

กฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลของสาธารณรัฐเกาหลี

ธนพร มิ่งมั่งคั่ง *

บทคัดย่อ

ในทางการค้าระหว่างประเทศการขนส่งทางน้ำเป็นวิธีที่ได้รับความนิยมวิธีหนึ่ง เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าได้คราวละจำนวนมาก และมีค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผล แต่อย่างไรก็ตามการขนส่งทางน้ำนั้นยังคงมีความเสี่ยงที่อาจทำให้สินค้าไปไม่ถึงปลายทาง สาเหตุหนึ่งก็คือ การเกิดอุบัติเหตุ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นแล้วย่อมส่งผลกระทบต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม ดังนั้นจึงต้องมีการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลขึ้น เพื่อแสวงหาข้อเท็จจริงอันเป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุนั้นขึ้น และเพื่อหาทางป้องกันไม่ให้เกิดเหตุการณ์นั้นซ้ำขึ้นอีก

สาธารณรัฐเกาหลีเป็นหนึ่งในประเทศแถบทวีปเอเชียที่กฎหมายพาณิชย์นาวีพัฒนาเจริญก้าวหน้า และสาธารณรัฐเกาหลีก็มีกฎหมายเฉพาะอันเกี่ยวเนื่องกับการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล คือ กฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) กฎหมายดังกล่าวได้กำหนดให้มีหน่วยงานในการสืบสวนคดี (Inquiry Agency) ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ภาคส่วน ได้แก่ หน่วยงานความปลอดภัยทางทะเลส่วนภูมิภาค (Regional Maritime Safety Tribunal) และหน่วยงานความปลอดภัยทางทะเลส่วนกลาง (Korean Maritime Safety Tribunal) ใน 2 ภาคส่วนนั้นต้องมีบุคคลดำรงตำแหน่งดังต่อไปนี้คือ หัวหน้า (Commissioner) ผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) และเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) รวมทั้งมีที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) ที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลอีกด้วย

นอกจากนี้ในกฎหมายดังกล่าวยังได้วางหลักเกี่ยวกับการพิจารณาคดี การรวบรวมพยานหลักฐาน คำตัดสินคดี และการโต้แย้งคำตัดสินคดี อันเป็นวิธีพิจารณาคดีที่แตกต่างหาก จากวิธีพิจารณาคดีโดยทั่วไปอีกด้วย

Abstract

Water Transportation is the most popular mode of transport-serving International Trade because of its capability of large loads of goods and its efficiency. However, there are many risks that prevent them from arriving at the destinations. One of those risks is accidents which could possibly happen during the shipment and cause loss of lives, damage to properties and environments. Therefore, it is necessary to investigate and inquire into marine accidents to find its cause(s) and prevention(s)

Republic of Korea also known as South Korea is a country in East Asia which owns a progressive Maritime Law. There is also the special law dealing with investigating the

marine accidents which is called Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents. It is provided in the act that the Inquiry Agency, which is composed of Regional Maritime Safety Tribunal and Korean Maritime Safety Tribunal, shall be set up. Those tribunals are required to have the personals of various positions such as-Commissioner, Maritime Judge, Investigator and Inquiry Counsel.

Moreover, there are a number of provisions in the act dealing with inquiry date, evidence, judgment and objection of the judgment-which is different from and independent of the general procedural law.

สาธารณรัฐเกาหลีได้มีการบัญญัติบทกฎหมายเกี่ยวกับการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล ขึ้นไว้โดยเฉพาะ คือ กฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) ซึ่งกฎหมายดังกล่าวบัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนให้มีการพิสูจน์ทราบสาเหตุของอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้น โดยการสืบสวนและสอบสวนให้เกิดความชัดเจน¹ ซึ่งอุบัติเหตุทางทะเลที่ตกอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายนี้ได้แก่ กรณีที่มีคนตาย สูญหาย หรือบาดเจ็บ โดยเป็นอุบัติเหตุอันเกี่ยวข้องกับโครงสร้างอุปกรณ์ หรือการปฏิบัติงานของเรือ หรืออุบัติเหตุที่ความเสียหายนั้นเกิดแก่เรือ หรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ อันเนื่องมาจากการทำงานของเรือ หรืออุบัติเหตุที่ทำให้เรืออับปาง ถูกทิ้งร้าง หรือสาบสูญ หรืออุบัติเหตุที่มีเรือโดนกัน เกยตื้น พลิกคว่ำ จม หรือไม่สามารถเคลื่อนย้ายได้ หรืออุบัติเหตุที่มีความเสียหายที่เป็นมลพิษทางทะเลโดยเกิดจากการปฏิบัติงานของเรือโดยเรือนั้นอาจเป็นเรือที่มีความสามารถในการเดินทะเลบนผืนน้ำ หรือได้ผืนน้ำก็ได้ ทั้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทะเลและในน่านน้ำภายในประเทศ²

ตามกฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) นั้น ได้มีการจัดตั้งหน่วยงานที่จะทำหน้าที่รับผิดชอบในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล ดังนี้

1. หน่วยงานในการสืบสวนคดี (Inquiry Agency)

หน่วยงานในการสืบสวนคดี (Inquiry Agency) ซึ่งตามกฎหมายเรียกว่าหน่วยงานความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Tribunal)³ และมีชื่อย่อว่า MST⁴ โดย MST จะทำหน้าที่ในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้น เพื่อพิสูจน์ทราบสาเหตุที่เหตุทางทะเลนั้นเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลหนึ่งบุคคลใด หรือสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมีความเกี่ยวข้องกับเรื่องจำนวนคุณภาพ ทักษะ สภาพการทำงาน หรือการปฏิบัติหน้าที่ของลูกเรือของเรืออื่นๆ หรือเกิดจาก โครงสร้าง วัสดุ และการผลิตตัวเรือ เครื่องยนต์ เครื่องมือ หรือคุณสมบัติของเรือ หรือจากสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเดินเรือ เช่น แผนผังอุทกศาสตร์อุปกรณ์ที่ใช้สำหรับกู้ภัยในการเดินเรือการติดต่อสื่อสารผ่านคลื่นวิทยุการให้บริการด้านอุตุนิยมวิทยา หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นต้น หรือจากสภาพของท่าเรือหรือลักษณะของการบรรทุกหรือลักษณะของสินค้าที่บรรทุก⁵

เมื่อ MST ทำการตรวจสอบสาเหตุของอุบัติเหตุทางทะเลแล้ว จะต้องตัดสินคดี หากเห็นว่าอุบัติเหตุทางทะเลนั้นเกิดขึ้นเนื่องจากการกระทำโดยจงใจหรือโดยความประมาทเลินเล่อของคนประจำเรือ หรือผู้นำร่องจะต้องตัดสินลงโทษบุคคลที่เกี่ยวข้องนั้น โดย MST จะเป็นผู้พิจารณาว่า บุคคลที่กระทำผิดดังกล่าวควรจะได้รับโทษสถานใด ซึ่งโทษที่ MST มีอำนาจพิจารณาตัดสินได้นั้นได้แก่ การเพิกถอนใบอนุญาตการระงับการประกอบกิจการชั่วคราว และการดำเนินโทษ ซึ่งการจะได้รับโทษใดนั้นขึ้นอยู่กับความร้ายแรงของการกระทำทั้งนี้หาก MST จะลงโทษโดยการระงับการประกอบกิจการชั่วคราว โทษดังกล่าวจะต้องไม่น้อยกว่า 1 เดือน แต่ไม่เกิน 1 ปี⁷

¹ Article 1 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

² Article 2 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

³ Article 3 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴ ซึ่งต่อไปในบทความจะเรียกว่า MST

⁵ Article 4 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁶ Article 5 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷ Article 6 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

หากคดีใดที่พนักงานอัยการเป็นโจทก์ฟ้องคดี พนักงานอัยการอาจรับฟังความเห็นของ MST ประกอบการพิจารณาได้⁸ และถ้าคดีใดมีคำพิพากษาถึงที่สุดแล้ว ห้าม MST พิจารณาคดีนั้นซ้ำอีก นอกจากนี้ยังมีข้อบังคับด้วยว่า การดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีในศาลจะต้องใช้ภาษาเกาหลีเท่านั้น และหากมีการให้การในศาลโดยบุคคลที่ไม่สามารถพูดภาษาเกาหลีได้จะต้องจัดหาล่ามเพื่อทำการแปลด้วย¹⁰

ใน MST นั้นได้แบ่งหน่วยงานออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้ ส่วนที่ 1 ได้แก่หน่วยงานความปลอดภัยทางทะเลส่วนภูมิภาค (Regional Maritime Safety Tribunal) หรือที่นิยมเรียกโดยย่อว่า Regional MST¹¹ และส่วนที่ 2 ได้แก่ หน่วยงานความปลอดภัยทางทะเลส่วนกลาง (Korean Maritime Safety Tribunal) หรือที่นิยมเรียกโดยย่อว่า KMST¹²

ส่วนที่ 1 หน่วยงานความปลอดภัยทางทะเลส่วนภูมิภาค (Regional Maritime Safety Tribunal)

Regional MST มีหน้าที่ในการพิจารณาคดีครั้งแรก¹³ โดยเริ่มกระบวนการพิจารณาคดีเมื่อเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) มีคำร้องขอให้พิจารณาคดี¹⁴ ทั้งนี้วิธีการพิจารณาและตัดสินคดีจะต้องกระทำโดยเปิดเผย¹⁵ หากบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล¹⁶ ไม่สามารถไปศาล(สถานที่พิจารณาคดี เรียกว่า inquiry court) เพื่อเข้าร่วมในการพิจารณาคดี หรือการเดินทางไปเข้าร่วมในการพิจารณาคดีเป็นไปได้โดยยากหัวหน้า (Commissioner) ของ MST ก็สามารถจัดให้มีการสืบสวนคดีผ่านทางไกลได้¹⁷

นอกจากนี้ Regional MST ยังมีอำนาจในการออกหมายเรียกบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลยานบุคคล หรือบุคคลอื่นให้มาในวันพิจารณาคดี และได้สวนบุคคลเหล่านั้นได้¹⁸ การตัดสินคดีจะต้องมีการรับฟังคำให้การด้วยวาจาด้วย แต่ในกรณีที่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลไม่สามารถมาศาลในวันพิจารณาคดีได้โดยปราศจากเหตุอันสมควร ก็มีบทบัญญัติในกฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) เปิดช่องให้ศาลสามารถทำการตัดสินคดีโดยไม่ต้องฟังคำให้การของบุคคลนั้นได้¹⁹

ส่วนที่ 2 หน่วยงานความปลอดภัยทางทะเลส่วนกลาง (Korean Maritime Safety Tribunal) KMST มีหน้าที่ในการพิจารณาคดีครั้งที่สอง²⁰ กล่าวคือ ในกรณีที่มีการคัดค้านคำตัดสินของ Regional MST ไม่ว่าจะโดยเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล บุคคลผู้ที่คัดค้านนั้นก็สามารถที่จะร้องขอต่อ KMST ให้มีการพิจารณาคดีเป็นครั้งที่สองได้ โดยที่ปรึกษาในการ

⁸ Article 7 - 2 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁹ Article 7 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

¹⁰ Article 7 - 3 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

¹¹ ซึ่งต่อไปในบทความจะเรียกว่า Regional MST

¹² ซึ่งต่อไปในบทความจะเรียกว่า KMST

¹³ Article 21 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

¹⁴ Article 40 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

¹⁵ Article 41 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

¹⁶ คำว่า “บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล” ตาม Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents เรียกว่า “person related to a marine accident” และได้มีการให้คำนิยามไว้ใน Article 2 ดังนี้ “ “person related to a marine accident” means any person relating to a cause of a marine accident, and who is designated pursuant to Article 39”

¹⁷ Article 41 - 2(1) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

¹⁸ Article 44 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

¹⁹ Article 45 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

²⁰ Article 21 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

สืบสวนคดี (Inquiry Counsel) อาจทำหน้าที่เป็นตัวแทนของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล ในการเสนอคำขอดังกล่าว แต่ทั้งนี้ห้ามมิให้ที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) ทำคำขอโดยชัดหรือแย้งกับเจตนารมณ์ของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล และคำขอให้พิจารณาคดีใหม่นั้นจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรพร้อมแสดงเหตุผลประกอบเสนอต่อ Regional MST ที่ทำการพิจารณาครั้งแรก²¹ โดยการยื่นคำขอดังกล่าวจะต้องกระทำภายใน 14 วัน นับแต่วันที่ได้รับต้นฉบับคำตัดสินคดี แต่อย่างไรก็ตามหากบุคคลใดไม่สามารถยื่นคำขอภายในกำหนดดังกล่าว อันเนื่องมาจากเหตุที่มีได้เกิดจากตนบุคคลนั้นก็สามารถยื่นคำขอภายใน 14 วัน นับแต่วันที่เหตุนั้นสิ้นสุดลงก็ได้ แต่ทั้งนี้จะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าเหตุที่เกิดขึ้นที่ทำให้ไม่สามารถยื่นคำขอภายในกำหนดระยะเวลาได้นั้น มิได้เกิดจากความผิดของตน²²

คำขอพิจารณาคดีใหม่ตามที่กล่าวมาข้างต้นนั้นมีผลครอบคลุมไปถึงทุกเรื่องที่เกี่ยวข้องกับคดี และมีผลถึงคู่กรณีทุกฝ่าย คือ มีผลถึงคู่กรณีทั้งฝ่ายที่ได้ยื่นคำขอและฝ่ายที่ไม่ได้ยื่นคำขอด้วย²³ อย่างไรก็ตามคำขอพิจารณาคดีใหม่ที่ยื่นไปนั้น ก็อาจขอเพิกถอนได้ โดยผู้ยื่นคำขอ และต้องขอเพิกถอนก่อนที่จะมีคำพิพากษา²⁴ นอกจากนี้ คำขอพิจารณาคดีใหม่นั้นก็อาจถูกเพิกถอนได้โดย KMST ในกรณีที่คำขอพิจารณาคดีใหม่ขัดต่อกฎหมาย²⁵ เมื่อ KMST เพิกถอนคำขอแล้ว ให้คดีนั้นกลับไปสู่ Regional MST²⁶

การยื่นคำขอพิจารณาคดีใหม่ หากกระทำโดยนายประจำเรือ (vessel officer) หรือผู้นำร่อง (pilot) ที่เกิดอุบัติเหตุ และได้มีการพิจารณาคดีใหม่ตามคำขอที่ได้ยื่นไป ผลของการพิจารณาคดีใหม่นั้นจะนำมาใช้เพื่อลงโทษบุคคลดังกล่าวให้หนักขึ้นกว่าผลของการตัดสินคดีครั้งแรกไม่ได้²⁷ อันเป็นหลักประกันแก่บุคคลดังกล่าว ซึ่งมีความเกี่ยวข้องกับคดีโดยตรง และเป็นผู้ที่จะได้รับผลกระทบจากคำตัดสินคดีมากที่สุดให้สามารถยื่นคำขอให้พิจารณาคดีใหม่ได้ เมื่อเห็นว่าการพิจารณารั้งแรกไม่ถูกต้อง หรือไม่เป็นธรรม โดยไม่ต้องกังวลถึงผลของคำตัดสินในครั้งที่สองว่าจะทำให้ตนต้องรับโทษหนักขึ้น อันเป็นการสนับสนุนให้การสืบสวนสอบสวน และการตัดสินคดีนั้นเกิดความเป็นธรรมที่สุด

ในแต่ละ MST ไม่ว่าจะเป็น KMST หรือ Regional MST ก็จะต้องมีบุคลากรผู้ดำรงตำแหน่ง คือ หัวหน้า (Commissioner) ผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge)²⁸ และเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator)²⁹ ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ตำแหน่งหัวหน้า (Commissioner)

²¹ Article 58 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

²² Article 59 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

²³ Article 60 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

²⁴ Article 61 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

²⁵ Article 62 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

²⁶ Article 63 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

²⁷ Article 65-2 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

²⁸ Article 8 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

²⁹ Article 16 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

การแต่งตั้งตำแหน่งหัวหน้า (Commissioner) ของ KMST และ Regional MST มีความเหมือนกัน คือ จะได้รับการแต่งตั้งจากประธานาธิบดี โดยคำร้องขอจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน การขนส่ง และการเดินเรือ (Minister of Land, Transport, and Maritime Affairs)³⁰ โดยจะแต่งตั้งจากผู้ที่มีคุณสมบัติครบถ้วนตามที่กฎหมายได้กำหนดไว้³¹

แม้ว่าการแต่งตั้งตำแหน่งหัวหน้า (Commissioner) ของ KMST และ Regional MST มีความเหมือนกัน แต่การปฏิบัติหน้าที่ในตำแหน่งหัวหน้า (Commissioner) ของ KMST กับ Regional MST มีความแตกต่างกัน ดังต่อไปนี้

หัวหน้า (Commissioner) ของ KMST จะต้องทำหน้าที่บังคับบัญชาดูแลกิจการทั่วไปของ KMST และอำนาจการและกำกับดูแลเจ้าหน้าที่และบุคลากรที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของตน ต้องจัดตั้งฝ่ายสืบสวนของ KMST ขึ้น และแต่งตั้งผู้พิพากษาหัวหน้าคณะของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge) แต่ทั้งนี้ Commissioner ต้องทำหน้าที่ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะในการพิจารณาคดีที่มีความสำคัญ และมีหน้าที่อำนาจการและควบคุมดูแลกิจการทั่วไปของ Regional MST³²

ส่วนหัวหน้า (Commissioner) ของ Regional MST นั้นมีหน้าที่บังคับบัญชาดูแลกิจการทั่วไปของ Regional MST ที่ตนเป็นหัวหน้าและอำนาจการและกำกับดูแลเจ้าหน้าที่และบุคลากรที่อยู่ภายใต้เขตอำนาจของตน ต้องจัดตั้งฝ่ายสืบสวนของ Regional MST ขึ้น และทำหน้าที่เป็นหัวหน้าของฝ่ายสืบสวนนั้น ในฐานะผู้พิพากษาหัวหน้าคณะของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge)³³

ทั้งนี้ตำแหน่งหัวหน้า (Commissioner) ของ MST นั้นมีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งคือ วาระละ 3 ปี แต่ทั้งนี้เมื่อครบวาระแล้วก็อาจกลับมาดำรงตำแหน่งอีกได้³⁴

2) ตำแหน่งผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge)

ตำแหน่งผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) ของ KMST จะได้รับการแต่งตั้งจากประธานาธิบดี โดยคำร้องขอของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน การขนส่ง และการเดินเรือ (Minister of Land, Transport, and Maritime Affairs)

ส่วนผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) ของ Regional MST จะได้รับการแต่งตั้งจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน การขนส่ง และการเดินเรือ (Minister of Land, Transport, and Maritime Affairs) โดยคำร้องขอของหัวหน้า (Commissioner) ของ KMST³⁵

ผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) ของ KMST และ Regional MST มีหน้าที่เหมือนกัน คือ จะต้องทำหน้าที่ในการพิจารณาคดีที่อยู่ในขอบเขตการใช้บังคับของกฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents)³⁶ โดย

³⁰ Article 9 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

³¹ ตามกฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) กรณีคุณสมบัติของผู้ที่จะดำรงตำแหน่งหัวหน้าของ KMST Article 9(2) ได้บัญญัติให้นำ Article 9-2(2) อันเป็นคุณสมบัติของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) ของ KMST มาใช้บังคับโดยอนุโลม ส่วนกรณีคุณสมบัติของผู้ที่จะดำรงตำแหน่งหัวหน้าของ Regional MST Article 9(3) ได้บัญญัติให้นำ Article 9-2(3) อันเป็นคุณสมบัติของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) ของ Regional MST มาใช้บังคับโดยอนุโลม

³² Article 11(1) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

³³ Article 11(2) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

³⁴ Article 13 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

³⁵ Article 9 - 2(1) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

³⁶ Article 11(3) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

ระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งคือ วาระละ 3 ปี แต่ทั้งนี้เมื่อครบวาระแล้วก็อาจกลับมาดำรงตำแหน่งได้อีก³⁷ เช่นเดียวกับตำแหน่งหัวหน้า (Commissioner) ของ MST

ตามกฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) ได้มีข้อกำหนดที่มีให้ผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) ปฏิบัติหน้าที่ในการพิจารณาคดีด้วย กล่าวคือ กรณีที่ผู้ดำรงตำแหน่งดังกล่าวอยู่ในเครือญาติเดียวกันกับบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล หรือเป็นพยานหรือผู้เชี่ยวชาญที่ให้ความเห็นไว้ในคดี หรือมีส่วนในคดี ในฐานะที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) หรือ ดำรงตำแหน่งเป็นเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) หรือมีส่วนร่วมในการพิจารณาคดีในครั้งก่อน หรือเป็นเจ้าของ ผู้ประกอบการ ผู้ซาร์เตอร์ของ เรือลำที่เป็นวัตถุในการสอบสวน บุคคลผู้ดำรงตำแหน่งนั้นต้องห้ามไม่ให้พิจารณาคดีดังกล่าวนอกจากนี้ หากมี เหตุตามที่กล่าวมาข้างต้น หรือมีกรณีอื่นใดที่อาจจะทำให้การพิจารณาคดีจะเกิดความไม่เป็นธรรมที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) หรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล ดังกล่าวก็อาจร้องขอคัดค้านตัวผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) ไม่ให้บุคคลดังกล่าวมีส่วนร่วมในการพิจารณาคดีได้ หรือหากตัวผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) เห็นเอง ว่ามีเหตุที่อาจถูกคัดค้านไม่ให้พิจารณาคดี ผู้ดำรงตำแหน่งนั้นอาจถอนตัวออกจากคดี โดยไม่เข้าร่วมพิจารณา ในคดีนั้นก็ได้³⁸

นอกจากนี้ผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) ยังตกอยู่ภายใต้บังคับของ หลักความเป็นอิสระอีกด้วย กล่าวคือ บุคคลผู้ดำรงตำแหน่งข้างต้นนั้นจะต้องทำหน้าที่ของตนโดยอิสระไม่ตก อยู่ภายใต้อำนาจการบังคับบัญชาของบุคคลใด หรือหน่วยงานใด ทั้งนี้เพื่อให้การพิจารณาคดีนั้นมีความโปร่งใส และเป็นธรรมที่สุด

ในระหว่างผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) ด้วยกัน ก็จะมีบุคคลหนึ่ง ดำรงตำแหน่งเป็นผู้พิพากษาหัวหน้าคณะของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge) ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากหัวหน้า (Commissioner) ของ KMST ดังที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งหัวหน้าของ ผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge) มีหน้าที่คือ จะต้องเป็นผู้อำนวยการใน ระหว่างการพิจารณาคดีที่ได้กระทำในศาล และอาจออกคำสั่งให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดที่รบกวนการพิจารณาคดี ออกไปจากศาล³⁹ และมีหน้าที่ในการพิจารณากำหนดวันพิจารณาคดี⁴⁰

นอกจากผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) แล้ว ในแต่ละ MST ก็ยังจะต้อง มีผู้พิพากษาชั่วคราวเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Non-Permanent Maritime Judge) ด้วยโดยได้รับการแต่งตั้ง จากหัวหน้า (Commissioner) ของ MST นั้นๆ ซึ่งจะคัดเลือกบุคคลผู้เหมาะสมกับตำแหน่งโดยพิจารณาจาก การศึกษา และประสบการณ์ที่จำเป็นสำหรับการดำรงตำแหน่ง

ผู้พิพากษาชั่วคราวเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Non-Permanent Maritime Judge) มีอำนาจ หน้าที่เช่นเดียวกับผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) แต่ที่แตกต่างกันคือ ผู้พิพากษา ชั่วคราวเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Non-Permanent Maritime Judge) จะมีหน้าที่เข้าร่วมเฉพาะการ พิจารณาคดีที่มีความยุ่งยากอย่างมากในการสืบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล ส่วนจำนวนและ

³⁷ Article 13 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

³⁸ Article 15 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

³⁹ Article 42 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴⁰ Article 43(1) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

คุณสมบัติของผู้ที่จะมาดำรงตำแหน่งผู้พิพากษาชั่วคราวเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Non-Permanent Maritime Judge) ในแต่ละ MST นั้น จะถูกกำหนดโดยคำสั่งของประธานาธิบดี⁴¹

ทั้งนี้ผู้พิพากษาชั่วคราวเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Non-Permanent Maritime Judge) อาจถูกห้ามพิจารณาคดี ถูกร้องขอคัดค้านในการพิจารณาคดี และอาจถอนตัวออกจากการพิจารณาคดีได้ เช่นเดียวกันกับผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge)⁴²

3) ตำแหน่งเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator)

ตำแหน่งเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) นั้นประกอบไปด้วย เจ้าหน้าที่สืบสวนอาวุโส (Senior Investigator) เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) และเจ้าหน้าที่อื่นที่ทำหน้าที่เกี่ยวกับการสืบสวน เจ้าหน้าที่เหล่านี้ได้รับการแต่งตั้งเป็นเจ้าพนักงานบริการทั่วไปของรัฐ (public officials in general service) ส่วนจำนวนของบุคคลที่จะมาดำรงตำแหน่งนั้นจะถูกกำหนดโดยคำสั่งของประธานาธิบดี ทั้งนี้ในแต่ละ MST นั้นจะต้องมีบุคคลดำรงตำแหน่งทั้งสามตำแหน่ง⁴³

ผู้ที่ดำรงตำแหน่งเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) มีหน้าที่ทำการสืบสวนและรวบรวมพยานหลักฐาน โดยจะต้องปฏิบัติหน้าที่ในพื้นที่ที่พบว่ามีอุบัติเหตุทางทะเลเกิดขึ้น⁴⁴ ในระหว่างที่ยังคงทำการสืบสวนหาข้อเท็จจริงและรวบรวมพยานหลักฐาน เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) และผู้ช่วย จะต้องเก็บเรื่องพยานหลักฐานเป็นความลับ และจะต้องระมัดระวังไม่ให้เกิดการเสื่อมเสียชื่อเสียงแก่บุคคลใด⁴⁵ อีกทั้งเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) และเจ้าหน้าที่สืบสวนอาวุโส (Senior Investigator) ยังมีหน้าที่ในการควบคุมการสืบสวนอุบัติเหตุทางทะเล ทำการร้องขอให้มีการพิจารณาคดี บังคับการให้เป็นไปตามคำพิพากษา หรือหน้าที่อื่นใดตามคำสั่งของประธานาธิบดี⁴⁶

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ทำการสืบสวนอุบัติเหตุทางทะเล และพิจารณาแล้วเห็นว่า กรณีดังกล่าวไม่จำเป็นต้องมีการพิจารณาคดี เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ก็สามารถปิดคดีได้โดยไม่ต้องนำคดีดังกล่าวขึ้นสู่กระบวนการพิจารณา⁴⁷ แต่อย่างไรก็ตามบุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียในอุบัติเหตุทางทะเลนั้น (a person who has an interest in such said marine accident) อาจร้องขอต่อ Regional MST ให้มีการพิจารณาคดีก็ได้ในกรณีเช่นนี้ Regional MST จะต้องมอบหมายให้เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) สืบสวนคดีดังกล่าว และหากเห็นว่าคำขอนั้นสมเหตุสมผลก็ให้นำคดีนั้นขึ้นสู่กระบวนการพิจารณาได้ แต่ในทางกลับกัน หากเห็นว่าคำขอนั้นไม่สมเหตุสมผลก็ให้คำขอนั้นตกไป⁴⁸

ในทางกลับกัน หากเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) เห็นว่าคดีดังกล่าวสมควรที่จะต้องมีการพิจารณาคดี เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ก็จะต้องเสนอต่อ Regional MST โดยจะต้องเสนอคดีภายใน 3 ปี นับแต่วันที่มีการเกิดอุบัติเหตุทางทะเลขึ้น⁴⁹

นอกจากนี้ เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ยังมีอำนาจกระทำการดังต่อไปนี้ หากเห็นว่าเป็นการจำเป็นต่อการปฏิบัติหน้าที่คือ อาจให้บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลมาร่วมฟังการสืบสวน หรือ

⁴¹ Article 14 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴² Article 15 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴³ Article 16 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴⁴ Article 34(1) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴⁵ Article 36 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴⁶ Article 17 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴⁷ Article 34(2) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴⁸ Article 39-2 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁴⁹ Article 38 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

ซักถามข้อมูลจากบุคคลใด หรืออาจเข้าตรวจสอบเรือ หรือสถานที่อื่นใดก็ได้ แต่จะต้องนำหนังสือรับรองว่าตนมีอำนาจเข้าตรวจค้นไปแสดงด้วย หรืออาจให้บุคคลใดส่งมอบหนังสือ เอกสาร หรือวัตถุอื่นใด หรืออาจให้รัฐบาล หรือเจ้าหน้าที่รัฐส่งมอบรายงาน หรือวัตถุอื่นใดให้แก่ตน หรืออาจร้องขอความร่วมมือจากหน่วยงานใดของรัฐก็ได้ สามารถขอความเห็นจากพยาน หรือพยานผู้เชี่ยวชาญ หรือขอให้ล่ามทำการแปลภาษาให้ได้⁵⁰

อย่างไรก็ตาม การปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) นั้น ต้องอยู่ภายใต้หลักที่กฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) วางไว้คือ เจ้าหน้าที่สืบสวนอาวุโส (Senior Investigator) สามารถมอบหมายให้เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) กระทำหน้าที่ใดก็ได้ภายในขอบอำนาจของตน และหัวหน้าของเจ้าหน้าที่สืบสวน (Chief Investigator) ก็อาจมอบหมายหน้าที่ให้แก่เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) คนใดก็ได้ ไม่ว่าเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) คนนั้นจะอยู่ใต้บังคับบัญชาของตนหรือไม่ก็ตาม และเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ก็มีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามคำสั่ง หรือหน้าที่ที่ตนได้รับมอบหมายมา⁵¹

นอกจากนี้ก็มีการกล่าวถึงหน้าที่ของหน่วยงานอื่นๆของสาธารณรัฐเกาหลีที่จะต้องให้ความร่วมมือกับการสืบสวนด้วย เช่น ในกรณีที่เจ้าหน้าที่ตำรวจได้พบว่ามีอุบัติเหตุทางทะเลเกิดขึ้น ที่อยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องแจ้งแก่เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ของ Regional MST ที่มีอำนาจโดยพลัน⁵² หรือกรณีที่สถานกงสุลเป็นผู้พบว่ามีอุบัติเหตุทางทะเลดังกล่าวเกิดขึ้น ก็จะต้องรวบรวมหลักฐานและแจ้งแก่อธิบดีเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator General) และอธิบดีฯก็จะต้องส่งหลักฐานที่ได้รับมาต่อให้กับเจ้าหน้าที่สืบสวนอาวุโส (Senior Investigator) ของ Regional MST ที่มีอำนาจ⁵³ ในกรณีที่เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) มีการขอความร่วมมือไปยังเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องในการรวบรวมพยานหลักฐานเพื่อสืบสวนหาความจริง หรือเพื่อทำการสืบสวนอุบัติเหตุทางทะเล เจ้าหน้าที่เหล่านั้นก็ต้องปฏิบัติตามคำร้องขอดังกล่าวของเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ด้วย⁵⁴ เป็นต้น

2. ที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel)

บุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลหรือผู้มีส่วนได้เสีย อาจแต่งตั้งที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) ได้ ผู้แทนตามกฎหมาย-คู่สมรส ญาติสืบสายโลหิต และพี่น้องร่วมบิดามารดา ของบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล อาจแต่งตั้งที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) แยกต่างหากจากกันได้ทั้งนี้ ที่ปรึกษาในการสืบสวนคดีให้แต่งตั้งจากบุคคลซึ่งได้ขึ้นทะเบียนเป็นที่ปรึกษาในการสืบสวนคดีไว้กับ KMST เว้นแต่กรณีที่ได้รับอนุญาตจาก commissioner ของ MST ที่มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวข้องในกรณีที่มีการแต่งตั้งที่ปรึกษาในการสืบสวนคดีตั้งแต่สองคนขึ้นไป โดยบุคคลซึ่งเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลหรือผู้มีส่วนได้เสีย โดยมีส่วนได้เสียอย่างเดียวกันในผลของการสืบสวนคดี ให้แต่งตั้งที่ปรึกษาในการสืบสวนคดีคนหนึ่งเป็นผู้แทน⁵⁵

⁵⁰ Article 37 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁵¹ Article 18 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁵² Article 31(1) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁵³ Article 32 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁵⁴ Article 31(2) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁵⁵ Article 27 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

ที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) มีหน้าที่เป็นตัวแทนในการดำเนินการทำใบคำร้อง คำร้องขอ การรับรอง ฯลฯ ให้แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลหรือบุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียในอุบัติเหตุดังกล่าว ที่จะต้องทำต่อหน่วยงานในการสืบสวนคดี (Inquiry Agency) ตามกฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) ให้คำปรึกษาเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้นแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล โดยจะต้องปฏิบัติหน้าที่อยู่บนหลักความสุจริต และห้ามมิให้ผู้ที่ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) เปิดเผยข้อมูลอันเป็นความลับที่ตนได้ทราบมาจากการปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าว⁵⁶

บรรดาที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) อาจทำการตั้งสมาคมของที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel Association) ขึ้นโดยได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีก็ได้ โดยจัดตั้งขึ้นในรูปแบบของบริษัท⁵⁷ โดยให้สมาคมของที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel Association) มีหน้าที่ทำธุรกรรมต่าง ๆ คือเป็นอนุญาตตุลาการในการระงับข้อพิพาทที่เกิดขึ้นระหว่างที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) กับผู้แต่งตั้งที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (delegators) ธุรกรรมให้ความช่วยเหลือในการสืบสวนคดีแก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล ธุรกรรมที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางทะเล และธุรกรรมอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับการสืบสวนคดีตามที่กำหนดในคำสั่งประธานาธิบดี⁵⁸

ตามกฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) นอกจากจะได้บัญญัติถึงอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานและบุคคลผู้ดำรงตำแหน่งต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลตามที่ได้กล่าวไปในข้างต้นแล้วยังได้กล่าวถึงรายละเอียดในเรื่องต่างๆซึ่งจะกล่าวถึงในสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

1) วันพิจารณาคดี

วันพิจารณาคดีจะถูกกำหนด โดยผู้พิพากษาหัวหน้าคณะของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge) ตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น และผู้พิพากษาหัวหน้าคณะของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge) จะทำการออกหมายเรียกบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลมาให้การต่อศาล ในวันดังกล่าว แต่ทั้งนี้จะออกหมายเรียกไม่ได้ หากบุคคลนั้นได้เคยเข้าร่วมการไต่สวนมาแล้วครั้งหนึ่ง หรือมากกว่านั้น⁵⁹ นอกจากนี้ Regional MST สามารถออกหมายเรียกได้เช่นกัน โดยอาจออกหมายเรียกบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล พยานบุคคล และบุคคลอื่นให้มาในวันพิจารณาคดีได้ รวมทั้งสามารถไต่สวนบุคคลเหล่านั้นในวันดังกล่าวได้อีกด้วย

เมื่อได้กำหนดวันพิจารณาคดีแล้วให้แจ้งกำหนดนั้นแก่เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) และบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งไม่ได้ถูกหมายเรียกให้ทราบด้วย⁶⁰

อย่างไรก็ตาม กำหนดวันที่เริ่มพิจารณาคดีครั้งแรกอาจถูกเปลี่ยนแปลงได้หากผู้พิพากษาหัวหน้าคณะของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge) เห็นสมควร หรือโดยคำร้องขอ

⁵⁶ Article 29 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁵⁷ Article 30-2 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁵⁸ Article 30-3 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁵⁹ Article 43(2) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁶⁰ Article 43(3) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

ของเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล⁶¹

ในวันพิจารณาของผู้พิพากษาหัวหน้าคณะของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge) จะต้องยืนยันความถูกต้องของตัวบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล โดยการถามชื่อ หมายเลขประชาชน ที่อยู่ และหากบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลเป็นคนประจำเรือหรือเป็นผู้นำร่อง ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะของผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge) ก็จะต้องทำการสอบถามถึงชนิดของใบอนุญาตที่ใช้ในการปฏิบัติหน้าที่ด้วย⁶²

2) พยานหลักฐาน

เนื่องด้วยหลักฐานสำคัญในการสืบสวนพยานหลักฐานคือ ให้รับฟังข้อเท็จจริงแห่งคดีจากการสืบสวนพยานหลักฐานในวันพิจารณา⁶³ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการนำพยานมาซักถามในวันที่มีการพิจารณาคดีจึงมีความสำคัญมาก ซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติในเรื่องการตัดสินคดี⁶⁴ ที่วางหลักให้การตัดสินคดีจะต้องมีการรับฟังคำให้การด้วยวาจาด้วย และในกรณีที่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลไม่สามารถมาศาลในวันพิจารณาคดีได้โดยปราศจากเหตุอันสมควร ศาลก็สามารถทำการตัดสินคดีโดยไม่ต้องฟังคำให้การของบุคคลนั้นได้ทั้งนี้เพื่อให้พยานหลักฐานต่างๆ ได้ปรากฏต่อศาล เพื่อให้ศาลสามารถใช้ดุลพินิจพิเคราะห์ถึงข้อเท็จจริงแห่งคดีได้อย่างเต็มที่ อันเป็นการสนับสนุนให้ศาลสามารถตัดสินคดีได้อย่างเที่ยงธรรมที่สุด และเนื่องจากหลักการสืบสวนพยานหลักฐานดังกล่าว ทำให้หน้าที่ในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานที่ได้นำมาแสดงในวันพิจารณาคดีจึงตกเป็นของผู้พิพากษา กฎหมายว่าด้วยการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล (Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents) จึงได้บัญญัติรับรองถึงหลักการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐานไว้ให้สอดคล้องกับหลักการสืบสวนพยานหลักฐาน นั่นก็คือ ผู้พิพากษาเฉพาะในเรื่องพาณิชย์นาวี (Maritime Judge) จะเป็นผู้ใช้ดุลพินิจในการชั่งน้ำหนักพยานหลักฐาน⁶⁵

การสืบสวนพยานหลักฐานนั้น Regional MST อาจสืบสวนพยานหลักฐานใดๆ โดยอาศัยอำนาจหน้าที่ของตนก็ได้ หรืออาจทำการสืบสวนเฉพาะพยานหลักฐานที่จำเป็นตามคำร้องขอของเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) หรือบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล⁶⁶ ในกรณีที่พยานดังกล่าวเป็นพยานบุคคล พยานผู้เชี่ยวชาญ ที่ทำหน้าที่ให้ความเห็นเฉพาะทาง หรือล่ามผู้ทำหน้าที่แปลภาษา หรือผู้แปลที่ทำการแปลพยานหลักฐานที่ใช้ในการสืบสวน บุคคลเหล่านี้จะต้องสาบานตนก่อนขึ้นให้การในศาลด้วย⁶⁷

อย่างไรก็ตาม Regional MST อาจทำการสืบสวนพยานหลักฐานก่อนที่จะถึงวันพิจารณาคดีครั้งแรกได้ โดยกระทำการดังต่อไปนี้⁶⁸

- (ก) ทำการตรวจสอบเรือ หรือสถานที่อื่นๆ
- (ข) สั่งให้ส่งหนังสือ เอกสาร หรือวัตถุอื่นใด
- (ค) ร้องขอให้รัฐบาลและหน่วยงานสาธารณะนำส่งรายงาน หรือวัตถุสิ่งของ

⁶¹ Article 43(4) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁶² Article 46 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁶³ Article 50 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁶⁴ Article 45 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁶⁵ Article 51 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁶⁶ Article 48(1) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁶⁷ Article 49 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁶⁸ Article 48(2) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

ทั้งนี้ Regional MST ไม่สามารถดำเนินการคุมขัง จับกุม ตรวจค้น หรือใช้มาตรการบังคับอื่นใด กระทำต่อบุคคล สิ่งของ หรือสถานที่ ที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลได้⁶⁹

นอกจากนี้เอกสารต่างๆ เช่น บันทึกการเดินเรือ (สมุดปูมเรือ) ที่จะนำเสนอ MST เพื่อใช้เป็น พยานหลักฐานจะต้องปรากฏว่าได้มีการบันทึกเป็นภาษาเกาหลี ดังนั้น หากเอกสารได้ถูกบันทึกเป็นภาษาอื่นก็ ต้องจัดให้มีการแปลเป็นภาษาเกาหลีก่อนด้วย⁷⁰ เอกสารนั้นจึงจะถูกนำมาใช้อ้างเป็นพยานหลักฐานได้

3) คำตัดสินคดี

ดังที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้นแล้วว่า ในการตัดสินคดีนั้นจะต้องกระทำโดยการรับฟัง คำให้การด้วย วาจาด้วย แต่หากบุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเลไม่ได้มาศาลในวันพิจารณาคดีโดยปราศจากเหตุอัน สมควร ศาลก็อาจมีคำตัดสินคดีได้โดยไม่จำเป็นต้องฟังคำให้การของบุคคลนั้น⁷¹

ทั้งนี้คำตัดสินคดีจะต้องระบุถึงคำตัดสินคดีที่เป็นส่วนสำคัญ และเหตุผลประกอบ คำตัดสินนั้น⁷² คำตัดสินคดีจะต้องเป็นไปด้วยความยุติธรรม และต้องให้ความชัดเจน ในรายละเอียดอันเกี่ยวกับข้อเท็จจริงของ อุบัติเหตุทางทะเลที่เกิดขึ้นและสาเหตุของอุบัติเหตุดังกล่าว⁷³ เมื่อมีคำตัดสินคดีแล้ว ผู้พิพากษาหัวหน้าคณะ ของผู้พิพากษาเฉพาะในเรือพาณิชย์นาวี (Presiding Maritime Judge) จะต้องแจ้งคำตัดสินคดีในศาลที่ไต่ สวนคดีนั้นโดยอ้างอิงจากคำตัดสินที่เป็นต้นฉบับ⁷⁴ หัวหน้า (Commissioner) ของ MST จะต้องส่งต้นฉบับคำ ตัดสินคดีให้แก่เจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) และบุคคลที่ เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล ภายใน 10 วัน⁷⁵ กรณีจำเป็นที่ต้องมีการแจ้ง การประกาศหรือการส่งเอกสาร ให้แก่บุคคลที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางทะเล ที่ปรึกษาในการสืบสวนคดี (Inquiry Counsel) หรือตัวแทนต่างๆ จะต้องกระทำตามคำสั่งของประธานาธิบดี⁷⁶

หากมีคำร้องขอให้มีการสืบสวน อันเป็นกรณีที่ Regional MST ไม่มีอำนาจสืบสวนคดี หรือคำร้อง ขอนั้นขัดต่อกฎหมาย หรือเป็นกรณีที่ไม้อาจให้มีการสืบสวนได้เนื่องจากคดีถึงที่สุดแล้ว Regional MST ก็ จะต้องปฏิเสธคำร้องขอให้สืบสวนดังกล่าวโดยทำเป็นคำตัดสินคดี⁷⁷

4) การโต้แย้งคำตัดสินคดี

เมื่อมีคำตัดสินคดีแล้ว บุคคลซึ่งไม่เห็นด้วยกับคำตัดสินคดีอาจโต้แย้งได้ โดยการยื่นโต้แย้งคำตัดสิน คดีไปยัง KMST ซึ่งต้องยื่นต่อ Regional MST และต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร⁷⁸ โดยสามารถยื่นคำโต้แย้งคำ ตัดสินในระยะเวลาก่อนที่จะมีคำตัดสินชี้ขาดคดีในการพิจารณาคดีครั้งที่ 2⁷⁹

เมื่อได้มีการยื่นคำโต้แย้งคำตัดสินคดีแล้ว ในกรณีที่ Regional MST พิจารณาเห็นว่าคำโต้แย้งนั้น สมเหตุสมผล ก็จะมีผลไปแก้ไขคำตัดสินเดิมให้มีความถูกต้อง แต่หาก Regional MST พิจารณาแล้วเห็นว่าคำ

⁶⁹ Article 48(3) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷⁰ Article 48-2 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷¹ Article 45 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷² Article 53 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷³ Article 54 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷⁴ Article 55 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷⁵ Article 56 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷⁶ Article 56-2 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷⁷ Article 52 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷⁸ Article 68(1) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁷⁹ Article 67(2) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

โต้แย้งนั้นไม่สมเหตุผล หรือมีส่วนหนึ่งส่วนใดที่ไม่สมเหตุผล คำโต้แย้งนั้นก็จะถูกส่งไปยัง KMST พิจารณา โดยต้องส่งภายใน 3 วัน นับแต่วันที่ Regional MST ได้รับคำโต้แย้งนั้นมา⁸⁰

ในกรณีที่มีการยื่นคำโต้แย้ง คำโต้แย้งนั้นไม่มีผลเป็นการระงับการบังคับตามคำตัดสินคดีเดิม แต่มีข้อยกเว้นคือ Regional MST สามารถระงับการบังคับตามคำตัดสินได้หากเห็นว่ามีเหตุอันสมควร ทั้งนี้ จะกระทำได้ Regional MST ต้องรับฟังความเห็นของเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) เสียก่อน⁸¹

หากได้มีการโต้แย้งคำพิพากษาขึ้น Regional MST มีหน้าที่ต้องส่งหลักฐานที่สำคัญอันเป็นลายลักษณ์อักษรที่ใช้ในการตัดสินคดีเดิม รวมทั้งเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้อง และพยานหลักฐานต่างๆ ให้แก่ KMST หาก Regional MST ไม่ส่งพยานหลักฐาน และเอกสารดังกล่าว KMST มีอำนาจที่จะสั่งให้ Regional MST ปฏิบัติหน้าที่นั้นได้⁸²

เมื่อมีการยื่นคำโต้แย้งคำตัดสินแล้ว KMST จะเป็นผู้พิจารณาคำโต้แย้งดังกล่าวว่าสมเหตุผลหรือไม่ โดยในการตัดสินจะต้องฟังความเห็นของเจ้าหน้าที่สืบสวน (Investigator) ประกอบด้วย หากคำโต้แย้งนั้นทำไม่ถูกต้องตามกระบวนการยื่นคำโต้แย้ง หรือพิจารณาแล้วเห็นว่าคำโต้แย้งดังกล่าวไม่สมเหตุผล คำโต้แย้งนั้นก็ต้องตกไป⁸³ ทั้งนี้คำตัดสินคำโต้แย้งที่กระทำโดย KMST ไม่ว่าจะเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยกับคำโต้แย้งนั้น ก็จะต้องแจ้งแก่ Regional MST ด้วย⁸⁴

จะเห็นได้ว่าสาธารณรัฐเกาหลี ได้มีการบัญญัติกฎหมายเป็นการเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล และได้จัดตั้งหน่วยงาน รวมถึงจัดให้มีผู้ดำรงตำแหน่งต่างๆที่ปฏิบัติหน้าที่ในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล และมีการวางหลักในการพิจารณาชี้ขาดตัดสินคดี รวมทั้งการพิจารณาพยานหลักฐานต่างๆแยกต่างหากจากวิธีพิจารณาคดีทั่วไป เนื่องจากสาธารณรัฐเกาหลีได้ตระหนักถึงความสำคัญของเรื่องดังกล่าวว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลขึ้นย่อมหมายถึงเกิดความเสียหายครั้งยิ่งใหญ่ขึ้นด้วย ไม่ว่าจะเป็นด้านชีวิต ร่างกายของบุคคล ด้านทรัพย์สินทั้งที่บรรทุกอยู่บนเรือหรือเป็นตัวเรือนั้นเองก็ตาม และด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งยังส่งผลกระทบต่อชื่อเสียง เศรษฐกิจและความมั่นคงของประเทศ เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุทางทะเลซึ่งมีความเสียหายมาก ก็ย่อมมีข่าวแพร่ไปเป็นวงกว้าง ตัวอย่างเช่น กรณีเรือเซวอนลัมที่สาธารณรัฐเกาหลี เป็นต้น ทำให้กระทบถึงภาพลักษณ์และความไว้วางใจของชาวต่างชาติที่มีต่อการคมนาคมทางน้ำ ของประเทศนั้น ๆ ดังนั้นระบบการจัดการและการรับมือกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น จึงนับว่าเป็นเรื่องสำคัญเช่นกัน เนื่องจากเป็นการแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของประเทศในอีกทางหนึ่งว่าจะสามารถจัดการกับความเสียหาย ที่เกิดขึ้นและวางแผนป้องกันการเกิดอุบัติเหตุเหล่านั้นได้เช่นไร การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุจึงเป็นกระบวนการที่มีความสำคัญอันจะทำให้ทราบถึงข้อเท็จจริงต่างๆซึ่งนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลต่อการหาแนวทางป้องกันเพื่อไม่ให้อุบัติเหตุเหล่านั้นเกิดซ้ำขึ้นอีกในอนาคต

สำหรับประเทศไทยไม่ได้มีการบัญญัติกฎหมายขึ้นมาบังคับใช้ในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลไว้เป็นการเฉพาะ แต่มีการบัญญัติเรื่องดังกล่าวไว้ในกฎหมายหลายฉบับทั้งที่เป็นกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือโดยเฉพาะ คือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 ได้บัญญัติถึงเรื่องการรายงานอุบัติเหตุ และกฎหมายที่มีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไป คือ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา โดยนำเรื่องเจ้าพนักงานผู้มีอำนาจในการสืบสวนและสอบสวน วิธีการสืบสวนและสอบสวน รวมถึงการรับฟัง

⁸⁰ Article 68(2)-(3) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁸¹ Article 68(4) และ 70(1) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁸² Article 69 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁸³ Article 71(1) - (2) of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

⁸⁴ Article 72 of Act on the Investigation and Inquiry into Marine Accidents

พยานหลักฐานมาใช้บังคับกับกรณีที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ยังมีกฎหมายที่อาจมีผลบังคับใช้ในอนาคตด้วย นั่นก็คือ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่งทางน้ำ พ.ศ. ... ที่กำหนดให้เจ้าท่ามีหน้าที่ดำเนินการสืบสวนอุบัติเหตุในเบื้องต้น⁸⁵ และหากเป็นกรณีที่ต้องมีการสอบสวนให้อธิบดีแต่งตั้งคณะกรรมการสอบสวนไม่น้อยกว่า 5 คน อันประกอบไปด้วยข้าราชการกรมเจ้าท่า 3 คน ผู้ทรงคุณวุฒิด้านการเดินเรือและช่างกลเรือที่ไม่ได้เป็นข้าราชการฝ่ายละไม่น้อยกว่า 1 คน เป็นผู้ทำหน้าที่ในการสอบสวน⁸⁶

เมื่อเปรียบเทียบกฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลีกับประเทศไทยแล้ว จะเห็นถึงความแตกต่างกันอย่างชัดเจน ในเรื่องการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเล คือ กฎหมายของประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นกฎหมายที่มีผลบังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน หรือกฎหมายที่อาจมีผลบังคับใช้ในอนาคตก็ตาม ไม่มีการบัญญัติจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะสำหรับปฏิบัติหน้าที่ รวมถึงไม่มีวิธีพิจารณาคดีสำหรับบังคับใช้เป็นการเฉพาะ เช่น การตัดสินคดีการโต้แย้งคำตัดสินคดี การรวบรวมพยานหลักฐาน เป็นต้น ในขณะที่กฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลีได้บัญญัติเรื่องดังกล่าวแยกต่างหากเพื่อใช้ในกรณีที่เป็นอุบัติเหตุทางทะเล

จากที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่าในแต่ละประเทศมีวิธีการในการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลแตกต่างกันไปตามความพร้อม และความเหมาะสมกับสภาพการณ์ของประเทศนั้นๆ สาธารณรัฐเกาหลีมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีในด้านต่างๆ บังคับใช้เป็นจำนวนมาก แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีของสาธารณรัฐเกาหลี จึงไม่แปลกนักหากสาธารณรัฐเกาหลีจะมีศักยภาพเพียงพอที่จะบัญญัติกฎหมายเฉพาะในเรื่องการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลมารองรับกับอุบัติเหตุทางทะเลที่อาจเกิดขึ้น อีกทั้งยังมีหน่วยงานและวิธีพิจารณาคดีที่เป็นเอกเทศจากคดีอื่นๆ ทั้งนี้เนื่องมาจากความพร้อมของสาธารณรัฐเกาหลีที่สามารถจะบริหารจัดการหน่วยงานเหล่านี้ให้ทำงาน และประสานงานกันได้อย่างเป็นระบบระเบียบ เพราะมีการสนับสนุนทั้งจากทางด้านกฎหมายและด้านบุคลากรที่จะดำเนินการประสานงานด้านต่างๆ ให้สอดคล้องกัน

อุบัติเหตุทางทะเลหากเกิดขึ้นนั้น ก็มีรายละเอียดและวิธีการที่จะต้องดำเนินการแตกต่างไปจากการเกิดคดีอื่น หรือการเกิดอุบัติเหตุอื่น เช่น การเก็บรวบรวมพยานหลักฐานก็จะมีควมยากลำบากมากกว่า อันเนื่องมาจากสภาพแวดล้อมที่สถานที่เกิดเหตุอยู่นั้นในน้ำ ดังนั้นจึงจะต้องใช้ผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะทาง และทำการเก็บรวบรวมพยานหลักฐานให้เป็นไปด้วยความรวดเร็ว เนื่องจากหลักฐานนั้นอาจถูกกระแสน้ำพัดพาไปได้ เป็นต้น

ดังนั้นจึงเห็นว่าการที่สาธารณรัฐเกาหลีได้มีการบัญญัติกฎหมายขึ้นเพื่อใช้บังคับกับกรณีเป็นการเฉพาะ และเมื่อพิจารณาประกอบกับความก้าวหน้าทางด้านกฎหมายพาณิชย์นาวี รวมถึงความพร้อมในการมีหน่วยงานที่ปฏิบัติหน้าที่เป็นการเฉพาะผู้เขียนจึงเห็นว่ากฎหมายของสาธารณรัฐเกาหลี ในเรื่องการสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางทะเลที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันนั้นมีความเหมาะสมกับสาธารณรัฐเกาหลีแล้ว

⁸⁵ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่งทางน้ำ พ.ศ. มาตรา 159 วรรคสอง และ มาตรา 162

⁸⁶ ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่งทางน้ำ พ.ศ. มาตรา 166

รายการอ้างอิง

- นัฐธิดา ศานติสุขธิกุล. "วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่งทางน้ำ พ.ศ. : การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุทางเรือ". วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , 2556.
- วิหพงษ์ บวรกิจรุ่งโรจน์. "วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการบริหารการขนส่งทางน้ำ พ.ศ.". วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.
- <http://www.thaigov.go.th/news-ministry/2012-08-15-09-43-46/item/77174-%E0%B8%>
- Korea maritime Safety Tribunal. "Korea maritime Safety Tribunal." <http://www.kmst.go.kr/eng/introduction/incheonOffice.jsp>, December 22, 2014.
- Library of Congress. "Korean law in English." <http://www.loc.gov/law/help/guide/nations/southkorea.php>, November 4, 2014.
- Ministry of Government Legislation. "Korean law in English." <http://www.moleg.go.kr/english/korLawEng>, November 4, 2014.
- The Marine Accident Investigators International Forum. "Korea marine accident." **ผิดพลาด! การอ้างอิงการเชื่อมโยงหลายมิติไม่ถูกต้อง**, November 5, 2014.
- Wikipedia. "Korea minister of land transport and maritime affairs." **ผิดพลาด! การอ้างอิงการเชื่อมโยงหลายมิติไม่ถูกต้อง**, December 8, 2014.
- Wikipedia. "marine accident investigation branch south Korea." http://en.wikipedia.org/wiki/Korea_Aviation_Accident_Investigation_Board, November 21, 2014.
- Wikipedia. "Sewol case study." http://en.wikipedia.org/wiki/Sinking_of_the_MV_Sewol, November 10, 2014.