด่วน หากต้องร้องขอคำสั่งของศาลหรือได้รับความยินยอมจากเจ้าของที่ดินอาจจะล่าช้าเกินไป อีกทั้ง ผู้เขียนเห็นว่าควรกำหนดหลักการคุ้มครองสิทธิของเจ้าของที่ดินเอาไว้ด้วย เช่น กำหนดวิธีการเยียวยาความเสียหายต่อเจ้าของที่ดินหรือผู้มีสิทธิครอบครองที่ดิน ในกรณีที่การใช้สิทธิของผู้พิทักษ์หรือเจ้าท่าในการผ่านเข้าและออกหรือสิทธิในการฝากทรัพย์นั้นก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของที่ดินหรือผู้มีสิทธิครอบครองที่ดินมากเกินไปจนความจำเป็นตามสมควร เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อเป็นการสนับสนุนการปฏิบัติหน้าที่ของผู้พิทักษ์หรือเจ้าท่า ทำให้การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์และการช่วยเหลือเรือหรือสินค้าหรืออุปกรณ์ของเรือทำได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น โดยมีหลักประกันว่าการใช้สิทธิของผู้พิทักษ์หรือเจ้าทาดังกล่าวจะกระทำเท่าที่จำเป็นและไม่ก่อให้เกิดความเดือดร้อนหรือความเสียหายแก่บุคคลอื่นเกินสมควร

อีกประเด็นหนึ่งคือ การบังคับสิทธิของผู้พิทักษ์ในมาตรา 166 วรรคสอง ของร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. ที่กำหนดให้ในกรณีที่เรืออับปาง เกยตื้น หรือตกอยู่ในอันตรายบนชายฝั่งหรือใกล้ชายฝั่งของประเทศไทย ถ้ามีสินค้าหรือสิ่งของอย่างอื่นที่เป็นของเรือหรือถูกแยกจากเรื่อนั้นถูกน้ำพัดพาขึ้นฝั่งหรือสูญหายโดยประการอื่นหรือถูกนำไปจากเรือ หากผู้พิทักษ์หรือผู้รับมอบอำนาจจากผู้พิทักษ์ทราบว่ามีสินค้าหรือสิ่งของดังกล่าวอยู่ในความ

ซึ่งซากทรัพย์สินของหน่วยงานความปลอดภัยทางทะเลของออสเตรเลีย บุคคลนั้นจะมีความรับผิดชอบทางอาญาและจะถูกดำเนินการลงโทษทางแพ่ง, See section 231 of Navigation Act 2012.

มาตรา 310 ของ Merchant Shipping Act, 2003 ของประเทศแทนซาเนีย ก็มีการกำหนดเรื่องสิทธิของบุคคลในการผ่านเข้าและออกที่ดินข้างเคียงเอาไว้เพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความช่วยเหลือเรือ ช่วยชีวิตบุคคลที่ประสบเหตุเรืออับปาง หรือช่วยเหลือสินค้าหรืออุปกรณ์ของเรือเช่นเดียวกัน ซึ่งสามารถนำมาปรับใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้พิทักษ์ได้ กล่าวคือ ในกรณีที่เรืออับปาง เกยตื้น หรือตกอยู่ในอันตราย ผู้พิทักษ์สามารถผ่านเข้าและออกที่ดินข้างเคียง และสามารถนำสินค้าหรือสิ่งของอย่างอื่นของเรือที่ช่วยเหลือกู้ภัยขึ้นมาฝากไว้บนที่ดินข้างเคียงดังกล่าวได้ โดยเจ้าของที่ดินหรือผู้มีสิทธิครอบครองที่ดินจะต้องไม่กระทำการอันเป็นการขัดขวาง อีกทั้ง ในมาตราดังกล่าวยังปรากฏหลักการอันเป็นการคุ้มครองสิทธิของเจ้าของที่ดินหรือผู้มีสิทธิครอบครองที่ดินด้วย, See section 310 of Merchant Shipping Act, 2003.

¹⁰ ส่วนประเด็นว่าควรกำหนดให้ผู้พิทักษ์หรือเจ้าท่าเป็นผู้มีสิทธิ น่าจะเป็นเรื่องของความเหมาะสมที่ผู้ที่เกี่ยวข้องอาจจะต้องพิจารณาในรายละเอียดต่อไป

ครอบครองของบุคคลใด ผู้พิทักษ์ต้องร้องขอให้เจ้าพนักงานตำรวจใช้กำลังบังคับเพื่อเข้าครอบครองสินค้าหรือสิ่งของจากผู้พบซากทรัพย์สิน ในกรณีที่เห็นว่าจำเป็น โดยไม่สามารถใช้กำลังบังคับเอาสินค้าหรือสิ่งของดังกล่าวได้เอง ในขณะที่กฎหมายของประเทศอังกฤษและของประเทศแทนซาเนียให้อำนาจแก่ผู้พิทักษ์ในการใช้กำลังบังคับการได้ในบางกรณี¹¹ ภายใต้หลักพอสมควรแก่เหตุหรือหลักความจำเป็น จากความแตกต่างของหลักกฎหมายในประเด็นนี้ ทำให้เกิดข้อที่น่าพิจารณาว่าการจัดการซากทรัพย์สินของประเทศไทยในทางปฏิบัตินั้นจะมีกรณีจำเป็นใดๆ หรือไม่ที่ควรกำหนดยกเว้นให้ผู้พิทักษ์มีอำนาจใช้กำลังบังคับให้เป็นไปตามสิทธิของตนเองได้

3.4 มาตรการลงโทษสำหรับการฝ่าฝืนหน้าที่ตามกฎหมาย

กรณีที่ผู้พบซากทรัพย์สินฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. ร่างพระราชบัญญัตินี้จะกำหนดให้มีความผิดและต้องระวางโทษปรับทางอาญา แต่ไม่ได้กำหนดให้ผู้พบซากทรัพย์สินมีความรับผิดทางแพ่งหรือได้รับการลงโทษทางแพ่ง ผู้เขียนจึงขอเสนอให้มีการพิจารณาว่าควรมีการกำหนดความรับผิดทางแพ่งหรือการลงโทษทางแพ่งในความผิดเกี่ยวกับการฝ่าฝืนหน้าที่ของผู้พบซากทรัพย์สินตามกฎหมายเพิ่มเติมจากโทษทางอาญาหรือไม่ เพราะหากกำหนดให้ผู้พบซากทรัพย์สินมีความรับผิดทางแพ่งเช่นเดียวกับแนวคิดตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ¹² และของประเทศแทนซาเนีย¹³ ก็จะเป็นการเพิ่มช่องทางการเยียวยาความเสียหายต่อเจ้าของซากทรัพย์สินหรือผู้มีสิทธิในซากทรัพย์สินโดยตรง หรือหากกำหนดให้ผู้พบซากทรัพย์สินได้รับการลงโทษทางแพ่งโดยใช้มาตรการลงโทษทางการเงินเช่นเดียวกับแนวคิดตามกฎหมายของประเทศออสเตรเลีย¹⁴ ก็จะเป็นการเยียวยาความเสียหายแก่ส่วนรวมอีกทางหนึ่งด้วย ทั้งนี้ การกำหนดความรับผิดทางแพ่งหรือการลงโทษทางแพ่งไว้จะทำให้การดำเนินคดีอาญากับต่อผู้พบซากทรัพย์สินเป็นไปอย่างยืดหยุ่นและรวดเร็วขึ้น เนื่องจากกระบวนการพิจารณาในทางแพ่งนั้นมีความเข้มงวดที่น้อยกว่ากระบวนการพิจารณาในทางอาญา และยังเป็นการป้องปรามการกระทำความผิดซึ่งน่าจะส่งผลดีต่อการจัดการซากทรัพย์สิน ทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับซากทรัพย์สินมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นด้วย

จากการศึกษาบทบัญญัติเรื่องซากทรัพย์สินในร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือ พ.ศ. โดยการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับกฎหมายต่างประเทศเกี่ยวกับซากทรัพย์สินตามที่กล่าวมานี้ ประเด็นเรื่องข้อยกเว้นสำหรับกรณีที่ซากทรัพย์สินที่พบหรือเข้าครอบครองหรือที่เก็บได้นั้นตกอยู่ภายใต้กฎหมายเฉพาะอื่น เช่น พระราชบัญญัติโบราณสถาน โบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ และพิพิธภัณฑสถาน

¹¹ See section 237 of Merchant Shipping Act 1995 and section 309 of Merchant Shipping Act, 2003.

¹² See section 236 of Merchant Shipping Act 1995.

¹³ See section 313 of Merchant Shipping Act, 2003.

¹⁴ See section 333 of Navigation Act 2012.

แห่งชาติ พ.ศ. 2504 ประเด็นเรื่องกำหนดระยะเวลาในการปฏิบัติหน้าที่ของผู้พบซากทรัพย์สิน เกี่ยวกับการแจ้งการพบหรือการเข้าครอบครองซากทรัพย์สิน และประเด็นเรื่องสิทธิในการเข้าถึง ซากทรัพย์สินและสิทธิในการฝากซากทรัพย์สินบนที่ดินของผู้พิทักษ์หรือเจ้าท่า ประเด็นเหล่านี้ เป็นเรื่องที่ควรได้รับการพิจารณาและแก้ไขเพิ่มเติมไว้ในบทบัญญัติของร่างพระราชบัญญัติ การเดินเรือ พ.ศ. เพื่อให้กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยเกี่ยวกับเรื่องซากทรัพย์สิน มีความชัดเจนและครอบคลุมขึ้น ซึ่งจะเป็นประโยชน์ในการบังคับใช้กฎหมายและการจัดการซาก ทรัพย์สินในน้ำ ได้น้ำ หรือที่ชายฝั่งอย่างเหมาะสมต่อไป

บรรณานุกรม

หนังสือ

เสนีย์ ปราโมช, ม.ร.ว.. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กฎหมายลักษณะทรัพย์. (กรุงเทพมหานคร : อักษรสาสน์, 2521) น.224.

ประมุข สุวรรณศร. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยทรัพย์. (กรุงเทพมหานคร : นิติบรรณา การ, 2539) น.150-151.

บัญญัติ สุชีวะ. คำอธิบายกฎหมายลักษณะทรัพย์. พิมพ์ครั้งที่ 9. (กรุงเทพมหานคร: พลสยาม พรินต์, 2548) น.176.

ทวีศักดิ์ เอื้ออมรวนิช. “ปัญหาข้อกฎหมายในการเก็บทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำ หรือ น้ำซัดขึ้นฝั่ง.” (รายงานการวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2550) น.31.

วารสาร

Sarah Dromgoole. “A note on the meaning of ‘wreck’.” The International Journal of Nautical Archaeology. Volume 28 Issue 4, p.319 (November 1999).