

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล -  
วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....



นายทวีศักดิ์ เอี่ยมรวนิช

สถาบันวิทยบริการ

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต  
สาขาวิชานิติศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2547

ISBN 974-17-6597-5

ลิขสิทธิ์ของ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

SALVAGE : AN ANALYSIS OF DRAFT SALVAGE ACT B.E. ....

Mr.Taweesak Euaamornwanich



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws in Laws

Faculty of Law

Chulalongkorn University

Academic Year 2004

ISBN 974-17-6597-5

หัวข้อวิทยานิพนธ์	การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล - วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติ
	การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....
โดย	นายทวิศักดิ์ เอื้ออมรวนิช
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
อาจารย์ที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยันติ ไกรกาญจน์
อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม	อาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ

---

คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัย อนุมัติให้บัณฑิตวิทยาลัยรับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต

..... คณบดีคณะนิติศาสตร์  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ธิตินันท์ เชื้อบุญชัย)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ  
(รองศาสตราจารย์ สำเร็จ เมฆเกรียงไกร)

..... อาจารย์ที่ปรึกษา  
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยันติ ไกรกาญจน์)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม  
(อาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ)

..... กรรมการ  
(ศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร)

ทวีศักดิ์ เชื้ออมรวนิช: การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล - วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... (SALVAGE : AN ANALYSIS OF DRAFT SALVAGE ACT B.E. ....)  
 อาจารย์ที่ปรึกษา: ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ชัยันติ ไกรกาญจน์, อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม: อาจารย์ ดร. จุฬิภา สุขมานพ, 350 หน้า. ISBN 974-17-6597-5

จากการที่บทบัญญัติในกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยหลายฉบับได้กล่าวถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้นโดยเฉพาะ ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนขึ้นในการนำหลักกฎหมายที่มีอยู่มาใช้บังคับ แต่ในปัจจุบันได้มีการร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเหมาะสมของการนำร่างพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับเป็นกฎหมาย

จากการศึกษาโดยเปรียบเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 กฎหมายของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา จีน เวียดนาม และไทย พบว่าบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวส่วนใหญ่เป็นไปตามหลักกฎหมายสากลและทำให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นในการนำกฎหมายที่มีอยู่มาใช้บังคับ แต่อย่างไรก็ตามบทบัญญัติบางข้อนั้นยังมีความไม่เหมาะสมซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหา หรือความเสียหายเปรียบต่อประเทศไทยหากเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว ได้แก่ ประเด็นเรื่องบทนิยามและถ้อยคำขอบเขตการใช้บังคับ ความไม่ชัดเจนของกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย หน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัย การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย หลักประกันค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ข้อจำกัดสิทธิการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย การดำเนินคดีในศาล และการแทรกแซงของรัฐที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย

เพื่อให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายสากลและเหมาะสมกับการนำมาใช้ในประเทศไทยซึ่งจะต้องคำนึงถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบที่จะเกิดขึ้นแก่เจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าของไทย ผู้เขียนจึงเสนอแนะบทบัญญัติและแนวทางแก้ไขร่างกฎหมายเฉพาะในส่วนที่ยังบกพร่องอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเรื่องความไม่ชัดเจนของกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งจำเป็นต้องบัญญัติให้ชัดเจนว่ามีบทบัญญัติบางข้อที่ไม่อาจตกลงยกเว้นเป็นอย่างอื่นได้ ประเด็นเรื่องบทบังคับในกรณีที่มีการกระทำผิดหน้าที่ของผู้เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องมีการบัญญัติไว้ และประเด็นเรื่องค่าตอบแทนพิเศษที่ต้องแก้ไขให้เป็นไปตามเจตนารมณ์ของอนุสัญญา

นอกจากนี้ประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 เพราะเมื่อหลักเกณฑ์ในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้รับการแก้ไขจนมีเนื้อหาที่สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว จึงควรที่จะประกาศให้กับนานาชาติทราบว่ามีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีเนื้อหาตามหลักกฎหมายสากล อันเป็นการยกระดับกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยไปอีกระดับ และจะส่งผลดีต่อการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยในที่สุด

สาขาวิชา.....นิติศาสตร์..... ลายมือชื่อนิสิต .....

ปีการศึกษา.....2547..... ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา.....

ลายมือชื่ออาจารย์ที่ปรึกษาร่วม.....

# # 4486074134 : MAJOR LAWS

KEY WORD : SALVAGE

TAWEESAK EUAAMORNWANICH: SALVAGE : AN ANALYSIS OF DRAFT SALVAGE ACT B.E. .... THESIS ADVISOR: ASST.PROF. CHAYANTI GREIGARN, THESIS COADVISOR : CHULA SUKMANOP, Ph.D., 350 pp. ISBN 974-17-6597-5.

Although some provisions of Thai maritime law refer to Salvage, at present, there is no principal of Salvage in Thai applicable law. Therefore, it is vague to apply those provisions. Recently, there is "Draft Salvage Act B.E. ...." which had already considered by Office of the Council of State. This thesis focuses on the study of possibilities and proper to entry Draft Salvage Act B.E. .... into force.

The study, which has compared with International Convention on Salvage 1989, English law (Merchant Shipping Act), United State of America (Wreck and Salvage Act), China Maritime Code, Vietnam Maritime Code and also relevant Thai laws, found that most of provisions in this draft harmonize with general law of salvage and fulfill the lacuna of Thai applicable law on salvage. However in some points of this draft are still not appropriate which can make a problem or disadvantage to Thailand when decided to ratify the International Convention on Salvage 1989. Some weak points are definitions and statement, jurisdictions, unclear law about salvage contract, duties of salvor and shipowner, human life salvage, reward, reward security, exception of reward, dispute resolution and intervening of State in salvage.

For accordance and suitability to entry this draft into force, the draft should concerns about the right, duty and burden of Thai shipowner. In author viewpoint, the draft should revision in those weak points, especially, unclear law about salvage contract which has to express that which provisions are *Jus Cogens* and which provisions are *Jus Dispositivum*. The sanction of salvor or shipowner who breaks his duties must be enact. And special compensation must be amended in order to harmonize with the willing of this convention.

Besides, Thailand should ratify the International Convention on Salvage 1989 because it will be the announcement to all country that Thailand already has salvage law which accord with this international convention. In addition, it will be the development of maritime law and international trade in Thailand.

Field of Study.....laws.....Student's signature.....  
 Academic year.....2004.....Advisor's signature.....  
 Co-advisor's signature.....

## กิตติกรรมประกาศ

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณรองศาสตราจารย์สำเรียง เมฆเกรียงไกร ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่ารับเป็นประธานกรรมการในการสอบวิทยานิพนธ์ รวมทั้งให้คำแนะนำและตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ลงได้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ชยันติ ไกรกาญจน์ ที่ได้กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ พร้อมทั้งได้ให้คำแนะนำ เสนอแนะแนวทางที่ถูกต้องให้แก่ผู้เขียน และความเอาใจใส่ดูแลตลอดระยะเวลาที่ทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สามารถสำเร็จลุล่วงลงได้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอาจารย์ ดร. จุฬิา สุขมานพ ที่ได้กรุณารับเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาร่วมในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ พร้อมทั้งได้ให้คำแนะนำและตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ลงได้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณศาสตราจารย์ ดร. ไผทชิต เอกจริยกร ที่กรุณาสละเวลาอันมีค่ารับเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ พร้อมทั้งได้เมตตาผู้เขียนตั้งแต่ในช่วงเริ่มต้นการทำวิทยานิพนธ์จนกระทั่งสำเร็จ โดยการให้ข้อมูลต่าง ๆ ให้คำแนะนำและตรวจแก้ไข ตลอดจนคอยกระตุ้นผู้เขียนอยู่เสมอจนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้เสร็จสมบูรณ์ลงได้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ต่าง ๆ อันผู้เขียนมิได้เอ่ยนามที่ได้อบรมสั่งสอนให้ความรู้ทางด้านวิชาการแก่ผู้เขียน รวมทั้งได้แต่งตำราให้ผู้เขียนได้ใช้ค้นคว้า อ้างอิงจนทำให้วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จเสร็จสิ้นลงได้

อีกทั้งขอขอบใจพี่ น้อง เพื่อนร่วมงาน และกัลยาณมิตรทั้งหลาย ผู้มีส่วนช่วยเหลือในการทำวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ รวมทั้งให้กำลังใจผู้เขียนด้วยดีเสมอมา

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อที่ช่วยสนับสนุนในด้านการศึกษาให้แก่ผู้เขียนมาตั้งแต่เยาว์วัย คุณแม่ที่คอยกระตุ้นผู้เขียนให้กำลังใจแก่ผู้เขียนเสมอมาจนกระทั่งสำเร็จการศึกษา โดยหากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีประโยชน์และคุณค่าทางการศึกษาอยู่บ้าง ผู้เขียนขอกราบเป็นกตเวทิตาแก่บิดา มารดา คณาจารย์และผู้มีพระคุณทุกท่านที่ได้อบรมเลี้ยงดู ให้ความรู้ ความเมตตาแก่ผู้เขียน แต่หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีความบกพร่องประการใดแล้ว ผู้เขียนขอโน้มรับความผิดพลาดไว้แต่เพียงผู้เดียว

# สารบัญ

หน้า

บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช

## บทที่

### 1 บทนำ

1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
2 สมมุติฐานของงานวิจัย.....	4
3 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย.....	4
4 ขอบเขตของงานวิจัย.....	5
5 วิธีการศึกษาวิจัย.....	5
6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	5

### 2 บททั่วไป

1 ความหมาย ประวัติความเป็นมา และประเภทของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	7
1.1 ความหมายของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	7
1.1.1 การให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	7
1.1.2 ซากทรัพย์สินหลังจากเกิดภัยอันตราย.....	9
1.1.3 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	10
1.2 ประวัติความเป็นมาของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	12
1.2.1 ยุคโบราณ.....	13
1.2.2 ยุคจักรวรรดิโรมัน.....	14
1.2.3 ยุคกฎหมายสมัยใหม่.....	15
1.2.4 ยุคกฎหมายระหว่างประเทศ.....	16
1.3 ประเภทของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	19
1.3.1 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า.....	20
1.3.2 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า.....	22

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
1.3.2.1 ประวัติความเป็นมาของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	22
1.3.2.2 ลักษณะทั่วไปของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	24
1.3.2.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	25
1.3.2.4 สัญญามาตรฐานของสถาบัน Lloyd's.....	27
1.3.2.5 สัญญาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	32
2 ทฤษฎีของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	33
2.1 ทฤษฎีลามาภิวัตน์.....	33
2.2 ทฤษฎีการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย.....	36
3 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	38
3.1 ลักษณะและประเภทของค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	38
3.1.1 ลักษณะของค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	38
3.1.1.1 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ไม่มี การกำหนดกันไว้ล่วงหน้า.....	38
3.1.1.2 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มี การกำหนดกันไว้ล่วงหน้า.....	39
3.1.2 ประเภทของค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	39
3.1.2.1 เงินรางวัล.....	40
3.1.2.2 ค่าทดแทนพิเศษ.....	42
3.1.2.2.1 ประวัติความเป็นมาของค่าทดแทนพิเศษ.....	43
3.1.2.2.2 หลักเกณฑ์ในการได้รับค่าทดแทนพิเศษ.....	43
3.1.2.2.3 จำนวนค่าทดแทนพิเศษ.....	45
3.1.2.2.4 ข้อตกลง SCOPIC.....	46
3.2 เงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	51
3.2.1 วัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	51
3.2.1.1 ทรัพย์สิน.....	53
3.2.1.1.1 เรือ.....	53
3.2.1.1.2 สินค้า.....	57
3.2.1.1.3 ซากเรือและสิ่งอับปาง.....	58
3.2.1.1.4 ค่าระวางสินค้า.....	59



สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.2.1.1.5 ทรัพย์สินอื่น ๆ .....	61
3.2.1.2 ชีวิตมนุษย์.....	61
3.2.1.2.1 การช่วยเหลือเพียงชีวิตแต่เพียงอย่างเดียว .....	63
3.2.1.2.2 การช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สิน.....	64
3.2.1.2.3 การช่วยเหลือชีวิตขณะผู้อื่นช่วยเหลือทรัพย์สิน.....	65
3.2.1.3 การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน.....	66
3.2.1.4 การช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดลอม.....	67
3.2.2 ภัยอันตรายทางทะเล.....	69
3.2.2.1 ประเภทของภัยอันตรายทางทะเล.....	70
3.2.2.1.1 ภัยอันตรายทางกายภาพ.....	70
3.2.2.1.2 ภัยอันตรายทางการเงิน.....	70
3.2.2.2 ตัวอย่างของภัยอันตรายทางทะเล.....	73
3.2.3 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	75
3.2.3.1 ประเภทของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	76
3.2.3.1.1 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั่วไป.....	76
3.2.3.1.2 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาชีพ.....	77
3.2.3.2 ความสมัครใจของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	77
3.2.3.2.1 หน้าที่ตามข้อกำหนด.....	78
3.2.3.2.2 หน้าที่ตามข้อสัญญา.....	81
3.2.4 ผลสำเร็จในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	82
3.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	88
3.3.1 ผู้มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	88
3.3.2 ผู้มีหน้าที่ชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	90
3.4 ข้อจำกัดสิทธิการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	91
3.4.1 การห้ามโดยชัดเจนและสมเหตุสมผลของผู้ได้รับความช่วยเหลือ.....	92
3.4.2 ภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	93
3.4.3 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกระทำผิดหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล.....	93
3.4.4 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเดินเลอไม่ป้องกันหรือบรรเทา ความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดลอม.....	94

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.5	มาตรการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล..... 94
3.5.1	บุรีมลิทธิทางทะเล..... 95
3.5.2	การกักเรือ..... 97
3.5.3	การวางประกัน..... 98
3.5.4	การดำเนินคดีในศาลด้วยความรวดเร็ว..... 100
<b>3</b>	<b>ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....</b>
1	ความจำเป็นและประวัติความเป็นมาของการร่างพระราชบัญญัติ
	การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... 102
1.1	ความจำเป็นของการร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... 102
1.1.1	การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า..... 109
1.1.1.1	เปรียบเทียบหลักกฎหมายจัดการงานนอกสั่ง..... 111
1.1.1.1.1	ทฤษฎี..... 111
1.1.1.1.2	เงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทน ..... 112
1.1.1.1.3	จำนวนค่าตอบแทนที่ได้รับ..... 114
1.1.1.1.4	ค่าทดแทนพิเศษ..... 114
1.1.1.1.5	หลักการคุ้มครองค่าตอบแทน..... 115
1.1.1.1.6	ความระมัดระวังในการดำเนินการ..... 115
1.1.1.1.7	การช่วยเหลือตนเอง ..... 116
1.1.1.1.8	การแสดงเจตนา ..... 117
1.1.1.2	เปรียบเทียบหลักกฎหมายลามิควรได้ ..... 117
1.1.1.2.1	ทฤษฎี..... 117
1.1.1.2.2	เงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทนหรือการคืนทรัพย์สิน..... 118
1.1.1.2.3	จำนวนค่าตอบแทนที่ได้รับ..... 119
1.1.1.2.4	ค่าทดแทนพิเศษ..... 119
1.1.1.2.5	หลักการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทน..... 120
1.1.1.2.6	การแสดงเจตนา..... 120
1.1.2	การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า..... 120
1.1.2.1	เปรียบเทียบหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญา..... 121

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
1.1.2.1.1 ทฤษฎี.....	122
1.1.2.1.2 เงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทน.....	124
1.1.2.2 เปรียบเทียบหลักกฎหมายสัญญาจ้างทำของ.....	124
1.1.2.2.1 ทฤษฎี.....	125
1.1.2.2.2 เงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทน.....	125
1.1.2.2.3 ค่าทดแทนพิเศษ.....	125
1.1.2.2.4 หลักการคุ้มครองค่าตอบแทน.....	125
1.1.2.2.5 อำนาจบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้าง.....	126
1.1.2.2.6 ผลสำเร็จของงาน.....	126
1.1.2.2.7 การแสดงเจตนา.....	127
1.2 ประวัติความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ...	127
2 สระสำคัญในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....	130
2.1 บทนิยาม.....	132
2.1.1 การช่วยเหลือกู้ภัย.....	132
2.1.2 เรือ.....	135
2.1.3 เรือเดินทะเล.....	135
2.1.4 ทรัพย์สิน.....	136
2.1.5 ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม.....	136
2.1.6 เงินตอบแทน.....	137
2.2 ขอบเขตการใช้บังคับ.....	137
2.2.1 ด้านระยะเวลา.....	137
2.2.2 ด้านสถานที่.....	138
2.2.3 ด้านทรัพย์สิน.....	140
2.2.3.1 เรือรบหรือเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ.....	140
2.2.3.2 แพ้นหรือฐานขุดเจาะทรัพยากรธรรมชาติในทะเล.....	142
2.3 สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย.....	142
2.3.1 บุคคลผู้มีอำนาจทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย.....	143
2.3.2 อำนาจของศาลในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย.....	147
2.4 หน้าที่ของคู่กรณีในการช่วยเหลือกู้ภัย.....	148

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
2.4.1	หน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย..... 148
2.4.2	หน้าที่ของเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สิน..... 149
2.5	การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล..... 152
2.6	ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย..... 154
2.6.1	เงินรางวัล..... 154
2.6.1.1	จำนวนเงินรางวัล..... 155
2.6.1.2	การแบ่งเงินรางวัล..... 157
2.6.1.3	ผู้มีหน้าที่ในการจ่ายเงินรางวัล..... 158
2.6.2	ค่าทดแทนพิเศษ..... 158
2.7	หลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย..... 160
2.7.1	การคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย..... 160
2.7.1.1	บุริมสิทธิทางทะเล..... 160
2.7.1.2	การวางหลักประกัน..... 161
2.7.1.3	การจ่ายเงินค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อนล่วงหน้า..... 162
2.7.2	ข้อยกเว้นความคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย..... 163
2.8	ข้อจำกัดสิทธิการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย..... 164
2.8.1	การกระทำตามหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย..... 164
2.8.2	การกระทำผิดหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย..... 164
2.8.3	การที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามของผู้มีอำนาจ..... 165
2.9	ศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดีและอำนาจศาลในคดีการช่วยเหลือกู้ภัย..... 166
3	ปัญหาที่พบในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... 167
3.1	บทนิยาม..... 167
3.1.1	คำนิยามที่บัญญัติแล้ว..... 167
3.1.1.1	การช่วยเหลือกู้ภัย..... 168
3.1.1.2	เรือ..... 168
3.1.1.3	เรือเดินทะเล..... 168
3.1.1.4	ทรัพย์สิน..... 169
3.1.1.5	ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม..... 170
3.1.1.6	เงินตอบแทน..... 171

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.1.1.6.1 ด้านถ้อยคำ.....	172
3.1.1.6.2 ด้านการนำไปใช้.....	173
3.1.2 คำนิยามที่ยังมิได้บัญญัติไว้.....	175
3.1.2.1 เจ้าของเรือ.....	175
3.1.2.2 มูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้.....	176
3.1.2.3 ผู้ประเมิน.....	177
3.1.2.4 กองทุน.....	178
3.2 ขอบเขตการใช้บังคับ.....	179
3.2.1 ด้านระยะเวลา.....	179
3.2.2 ด้านสถานที่.....	183
3.2.3 ด้านทรัพย์สิน.....	184
3.2.3.1 ทรัพย์สินที่ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับ.....	184
3.2.3.1.1 เรือรบหรือเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ.....	185
3.2.3.1.2 แท่นหรือฐานขุดเจาะทรัพยากรธรรมชาติในทะเล.....	189
3.2.3.2 การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ.....	190
3.2.3.2.1 หลักกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับ การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ.....	193
3.2.3.2.2 หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับ การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ.....	200
3.3 สัญญาช่วยเหลือกู้ภัย.....	206
3.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างนายเรือกับเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ... 206	206
3.3.2 ขอบเขตของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย.....	207
3.3.3 ระยะเวลาในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย.....	207
3.3.4 อำนาจในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อตกลงในสัญญา.....	209
3.3.4.1 การปรับใช้กับอนุญาโตตุลาการ.....	209
3.3.4.2 การยกหลักกฎหมายขึ้นวินิจฉัยเอง.....	210
3.3.5 การตกลงให้แตกต่างจากกฎหมาย.....	211
3.4 หน้าที่ของคู่กรณีในการช่วยเหลือกู้ภัย.....	211
3.4.1 ถ้อยคำ.....	212

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.4.2 การใช้ความระมัดระวัง.....	212
3.4.3 การร้องขอให้ผู้อื่นปฏิบัติตามการช่วยเหลือกู้ภัย.....	213
3.4.4 การรับมอบเรือคืน.....	215
3.4.5 มาตรการบังคับผู้ฝ่าฝืนหน้าที่.....	216
3.5 กรณีการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ในทะเล.....	217
3.5.1 มาตรการบังคับผู้ฝ่าฝืนหน้าที่.....	217
3.5.2 เงินรางวัลหรือเงินชดใช้ค่าใช้จ่ายจากการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล.....	217
3.5.3 ระยะเวลาสิ้นสุดหน้าที่.....	220
3.6 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย.....	222
3.6.1 เงินรางวัล.....	222
3.6.1.1 ถ้อยคำ.....	222
3.6.1.1.1 มูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้.....	222
3.6.1.1.2 ทรัพย์สินบนเรือ.....	224
3.6.1.1.3 ทรัพย์สินอย่างอื่น.....	225
3.6.1.2 สิทธิไต่เบี่ยของเจ้าของเรือ.....	225
3.6.1.3 การแบ่งเงินรางวัล.....	225
3.6.2 ค่าทดแทนพิเศษ.....	227
3.6.2.1 ถ้อยคำ.....	227
3.6.2.2 การสื่อความหมาย.....	227
3.6.2.3 ผู้มีหน้าที่ชำระค่าทดแทนพิเศษ.....	229
3.6.2.4 การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป.....	230
3.6.2.5 สิทธิไต่เบี่ยของเจ้าของเรือ.....	230
3.6.2.6 การตกลงให้แตกต่างจากกฎหมาย.....	230
3.7 หลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย.....	231
3.7.1 บุริมสิทธิทางทะเล.....	231
3.7.1.1 ความสอดคล้องกับกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่.....	232
3.7.1.2 การระงับสิ้นไปของบุริมสิทธิทางทะเล.....	233
3.7.1.3 หลักการเพิ่มเติม.....	233
3.7.2 การวางหลักประกัน.....	235

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3.7.3 Interim Payment.....	235
3.7.4 ข้อยกเว้นหลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย.....	237
3.8 ข้อจำกัดสิทธิการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย.....	238
3.8.1 การกระทำตามหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย.....	238
3.8.2 การกระทำผิดหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย.....	238
3.8.3 การที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามของผู้มีอำนาจ.....	239
3.9 ศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดีและอำนาจศาลในคดีการช่วยเหลือกู้ภัย.....	241
3.9.1 ศาลพาณิชย์นาวี.....	241
3.9.2 การช่วยเหลือกู้ภัยที่มีลักษณะระหว่างประเทศ.....	242
3.9.3 ผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้.....	244
3.9.4 อายุความ.....	244
3.9.5 ภาระการพิสูจน์.....	247
3.10 สิทธิของรัฐในการแทรกแซงการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยของเอกชน.....	248
3.10.1 การแทรกแซงเพราะสถานที่.....	248
3.10.2 การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยโดยเรือของรัฐ.....	249
3.10.3 มาตรการรักษาสิ่งแวดล้อม.....	249
3.10.3.1 กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ.....	250
3.10.3.2 กฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย.....	252
4 บทสรุปและข้อเสนอแนะ	
1 บทสรุป.....	258
2 ข้อเสนอแนะ.....	262
รายการอ้างอิง.....	268
ภาคผนวก	
ก. ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....	274
ข. Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910.....	285

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ค. International Convention on Salvage 1989.....	292
ง. LOF 2000.....	306
จ. SCOPIC 2000.....	309
ฉ. ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม).....	318
ช. ตารางเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... กับ ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม).....	331



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



# บทที่ 1

## บทนำ

### 1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางทะเลเป็นกิจการที่มีประวัติความเป็นมาอย่างยาวนาน โดยถือกำเนิดขึ้นมา จากความต้องการในการเคลื่อนย้ายสิ่งของ สินค้า และคนโดยสาร จากสถานที่แห่งหนึ่งไปยัง สถานที่อีกแห่งหนึ่ง โดยเริ่มจากการใช้แรงงานจากมนุษย์และพลังงานจากธรรมชาติเป็นตัวขับเคลื่อน จากนั้นจึงพัฒนามาใช้เครื่องจักรไอน้ำ และเครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานจากแหล่งต่าง ๆ เช่น น้ำมัน ก๊าซธรรมชาติ จนไปถึงพลังงานนิวเคลียร์มาเป็นตัวขับเคลื่อน

การขนส่งทางทะเลมีบทบาทสูงมากในการขนส่งมาตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่าย สามารถบรรทุกสิ่งของ สินค้า และคนโดยสารไป ได้เป็นจำนวนมาก นอกจากนี้เนื่องจากชุมชนและแหล่งอารยธรรมต่าง ๆ ที่สำคัญทั้งในอดีตและ ปัจจุบันนั้นมักตั้งอยู่ใกล้แหล่งน้ำ ประกอบกับสภาพภูมิศาสตร์ของโลกที่ประกอบไปด้วยส่วนที่เป็น พื้นน้ำถึงสามในสี่ส่วน จึงทำให้การขนส่งทางทะเลมีความสะดวกและได้รับความนิยมมากที่สุด เมื่อเทียบกับการขนส่งในทางอื่น ๆ

อย่างไรก็ตามถึงแม้ว่าการขนส่งทางทะเลจะกระทำได้ด้วยความสะดวกและประหยัดมากที่สุด แต่ในขณะเดียวกันการขนส่งทางทะเลก็เป็นวิธีที่ต้องเผชิญกับภัยอันตรายมากที่สุดด้วย เนื่องจากภัยอันตรายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางทะเลนั้นไม่อาจคาดการณ์ล่วงหน้าได้ และมีความรุนแรงมากกว่าภัยอันตรายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งทางบกหรือการขนส่งทางอื่น ๆ โดยภัยที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางทะเลนั้นอาจเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ตามธรรมชาติ เช่น พายุ คลื่น ลม กระแสน้ำ หมอก หรือภูเขาน้ำแข็ง เป็นต้น หรืออาจเกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายในเรือ เช่น ลูกเรือที่อยู่ห่างไกลจากการดูแลของเจ้าของเรือขับเรือโดยประมาท หรือเกิดการทุจริตของพนักงานเรือ (Barratry) ซึ่งหมายถึงการกระทำโดยมิชอบทุกอย่างที่นายเรือหรือลูกเรือจงใจทำขึ้นเพื่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเหมาเรือ (Charterer) อาทิ การเจาะเรือให้รั่ว การนำเรือไปเบี่ยงออกนอกเส้นทางโดยฉ้อฉล การลักลอบขายสินค้าไปโดยฉ้อฉล อันเป็นการกระทำของนายเรือหรือลูกเรือ โดยปราศจากการรู้เห็นเป็นใจของเจ้าของเรือ ทำให้เจ้าของเรือได้รับความเสียหาย เป็นต้น หรือการกระทำของบุคคลอื่นภายนอกเรือ เช่น โจรสลัด (Pirate) เรือลำอื่นแล่นมาชน หรือคลื่นที่เกิดจากเรือลำอื่นกระแทก ทำให้เรือเล็กอัปปาง เป็นต้น นอกจากนี้ภัยทางทะเลยังอาจเกิดขึ้นจากตัวเรือเองก็ได้ เช่น กรณีที่เรือไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมออกทะเล (Unseaworthiness) หรือเครื่องยนต์

ของเรือขำรอดจนไม่สามารถจะช่วยเหลือตนเองได้เมื่อประสบภัย เป็นต้น ซึ่งภัยอันตรายทางทะเลดังกล่าวนี้อาจทำให้ชีวิตมนุษย์และทรัพย์สินที่อยู่บนเรือ หรือตัวเรือเองตกอยู่ในอันตราย อันยากที่จะขอความช่วยเหลือจากผู้อื่นที่ผ่านไปผ่านมาได้ เพราะการขนส่งทางทะเลต่างจากการขนส่งทางบก เนื่องจากภูมิศาสตร์ของโลกที่ประกอบไปด้วยส่วนที่เป็นพื้นน้ำมากกว่าส่วนที่เป็นพื้นดิน ประกอบกับการขนส่งทางทะเลไม่มีข้อจำกัดหรือมีข้อจำกัดน้อยในด้านเส้นทางคมนาคม ซึ่งจะแตกต่างกับการขนส่งทางบกที่ต้องรอการตัดถนนจึงจะสามารถใช้เดินทางได้ ดังนั้นการที่จะหาผู้อื่นที่ผ่านไปผ่านมาในทะเลเพื่อให้เข้ามาดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นทำได้ยากและต้องใช้เวลาอันยาวนาน เพราะผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเองก็ต้องใช้เวลาในการเปลี่ยนเส้นทางหรือเดินทางมายังจุดเกิดเหตุเพื่อกระทำการช่วยเหลือกู้ภัย นอกจากนี้ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลยังอาจต้องเข้าเสี่ยงภัยในการเข้าไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเลอีกด้วย เช่น เรือของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องฝ่าพายุหรือหินโสโครกเข้าไปช่วยเหลือเรือที่กำลังจะอัปปางลงเพราะพายุหรือหินโสโครก เป็นต้น ดังนั้นหลักกฎหมายในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงได้ถือกำเนิดขึ้น เพื่อส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมากขึ้น

ในอดีตเมื่อยังไม่มีการบัญญัติกฎหมายเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ หน้าที่ในการเข้าไปช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลถือเป็นหน้าที่ในทางศีลธรรมที่ผู้ประสบเหตุควรให้ความช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ประเทศอังกฤษซึ่งเป็นมหาอำนาจทางพาณิชย์มาเป็นประเทศแรกที่มีกฎหมายสมัยใหม่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เนื่องจากเล็งเห็นถึงความสำคัญของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งนอกจากเป็นการช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ในยามยากลำบากแล้ว ยังเป็นการลดหรือป้องกันความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากภัยอันตรายทางทะเลอีกด้วย ดังนั้นจึงมีการออกกฎหมายเพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้น โดยมีมาตรการจูงใจให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมากขึ้นโดยการให้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

หลังจากนั้น เมื่อประเทศต่าง ๆ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล จึงได้ออกกฎหมายภายในของตนอันเกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมามากมายหลายประเทศ ซึ่งแม้จะมีแนวความคิดพื้นฐานที่คล้ายคลึงกัน คือ การจูงใจให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยก็ตาม แต่ก็ไม่มีกฎหมายและแบบแผนที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน จนทำให้มีปัญหาความแตกต่างกันในกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ดังนั้นเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ประเทศต่าง ๆ จึงได้ร่วมกันร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้น ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสำคัญ ได้แก่ อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล 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) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญากรุงบรัสเซลส์ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ. 1967 (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea, Signed at Brussels, September 23, 1910, Done at Brussels on May 27, 1967) และอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage 1989)

ในกฎหมายของประเทศไทยเองก็มีการกล่าวถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ในกฎหมายหลายฉบับด้วยกัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรค 2 (ข) กำหนดให้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสามารถที่จะร้องขอให้กักเรือได้ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 55 กำหนดว่าผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวง เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 22 (3) กำหนดว่า ให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือเป็นผู้มีบริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้น และพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 มาตรา 18 วรรคแรก กำหนดให้ประเมินจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เป็นค่าใช้จ่ายในกรณีพิเศษ โดยรวมถึงเงินรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ไม่ว่าจะช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะกระทำโดยมีสัญญาหรือไม่ก็ตาม แต่อย่างไรก็ตามในปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายไทยที่มีผลใช้บังคับแล้วฉบับใดที่ได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนขึ้นในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้

ในปัจจุบันเป็นที่น่ายินดีเป็นอย่างยิ่งที่ประเทศไทยโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม (ปัจจุบันได้เปลี่ยนความรับผิดชอบมาอยู่กับกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม เนื่องจากผลของการปฏิรูประบบราชการในปี พ.ศ. 2545) ได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของหลักกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล จึงร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ขึ้นมา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติหลักการของร่างพระราชบัญญัตินี้ จึงได้ส่งเรื่องไปให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณา และขณะนี้ได้ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว (สคก. เรื่องเสร็จที่ 40/2547)

อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการสิทธิการของสภาผู้แทนราษฎร เพื่อส่งเข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อตราเป็นพระราชบัญญัติและบังคับใช้ต่อไป

อย่างไรก็ตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ซึ่งได้ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นที่เรียบร้อยแล้วนั้นก็ยังคงมีข้อบกพร่องอันควรได้รับการแก้ไขอยู่ในบางประการ เพื่อให้เกิดความชัดเจนยิ่งขึ้นในการปรับใช้พระราชบัญญัตินี้เมื่อพระราชบัญญัตินี้มีผลใช้บังคับต่อไปในอนาคต โดยเฉพาะอย่างยิ่งเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage 1989) ซึ่งประเทศไทยอาจจะเข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับนี้ต่อไปในอนาคต เพื่อให้บุคคลที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับกาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยเฉพาะชาวต่างประเทศที่จะเข้ามาดำเนินธุรกิจพาณิชย์นาวิในประเทศไทยจะได้เข้าใจหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของไทยได้เป็นอย่างดี อันจะช่วยส่งเสริมให้เกิดพัฒนาการกิจการพาณิชย์นาวิของไทยได้อีกทางหนึ่ง

## **2 สมมติฐานของงานวิจัย**

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ฉบับที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการแห่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว (สคก. เรื่องเสร็จที่ 40/2547) ยังคงมีข้อบกพร่องบางประการ เช่น เรื่องความชัดเจนของตัวบทกฎหมาย หรือความสอดคล้องกับหลักกฎหมายสากล คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage 1989) เป็นต้น นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังมิได้กล่าวถึงกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยในบางกรณี เช่น การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ เป็นต้น ดังนั้นจึงสมควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมในบางประเด็นเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัตินี้มีความสมบูรณ์สอดคล้องกับหลักกฎหมายสากล และครอบคลุมการช่วยเหลือกู้ภัยในทุกกรณี ทั้งนี้เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาความเข้าใจพระราชบัญญัตินี้โดยคลาดเคลื่อน เพื่อให้ประเทศไทยสามารถเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ได้โดยไม่ต้องออกกฎหมายมารองรับอีก และเพื่อมิให้เกิดช่องว่างของกฎหมายในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ

## **3 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย**

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ

- 1 ศึกษาหาหลักเกณฑ์ที่เหมาะสมของกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อปรับใช้กับร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....
- 2 เป็นแนวทางในการแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....
- 3 เผยแพร่ความรู้และข้อมูลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง

#### 4 ขอบเขตของงานวิจัย

ในงานวิจัยขั้นนี้ จะทำการศึกษาวิจัยจากร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ข้อกฎหมายของไทยในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ข้อกฎหมายและคำพิพากษาของศาลต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเท่านั้น

#### 5 วิธีการศึกษาวิจัย

วิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยเป็นการวิจัยเอกสาร (Documentary Research) กล่าวคือ ทำการศึกษาจากตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ร่างกฎหมาย รายงานการประชุมของคณะกรรมการและคณะอนุกรรมการร่างกฎหมายพาณิชย์นาวี หนังสือคำอธิบายกฎหมาย ตำรา บทความในวารสาร วิทยานิพนธ์ ข้อมูลทางอินเทอร์เน็ต ตลอดจนเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของไทยและต่างประเทศในระดับกว้างและลึก

#### 6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยเฉพาะ ทำให้เกิดปัญหาในการหาหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมาปรับใช้ เนื่องจากกฎหมายไทยบางฉบับได้มีการกล่าวถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ แต่ในขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยเฉพาะ ทำให้เกิดปัญหาในการหาหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ประกอบกับหลักกฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันก็ไม่อาจปรับใช้กับหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้อย่างเหมาะสม นั่นคือ ไม่ได้มีมาตรการในการส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสภาพแวดล้อมที่อาจเกิดขึ้นจากภัยอันตรายทางทะเล และแม้ว่าใน

ปัจจุบันจะมีการร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ฉบับที่ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว (สคก. เรื่องเสร็จที่ 40/2547) ก็ตาม แต่ร่างพระราชบัญญัตินี้ยังคงมีข้อบกพร่องอยู่ในบางประเด็นที่สมควรได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อหลีกเลี่ยงความเข้าใจผิดกับกฎหมายที่คลาดเคลื่อน เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายที่อาจจะเกิดขึ้น และเพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage 1989) ก่อนที่จะประกาศในราชกิจจานุเบกษาให้มีผลใช้บังคับเป็นกฎหมาย อันจะส่งผลดีต่อการปรับใช้และการตีความกฎหมาย เพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของผู้ร่างกฎหมายอันจะทำให้เกิดประโยชน์สูงสุดขึ้นแก่วงการพาณิชย์นาวีของไทยและประเทศชาติต่อไป

ดังนั้น วิทยานิพนธ์ชิ้นนี้จึงอาจเป็นแนวทางช่วยให้คณะทำงานร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ปรับแก้ร่างพระราชบัญญัตินี้ให้มีความสมบูรณ์เหมาะสมที่จะนำมาใช้กับประเทศไทย ครอบคลุมปัญหาในทุกกรณีที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และสอดคล้องกับมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศมากยิ่งขึ้นอันจะทำให้การเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ทำได้ง่ายขึ้น โดยไม่ต้องออกกฎหมายภายในมารองรับอีก ทั้งนี้เพื่อให้กิจการพาณิชย์นาวีของไทยมีความเจริญเติบโตขึ้นต่อไปในอนาคต



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## บทที่ 2

### บททั่วไป

#### 1 ความหมาย ประวัติความเป็นมา และประเภทของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

##### 1.1 ความหมายของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในเรื่องความหมายของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือ Salvage นั้น มีความพยายามในการให้คำนิยามความหมายโดยนักวิชาการที่แตกต่างกันไป ซึ่งส่งผลไปถึงบทนิยามศัพท์ตามกฎหมายต่าง ๆ หรือการให้คำจำกัดความในบริบทที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งพอสรุปได้จาก Black's Law Dictionary<sup>1</sup> อันเป็นหนังสือที่ได้ให้ความหมายของคำว่า Salvage ไว้ครอบคลุมที่สุด กล่าวคือ ใน Black's Law Dictionary มีการให้ความหมายของ Salvage ในลักษณะที่เป็นคำนามได้ถึง 3 ประการ ได้แก่ การช่วยเหลือทรัพย์สินให้พ้นจากภัยอันตราย (*The rescue of imperiled property.*) หรือซากทรัพย์สินที่คงเหลืออยู่หลังจากเกิดภัยอันตราย (*The property saved or remaining after a fire or other loss.*) หรือค่าตอบแทนที่ให้แก่ผู้มีหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือสินค้าของเรือ (*Compensation allowed to a person who, having a duty to do so, helps save a ship or its cargo.*) จากความหมายของคำว่า Salvage ที่กำหนดไว้ใน Black's Law Dictionary นั้น สามารถแยกออกได้เป็น 3 ประการ ได้แก่ การให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซากทรัพย์สินหลังจากเกิดภัยอันตราย และค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งในแต่ละความหมายก็ได้รับการยอมรับโดยนำไปใช้ในสถานการณ์ที่ต่างกัน

##### 1.1.1 การให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ตามพจนานุกรมคำศัพท์ทางการค้าระหว่างประเทศ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นกระบวนการนำกลับมา การรักษาเรือหรือสินค้าให้พ้นจากความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากภัยทางทะเล และรวมถึงเงินรางวัลที่ได้จ่ายให้แก่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย เพื่อเป็นการตอบแทนการให้บริการในการรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินดังกล่าว (*Process of recovering saving a ship or cargo for*

---

<sup>1</sup> Henry Campbell Black, *Black's Law Dictionary Deluxe*, 7<sup>th</sup> ed. By Bryan A. Garner (St. Paul, Minn.: West, 1999), p. 1340.

*a loss or damage from maritime perils. Also the award paid to the salvor rendered in saving such property.)*<sup>2</sup>

ส่วนตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage 1989)<sup>\*</sup> Article 1 (a) กล่าวถึง “การช่วยเหลือกู้ภัย” ว่าเป็น หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใด ที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่ง ประสบภัยอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ ซึ่งเป็นต้นแบบให้กับร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือ กู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....<sup>\*\*</sup> ของไทยที่มีการกล่าวถึงคำนิยามของการช่วยเหลือกู้ภัยไว้ในมาตรา 4 ความว่า “การช่วยเหลือกู้ภัย” หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใด ที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบภัยอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ”

ตามคำพิพากษาของศาลแห่งประเทศสหรัฐอเมริกาว่าการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นบริการ ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย (Salvors) กระทำลงด้วยความสมัครใจเพื่อช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินจาก ภัยอันตรายในท้องทะเล โดยที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีหน้าที่ต้องกระทำเช่นนั้น<sup>3</sup> ซึ่งสอดคล้องกับคำ พิพากษาของศาลในประเทศอังกฤษที่ถือว่าการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นการทำประโยชน์ก่อให้เกิดความ ปลอดภัยขึ้นแก่สิ่งที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายและไม่สามารถ ช่วยเหลือตนเองได้ โดยผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องไม่มีหน้าที่ที่จะต้องกระทำเช่นนั้น หรือมิได้เป็น การกระทำเพื่อประโยชน์ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแต่เพียงผู้เดียว<sup>4</sup>

ในส่วนความเห็นของนักวิชาการต่างประเทศมองว่า การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นการ ช่วยเหลือทรัพย์สินให้รอดพ้นจากภัยอันตรายทางทะเล โดยอาจมีการทำสัญญากันไว้ก่อนหรือไม่ก็ ได้ โดยหากไม่มีการทำสัญญากันไว้ก่อนนั้นจะมีหนี้ผูกพันตามหลักกึ่งสัญญา (Quasi-contract) ซึ่งเจ้าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้จะต้องจ่ายเงินรางวัลให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยสิทธิเรียก

<sup>2</sup> Alan E. Branch, *Dictionary of shipping international trade terms and abbreviation* (London: Witherly, 1982), p. 432.

<sup>\*</sup> ดู International Convention on Salvage 1989 ใน ภาคผนวก ค

<sup>\*\*</sup> ดู ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ใน ภาคผนวก ก

<sup>3</sup> Salvatore Nicastro v. Peggy B. (1960) A.M.C. 914. cited in Leslie J. Buglass, *Marine Insurance and General Average in the United States: An Average Adjuster's viewpoint*, 2<sup>nd</sup> ed. (Centreville: Cornell Maritime, 1981), p. 314.

<sup>4</sup> The Hu (1996) 2 Lloyd's Rep. 7, 12, Per Brandon J.



ร้องในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้มีหลักประกันเป็นบุริมสิทธิเหนือทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ด้วย<sup>5</sup> หรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นบริการ (Service) ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อช่วยเหลือเรือและสินค้าและทรัพย์สินให้รอดพ้นจากภัยอันตราย<sup>6</sup>

ส่วนนักวิชาการของไทยเองมองว่า การช่วยเหลือกู้ภัย คือ การกู้เรือหรือทรัพย์สินอันได้แก่เรือ สินค้า ตลอดจนสิ่งมีชีวิตให้พ้นจากภัยพิบัติ เช่น การให้บริการลากจูงเรือที่ได้รับความเสียหายเข้าไปยังท่าที่ดี หรือการช่วยให้สินค้าปลอดภัยจากเรือที่กำลังเกยตื้นในสภาพที่ไม่สามารถลอยน้ำได้<sup>7</sup> หรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นการที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยได้ให้การช่วยเหลือแก่ชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินต่าง ๆ เช่น เรือ อุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือ รวมทั้งสินค้าที่ตกอยู่ในอันตรายในท้องทะเลเพื่อให้พ้นจากภัย<sup>8</sup>

#### 1.1.2 ซากทรัพย์สินหลังจากเกิดภัยอันตราย

ในทางกฎหมายประกันภัยทางทะเลนั้น Salvage หมายถึงสิ่งที่ถูกช่วยเหลือไว้ได้จากการกู้ภัย หรือที่เรียกว่า “ซากทรัพย์”<sup>9</sup> ซึ่งตาม Article 79 แห่งพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906 - MIA 1906) ของประเทศอังกฤษ ซากทรัพย์จะตกได้แก่ผู้รับประกันภัย หากว่าเกิดความสูญหรือเสียหายอย่างสิ้นเชิง หรือความสูญหรือเสียหายที่เสมือนเสียหายอย่างสิ้นเชิงซึ่งผู้เอาประกันภัยได้แจ้งสละทิ้งและผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหรือเสียหายโดยสิ้นเชิงของวัตถุที่เอาประกันภัยแล้ว ทำให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเข้าถือเอา (take over) ประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยที่มีอยู่ในอะไรก็ตามที่อาจคงเหลืออยู่ของวัตถุที่เอาประกันภัย เช่น เรือที่เอาประกันภัยไว้สูญหายไป ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนความสูญหายสิ้นเชิงแล้ว หากต่อมาพบเรือกลับมา เรือดังกล่าวตกเป็นของผู้รับประกันภัย<sup>10</sup>

<sup>5</sup> Frank L. Maraist, *Admiralty in a nutshell*, 2<sup>nd</sup> ed. (St. Paul, Minn.: West, 1988), p. 123.

<sup>6</sup> Martin Davies and Anthony Dickey, *Shipping Law*, 2<sup>nd</sup> ed. (1995), p. 579 อ้างถึงใน ประมวลจันทรชีวะ, คำอธิบาย พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ (กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542), หน้า 214.

<sup>7</sup> มาดณ สัจมิตร, *ประกันภัยสินค้าส่งออก* (กรุงเทพมหานคร: บำรุงสาสน์, 2531), หน้า 121.

<sup>8</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, *กฎหมายพาณิชย์นาวี เล่ม 3*, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2539), หน้า 97.

<sup>9</sup> ประมวลจันทรชีวะ, *101 คัพท์ พณิชย์นาวี* (กรุงเทพมหานคร: เดือนตุลา, 2546), หน้า 171.

<sup>10</sup> *Houstman v. Thornton* (1816) Holt NP 242.

เป็นต้น แต่หากผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเพียงบางส่วน ผู้รับประกันภัยก็จะมีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากซากทรัพย์<sup>11</sup>

### 1.1.3 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ตาม Black's Law Dictionary ได้กล่าวขยายความความหมายของคำว่า salvage ไว้ว่า ในกรณีพิเศษที่เกิดการช่วยเหลือเรือ บุคคลบนเรือ หรือสินค้าบนเรือให้ปลอดภัย ผู้ที่เข้าช่วยเหลือจนสำเร็จเรียกว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัย มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนที่เรียกว่าค่าช่วยเหลือกู้ภัย (*When some special and extraordinary assistance is rendered, whereby a ship, the persons on it, or its cargo, are saved, the persons rendering such successful assistance, who are called salvors, are entitled to a compensation, which is call salvage.*)<sup>12</sup> หรือเป็นค่าตอบแทนที่จ่ายโดยเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าบนเรือให้แก่บุคคลผู้ช่วยเหลือเรือหรือสินค้าบนเรือจากการอัปปาง การถูกควบคุม หรือความเสียหายอย่างอื่น ที่เรียกว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนี้เป็นกฎเกณฑ์ทางพาณิชย์นาวีที่มีมาตั้งแต่สมัยโบราณ และมีได้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของสิทธิตามสัญญา ในการกำหนดจำนวนค่าตอบแทนนี้จึงถูกกำหนดโดยศาล แต่ในบางครั้งก็มีการทำสัญญากันก่อนที่จะเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย อย่างไรก็ตาม แม้ไม่มีการทำสัญญาในการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยโดยบุคคลที่ไม่มีหน้าที่ต้องกระทำเช่นนั้นก็มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน (*Salvage is a reward payable either by the shipowner or by the owners of goods carried in the ship to persons who save the ship or cargo from shipwreck, capture or other loss. The right to salvage is an ancient rule of maritime law and is not based on contractual rights. The actual payable is, as a rule, assessed by the Court. Sometime an express agreement, fixing an amount, is made before the assistance is rendered, but this is not a question of salvage in the strict sense, which always implies service by persons who are under no obligation to render it.*)<sup>13</sup>

ส่วนตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ ใน Article 65 (2) ได้ให้ความหมายของค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Charges) ไว้ว่า

<sup>11</sup> กำชัย จงจักรพันธ์, รายงานวิจัยเรื่องการพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย (2544), หน้า 288 - 289.

<sup>12</sup> John Indermaur, Principles of the Common Law, ed. by Edmund H. Bennett (1<sup>st</sup> Am. Ed., 1878), p. 168 cited in Henry Campbell Black, Black's Law Dictionary Deluxe, p. 1340.

<sup>13</sup> E. W. Chance, Principles of Mercantile Law, 10<sup>th</sup> ed. By P. W. French (1951), p. 98 cited in Henry Campbell Black, Black's Law Dictionary Deluxe, p. 1340.

หมายถึง ค่าบริการที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิเรียกร้องได้ตามกฎหมายพาณิชย์นาวีเป็นเอกเทศจากสัญญา แต่ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายของการให้บริการในลักษณะที่เป็นการช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำโดยผู้เอาประกันภัยเอง หรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลที่ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยจ้างเอาไว้ เพื่อให้หลุดพ้นจากภัยอันตรายที่เอาประกันไว้ ซึ่งหากค่าใช้จ่ายดังกล่าวเกิดขึ้นโดยสมเหตุสมผลแล้วย่อมสามารถได้รับชดใช้ในฐานะที่เป็นค่าใช้จ่ายเฉพาะหรือค่าเสียหายทั่วไปตามแต่พฤติการณ์ที่ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายนั้น (*"Salvage charges" means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agent, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.*)

ตามคำพิพากษาของศาลสูง (The Supreme Court) แห่งประเทศสหรัฐอเมริกาในคดี *The Blackwall*<sup>14</sup> เห็นว่า Salvage เป็นค่าตอบแทนที่ให้แก่บุคคลที่ทำการช่วยเหลือเรือหรือสินค้าบนเรือไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนให้ปลอดภัยจากภัยอันตรายในท้องทะเลอันใกล้จะถึง หรือกู้ทรัพย์สินค้าจากเรือที่อัปปางหรือทรัพย์สินถูกทิ้ง หรือนำทรัพย์สินที่ถูกยึดกลับคืนมา (*Compensation allowed to persons by whose assistance a ship or its cargo has been saved in whole or in part, from impending danger, or recovered from actual loss in cases of shipwreck, derelict recapture.*)

ส่วนตามความเห็นของนักวิชาการมองว่า Salvage เป็นค่าตอบแทนที่ให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ปฏิบัติการช่วยเหลือทรัพย์สินในทะเลที่ประสบภัยอันตรายทำให้ทรัพย์สินนั้นพ้นจากภัยอันตรายโดยที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวไม่มีหน้าที่ต้องช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินดังกล่าวแต่อย่างใด<sup>15</sup> หรือ Salvage เป็นหลักว่าด้วยการจ่ายค่าตอบแทนให้แก่บุคคลซึ่งสมัครใจเข้าช่วยเหลือกู้ภัยให้เรือและ

<sup>14</sup> 77 U.S. 1, 19 L.ed. 870 (1869).

<sup>15</sup> Robert M. Hughes, *Handbook of Admiralty Law*, 2<sup>nd</sup> ed. (St. Paul., Minn.: West, 1920), p.

ทรัพย์สินบนเรือที่ประสบภัยอันตรายพลอดภัย โดยที่บุคคลนั้นไม่มีหน้าที่ดังกล่าว<sup>16</sup> หรือเป็นการให้ค่าตอบแทนแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่สมัครใจเข้าช่วยเหลือชีวิตหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลจนประสบความสำเร็จ<sup>17</sup>

อย่างไรก็ตามแม้ว่าความหมายของคำว่า Salvage นั้น จะมีได้ถึง 3 ความหมายดังที่ได้กล่าวถึงไปแล้วข้างต้น แต่ความหมายของคำว่า Salvage หรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในวิชานิติพนธ์เล่มนี้จะหมายถึงเฉพาะการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยแก่บุคคลหรือทรัพย์สินซึ่งเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยที่ตกอยู่ในภัยอันตรายทางทะเล เพื่อให้พ้นจากภัยอันตรายดังกล่าว โดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสมัครใจเข้าช่วยเหลือกู้ภัยโดยที่ตนไม่มีหน้าที่ต้องทำการช่วยเหลือกู้ภัยแต่ประการใด ซึ่งหากประสบความสำเร็จ คือ บุคคลหรือทรัพย์สินได้รับความปลอดภัยจากการช่วยเหลืออื่น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวก็จะมีสิทธิในการได้รับค่าตอบแทน

## 1.2 ประวัติความเป็นมาของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

หลักเกณฑ์ว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีมาตั้งแต่ในสมัยโบราณ เนื่องจากในอดีตการเดินทางหรือการขนส่งทางทะเลด้วยเรือนั้นเป็นวิธีที่ได้รับความนิยมและมีความสะดวกที่สุด เพราะว่าในสมัยนั้นยังไม่มียานพาหนะที่เดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล หรือถนนหนทางที่สะดวกและปลอดภัยเช่นในสมัยนี้ ประกอบกับการตั้งชุมชนเมืองหรือแหล่งอารยธรรมที่สำคัญในสมัยก่อนนั้นมักจะตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งน้ำซึ่งมีมากถึงสามในสี่ส่วนของโลก ดังนั้นการเดินทางหรือการขนส่งทางทะเลด้วยเรือหรือพาหนะที่ใช้ในการเดินทางอื่น ๆ ซึ่งอาศัยเพียงแรงงานมนุษย์หรือธรรมชาติเท่านั้น เช่น เรือแจวหรือเรือใบ จึงเป็นวิธีที่ได้รับความนิยมและสะดวกที่สุด จนถึงปัจจุบันการเดินทางหรือการขนส่งทางทะเลก็ยังเป็นที่นิยมอยู่ เนื่องจากการเดินทางหรือการขนส่งทางทะเลนั้นมีพัฒนาการทางการเดินทางหรือการขนส่งที่ยาวนาน มีค่าใช้จ่ายต่ำเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางหรือการขนส่งด้วยวิธีอื่น และสามารถบรรทุกทุกสินค้าหรือคนโดยสารไปได้เป็นจำนวนมากว่าการเดินทางหรือการขนส่งด้วยวิธีอื่น ประกอบกับสภาพภูมิประเทศของโลกนั้นประกอบไปด้วย

<sup>16</sup> David W. Abecassis and Richard L. Jarashow, Oil pollution from ships: international, United Kingdom, and United States law and practice, 2<sup>nd</sup> ed. by David William Abecassis. (London: Stevens & Sons, 1985), p. 141.

<sup>17</sup> General Salvage and Treasure, available from: [http://www.freeadvice.com/admiralty\\_maritime/salvage\\_and\\_treasure/](http://www.freeadvice.com/admiralty_maritime/salvage_and_treasure/)

ส่วนที่เป็นน้ำมากกว่าส่วนที่เป็นพื้นดิน ดังนั้นการเดินทางหรือการขนส่งทางทะเลจึงยังคงเป็นการเดินทางหรือการขนส่งที่ได้รับความนิยมสูงที่สุด โดยเฉพาะในส่วนของการค้าระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ตามการเดินทางหรือการขนส่งทางทะเลนั้นก็เป็วิธีกาที่เสี่ยงต่ออันตรายมากกว่าการเดินทางหรือการขนส่งด้วยวิธีอื่น ๆ เนื่องมาจากเรือหรือพาหนะที่ใช้ในการเดินทางหรือการขนส่งนั้นอาจประสบกับภัยอันตรายทางทะเล (Maritime Perils) ได้หลากหลายประการ ทั้งจากเหตุการณ์ตามธรรมชาติ เช่น ลมพายุ คลื่น หมอก หินโสโครก กระแสน้ำวน หรือภูเขาน้ำแข็ง เป็นต้น เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายในเรือ เช่น นายเรือที่อยู่ห่างไกลจากการดูแลของเจ้าของเรือขับเรือโดยประมาท หรือเกิดการทุจริตของพนักงานเรือ (Barratry) อันเป็นการกระทำของนายเรือหรือลูกเรือโดยปราศจากการรู้เห็นเป็นใจของเจ้าของเรือ ทำให้เจ้าของเรือได้รับความเสียหาย<sup>18</sup> ซึ่งจะต้องเป็นการทำละเมิดโดยจงใจเท่านั้น<sup>19</sup> เป็นต้น หรือการกระทำของบุคคลอื่นภายนอกเรือ เช่น โจรสลัด (Pirate) เรือลำอื่นแล่นมาชน หรือคลื่นที่เกิดจากเรือลำอื่นกระแทก ทำให้เรือเล็กอัปปาง เป็นต้น นอกจากนี้ภัยอันตรายทางทะเลยังอาจเกิดขึ้นจากตัวเรือเองก็ได้ เช่น เรือไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมออกทะเล (Unseaworthiness) หรือเครื่องยนต์ของเรือชำรุดหรือขัดข้องจนไม่สามารถจะช่วยเหลือตนเองได้เมื่อประสบภัย เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้นายเรือหรือลูกเรือของเรือหรือพาหนะที่ใช้ในการเดินทางดังกล่าวไม่สามารถที่จะช่วยเหลือตนเองได้ ทำให้เกิดความสูญเสียขึ้นแก่ชีวิตของนายเรือ ลูกเรือ หรือคนโดยสาร และ/หรือทรัพย์สินของเจ้าของเรือหรือพาหนะที่ใช้ในการเดินทาง และ/หรือทรัพย์สินของเจ้าของสินค้าในเรือหรือในพาหนะที่ใช้ในการเดินทางดังกล่าวได้ หากไม่ได้รับความช่วยเหลือจากเรือหรือพาหนะที่ใช้ในการเดินทางอื่น ๆ ที่เดินทางผ่านมาประสบเหตุการณ์ดังกล่าวเข้า หรือเรือหรือพาหนะที่ใช้ในการเดินทางอื่น ๆ ที่อยู่ใกล้เคียง

### 1.2.1 ยุคโบราณ

การเดินทางหรือการขนส่งทางทะเลนั้น แม้ว่าจะเป็วิธีที่สะดวกแต่ก็มีความเสี่ยงต่อภัยอันตรายทางทะเลมีอยู่มากมายดังที่ได้กล่าวไปแล้ว ดังนั้นในสมัยโบราณจึงมีกฎเกณฑ์ที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่าเมื่อเรือลำใดพบเห็นเรือลำอื่นที่กำลังประสบภัยอันตรายทางทะเล เรือลำที่พบเห็นเหตุการณ์นั้นจะต้องเข้าช่วยเหลือเรือลำอื่นที่กำลังประสบภัยอันตรายทางทะเลนั้นอย่างเต็มที่ ซึ่งเป็นการแสดงออกถึงความสามัคคีที่จะช่วยเหลือซึ่งกันและกันในกลุ่มคนที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ

<sup>18</sup> ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ - ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: ราชบัณฑิตยสถาน, 2543), หน้า 22.

<sup>19</sup> ประมวล จันทรชิวะ, 101 ศัพท์ พาณิชยนาวิ, หน้า 20.

แต่กฎเกณฑ์ดังกล่าวก็เป็นเพียงกฎเกณฑ์ในทางศีลธรรมเท่านั้น<sup>20</sup> ไม่มีสภาพบังคับเป็นกฎหมายแต่อย่างใด

### 1.2.2 ยุคจักรวรรดิโรมัน

กฎเกณฑ์ในการช่วยเหลือผู้ที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลดังกล่าวได้พัฒนาขึ้นมาเป็นกฎหมายเมื่อประมาณ 3,000 ปีมาแล้ว\* ซึ่งหลักฐานปรากฏอยู่ในกฎหมายลายลักษณ์อักษร คือประมวลกฎหมายพาณิชย์ของชาวโรด (Rhodian Maritime Code หรือ Edicts of Rhodes<sup>21</sup>) ซึ่งอาศัยอยู่บนเกาะ Rhodes ในจักรวรรดิโรมัน<sup>22</sup> กฎหมายพาณิชย์ของชาวโรดนี้ใช้บังคับในสมัยกรีกโบราณในแถบเมดิเตอร์เรเนียน โดยมีสาระสำคัญว่าผู้ใดที่สามารถช่วยเหลือกัปตันทรัพย์สินให้พ้นจากภัยอันตรายทางทะเลได้ มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนจำนวนหนึ่งในสี่ของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยได้<sup>23</sup> อันเป็นการกำหนดอัตราส่วนไว้แน่นอน (Fixed proportions) ซึ่งหลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกัปตันดังกล่าวได้สืบทอดต่อมาถึงกฎหมายโรมัน (Justinian Digest) โดยถือว่าผู้ที่เป็นอาสาสมัครเข้าทำการช่วยเหลือกัปตันจนสำเร็จ<sup>24</sup> มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนจากเจ้าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยได้ ถึงแม้ว่าเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวจะไม่ได้ร้องขอให้กระทำ หรือไม่ทราบและไม่ได้รับรู้ถึงการกระทำนั้นก็ตาม<sup>25</sup> อันเป็นการกำหนดขึ้นโดยตั้งอยู่บนหลักของความยุติธรรมและสอดคล้องกับนโยบายมหาชนที่ส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกัปตัน นอกจากนี้ยังช่วยป้อง

<sup>20</sup> ไผทชิต เอกจรรย์กร, กฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศส (กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), หน้า 141.

\* มีผู้อ้างว่าหลักเกณฑ์การช่วยเหลือกัปตันพัฒนาเป็นกฎหมายตั้งแต่ยุคจักรวรรดิไบแซนไทน์ โดยพบในกฎหมายทะเลของเมืองไบแซนไทน์ (The Sea Laws of Byzantium) ดู Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law* (Minn.: West, 1994), p. 782. และ George d'Angelo, *Admiralty and Maritime Law*, available from: <http://members.aol.com/dangelaw/admir9.html>

<sup>21</sup> Andrew W. Anderson, *Salvage & Recreational Vessels: Modern Concepts & Misconceptions*, available from:

[http://www.safesea.com/boating\\_info/salvage/anderson/background.html](http://www.safesea.com/boating_info/salvage/anderson/background.html)

<sup>22</sup> ประมวล จันทรชีวะ, คำอธิบาย พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ, หน้า 222.

<sup>23</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ, "การประกันภัยทางทะเล", ใน คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2545), หน้า 346.

<sup>24</sup> Robert P. Grime, *Shipping Law* (London: Sweet & Maxwell, 1978), p. 276.

<sup>25</sup> สมาคมประกันวินาศภัย, หลักการและหลักปฏิบัติ "ความเสียหายร่วม" (กรุงเทพมหานคร: ประชุมทอง, 2537), หน้า 53.

กันมิให้เกิดการลักหรือยักยอกทรัพย์สินที่กำลังตกอยู่ในภยันตรายได้อีกด้วย<sup>26</sup> เพราะการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นเกิดขึ้นในกรณีที่มิใช่ภยันตรายทางทะเลเกิดขึ้นกับวัตถุที่ต้องเสี่ยงภัยในทะเล ดังนั้นผู้ช่วยเหลือผู้ภัยอาจอาศัยช่วงเวลาที่สุดมุดังกล่าวเข้าไปกระทำความผิดโดยการลักหรือยักยอกทรัพย์สินได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการบัญญัติกฎหมายกำหนดมาตรการลงโทษผู้ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้ภัยให้ถูกต้องเอาไว้ เพื่อป้องกันมิให้บุคคลกระทำความผิดดังกล่าวด้วย

### 1.2.3 ยุคกฎหมายสมัยใหม่

ในยุคกฎหมายสมัยใหม่นั้น ประเทศต่าง ๆ ที่ให้ความสำคัญกับกิจการพาณิชย์นาวี ไม่ว่าจะเป็นประเทศที่ใช้กฎหมายในระบบ common law เช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศสหรัฐอเมริกา หรือประเทศแคนาดา เป็นต้น หรือประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ civil law เช่น ประเทศฝรั่งเศส ประเทศเวียดนาม หรือประเทศจีน เป็นต้น ก็ได้มีการบัญญัติถึงหลักการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลไว้ โดยการนำเอาหลักกฎหมายพื้นฐานของกฎหมายโรมัน มาผนวกเข้ากับจารีตประเพณีทางพาณิชย์นาวีของแต่ละประเทศ กลายเป็นแนวความคิดทางด้านการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลของประเทศตนเอง

ดังนั้นหลักกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลของแต่ละประเทศจึงมีความคล้ายคลึงกัน<sup>27</sup> นั่นคือหลักเกณฑ์การให้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลจะต้องมีมาตรการทั้งที่เป็นพระเดชและพระคุณ (Stick & Carrot) โดยพยายามบัญญัติกฎหมายให้เป็นการลดการซ้ำเติมผู้ประสบภยันตรายทางทะเลหรือลดการเพิกเฉยต่อการร้องขอความช่วยเหลือของผู้ประสบภยันตรายในทะเล โดยใช้มาตรการการกำหนดโทษทางอาญาอย่างรุนแรงแก่ผู้ฝ่าฝืนไม่เข้าดำเนินการช่วยเหลือผู้ภัย (พระเดช) และมาตรการการให้รางวัลแก่ผู้เข้าช่วยเหลือผู้ภัย (พระคุณ) เพื่อเป็นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

ทั้งนี้ไม่ว่าผู้ช่วยเหลือผู้ภัยจะได้ตกลงทำสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยกันไว้ก่อนดำเนินการช่วยเหลือผู้ภัยหรือไม่ก็ตาม โดยหากมีการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยกันไว้ก่อนดำเนินการช่วยเหลือผู้ภัยก็ย่อมเป็นไปตามข้อสัญญา โดยศาลสามารถปรับแต่งข้อสัญญาให้มีความยุติธรรมได้ แต่หากไม่มีการทำสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยกันไว้ก่อนดำเนินการช่วยเหลือผู้ภัย ศาลก็จะทำหน้าที่เป็นผู้กำหนดจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัย ซึ่งศาลจะพิจารณา กำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยให้ด้วยความเป็นธรรมและสมเหตุสมผล (Equity and

<sup>26</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, p. 783.

<sup>27</sup> W. K. Hastings, "Non-tidal Salvage in the United Kingdom: Goring, Goring, Gone," *Journal of Maritime Law and Commerce* 19 (October 1988): 475.

Reason) ซึ่งในการกำหนดจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ ศาลจะไม่กำหนดอัตราส่วนไว้แน่นอน โดยพิจารณาเพียงแต่มูลค่าของเครื่องมือเครื่องมือน้ำหนักที่หนักหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น แต่ศาลจะพิจารณาไปถึงปัจจัยอื่น ๆ ด้วย เช่น ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน ชีวิตบุคคล รวมทั้งสิ่งแวดล้อม ความฉับไวในการให้บริการ เป็นต้น แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินไปกว่ามูลค่าทรัพย์สินหรือเรือที่สามารถช่วยเหลือไว้ได้ ทำให้ไม่เกิดความสูญเสียและก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของทรัพย์สินที่จะได้ทรัพย์สินกลับคืนมา

#### 1.2.4 ยุคกฎหมายระหว่างประเทศ

เมื่อประเทศต่าง ๆ ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล จึงได้ออกกฎหมายภายในของตนอันเกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมากมายหลายประเทศ ซึ่งแม้กฎหมายดังกล่าวของทุกประเทศจะมีแนวความคิดมาจากพื้นฐานที่คล้ายคลึงกันก็ตาม แต่กฎหมายดังกล่าวก็มีความแตกต่างกันไปเมื่อนำแนวความคิดพื้นฐานดังกล่าวไปผสมผสานเข้ากับระบอบการเมืองการปกครอง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมของแต่ละประเทศ จนทำให้ไม่มีกฎหมายและแบบแผนเรื่องของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ส่งผลให้เกิดปัญหาในเรื่องของความแตกต่างกันในกฎหมายภายในของแต่ละประเทศ ดังนั้นเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ประกอบกับที่บางประเทศยังไม่มีหลักเกณฑ์ว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและเล็งเห็นถึงความสำคัญของหลักกฎหมายดังกล่าว ประเทศต่าง ๆ จึงได้ร่วมกันร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้น โดยผลจากการประชุมของคณะกรรมการพาณิชย์ระหว่างประเทศ (Comité Maritime International – CMI หรือ International Maritime Committee - IMC<sup>\*</sup>) ในปี ค.ศ. 1905 ได้นำไปสู่ข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นฉบับแรก ได้แก่ อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ลงวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1910 (Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea, Signed at Brussels,

<sup>\*</sup> CMI หรือ IMC นี้ เป็นองค์การระหว่างประเทศองค์การแรกที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์และทางปฏิบัติในทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์ และยังถือว่าเป็นองค์การระหว่างประเทศที่เก่าแก่ที่สุดในด้านพาณิชย์ ถือกำเนิดอย่างเป็นทางการขึ้นเมื่อ ค.ศ. 1897 โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อหาแนวทางเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายพาณิชย์ โดยสนับสนุนให้ประเทศสมาชิกภาคีก่อตั้งสมาคมกฎหมายพาณิชย์ของตนเองขึ้น



September 23, 1910) มีทั้งสิ้น 19 Articles โดยมีประเทศที่เข้าเป็นภาคีตามอนุสัญญาฉบับนี้จำนวน 88 ประเทศ\*

ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญารุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ. 1967 (Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea, Signed at Brussels, September 23, 1910, Done at Brussels on May 27, 1967) ซึ่งได้แก้ไขเฉพาะในส่วนของการนำหลักการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมาใช้บังคับกับเรือรบหรือเรือของรัฐหรือเรือที่ใช้หรือเช่าโดยรัฐด้วย และสิทธิเรียกร้องที่มีต่อรัฐเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยที่ให้แก่เรือรบหรือเรืออื่นที่ใช้ประโยชน์ในการให้บริการสาธารณะโดยเฉพาะ ไม่ได้ใช้ประโยชน์ทางการค้าในเวลาที่เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยและในเวลาที่มีการฟ้องคดี คดีดังกล่าวจะถูกนำไปฟ้องยังศาลของรัฐนั้น ๆ<sup>28</sup> โดยมีประเทศที่นำพิธีสารฉบับนี้ไปปรับแก้อนุสัญญาปี 1910 จำนวนทั้งสิ้น 8 ประเทศ\*\*

ต่อมาเมื่อมีแนวความคิดในการรักษาสภาพแวดล้อมและธรรมชาติ สืบเนื่องมาจากการอับปางลงของเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ทำให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อรัฐชายฝั่ง อีกทั้งมีแนวความเห็นที่ว่าหลัก No Cure – No Pay\*\*\* เครื่องครัดเกินไปทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่ประสบความสำเร็จในการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับสิ่งใดตอบแทนเลย ทั้ง ๆ ที่ใช้ความพยายามสูงมากในการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อม ประกอบกับความต้องการที่จะได้อนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใหม่ คณะกรรมการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (CMI หรือ IMC) จึงได้ดำเนินการจัดทำร่างอนุสัญญาเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้นใหม่ในราวปี ค.ศ. 1981 และต่อมาจึงได้มีการพิจารณาร่างอนุสัญญาในรายละเอียดในการประชุมที่กรุงลอนดอนของคณะกรรมการกฎหมายขององค์การการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization - IMO)\*\*\*\* และในที่สุดในการประชุมทางการทูต (Diplomatic Conference) ที่กรุงลอนดอนในวัน

\* ข้อมูลปี 1994 อย่างไรก็ตามในปัจจุบันประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับปี 1910 นั้นมีจำนวนลดลงเนื่องจากประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับปี 1989 ต้องบอกเลิกการเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับปี 1910

<sup>28</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี เล่ม 3, หน้า 120.

\*\* ข้อมูล ณ วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2524

\*\*\* จะได้กล่าวถึงต่อไปในหัวข้อ 1.3.2.2

\*\*\*\* IMO นี้เป็นองค์การระหว่างประเทศที่สำคัญที่สุดในด้านพาณิชย์นาวี ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามอนุสัญญาว่าด้วยองค์การที่ปรึกษาทางทะเลระหว่างรัฐบาล (Convention on the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization หรือ IMCO) ซึ่งได้เปลี่ยนชื่อมาเป็นองค์การการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศในภายหลัง มีหน้าที่ควบคุมดูแลความปลอดภัยในการเดินเรือทะเลระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีระเบียบ

ที่ 28 เมษายน ค.ศ. 1989 อนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage 1989) จึงได้ถือกำเนิดขึ้น โดยมีบทบัญญัติทั้งสิ้น 34 Articles เริ่มมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 1996<sup>29</sup> และมีประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้จำนวนทั้งสิ้นจำนวน 48 ประเทศ กับอีก 1 หน่วยการปกครองพิเศษ\* ได้แก่ ออสเตรเลีย เบลเยียม แคนาดา จีน คองโก โครเอเชีย เดนมาร์ก โดมินีกัน อียิปต์ เอสโทเนีย ฝรั่งเศส จอร์เจีย เยอรมัน กรีซ กินี กิอาน่า ไอร์แลนด์ อินเดีย อิหร่าน ไอร์แลนด์ อิตาลี จอร์แดน แคนยา ลัตเวีย ลิทัวเนีย หมู่เกาะมาร์แชล มอริเชียส เม็กซิโก เนเธอร์แลนด์ นิวซีแลนด์ ไนจีเรีย นอร์เวย์ โอมาน โรมานี รัสเซีย เซนต์คิตต์และเนอวิส ซาอุดีอาระเบีย เซียร์ราเลโอน สเปน สวีเดน สวิตเซอร์แลนด์ ซีเรีย ตองกา ตูนิเซีย สหราชอาณาจักรออสเตรีย สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา วานูอาตู และฮ่องกง โดยประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้คิดเป็นสัดส่วนของกองเรือโลก (World Tonnage) ได้ร้อยละ 36.77<sup>30</sup>

โดยสรุปแล้วอนุสัญญานี้ ค.ศ. 1989 นี้ได้นำเอาหลักการที่ปรากฏในอนุสัญญานี้ ค.ศ. 1910 มาแก้ไขปรับปรุงให้ทันสมัยขึ้น และนำมาผนวกกับหลักเกณฑ์ในเรื่องการรักษาสภาพแวดล้อมและธรรมชาติอันเป็นสิ่งที่ประชาคมโลกให้ความสำคัญ ดังจะเห็นได้จากการกำหนดหลักเกณฑ์ใหม่ ๆ เพื่อมุ่งใจให้มีการรักษาสีงแวดล้อม เช่น กำหนดหน้าที่ของคู่กรณีที่จะต้องช่วยป้องกันหรือลดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม (Article 8) หรือการกำหนดค่าทดแทนพิเศษให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ช่วยเหลือสิ่งแวดลอม (Article 14) หรือการกำหนดหลักเกณฑ์ในการให้เงินรางวัลประการหนึ่งคือเรื่องทักษะและความสามารถในการช่วยป้องกันหรือลดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม (Article 13 (b)) เป็นต้น

ร้อย และส่งเสริมประสานงานในด้านความร่วมมือระหว่างประเทศของประเทศต่าง ๆ รวมไปถึงองค์การระหว่างประเทศ สถาบัน และหน่วยงานอื่น ๆ เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางทะเลให้สูงขึ้น พร้อมทั้งเผยแพร่ข้อมูล ข่าวสาร กฎ ระเบียบ ข้อตกลงต่าง ๆ ให้ประเทศสมาชิกและองค์การต่าง ๆ ทราบและถือปฏิบัติไปในทางเดียวกัน นอกจากนี้ยังมีการจัดให้มีการประชุมผู้แทนจากประเทศต่างสมาชิกหรือองค์การต่าง ๆ เพื่อพิจารณาร่างกฎหมาย ระเบียบ ข้อตกลงต่าง ๆ รวมทั้งปรับปรุง แก้ไข เพิ่มเติมกฎหมาย ระเบียบ ข้อตกลงต่าง ๆ ที่มีอยู่เดิมให้ทันสมัยและเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบันอยู่เสมอ ปัจจุบัน IMO มีสมาชิกอยู่ทั้งหมด 164 ประเทศ และมีสมาชิกสมทบอีก 3 แห่ง ได้แก่ ฮ่องกง มาเก๊า และหมู่เกาะพาร์โร ครอบคลุมถึง 95 เปอร์เซ็นต์ของกองเรือพาณิชย์ของโลก สำหรับประเทศไทยเองก็ได้เป็นภาคีสมาชิกขององค์การการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ 20 กันยายน พ.ศ. 2516 และได้มีการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาที่ IMO ออกมารวมทั้งสิ้น 12 ฉบับ

<sup>29</sup> Available from: [http://www.imo.org/home.asp?topic\\_id=244](http://www.imo.org/home.asp?topic_id=244)

\* ข้อมูล ณ วันที่ 31 มกราคม พ.ศ. 2548

<sup>30</sup> Available from: [http://www.imo.org/home.asp?topic\\_id=247](http://www.imo.org/home.asp?topic_id=247)

ในส่วนของประเทศไทยเองนั้น แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ว่าฉบับปี 1910 หรือฉบับปี 1989 แต่อย่างไรก็ตามประเทศไทยเอง โดยหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบทางด้านพาณิชย์นาวีก็ได้สังเกตเห็นถึงความสำคัญของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงได้พยายามยกร่างกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ แต่สุดท้ายก็ยังไม่ประสบความสำเร็จไม่สามารถบังคับใช้เป็นกฎหมายได้เสียที ดังจะได้กล่าวถึงประวัติความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... โดยละเอียด ในบทที่ 3 ต่อไป

### 1.3 ประเภทของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอันจะนำมาซึ่งค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นสามารถแบ่งออกได้ตามข้อตกลงหรือสัญญาได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า กับการช่วยเหลือกู้ภัยแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า แต่ไม่ว่าจะเป็น การช่วยเหลือกู้ภัยแบบใดก็ตามก็สามารถนำหลักกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยมาใช้บังคับเช่นเดียวกัน<sup>31</sup>

ในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้น กฎหมายไม่ได้กำหนดแบบเอาไว้ ดังนั้นคู่สัญญาจึงอาจจะกระทำด้วยวาจาหรือทำเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้ หากมีการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันก่อนแล้วจึงดำเนินการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้น กรณีนี้ถือว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า แต่หากไม่มีการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันก่อนแล้วจึงดำเนินการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือมีการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันในภายหลังที่ได้มีการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไปแล้วย่อมเป็นกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า เช่น ใน LOF 2000 ข้อ E ของ Lloyd's ได้กำหนดให้สามารถบังคับใช้ได้แม้มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกันหลังจากมีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว กล่าวคือ คู่สัญญาอาจตกลงกันในภายหลังจากการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยกันไปแล้วก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้เป็นการทำสัญญากันขึ้นในภายหลังจากการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยไปเรียบร้อยแล้ว มิใช่มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้ก่อนแล้วด้วยวาจา จากนั้นจึงมาทำสัญญากันเป็นลายลักษณ์อักษรกันขึ้นในภายหลัง เพื่อให้เป็นพยานหลักฐานในการนำสืบพยานหลักฐานต่อศาลหรืออนุญาโตตุลาการ ดังนั้นในกรณีนี้จึงมิใช่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า แต่อย่างไรก็ตามในกรณีนี้ยังสามารถบังคับตามสัญญาช่วยเหลือ

<sup>31</sup> Christopher Hill, *Maritime Law* (London: Pitman, 1981), p. 184.

เหลือกู้ภัยได้เช่นเดียวกันกับกรณีที่มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ก็เป็นไปตามข้อสัญญาซึ่งเป็นความประสงค์ของคู่กรณีอันเป็นไปตามหลักอิสระในทางแพ่ง (Private Autonomy) นั่นเอง

ในปัจจุบันนี้การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมักจะเป็นไปตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แม้ว่าการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะไม่จำเป็นต้องมีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันมาก่อนก็ตาม เนื่องจากในปัจจุบันนี้มีนักช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพซึ่งมีการติดต่อทำสัญญากันได้ง่ายเพียงกระทำผ่านวิทยุสื่อสาร เนื่องจากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นไม่มีแบบ ดังนั้นแม้ว่าจะตกลงทำสัญญากันด้วยวาจาสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็เกิดขึ้นมาได้ ประกอบกับแบบสัญญามาตรฐานของลอยด์ (LOF) และ สัญญาเสริม (SCOPIC) ของ P & I Club ร่วมกับ International Salvage Union (ISU) นั้นมีการใช้อย่างแพร่หลายทั่วไป ทำให้การทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทำได้โดยง่ายตายและได้รับความนิยมในที่สุด

### 1.3.1 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า

ในสมัยก่อนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะไม่มีการทำสัญญาหรือข้อตกลงกันไว้ล่วงหน้า (Pure Salvage) เพราะการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลยังไม่เกิดขึ้นมากนัก เนื่องจากจำนวนเรือที่มีอยู่น้อย ประกอบกับกำลังเรือ หรือเครื่องมือเครื่องมือในการดำเนินการช่วยเหลือเรือลำอื่นที่ประสมภยันตรายทางทะเลนั้นก็ยังไม่ทันสมัย ประกอบกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจำเป็นต้องดำเนินการด้วยความเร่งด่วน จึงไม่มีการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้ก่อน เนื่องจากจะเป็นการเสียเวลามากหากจะต้องมีการตกลงพิจารณาข้อสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันก่อนดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งจะไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นที่ต้องการความเร่งรีบในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย เพื่อให้พ้นจากภยันตรายทางทะเล

อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะไม่มีการตกลงทำสัญญากันก่อนที่จะมีการเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยก็ตาม แต่เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยเสร็จสิ้นแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจากผู้ได้รับความช่วยเหลือตามหลักกฎหมายในเรื่องกึ่งสัญญา (Quasi Contractual Obligation)<sup>32</sup> ซึ่งเป็นมูลหนี้ที่มีรากฐานมาจากกฎหมายโรมัน กล่าวคือ ในกฎหมายโรมันนั้นได้แบ่งบ่อเกิดแห่งหนี้ (Obligation) ออกเป็น 3 ประเภท คือ สัญญา (Contract) ละเมิดและคล้ายละเมิด (Delict and quasi delict) และกึ่งสัญญา (Quasi-contract) ซึ่งแยกย่อยได้เป็น 3 ประเภท คือ จัดการงานนอกสั่ง (Negotiorum Gestio) การกระทำอันมีลักษณะเฉพาะ

<sup>32</sup> ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์, "ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล: สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่ง", วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชากฎหมายระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539, หน้า 16 - 17.

บุคคลโดยพบในนี้ต้องให้หรือกระทำในสิ่งที่แน่นอนและเฉพาะเจาะจง (Condictio) และลามมิควรวได้ (Unjust Enrichment)<sup>33</sup>

จากการที่ค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นมูลหนี้ที่เกิดจากกึ่งสัญญา มิใช่เกิดจากสัญญาจริง ๆ ดังนั้น สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่กรณีจึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับการต่อรองตกลงกันของคู่กรณี ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา หรือหลักอิสระในทางแพ่ง แต่สาเหตุที่ใช้คำว่ากึ่งสัญญาก็เนื่องมาจาก สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่กรณีบางประการมีความคล้ายคลึงกันกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญา และกึ่งสัญญานี้มีลักษณะที่กว้างและยืดหยุ่นยากที่จะกำหนดหลักเกณฑ์ที่แน่นอนตายตัว แต่ก็มีหลักทั่วไปที่เกี่ยวกับกึ่งสัญญา ได้แก่ หลักที่ว่าเมื่อบุคคลหนึ่งได้กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นโดยคาดหวังว่าจะได้รับการตอบแทน และมีผู้อื่นที่ได้รับประโยชน์จากการกระทำนั้น ให้สันนิษฐานว่าบุคคลที่ได้รับประโยชน์ควรมีการจ่ายค่าตอบแทนให้แก่บุคคลที่กระทำการนั้นหากสามารถกระทำได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดมีความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่กันในสังคม โดยใช้กฎหมายจูงใจให้เข้าช่วยเหลือผู้อื่นโดยไม่ต้องเกรงว่าตนจะเป็นผู้เสียหายจากการเข้าไปจัดการนั้น เนื่องจากหากไม่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้วนอกจากเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวจะประสบกับความสูญเสียแล้ว ยังเป็นการสูญเสียทรัพยากรไปโดยเปล่าประโยชน์ด้วย การให้ค่าตอบแทนจึงเป็นการทำให้เจ้าของทรัพย์สินเสียหายน้อยลงหรือไม่ต้องสูญเสียทรัพย์สินนั้นไป นอกจากนี้ยังเกิดประโยชน์ต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้รับค่าตอบแทนอีกด้วย จึงสมควรที่จะส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้มีความแตกต่างจากการจัดการงานนอกสั่งซึ่งถือเป็นกึ่งสัญญาประเภทหนึ่ง เพราะการจัดการงานนอกสั่งนั้น ผู้จัดการมีสิทธิเพียงได้รับค่าใช้จ่ายที่เสียไปในการดำเนินการคืนมาเท่านั้น แต่กรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยจ่ายตามสัดส่วนมูลค่าของทรัพย์สินนั้นเป็นการตอบแทนความประพฤดีและมีคุณภาพของการให้ความช่วยเหลือกู้ภัย ตลอดจนความเสี่ยงของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังนั้นค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงมีมูลค่ามากกว่าค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น

ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ได้มีการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกันไว้ก่อน หรือมีการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกันไว้แล้วแต่ยังไม่ได้มีการตกลงกันอย่างชัดเจนในเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น เมื่อปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเสร็จสิ้นแล้วจึงต้อง

<sup>33</sup> Barry Nicholas, *An Introduction to Roman Law* อ้างถึงใน ประสิทธิ์ โสวิไลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งลามมิควรวได้, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2545), หน้า 1.

มาตกลงค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยกัน และเมื่อตกลงจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยกันไม่ได้ ย่อมเกิดเป็นข้อพิพาทขึ้นซึ่งต้องไประงับกันที่ศาลหรืออนุญาโตตุลาการ ซึ่งศาลหรืออนุญาโตตุลาการจะเป็นผู้กำหนดหรือชี้ขาดในเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลให้พ้นจากภัยอันตรายทางทะเลดังกล่าวด้วยความสมัครใจ จนทำให้ทรัพย์สินดังกล่าวปลอดภัย แม้ว่าคู่กรณีจะไม่มีตกลงกันในเรื่องของค่าตอบแทนกันมาก่อนก็ตาม เพราะว่าศาลหรืออนุญาโตตุลาการนั้นมิได้กำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามสัญญา หากแต่กำหนดให้ตามข้อกฎหมาย ซึ่งศาลหรืออนุญาโตตุลาการจะพิจารณากำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวอย่างสมเหตุสมผลด้วยความเป็นธรรม โดยคำนึงถึงเวลาและแรงงานที่เสียไปในการช่วยเหลือกู้ภัย ความรวดเร็ว ความรู้ความสามารถในการดำเนินการและในการรักษาทรัพย์สิน จำนวนผลประโยชน์ที่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินได้รับการช่วยเหลือ ระดับภัยอันตรายที่คุกคามทรัพย์สินนั้น มูลค่าของทรัพย์สินที่เสี่ยงภัยหรือได้ใช้ไปในการช่วยเหลือกู้ภัย และรางวัลเพื่อตอบแทนและจูงใจสนับสนุนให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังนั้นสิ่งที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับจึงมีลักษณะเป็นรางวัลตอบแทนมากกว่าค่าตอบแทน แต่อย่างไรก็ตามจำนวนรางวัลหรือค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับนั้นจะต้องไม่เกินกว่ามูลค่าของสิ่งที่ได้รับความช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salved Value) ซึ่งจะได้กล่าวถึงต่อไป

### 1.3.2 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า (Contract Salvage) นี้มีประเด็นที่น่าพิจารณาในหลายเรื่องด้วยกัน ได้แก่ ประวัติความเป็นมา ลักษณะทั่วไปของสัญญาบุคคลที่เกี่ยวข้องในการทำสัญญา สัญญามาตรฐาน และสัญญาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

#### 1.3.2.1 ประวัติความเป็นมาของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในอดีตศาลพาณิชย์นาวีมักจะไม่ยอมรับบังคับตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เนื่องจากศาลเห็นว่าสัญญาดังกล่าวเป็นการทำสัญญากันโดยคู่สัญญานั้นไม่อยู่ในสถานะที่เท่าเทียมกัน กล่าวคือ ฝ่ายผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีอำนาจเหนือกว่าฝ่ายผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นกำลังตื่นตระหนก เนื่องจากกำลังประสบกับภัยอันตรายทางทะเลอยู่ ประกอบกับการจะหาผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นนั้นทำได้ยาก เพราะการเดินทางทางทะเลในสมัยก่อนนั้นมีความเสี่ยงและต้องอาศัยกำลังคนและธรรมชาติเป็นหลักจึงไม่รวดเร็วเช่นในปัจจุบัน ดังนั้นผู้ประสบภัยอันตรายจึงไม่มีทางเลือกที่จำเป็นจะต้องเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกับผู้เสนอตัวเข้ามาช่วยเหลือกู้ภัย ไม่ว่าจะค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะสูงเพียงใด เพราะการจะรอให้มีบุคคล

อื่นเข้ามาช่วยเหลือกู้ภัยนั้นก็เป็นไปได้ยาก และเรือหรือทรัพย์สินอื่นที่ประสบภัยนั้นอาจจะอับปางหรือเสียหายไปก่อนแล้วก็ได้ ด้วยความตื่นตระหนกในภัยอันตรายและความเร่งรีบแข่งขันกับเวลา ทำให้การตัดสินใจของผู้ประสบภัยอันตรายทางทะเลนั้นอาจจะทำได้ไม่รอบคอบ ดังนั้นศาลพาณิชย์นาวีจึงมักจะไมยอมรับบังคับตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เว้นแต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้พิสูจน์ว่าสัญญาที่กระทำกันขึ้นนั้นมีผลใช้บังคับได้ โดยจะต้องพิสูจน์ว่าสัญญาที่ทำขึ้นนั้นกระทำขึ้นโดยถูกต้องและไม่ขัดต่อหลักความยุติธรรม ซึ่งต่อมาในกลางศตวรรษที่ 19 ภาระการพิสูจน์ได้เปลี่ยนมาเป็นของผู้ที่อ้างความไม่สมบูรณ์ของสัญญา

ในที่สุดได้พัฒนามาเป็นหลักการยกเลิก ปรับแต่ง แก้ไขข้อสัญญา (Set aside) โดยศาลหรืออนุญาโตตุลาการในปัจจุบัน หากคู่กรณีเห็นว่าข้อกำหนดในสัญญานั้นเป็นข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรม เนื่องจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยบีบบังคับโดยอาศัยความจำเป็นของผู้ที่ตกอยู่ในภัยอันตรายทางทะเลและไม่มีทางเลือกให้เข้าทำสัญญา รวมทั้งมีการกำหนดค่าตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเป็นจำนวนที่สูงเกินสมควร ก็สามารถนำข้อพิพาทหรือปัญหาดังกล่าวมาให้ศาลหรืออนุญาโตตุลาการพิจารณาชี้ขาดตัดสินคดี เนื่องจากศาลหรืออนุญาโตตุลาการสามารถที่จะยกเลิก เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้มีความเหมาะสมเกิดความยุติธรรมแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ เพราะศาลหรืออนุญาโตตุลาการยังคงพิจารณาถึงอำนาจในการต่อรองที่ไม่เท่าเทียมกันในการทำสัญญา<sup>34</sup> ซึ่งใน Article 7 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั้งสองฉบับได้รับรองหลักการดังกล่าวนี้ไว้เช่นเดียวกัน กล่าวคือ เมื่อมีการร้องขอโดยคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ศาลสามารถที่จะยกเลิก เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้มีความเหมาะสมเกิดความยุติธรรมแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ หากศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าข้อตกลงตามสัญญานั้นไม่เป็นธรรม หรือทำขึ้นภายใต้ความจำเป็นที่บีบบังคับคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมากเกินไปเกินสมควร หรือเป็นกรณีที่กำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไว้สูงเกินสมควร แต่หากสัญญานั้นเกิดขึ้นมาจากการต่อรองตกลงกันด้วยใจสมัครก็สามารถใช้บังคับได้<sup>35</sup> โดยไม่จำเป็นต้องมีการแก้ไข

ภายหลังเมื่อมีการปฏิวัติอุตสาหกรรมทำให้เครื่องจักรไอน้ำเข้ามามีบทบาทในวง การการเดินทางเรือมากขึ้น ทำให้เรือสามารถเคลื่อนที่ไปขนส่งสินค้าและคนโดยสารได้แม้ว่าจะไม่มีลมก็ตาม แต่อย่างไรก็ตาม เรือไอน้ำก็เกิดภัยอันตรายทางทะเลเพิ่มมากขึ้นด้วย เช่น เรือระเบิด เรือไฟไหม้ หรือเรือชนกันเพิ่มมากขึ้นกว่าในอดีต ส่งผลให้ความต้องการการช่วยเหลือกู้ภัยมีมากขึ้น

<sup>34</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, pp. 793 - 794.

<sup>35</sup> *Onaway Transportation Co. v. Offshore Tugs, Inc.*, 695 F.2d 197, 1984 AMC 1176 (5<sup>th</sup> Cir. 1923).

ในปัจจุบันเมื่อเทคโนโลยีในการเดินทางขนส่งมีความก้าวหน้ามากขึ้น มีการใช้เรือกลไฟ เครื่องจักรกลต่าง ๆ ในการเดินเรือ ทำให้การลากจูงเรือ หรือการช่วยเหลือกู้ภัยสามารถทำได้ง่ายขึ้น และส่งผลให้สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกลายเป็นที่ยอมรับมากขึ้นหากสัญญาดังกล่าวได้กระทำลงโดยสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ หรือองค์ประกอบที่ทำให้ได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และเมื่อพัฒนาการทางด้านวิทยาศาสตร์มีสูงขึ้น ทางคมนาคมเดินทางทำได้สะดวกขึ้น เครื่องไม้เครื่องมือในการช่วยเหลือกู้ภัยก็มีจำนวนมากขึ้น ก่อให้เกิดอาชีพใหม่คือ นักช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพ (Professional Salvor) ซึ่งมีการให้บริหารช่วยเหลือกู้ภัยกันตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Agreement) ซึ่งได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ ในปัจจุบัน<sup>36</sup>

### 1.3.2.2 ลักษณะทั่วไปของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

สัญญาให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ มีวัตถุประสงค์ในการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแก่เรือหรือทรัพย์สินอื่น ตลอดจนไปจนถึงชีวิตของบุคคลที่ตกอยู่ย่นตรายทางทะเลให้ปลอดภัย กล่าวคือ พ้นจากภัยอันตรายทางทะเลดังกล่าว ทำให้เกิดประโยชน์ขึ้นแก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือแต่บางส่วน เพื่อแลกกับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ข้อที่ทำให้สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแตกต่างไปจากสัญญาต่างตอบแทนอื่น ๆ โดยทั่วไปนั้น อยู่ที่สัญญาต่างตอบแทนอื่น ๆ เพียงแค่มีการชำระหนี้ คือ การปฏิบัติตามสัญญาก็มีสิทธิที่จะได้รับสิ่งตอบแทนแล้ว โดยไม่ต้องพิจารณาว่าสิ่งที่ปฏิบัติชำระหนี้ไปนั้นจะส่งผลดีต่อคู่กรณีอีกฝ่ายหรือไม่ แต่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะคำนึงถึงผลสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Success) กล่าวคือ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะต้องก่อให้เกิดประโยชน์ขึ้นแก่ผู้ได้รับการช่วยเหลือ คือ การทำให้ภัยอันตรายทางทะเลผ่านพ้นไป จึงจะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาได้ตามหลัก NO CURE – NO PAY ซึ่งแปลได้ว่า “ไม่สำเร็จ ไม่จ่าย”<sup>37</sup> เว้นแต่จะได้มีการตกลงไว้เป็นอย่างอื่นให้สามารถได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาได้แม้ว่าจะปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยไม่สำเร็จก็ตาม แต่ในบางกรณี คือ กรณีที่มีการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินบนเรือที่อาจเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม แม้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลดังกล่าวจะมีได้ก่อให้เกิดประโยชน์ขึ้นแก่ผู้ประสบภัยอันตรายทางทะเลเลย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็สามารถที่จะได้รับค่าตอบแทนพิเศษจากเจ้าของเรือได้ ซึ่งเป็นข้อยกเว้นของหลัก NO CURE – NO PAY ในสัญญามาตรฐานของ

<sup>36</sup> David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of salvage*, 5<sup>th</sup> ed. (London : Stevens & Sons, 1985), p. 1.

<sup>37</sup> ราชบัณฑิตยสถาน, *พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ - ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน*, หน้า146.



ลอยด์ แต่การชดเชยค่าทดแทนพิเศษนี้มิได้เป็นค่าตอบแทนตามหลักเกณฑ์ของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หากแต่อาจเป็นไปตามหลักเกณฑ์อื่น ๆ<sup>38</sup>

สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนี้ไม่มีแบบ<sup>39</sup> จึงสามารถตกลงกันด้วยวาจาก็สามารถใช้บังคับได้ หากว่าสัญญานั้นได้กระทำลงด้วยความสมัครใจ ปราศจากกลฉ้อฉลหรือความสำคัญผิด แต่ในทางปฏิบัติมักจะต้องมีการทำสัญญากันเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อป้องกันมิให้เกิดการโต้แย้งกันในเรื่องข้อตกลงในสัญญา

สำหรับการกำหนดเงื่อนไขขยกเว้นสิทธิเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็อาจทำได้โดยการกำหนดข้อความไว้โดยชัดแจ้ง มิใช่เพียงการแสดงข้อความโดยนัยเท่านั้น<sup>40</sup> เพราะข้อกำหนดดังกล่าวเป็นข้อจำกัดสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งมีกฎหมายรับรองไว้ จึงต้องกำหนดไว้โดยชัดแจ้ง

### 1.3.2.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นลายลักษณ์อักษร คู่สัญญาเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นต้องระบุไว้ในสัญญา เช่นเดียวกับสัญญาอื่น ๆ โดยทั่วไป เพราะโดยปกติหากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นจากสัญญา บุคคลที่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาก็ได้แก่บุคคลที่ระบุไว้ในสัญญานั้นเอง ตามหลักบุคคลสิทธิ

สำหรับสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีลักษณะพิเศษที่มักจะต้องนำหลักกฎหมายว่าด้วยตัวแทนเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยอยู่เสมอ เพราะบุคคลที่มีอำนาจในการเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมักจะ ได้แก่ นายเรือซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือ ไม่ว่าจะ เป็นตัวแทนโดยชัดแจ้ง กล่าวคือ มีการมอบอำนาจให้แก่ นายเรือโดยชัดเจนซึ่งตัวแทนต้องปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายโดยชัดแจ้ง และจะต้องไม่กระทำเกินขอบอำนาจที่ตัวการให้ไว้ หรือเป็นการมอบอำนาจโดยปริยาย กล่าวคือ มีการมอบอำนาจโดยทั่วไปไม่เฉพาะเจาะจงซึ่งตัวแทนต้องกระทำการในสิ่งที่จำเป็นเพื่อให้กิจการที่ได้รับมอบหมายให้ดำเนินการนั้นบรรลุวัตถุประสงค์ตรงตามเป้าหมายที่ได้มอบหมายไว้ก็ตาม หรือแม้กระทั่งในกรณีที่นายเรือจะไม่ได้เป็นตัวแทนของเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ แต่ก็อาจมีฐานะเป็นผู้จัดการตามกฎหมายจัดการงานนอกสั่ง\* หรืออาจเป็นตัว

<sup>38</sup> Admiralty Commissioners v. Valverda (1983) A.C. 173, 202 – 203.

<sup>39</sup> David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of salvage*, p. 311.

<sup>40</sup> Clan Steam Trawling Co. Ltd. v. Aberdeen Steam Trawling and Fishing Co. Ltd., (1908) S.C. 651, 655n.; Fisher v. The Oceanic Grandeur (1972) 127 C.L.R. 312, 334.

\* ในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil law เนื่องจากหลักกฎหมายจัดการงานนอกสั่งเป็นหลักที่พัฒนามาจากกฎหมายโรมันจะมีเฉพาะในประเทศที่ใช้กฎหมายระบบ Civil law เท่านั้น

แทนโดยจำเป็น (Agency of necessity) \* ได้ ซึ่งเป็นตัวแทนชนิดที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย (Agency by operation of law)<sup>41</sup> เนื่องจากในกรณีที่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือไม่ได้เดินทางไปพร้อมกับเรือ เมื่อเกิดภัยอันตรายทางทะเลหรือเหตุการณ์ร้ายแรงอื่น ๆ ขึ้น การติดต่อเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือในสถานการณ์เช่นนั้นเป็นไปได้ยากและอาจจะไม่ทันการณ์ ดังนั้นนายเรือซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรืออยู่ในขณะนั้นจึงมีอำนาจในการตัดสินใจที่จะทำสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยกับผู้ช่วยเหลือผู้ภัยตัวเอง เมื่อเห็นว่ามีความจำเป็น และเป็นกรกระทำเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ และในกรณีที่นายเรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ ไม่ว่าจะด้วยเหตุใด ๆ บุคคลอื่นที่เหมาะสมในการบังคับบัญชาเรือแทนนายเรือในขณะนั้นก็เป็นผู้มีอำนาจกระทำการแทนนายเรือได้ หากมีความจำเป็นต้องกระทำเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ<sup>42</sup> ซึ่งบุคคลที่ต้องผูกพันตามสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลก็ได้แก่ เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ<sup>43</sup> โดยที่นายเรือไม่ต้องร่วมผูกพันตามสัญญาที่ตนตกลงกระทำแทนเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือเลย ทั้งนี้เป็นไปตามหลักกฎหมายตัวการตัวแทน

ในส่วนของเรือที่เป็นผู้เข้าช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้น นายเรือของเรือลำดังกล่าวก็เป็นผู้ลงนามในสัญญาเช่นเดียวกัน แต่กิจการที่กระทำลงก็ผูกพันตัวการ คือ เจ้าของเรือ \*\* เพราะ

\* *China Pacific S.A. v. Food Corp. of India (The Winson)*, (1982) 1 Lloyd's L.Rep. 117 (H.L. 1981) เฉพาะในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Common law เนื่องจากในประเทศที่ใช้กฎหมายระบบ Common law นั้น ไม่มีหลักกฎหมายว่าด้วยจัดการงานนอกสั่ง จึงต้องนำหลักกฎหมายเรื่องตัวแทนโดยเหตุจำเป็นมาใช้ โดยมีหลักเกณฑ์ว่าต้องมีบุคคลที่ได้รับมอบหมายให้ดูแลทรัพย์สินของผู้อื่น และเกิดความจำเป็นที่จะต้องกระทำการบางอย่างเพื่อสงวนรักษาทรัพย์สิน โดยกิจการที่ได้กระทำลงไปต้องเป็นเพียงวิธีการเดียวที่จะกระทำได้ในสถานการณ์เช่นนั้น โดยที่ไม่มีโอกาสที่จะติดต่อกับผู้เป็นตัวการได้ และได้กระทำลงด้วยความซื่อสัตย์ต่อผลประโยชน์ของตัวการ กิจการที่กระทำลงจึงผูกพันตัวการไม่ว่าจะเป็นผลดีหรือร้ายก็ตาม

<sup>41</sup> Richard Stone, *Law of Agency* (London: Cavendish Publishing Limited), 1996, p. 19 - 38 อ้างถึงในไพฑูริย์ เอกจริยกร, *ตัวแทน – นายหน้า*, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร:วิญญูชน, 2545), หน้า 58 - 59.

<sup>42</sup> *The Crus V* (1862) Lush. 583, 584.

<sup>43</sup> *Anderson Tritton & co. v. Ocean Steamship Co.* (1884) 10 App. Cas. 107, 116; *The true blue* (1843) 2 W. Rob. 176, 179-180; *The Margery* (1902) P. 157, 165.

\*\* เงินรางวัลที่ได้มาจะตกได้แก่เจ้าของเรือหรือคนประจำเรือ (Seaman) ขึ้นอยู่กับว่าการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นต้องอาศัยความเสี่ยงภัยของเรือ หรืออาศัยทักษะ ความสามารถของคนประจำเรือมากกว่ากัน ซึ่งหากอาศัยความเสี่ยงภัยของเรือมากกว่าเงินรางวัลส่วนมากก็ต้องตกได้แก่นายเรือ แต่หากอาศัยทักษะ ความสามารถของคนประจำเรือมากกว่าเงินรางวัลส่วนมากก็ต้องตกได้แก่คนประจำเรือ ซึ่งต้องแบ่งกันไปตามส่วน

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่านายเรือมีอำนาจที่จะเข้าตกลงทำสัญญาให้ความช่วยเหลือกู้ภัยที่เป็นผลประโยชน์แก่เจ้าของเรือได้<sup>44</sup>

ในประเทศสหรัฐอเมริกาณั้่นนายเรือมีอำนาจที่จะกระทำการเพื่อสงวนรักษาทรัพย์ที่ตนครอบครองอยู่ได้ ดังนั้นหากเรือหรือสินค้าตกอยู่ในภยันตราย นายเรือก็ต้องหาวิธีการทุกอย่างเพื่อให้ทรัพย์สินเหล่านั้นปลอดภัย และการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยย่อมเป็นสิ่งที่นายเรือมีอำนาจกระทำได้ โดยสัญญานี้จะผูกพันทั้งเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าบนเรือ ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินนายเรือมีดุลพินิจในการกระทำการใด ๆ ได้ด้วยตนเองได้ด้วยตนเองและมีอำนาจพิเศษที่จะทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยได้ แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่ต้องการก็ตาม อย่างไรก็ตามหากนายเรือยังสามารถที่จะติดต่อกับเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าได้ นายเรือก็ต้องสอบถามเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าเสียก่อน หากนายเรือฝ่าฝืนไม่สอบถามก่อนทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย อาจส่งผลให้สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยที่นายเรือทำลงนั้นจะไม่ผูกพันเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าบนเรือ<sup>45</sup>

#### 1.3.2.4 สัญญามาตรฐานของสถาบัน Lloyd's

เมื่อเทคโนโลยีในการเดินทางขนส่งมีความก้าวหน้ามากขึ้น มีการใช้เรือกลไฟ เครื่องจักรกลต่าง ๆ ในการเดินเรือ ทำให้การลากจูงเรือ หรือการช่วยเหลือกู้ภัยสามารถทำได้ง่ายขึ้น และส่งผลให้สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกลายเป็นที่ยอมรับมากขึ้นหากสัญญาดังกล่าวได้กระทำลงโดยสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ หรือองค์ประกอบที่ทำให้ได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และเมื่อพัฒนาการทางด้านวิทยาศาสตร์มีสูงขึ้น ทางคมนาคมเดินทางทำได้สะดวกขึ้น เครื่องไม้เครื่องมือในการช่วยเหลือกู้ภัยก็มีจำนวนมากขึ้น ก่อให้เกิดอาชีพใหม่คือ นักช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพ (Professional Salvor) มีการช่วยเหลือกู้ภัยกันตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Agreement) ซึ่งได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ จนกระทั่งในศตวรรษที่ 19 คือ ประมาณปี ค.ศ. 1890 ได้มีการคำนึงถึงปัญหาการเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่สูงเกินสมควรโดยอาศัยภยันตรายทางทะเลเป็นสภาพที่บีบคั้นให้นายเรือตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยด้วย จนกระทั่งในปี 1908 แบบสัญญามาตรฐานการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของลอยด์\* (Lloyd's

<sup>44</sup> The Africa (1845) 1 Spinks E. & A. 299, 300; The Margery (1902) P. 157, 165.

<sup>45</sup> Geoffrey Brice, "The new Salvage Convention: green seas and grey areas," *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly* 1990: 35 - 36.

\* Lloyd's เป็นสถาบันการประกันภัยที่ยิ่งใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของโลกอันมีที่มาจากนามสกุลของนาย Edward Lloyd เจ้าของร้านกาแฟแห่งหนึ่งซึ่งเดิมตั้งอยู่ที่ถนน Tower Street และต่อมาได้ย้ายร้านมาอยู่ที่บ้านเลขที่ 16 ถนน Lombard Street ริมน้ำเทมส์ (Thames) ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ในช่วงกลางคริสต์ศตวรรษที่ 17 ซึ่งเป็นร้านที่รองรับเจ้าของเรือ นายเรือ ลูกเรือ พ่อค้า และผู้ส่งสินค้า ดังนั้นร้านของ Lloyd จึงเป็น

Standard Form of Salvage Agreement หรือ Lloyd's Open Form - LOF) ได้ถูกนำมาใช้เป็นครั้งแรก โดยในช่วงแรกมีวัตถุประสงค์เพื่อจะใช้กับเรือที่เกยตื้นหรือจมลง และมีข้อสัญญาที่ยืดยาว ต่อมาได้รับการแก้ไข ปรับปรุงมาเรื่อย ๆ โดยได้พัฒนาเป็นรุ่นต่าง ๆ \* ได้แก่ LOF 1980, LOF 1990, LOF 1995 จนถึง LOF 2000 \*\* อันเป็นฉบับล่าสุด ซึ่งมีความสะดวกในการใช้สอยเนื่องจากมีจำนวนเพียง 2 หน้า คือ ด้านหน้าและด้านหลังเท่านั้น \*\*\* โดยแบบฟอร์ม LOF 2000 กำหนดให้สามารถนำสัญญาที่ P & I Club \*\*\*\* ร่วมกับสหพันธ์การช่วยเหลือกู้ภัยระหว่างประเทศ (International Salvage Union - ISU) ร่างขึ้นมา เพื่อใช้ประกอบกับสัญญามาตรฐานการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของลloyd ซึ่งขึ้นมาอีกเรียกว่า SCOPIC (The Special Compensation Protection and Indemnity Clause หรือ The Special Compensation P & I Clause) \*\*\*\*\* ซึ่ง

แหล่งของข้อมูลข่าวสารในด้านการขนส่งทางเรือและเหตุการณ์ทางทะเล ซึ่งต่อมาได้มีการรวบรวมข้อมูลข่าวสารดังกล่าวออกมาเป็นหนังสือพิมพ์ Lloyd's News ประกอบกับการที่รัฐบาลอังกฤษได้ออกกฎหมาย The Bubble Act 1720 เพื่อผูกขาดการประกันภัยทางทะเลโดยนิติบุคคลไว้กับบริษัทเอกชน 2 แห่ง ได้แก่ บริษัท Royal Exchange Assurance Corporation และบริษัท London Assurance Corporation แต่พระราชบัญญัติดังกล่าวมิได้ห้ามการประกอบธุรกิจการรับประกันภัยโดยบุคคลธรรมดา ดังนั้นพ่อค้าและผู้เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลในฐานะที่เป็นบุคคลธรรมดาจึงได้รวมตัวกันเพื่อแข่งขันกับสองบริษัทนี้ โดยมีร้านค้าแพทของ Lloyd เป็นสำนักงานใหญ่จนทำให้ร้านค้าแพดังกล่าวพัฒนาขึ้นมาเรื่อย ๆ จนกระทั่งกลายมาเป็นศูนย์กลางของการประกันภัยทางทะเลในที่สุด

\* วันที่เริ่มใช้ LOF รุ่นต่าง ๆ ได้ปรากฏอยู่ในหน้า 2 ด้านล่างมุมซ้ายของ LOF 2000 ด้วย

\*\* ตามสถิติของ International Salvage Union หรือ ISU (<http://www.marine-salvage.com>) พบว่าตั้งแต่ปี ค.ศ. 1978 จนถึงปัจจุบัน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนิยมใช้สัญญามาตรฐานการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของลloyd ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสูงถึงร้อยละ 60

\*\*\* ดู LOF 2000 ใน ภาคผนวก ง

\*\*\*\* P & I Club ย่อมาจาก Protection & Indemnity Club ซึ่งเป็นสมาคมในการประกันภัยทางทะเลแบบสหการ (การประกันภัยเพื่อประโยชน์สำหรับบุคคลภายในกลุ่ม) โดยมีบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปได้ร่วมกันทำประกันภัยซึ่งกันและกันในความสูญหรือเสียหายทางทะเล เพื่อความรับผิดชอบของเจ้าของเรือที่เข้าเป็นสมาชิกของสมาคม

\*\*\*\*\* SCOPIC Clause เป็นข้อสัญญาที่ว่าด้วยการเป็นส่วนเพิ่มเติมของแบบฟอร์มข้อตกลงการช่วยเหลือกู้ภัยของสถาบัน Lloyd's ซึ่งได้กำหนดให้รวมเอาบทบัญญัติของ Article 14 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ไว้ในข้อสัญญาดังกล่าว ก่อเกิดขึ้นมาจากความตกลงร่วมกันระหว่าง สหพันธ์การช่วยเหลือกู้ภัยระหว่างประเทศ (International Salvage Union – ISU) กับกลุ่ม P & I Club เพื่อแก้ไขปัญหาการตีความอัตราที่เป็นธรรม (Fair Rate) ของศาลในการกำหนดค่าทดแทนพิเศษ

ฉบับปัจจุบันเป็นฉบับปี 2000\* เพื่อใช้คู่กับ LOF 2000 ทำให้การตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันก่อนดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นสามารถกระทำได้ง่ายและคู่มือที่เกี่ยวข้องกับรู้ถึงสิทธิและหน้าที่ของตนเองในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น

ในสัญญามาตรฐานฉบับปัจจุบันของ Lloyd's ซึ่งเป็นสัญญาสำเร็จรูปที่ใช้กันมากที่สุดในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล คือ LOF 2000 จะแบ่งออกเป็น 3 ส่วน ส่วนที่ 1 ด้านหน้าจะเป็นการกำหนดให้กรอกรายละเอียดของคู่สัญญาและเนื้อหาของสัญญา ส่วนที่ 2 ด้านหน้าตอนท้ายและด้านหลังจะเป็นข้อบังคับที่จะใช้กับสัญญา ส่วนที่ 3 อยู่ด้านหลังตอนท้ายของสัญญา ซึ่งมีรายละเอียดบางประการดังต่อไปนี้

ส่วนที่ 1 ด้านหน้า ประกอบไปด้วย 9 ช่องว่างเพื่อให้กรอกรายละเอียดของคู่สัญญาและเนื้อหาของสัญญา ในเรื่องต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ช่องที่ 1 ชื่อของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Contractors)

ช่องที่ 2 ทรัพย์สินที่จะช่วยเหลือหรือทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ ชื่อเรือที่ได้รับความช่วยเหลือ รวมถึงสินค้าบนเรือและทรัพย์สินอื่น ๆ ด้วย แต่ไม่รวมถึงสัมภาระของผู้โดยสาร นายเรือหรือลูกเรือด้วย\*\*

ช่องที่ 3 สถานที่ปลอดภัยที่จะนำเรือหรือทรัพย์สินอื่นไปส่งมอบคืน

ช่องที่ 4 สกุลเงินที่ตกลงกันว่าจะให้เป็นค่าตอบแทน หากจะให้เป็นสกุลเงินอื่นนอกจากสกุลเงินดอลลาร์ของประเทศสหรัฐอเมริกา และหลักประกันการชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

ช่องที่ 5 วันที่ทำสัญญา

ช่องที่ 6 สถานที่ทำสัญญา

ช่องที่ 7 การกำหนดให้ใช้ SCOPIIC Clause กับสัญญาฉบับนี้

ช่องที่ 8 ลายมือชื่อของบุคคลที่ลงชื่อในนามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย\*\*\*

(Special Compensation) โดย SCOPIIC ได้กำหนดวิธีการคำนวณค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอันเป็นฐานของการคำนวณค่าตอบแทนพิเศษไว้

\* ดู SCOPIIC 2000 ใน ภาคผนวก จ

\*\* เป็นข้อยกเว้นที่ไม่ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989

\*\*\* ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจจ้างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยช่วงได้ และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยช่วงมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนโดยให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยเรียกร้องค่าตอบแทนตามสัญญา แม้ว่าตนเองจะมีได้เป็นคู่สัญญาโดยตรงกับผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยก็ตาม

ช่องที่ 9 ลายมือชื่อของกัปตันเรือหรือบุคคลอื่นที่ลงชื่อในนามของทรัพย์สินที่อยู่บนเรือ \*

ส่วนที่ 2 ด้านหน้าตอนท้ายและด้านหลัง เป็นข้อบังคับและเนื้อหาของสัญญาทั้งหมด 12 ข้อ ได้แก่

ข้อ A หน้าที่พื้นฐานของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย คือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตกลงจะใช้ความพยายามอย่างยิ่งยวดในการช่วยเหลือทรัพย์สินตามที่ระบุไว้ในช่อง 2 และนำทรัพย์สินดังกล่าวไปไว้ในสถานที่ปลอดภัยตามที่ระบุไว้ในช่อง 3 หรือสถานที่อื่นตามที่ตกลงกัน ถ้าไม่ระบุสถานที่ปลอดภัยและไม่ได้มีการตกลงกันถึงสถานที่ปลอดภัยไว้ให้ถือว่าสถานที่ที่สามารถรับทรัพย์สินดังกล่าวไปได้เป็นสถานที่ปลอดภัย

ข้อ B การป้องกันมลภาวะที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม ในระหว่างปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะใช้ความพยายามอย่างยิ่งยวด (Best endeavours) \*\* ในการป้องกันหรือลดความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อม

ข้อ C การกำหนดให้เลือกใช้ SCOPIIC Clause \*\*\* ถ้าไม่ขีดฆ่าคำว่าไม่ (NO) ออกจะถือว่ามีข้อตกลงกันให้นำข้อตกลง SCOPIIC มาใช้บังคับกับสัญญาฉบับนี้ด้วย โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาที่ตกลงกัน

ข้อ D การกำหนดมาตรการเยียวยาอื่น ๆ ภายใต้ข้อกำหนดเรื่องค่าทดแทนพิเศษในอนุสัญญาปี 1989 ที่ถือเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายของประเทศอังกฤษและ SCOPIIC Clause (ถ้าตกลงกันให้นำมาใช้บังคับด้วย) การช่วยเหลือกู้ภัยจะตกอยู่ภายใต้หลัก no cure – no pay และค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่มีสิทธิจะได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะไม่เสียไปหรือไม่อาจถูกลดค่าตอบแทนลงได้ด้วยเหตุผลเพราะได้จ่ายค่าทดแทนพิเศษ หรือได้จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตาม SCOPIIC Clause ไปแล้ว อันจะถือเป็นข้อยกเว้นของหลัก no cure – no pay ไม่ได้

ข้อ E การให้บริการก่อน การช่วยเหลือกู้ภัยใด ๆ ที่กระทำขึ้นก่อนวันที่ตกลงทำสัญญา ให้ถือว่ายังสามารถใช้สัญญาฉบับนี้บังคับได้

\* ตามกฎหมายอังกฤษแล้วสามารถฟ้องทรัพย์สินให้ต้องรับผิดชอบได้ (Action in rem)

\*\* คดี Sheffield District Railway Co. v. Great Central Railway Co. ได้เคยตีความคำว่า "Best endeavours" ว่า หากมีค่าใช้จ่ายที่สูงเกินไป ก็ไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือ (Did not mean that the limits of reason must be overstepped with regard to the cost of service undertaken.)

\*\*\* รายละเอียดของ SCOPIIC Clause จะได้กล่าวถึงในหัวข้อ 3.1.2.2.4 ต่อไป

ข้อ F หน้าที่ของเจ้าของทรัพย์สิน \* ต้องให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในเรื่องดังต่อไปนี้

(i) ต้องยอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยใช้เครื่องจักรของเรือ หรืออุปกรณ์ของเรือได้เท่าที่จำเป็นโดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย โดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหาย ละทิ้ง หรือสละทิ้งซึ่งทรัพย์สินใด ๆ บนเรือโดยไม่จำเป็น

(ii) ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับหรือเข้าถึงข้อมูลของเรือและทรัพย์สินที่เหลืออยู่ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทั้งหมดเท่าที่จำเป็นได้ อย่างไม่ยากเย็นหรือชักช้าจนเกินไป\*\*

(iii) เจ้าของทรัพย์สินต้องร่วมมืออย่างเต็มที่ในการนำทรัพย์สินไปไว้ ณ สถานที่ปลอดภัยตามที่ตกลงกันได้

ข้อ G สิทธิในการเลิกสัญญา เมื่อไม่มีความหวังว่าการช่วยเหลือกู้ภัยจะประสบผลสำเร็จอันจะนำมาซึ่งค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยอีกต่อไป เจ้าของเรือหรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิยกเลิกสัญญาโดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง

ข้อ H การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยจะถือว่าสิ้นสุดลงเมื่อนำทรัพย์สินที่ปลอดภัยไปไว้ ณ สถานที่ปลอดภัยตามที่ตกลงกันได้ เพื่อประโยชน์แห่งข้อสัญญานี้ทรัพย์สินจะถือว่าปลอดภัยแม้ทรัพย์สินหรือบางส่วนของทรัพย์สินจะเสียหายหรือต้องการการซ่อมแซมก็ตาม เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีหน้าที่ปฏิบัติตามที่เจ้าหน้าที่ของการท่าเรือหรือหน่วยงานรัฐบาลอื่นหรือเจ้าหน้าที่อื่นใดที่มีหน้าที่ในทำนองนี้สั่งการอีกต่อไป และการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่มีความจำเป็นอีกต่อไปในการที่จะทำให้ทรัพย์สินไม่สูญหายหรือเสียหายในสาระสำคัญหรือส่งมอบคืนล่าช้า

ข้อ I ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยและ/หรือค่าทดแทนพิเศษ จะถูกกำหนดโดยอนุญาโตตุลาการในกรุงลอนดอนภายใต้ Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clause (LSSA Clause) \*\*\* และระเบียบการพิจารณาของสถาบัน Lloyd's (Lloyd's Procedural Rules)

\* สำหรับหน้าที่ของนายเรือมีการกำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 Article 8.1 อยู่แล้ว

\*\* ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของการช่วยเหลือกู้ภัยให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด และเพื่อประโยชน์ในการคำนวณค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย รวมถึงเรื่องหลักประกันด้วย

\*\*\* เช่น Article 13.3 กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในนามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยช่วง รวมถึงลูกจ้าง คนงาน หรือตัวแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยช่วงด้วย (In the event that subcontractors are engaged as aforesaid the Contractors may claim salvage on behalf of the subcontractors including their employee servants or agent ...) เป็นต้น

ซึ่งทั้ง LSSA Clause และ Lloyd's Procedural Rules นี้จะถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาอันจะแยกออกไม่ได้ และหากมีข้อโต้แย้งใด ๆ ที่เกิดขึ้นจากสัญญาให้ชี้ขาดโดยอนุญาโตตุลาการนี้ด้วย

ข้อ J กฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญา และการอนุญาโตตุลาการใด ๆ ให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษ

ข้อ K นายเรือหรือบุคคลที่ลงลายมือชื่อในสัญญาฉบับนี้ในนามของผู้ได้รับความช่วยเหลือกู้ภัยถือเป็นตัวแทนของเจ้าของทรัพย์สินและผูกพันเจ้าของทรัพย์สินให้ต้องปฏิบัติตามสัญญา

ข้อ L ไม่มีบุคคลใดในสัญญาฉบับนี้ที่ลงลายมือชื่อเองหรือลงลายมือชื่อในนามของผู้อื่นในเวลาใด ๆ ก็ตาม โดยถูกชักจูงใจให้ลงลายมือชื่อในสัญญาเพื่อแลกกับการให้หรือคำสัญญาว่าจะให้สิ่งใด เป็นข้อสัญญาที่กล่าวถึงการตกลงทำสัญญาที่เกิดขึ้นจากความสมัครใจโดยแท้ของคู่สัญญามีได้ถูกบีบบังคับจากสิ่งหนึ่งสิ่งใด

ส่วนที่ 3 ข้อสังเกตที่สำคัญ (Important Notice) มีผลเป็นข้อกำหนดในสัญญาเช่นเดียวกัน

ข้อ 1 กล่าวถึงหลักประกันการช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องแจ้งให้ Council of Lloyd's ทราบจำนวนหลักประกันที่เรียกร้องทันทีที่ช่วยเหลือเสร็จ และหากเป็นกรณีที่ใช้ข้อยกเว้นหลัก No cure No pay กรณีช่วยเหลือสิ่งแวดล้อม หรือกรณีเลือกใช้ SCOPIC Clause จำต้องมีการวางหลักประกันค่าทดแทนพิเศษด้วย

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้เพื่อค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย จนกว่าจะมีการวางประกันขณะที่ยังไม่มีมีการวางประกัน ทรัพย์สินที่ช่วยเหลือได้นั้นจะถูกเคลื่อนย้ายไม่ได้จนกว่าได้รับหนังสือยินยอมจากผู้เข้าช่วยเหลือ

ข้อ 2 กล่าวถึงข้อสัญญาอันเป็นส่วนเสริมของสัญญาหลัก เป็นการแจ้งให้คู่สัญญาทราบว่าสามารถรับเอาข้อสัญญา SCOPIC และข้อสัญญา LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules ได้ จากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือที่สถาบัน Lloyd's ส่วนที่ว่าด้วยการอนุญาโตตุลาการเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และมีสถานที่ติดต่อของสถาบัน Lloyd's ไว้เพื่อความสะดวกของคู่สัญญา

### 1.3.2.5 สัญญาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในบางกรณีคู่สัญญาได้ตกลงกันให้บริการบางอย่างซึ่งมีลักษณะคล้ายกับการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่ก็ไม่ได้ถือเป็นสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Contract Salvage) เช่น สัญญาลากจูงเรือ (Towage Contract) หรือสัญญาจ้างนำร่อง (Pilot Contract) เป็นต้น แม้ว่าการให้บริการอย่างนั้นอาจจะกระทำเพื่อค่าตอบแทนและอาจจะถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยได้ก็



ตาม ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้ให้บริการนั้นมีหน้าที่ตามข้อสัญญาอื่นอยู่แล้ว การเข้ามาดำเนินการตามข้อสัญญาดังกล่าวจึงไม่ถือเป็นการสมัครใจเข้าช่วยเหลือกู้ภัย อันจะก่อให้เกิดสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยอีก เว้นแต่ว่าการให้บริการดังกล่าวอยู่นอกเหนือขอบเขตของสัญญา เช่นนี้ผู้ให้บริการดังกล่าวก็อาจจะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ หากว่าเข้าหลักเกณฑ์ของการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามที่จะได้กล่าวถึงต่อไป

สัญญาเหล่านี้จะแตกต่างจากการช่วยเหลือกู้ภัยแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงกันไว้ล่วงหน้า เนื่องจากค่าตอบแทนที่ได้รับจากการลากจูงหรือนำร่องนั้นได้แก่จำนวนที่กำหนดไว้ในสัญญา แต่ค่าตอบแทนที่ได้จากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะได้ตามความเหมาะสม ซึ่งจะแตกต่างกันไปในแต่ละกรณี

## 2 ทฤษฎีของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ทฤษฎีที่ใช้ในกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นประกอบไปด้วย 2 ทฤษฎี<sup>46</sup> ได้แก่ ทฤษฎีลาภมิควรได้ (Unjust Enrichment) และทฤษฎีการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย (Encouragement of Rescue) ซึ่งทฤษฎีทั้งสองนี้ถือเป็นที่มาของกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

### 2.1 ทฤษฎีลาภมิควรได้ (Unjust Enrichment)

ทฤษฎีนี้เกิดจากความพยายามในการค้นหาหลักเกณฑ์ที่สามารถอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้กับทั้งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยใช้หลักความยุติธรรมในการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งเป็นการช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลอื่น<sup>47</sup>

การใช้หลักความยุติธรรมในการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนี้นอกจากจะใช้เป็นหลักกฎหมายทั่วไปแล้ว ยังอาจนำมาใช้กับกรณีใดกรณีหนึ่งโดยเฉพาะได้ด้วย เช่น การ

<sup>46</sup> Mitchell McInnes, "Life Rescue in Maritime Law," *Journal of Maritime Law and Commerce* 25 (July 1994): 454; David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of salvage*, pp. 9 - 26.

<sup>47</sup> *The Calypso* (1828) 2 Hagg 209, 217 – 218.

กำหนดจำนวนค่าระวางสินค้าจะต้องพิจารณาในเวลาและสถานที่ใด<sup>48</sup> หรือการยกเว้นไม่ยอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่เป็นผู้ก่อให้เกิดภัยอันตรายได้รับค่าตอบแทน<sup>49</sup> เป็นต้น

เมื่อมองที่ผลประโยชน์ของตัวผู้ประสบภัยอันตรายทางทะเลที่ได้รับความช่วยเหลือกู้ภัยจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งหากไม่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น ชีวิตหรือทรัพย์สินของผู้ประสบภัยอันตรายทางทะเลก็สูญหรือเสียหายไป การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงเป็นสิ่งที่ทำให้บุคคลหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลได้รับประโยชน์ ดังนั้นหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย ในขณะที่อีกฝ่ายหนึ่งได้รับประโยชน์ซึ่งอาจถือเป็นลาภอย่างหนึ่งที่ได้ไปโดยไม่ต้องเสียค่าตอบแทน ก็จะไม่เป็นธรรมแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายและเสี่ยงอันตรายเพื่อเข้าไปช่วยเหลือผู้ประสบภัยอันตราย ดังนั้นจึงควรที่จะชดใช้หรือให้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย<sup>50</sup> เพื่อให้เกิดความยุติธรรมแก่ทั้งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและเจ้าของเรือหรือทรัพย์สินบนเรือที่ได้รับความช่วยเหลือ ดังนั้นพื้นฐานของหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงได้แก่ ผลประโยชน์ทุกประการที่เกิดขึ้นโดยเป็นผลมาจากการเข้าช่วยเหลือกู้ภัย

โดยปกติแล้วการช่วยเหลือกันโดยไม่มีสัญญากันไว้ก่อนตามกฎหมาย Common law นั้นผู้จัดการจะไม่ได้รับค่าตอบแทนหรือแม้กระทั่งค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปจากการจัดการแทนตัวการ แต่ก็มิข้อยกเว้นอยู่ตามกฎหมายพาณิชย์นาวีในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งมีรากฐานมาจากกฎหมายโรมัน เพื่อให้เกิดประโยชน์ทางการค้า จึงกำหนดให้มีหน้าที่เกิดขึ้นจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยไม่จำเป็นต้องมีสัญญาหรือการตกลงกันไว้ก่อนแต่ประการใด<sup>51</sup> ซึ่งเป็นหลักที่แตกต่างจาก common law<sup>52</sup> หากแต่ใกล้เคียงกับแนวความคิดเรื่องกึ่งสัญญา (Quasi-contract) ดังที่ท่านผู้พิพากษา Marshall C.J. ได้กล่าวถึงความแตกต่างของการช่วยเหลือกู้ภัยและหลักกฎหมาย common law ไว้ในคดี Mason v. The Blaireau (1804) 2 Cranch 240 at p. 266 ความว่า “If the property of an individual on land be exposed to the greatest peril, and be saved by the voluntary exertions of any persons whatever; if valuable goods be rescued from a house in flames, at the imminent hazard of life by the salvor, no remuneration in the shape of salvage allowed.”

<sup>48</sup> The Norma (1860) Lush. 124, 127.

<sup>49</sup> The Beaverford v. The Kafiristan (1938) A.C. 136, 147.

<sup>50</sup> The Cargo ex Honor (1886) L. R. 1. & E. 87, 91.

<sup>51</sup> Falcke v. Scottish Imperial Insurance Co. (1886) 34 Ch. D. 234, 248 – 249.

<sup>52</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, p. 782.

*The act is highly meritorious, and the salvage is as great as if render at sea. Yet the claim for salvage could not, perhaps, be supported. It is certainly not made. Let precisely the same service, at precisely the same hazard, be rendered at sea. And a very ample reward will be bestowed in the courts of justice.”*

ในกรณีที่ไม่ได้มีการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้ ผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยจะอ้างว่าตนไม่ได้ร้องขอให้ช่วยเหลือ ดังนั้นตนจึงไม่ควรต้องมีหน้าที่ในการจ่ายเงินรางวัลไม่ได้ เนื่องจากเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนี้เป็นหนี้ตามกฎหมายที่เกิดขึ้นจากข้อเท็จจริงว่าผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับความช่วยเหลือซึ่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น จึงจะต้องจ่ายเงินรางวัลเพื่อตอบแทนให้แก่ผู้ที่มอบประโยชน์นั้นให้แก่ตน ถึงแม้ว่าจะไม่มีความผูกพันกันตามสัญญาใด ๆ ในเรื่องดังกล่าวก็ตาม<sup>53</sup>

ทฤษฎีนี้เป็นที่มาของหลักการที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล นั่นคือ หลัก No Cure - No Pay หรือหลักที่ว่า การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จะมีสิทธิได้รับเงินรางวัลต้องเป็นกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นประสบความสำเร็จ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ประสบภัยอันตรายทางทะเล เพราะหากว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ขึ้นแล้ว ฝ่ายที่ได้รับความช่วยเหลือก็ไม่มีหน้าที่ต้องจ่ายเงินรางวัล แม้แต่ค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็ไม่ต้องเสีย เนื่องจากไม่มีลาภหรือประโยชน์ที่ได้รับมาโดยไม่เป็นธรรมแต่ประการใด

หลัก No Cure - No Pay นี้ กำหนดขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการยับยั้งมิให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่มีอุปกรณ์หรือเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการช่วยเหลือกู้ภัยเข้าช่วยเหลือกู้ภัย และทำให้ศาลหรืออนุญาโตตุลาการสามารถจำกัดเงินรางวัลที่จะให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ ซึ่งจะส่งผลดีต่อเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ไม่ต้องเสียเงินรางวัลให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมากเกินไป อีกทั้งเป็นการรับรองว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับเงินรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัยอย่างแน่นอน

หลัก No Cure - No Pay นี้ ปรากฏอยู่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศ รวมทั้งข้อสัญญามาตรฐานด้วย ซึ่งในอนุสัญญาดังกล่าวเป็นการผสมผสานหลักการตามกฎหมายในระบบ common law ซึ่งไม่มีหลักเกณฑ์ในเรื่องของการจัดการงานนอกสั่ง<sup>54</sup> มีแต่การให้เงินรางวัลแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ช่วยเหลือทรัพย์สินที่ต้องเสี่ยงภัยทางทะเลให้พ้นจากภัยโดยสมัครใจจนประสบความสำเร็จตามหลักกฎหมายพาณิชย์นาวี กับกฎหมายในระบบ civil law ที่นำหลักเกณฑ์ในเรื่อง

<sup>53</sup> The Five Steel Barges (1890) 15 P.D. 142, 146; The Cargo ex Port Victor (1901) p. 243; The Meandros (1925) p. 61, 68.

<sup>54</sup> Mason v. The Blaireau (1804) 2 Cranch 240, 260; Falcke v. Scottish Imperial Insurance Co. (1886) 34 Ch. D. 234, 248 – 249.

จัดการนอกนอกลงมาจากหลักกฎหมายโรมัน ดังจะเห็นได้จากหลัก No Cure - No Pay ได้ถูกนำไปบัญญัติไว้ในอนุสัญญาฉบับปี ค.ศ. 1910\* Article 2 และในอนุสัญญาฉบับปี ค.ศ. 1989 Article 12 นอกจากนี้ LOF เองก็ได้มีการรับรองหลักนี้ไว้อย่างเด่นชัด โดยมีการเขียนไว้ในหน้าแรกของ LOF เพื่อให้เห็นได้อย่างชัดเจน โดยได้ระบุไว้ใน LOF ทุกรุ่นตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน อย่างไรก็ตามหลักการในเรื่องจัดการงานนอกนอกลงก็ยังคงอยู่ กล่าวคือ ในอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 14 กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องค่าทดแทนพิเศษที่จะชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้จ่ายไปจริงด้วยความจำเป็นคืนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วย เพื่อลดภาระความเสี่ยงของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

## 2.2 ทฤษฎีการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย (Encouragement of Rescue)<sup>55</sup>

ทฤษฎีนี้เห็นว่าเป็นการตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีหน้าที่ต้องเข้าช่วยเหลือกู้ภัย แต่ก็มีจิตใจที่เมตตายอมเข้าเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเลเข้าไปช่วยเหลือให้ผู้ประสบภัยอันตรายทางทะเลรอดพ้นจากภัยอันตรายดังกล่าวได้ ดังนั้นจึงควรที่จะให้รางวัลเพื่อตอบแทนความเมตตาดังกล่าว นอกจากนี้เพื่อเป็นการสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เพราะในการเดินทางทางทะเลนั้น เมื่อเกิดภัยอันตรายที่นายเรือและลูกเรือไม่อาจแก้ไขได้ จำเป็นต้องพึ่งพาอาศัยบุคคลอื่นนั้น ย่อมเป็นไปได้ยากที่จะหาผู้คนที่ผ่านไปมาช่วยเหลือได้ การที่จะได้รับความช่วยเหลือหรือบริการจากบุคคลอื่น ๆ เป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยาก ซึ่งแตกต่างจากกรณีที่เกิดภัยอันตรายขึ้นบนบก จึงจำเป็นต้องมีมาตรการในการจูงใจโดยจัดให้มีรางวัล (Reward หรือ Award) เป็นค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลดังกล่าวนี้ ซึ่งจะให้ผลที่ดีกว่าการบังคับให้กระทำโดยกำหนดเป็นหน้าที่ที่ต้องให้ความช่วยเหลือ<sup>56</sup>

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่จำเป็นต้องมีสัญญาเกิดขึ้นก่อน สิทธิในการเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่จำเป็นจะต้องเกิดจากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังนั้นแม้ในกรณีที่ไม่ได้มีการตกลงให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย ผู้รับประโยชน์ก็ต้องมีภาระในการจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เนื่องจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีวัตถุประสงค์ไปในทางนโยบายมหาชน (Public Policy) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังนั้นกฎหมายจึงกำหนดค่าตอบแทนให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แม้ว่าจะไม่ได้มีการตกลงกับผู้เป็นเจ้าของ

\* ดู Convention for the Unification of Certain Rules of Law Respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 ใน ภาคผนวก ข

<sup>55</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, p. 783.

<sup>56</sup> ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์, "ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล: สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่ง," หน้า 12.

ทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือกู้ภัยก็ตาม ถือเป็นหนี้ที่เกิดขึ้นจากกฎหมาย (นิติเหตุ) มิใช่หนี้ที่เกิดขึ้นจากสัญญา (นิติกรรม) โดยในการที่ศาลจะกำหนดค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น ศาลจะคำนึงถึงนโยบายในการจูงใจให้มีการเข้ามาช่วยเหลือกู้ภัยด้วย ไม่ใช่คำนึงถึงเพียงแต่ค่าแรงงานและค่าใช้จ่ายที่เสียไปในการช่วยเหลือกู้ภัยประกอบกับมูลค่าของผลประโยชน์ที่สามารถช่วยเหลือมาได้เท่านั้น

หลักการในเรื่องของการส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้รับการรับรองในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 Article 13 (1) ซึ่งได้เป็นพื้นฐานในการบัญญัติกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้กับหลาย ๆ ประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ ประเทศจีน หรือประเทศเวียดนาม เป็นต้น และแม้แต่ในประเทศไทยเองก็ได้นำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 13 เช่นเดียวกัน ทำให้การคำนวณเงินรางวัลตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ไม่ได้คำนวณเฉพาะส่วนที่เหมาะสมกับแรงงานและมูลค่าของงาน หรือมูลค่าของผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงแรงจูงใจให้เข้ามาช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

โดยสรุป ทฤษฎีว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นประกอบไปด้วยการให้ความเป็นธรรมให้แก่เอกชนผู้เสียสละ และนโยบายสาธารณะในการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยกันอันเป็นการส่งเสริมให้เกิดธุรกิจการค้าระหว่างประเทศอย่างเสรี (Commercial liberality) และความยุติธรรมสากล (International Justice) ในที่สุด<sup>57</sup> การกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจึงมีอาจกำหนดได้โดยง่ายจากการประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ หรือค่าแรงงานหรือค่าใช้จ่ายที่เสียไปเท่านั้น หากแต่ต้องคำนึงถึงหลักการส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย ดังนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่เป็นผู้ประกอบการหรืออาสาสมัครในการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นหลักย่อมได้รับค่าตอบแทนที่สูงกว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยโดยทั่วไป ในฐานะที่มีการเตรียมความพร้อมในการช่วยเหลือกู้ภัย

นอกจากนี้ในปัจจุบันทฤษฎีการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ได้ขยายตัวออกมาเป็นทฤษฎีการส่งเสริมให้มีการรักษาสภาพแวดล้อมอีกด้วย เนื่องจากในปัจจุบันมีแนวความคิดในการรักษาสีน้ำเงินสิ่งแวดล้อมกันมากขึ้น โดยเฉพาะตามอนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 Article 14 เรื่องค่าตอบแทนพิเศษที่จะจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เข้าช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินบนเรือที่เสี่ยงต่อการเป็นภัยต่อสิ่งแวดล้อม แม้ว่าการ

<sup>57</sup> The Henry Ewbank (1883) 11 Fed. Cas., (Case No. 6376)1166, 1170.

ช่วยเหลือดังกล่าวจะไม่สำเร็จก็ตาม แต่ผู้เข้าช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินบนเรือที่มีท่าที่คุกคามต่อสิ่งแวดล้อมดังกล่าวก็มีสิทธิที่จะได้รับค่าใช้จ่ายที่เสียไปจากการดำเนินการดังกล่าว อันเป็นข้อยกเว้นของหลัก No Cure - No Pay กล่าวคือ ไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือกู้ภัยได้สำเร็จผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้ได้รับการรับรองและขยายความโดย P & I Club และ International Salvage Union (ISU) ที่ได้ออก SCOPIC 2000 มาเพื่อใช้คู่กับ LOF 2000 ของ Lloyd's ด้วย

### 3 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีความสำคัญที่สุดในหลักกฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และยังก่อให้เกิดปัญหาข้อพิพาทกันระหว่างคู่กรณีมากที่สุดด้วย เพราะปัญหาความไม่แน่นอนของหลักกฎหมายในการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ไม่ว่าจะมีการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกันไว้ล่วงหน้าก่อนดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหรือไม่ก็ตาม

#### 3.1 ลักษณะและประเภทของค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

##### 3.1.1 ลักษณะของค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะได้รับนั้น อาจเกิดจากกรณีที่มีการตกลงค่าตอบแทนกันไว้ก่อนเป็นการล่วงหน้าแล้ว หรืออาจเกิดจากกรณีที่ไม่มีการตกลงค่าตอบแทนกันไว้ล่วงหน้าก็ได้

##### 3.1.1.1 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ไม่มีกำหนดกันไว้ล่วงหน้า

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จะทำให้ได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น ไม่จำเป็นต้องมีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกันไว้ก่อน แม้จะไม่มีกำหนดเงื่อนไขในเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็มีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทน เพราะค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ในทางต่างประเทศจะถือเป็นมูลหนี้ที่เกิดขึ้นมาจากหลักกฎหมายเรื่องกึ่งสัญญา (Quasi Contractual Obligation) ซึ่งเป็นมูลหนี้ที่มีรากฐานมาจากกฎหมายโรมัน อันจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยของเขา

### 3.1.1.2 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีการกำหนดกันไว้ล่วงหน้า

ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีการกำหนดกันไว้ล่วงหน้านี้ คู่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอันได้แก่ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย และผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย ได้มีตกลงทำสัญญากันก่อนที่จะดำเนินการหรือให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้น ซึ่งสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ไม่มีแบบ สามารถกระทำกันด้วยวาจาก็ได้ ดังนั้นโดยหลักแล้วเมื่อตกลงข้อสัญญากันไว้เช่นไรคู่สัญญาก็สามารถที่จะบังคับให้เป็นไปตามสัญญาได้ ตามหลักสัญญาต้องเป็นสัญญา (*Pacta Sunt Servanda*) หากว่าข้อสัญญาที่กระทำขึ้นนั้นไม่มีวัตถุประสงค์ที่ขัดต่อกฎหมาย หรือแม้ขัดต่อกฎหมายก็อาจบังคับตามสัญญาดังกล่าวได้หากว่ากฎหมายดังกล่าวเป็นกฎหมายที่ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งหากพิจารณาจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลฉบับปี 1989 นั้นได้กำหนดกันไว้ใน Article 6 ว่า การกำหนดลดหน้าที่ของคู่สัญญาในการดูแลรักษาหรือป้องกันมลภาวะทางทะเลและการตกลงกันยกเว้นอำนาจศาลในการแก้ไขหรือไม่ใช้ข้อสัญญานั้นไม่อาจจะกระทำได้ ถือเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย หากคู่กรณีไปตกลงฝ่าฝืนสิ่งที่อนุสัญญากำหนดไว้ดังกล่าวข้อตกลงเฉพาะในส่วนนั้นก็จะตกเป็นโมฆะไม่มีผลใช้บังคับได้

จำนวนค่าตอบแทนที่คู่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ตกลงกันไว้ นั้น เนื่องจากคู่สัญญานั้นไม่อยู่ในสถานะที่เท่าเทียมกัน กล่าวคือ ฝ่ายผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีอำนาจเหนือกว่าฝ่ายผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งกำลังตื่นตระหนกจากภัยอันตรายทางทะเลและความเร่งรีบแข่งขันกับเวลา ทำให้การตัดสินใจของผู้ประสบภัยอันตรายทางทะเลนั้นอาจจะทำได้ไม่รอบคอบ ดังนั้นหากศาลเห็นว่าเป็นการสมควร ศาลก็สามารถที่จะเปลี่ยนแปลงจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้มีความเหมาะสมเกิดความยุติธรรมแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้ ซึ่งในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั้งสองฉบับได้กำหนดหลักการดังกล่าวไว้เช่นเดียวกันใน Article 7 ของอนุสัญญาทั้งสองฉบับว่า เมื่อมีการร้องขอโดยคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ศาลสามารถที่จะยกเลิก เปลี่ยนแปลง หรือแก้ไขสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้มีความเหมาะสมเกิดความยุติธรรมแก่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายได้

### 3.1.2 ประเภทของค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อมอบความเป็นธรรมให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่เสียสละเข้าไปช่วยเหลือกู้ภัย โดยการกำหนดค่าตอบแทนให้เป็นมาตรฐานเพื่อจูงใจบุคคลอื่น ๆ ให้เข้ามาช่วยเหลือกู้ภัยด้วย และยังทำให้เศรษฐกิจมีความ

มันคงในที่สุดอีกด้วย<sup>58</sup> ดังนั้นจึงต้องมีการกำหนดให้เหมาะสม โดยค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

### 3.1.2.1 เงินรางวัล

ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะมีการให้เงินรางวัล (Award หรือ Reward) เพื่อเป็นการจูงใจให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แม้ว่าจะมีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้หรือไม่ก็ตาม โดยเงินรางวัลที่ศาลหรืออนุญาโตตุลาการจะให้นี้มีได้ค่าหนึ่งถึงเพียงแค่การชดใช้ค่าใช้จ่ายหรือแรงงานที่เสียไปจากการช่วยเหลือกู้ภัย หรือผลประโยชน์ที่ผู้เป็นเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น หากแต่ยังคำนึงถึงหลักการสนับสนุนให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยกันอีกด้วย ดังนั้นเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับจึงมิใช่เป็นเพียงการชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เสียไป หากแต่เป็นรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมากกว่า

หลักเกณฑ์ในการกำหนดจำนวนเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น โดยปกติหากมีสัญญากันยอมไม่มีปัญหา ย่อมเป็นไปตามข้อกำหนดในสัญญา เว้นแต่ข้อกำหนดนั้นมีลักษณะที่ไม่เป็นธรรม ศาลหรืออนุญาโตตุลาการก็มีสิทธิปรับเปลี่ยนข้อสัญญาได้ แต่หากไม่มีสัญญาหรือมีปัญหาจากสัญญาจำต้องให้ศาลหรืออนุญาโตตุลาการเป็นผู้ตัดสินชี้ขาด ศาลหรืออนุญาโตตุลาการก็จะใช้หลักเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 Article 13 เป็นตัวกำหนดเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแต่ทั้งนี้จะไม่รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีด้วย ซึ่งจะทำให้เงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในแต่ละคดีแตกต่างกันไป โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าว ได้แก่

1. มูลค่าของเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้
2. ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้มันน้อยที่สุด
3. ระดับความสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัย
4. สภาพและระดับความรุนแรงของภัยอันตรายทางทะเล
5. ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ทรัพย์สินอื่น ๆ และชีวิตมนุษย์
6. เวลาที่เสียไปและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

<sup>58</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, p. 792.



7. ความเสี่ยงต่อความรับผิดชอบและความเสี่ยงอย่างอื่นที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหรืออุปกรณ์ของเขา
8. ความรวดเร็วในการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัย
9. จำนวนเรือและอุปกรณ์ของเรือที่มีไว้และใช้หรือเตรียมไว้เพื่อใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย
10. ความพร้อมและประสิทธิภาพของอุปกรณ์ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย รวมถึงมูลค่าของอุปกรณ์ดังกล่าว

อย่างไรก็ตามเงินรางวัลที่จะได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยนี้จะได้รับก็ต่อเมื่อการดำเนินการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นประสบความสำเร็จ ตามหลัก No Cure – No Pay เพราะหากการช่วยเหลือกู้ภัยดำเนินการไม่สำเร็จก็จะทำให้เจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่ได้รับประโยชน์มาโดยไม่ต้องเสียค่าตอบแทนแต่ประการใด ดังนั้นเขาจึงไม่มีหน้าที่ที่ต้องชำระหนี้ให้กับบุคคลที่ไม่ได้ดำเนินการอย่างใด ๆ อันก่อประโยชน์ให้เขา ตามทฤษฎีลาภมิควรได้ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในหัวข้อ 2.1 และยังมีข้อยกเว้นที่ทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับเงินรางวัลอย่างเต็มที่หรือเสียสิทธิในการได้รับเงินรางวัลไปทั้งหมดดังจะได้กล่าวถึงต่อไปในหัวข้อที่ 3.3

นอกจากนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะมีสิทธิได้รับเงินรางวัลไม่เกินไปกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ (Salved Value) เท่านั้น<sup>59</sup> เพราะหากกำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัลมากไปกว่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้แล้ว เจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวจะมีหน้าที่ที่จะต้องรับภาระมากไปกว่ากรณีที่ไม่มีการช่วยเหลือกู้ภัย คือ ปล่อยให้ทรัพย์สินนั้นสูญหายหรือถูกทำลายลงเสียอีก ดังนั้นจึงไม่ควรให้เจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวต้องรับภาระมากไปกว่าประโยชน์ที่เขาพึงจะได้จากทรัพย์สินที่เหลืออยู่

มูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ คือ มูลค่าทางการเงินของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้น มูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้นี้เป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดในการประเมินเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ได้มีการกำหนดค่าตอบแทนไว้ล่วงหน้า เพราะเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับจะมีจำนวนไม่เกินกว่ามูลค่าทั้งหมดของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย เนื่องจากหากสามารถกำหนดเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้สูงกว่ามูลค่าสิ่งที่ได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ ก็จะทำให้เจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นต้องมี

<sup>59</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 2, International Salvage Convention 1989 Article 13 (3), The Blackwall (1869) 77 U.S. (10 Wall.) 1, 19 L. ED. 870.

หนึ่งที่ต้องนำกองทรัพย์สินอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเสี่ยงภัยทางทะเลเข้าชำระหนี้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอีก ซึ่งจะไม่เป็นธรรมแก่เจ้าของทรัพย์สินดังกล่าว เพราะประโยชน์ที่เจ้าของทรัพย์สินได้รับมานั้น จะมีมูลค่าน้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไป ดังนั้นจะไม่สอดคล้องกับทฤษฎีอันเป็นรากฐานหรือที่มาแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลประการหนึ่ง นั่นคือ ทฤษฎีลามาภิควรได้ เพราะประโยชน์ที่ได้รับมามีจำนวนไม่เท่าเทียมกับสิ่งที่จะต้องเสียไป และหากเป็นเช่นนั้นจริงในมุมมองของเจ้าของทรัพย์สินก็จะเสียหายมาก ควรจะปล่อยให้ทรัพย์สินสูญหรือเสียหายไปดีกว่าที่จะดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะเจ้าของทรัพย์สินจะสูญเสียเพียงแค่ทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลเท่านั้น ไม่ต้องสูญเสียทรัพย์สินอื่นของตนเองด้วย ดังนั้นเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับนั้นจะต้องมีมูลค่าไม่เกินไปกว่ามูลค่าสิ่งที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

สำหรับการคำนวณมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้นี้จะถือเอาในวัน เวลา และสถานที่ที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง<sup>60</sup> หากต่อมามูลค่าของสินค้าบนเรือเพิ่มขึ้น มูลค่าที่เพิ่มขึ้นก็จะไม่นำมาพิจารณา<sup>61</sup> โดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งเป็นผู้เรียกร้องเอาค่าตอบแทนเป็นผู้มีภาระการพิสูจน์<sup>62</sup>

มูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้นี้เป็นปัญหาที่พิพาทกันมากที่สุด เพราะเป็นสิ่งที่ไม่แน่นอนและสามารถโต้แย้งกันได้ว่ากำหนดจำนวนเงินรางวัลนั้นสูงหรือต่ำจนเกินไป ดังนั้นมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้นี้จะจึงอาจกำหนดได้โดยการตกลงกันของผู้สัญญาตก่อนเริ่มทำการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การตัดสินชี้ขาดของศาลหรืออนุญาโตตุลาการในกรณีที่มีการพิพาทกัน โดยศาลหรืออนุญาโตตุลาการผู้ชี้ขาดจะพิจารณาถึงปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือโดยการตีราคาในกรณีทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นถูกกักอยู่

การแบ่งสัดส่วนของเงินรางวัลให้กับผู้เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงของเรือ และความสามารถของลูกเรือ ดังจะได้กล่าวถึงต่อไปในหัวข้อ 3.3.1

### 3.1.2.2 ค่าทดแทนพิเศษ

ค่าทดแทนพิเศษ (Special Compensation) ถูกกำหนดขึ้นมาโดยอนุสัญญาระหว่างประเทศ ค.ศ. 1989 ใน Article 14 เพื่อวัตถุประสงค์เฉพาะในการคุ้มครองรักษาสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักเกณฑ์ในการได้รับที่แตกต่างจากเงินรางวัล กล่าวคือ แม้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยจะ

<sup>60</sup> Donald O'May, *O'May on Marine Insurance* (1993) p. 386. อ้างถึงใน ประมวล จันทรชิวะ, *คำอธิบาย พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ*, หน้า 214.

<sup>61</sup> *Lago Oil & Transport Co. v. United States*, 218 F. 2d 631 (2d Cir 1995).

<sup>62</sup> David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of salvage*, pp. 326 – 329; Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, p. 791.

ไม่ได้ก่อให้เกิดผลสำเร็จก็ตาม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ดำเนินการช่วยเหลือสิ่งแวดล่อม ก็มีสิทธิได้รับค่าทดแทนพิเศษเป็นจำนวนเท่ากับค่าใช้จ่ายที่เขาต้องเสียไปในการดำเนินการดังกล่าว อันเป็นการยกเว้นหลัก No Cure - No Pay และหากการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล่อมนั้นประสบความสำเร็จ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจมีสิทธิได้รับค่าทดแทนพิเศษสูงขึ้นไปอีกถึง 2 เท่า ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ซึ่งค่าทดแทนพิเศษนี้อาจจะกำหนดกันให้มีจำนวนมากไปกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ (Salved Value) ก็ได้ ไม่ตกอยู่ภายใต้หลัก No Cure - No Pay

### 3.1.2.2.1 ประวัติความเป็นมาของค่าทดแทนพิเศษ

อนุสัญญาฉบับปี 1989 นี้ได้นำเอาอนุสัญญาฉบับปี ค.ศ. 1910 มาแก้ไขปรับปรุงให้ทันสมัยขึ้น และนำมาผนวกกับหลักเกณฑ์ในเรื่องการรักษาสภาพแวดล่อมและธรรมชาติซึ่งเป็นสิ่งที่ประชาคมโลกให้ความสนใจมากขึ้นในปัจจุบัน เพื่อให้เกิดการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือสินค้าที่อาจก่อให้เกิดมลภาวะทางทะเล จึงได้มีแนวคิดในการชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เสียไปในการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งตามปกติแล้วจะไม่ได้รับคืนหากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่ประสบความสำเร็จ กล่าวคือไม่ได้เกิดประโยชน์ขึ้นแก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ อันเป็นไปตามหลัก No Cure – No Pay นั่นเอง แต่ค่าทดแทนพิเศษนี้แม้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ประสบความสำเร็จแต่หากดำเนินการเข้าหลักเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนดไว้แล้วย่อมได้รับค่าทดแทนพิเศษได้ และหากการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวก่อให้เกิดความสำเร็จด้วยยอมทำให้ได้รับเงินรางวัลเพิ่มมากขึ้น

### 3.1.2.2.2 หลักเกณฑ์ในการได้รับค่าทดแทนพิเศษ

ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 Article 14 ได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการได้รับค่าทดแทนพิเศษเอาไว้ดังต่อไปนี้

“หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ช่วยเหลือเรือหรือสินค้าบนเรือที่คุกคามหรืออาจก่ออันตรายต่อสิ่งแวดล่อม แต่ไม่ได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้เพียงพอกับค่าทดแทนพิเศษที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจได้รับ เขาย่อมมีสิทธิได้รับค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือให้เพียงพอ กับค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไป

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถป้องกันหรือลดความเสียหายต่อสิ่งแวดล่อม จะทำให้ค่าทดแทนพิเศษเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามผู้ตัดสินอาจพิจารณาด้วยความเป็นธรรม โดยพิจารณาตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในมาตรา 13 ของอนุสัญญาฉบับปี 1989 เพิ่มค่าทดแทนพิเศษขึ้นอีกได้ แต่ไม่เกินร้อยละ 100 ของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น หมายถึง ค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปโดยมีเหตุผลอันสมควร เพื่อการช่วยเหลือกู้ภัย และอัตราที่เป็นธรรมสำหรับค่าอุปกรณ์และค่าจ้างบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริง โดยมีเหตุผลอันสมควรในการช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งต้องคำนึงถึงความพร้อมในการเข้าช่วยเหลือกู้ภัย จำนวนเรือและอุปกรณ์ของเรือที่มีไว้และใช้หรือเตรียมไว้เพื่อใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย และความพร้อมและประสิทธิภาพของอุปกรณ์ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย รวมถึงมูลค่าของอุปกรณ์ดังกล่าวด้วย

ค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดจะได้รับเฉพาะในส่วนที่เกินกว่าเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเพิกเฉยจนทำให้การป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมล้มเหลวไป เขาอาจเสียสิทธิในการได้รับค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดหรือแต่บางส่วนได้  
เจ้าของเรือสามารถไล่เบี้ยต่อไปได้”

ดังนั้นจะเห็นได้ว่า ค่าทดแทนพิเศษตามอนุสัญญาฉบับปี 1989 นี้สามารถแยกได้เป็น 2 ประเภท คือ เงินช่วยค่าใช้จ่าย (Safety Net) และเงินรางวัลเพิ่มพิเศษ (Enhance Award) ซึ่งจะมีหลักเกณฑ์ในการได้รับต่างกัน กล่าวคือ เงินช่วยค่าใช้จ่ายนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทุกคนที่ดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือสินค้าบนเรือที่คุกคามหรืออาจมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ย่อมสามารถได้รับเงินช่วยค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้ ไม่ว่าจะการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวจะประสบความสำเร็จหรือไม่ก็ตาม แต่ในส่วนของเงินรางวัลเพิ่มพิเศษนี้จะให้แก่เฉพาะผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ประสบความสำเร็จในการช่วยป้องกันหรือลดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมได้เท่านั้น โดยค่าทดแทนพิเศษนี้ศาลจะกำหนดขึ้นเกินกว่าเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจเสียสิทธิในการได้รับค่าทดแทนพิเศษได้ หากว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเพิกเฉยจนทำให้การป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมล้มเหลวไป

สำหรับผู้ที่มีหน้าที่ในการชำระค่าทดแทนพิเศษทั้งเงินช่วยค่าใช้จ่ายและเงินรางวัลเพิ่มพิเศษ ได้แก่ เจ้าของเรือที่ต้องเป็นผู้จ่าย แต่ทั้งนี้ไม่ตัดสิทธิที่จะใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงต่อไป ดังนั้นเจ้าของเรือจึงสามารถใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงได้ เช่น เจ้าของสินค้าที่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสภาพแวดล้อม เป็นต้น

โดยสรุปแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าทดแทนพิเศษเสมอในส่วน of เงินช่วยค่าใช้จ่าย หากว่าได้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือสินค้าที่คุกคามหรืออาจก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม ไม่ว่าจะบุคคลใดได้รับประโยชน์หรือไม่ก็ตาม และแม้ว่าเข้าไปช่วยแล้วจะยังเกิดมลภาวะหรือไม่ก็ตาม แต่หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถป้องกันหรือลดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมได้ ย่อมมีสิทธิได้รับเงินรางวัลเพิ่มพิเศษอีกด้วย

### 3.1.2.2.3 จำนวนค่าทดแทนพิเศษ

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยและได้รักษาสภาพแวดล้อม ลด หรือเยี่ยวยาความเสียหายที่เกิดจากมลพิษนั้นมีสิทธิที่จะได้รับค่าทดแทนพิเศษ แม้ว่าเขาอาจไม่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยได้สำเร็จ หรือไม่อาจช่วยป้องกันหรือลดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมได้ก็ตาม

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่า ค่าทดแทนพิเศษสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ เงินช่วยค่าใช้จ่าย (Safety Net) และเงินรางวัลเพิ่มพิเศษ (Enhance Award)

เงินช่วยค่าใช้จ่ายนั้น เจ้าของเรือจะจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสำหรับค่าใช้จ่ายที่ได้เสียไปโดยมีเหตุผลอันสมควรเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัย และอัตราที่เป็นธรรมสำหรับค่าอุปกรณ์และค่าจ้างบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงโดยมีเหตุผลอันสมควรในการช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งต้องคำนึงถึงความพร้อมในการเข้าช่วยเหลือกู้ภัย จำนวนเรือและอุปกรณ์ของเรือที่มีไว้และใช้หรือเตรียมไว้เพื่อใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย และความพร้อมและประสิทธิภาพของอุปกรณ์ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย รวมถึงมูลค่าของอุปกรณ์ดังกล่าวด้วย นั่นคือ เสียค่าใช้จ่ายที่เป็นในการช่วยเหลือกู้ภัยไปเท่าใดก็สามารถได้รับชดเชยคืน แม้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ประสบความสำเร็จก็ตาม แต่หากสามารถช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ด้วยจะได้รับเงินช่วยค่าใช้จ่ายเฉพาะส่วนต่างของค่าใช้จ่ายตามปกติกับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น

ดังนั้นหากเงินรางวัลมีมูลค่าสูงกว่าค่าใช้จ่าย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะไม่ได้รับเงินช่วยค่าใช้จ่ายเลย เพราะไม่มีความเสี่ยงภัยในค่าใช้จ่ายจากการช่วยเหลือกู้ภัยตามวัตถุประสงค์ของการกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องเงินช่วยค่าใช้จ่ายที่ต้องการลดความเสี่ยงทางการเงินของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลลง แต่หากเงินรางวัลมีมูลค่าต่ำกว่าค่าใช้จ่ายแล้วผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิได้รับเงินช่วยค่าใช้จ่ายในส่วนต่างกับเงินรางวัล เช่น หากค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัยเท่ากับ 1 แสนบาท แต่เงินรางวัลที่ได้รับมีมูลค่า 2 แสนบาท เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะไม่ได้รับเงินช่วยค่าใช้จ่ายเลย เพราะเงินรางวัลมีมูลค่ามากกว่าค่าใช้จ่ายที่เสียไปอยู่แล้ว แต่หากเงินรางวัลที่ได้รับมีเพียง 5 หมื่นบาท เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิได้รับเงินช่วยค่าใช้จ่ายอีก 5 หมื่นบาทที่เป็นส่วนต่างระหว่างเงินรางวัลกับค่าใช้จ่ายที่เสียไปจากการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

สำหรับเงินรางวัลเพิ่มพิเศษนั้นศาลหรืออนุญาโตตุลาการอาจกำหนดเพิ่มให้ถึงร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด หรือหากเห็นสมควรศาลหรืออนุญาโตตุลาการอาจจะปรับเพิ่มเงินรางวัลเพิ่มพิเศษนี้ให้ได้ถึงร้อยละ 100 (2 เท่าของค่าใช้จ่ายที่เสียไป) ก็ได้ ทั้งนี้ต้องพิจารณาประกอบกับหลักเกณฑ์ในการกำหนดเงินรางวัลเพื่อตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย เงินรางวัลเพิ่มพิเศษนี้กำหนดขึ้นเพื่อตอบแทนผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ช่วยป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือทำให้ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมลดลงเป็นพิเศษ

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยประสบความสำเร็จทำให้ได้รับเงินรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยจะต้องนำเงินรางวัลดังกล่าวมาหักออกจากผลรวมแห่งค่าทดแทนพิเศษ คือ ทั้งเงินช่วยเหลือค่าใช้จ่ายและเงินรางวัลเพิ่มพิเศษด้วย ทำให้โดยสรุปแล้วค่าทดแทนพิเศษที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับนั้นจะไม่เกินไปกว่าเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะฉะนั้นหากเงินรางวัลมีมูลค่ามากกว่าค่าทดแทนพิเศษแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะไม่ได้รับค่าทดแทนพิเศษอีกเลย แต่ค่าทดแทนพิเศษจะเป็นประโยชน์แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีที่เงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมีมูลค่าน้อยกว่าค่าทดแทนพิเศษเท่านั้น เช่น หากค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดมีมูลค่า 2 แสนบาท แต่เงินรางวัลมีมูลค่า 3 แสนบาท เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะได้รับเฉพาะเงินรางวัลจำนวน 3 แสนบาทเท่านั้น ไม่อาจได้รับค่าทดแทนพิเศษอีก 2 แสนบาทได้ แต่หากเงินรางวัลที่ได้รับมีเพียง 1 แสนบาท เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็สามารถได้รับค่าทดแทนพิเศษอีก 1 แสน คือ ส่วนต่างระหว่างเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยกับค่าทดแทนพิเศษเท่านั้น

#### 3.1.2.2.4 ข้อตกลง SCOPIC

ข้อตกลง SCOPIC เป็นส่วนที่เพิ่มเติมข้อสัญญา LOF โดยถูกกำหนดขึ้นมาเพื่อให้เกิดความแน่นอนในการกำหนดจำนวนค่าทดแทนพิเศษ เนื่องจากตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 Article 14.2 กำหนดให้ศาลหรืออนุญาโตตุลาการสามารถกำหนดค่าทดแทนพิเศษเพิ่มขึ้นได้โดยอาศัยหลักเกณฑ์ตาม Article 13 และ Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clause (LSSA Clause) ข้อ 4 และ ข้อ 6 กำหนดให้อนุญาโตตุลาการมีอำนาจในการกำหนด เพิ่มลด จำนวนค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย และจำนวนหลักประกันที่วางต่อกันด้วย ดังนั้นจึงทำให้ค่าทดแทนพิเศษดังกล่าวไม่มีความชัดเจนแน่นอน เมื่อคู่สัญญาต้องการความมั่นใจว่าสิทธิและหน้าที่ของตนมีอยู่อย่างไร จึงเกิดข้อตกลง SCOPIC ขึ้นเพื่อใช้คำนวณค่าทดแทนพิเศษให้เป็นที่ชัดเจนแน่นอนขึ้น

ข้อตกลง SCOPIC เริ่มนำออกใช้เป็นครั้งแรกเมื่อเดือนสิงหาคมปี ค.ศ. 1999 เนื่องจากผลแห่งคำพิพากษาในคดี The Nagasaki Spirit ซึ่งเป็นคดีที่ตัดสินในปี 1997 โดยในคดีดังกล่าวมีประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้องกับเรื่องค่าทดแทนพิเศษ ซึ่งได้กล่าวถึงสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือสินค้าบนเรือ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม และสามารถป้องกันหรือลดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมได้ จะมีสิทธิได้รับค่าทดแทนพิเศษเพิ่มขึ้นอีกไม่เกินร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายของตนในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย และหากว่าเป็นธรรมชาติและสมควร คณะผู้ตัดสิน (The Tribunal) ซึ่งอาจเป็นศาลหรืออนุญาโตตุลาการก็อาจพิจารณาเพิ่มค่าทดแทนพิเศษนี้ให้ขึ้นไปถึง 100% ของค่าใช้จ่าย และค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือ

เหลือกู้ภัยนี้ให้รวมถึง “อัตราที่เป็นธรรมของเครื่องมือและบุคลากรได้ใช้ไปจริงและอย่างสมควรในการกู้ภัย” (a fair rate for equipment and personnel actually used in the salvage operation)

ประเด็นที่ได้เถียงกันในคดี คือ การแปลความคำว่า “Fair rate” ว่าควรจะหมายถึงสิ่งใดบ้าง เช่น อัตราค่าบริการทางพาณิชย์กรรมซึ่งรวมเอาผลกำไรไว้ด้วย หรือจำกัดเฉพาะเป็นการชดใช้ค่าใช้จ่ายทางตรงเท่านั้น หรือค่าใช้จ่ายที่เสียไปจากการช่วยเหลือกู้ภัยทั้งทางตรงและทางอ้อม

ในคดีนี้ ศาลอังกฤษได้ตัดสินว่าอัตราที่เป็นธรรมเป็นการชดใช้ค่าใช้จ่ายทางตรงเท่านั้น ทำให้เวลาที่สูญเสียไปอันเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อช่วยเหลือกู้ภัย หรือค่าจ้างนักบัญชีที่ถูกจ้างมาเพื่อประเมินค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้อยู่ในความหมายของอัตราที่เป็นธรรมด้วย ส่งผลให้คำพิพากษาดังกล่าวไม่ได้รับการยอมรับทั้งจากฝ่ายผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและฝ่ายเจ้าของเรือ รวมถึงผู้รับประกันภัยของเจ้าของเรือซึ่งมาจาก P&I Club\* เนื่องมาจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยยังอาจรู้สึกว่าคุณยังไม่ได้รับการเยียวยา เนื่องจากไม่มีหลักประกัน เจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้รับผิดชอบแต่ผู้เดียวในค่าทดแทนพิเศษอาจตกอยู่ในสถานการณ์ที่ไม่ดีทางการเงิน และผู้รับประกันภัย P&I ของเจ้าของเรืออาจปฏิเสธไม่วางหลักประกันให้เนื่องจากมีข้อพิพาทอยู่กับผู้เอาประกันภัย หรือมีการผิดสัญญาประกันภัย

ดังนั้น International Salvage Union กับ P&I Club จึงได้ร่วมกันออกข้อตกลง SCOPIC ขึ้นเพื่อใช้ในลักษณะเป็นความผูกพันตามสัญญา (Contractual obligation) ในการคำนวณค่าทดแทนพิเศษตามข้อตกลง SCOPIC นี้แทนที่จะคำนวณจากการตีความอนุสัญญาปี 1989 โดยผู้ตัดสินชี้ขาดไม่ว่าจะเป็นศาลหรืออนุญาโตตุลาการก็ตาม โดยอาศัยหลักความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนาซึ่งจะต้องใช้สัญญาบังคับก่อนกฎหมาย หากว่ากฎหมายดังกล่าวมิใช่กฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ซึ่งใน Article 6.1 ของอนุสัญญาฉบับปี 1989 ก็ได้รับรองไว้ว่าคู่กรณีสามารถตกลงให้แตกต่างได้ อนุสัญญาจะถูกนำมาใช้บังคับต่อเมื่อไม่มีสัญญากำหนดกันไว้เป็นอย่างอื่นเท่านั้น ยกเว้นใน 2 เรื่อง คือ ห้ามตกลงยก

\* P&I Club เป็นการรวมตัวกันขึ้นของเจ้าของเรือเพื่อปกป้องตนเองจากความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นกับเรือสินค้าของตน โดยเจ้าของเรือสินค้าทั้งหลายจะต้องเสียเงินให้กับ P&I Club ทุกปีเพื่อเป็นเงินกองกลางที่เรียกว่า Premium โดยเงินที่เรียกเก็บครั้งแรกเรียกว่า Advance Call หากเกิดภัยพิบัติขึ้นกับเรือสินค้าของเจ้าของเรือคนใดก็สามารถมาเรียกเรือจากเงินกองกลางนี้ได้ และในปีใดที่เรือสินค้าประสบภัยพิบัติมากก็จะต้องมีการเรียกเงินเพิ่มเรียกว่า Supplementary Call โดย P&I Club จะนำเงินดังกล่าวนี้ไปลงทุนเพื่อให้เกิดรายได้เพิ่มมากขึ้น ผู้สนใจข้อมูลเพิ่มเติมได้ใน กมลชนก สุทธิวาสนฤพุฒิ, ธุรกิจพาณิชย์นาวี, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร: สถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 203 - 217.

เว้นหน้าที่ในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และห้ามตกลงยกเว้นอำนาจของผู้ที่ขาดตัดสินในการที่จะปรับแต่งข้อสัญญาให้เป็นธรรมแก่คู่กรณีทุกฝ่าย

ในปัจจุบันข้อตกลง SCOPIC ที่ใช้อยู่เป็นรุ่น 2000 หรือเรียกว่าข้อตกลง SCOPIC 2000 โดยเป็นสัญญาหรือข้อตกลงที่เสริม LOF 2000 ซึ่งมีข้อสัญญาอยู่ทั้งหมด 15 ข้อ ดังมีรายละเอียดบางประการดังต่อไปนี้

ข้อ 1 กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าข้อตกลง SCOPIC เป็นข้อตกลงที่เสริมข้อสัญญา LOF ซึ่งถือเป็นสัญญาหลัก โดยกำหนดให้ข้อตกลง SCOPIC มีผลบังคับเหนือกว่า นั่นคือต้องนำข้อตกลง SCOPIC มาใช้บังคับก่อน LOF นั่นเอง นอกจากนี้ยังได้กำหนดยกเว้นหลักการคำนวณค่าทดแทนพิเศษตามที่อนุสัญญาปี 1989 ใน Article 14\* กำหนดไว้อีกด้วย โดยให้มาใช้หลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในข้อตกลง SCOPIC แทน แต่ในส่วนของบูรณสิทธิและการจำกัดด้านระยะเวลา ก็จะนำมาใช้เช่นเดียวกับการช่วยเหลือกู้ภัยโดยทั่วไป

ข้อ 2 เฉพาะแต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้นที่มีสิทธิเลือกที่จะนำข้อตกลง SCOPIC มาใช้หรือไม่ก็ได้ ซึ่งหากต้องการจะใช้ก็สามารถแสดงความประสงค์ไปโดยการยื่นหนังสือต่อเจ้าของเรือ โดยไม่คำนึงถึงสถานการณ์และไม่คำนึงว่ามีการจัดการต่อความเสียหายที่เกิดแก่สิ่งแวดล้อมหรือไม่ การคำนวณค่าทดแทนตาม SCOPIC นี้จะนับจากเวลาที่ได้หนังสือยื่นต่อเจ้าของเรือ ดังนั้นการช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ดำเนินการไปก่อนหน้าที่ยื่นหนังสือจะไม่ได้รับค่าทดแทนตามข้อสัญญา SCOPIC แต่อย่างไรก็ตาม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจนำ Article 13 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 มาปรับใช้กับการช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ดำเนินการไปก่อนหน้าทำยื่นหนังสือก็ได้

ข้อ 3 การวางหลักประกันเบื้องต้นเพื่อค่าทดแทนตาม SCOPIC

(i) กำหนดให้เจ้าของเรือต้องหาหลักประกันเบื้องต้น (the Initial Security) ได้แก่ หนังสือรับรองของธนาคาร (Bank Guarantee) หรือหนังสือรับรองของ P&I Club จำนวน 3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ มามอบให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ภายใน 2 วันทำการนับแต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ยื่นหนังสือว่าขอใช้ ข้อตกลง SCOPIC เพื่อเป็นประกันค่าทดแทน SCOPIC ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ด้วย

(ii) การขอลดหลักประกันเบื้องต้นลงก็สามารถทำได้ หากเจ้าของเรือสามารถพิสูจน์ได้ว่าค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIC รวมทั้งดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ แล้วมี

---

\* ยกเว้นเพียงแต่ Article 14.1 – 14.4 เท่านั้น จึงไม่รวมถึง Article 14.5 เรื่องเหตุจำกัดมิให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับค่าทดแทนพิเศษหากว่าการช่วยเหลือกู้ภัยต้องมีขึ้นเพราะความผิดของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเอง และ Article 14.6 เรื่องสิทธิของเจ้าของเรือที่จะไล่เบี้ยต่อไป ในกรณีเหล่านี้ยังสามารถกระทำได้ แม้ว่าจะนำข้อตกลง SCOPIC มาใช้บังคับก็ตาม



มูลค่าน้อยกว่าหลักประกัน เจ้าของเรือมีสิทธิขอลดหลักประกันลงตามจำนวนที่เหมาะสม และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีหน้าที่ต้องลดหลักประกันให้ตามจำนวนที่เหมาะสมตามที่ตกลงกันด้วย

(iii) สิทธิที่จะขอเพิ่มหลักประกันเบื้องต้นก็สามารถทำได้เช่นกัน หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIIC รวมทั้งดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ แล้วมีมูลค่ามากกว่าหลักประกัน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิขอเพิ่มหลักประกันขึ้นตามจำนวนที่เหมาะสม และเจ้าของเรือก็มีหน้าที่ต้องลดหลักประกันให้ตามจำนวนที่เหมาะสมตามที่ตกลงกันด้วย

(iv) หากไม่มีการตกลงเป็นอย่างอื่น เมื่อมีข้อพิพาทกันเกิดขึ้นเกี่ยวกับหลักประกันให้ระงับข้อพิพาทด้วยวิธีการอนุญาโตตุลาการ

ข้อ 4 การขอยกเลิกการใช้ข้อตกลง SCOPIIC หากเจ้าของเรือไม่นำหลักประกันเบื้องต้นมาวางภายในกำหนด 2 วันทำการ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิบอกเลิกข้อตกลงได้โดยต้องแจ้งเป็นหนังสือไปยังเจ้าของเรือ เมื่อมีการบอกเลิกแล้วสิทธิหน้าที่ต่าง ๆ ก็จะกลับมาตกอยู่ภายใต้สัญญาหลัก ได้แก่ LOF และอนุสัญญาฉบับปี 1989

ข้อ 5 กล่าวถึงจำนวนค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIIC ว่าหมายถึงสิ่งใดบ้าง หลักเกณฑ์การคำนวณอัตราค่าช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งจะพิจารณาจากอัตราที่มีผลใช้บังคับอยู่ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัย รวมถึงเรื่องเงินโบนัสด้วย ค่าตอบแทนประกอบไปด้วย ค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเอง ค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยออกไปก่อน และเงินโบนัสจำนวนร้อยละ 25 ของค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเองรวมกับค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยออกไปก่อน

ข้อ 6 ความสัมพันธ์ระหว่างเงินรางวัลกับค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIIC ค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIIC นี้จะถูกกำหนดโดยการนำเอา Article 13 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 มาปรับใช้ด้วย กล่าวคือ ค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIIC จะถูกชำระเฉพาะส่วนที่เกินกว่าเงินรางวัลที่ได้กำหนดตาม Article 13 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 เท่านั้น

ข้อ 7 การลดเงินรางวัลลง (Discount) เงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับนั้น อาจลดลงได้หากว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนำเอาข้อตกลง SCOPIIC ไปใช้อย่างไม่ถูกวิธี กล่าวคือ นำข้อตกลง SCOPIIC ไปใช้ในกรณีที่เงินรางวัลมีจำนวนมากกว่าค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIIC ซึ่งทำให้เป็นภาระแก่เจ้าของเรือที่ต้องจัดหาหลักประกันเบื้องต้นมามอบให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นการลดเงินรางวัลลงร้อยละ 25 ของส่วนต่างระหว่างเงินรางวัลตามข้อตกลง SCOPIIC กับเงินรางวัลที่ได้กำหนดตาม Article 13 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 จึงเป็นมาตรการในการห้ามปรามมิให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทำเช่นนั้น

ข้อ 8 การจ่ายค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIC กำหนดถึงวัน และเวลาที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIC พร้อมทั้งกำหนดอัตราดอกเบี้ยในกรณีชำระค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIC ล่าช้าอีกด้วย

#### ข้อ 9 การยกเลิกข้อตกลง SCOPIC

(i) ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิยกเลิกข้อตกลง SCOPIC ได้ โดยแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรไปยังตัวแทนเจ้าของเรือผู้ประสบภัยนทรายทางทะเล (Shipowner's Casualty Representative - SCR) หากว่าค่าใช้จ่ายในการให้บริการทั้งหมดนั้นมีมูลค่าเกินกว่ามูลค่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้และจำนวนค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIC ทั้งหมด

(ii) เจ้าของเรือมีสิทธิปฏิเสธไม่ชำระค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIC ได้โดยสิทธิดังกล่าวนี้เกิดขึ้นหลังจากที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เรียกให้ใช้ข้อตกลง SCOPIC โดยจะต้องแจ้งแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยภายใน 5 วันทำการ นับแต่ที่ได้รับการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยว่าจะใช้ข้อตกลง SCOPIC

(iii) เจ้าหน้าที่รัฐบาล เจ้าหน้าที่ท้องถิ่น เจ้าหน้าที่การทำเรือ หรือเจ้าหน้าที่อื่น ๆ มีสิทธิเข้าแทรกแซงได้หากการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นในท้องที่และเขตอำนาจของตน

ข้อ 10 หน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย คือ จะใช้ความพยายามอย่างยิ่งยวดในการช่วยเหลือเรือและทรัพย์สินอื่น ๆ ในขณะเดียวกันก็จะป้องกันและลดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด

ข้อ 11 เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะแต่งตั้งตัวแทนเจ้าของเรือผู้ประสบภัยนทรายทางทะเลเป็นตัวแทนเพื่อเข้าร่วมกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการตรวจสอบให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และเงื่อนไขที่ตกลงกันได้

ข้อ 12 ตัวแทนพิเศษ (Special Representatives) เป็นบุคคลภายนอกที่เจ้าของทรัพย์สินหรือผู้รับประกันภัยอาจแต่งตั้งขึ้นจากผู้ที่มีความเชี่ยวชาญ โดยจะต้องมีอำนาจกฎหมาย เพื่อเข้าร่วมสังเกตการณ์และรายงานการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยได้

ข้อ 13 การป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ ค่าทดแทนตามข้อตกลง SCOPIC นั้นรวมถึงค่าใช้จ่ายในการป้องกันมิให้เกิดมลภาวะ และการเคลื่อนย้ายมลภาวะออกไปอย่างฉับพลันด้วย

ข้อ 14 การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) ค่าทดแทนพิเศษตามข้อตกลง SCOPIC จะไม่ถือเป็นส่วนหนึ่งของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ข้อ 15 การระงับข้อพิพาท ให้เสนอต่ออนุญาโตตุลาการตามที่กำหนดไว้ในสัญญาหลัก (LOF)

### 3.2 เงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

โดยทั่วไปการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จะทำให้ได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะต้องมีข้อเท็จจริงตามที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งตามหลักกฎหมายสากลในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นกำหนดให้ต้องมีข้อเท็จจริงทั้งหมด 4 ประการ ดังต่อไปนี้ จึงจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจากผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งก็คือ เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือหรือทรัพย์สินที่อยู่บนเรือนั่นเอง

#### 3.2.1 วัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Subject of Salvage) นี้มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เนื่องจากการให้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนี้จะประเมินจากมูลค่าการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งได้แก่มูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้นั้น นอกจากนี้ทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลยังทำให้ทราบได้ว่าทรัพย์สินใดที่อาจถูกเรียกร้องค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>63</sup> ใครจะเป็นผู้มีภาระในการจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งเป็นการกำหนดขอบเขตภาระหน้าที่ให้กับบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้รับทราบด้วย

ทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น โดยปกติจะจำกัดเพียงทรัพย์สินที่เข้าเสียภัยอันตรายในทะเล (Maritime Property) เท่านั้น เช่น เรือ อุปกรณ์ของเรือ สินค้า ซากเรือ ค่าระวางพาหนะหรือค่าโดยสารเรือ<sup>64</sup> เป็นต้น

อย่างไรก็ตามวิธีการในการช่วยเหลือกู้ภัยวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น ไม่จำกัดว่าจะต้องมาจากวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเท่านั้น เพราะในบางประเทศก็ได้บัญญัติให้อากาศยานเป็นวัตถุประสงค์ที่เป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ เช่น Article 4 แห่ง Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา<sup>65</sup> หรือ Article 93 (1) แห่ง Merchant Shipping Act 1995

<sup>63</sup> Cope v. Vallette Dry-Dock Co., 119 U.S. 625, 7 S.Ct. 336, 30 L.Ed. 501 (1887)

<sup>64</sup> William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law* (Quebec, Canada: Les Editions Yvon Blais, 2002), p. 328.

<sup>65</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 4 บัญญัติว่า “Application to aircraft

The provisions of this Act relating to wreck and to salvage of life or property and to the duty to render assistance to ships in distress shall apply to aircraft as they apply to ships, and the owner of an aircraft shall be entitled to the award of a sum for salvage services rendered by the aircraft and be liable to pay a sum of salvage in respect of services rendered in saving life from the aircraft or in

(C. 21) ของประเทศอังกฤษ<sup>66</sup> เป็นต้น ตัวอย่างเช่น เรือเดินทะเลชนหินโสโครกจำเป็นต้องนำคนโดยสารและทรัพย์สินต่าง ๆ ย้ายออกไปโดยด่วน เมื่อมีเครื่องบิน บอลูน หรือเฮลิคอปเตอร์ มาช่วยขนถ่ายคนโดยสารและทรัพย์สินออกไปไว้บนชายฝั่ง เช่นนี้ย่อมถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย โดยมีเครื่องบิน บอลูน หรือเฮลิคอปเตอร์เป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เป็นต้น

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั้งสองฉบับได้กำหนดถึงทรัพย์สินที่เป็นทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้อย่างกว้าง ๆ กล่าวคือ อนุสัญญาปี ค.ศ. 1910 กำหนดทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้เฉพาะ เรือเดินทะเล สิ่งใด ๆ บนเรือ ค่าระวางเรือ หรือค่าโดยสาร ส่วนอนุสัญญาปี ค.ศ. 1989 กำหนดทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ว่า เรือ หรือทรัพย์สินใด ๆ ที่ตกอยู่ในภยันตราย แต่จากแนวคำพิพากษาของศาลประเทศอังกฤษได้จำกัดประเภทของการช่วยเหลือกู้ภัยไว้คือ เรือ (Vessel) สินค้าบนเรือ (Cargo) ซากเรือและสิ่งอัปปาง (Wreck) และค่าระวางสินค้า (Freight) นอกจากนี้ยังได้กำหนดให้ชีวิต (Life) เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้เป็นพิเศษ โดยได้บัญญัติไว้เป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษร นอกจากนี้ยังอาจขยายไปถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ และการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมด้วย

โดยสรุปวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงสามารถแยกได้เป็น 4 ประเภท กล่าวคือ

1. การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน (Property Salvage)
2. การช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ (Life Salvage)
3. การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ (Treasure Salvage)
4. การช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อม (Environment Salvage)

### 3.2.1.1 ทรัพย์สิน

saving the aircraft or any wreck from the aircraft in any case where the owner of the aircraft would have been so entitled or liable had it been a ship.”

<sup>66</sup> Merchant Shipping Act 1995 Article 93 (1) บัญญัติว่า “Duty to assist ships, etc. in distress.

(1) The master of a ship, on receiving at sea a signal of distress or information from any source that a ship or *aircraft* is in distress, shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress (informing them if possible that he is doing so) unless he is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary, to do so, or unless he is released from this duty under subsection (4) or (5) below.”

วัตถุประสงค์ของการช่วยเหลือกู้ภัยประเภทที่เป็นทรัพย์สินนั้นมีจำนวนมากมาย ได้แก่ เรือ ซึ่งรวมถึงส่วนประกอบของเรือหรืออุปกรณ์ของเรือด้วย สินค้า ชากเรือและสิ่งอับปาง ค่าระวาง และทรัพย์สินอื่น ๆ

### 3.2.1.1.1 เรือ

เรือ (Vessel) เป็นทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์ของการช่วยเหลือกู้ภัยที่เห็นได้เด่นชัดที่สุด เพราะเรือเป็นปัจจัยหลักที่ใช้ในการเดินทางทางทะเล ไม่ว่าจะมิวัตถุประสงค์เพื่อการขนส่งสินค้าหรือขนส่งคนโดยสาร หรือเพื่อวัตถุประสงค์อื่น ๆ เรือเป็นสิ่งหาทรัพย์สินที่เคลื่อนที่จากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งได้ แต่มักถูกกำหนดให้เป็นสิ่งหาทรัพย์สินชนิดพิเศษ เนื่องจากเรือมักจะมีขนาดใหญ่โตมหึมาและมีราคาสูงมาก ดังนั้นกฎหมายจึงถือว่าเรือเป็นสิ่งหาทรัพย์สินที่มีความสำคัญในทำนองเดียวกับอสังหาริมทรัพย์ ดังจะเห็นได้จากการกำหนดให้เรือต้องมีทะเบียน การเปลี่ยนแปลงไปซึ่งผู้ทรงกรรมสิทธิ์ในเรือจำเป็นต้องมีการจดทะเบียน มีการกำหนดมาตรการต่าง ๆ ทางกฎหมายเพื่อใช้กับเรือโดยเฉพาะ เช่น การกักเรือ เนื่องจากเรือสามารถเดินทางไปต่างประเทศได้ เมื่อไปก่อก่อนแล้วอาจหนีหายไปได้จึงต้องมีหลักกฎหมายในเรื่องการกักเรือไว้ หรือบุริมสิทธิทางทะเลซึ่งจะตกติดไปกับตัวเรือ สามารถบังคับเอากับตัวเรือได้ไม่ว่าใครจะเป็นเจ้าของเรือก็ตาม เพราะการบังคับคดีเอากับเรือนั้นมีลักษณะเป็นการบังคับเอากับทรัพย์สิน (Action in rem) ไม่ได้บังคับเอากับคนซึ่งเป็นลูกหนี้ เป็นต้น

ความหมายและความแตกต่างของเรือและเรือเดินทะเล\* เป็นสิ่งที่ยากจะให้คำจำกัดความแต่อาจพิจารณาได้จากปัจจัยต่าง ๆ 5 ประการ ได้แก่<sup>67</sup>

ประการแรก ความสามารถในการลอยน้ำได้ สิ่งใดที่ลอยน้ำได้อาจถือว่าเป็นเรือหรือเรือเดินทะเลได้ โดยหากเป็นสิ่งที่ติดตรึงตราถาวรกับพื้นดินแล้วย่อมไม่ใช่เรือ แม้จะอยู่กลางทะเลก็ตาม เช่น ประภาคาร หรือแท่นขุดเจาะน้ำมัน เป็นต้น แม้กระทั่งเรือดำน้ำที่สามารถจมได้ก็ยังสามารถลอยน้ำได้เช่นกัน เรือดำน้ำจึงถือเป็นเรือหรือเรือเดินทะเลชนิดหนึ่งด้วย ดังนั้นหากเป็นวัตถุประสงค์ลอยน้ำได้โดยไม่มีเสาหรือสิ่งใดมารองรับค้ำยันแล้วอาจถือเป็นเรือหรือเรือเดินทะเลได้ แต่

\* สาเหตุที่ต้องพิจารณาความแตกต่างของเรือและเรือเดินทะเลนั้น เนื่องมาจากร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 5 (1) กำหนดว่ามีให้ใช้บังคับกับกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยในเวลาน้ำภายในโดยที่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง ดังนั้นจึงต้องพิจารณาว่าเรือคืออะไรและแตกต่างจากเรือเดินทะเลอย่างไร

<sup>67</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี เล่ม 1, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2546), หน้า 152 - 154.

อย่างไรก็ตามการพิจารณาเพียงแค่ว่าสิ่งที่สามารถลอยน้ำได้เป็นเรือก็อาจจะไม่ถูกต้องเสมอไป เพราะสิ่งที่ลอยน้ำได้มีอยู่มากมายที่มีไชเรือหรือเรือเดินทะเล เช่น ขยะ หรือปีะ เป็นต้น

ประการที่สอง ความสามารถในการขับเคลื่อนด้วยตนเอง เรือและเรือเดินทะเลต้องสามารถเคลื่อนย้ายตนเองไปได้ด้วยกำลังแห่งตนเองเช่นเดียวกับรถยนต์หรือเครื่องบิน ซึ่งกำลังแห่งตนเองนี้อาจจะได้มาจากกำลังแรงงานของคนหรือแรงลมที่มนุษย์นำมาดัดแปลงเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนก็ได้ เช่นในกรณีของเรือแจวหรือเรือใบ เป็นต้น แต่ต้องมีไอศาคัยแรงกำลังจากภายนอกมาจุดหรือผลักดันให้มีการเคลื่อนที่ได้ ดังนั้นในกรณีของเรือลำเลียงที่ไม่มีเครื่องยนต์และถูกลากจูงไปด้วยเรือลากจูงจึงไม่อาจถือเป็นเรือได้ แต่อาจถือเป็นอุปกรณ์ที่ใช้ในการบรรทุกสินค้าของเรือเท่านั้น

ประการที่สาม สถานที่ใช้เรือ เรือที่มักจะใช้อยู่ในทะเลอาจเรียกได้ว่าเป็นเรือเดินทะเล แต่เรือที่ใช้อยู่ในน่านน้ำภายในก็ยังคงเป็นเรืออยู่นั่นเอง จุดแยกของการเป็นเรือหรือเรือเดินทะเลจึงน่าจะอยู่ที่สถานที่ในการใช้ประโยชน์จากเรือ เช่น เรือข้ามฟากจะถือเป็นเรือเดินทะเลคงไม่ได้ เนื่องจากมีการใช้ประโยชน์จากเรือในแม่น้ำลำคลองเท่านั้น ดังนั้นหากมีการนำเรือข้ามฟากไปช่วยเหลือเรือข้ามฟากอีกลำหนึ่งที่กำลังจะจมก็จะเรียกร่องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้ แต่จะถือว่ามิใช่เรือคงไม่ได้เช่นกัน ดังนั้นหากเรือข้ามฟากเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือเดินทะเลที่เดินทางเข้ามาในน่านน้ำภายในย่อมสามารถได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

อย่างไรก็ตามแม้ว่าเรือเดินทะเลจะใช้ในทะเลเป็นส่วนใหญ่แต่ก็มิได้หมายความว่าหากเข้ามาใช้ในแม่น้ำลำคลองเป็นบางครั้งแล้วจะทำให้สูญเสียความเป็นเรือเดินทะเลไป เช่น เรือเดินทะเลเข้ามาขนถ่ายสินค้าในแม่น้ำเช่นนี้ก็ยังคงถือเป็นเรือเดินทะเลอยู่ ไม่ถือว่ากลายเป็นเรือทั่วไป เป็นต้น

ประการที่สี่ ความสามารถในการเดินทางและผจญภัยในทะเล เรือและเรือเดินทะเลสามารถที่จะเดินทางได้เช่นเดียวกัน แต่ในส่วนของเรือเดินทะเลแล้ว เนื่องจากมักจะต้องใช้ในทะเลซึ่งมีอาณาบริเวณกว้างขวางจึงจำเป็นต้องมีศักยภาพในการเดินทางอยู่ในทะเลได้นานกว่าเรือธรรมดาที่มักจะใช้อยู่ในบริเวณแม่น้ำลำคลองซึ่งมีบริเวณไม่กว้างใหญ่นัก และเนื่องจากสถานที่ในการใช้งานเรือเดินทะเลมักจะเป็นท้องทะเลซึ่งมีภัยอันตรายทางทะเลที่รุนแรงเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา เรือเดินทะเลจึงต้องการสภาพอันทนทานกว่าเรือธรรมดาที่มักใช้อยู่ในแม่น้ำลำคลองซึ่งโอกาสในการเกิดภัยอันตรายขึ้นมีอยู่น้อยกว่ามาก เพื่อที่จะผจญภัยอันตรายทางทะเลได้

ประการที่ห้า ขนาดและระวางบรรทุก โดยปกติเรือย่อมมีขนาดและระวางบรรทุกน้อยกว่าเรือเดินทะเลซึ่งมีขนาดใหญ่และมีระวางบรรทุกสินค้าได้มากกว่าเรือโดยทั่วไป

ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ใน Article 1 (b) ระบุว่า "เรือ" หมายความว่า เรือเดินทะเลใด ๆ หรือยานพาหนะที่มีความสามารถในการเดินทะเล ("Vessel" means any ship or craft, or any structure capable of navigation.) ซึ่งมองแต่เฉพาะความสามารถในการเดินทะเลได้เท่านั้น

ใน Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา Article 1 (x) ได้กำหนดความหมายของเรือว่า "เรือ" หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำใด ๆ ที่ใช้ หรือสามารถใช้ได้ในน่านน้ำทุกแห่ง ("Ship" means any vessel used or capable of being used on any waters, and includes any hovercraft, power boat, yacht, fishing boat, submarine vessel, barge, crane barge, crane, dock, oil or other rig, mooring installation or similar installation, whether floating or fixed to the sea-bed and whether self-propelled or not.) ซึ่งเป็นการมองแต่เพียงความสามารถในการเดินทะเลได้เช่นเดียวกับที่ระบุไว้ในอนุสัญญาปี 1989

ใน Merchant Shipping Act 1995 (C. 21) ของประเทศอังกฤษ Article 313 ได้ให้คำจำกัดความของเรือว่า "เรือ" หมายรวมถึง ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในน้ำ ("Ship" includes every description of vessel used in navigation.) ซึ่งเป็นการมองแต่เพียงสถานที่ในการใช้เรือเท่านั้น

ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน Article 172 (1) ได้กำหนดบทนิยามของคำว่าเรือไว้เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ว่า "เรือ" หมายความว่า เรือที่ระบุไว้ในมาตรา 3 ของประมวลกฎหมายนี้และเรืออื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่ไม่รวมถึงเรือหรือยานพาหนะที่ใช้ในการทหารหรือกิจการสาธารณะ ("Ship" means any ship referred to in Article 3 of this Code and any other non-military, public service ship or craft that has been involved in a salvage operation therewith.) และใน Article 3 ของประมวลกฎหมายดังกล่าวได้ให้คำจำกัดความคำว่าเรือไว้ว่า "เรือ" หมายความว่า เรือเดินทะเลและวัตถุที่เคลื่อนไหวได้อื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงเรือหรือยานพาหนะที่ใช้สำหรับการทหารหรือกิจการสาธารณะหรือเรือเล็กที่มีระวางบรรทุกไม่เกินกว่า 20 ตันกรอส ("Ship" as referred to in this Code means sea-going ships and other mobile units, but does not include ships or craft to be used for military or public service purposes, nor small ships of less than 20 tons gross tonnage.) ซึ่งเป็นการมองเรือเดินทะเลที่มีขนาดใหญ่เท่านั้นและมีความสามารถในการขับเคลื่อนด้วยตนเองได้เพราะกฎหมายบัญญัติเกินความไปถึงสิ่งอื่น ๆ ที่เคลื่อนไหวได้ด้วย นอกจากนี้ในกฎหมายฉบับนี้ยังไม่ใช้บังคับกับเรือที่ใช้ในการทหารหรือกิจการสาธารณะด้วย อาจเป็นเพราะประเทศจีนเห็นว่ากิจการของรัฐหรือประโยชน์ของรัฐและประชาชนนั้นมีความสำคัญสูงสุด ตามลัทธิการปกครองแบบคอมมิวนิสต์นั่นเอง

สำหรับในกฎหมายไทยมี พระราชบัญญัติหลายฉบับที่กล่าวถึงความหมายของคำว่าเรือ เช่น

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 3 "เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชูตหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน

"เรือเดินทะเล" หรือ "เรือทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 5 "เรือ" หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

"เรือเดินทะเล" หมายถึง เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์ พ.ศ. 2521 มาตรา 4 "เรือ" หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 มาตรา 4 "เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดรวมทั้งยานพาหนะทางน้ำชนิดที่ไม่มีระวางขับน้ำและเครื่องบินทะเล ซึ่งใช้หรือสามารถใช้ในการขนส่งทางน้ำได้

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3 "เรือ" หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารระหว่างประเทศ

พระราชบัญญัติการจําของเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 4 "เรือ" หมายความว่า เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไป ที่เดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับการตรวจเรือ ที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

การที่กฎหมายไทยแต่ละฉบับกำหนดบทนิยามของคำว่า "เรือ" แตกต่างกันก็เนื่องมาจากจุดประสงค์และความจำเป็นในการตรากฎหมายแต่ละฉบับนั้นแตกต่างกันไป บางฉบับต้องการใช้บังคับแก่เรือเดินทะเล บางฉบับขยายไปถึงสิ่งอื่นที่ไม่ใช่เรือด้วย และบางฉบับต้องการใช้บังคับแก่เรือเดินทะเลบางประเภทเท่านั้น

### 3.2.1.1.2 สินค้า

สินค้าบนเรือ (Cargo) นั้นเป็นสิ่งที่มีความสำคัญและเห็นได้ชัดเจนรองลงมาจากรือ ซึ่งสินค้านี้ อาจหมายถึงรวมถึงสินค้าที่ขนส่งโดยใช้เรือด้วย<sup>68</sup> ไม่จำเป็นต้องบรรทุก

<sup>68</sup> The Gas Float Whitton No.2 (1897).



บนเรือ เนื่องจากในทุกกรณีไม่ว่าสินค้านั้นจะอยู่บนเรือหรือถูกเรือลากจูงมา เช่น สินค้าที่มีขนาดใหญ่โตมาก จำเป็นต้องอาศัยเรือลากจูงไป เป็นต้น ก็อาจต้องประสบกับภัยอันตรายทางทะเลที่ต้องมีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดขึ้นได้ ดังนั้นกรณีของคำว่าสินค้าในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้จึงกินความกว้าง หากว่าสินค้านั้นมีความเสี่ยงต่อภัยอันตรายทางทะเลแล้วย่อมเป็นทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์ของการช่วยเหลือกู้ภัยเสมอ

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ใน Article 1 (c) ให้ความหมายของคำว่าทรัพย์สินไว้ว่าหมายถึง ทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดตริงตราเป็นการถาวรกับแนวชายฝั่ง และรวมถึงค่าระวางเรือที่เสี่ยงภัยด้วย ดังนั้นจึงหมายรวมถึงสินค้าด้วย เช่นเดียวกับกับ Article 172 (2) แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน<sup>69</sup> ซึ่งบัญญัติให้ความหมายของคำว่าทรัพย์สินไว้เช่นเดียวกับที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาปี ค.ศ. 1989 ส่วนในอนุสัญญาปี 1910 นั้นมิได้กล่าวไว้ถึงสินค้าโดยตรง ได้แต่เพียงกล่าวถึงไว้อย่างกว้าง ๆ ว่า any things ใน Article 1 ซึ่งก็สามารถตีความถึงสินค้าได้เช่นกัน

ส่วนความหมายของคำว่าสินค้าของไทยนั้นอาจพิจารณาได้จากพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 3 ซึ่งได้บัญญัติให้ความหมายของคำว่าสินค้าหรือของไว้ว่า "ของ" หมายความว่า สังกหริมทรัพย์ สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ส่งของผู้จัดหามาเพื่อใช้ในการขนส่งด้วย"

กรณีสัมภาระบนเรือของลูกเรือ และเครื่องเดินทางของคนโดยสารที่เป็นเสื้อผ้าและสิ่งของที่ใช้ประจำวันนั้นก็มิใช่หลักที่ยอมรับกันว่าไม่ต้องชดใช้ค่าตอบแทนเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัย<sup>70</sup> ซึ่งสอดคล้องกับ LOF 2000 ข้อ 2<sup>71</sup> และ Article 181 วรรค 2 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน<sup>72</sup> ดังนั้นแม้ว่าจะมีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินดังกล่าว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนและผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยก็ไม่มีหน้าที่ต้องชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าว

<sup>69</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน Article 172 (2) บัญญัติว่า "Property" means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk."

<sup>70</sup> ไผ่พิชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์ เล่ม 3, หน้า 112.

<sup>71</sup> LOF 2000 ข้อ 2 มีข้อความว่า "Property to be salvaged. The vessel: her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")."

<sup>72</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน Article 181 วรรค 2 บัญญัติว่า "The value prescribed in the preceding paragraph does not include the value of the salvaged personal belongings of the crew and that of the cabin luggage of the passengers."

### 3.2.1.1.3 ซากเรือและสิ่งอัปปาง

การกู้ซากเรือและสิ่งอัปปาง (Wreck) เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องกระทำ เพราะเรือหรือสิ่งของที่จมอยู่ใต้ทะเลเป็นเวลานานนั้นอาจมีอันตรายต่อสัตว์น้ำและสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ได้ เนื่องจากน้ำมันหรือสารเคมีที่เรือดังกล่าวบรรทุกมาอาจรั่วไหลออกมาได้ในวันใดวันหนึ่ง ไม่ว่าเรือลำนั้นจะมีวิธีการในการรักษาป้องกันมิให้สิ่งดังกล่าวรั่วไหลออกมาเพียงใดก็ตาม ทั้งนี้เพราะว่าเรือที่จมอยู่ใต้ทะเลเป็นเวลานาน ๆ ย่อมต้องเผชิญกับกระแสน้ำ หรือการกัดกร่อนของสนิมเหล็กทำให้เรือต้องเสื่อมสภาพไปตามกาลเวลา แต่น้ำมันหรือสารเคมีที่เรือดังกล่าวบรรทุกมาต้องใช้เวลานานกว่าในการสลายตัว จึงทำให้อาจมีผลกระทบต่อสัตว์น้ำและสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ ได้ นอกจากนี้ในเรือที่จมลงอาจมีทรัพย์สินที่มีความสำคัญในทางประวัติศาสตร์หรืออาจนำกลับมาใช้ประโยชน์ได้อีกด้วย ดังนั้นการกู้ซากเรือหรือสิ่งอัปปางในทะเล จึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต้องดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย แต่กฎหมายไทยในส่วนนี้ยังไม่มี ความชัดเจนทำให้เกิดปัญหา เช่น ในกรณีของเรือ Australian Tide ที่เข้ามาลบลอบกู้เอาทรัพย์สินสมบัติที่จมลงอยู่ในอ่าวไทยไป เป็นต้น ในปัญหาดังกล่าวรัฐจะต้องเข้ามาดำเนินการให้มีความชัดเจน เพื่อแก้ปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นมาอีกในอนาคต

ตาม Article 1 (xii) แห่ง Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา<sup>73</sup> ให้ความหมายของคำว่า Wreck ว่าหมายถึง Jetsam, Flotsam, Lagan และ Derelict ซึ่งตามพจนานุกรมศัพท์อังกฤษ ได้ให้ความหมายของสิ่งต่าง ๆ นี้ดังต่อไปนี้

Jetsam หมายถึง สินค้าที่ถูกเจ้าของเจตนาโยนลงทะเลเพื่อให้เรือเบาขึ้น และพ้นจากภยันตราย (*Goods which, by the act of the owner, have been voluntarily cast overboard from a vessel, in a storm or other emergency, to lighten the ship.*)<sup>74</sup>

Flotsam หรือ Flotsan หมายถึง สินค้าที่ลอยอยู่ในทะเลเมื่อเรือเกิดอัปปาง (*A name for the goods which float upon the sea when cast overboard for the safety of the ship, or when a ship is sunk. Distinguished from "jetsam" (goods deliberately thrown over to lighten ship) and "ligan"*)<sup>75</sup>

<sup>73</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 1 (xii) บัญญัติไว้ว่า "wreck" includes any flotsam, jetsam, lagan or derelict, any portion of a ship or aircraft lost, abandon, stranded or in distress, any portion of the cargo, stores or equipment of any such ship or aircraft and any portion of the personal property on board such ship or aircraft when it was lost, abandon, stranded or in distress."

<sup>74</sup> Henry Campbell Black, Black's Law dictionary with pronunciation, 6<sup>th</sup> ed. by The Publisher's Editorial Staff. (St.. Paul. Minn. : West Publishing co., 1990), p.835.

<sup>75</sup> Ibid., p. 641.

Lagan หรือ Ligan หมายถึง สินค้าที่ถูกโยนลงทะเลและจมลงใต้ทะเล ซึ่งลูกเรือได้ทำเครื่องหมายไว้เพื่อการติดตามค้นหากลับคืน (*Goods cast into the sea tied to a buoy, so that they may be found again by the owner, are so denominated. When goods are cast into the sea in storms or shipwrecks, and remain there, without coming to land, they are distinguished by the barbarous names of "jetsam," "flotsam," and "ligan."*)<sup>76</sup>

Derelict หมายถึง เรือที่ถูกนายเรือหรือลูกเรือทอดทิ้ง หรือถูกทิ้งร้างอยู่ในทะเลโดยที่บุคคลดังกล่าวไม่มีเจตนากลับคืนสู่เรืออีก ไม่ว่าจะเป็เพราะสาเหตุใด (*A boat or vessel found entirely deserted or abandoned on the sea without hope or intention of recovery or return by the master or crew, whether resulting from wreck, accident, necessity, or voluntary abandonment.*)<sup>77</sup>

#### 3.2.1.1.4 ค่าระวางสินค้า

ค่าระวางสินค้า (Freight) หมายถึง ค่าตอบแทนที่ผู้ส่งสินค้าต้องชำระให้แก่ผู้ขนส่งเพื่อตอบแทนการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางและมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้รับ ซึ่งค่าระวางนี้สามารถแยกได้เป็น 2 กรณี คือ การเก็บเงินค่าระวางที่ต้นทาง (Advance Freight) ซึ่งมีลักษณะพิเศษคือ จะเก็บค่าระวางเมื่อได้บรรทุกสินค้าลงเรือ และจะไม่คืนแม้สินค้าสูญหายไปกับการเก็บเงินค่าระวางที่ปลายทาง (Freight to Collect หรือ Freight at Destination) ซึ่งเป็นการเรียกเก็บเมื่อมีการส่งสินค้าไปยังปลายทางแล้ว<sup>78</sup> โดยปกติแล้วค่าระวางที่ปลายทางนี้จะต้องกำหนดไว้ให้ชัดเจนให้ปรากฏลงในใบตราส่ง<sup>79</sup> เนื่องจากหากไม่กำหนดไว้เช่นนี้ ตามหลัก

<sup>76</sup> Ibid., p. 925.

<sup>77</sup> Ibid., p. 443.

<sup>78</sup> ไพฑูริย์ เอกจริยกร, การรับขนของทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2541), หน้า 239.

<sup>79</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 18 (6) บัญญัติว่า “ใบตราส่งพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้ ...

(6) ค่าระวางเท่าที่ผู้รับตราส่งจะต้องจ่าย หรือข้อความแสดงว่าผู้รับตราส่งเป็นผู้จ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง”

กฎหมายแล้วจะผูกพันนิษฐานว่าค่าระวางได้จ่ายที่ต้นทางแล้ว หรือหากเป็นผลต่อบุคคลภายนอก ก็จะต้องถือว่าได้จ่ายค่าระวางที่ต้นทางแล้ว<sup>80</sup>

ค่าระวางที่ปลายทางนี้เองเป็นค่าระวางเรือที่เข้าเสี่ยงภัย (Freight at Risk) เนื่องจากหากสินค้าสูญหรือเสียหายคู่สัญญาอาจไม่ต้องชำระค่าระวางทั้งหมดหรือแต่บางส่วนได้ ดังนั้นค่าระวางในกรณีนี้จึงผูกติดอยู่กับตัวสินค้า กล่าวคือ หากสินค้าไปถึงที่หมายปลายทางโดยปลอดภัย ผู้ขนส่งก็จะได้รับค่าระวางที่ปลายทางเต็มจำนวนตามที่ตกลงกันไว้ แต่หากสินค้าเกิดความเสียหายขึ้น ผู้ขนส่งก็จะไม่ได้รับค่าระวางที่ปลายทางเต็มตามจำนวนที่ตกลงกันไว้ โดยอาจได้รับเพียงบางส่วนหรือไม่ได้รับเลยก็ได้ขึ้นอยู่กับความเสียหายที่เกิดขึ้น ดังนั้นถ้าช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินใดไม่สำเร็จแล้วยอมส่งผลถึงค่าระวางของทรัพย์สินนั้นจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับตามไปด้วย อันแตกต่างไปจากการเก็บเงินค่าระวางที่ต้นทางซึ่งจะไม่มีความเสี่ยงใด ๆ เพราะได้รับชำระมาแล้วและจะไม่ต้องคืน แม้ว่ามีความสูญหรือเสียหายเกิดขึ้นกับตัวสินค้า จึงไม่มีความเสี่ยงที่ผูกติดอยู่กับตัวสินค้าให้ค่าระวางในกรณีนี้ต้องเสี่ยงภัยไปด้วย เพราะอัตราค่าระวางที่ต้นทางจะถูกนำไปรวมกับราคาทรัพย์สินบนเรืออยู่แล้วโดยเป็นราคาแบบ CIF<sup>81</sup> ตามข้อกำหนดใน Incoterms ของสภาหอการค้านานาชาติ (International Chamber of Commerce – ICC)

ค่าระวางจากสถานที่ที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยถึงสถานที่อันเป็นจุดหมายปลายทางนั้นต้องนำไปหักออกจากค่าระวางทั้งหมดที่จะนำมาคำนวณเป็นค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย<sup>82</sup>

### 3.2.1.1.5 ทรัพย์สินอื่น ๆ

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ใน Article 1 (c) ให้ความหมายของคำว่าทรัพย์สินไว้ว่าหมายถึง ทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดตริงตราเป็นการถาวรกับแนวชายฝั่ง และรวมถึงค่าระวางเรือที่เสี่ยงภัยด้วย ดังนั้นจึงมิได้หมายถึงเพียงเฉพาะสินค้าเท่านั้น เช่นเดียวกันในอนุสัญญาปี 1910 นั้นได้กล่าวถึงทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยไว้กว้าง ๆ ว่า any things ใน Article 1 ซึ่งก็สามารถตีความถึงทรัพย์สินใด ๆ ก็ได้ที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเลเช่นกัน

<sup>80</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 22 บัญญัติว่า “ใบตราส่งใดไม่มีข้อความตามมาตรา 18 (6) ให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าผู้รับตราส่งไม่ต้องจ่ายค่าระวางและค่าเรือเสียเวลาในการบรรทุกของลงเรือ ณ ท่าต้นทาง แต่ถ้าใบตราส่งนั้นได้ออนไปยังผู้รับตราส่งหรือบุคคลภายนอกซึ่งได้กระทำการโดยสุจริตโดยเชื่อใบตราส่งนั้นห้ามมิให้ผู้ขนส่งพิสูจน์เป็นอย่างอื่น”

<sup>81</sup> William Tetley, *Maritime Liens and Claims*, (Montreal Canada: Blais, 1989), pp. 132 – 134.

<sup>82</sup> Devine v. United Transportation (1957) A.M.C. 175 (W.D. Wash. 1956).

ดังนั้นแล้ววัตถุประสงค์รูปร่างเกือบทั้งหมดย่อมเป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ ไม่ว่าจะเป็นเงินที่อยู่กับศพที่ลอยตามน้ำมา<sup>83</sup> หรือเรือบิน (Seaplanes)<sup>84</sup>

### 3.2.1.2 ชีวิตมนุษย์

กรณีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ (Life) ถือเป็นหน้าที่ที่ต้องกระทำตามศีลธรรม<sup>85</sup> และกฎหมายทั้งในอนุสัญญาระหว่างประเทศซึ่งได้มีหลักการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้พบเห็นผู้อื่นที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลจะต้องเข้าช่วยเหลือกู้ภัย เช่น ในอนุสัญญาว่าด้วยทะเลหลวง ค.ศ. 1958 (Convention on the High Seas 1958) Article 12<sup>86</sup> ซึ่งมีข้อความเช่นเดียวกันกับใน Article 98 แห่งอนุสัญญาว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 (United Nations Convention Law of the Sea 1982 - UNCLOS) หรือในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea 1974 - SOLAS) ซึ่งอนุสัญญาทั้งหลายเหล่านี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์ไปในทางเดียวกัน กล่าวคือ ให้นายเรือปฏิบัติกรให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลที่พบในทะเลขณะตกอยู่ในภยันตรายที่จะสูญหาย โดยให้เดินทางไปโดยเร็วที่สุดเพื่อช่วยชีวิตบุคคลที่กำลังประสบภัยอันตรายเมื่อได้รับแจ้งถึงความต้องการดังกล่าว และให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นหรือลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือลำนั้นที่โดนกัน หากสามารถกระทำได้โดยไม่เป็นอันตรายร้ายแรงต่อเรือ ลูกเรือ หรือผู้โดยสาร เป็นต้น หรือในอนุสัญญาในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยโดยตรงทั้งอนุสัญญาฉบับปี 1910 Article 11 และอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 10 ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของนายเรือทั้งหลายที่จะต้องช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ที่

<sup>83</sup> Broere v. Two Thousand One Hundred Thirty-Three Dollar, 72 F. Supp. 115 (E.D.N.Y. 1947).

<sup>84</sup> Lambros Seaplanes Base, Inc. v. The Batory, 215 F. 2d 228.

<sup>85</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, p. 807; Scaramanga v. Stamp (1880) 5 C.P.D. 295,304; The Gusty and The Daniel M., (1940) p. 159.

<sup>86</sup> Convention on the High Seas 1958 Article 12 และ United Nations Convention Law of the Sea 1982 Article 98 บัญญัติว่า "Every State shall require the master of a ship sailing under its flag, in so far as he can do so without serious danger to the ship, the crew or the passengers,

(a) To render assistance to any person found at sea in danger of being lost;

(b) To proceed with all possible speed to the rescue of persons in distress if informed of their need of assistance, in so far as such action may reasonably be expected of him;

(c) After a collision, to render assistance to the other ship, her crew and her passengers and, where possible, to inform the other ship of the name of his own ship, her port of registry and the nearest port at which she will call."

ประสบภัยอันตรายในทะเล หากการกระทำดังกล่าวไม่เสี่ยงอันตรายอย่างใหญ่หลวงต่อเรือหรือบุคคลบนเรือ โดยที่มาตรการบังคับให้เป็นดุลพินิจของรัฐภาคีที่จะกำหนดบทลงโทษให้แก่นายเรือผู้ฝ่าฝืน แต่จะไม่มีผลถึงเจ้าของเรือซึ่งไม่ได้มีส่วนในการตัดสินใจที่จะปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลหรือไม่ด้วย

การบัญญัติไว้เช่นนี้เป็นต้นแบบให้กฎหมายภายในของแต่ละประเทศนำไปใช้ โดยรับมาบัญญัติตามอนุสัญญาต่าง ๆ ไปด้วย เช่น Article 6 แห่ง Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา<sup>87</sup> หรือ Article 174 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีน<sup>88</sup> เป็นต้น

ปัญหาว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตนี้ควรจะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยหรือไม่ แนวความเห็นส่วนใหญ่\* ถือว่าโดยหลักแล้วผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตนั้นไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน

---

<sup>87</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 6 บัญญัติว่า “Duty to render assistance to persons in danger at sea

(1) The master of a ship shall, so far as he or she can do so without serious danger to his or her ship or to any person on the ship, render assistance to every person who is found at sea in danger of being lost, even if that person is a citizen of a country at war with the Republic or with the country in which the ship is registered.

(2) Compliance by the master of a ship with the provisions of subsection (1) shall not affect his or her right, or the right of any other person, to salvage.

(3) This section shall apply to all ships, wherever they may be registered.”

<sup>88</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีน Article 174 บัญญัติว่า “Every Master is bound, so far as he can do so without serious danger to his ship and persons on board, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.”

\* ตัวอย่างของแนวความเห็นส่วนน้อย เช่น ในกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา ได้แก่ Wreck and Salvage Act 1996 Article 15 บัญญัติว่า “Salvage payable for saving life

(1) Salvage shall be payable to the salvor by the owner of the ship or the owner of any wreck, whether or not such ship or wreck has been saved, when services are rendered in saving life from any ship.

(2) Notwithstanding anything to the contrary contained in the Convention, the payment of salvage in respect of the preservation of life shall have priority over all other claims for salvage.

(3) When the ship or wreck is lost or the value thereof is insufficient, after payment of the actual expenses incurred, to pay the amount of salvage payable in respect of the preservation of life, the Minister may, in his or her discretion, award to the salvor, out of moneys made available by

การช่วยเหลือกู้ภัยจากผู้รอดชีวิตจากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น<sup>89</sup> เนื่องจากถือเป็นหน้าที่ตามศีลธรรม และตามกฎหมายในการช่วยเหลือชีวิตที่ประสบภัยอันตรายในทะเลอยู่แล้ว นอกจากนี้ชีวิตมนุษย์ยังเป็นสิ่งที่ไม่สามารถตีราคาเป็นเงินได้ จึงยากที่จะกำหนดค่าตอบแทน อีกทั้งไม่ควรมีการเปิดโอกาสให้มีการแสวงหาประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ เพราะจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเรียกร้องค่าตอบแทนเป็นจำนวนที่สูงมากเพื่อแลกกับชีวิตของผู้ที่ตกอยู่ในภัยอันตรายถึงแก่ชีวิต ทั้ง ๆ ที่หน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่ในทางศีลธรรมในระหว่างเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน<sup>90</sup>

นอกจากนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นยังต้องบังคับเข้ากับตัวทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น (Action in rem) หากไม่ปรากฏว่ามีทรัพย์สินใดที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ก็ไม่สามารถที่จะบังคับให้ผู้ที่ได้รับการช่วยเหลือต้องจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือชีวิตของตนเองได้<sup>91</sup> ดังจะเห็นได้จากบุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นนั้นจะตกติดไปกับตัวเรือเท่านั้น แม้ว่าเจ้าของจะเปลี่ยนมือไปแต่บุริมสิทธิก็ยังคงติดตามเรือลำนั้นไปด้วย ดังนั้นจึงไม่อาจที่จะเรียกร้องเอากับตัวบุคคลที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยได้

ยิ่งไปกว่านั้นเนื่องจากการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลนั้นเป็นหน้าที่ ดังนั้นหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยละเลยเพิกเฉยหรือขาดความระมัดระวังในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์จนทำให้บุคคลดังกล่าวบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ก็จะต้องรับผิดชอบ<sup>92</sup>

ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ในทะเลนั้นอาจจำแนกออกได้เป็น 3 ประเภท<sup>93</sup> ได้แก่

### 3.2.1.2.1 การช่วยเหลือเพียงชีวิตแต่เพียงอย่างเดียว

การช่วยเหลือชีวิตแต่เพียงอย่างเดียว (Pure Life Salvage) จะไม่ก่อให้เกิดสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย และไม่ก่อให้เกิดหน้าที่ในการ

---

Parliament for the purpose, such sum as he or she thinks fit, in whole or part satisfaction of any amount of salvage so left unpaid.”

<sup>89</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 9 and International Convention on Salvage 1989 Article 16

<sup>90</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี เล่ม 3., หน้า 103.

<sup>91</sup> The Cargo Ex Schiller, 1877, 2 P.D. 145, 149.

<sup>92</sup> Berg v. Chevron U.S.A., Inc., 759 F.2d 1425, 1986 AMC 360 (9<sup>th</sup> Cir. 1985).

<sup>93</sup> Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, p. 807.

จ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยของผู้ได้รับความช่วยเหลือกู้ภัย<sup>94</sup> หรือเจ้าของเรือที่ถูกเรือหรือผู้โดยสารได้รับการช่วยเหลือชีวิต<sup>95</sup> เนื่องจากการช่วยเหลือชีวิตบุคคลถือเป็นหน้าที่ในทางศีลธรรมในระหว่างเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ประกอบกับชีวิตเป็นสิ่งที่ไม่อาจตีราคาเป็นเงินได้ จึงยากที่จะกำหนดค่าตอบแทน และไม่ควรที่กฎหมายจะเปิดโอกาสให้มีการแสวงหาประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ นอกจากนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นยังต้องบังคับเข้ากับตัวทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น<sup>96</sup> ดังนั้นในกรณีที่วัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยมีเพียงแต่ชีวิตบุคคลแต่เพียงอย่างเดียวจึงไม่อาจได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ แต่จำเป็นต้องมีการช่วยเหลือทรัพย์สินซึ่งเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยจึงจะได้รับค่าตอบแทน<sup>97</sup>

อย่างไรก็ตามผู้ช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์แต่เพียงอย่างเดียวก็อาจจะได้รับค่าใช้จ่ายค่าตอบแทนคืนมาได้ หากว่าการดำเนินการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์เกิดขึ้นมาจากการร้องขอ<sup>98</sup>

### 3.2.1.2.2 การช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สิน

ในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัย สิ่งที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งจะนำมาซึ่งค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย โดยหลักได้แก่ ทรัพย์สิน ส่วนชีวิตมนุษย์นั้นเป็นสิ่งที่ไม่อาจเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยอันจะนำมาซึ่งค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ ด้วยเหตุผลที่ได้กล่าวไปแล้วในข้อ 3.2.1.2.1 แต่ในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยอันก่อให้เกิดความปลอดภัยทั้งต่อทรัพย์สินและชีวิตในคราวเดียวกันจากภัยอันตรายเดียวกันนั้น<sup>99</sup> (Life – Property Salvage) นับเป็นความสำเร็จอย่างยิ่งในการเข้าเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเลเพื่อช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นจึงควรมีการให้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่เพิ่มมากขึ้นกว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินแต่เพียงอย่างเดียว (on top)<sup>100</sup> แม้ว่าชีวิตผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินจะไม่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยก็ตาม ทั้งนี้เป็นไปตามหลักศีลธรรมและหลักเศรษฐศาสตร์ในการกำหนดค่าตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย<sup>101</sup> แต่อย่างไรก็

<sup>94</sup> The Emblem, 8 Fed. Cas. 611 (D. Me. 1840).

<sup>95</sup> The Zephyrus (1842) 1 W.Rob. 329; The Aid (1822) 166 Eng. Rep. 30.

<sup>96</sup> The Cargo Ex Schiller (1877) 2 P.D. 145, 149.

<sup>97</sup> The Renpor (1883) 8 P.D. 115 at 117, C.A.

<sup>98</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, p. 807.

<sup>99</sup> The Mary, 1842, 1 W. Rob. 448.

<sup>100</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 9 and International Convention on Salvage 1989 Article 16

<sup>101</sup> St. Paul Marine Transportation Corp., 505 F.2d at 1120-21.



ตาม ค่าตอบแทนนั้นจะต้องไม่เกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ด้วยตามที่ได้กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 13.3

### 3.2.1.2.3 การช่วยเหลือชีวิตขณะผู้อื่นช่วยเหลือทรัพย์สิน

ในช่วงศตวรรษที่ 19 ศาลพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษปฏิเสธสิทธิเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ในทะเล ในขณะที่บุคคลอื่นเข้ารักษาทรัพย์สิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อชีวิตมนุษย์มีความสำคัญน้อยกว่าทรัพย์สิน ดังนั้นรัฐสภาของอังกฤษจึงได้ออกกฎหมายขึ้นมา คือ Merchant Shipping Act 1854 Article 458 - 459 และ Merchant Shipping Act 1894 Article 544 - 546 ซึ่งมีสาระสำคัญคือ ในกรณีที่มีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในขณะที่ผู้อื่นช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่ตกอยู่ในภยันตรายทางทะเล (Independent Life Salvage) ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนด้วย แม้ว่าอาจจะไม่ได้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินเลยก็ตาม เพียงแค่ทรัพย์สินนั้นถูกกระทำให้ปลอดภัย เจ้าของเรือ หรือทรัพย์สินอื่นบนเรือมีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ด้วย และแม้ว่าค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินและชีวิตนี้จะมีมูลค่าสูงไปกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ กฎหมายก็ยังเปิดช่องให้ Secretary of State of Trade สามารถกำหนดเงินรางวัลตามที่เห็นสมควรเพื่อจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้

ในปัจจุบันหากมีกรณีที่บุคคลหนึ่งกระทำการช่วยเหลือชีวิตในขณะที่บุคคลอื่นกระทำการช่วยเหลือทรัพย์สินนั้น เป็นที่ยอมรับกันว่าทรัพย์สินมีความสำคัญน้อยกว่าชีวิต ดังนั้นหากกำหนดให้เฉพาะแต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินเท่านั้นที่ได้รับค่าตอบแทนตามหลักเกณฑ์ที่ได้วางเอาไว้ โดยไม่ให้ค่าตอบแทนแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ด้วยซึ่งจะไม่เป็นธรรมกับผู้ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ และต้องเสี่ยงภยันตรายเพื่อเข้าไปช่วยเหลือกู้ภัย เช่นเดียวกับผู้ช่วยเหลือทรัพย์สิน ในกรณีดังกล่าวจึงถือเป็นข้อยกเว้นให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตบุคคลสามารถที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ โดยได้รับส่วนแบ่งจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินในอัตราที่เป็นธรรม (Fair Share)<sup>102</sup>

เงื่อนไขที่จะขอส่วนแบ่งในอัตราที่เป็นธรรม<sup>103</sup>นี้จะต้องประกอบไปด้วยเงื่อนไขที่ว่า การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินและการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ต้องเกิดขึ้นในเวลาเดียวกัน ทำให้ต้องมีการเลือกว่าจะช่วยเหลือทรัพย์สินหรือชีวิตมนุษย์ มิใช่เป็นเพียงการช่วยเหลือกู้ภัยที่เกิด

<sup>102</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 9 and International Convention on Salvage 1989 Article 16

<sup>103</sup> Steven F. Friedll, "The Future of Maritime Law in Federal Court : A Faculty Colloquium," *Journal of Maritime Law and Commerce* 31 (April 2000): 2 - 3.

ขึ้นตามหลังจากภยันตรายเดียวกันเท่านั้น และผู้ช่วยชีวิตมนุษย์นั้นเสียสละที่จะไม่ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน กล่าวคือ ผู้ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์นั้นมีความสามารถและศักยภาพที่จะทำการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินได้ แต่ไม่ช่วยเพราะได้เลือกช่วยเหลือชีวิตมนุษย์แทน หากเป็นกรณีที่ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์เพราะเรือของตนไม่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินได้ เช่นนี้ก็ไม่อาจขอรับส่วนแบ่งในอัตราที่เป็นธรรมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินได้

หลักในการได้รับค่าตอบแทนในกรณีการช่วยเหลือชีวิตบุคคลก็คือ จะต้องเป็นการช่วยเหลือชีวิตบุคคล ในภยันตรายเดียวกันกับที่บุคคลอื่นช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน ซึ่งค่าตอบแทนที่ได้จะได้รับไม่เกินผลประโยชน์ที่ได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินนั้น (Salved Value) เว้นแต่กฎหมายภายในของแต่ละประเทศจะเห็นความสำคัญของการช่วยเหลือกู้ภัยจึงสามารถกำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนมากกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ก็ได้ เช่น ใน Wreck and Salvage Act 1996 Article 15 (3) ของประเทศสหรัฐอเมริกา หรือใน Merchant Shipping Act 1894 Article 544 (3) ของประเทศอังกฤษ เป็นต้น

### 3.2.1.3 การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ<sup>104</sup>

การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ (Treasure Salvage) มักจะเป็นการกู้ซากเรือเก่าที่อัปปางลงในอดีต โดยเฉพาะเรือที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ เช่น เรือไททานิกที่อัปปางลงในเวลาใกล้เที่ยงคืนของวันที่ 14 เมษายน ค.ศ. 1912 (พ.ศ. 2455) เป็นต้น หรืออาจเป็นการกู้ทรัพย์สินสมบัติที่อยู่ในเรือเก่าที่อัปปางลงในอดีต เช่น เรือเซนทรัลอเมริกาที่บรรทุกทองคำมาจำนวนมหาศาลแต่ได้อัปปางลงเพราะพายุเฮอริเคนในเดือนกันยายน ปี 1857 เป็นต้น

ซากเรือหรือทรัพย์สินดังกล่าวแม้ว่าจะประสบภยันตรายมาเป็นเวลานานแล้ว แม้ว่าพายุจะสงบไปนานแล้ว ก็ยังคงถือว่าประสบภยันตรายอยู่ตลอดเวลาจนกว่าจะถูกกู้ขึ้นมาได้<sup>105</sup> ซึ่งอาจจำเป็นต้องรอเวลานานกว่าจะทำการกู้ได้สำเร็จ

ปัญหาที่เกิดขึ้นในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ ได้แก่ ปัญหาในเรื่องการเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย โดยมีปัญหาว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัตินี้จะไปเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจากผู้ใด ในกรณีที่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือทายาทผู้มีสิทธิได้รับทรัพย์สินสมบัติดังกล่าว เพราะซากเรือเก่านั้นมักจะผ่านระยะเวลาที่ยาวนานกว่าจะมีการกู้ขึ้นมา เนื่องจากต้องมีการคำนวณถึงความคุ้มทุนกับค่าใช้จ่ายที่จะต้องเสียในกรณีที่เข้าไปกู้ซากเรือดังกล่าวกับมูลค่าของทรัพย์สินสมบัติที่คาดว่าจะได้รับ หรืออาจจะต้องรอเวลาให้มีการพัฒนาทางด้านเทคโนโลยี

<sup>104</sup> ไพฑูริย์ เอกเจริญกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี เล่ม 3, หน้า 102.

<sup>105</sup> Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, p. 785.

ให้สามารถเข้ากู้ภัยได้ เนื่องจากเรือบางลำมีขนาดใหญ่โตมโหฬารยากแก่การกู้ภัย หรือเรือที่จมลงไปถึงลึกมากก็ยากแก่การกู้ภัยเช่นกัน ดังนั้นจึงอาจต้องรอให้มีพัฒนาการทางด้านวิทยาศาสตร์ เพื่อให้มีอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เพิ่มความสะดวกในการสำรวจความคุ้มครอง หรือกำลังของอุปกรณ์ที่มีสูงขึ้นในการกู้ซากเรือใหญ่ ๆ ได้ ซึ่งก็จะใช้เวลานานจนอาจทำให้การสืบหาผู้เป็นเจ้าของทำได้ยาก หรือแทบจะเป็นไปไม่ได้เลยจึงเกิดปัญหาดังกล่าวขึ้น

ปัญหาต่อไปในกรณีช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสัมปตินั้น คือ โดยปกติแล้วหากสามารถสืบทราบได้ว่าใครเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ ก็ต้องส่งคืนทรัพย์สินดังกล่าวไปยังบุคคลนั้นหรือทายาทตามหลักในเรื่องกรรมสิทธิ์ซึ่งเป็นทรัพย์สินอันจะไม่สูญสลายหายไปโดยการไม่ใช้ทรัพย์สินนั้นเป็นเวลานาน แล้วจึงเรียกค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยต่อไป แต่หากเป็นกรณีที่ไม่อาจจะสืบทราบได้ว่าทรัพย์สินดังกล่าวเป็นของใคร จะทำให้ทรัพย์สินดังกล่าวกลายเป็นทรัพย์สินที่เจ้าของสละกรรมสิทธิ์แล้ว อันจะทำให้ผู้ค้นพบเป็นเจ้าของในทันทีที่ถือเอาโดยมีเจตนาเป็นเจ้าของ หรือจะถือว่าเป็นทรัพย์สินมีค่าซึ่งจะตกเป็นของแผ่นดินต่อไป ปัญหาต่าง ๆ เหล่านี้จะตกอยู่ภายใต้หลักกฎหมายว่าด้วยการพบทรัพย์สิน (The Law of Find) ซึ่งขอยกไปวิเคราะห์ในบทที่ 3 ต่อไป

#### 3.2.1.4 การช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อม

แนวความคิดในเรื่องวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ยังขยายไปถึงสิ่งแวดล้อมด้วย เพื่อไม่ให้สิ่งแวดล้อมต้องตกอยู่ในอันตรายจากมลพิษ เช่น น้ำมันหรือสารเคมีอื่น ๆ การช่วยเหลือสิ่งแวดล้อมนี้ ยังช่วยทำให้เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่จะพึงเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกอีกด้วย<sup>106</sup>

แนวความคิดในเรื่องสิ่งแวดล้อมนี้ได้รับความสนใจอย่างมากในประชาคมโลก ดังจะเห็นได้จากการถือกำเนิดขึ้นของอนุสัญญาใหม่ ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการรักษาสภาพแวดล้อมและธรรมชาติ โดยเฉพาะการป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นจากน้ำมันดิบ (Crude Oil) ซึ่งเป็นน้ำมันประเภทที่สลายตัวยาก (Persistent Oil) เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบแห่งความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (Convention on Civil Liability for Damage from Oil Pollution หรือเรียกสั้น ๆ ว่า Civil Liability Convention และใช้คำย่อแทนว่า CLC) หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1971 (International Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage นิยมเรียกสั้น ๆ ว่า Fund Convention และย่อว่า Fund) หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ

<sup>106</sup> ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์ เล่ม 3, หน้า 102.

ค.ศ. 1973 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ship, 1973 หรือ MARPOL) เป็นต้น อนุสัญญาเหล่านี้เป็นผลมาจากการตระหนักถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสภาพแวดล้อมและธรรมชาติจากการเกิดเหตุรั่วไหลของน้ำมันจากเรือบรรทุกน้ำมัน (Tanker) ครั้งแล้วครั้งเล่าในจำนวนที่มากมายมหาศาล เช่น เรือ Torrey Canyon สัญชาติไอบีเรียประสบอุบัติเหตุไปเกยหินโสโครกนอกชายฝั่งเกาะอังกฤษในปี ค.ศ. 1976 ทำให้น้ำมันดิบจำนวน 119,328 ตัน รั่วลงทะเล หรือกรณีเรือ Showa Maru เกยตื้นบริเวณช่องแคบมะละกาในปี ค.ศ. 1974 ทำให้น้ำมันกว่า 50,000 ตัน ไหลลงทะเล หรือกรณีเรือ Exxon Valdez ในปี ค.ศ. 1989 เกิดอุบัติเหตุทำให้น้ำมันจำนวน 11,000,000 แกลลอน รั่วจากเรือลงไปในทะเล เป็นต้น และจากการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติโดยคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Marine Safety Committee) ของ IMO พบว่าประมาณร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุของเรือเกิดขึ้นจากความผิดพลาดของมนุษย์ (Human error) ไม่ว่าจะเป็นเพราะการกระทำหรือละเว้นการกระทำก็ตาม<sup>107</sup> ดังนั้น IMO จึงได้มีการออกมาตรฐานระหว่างประเทศในการเดินทางเพื่อความปลอดภัยของเรือและเพื่อป้องกันมลภาวะ ตามประมวลการจัดการเพื่อความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code – ISM Code) ซึ่งออกตามความในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974) เพื่อป้องกันและลดความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินทางหรือขนส่งสินค้าทางทะเล โดยเฉพาะความเสียหายต่อทรัพยากรธรรมชาติในทะเลเนื่องจากมลภาวะ สำหรับประเทศไทยเองก็ได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้ด้วย และมีผลใช้บังคับต่อประเทศไทยตั้งแต่วันที่ 18 มีนาคม พ.ศ. 2528

ในส่วนของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 จะเห็นได้อย่างเด่นชัดว่ามีหลักเกณฑ์ว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อม (Environment Salvage) อยู่ด้วย นั่นคือ หลักเกณฑ์เรื่องค่าทดแทนพิเศษตาม Article 14 ซึ่งสามารถใช้ได้กับเรือทุกประเภทและทุกกรณีที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ไม่ว่าจะเป็นการรั่วไหลของน้ำมัน สารเคมี หรืออันตรายต่อสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ<sup>108</sup> โดยถือว่าสิ่งแวดล้อมเป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยชนิดหนึ่งนอกเหนือจากทรัพย์สินที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเล (Maritime Property) อื่น ๆ โดยทั่วไป

ผู้ที่มีหน้าที่ในการชำระค่าทดแทนพิเศษนี้จะแตกต่างจากทฤษฎีทั่วไปที่มองถึงลาภมิควรได้และการส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมนี้

<sup>107</sup> ประมวล จันทรชิวะ, 101 ศัพท์ พาณิชยนาวี, หน้า 108.

<sup>108</sup> Geoffrey Brice, "Salvage and the Marine Environment," *Tulane Law Review* 70, 1995:

บุคคลที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยก็คือประชาคมทั่วทั้งโลก แต่เฉพาะเจ้าของเรือที่เป็นต้นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมเท่านั้นที่เป็นผู้มีหน้าที่ในการชำระค่าทดแทนพิเศษ แต่อย่างไรก็ตามเจ้าของเรือสามารถที่จะไล่เบี้ยเอาากับเจ้าของทรัพย์สินบนเรือได้หากว่าทรัพย์สินบนเรือเป็นต้นเหตุที่แท้จริงของความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เนื่องมาจากความรับผิดชอบละเมิดของเจ้าของเรือหรือทรัพย์สินบนเรือนั้นเอง เพราะหากว่ามีได้มีการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมหรือบรรเทาทำให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้นแล้ว เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือซึ่งเป็นต้นเหตุให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมก็ต้องชดใช้ค่าเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมในจำนวนมหาศาล การช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมจึงส่งผลกระทบต่อเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือมากที่สุด ดังนั้นจึงควรให้เจ้าของเรือรับผิดชอบก่อนแล้วจึงอาจใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาากับผู้ที่ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงได้

### 3.2.2 ภัยอันตรายทางทะเล

ภัยอันตรายทางทะเล (Maritime Perils) เป็นสิ่งที่เกิดขึ้นได้เสมอในการเดินทางทางทะเล ซึ่งเมื่อเกิดภัยอันตรายทางทะเลขึ้นแล้วย่อมจำเป็นต้องมีการแก้ไขปัญหาดังกล่าวให้ลุล่วงไปได้โดยเจ้าของเรือ นายเรือ หรือลูกเรือ ซึ่งภัยอันตรายทางทะเลบางอย่างก็สามารถแก้ไขได้ด้วย เจ้าของเรือ นายเรือ หรือลูกเรือเอง แต่ภัยอันตรายทางทะเลบางอย่างก็มีความรุนแรงมากเกินกว่าที่เจ้าของเรือ นายเรือ หรือลูกเรือที่ประสบภัยอันตรายนั้นจะแก้ไขได้ด้วยตนเอง จำเป็นต้องมีการช่วยเหลือกู้ภัยจากบุคคลอื่น ดังนั้นภัยอันตรายทางทะเลจึงเป็นเงื่อนไขข้อหนึ่งในการได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หากไม่มีภัยอันตรายทางทะเลถึงขนาดที่ต้องเข้าช่วยเหลือกู้ภัยกันแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน (No Peril No Reward)<sup>109</sup> นอกจากนี้จำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะพิจารณาจากระดับความรุนแรงของภัยอันตราย (Degree of Danger) อีกด้วย<sup>110</sup> นั่นคือยิ่งเสี่ยงอันตรายมากค่าตอบแทนก็ยิ่งมาก (The more danger the more reward)<sup>111</sup> ดังนั้นการศึกษาถึงภัยอันตรายทางทะเลจึงเป็นสิ่งสำคัญที่ต้องนำมาพิจารณากัน

<sup>109</sup> Geoffrey Brice, *The Maritime Law of Salvage*, 4<sup>th</sup> ed. (London: Sweet and Maxwell, 2003), p. 55.

<sup>110</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 8 and International Convention on Salvage 1989 Article 13 (d)

<sup>111</sup> Susane M. Burstein, "The human cost of U.S. Salvage Law," *Tulane Maritime Law Journal* (Winter 2002): 4.

### 3.2.2.1 ประเภทของภัยอันตรายทางทะเล

ประเภทของภัยอันตรายทางทะเลนั้นอาจแยกพิจารณาได้ 2 กรณี<sup>112</sup> คือ

3.2.2.1.1 ภัยอันตรายทางกายภาพ (Physical peril)<sup>113</sup> เป็นสิ่งที่เห็นได้เด่นชัดที่สุดในการเข้าช่วยเหลือกู้ภัย เพราะเป็นสิ่งที่เห็นได้โดยทั่วไปว่าเมื่อเรือประสบภัยอันตรายทางกายภาพแล้วจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย เช่น เรือเกยตื้น (Stagnating) หรือไม่สามารถเคลื่อนที่ได้ (Immobilisation)<sup>114</sup> หรือเรือลอยไปเรื่อย ๆ โดยปราศจากพลังงานในการเคลื่อนที่หรือไม่สามารถบังคับควบคุมเรือ (Drifting at sea without motive power or means of steering) หรือเกิดไฟไหม้บนเรือ (Fire on board) เป็นต้น โดยภัยอันตรายทางทะเลนี้อาจเกิดขึ้นกับเรือ สินค้า ลูกเรือ หรือผู้โดยสารก็ได้<sup>115</sup>

3.2.2.1.2 ภัยอันตรายทางการเงิน (Financial Peril) คือ อันตรายที่เกิดกับเรือแล้วจะส่งผลให้เจ้าของเรือเสียประโยชน์จากการไม่สามารถใช้งานเรือได้ตามปกติ ดังนั้นแล้ว ความเสียหายทางกายภาพย่อมมีความสัมพันธ์ต่ออันตรายทางการเงิน เพราะหากมีความเสียหายอย่างหนักเกิดขึ้นกับเรือ ก็จะทำให้เจ้าของเรือไม่อาจใช้เรือหาประโยชน์ได้เต็มที่<sup>116</sup> เช่น ในคดีเรือ Troilus<sup>117</sup> ที่ได้สูญเสียใบจักรในมหาสมุทรอินเดียในระหว่างการเดินทางไปออสเตรเลียทำให้ไม่สามารถเดินทางต่อไปได้ ต่อมาได้มีการลากจูงเรือไปยังท่าเรือ Aden เพื่อทำการซ่อมแซม แต่ที่ท่าเรือดังกล่าวไม่มีอุปกรณ์ในการขนถ่ายสินค้าได้ทำให้ไม่อาจซ่อมแซมได้ ดังนั้นเรือ Troilus จึงถูกลากจูงอีกครั้งหนึ่งมายังประเทศอังกฤษเพื่อทำการซ่อมแซม การลากจูงครั้งที่ 2 นี้ถือว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะเรือลำดังกล่าวตกอยู่ในภัยอันตรายทางการเงินที่เจ้าของไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือและไม่สามารถส่งสินค้าบนเรือได้ตามกำหนด เป็นต้น

ภัยอันตรายทางทะเลที่จะเข้าเงื่อนไขให้ได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นอาจเกิดขึ้นกับตัวเรือ สินค้าบนเรือ หรือผู้โดยสารก็ได้ โดยจะต้องเป็นภัยอันตรายที่ใกล้จะสูญ

<sup>112</sup> William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, p. 323.

<sup>113</sup> Geoffrey Brice, *The Maritime Law of Salvage*, p. 50.

<sup>114</sup> *Ibid.*, p. 53.

<sup>115</sup> William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, p. 332.

<sup>116</sup> ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์. “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล: สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบทางแพ่ง,” หน้า 29.

<sup>117</sup> *The Troilus* (1951) A.C. 820, HL.

เสียหายหรือถูกทำลาย (loss or destruction)<sup>118</sup> ที่เกิดขึ้นโดยแท้จริงและสมเหตุสมผล (Real and Sensible Danger)<sup>119</sup> แต่ภัยอันตรายดังกล่าวไม่จำเป็นจะต้องเกิดขึ้นแล้วและยังคงมีอยู่ (Actual) หรือจะเกิดขึ้นในทันทีทันใดนั้น หรือใกล้จะเกิดขึ้นอย่างแท้จริง (Imminent)<sup>120</sup> เพียงแต่คาดการณ์อย่างสมเหตุสมผล (Reasonable apprehension)<sup>121</sup> ในเวลาที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ว่าเรือได้เผชิญกับความเสียหายใด ๆ หรือความลำบากที่อาจทำให้เรืออับปางลงได้อย่างแน่นอน ถ้าไม่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในขณะนั้นก็เพียงพอแล้วที่จะเรียกได้ว่าประสบภัยอันตราย\* ดังนั้นถ้าหากมีภัยอันตรายเกิดขึ้นแต่สามารถควบคุมได้ย่อมไม่ถึงว่าเรือประสบภัยอันตรายทางทะเลอันจะนำมาสู่การช่วยเหลือกู้ภัยได้<sup>122</sup>

สำหรับระดับความรุนแรงของภัยอันตรายนั้นไม่จำเป็นที่ภัยอันตรายดังกล่าวจะต้องทำให้เรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง ก็สามารถเข้าช่วยเหลือกู้ภัยได้ แต่ระดับของภัยอันตรายนั้นอาจทำให้มีการเปลี่ยนแปลงสถานะจากเดิมได้ เช่น เดิมเป็นคู่สัญญาในการจ้างนำร่องหรือลากจูง ต่อมาเมื่อเกิดภัยอันตรายทางทะเลขึ้น คู่สัญญาดังกล่าวได้กระทำการเกินกว่าหน้าที่ตามข้อสัญญา นั่นคือกรณีที่เกิดภัยอันตรายขึ้นจนทำให้เรือตกอยู่ในภัยอันตรายใกล้จะสูญเสียชีวิต จึงได้ร้องขอให้ผู้นำร่องหรือลากจูงเข้าช่วยเหลือกู้ภัย เช่นนี้ผู้เป็นคู่สัญญานั้นย่อมกลายเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่สามารถได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย นอกเหนือจากค่าจ้างตามสัญญา เป็นต้น

<sup>118</sup> Markakis v. S/S Volendam, 486 F. Supp. 1103 (S.D.N.Y. 1983).

<sup>119</sup> Geoffrey Brice, *The Maritime Law of Salvage*, p. 51.

<sup>120</sup> Reynolds Leasing Corp. v. Tug Patrice McAllister, 572 F. Supp. 1131, 1984 AMC 1303 (S.D.N.Y. 1983).

<sup>121</sup> *The Sandringham*, 10 Fed 556 (E.D.Va. 1882).

\* *The Charlotte* (1848) 3 W. Rob, 68 at 71. โดย Dr. Lushington เป็นกรณีที่เรือ *The Charlotte* ตกอยู่ในภัยอันตรายทางทะเลในขณะจะแล่นเข้าฝั่ง มีหมอกฝนและมีคลื่นจัดมาก เรือจึงทอดสมอหยุดอยู่กับที่ ซึ่งภัยอันตรายดังกล่าวทำให้เสากระโดงเรือหัก ไบเรือฉีกขาดหมด เรืออีกลำหนึ่งจึงเข้าช่วยเหลือ จะเห็นได้ว่าในสถานการณ์เช่นนี้ เรือไม่สามารถจะมีโอกาสเข้าทำได้อย่างปลอดภัย ดังนั้นแม้ว่าจะไม่ใช่ภัยอันตรายที่ถึงขนาดทำให้เรืออับปางลงได้ในทันที (Immediate) หรือจะต้องอับปางลงอย่างแน่นอน (Absolute) แต่หากว่าในขณะที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเรือประสบภัยอันตรายหรือความเสียหายที่อาจทำให้เรืออับปางลงได้หากไม่รีบดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยก็ถือว่าเป็นภัยอันตรายที่เพียงพอที่จะสามารถทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้แล้ว ซึ่งมีการพิพากษาตามแนวทางนี้มาโดยตลอด เช่น คดี *The Phantom* (1866) L.R. 1, A&E. 58 at 60. หรือคดี *The Strathnaver* (1875) L.R.1, A&E. 58 at 65. และคดี *The Mount Cynthos* (1937) 58 L.I.L. Rep. 18 at 25.

<sup>122</sup> *Neptune Maritime Co. of Monrovia v. Essi Camilla*, 714 F.2d 132, 1984 AMC 2983 (4<sup>th</sup> Cir. 1983).

ภยันตรายทางทะเลจะเป็นสิ่งบ่งชี้ถึงระยะเวลาที่สามารถจะทำการช่วยเหลือกู้ภัยได้ เพราะการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะต้องเริ่มกระทำในขณะที่ยังคงมีภยันตรายอยู่ และอาจจะช่วยเหลือต่อไปหลังจากภยันตรายนั้นผ่านพ้นไปแล้วก็ได้<sup>123</sup> แต่การดำเนินการช่วยเหลือภายหลังจากที่ภยันตรายได้ผ่านพ้นไปแล้วนั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนเพียงตามความเหมาะสมกับมูลค่าของการดำเนินการเท่านั้น

ประเด็นเรื่องเวลาการเริ่มต้นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นไม่เป็นที่สำคัญเท่ากับเวลาสิ้นสุดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เนื่องจากการสิ้นสุดของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีผลสำคัญต่ออายุความการใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทน ซึ่งจะนับตั้งแต่เวลาที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง<sup>124</sup> และการกำหนดจำนวนค่าตอบแทน เนื่องจากหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกระทำการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้สำเร็จโดยใช้ระยะเวลาที่รวดเร็วเมื่อเปรียบเทียบกับระดับของภยันตรายแล้วก็จะได้รับค่าตอบแทนในจำนวนที่สูงขึ้น<sup>125</sup> เพราะจะแสดงถึงทักษะความชำนาญในการช่วยเหลือกู้ภัยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

กรณีที่เกิดมีภยันตรายทางทะเลขึ้น และผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเชื่อว่าจะมีความจำเป็น ต้องมีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็ต่อเมื่อความเชื่อดังกล่าวมีเหตุผลและตั้งอยู่บนพื้นฐานของความจริงที่ว่าเกิดภยันตรายทางทะเลขึ้นต่อเรือที่ตนเข้าช่วยเหลือกู้ภัย แต่หากไม่มีภยันตรายที่คุกคามต่อทรัพย์สินเป็นแค่เพียงความรู้สึกหรือการคาดคะเนว่ามีภยันตรายทางทะเลเกิดขึ้นแล้วก็ไม่ถือว่าการให้บริการนั้นเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>126</sup> เช่น ในคดี Dimitrios N. Bogiazides เรือ Dimitrios N. Bogiazides ได้ทอดสมอที่ Mersey ซึ่งในขณะนั้นมีอากาศเลวร้ายมาก กล่าวคือมีลมแรง ผู้นำร่องที่อยู่บนเรือสามารถแน่ใจว่าเรือสามารถที่จะลอยอยู่ในตำแหน่งดังกล่าวได้โดยการเดินเครื่องเรือ แต่นายเรือนั้นตกอยู่ในสภาพตื่นตระหนกจึงได้เรียกให้มีการลากจูงเรือ โดยที่ผู้นำร่องก็ไม่ได้ว่ากล่าวคิดคำนวณแต่อย่างใด ดังนั้นการให้บริการของเรือลากจูงไม่ถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัย เนื่องจากยังไม่ถือว่ามีภยันตรายที่คุกคามเรือ เป็นต้น

<sup>123</sup> David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of salvage*, p. 149.

<sup>124</sup> International Convention on Salvage 1989 Article 23

<sup>125</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 8 (a) and International Convention on Salvage 1989 Article 13 (e)

<sup>126</sup> *Akerblom v. Price, Potter, Walker & Co.*, (1881) Q.B.D. 129.



### 3.2.2.2 ตัวอย่างของภัยอันตรายทางทะเล

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือภัยทางทะเลทั้งสองฉบับมิได้กำหนดถึงนิยามของภัยอันตรายทางทะเลไว้ เพียงแต่กำหนดเป็นแนวทางในการพิจารณาจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือภัยทางทะเลเท่านั้น

อย่างไรก็ตามในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act - MIA 1906) ของประเทศอังกฤษ ได้ให้คำจำกัดความของภัยอันตรายทางทะเลไว้ใน Article 3 ว่า “ภัยอันตรายทางทะเล” หมายความว่า ภัยต่าง ๆ อันเกิดจากหรือเนื่องมาจากการเดินเรือในทะเล ซึ่งหมายถึง ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล ไฟไหม้ ภัยสงคราม โจรสลัด โจรในทะเล ขโมย การจับกุม การยึด การหน่วงเหนี่ยว และการยึดครองเอาไว้โดยผู้ครองรัฐและประชาชน การโยนทิ้งทะเล การทุจริตของพนักงานเรือ และภัยอื่นใดในทำนองเดียวกันนี้หรือที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย<sup>127</sup> ซึ่งความหมายของภัยอันตรายทางทะเลตามพระราชบัญญัติฉบับนี้จะต้องพิจารณาประกอบไปกับคำนิยามในกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัย (Rules for Construction of Policy) ทำโดยพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วย

ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล (Perils of the Sea) ตามข้อ 7 ของกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัย หมายถึง เหตุบังเอิญที่ไม่คาดคิด (fortuitous accidents) หรืออุบัติเหตุทางทะเล (casualties of the sea) เท่านั้น ไม่รวมรวมถึงการกระทำอันเป็นปกติของคลื่นลม กล่าวคือ เป็นภัยทั้งปวงที่เกิดขึ้นจากทะเล เช่น ลมพายุ คลื่นจัด การรั่วของเรือโดยมีสาเหตุมาจากลมพายุหรือคลื่นจัด การที่เรือชนกับหินโสโครกหรือภูเขาใต้น้ำแข็ง หรือติดสันดอน แต่ความลึกหรือความเสียหายตามปกติธรรมดา หรือซึ่งคาดหมายได้ว่าจะเกิดจากการขนส่งทางทะเลตามปกติไม่ถือว่าเป็นภัยที่เกิดจากทะเล<sup>128</sup>

ไฟไหม้ (Fire) หมายถึง การลุกไหม้หรือการสันดาป รวมถึงแสงและความร้อนที่สามารถมองเห็นได้ด้วยตาเปล่า ไม่ว่าจะเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม แต่ต้องมี

<sup>127</sup> Marine Insurance Act 1906 Article 3 บัญญัติว่า “Maritime perils” means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the sea, fire, war perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detentions of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

<sup>128</sup> อรรถนิตติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ การรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล (กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2544), หน้า 195.

ได้เกิดขึ้นจากการจงใจของผู้เอาประกันภัยซึ่งจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองให้ได้รับค่าเสียหายได้ เพราะไม่มีใครที่สามารถถือเอาประโยชน์จากการกระทำผิดของตนเองได้

ภัยสงคราม (War Perils) หมายถึงสงครามระหว่างประเทศซึ่งต่างเป็นปฏิปักษ์ต่อกันและใช้กำลังทหารเข้าโจมตีกันไม่ว่าทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศ ซึ่งพิจารณาจากความเป็นจริงมิได้มองที่การประกาศสงครามหรือการตัดความสัมพันธ์ทางการทูตแต่ประการใด

โจรสลัด (Pirates) นอกจากจะหมายถึงโจรสลัดตามความหมายทั่วไปซึ่งเป็นการลักทรัพย์โดยใช้กำลังหรือขู่เข็ญว่าจะใช้กำลังอันเกิดขึ้นในทะเลเพื่อผลประโยชน์ของตนเองมิใช่ผลประโยชน์ในทางการเมืองแล้ว ตามข้อ 8 ของกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัย ยังหมายรวมถึง การปล้นเรือของผู้โดยสารที่มีอาวุธติดตัวมาด้วย หรือการที่ผู้ที่ไม่สงบโจมตีเรือจากชายฝั่งอีกด้วย

โจรในทะเล (Rovers) หมายถึง พวกที่เร่ร่อนไปตามท้องทะเลเพื่อทำการปล้นเรือลำอื่น ๆ จึงมีความหมายในทำนองเดียวกันกับโจรสลัด

ขโมย (Thieves) ตามข้อ 9 ของกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัยนั้น ไม่รวมถึงการลักทรัพย์ที่ไม่ปรากฏร่องรอย (clandestine theft) หรือการลักทรัพย์ที่กระทำโดยบุคคลที่ไปกับเรือไม่ว่าจะเป็นลูกเรือหรือผู้โดยสาร ข้อสำคัญคือจะต้องมีเจตนาทุจริตเพราะหากคิดว่ามีอำนาจกระทำได้แล้วย่อมไม่ถือว่าเป็นขโมย

การจับกุม (Captures) หมายถึง การกระทำทุกชนิดที่เป็นการยึดหรือเอาไปโดยศัตรูหรือฝ่ายตรงข้ามที่เข้าร่วมสงครามในฐานะเป็นทรัพย์สินซึ่งจะเกิดขึ้นเฉพาะในช่วงสงครามเท่านั้น

การยึด (Seizures) หมายถึงการกระทำทุกชนิดที่เป็นการเอาไปครอบครองโดยใช้กำลัง เช่น การยึดเรือโดยเจ้าพนักงานสรรพากรของรัฐ เป็นต้น

การหน่วงเหนี่ยว (Restraints) และการยึดครอง (Detainments) โดยผู้ปกครองรัฐ (Princes) และประชาชน (Peoples) หมายถึง การกระทำโดยฝ่ายบริหารหรือในทางการเมือง แต่ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกบฏหรือกระบวนกบฏทางการศาลตามปกติ

การโยนทิ้งทะเล (Jettisons) หมายถึง การโยนทรัพย์สินที่อยู่บนเรือทิ้งทะเลไปเพื่อสงวนรักษาหรือเพื่อความอยู่รอดปลอดภัยของเรือและทรัพย์สินอื่น ๆ

การทุจริตของพนักงานเรือ (Barratry) ตามข้อ 11 ของกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัยนั้น หมายรวมถึง การทำละเมิดทุกชนิดที่ได้กระทำขึ้นโดยจงใจโดยนายเรือหรือลูกเรือเพื่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือแล้วแต่กรณี มิได้กระทำต่อเจ้าของสินค้าบนเรือ ซึ่งไม่จำเป็นต้องร่วมมือกันกระทำละเมิด เพียงต่างคนต่างกระทำละเมิดก็อยู่ในความหมายของการทุจริตของพนักงานเรือแล้ว แต่การทุจริตของพนักงานเรือนี้จำกัดเฉพาะการกระทำละเมิดโดย

จงใจเท่านั้น ดังนั้นหากกระทำละเมิดโดยประมาทเล็กน้อยไม่อยู่ในความหมายของการทุจริตของพนักงานเรือนี้

ภัยอันตรายอื่นใด (Any other perils) ตามข้อ 12 ของกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัยนั้น หมายถึงเพียงแค่งานอันตรายชนิดที่คล้ายกันกับภัยอันตรายที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นหรือภัยอันตรายที่กล่าวไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเท่านั้น

คำว่า “ทางทะเล” ในทางประกันภัยทางทะเลนั้นหมายความเฉพาะความเสียหายที่เกิดขึ้นจากหรือเนื่องมาจากทะเลเท่านั้น เช่น เรือที่ประสบกับภาวะคลื่นลมแรงทำให้ต้องปิดเครื่องระบายอากาศในเรือเพื่อความอยู่รอดของเรือทำให้สินค้าที่อยู่ติดกับห้องเครื่องเสียหายไปเพราะความร้อน เช่นนี้ถือว่าความเสียหายของสินค้าดังกล่าวเป็นผลใกล้ชิดและมีสาเหตุโดยตรงจากสภาวะอากาศในระหว่างการเดินทางในทะเล<sup>129</sup> เป็นต้น แต่ไม่รวมถึงสิ่งอื่นที่ก่อความเสียหายขึ้นแต่ไม่ได้เกิดขึ้นจากหรือเนื่องมาจากทะเล เช่น หนูกัดเนยแข็งที่บรรจุหีบห่อมาเสียหาย<sup>130</sup> เป็นต้น

อย่างไรก็ตามภัยอันตรายทางทะเลซึ่งเป็นตัวกำหนดถึงระยะเวลาในการช่วยเหลือภัยทางทะเลนี้ มีความแตกต่างจากภัยอันตรายทางทะเลที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ กล่าวคือ สามารถปฏิบัติการช่วยเหลือภัยได้แม้ว่าภัยอันตรายแห่งท้องทะเลนี้จะเกิดขึ้นจากเหตุที่คาดเห็นได้หรือไม่ก็ได้ และจะเป็นเหตุที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติหรือการกระทำของมนุษย์ก็ได้ ดังนั้นภัยอันตรายทางทะเลตามความหมายของการช่วยเหลือภัยทางทะเลนี้จึงมีความหมายกว้างกว่าภัยอันตรายทางทะเลตามความหมายของพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นเพียงตัวอย่างในการเกิดของภัยอันตรายทางทะเลเท่านั้น

### 3.2.3 ผู้ช่วยเหลือภัยทางทะเล

ผู้ช่วยเหลือภัยทางทะเล (Salvors) อาจจะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคล<sup>131</sup> ก็ได้ หรืออาจจะเป็นหน่วยงานของราชการก็ได้<sup>132</sup> ข้อสำคัญคือจะต้องมีเจตนาตั้งใจที่จะเข้าช่วยเหลือภัยไม่ว่าจะมีมูลเหตุชักจูงใจจากสิ่งใดก็ตาม และมีความสามารถที่จะช่วยเหลือภัยได้ด้วย<sup>133</sup>

<sup>129</sup> “The Thrunsoe” ระหว่าง Canada Rice Mills v. Union Marine & General Insurance Co. Ltd (1941).

<sup>130</sup> Hamilton, Fraser & Co. v. Pandorf & Co. (1887).

<sup>131</sup> B.V. Bureau Wijsmuller v. United States, 633 F.2d 202 (2d Cir. 1980).

<sup>132</sup> S.C. Loveland, Inc. v. Barge Arlington, 1982 AMC 704 (W.D.La. 1980).

### 3.2.3.1 ประเภทของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การแบ่งประเภทของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีความสำคัญในการกำหนดจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะได้รับ เพราะในการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น หากไม่มีการตกลงทำสัญญากันไว้ล่วงหน้า ศาลก็จะคำนึงถึงทักษะและความพยายาม<sup>134</sup> ความรวดเร็วในการช่วยเหลือกู้ภัย<sup>135</sup> การเตรียมการหรือความพร้อมในการดำเนินการของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วย<sup>136</sup> หรือแม้ว่าจะมีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้แล้ว ศาลก็มีอำนาจในการแก้ไขเพิ่มเติมข้อสัญญาได้ ดังนั้นอาชีพของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญในการที่ศาลจะใช้พิจารณาในการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้

นอกจากนี้ประเภทของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยยังเกี่ยวข้องไปถึงความระมัดระวังในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยอีกด้วย ซึ่งส่งผลต่อไปถึงค่าเสียหาย ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่อาจลดลงจากการกระทำผิดหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยประเภทของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่

#### 3.2.3.1.1 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั่วไป

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั่วไป คือ บุคคลทั่วไปที่พบเห็นเหตุการณ์ว่ามีภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินซึ่งเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัย จึงเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยจนทำให้ทรัพย์สินดังกล่าวปลอดภัยจากภัยอันตรายทางทะเลนั้น ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของทรัพย์สิน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว โดยที่ไม่จำเป็นต้องมีเจตนาว่าประสงค์จะได้รับค่าตอบแทนแต่ประการใด ขอเพียงมีความสมัครใจในการช่วยเหลือกู้ภัย นั่นคือไม่ได้มีหน้าที่ที่จะต้องเข้าช่วยเหลือกู้ภัยไม่ว่าตามกฎหมายหรือตามสัญญา

ดังนั้นแล้วค่าตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทั่วไปจะได้รับย่อมจะน้อยกว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพที่จะได้กล่าวถึงต่อไป เนื่องจากการใช้ทักษะหรือความพยายาม ความพร้อมในการให้บริการก็จะน้อยกว่า ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีการทำสัญญากันไว้ก่อนหรือไม่ก็ตาม

<sup>133</sup> *Treasure Salvors, Inc. v. Unidentified Wrecked and Abandoned Sailing Vessel*, 556 F.Supp. 1319, 1334, 1985 AMC 136 (S.D.Fla. 1983).

<sup>134</sup> *Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 8 and International Convention on Salvage 1989 Article 13 (e)*

<sup>135</sup> *International Convention on Salvage 1989 Article 13 (h)*

<sup>136</sup> *International Convention on Salvage 1989 Article 13 (i), (j)*

อย่างไรก็ตามเมื่อค่าตอบแทนที่ได้มีจำนวนที่น้อยกว่าดังนั้นระดับความระมัดระวังในการช่วยเหลือกู้ภัยก็จะลดน้อยลงไปด้วย คือ อยู่ในระดับวิญญูชนเท่านั้น ไม่ต้องถึงขนาดผู้เชี่ยวชาญชำนาญการเหมือนผู้วิชาชีพในด้านนี้

### 3.2.3.1.2 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาชีพ

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาชีพ คือ บุคคลที่ประกอบอาชีพในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล มีทักษะและความสามารถในการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นพิเศษ มีการเตรียมกองเรือหรืออุปกรณ์ที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัยไว้รองรับทรัพย์สินที่ประสบอันตรายทางทะเลอย่างเพียงพอ โดยมากจะเป็นการเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยโดยมีการทำสัญญาหรือตกลงกันไว้ก่อนล่วงหน้า ดังนั้นแล้วค่าตอบแทนที่ได้รับจึงมักจะเป็นไปตามข้อสัญญา ซึ่งแม้ศาลจะมีอำนาจในการปรับแต่งข้อสัญญาได้ แต่ศาลเองก็ต้องคำนึงถึงทักษะและความพยายามในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย ความรวดเร็ว หรือความพร้อมในการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย ดังนั้นศาลจึงมักจะไม่ปรับลด หากไม่เป็นการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่สูงมากจนเกินไป

อย่างไรก็ตามระดับความระมัดระวังที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องใช้ในระหว่างที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ก็ต้องสูงกว่าคนปกติด้วย กล่าวคือ ต้องทำหน้าที่แบบผู้วิชาชีพในด้านการช่วยเหลือกู้ภัย เช่น จะต้องใช้เวลาเร็วกว่าปกติ จะต้องก่อให้เกิดความเสียหายกับสิ่งแวดล้อมน้อยกว่าปกติ เป็นต้น

### 3.2.3.2 ความสมัครใจของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จะได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะต้องกระทำการโดยสมัครใจ (Voluntary)<sup>137</sup> ที่จะสงวนรักษาหรือมีส่วนร่วมในการสงวนรักษาวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้พ้นจากอันตราย ไม่ได้เป็นการช่วยเหลือตนเอง และไม่มีหน้าที่ที่จะต้องเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ว่าเป็นหน้าที่ที่เกิดจากข้อกฎหมายหรือข้อสัญญาที่กำหนดให้ต้องกระทำด้วย แต่มีใช่เป็นเพียงหน้าที่ตามศีลธรรมให้ต้องช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยยังคงมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอยู่<sup>138</sup> อย่างไรก็ตามมูลเหตุชักจูงใจในการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่นำมาพิจารณา ดังนั้นไม่ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะกระทำการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้นเพื่อหวังค่าตอบแทนหรือไม่ก็มีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย<sup>139</sup>

<sup>137</sup> William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, p. 330.

<sup>138</sup> Groffrey Brice, *The Maritime Law of Salvage*, p. 65.

<sup>139</sup> B.V. Bureau Wijsmuller v. United States, 702 F. 2d 333 (2d Cir. 1983).

### 3.2.3.2.1 หน้าที่ตามข้อกำหนด

ผู้ที่มีหน้าที่ตามข้อกำหนดนั้นจะไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะโดยปกติเป็นการกำหนดให้ช่วยเหลือชีวิตที่ตกอยู่ในอันตรายทางทะเล ซึ่งเป็นสิ่งที่พัฒนาขึ้นมาจากหน้าที่ทางศีลธรรมเพื่อให้ผลใช้บังคับได้อย่างแน่นอน หรือเป็นกรณีเจ้าหน้าที่รัฐที่มีหน้าที่ต้องช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอยู่แล้ว เช่น เรือรบ เรือยามฝั่ง ตำรวจน้ำ เป็นต้น เพราะว่าคุณคณเหล่านี้ได้รับเงินตอบแทนจากภาษีของประชาชนอยู่แล้ว จึงไม่ควรได้รับค่าตอบแทนจากการกระทำตามหน้าที่ของตนเองอีก<sup>140</sup> เว้นแต่เป็นการกระทำนอกเหนือจากหน้าที่ตามปกติจึงมีสิทธิได้รับค่าตอบแทน<sup>141</sup> หรือเป็นกรณีที่กฎหมายภายในของแต่ละประเทศได้กำหนดให้เจ้าหน้าที่รัฐมีสิทธิเรียกร้องได้

ในกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทั้ง 2 ฉบับก็ได้กล่าวถึงหน้าที่ในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลไว้ ดังที่ได้กล่าวถึงในหัวข้อ 3.2.1.2 กรณีการช่วยเหลือชีวิตซึ่งกำหนดหน้าที่แต่มีได้กำหนดเงินรางวัลตอบแทนการทำหน้าที่ดังกล่าวไว้ และในอนุสัญญาทั้ง 2 ฉบับนี้ก็มิได้กล่าวถึงหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินไว้แต่ประการใดเลย ดังนั้นจึงสามารถเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินได้ หากไม่มีหน้าที่ตามข้อสัญญาดังที่จะได้กล่าวถึงต่อไป หรือในกรณีช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตโดยมีทรัพย์สินเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยก็สามารถเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้เช่นกัน

ตามกฎหมายภายในของแต่ละประเทศก็มีการกำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้พบเห็นผู้อื่นที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลจะต้องเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเช่นเดียวกัน เช่น กฎหมายภายในของประเทศฝรั่งเศสลงวันที่ 7 กันยายน ค.ศ. 1967 และกฎหมายของฝ่ายบริหารลงวันที่ 19 มกราคม ค.ศ. 1968 กำหนดหน้าที่ให้นายเรือของเรือที่โดนกันต้องกระทำทุกวิถีทางเพื่อให้ความช่วยเหลือเรือ ลูกเรือ และผู้โดยสารของเรืออีกลำหนึ่ง หากฝ่าฝืนนายเรือก็จะมีโทษทางอาญา เว้นแต่การช่วยเหลือดังกล่าวจะก่อให้เกิดอันตรายแก่เรือ ลูกเรือ หรือผู้โดยสารของเรือตน (Article 83 C. discipl.) แม้จะไม่มีกรณีโดนกันของเรือ หากเรือลำใดพบบุคคลอื่นที่ตกอยู่ในอันตรายที่จะสูญเสียชีวิตก็มิหน้าที่ต้องเข้าช่วยเหลือ แม้ว่าบุคคลนั้นจะเป็นศัตรูก็ตาม (Article 19 L. 1967) หากฝ่าฝืนนายเรือก็จะมีโทษทางอาญา (Article 17 L. 1926) เว้นแต่การช่วยเหลือดังกล่าวจะก่อให้เกิดอันตรายแก่เรือ ลูกเรือ หรือผู้โดยสารของเรือตน (Article 85 C. discipl.) แต่เจ้าของเรือจะต้องร่วมรับผิดชอบ

<sup>140</sup> The Gortiz (1917) pp. 233 – 234.

<sup>141</sup> The Cawarsand (1953) Lloyd's Rep. 452.

ด้วยหรือไม่ ขึ้นอยู่กับว่าเจ้าของเรือนั้นมีการเข้าแทรกแซงโดยตรงอย่างแท้จริงในการช่วยเหลือผู้ภัยหรือไม่ หากมีเจ้าของเรือก็ต้องรับผิดชอบด้วย แต่ถ้าไม่มีเจ้าของเรือก็ไม่ต้องรับผิดชอบ<sup>142</sup>

ในกฎหมายของประเทศอังกฤษ คือ Article 93 แห่ง Merchant Shipping Act 1995<sup>143</sup> หรือใน Article 5 แห่ง Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา<sup>144</sup>

<sup>142</sup> เฝาทิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส, หน้า 143.

<sup>143</sup> Merchant Shipping Act 1995 Article 93 บัญญัติว่า “Duty to assist ships, etc. in distress.

(1) The master of a ship, on receiving at sea a signal of distress or information from any source that a ship or aircraft is in distress, shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress (informing them if possible that he is doing so) unless he is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary, to do so, or unless he is released from this duty under subsection (4) or (5) below.

(2) Where the master of any ship in distress has requisitioned any ship that has answered his call, it shall be the duty of the master of the requisitioned ship to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

(3) The duties imposed on the master of a ship by subsections (1) and (2) above apply to the masters of United Kingdom ships and to the masters of foreign ships when in United Kingdom waters.

(4) A master shall be released from the duty imposed by subsection (1) above as soon as he is informed of the requisition of one or more ships other than his own and that the requisition is being complied with by the ship or ships requisitioned.

(5) A master shall be released from the duty imposed by subsection (1) above, and, if his ship has been requisitioned, from the duty imposed by subsection (2) above, if he is informed by the persons in distress, or by the master of any ship that has reached the persons in distress, that assistance is no longer required.

(6) If a master fails to comply with the preceding provisions of this section he shall be liable—

- (a) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding six months or to a fine not exceeding the statutory maximum, or both;
- (b) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding two years or to a fine, or both.

(7) Compliance by the master of a ship with the provisions of this section shall not affect his right, or the right of any other person, to salvage.”

<sup>144</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 5 บัญญัติว่า “Obligation to assist ships in distress

บัญญัติไว้คล้ายคลึงกันให้นายเรือที่ได้รับสัญญาณฉุกเฉินว่ามีเรือประสบภัยอันตรายทางทะเล มีหน้าที่ดำเนินการช่วยเหลือชีวิตอย่างเร่งด่วนที่สุด เว้นแต่ในสถานการณ์พิเศษที่ไม่มีเหตุผลที่จะต้องช่วยเหลือหรือไม่จำเป็นที่จะต้องช่วยเหลือ เช่น ได้รับแจ้งจากเรือลำอื่นว่าได้เข้าช่วยเหลือไปแล้ว เป็นต้น

---

(1) The master of a South African ship, on receiving at sea a signal of distress or information from any source that a ship is in distress, shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress, informing them if possible that he or she is doing so, unless he or she is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary, to do so, or unless he or she is released under the provisions of subsection (3) or (4) from the obligation imposed by this subsection.

(2) Where the master of any ship in distress has requisitioned any South African ship that has answered his or her call for assistance, it shall be the duty of the master of the South African ship to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the person in distress unless he or she is released under the provisions of subsection (4) from the obligation imposed by this subsection.

(3) A master shall be released from the obligation imposed by subsection (1) as soon as he or she is informed of the requisition of one or more ships other than his or her own and that the requisition is being complied with by the ship or ships requisitioned.

(4) A master shall be released from the obligation imposed by subsection (1), and if his or her ship has been requisitioned, from the obligation imposed by subsection (2), if he or she is informed by the person in distress, or by the master of any ship that has reached the person in distress, that assistance is no longer required.

(5) If the master of a South African ship, on receiving at sea a signal of distress or information from any source that a ship is in distress, is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary, to go to the assistance of the person in distress, he or she shall forthwith cause a statement to be entered in the official logbook, of his or her reasons for not going to the assistance of that person.

(6) Compliance by the master of a ship with the provisions of this section shall not affect his or her right, or the right of any other person, to salvage.

(7) In the application of this section every reference to a ship in distress shall be interpreted so as to include a reference to an aircraft or a survival craft from a vessel or an aircraft in distress."



ดังนั้นแล้วในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลจึงไม่อาจได้รับเงินรางวัลตอบแทนจากการช่วยเหลือดังกล่าวได้ เพราะเป็นหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดไว้อยู่แล้ว ทั้งนี้เว้นแต่จะมีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นซึ่งก็สามารถทำได้

### 3.2.3.2.2 หน้าที่ตามข้อสัญญา

ข้อสัญญาที่ทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย อันจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องมีใช้สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเอง

หน้าที่ตามข้อสัญญาซึ่งทำให้ผู้มีหน้าที่ดังกล่าวไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>145</sup> แต่จะได้รับค่าตอบแทนตามสัญญาที่กระทำกันไว้ เช่น คู่สัญญาที่ทำสัญญาลากจูงเรือ\* หรือสัญญานำร่อง การลากจูงเรือหรือการนำร่องตามสัญญาจึงไม่ถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แม้ว่าจะมีความยุ่งยากเกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติตามสัญญาโดยที่ไม่ได้คาดการณ์ไว้ก่อนล่วงหน้าก็ตาม

อย่างไรก็ตามหากเป็นการกระทำนอกเหนือจากหน้าที่ตามข้อสัญญาที่กำหนดไว้ เพราะการกระทำเพียงเท่าที่สัญญากำหนดไว้ นั้นไม่อาจช่วยเหลือเรือให้พ้นจากภัยอันตรายทางทะเลได้<sup>146</sup> หรือสัญญาดังกล่าวสิ้นสุดไปโดยปราศจากความผิดของคู่สัญญาฝ่ายที่รับจ้างจากเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือ เนื่องจากมีเหตุการณ์บางอย่างเกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดจนทำให้การปฏิบัติตามสัญญาตกเป็นพ้นวิสัย<sup>147</sup> ย่อมสามารถถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ เช่น ผู้รับจ้างลากจูงเรือ ผู้นำร่อง หรือลูกเรือในเรือที่จ้างมาตามสัญญาจ้างแรงงาน การกระทำการในขณะที่เรือตกอยู่ในอันตรายจึงไม่ถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เว้นแต่สัญญาดังกล่าวได้สิ้นสุดไปแล้ว หรือเป็นการกระทำนอกเหนือจากการให้บริการตามสัญญา ย่อมถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้<sup>148</sup> ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ นายเรือ และลูกเรือจะไม่ถูกผูกมัดไว้ด้วยสัญญาดัง

<sup>145</sup> International Convention on Salvage 1989 Article 17

\* การลากจูงเรือมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เรือสามารถเดินทางผ่านอุปสรรคไปได้ โดยเรือลากจูงอาจต้องให้บริการอย่างอื่นภายในขอบเขตของการปฏิบัติงานตามปกติของเรือลากจูง เช่น การประคองเรือ เป็นต้น

<sup>146</sup> The Homewood (1928) 31 Ll.L. Rep. 336, 339.

<sup>147</sup> David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of salvage*, p. 220.

<sup>148</sup> International Convention on Salvage 1989 Article 17, The Sandefjord (1953).

กล่าวจึงอาจจะได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้<sup>149</sup> กล่าวคือสัญญาดังกล่าวไม่อาจอ้างเป็นเหตุไม่ให้อำนาจค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้<sup>150</sup>

หน้าที่ตามสัญญาอาจแยกได้เป็น 3 ประเภท<sup>151</sup> ได้แก่

ประเภทแรกสัญญาระหว่างผู้เรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยกับเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือ ซึ่งในสัญญาได้ระบุห้ามหรือจำกัดสิทธิในการเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ไม่ว่าจะเป็นอย่างใดโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย เช่น สัญญาลากจูงเรือ หรือสัญญาว่าจ้างนำร่อง เป็นต้น

ประเภทที่สองสัญญาระหว่างผู้เรียกร้องค่าตอบแทนกับบุคคลที่มีใช่เจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือ เช่น สัญญาที่ทำขึ้นกับเจ้าหน้าที่การทำเรือ เพื่อให้กู้เรือหรือสินค้าที่จมอยู่ เป็นต้น ในกรณีเช่นนี้ไม่ถือเป็นการสมัครใจเข้าช่วยเหลือกู้ภัย แม้ว่าจะไม่มีสัญญาเกิดขึ้นกับเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับความช่วยเหลือก็ตาม

ประเภทสุดท้ายสัญญาระหว่างผู้เรียกร้องค่าตอบแทนกับผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (ไม่ว่าจะเป็นไปตามหลักการการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหรือไม่ก็ตาม) ซึ่งเป็นการจ้างช่วง กล่าวคือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยตนเอง หากแต่ได้จ้างบุคคลอื่น เช่น นักประดาน้ำในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ในกรณีเช่นนี้นักประดาน้ำดังกล่าวจะไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะถือเป็นการปฏิบัติตามหน้าที่ตามสัญญานั้นเอง

บุคคลเหล่านี้จะไม่มีสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะการดำเนินการของบุคคลเหล่านี้ไม่ได้เกิดขึ้นจากความสมัครใจ หากแต่กระทำลงโดยหน้าที่ตามสัญญาที่กำหนดไว้เท่านั้น จึงไม่ควรจะมีการให้ค่าตอบแทนแก่ผู้ที่ต้องปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาอยู่แล้ว

### 3.2.4 ผลสำเร็จในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ก่อให้เกิดสิทธิในการได้รับเงินรางวัลนี้จะต้องมีผลสำเร็จ (Success) ของงานด้วย ได้แก่ กรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก่อให้เกิดความปลอดภัยขึ้นแก่

<sup>149</sup> Manchester Liners Ltd. v. Scotia Trader (1971).

<sup>150</sup> David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of salvage*, pp. 218 - 219.

<sup>151</sup> Geoffrey Brice, *The Maritime Law of Salvage*, p. 81.

ทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วน อันก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>152</sup>

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั้งสองฉบับ<sup>153</sup> ได้วางเป็นหลักไว้ว่าเฉพาะการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ก่อให้เกิดประโยชน์เท่านั้นจึงจะทำให้ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีสิทธิได้รับเงินรางวัล เช่นเดียวกันในแบบสัญญามาตรฐานของลloyd's ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันก็ได้ใช้หลักเกณฑ์ดังกล่าวนี้เช่นเดียวกัน ดังจะเห็นได้จากการกำหนดข้อความไว้ที่หน้าสัญญาเป็นตัวอักษรที่เห็นได้อย่างเด่นชัดว่า NO CURE – NO PAY ซึ่งหมายความว่า ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่ประสบความสำเร็จ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ไม่มีสิทธิที่จะได้รับเงินรางวัล

การช่วยเหลือกู้ภัยให้พ้นจากภยันตรายทางทะเลอย่างเดียวนั้น อาจไม่เพียงพอที่จะทำให้ได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย แต่การช่วยเหลือกู้ภัยนั้นต้องก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นด้วย เช่น กรณีที่เรือลากจูงได้ดำเนินการลากจูงเรือที่ประสบภยันตรายทางทะเลเข้าฝั่ง แต่เรือที่ประสบภยันทรนั้นกลับได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงเหลือไว้เพียงสินค้ามูลค่า 17,000 ปอนด์ เท่านั้นที่ลากขึ้นฝั่งได้ เมื่อมีการพิสูจน์แล้วหากปรากฏว่าถ้าไม่ได้ลากจูงเรือเข้าฝั่ง แต่ปล่อยให้เรืออยู่ในสถานที่ที่ประสบภยันทรนั้น สินค้าก็จะคงเหลือในจำนวนเดียวกันคือ 17,000 ปอนด์ ดังนี้แม้ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้ช่วยเหลือกู้ภัยสินค้าได้ประสบความสำเร็จ แต่ไม่ก่อประโยชน์อย่างใดขึ้นแก่เจ้าของสินค้า ดังนั้นในกรณีนี้จึงไม่สามารถเรียกเอาเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้<sup>154</sup> หรือคดี Cargo ex Sarpedon<sup>155</sup> เรือ Calderon เข้าช่วยเหลือคนโดยสาร ลูกเรือ และสินค้าจำนวนหนึ่งจากเรือ Sarpedon ส่วนเรือ Sarpedon จมลง เจ้าของสินค้าที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องจ่ายเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ส่วนเจ้าของเรือ Sarpedon ไม่ต้องชำระเงินรางวัล เนื่องจากไม่ได้รับประโยชน์ใด ๆ จากการช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเฉพาะการช่วยเหลือกู้ภัยที่ก่อให้เกิดประโยชน์เท่านั้นที่มีสิทธิได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย และผู้ที่ทำหน้าที่ชำระเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยก็ได้แก่ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยในขั้นสุดท้ายนั้นเกิดขึ้นจากการช่วยเหลือของเรือลำอื่น ไม่ใช่เรือลำแรกที่เข้าช่วยเหลือซึ่งดำเนินการไปได้ไม่ตลอด ต้องพิจารณาว่าเรือลำแรกนั้นได้ทำให้เรือลำ

<sup>152</sup> The Blackwall (1869) 77 U.S. (10 Wall.) 1, 19 L. ED. 870; The Sabine, 101 U.S. 384 (1879); The Tojo Maru (1972) A.C. 246, 262.

<sup>153</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 2 and International Convention on Salvage 1989 Article 12

<sup>154</sup> The Tarblert (1921) p. 372, 376.

<sup>155</sup> Cargo ex Sarpedon (1877) 3 PD 28.

ที่ถูกช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยมากขึ้นหรือไม่ หากมีความปลอดภัยมากขึ้นย่อมถือได้ว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย ซึ่งถือเป็นกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยหลายราย แต่หากกรณีเรือลำแรกไม่ได้ช่วยให้เรือลำที่ถูกช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ในสภาพที่ปลอดภัยมากขึ้นหรือกลับทำให้แย่ลง เรือลำแรกย่อมไม่มีสิทธิได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แม้ว่าเรือลำหลังที่มาช่วยจะช่วยเหลือกู้ภัยจนก่อให้เกิดความสำเร็จก็ตาม เนื่องด้วยการเข้าไปดำเนินการของเรือลำแรกกับผลสำเร็จที่เกิดขึ้นนั้นไม่ได้สัมพันธ์กัน เป็นกรณีที่การกระทำกับผลนั้นไกลกว่าเหตุ ดังนั้นเรือลำแรกจึงไม่ควรที่จะได้รับเงินรางวัลหรือส่วนแบ่งในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เช่น คดี *The Cheerful*<sup>156</sup> เรือ *The Cheerful* เครื่องเสียทำให้เรือ *City of Hamburg* เข้ามาช่วยเหลือลากจูงหลังจากที่ลากจูงมาได้ระยะหนึ่งขอเกี่ยวก็หลุดทำให้เรือ *The Cheerful* ต้องอยู่ในภาวะที่อันตรายกว่าเดิม และขณะที่พยายามจะเกี่ยวขอเกี่ยวใหม่นั้นก็เกิดการโดนกันของเรือขึ้นเนื่องจากความไม่ชำนาญของเรือ *City of Hamburg* จึงต้องเลิกการช่วยเหลือ และในที่สุดเรือทั้ง 2 ลำก็ได้รับการช่วยเหลือจากเรือ *Portland* เช่นนี้ศาลตัดสินว่าเรือ *City of Hamburg* ไม่มีสิทธิได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เนื่องจากการช่วยเหลือของเรือ *City of Hamburg* นั้นกลับทำให้เรือ *The Cheerful* ตกอยู่ในสถานการณ์ที่แย่งยิ่งกว่าเดิม ทำให้เรือ *The Cheerful* ไม่ได้ประโยชน์ใดๆ จากการช่วยเหลือกู้ภัยของเรือ *City of Hamburg* หรือในคดี *The Camellia*<sup>157</sup> เรือ *Camellia* เพลลาที่ต่อจากเครื่องยนต์ไปยังใบจักรหัก เรือจึงเดินด้วยใบเรือต่อไป แต่ปรากฏว่าออกนอกเส้นทางจึงได้ส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ เรือ *Victoria* เข้ามาช่วยเหลือลากจูงไปได้ 1 คืบจนเชือกลากจูงเรือขาดและไม่ได้ทำการลากจูงต่อไปอีกเพราะเกรงว่าสัตว์ที่บรรทุกมาด้วยจะเป็นอันตราย และต่อมามีผู้ช่วยเหลือเรือ *Camellia* ต่อไปจนสำเร็จ เช่นนี้ถือได้ว่าเรือ *Victoria* มีส่วนร่วมในการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยจึงมีสิทธิได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

อย่างไรก็ตามในสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยอาจตกลงกันว่าแม้ดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยไม่สำเร็จ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน หรือค่าใช้จ่ายที่เสียไปในการช่วยเหลือกู้ภัยก็สามารถที่จะกระทำได้ ทั้งนี้เป็นไปตามหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนาเข้าทำสัญญา หรือหลักอิสระในทางแพ่งนั่นเอง

นอกจากนี้ยังมีกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินบนเรือที่อาจก่อให้เกิดมลภาวะแก่สิ่งแวดล้อม ซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายทดแทนในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สิ่งแวดล้อมให้แก่บุคคลอื่น การช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีนี้จึง

<sup>156</sup> *The Cheerful* (1918).

<sup>157</sup> *The Camellia* (1884) 9 PD 27.

เป็นการช่วยเหลือทั้งเจ้าของเรือหรือทรัพย์สินบนเรือ และช่วยเหลือสิ่งแวดล้อมอีกด้วย ในกรณีนี้มีแนวคิดที่ว่าแม้การช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินดังกล่าวจะกระทำไม่ได้ไม่สำเร็จก็ตามแต่เจ้าของเรือก็มีหน้าที่จ่ายค่าทดแทนพิเศษให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เป็นค่าใช้จ่ายที่ได้ใช้ไปในการปฏิบัติการ ซึ่งในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีนี้จำเป็นต้องใช้ความระมัดระวัง กระทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด ไม่เช่นนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจถูกตัดสิทธิที่จะได้รับค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดหรือแต่บางส่วนได้ ซึ่งหลักการคุ้มครองสิ่งแวดล้อมนี้เพิ่งได้รับการรับรองจากอนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 และ LOF 1980 เป็นต้นมาที่เรียกว่า “Safety Net” และในปัจจุบันมีการขยายขอบเขตของ “Safety Net” ออกไปอีกเป็นเงินรางวัลเพิ่มพิเศษดังที่ได้กล่าวถึงในส่วนของคุณค่าทดแทนพิเศษ

ลักษณะร่วมกันของการกระทำที่เป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทุกประเภท คือ การช่วยเหลือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลให้พ้นจากภัยอันตรายดังกล่าว ซึ่งการกระทำบางอย่างอาจเป็นการกระทำที่แสดงให้เห็นถึงการช่วยเหลืออย่างชัดเจน เช่น การเข้าไปช่วยดับไฟที่กำลังไหม้เรืออยู่ แต่บางกรณีแม้ไม่มีการกระทำใด ๆ เลย แต่ก็ถือว่าการช่วยเหลือกู้ภัยได้ เช่น การจอดลอยลำเพื่อคอยช่วยเหลือ หรือแม้กระทั่งการป้องกันหรือลดความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นหรือเกิดขึ้นแล้วอันจะก่อความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกก็ถือว่าการช่วยเหลือกู้ภัยได้

ตัวอย่างของการช่วยเหลือกู้ภัยดังต่อไปนี้เป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่พบเห็นกันโดยทั่วไป แต่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็มีได้จำกัดอยู่เพียงเท่าที่จะกล่าวดังต่อไปนี้เท่านั้น การกระทำในลักษณะอื่น ๆ ที่เป็นการช่วยเหลือให้พ้นจากภัยอันตรายทางทะเลก็อาจถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่สามารถได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ แต่ตัวอย่างของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จะได้กล่าวถึงต่อไปนี้ได้อาศัยการยอมรับกันในศาลต่างประเทศแล้วว่าถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอันสามารถเรียกค่าตอบแทนได้<sup>158</sup>

1. การลากจูง (Towage)
2. การนำร่อง (Pilotage)
3. การนำทางเรือไปสู่ที่ปลอดภัย (Navigating a ship into safety)

<sup>158</sup> David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of salvage*, pp. 144 - 148.

4. การจอดเรือลอยลำคอยอยู่<sup>159</sup> ซึ่งถือเป็นวิถีทางที่น้อยที่สุดในการช่วยเหลือกู้ภัย แต่ต้องมีใช้การจอดเรือลอยลำคอยอยู่ เพราะหวังว่าจะได้รับการร้องขอให้ทำการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งไม่ถือว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัย
5. การทำให้เรือเกยตื้นลอยลำขึ้นอีกครั้งไม่ว่าโดยการให้คำแนะนำ การลากจูง การทำให้เรือเบาลง หรือใช้เครื่องยกจากบนพื้นดิน
6. การยัดเรือเกยตื้นให้อยู่ในตำแหน่งเดิมเมื่อเรือลำนั้นอยู่ในอันตราย ไม่ให้ไหลไปตามกระแสนคลื่น หรือจมลึกลงไปใต้อะไหล่ หรือเป็นอันตรายแก่เรือหรือทรัพย์สินอื่นบนชายฝั่ง หรือเพื่อการขนทรัพย์สินออกจากเรือ
7. การนำเรือที่จมหรือได้รับความเสียหายมาเกยที่ชายหาด
8. การช่วยนำสินค้าหรือผู้โดยสาร\* จากเรือที่ประสบภัยอันตรายขึ้นบก หรือถ่ายลำเรือ
9. การทำให้เรือเกยตื้นมีน้ำหนักเบาลง เพื่อให้สามารถซ่อมแซมเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ
10. การยกเรือหรือสินค้าที่จม
11. การนำเรือที่ถูกสลະทิ้งหรือสิ่งอัปปางไปสู่สถานที่ปลอดภัย
12. การให้สัญญาเตือน การกำหนดเส้นทาง การแจ้งการขอความช่วยเหลือ หรือการนำความช่วยเหลือไปสู่เรือที่ตกอยู่ในภัยอันตราย
13. การค้นหาสถานที่ของเรือที่ตกอยู่ในภัยอันตราย ไม่ว่าโดยอากาศยานหรือทางวิทยุ
14. การให้คำแนะนำหรือข้อมูลที่ช่วยให้เรือปลอดภัยจากภัยอันตราย\*\* หรือทำให้การช่วยตัวเองให้หลุดพ้นจากภัยอันตรายเป็นไปได้โดยง่ายขึ้น หรือทำให้สามารถหลีกเลี่ยงภัยอันตรายได้
15. การช่วยเหลือบุคคลในเรือเล็กที่หลบหนีภัยอันตรายทางทะเลที่เรือใหญ่ประสบ
16. การคุ้มครองหรือช่วยเหลือเรือหรือสินค้าหรือบุคคลในเรือจากโจร หรือโจรสลัด
17. การช่วยเหลือเรือที่ถูกควบคุม และนำกลับคืนสู่ท่าเรือเพื่อส่งมอบคืนแก่เจ้าของ
18. การระงับความตื่นตระหนก หรือการกบฏในเรือ ทำให้ลูกเรือสามารถกระทำหน้าที่ต่อไปได้

<sup>159</sup> The Guernsey Coast 1950 83 Ll.L.Rep. 484.

\* หากช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ในทะเลแต่เพียงอย่างเดียวย่อมไม่ก่อให้เกิดสิทธิในการได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

\*\* เพียงแต่การเพิกเฉยของนายเรือไม่เป็นสาเหตุให้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ ต้องเป็นกรณีที่เรือตกอยู่ในภัยอันตรายทางทะเลเท่านั้น (The Vrouw Margaretha (1801) 4 C. Rob. 103, 104).

19. การให้เจ้าหน้าที่ หรือลูกเรือแก่เรือที่ขาดกำลังคน เพราะอาการเจ็บป่วยหรือเหนื่อยล้า หรือสาเหตุอื่น ๆ เพื่อนำทางหรือร่วมทำงานกับคนเรือเดิมให้สามารถปฏิบัติงานได้ แต่แม้ว่าเรือจะไม่มีคนเรืออยู่บนเรือเลยก็อาจไม่ถือว่าเป็นกรณีที่ต้องการการช่วยเหลือกู้ภัย<sup>160</sup>
20. การให้รอกหรือบันจันใช้งานเพื่อไม่ให้เกิดภัยอันตราย
21. การส่งมอบเสบียงอาหารให้แก่เรือที่ขาดแคลน
22. การดับเพลิงที่ลูกไหม้บนเรือ หรือให้ความช่วยเหลือในการดับเพลิง
23. การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินหรือบุคคลที่อยู่บนเรือที่เกิดเพลิงไหม้ หรือในทะเลเพราะเหตุเพลิงไหม้เรือดังกล่าว
24. การเคลื่อนย้ายเรือออกจากสถานที่ที่เสี่ยงต่อการถูกลูกลมของเพลิง
25. ลากเรือที่มีเพลิงลุกไหม้อยู่ออกมาและยึดอยู่ ณ ที่นั้น จนเพลิงสงบลง
26. การทำให้เรือหลุดออกจากน้ำแข็ง
27. การเคลื่อนย้ายเรือออกจากสิ่งอันตราย เช่น สมอ ท่อน หรือซากเรืออื่น ๆ ที่เรือไปติด หรือกำจัดสิ่งอันตรายที่มาติดเรือให้ออกไปจากเรือ
28. การป้องกันมิให้เรือชนกับสิ่งอื่น เช่น เรือลำอื่น หรืออู่เรือ เป็นต้น
29. การช่วยเหลือให้พ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่น เช่น การรั่วไหลของน้ำมันหรือการปนเปื้อนของสารกัมมันตภาพรังสี เป็นต้น
30. การให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นที่อยู่ในขบวนเรือเดียวกัน ให้สามารถเดินทางไปเข้าขบวนเรือได้และเผื่อระวังการโจมตีจากศัตรู
31. การช่วยไม่ให้เรือตกอยู่ในความครอบครองของผู้ก่อการร้ายหรือการปฏิวัติ
32. การเผื่อระวังไม่ให้ทรัพย์สินในเรือที่อับปางถูกขนย้ายหรือแย่งชิงไป
33. การลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น
34. การนำเรือกลับมาอยู่ที่จุดซึ่งเรือได้ลอยออกไป
35. การปฏิบัติการอย่างรวดเร็วเพื่อป้องกันสินค้ามิให้เสื่อมสภาพ
36. การจัดหาเสบียงอาหารให้ตามศีลธรรมและการให้ความสนับสนุน
37. การรับเครื่องบินที่ปราศจากเชื้อเพลิง และขนส่งไปยังสถานที่ที่ปลอดภัย

<sup>160</sup> The Homewood (1928) 31 Ll.L. Rep. 336.

### 3.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องกับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

บุคคลที่มีความเกี่ยวข้องกับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ประเภทด้วยกัน ได้แก่

#### 3.3.1 ผู้มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

บุคคลที่มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ได้แก่ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งตามกฎหมายไม่ว่าในอนุสัญญาฉบับปี 1910 หรือฉบับปี 1989 ล้วนแล้วแต่ไม่ได้กล่าวถึงว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่จะได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ให้แก่ใคร แต่จากการตีความถึงความเสี่ยงภัยและการใช้ความรู้ความสามารถในการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยแล้วจะพบว่าบุคคลที่ควรจะได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัย ได้แก่

เจ้าของเรือที่เรือของเขาได้เข้าเสี่ยงภัยในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และนายเรือรวมถึงลูกเรือที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยสัดส่วนการแบ่งค่าตอบแทนให้แก่ผู้เกี่ยวข้องนี้ขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยและความสามารถ ต้องพิจารณาว่าในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นต้องใช้สิ่งใดมากกว่ากัน<sup>161</sup> ก็ต้องให้น้ำหนักในส่วนนั้นมากกว่า เช่น ต้องนำเรือเข้าเสี่ยงมากกว่าการใช้ความสามารถของนายเรือและลูกเรือ กรณีนี้เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิได้ส่วนแบ่งมากกว่านายเรือและลูกเรือ ตรงกันข้ามหากต้องใช้ความสามารถในการช่วยเหลือกู้ภัยมากกว่าการนำเรือเข้าเสี่ยงภัยแล้ว นายเรือและลูกเรือย่อมมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนมากกว่าเจ้าของเรือ เป็นต้น

ตามอนุสัญญาฉบับปี 1989 กำหนดเรื่องการแบ่งค่าตอบแทนระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกเรือหรือลูกจ้างไว้ว่า หากการช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำการโดยเรือให้เป็นไปตามกฎหมายแห่งประเทศที่เรือลำนั้นซักธง แต่หากเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำการโดยวัตถุอื่น ๆ นอกจากเรือแล้วให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างของเขา

ส่วนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ตามปกติย่อมไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย แม้ว่าทรัพย์สินของตนจะต้องเข้าไปเสี่ยงภัยด้วยกับเรือที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และถูกนำมาคำนวณจำนวนเงินค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยก็ตาม เว้นแต่เจ้าของสินค้าจะได้มีส่วนร่วมในการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย<sup>162</sup>

ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายรายเงินรางวัลจะถูกกำหนดเพื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแต่ละรายตามขอบเขตของความสำเร็จที่ได้เข้าไปช่วยเหลือโดยไม่ได้ยึดถือหลักเกณฑ์ของการมาก่อนได้

<sup>161</sup> The Lydia, 49 Fed. 666 (E.D.N.Y. 1892).

<sup>162</sup> Geoffrey Brice, The Maritime Law of Salvage, pp. 64 - 65.



ก่อน (First come, first served) และเฉพาะผู้เช่าช่วยเหลือกู้ภัยที่ก่อให้เกิดผลสำเร็จหรือมีส่วนก่อให้เกิดผลสำเร็จเท่านั้นที่มีสิทธิได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

กรณีเรือที่เช่า (Charter party) มา หากเรือลำดังกล่าวเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยบุคคลที่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนนั้นจะเป็นฝ่ายผู้ให้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือ (Shipowner) หรือฝ่ายผู้เช่าเรือ (Charterer) ต้องพิจารณาว่าสัญญาเช่าเรือนั้นเป็นแบบใด \* ใครเป็นผู้มีอำนาจในการควบคุมบังคับบัญชาเรือ \*\*

ในกรณีที่เป็นเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage charter party) ซึ่งเป็นเพียงการเช่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางเท่านั้น บุคคลที่มีอำนาจในด้านการเดินเรือและอำนาจในเชิงพาณิชย์ของเรือ ได้แก่ ผู้ให้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือมีสิทธิเพียงให้ผู้เช่าเรือบรรทุกสินค้าหรือคนโดยสารของตนไปส่งยังท่าปลายทางเท่านั้น ดังนั้นบุคคลที่จะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ได้แก่ ผู้ให้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือ ไม่ใช่ผู้เช่าเรือ

ในกรณีที่เป็นเช่าเรือตามกำหนดระยะเวลา (Time charter party) ซึ่งเป็นการเช่าเรือที่ผู้เช่าได้ใช้เรือเพื่อใช้ขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารชั่วคราวระยะเวลาหนึ่งตามที่ตกลงกันไว้กับผู้ให้เช่าเรือ บุคคลที่มีอำนาจในด้านการเดินเรือ ได้แก่ ผู้ให้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือ ส่วนอำนาจในเชิงพาณิชย์ของเรือตกแก่ผู้เช่าเรือ ดังนั้นบุคคลที่จะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ได้แก่ ผู้ให้เช่าเรือหรือเจ้าของเรือ ไม่ใช่ผู้เช่าเรือ เพราะผู้เช่าเรือไม่ได้มีส่วนร่วมในการช่วยเหลือกู้ภัยแต่อย่างใด แต่ถ้าหากผู้เช่าเรือมีส่วนที่ต้องเสียหายจากการเข้าไปปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยแล้วก็มีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเช่นเดียวกันกับผู้ให้เช่าหรือเจ้าของเรือ เช่น ผู้เช่าเรือเสียเวลาการใช้เรือในระหว่างที่มีการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย<sup>163</sup> เป็นต้น แต่สัดส่วนของค่าตอบแทนที่ผู้เช่าเรือมีสิทธิได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ก็จะขึ้นอยู่กับจำกัดตามสัดส่วนของความเสียหายจากการไม่ได้ใช้เรือครบตามกำหนดระยะเวลาในสัญญาเท่านั้น

ดังนั้นโดยหลักแล้วผู้เช่าเรือในกรณีของสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยวและสัญญาเช่าเรือตามกำหนดระยะเวลาจึงไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในฐานะที่เป็นผู้ช่วยเหลือกู้

\* สัญญาเช่าเรืออาจแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่

1. สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage charter party)
2. สัญญาเช่าเรือตามกำหนดระยะเวลา (Time charter party)
3. สัญญาเช่าเรือเปล่า (Bareboat charter party)

\*\* อำนาจในการควบคุมและสั่งการเกี่ยวกับเรือที่เช่ามามีอยู่ 2 ประเภท คือ

1. อำนาจในด้านการเดินเรือ (Nautical Operation)
2. อำนาจในเชิงพาณิชย์ของเรือ (Commercial Operation)

<sup>163</sup> Booker v. Pocklington Steamship (1899) 2 Q.B. 690.

ภัย<sup>164</sup> แต่หากผู้เช่าเรือก็มีส่วนที่ต้องเสียหายจากการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ผู้เช่าเรือก็มีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้<sup>165</sup>

ในกรณีที่เป็นกรเช่าเรือเปล่า (Bareboat charter party) ซึ่งเป็นการเช่าตัวเรือเปล่า ๆ มาเพื่อใช้ขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารชั่วคราวระยะเวลาหนึ่งตามที่ตกลงกันไว้กับผู้ให้เช่าเรือ แต่ผู้ให้เช่าเรือไม่ได้ให้นายเรือและลูกเรือมาด้วย ดังนั้นผู้เช่าเรือจึงต้องมีหน้าที่ในการสรรหานายเรือและลูกเรือเอง ดังนั้นบุคคลที่มีอำนาจในด้านการเดินเรือและอำนาจในเชิงพาณิชย์ของเรือ จึงได้แก่ ผู้เช่าเรือแต่เพียงผู้เดียว เพราะเป็นนายจ้างของนายเรือและลูกเรือทั้งหมดในเรือที่เช่ามา ดังนั้นบุคคลที่จะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น จึงได้แก่ ผู้เช่าเรือ เนื่องจากมีฐานะเช่นเดียวกับกับเจ้าของเรือ<sup>166</sup> และเจ้าของเรือก็มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนด้วยเช่นกันในฐานะที่เป็นเจ้าของเรือที่ต้องเข้าเสี่ยงภัยในการเข้าไปช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

อย่างไรก็ตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าเรื่อนั้นก็เป็นสิ่งที่ต้องพิจารณากันด้วย<sup>167</sup> เนื่องจากหากมีการกำหนดถึงเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้แล้วก็ต้องเป็นไปตามนั้น โดยไม่ต้องพิจารณาถึงอำนาจในการควบคุมบังคับบัญชาเลย ทั้งนี้เป็นไปตามหลักอิสระในทางแพ่ง

### 3.3.2 ผู้มีหน้าที่ชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

บุคคลที่มีหน้าที่ในการชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ได้แก่ ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งโดยปกติก็ได้แก่ เจ้าของเรือหรือทรัพย์สินบนเรือนั้นเอง แต่บุคคลอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยก็ต้องชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วย เช่น กรณีของการเช่าเรือ หากเรือที่เช่ามานั้นประสบภัยอันตรายทางทะเลและได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยจนสำเร็จ มีปัญหาว่าผู้เช่าเรือจำเป็นต้องชดใช้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหรือไม่ ซึ่งสามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

ในกรณีที่เป็นกรเช่าเรือรายเที่ยว (Voyage charter party) ซึ่งเป็นเพียงการเช่าเรือเพื่อขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารจากท่าเรือต้นทางไปยังท่าเรือปลายทางเท่านั้น บุคคลที่มีอำนาจในด้านการเดินเรือและอำนาจในเชิงพาณิชย์ของเรือ ได้แก่ ผู้ให้เช่าเรือ หรือเจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือมีสิทธิเพียงให้ผู้เช่าเรือบรรทุกสินค้าหรือคนโดยสารของตนไปส่งยังท่าปลายทางเท่านั้น ดังนั้นบุคคลที่จะมีหน้าที่ชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ได้แก่ ผู้ให้เช่าเรือ หรือเจ้าของเรือ ไม่ใช่ผู้เช่าเรือ

<sup>164</sup> The Alfen (1857) Swab 189 at 190.

<sup>165</sup> Medina v. One Nylon Purse Seine, 259 F.Supp. 769 (S.D.Cal 1966).

<sup>166</sup> Admiralty Commissioners v. Page (1921) 1 A.C. 137 at 142, 143, H.L.

<sup>167</sup> The Kanawha, 254 Fed. 762 (C.C.A.2 1918).

แต่ผู้เช่าเรืออาจต้องชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีที่ เป็นเจ้าของสินค้าที่อยู่บนเรือด้วย

ในกรณีที่เป็นการเช่าเรือตามกำหนดระยะเวลา (Time charter party) ซึ่งเป็นการเช่าเรือที่ผู้เช่าได้ใช้เรือเพื่อใช้ขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารชั่วคราวระยะเวลาหนึ่งตามที่ตกลงกันไว้กับผู้ให้เช่าเรือ บุคคลที่มีอำนาจในด้านการเดินเรือ ได้แก่ ผู้ให้เช่าเรือ หรือเจ้าของเรือ ส่วนอำนาจในเชิงพาณิชย์ของเรือตกแก่ ผู้เช่าเรือ ดังนั้นบุคคลที่จะมีหน้าที่ในการชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ได้แก่ ผู้ให้เช่าเรือ หรือเจ้าของเรือ ไม่ใช่ผู้เช่าเรือ เพราะผู้เช่าเรือไม่ได้มีส่วนร่วมในการช่วยเหลือกู้ภัยแต่อย่างใด และแม้ว่าผู้เช่าเรือจะได้รับประโยชน์อยู่บ้างจากการช่วยเหลือกู้ภัยในส่วนของระยะเวลาที่ไม่ต้องเสียไปจากการที่ต้องซ่อมแซมเรือ ดังนั้นน่าจะต้องชดเชยค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยร่วมกับเจ้าของเรือด้วย ตามสัดส่วนของประโยชน์ที่พึงได้รับ แต่อย่างไรก็ตามหากผู้เช่าเรือไม่เสียหายเพราะระยะเวลาที่ซ่อมแซมนั้นสามารถ off-hire ได้ ซึ่งทำให้ไม่ต้องคิดระยะเวลาในช่วงที่ซ่อมแซมเรือ นั้น รวมเข้าเป็นระยะเวลาที่ตกลงกันในสัญญาด้วย อันจะส่งผลให้ผู้เช่าเรือไม่ได้รับประโยชน์ใด ๆ มาแต่ประการใดเลย ดังนั้นในกรณีนี้ผู้เช่าเรือจึงไม่มีหน้าที่ที่จะต้องจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแต่ประการใด

ในกรณีที่เป็นการเช่าเรือเปล่า (Bareboat charter party) ซึ่งเป็นการเช่าตัวเรือเปล่า ๆ มาเพื่อใช้ขนส่งสินค้าหรือคนโดยสารชั่วคราวระยะเวลาหนึ่งตามที่ตกลงกันไว้กับผู้ให้เช่าเรือ แต่ผู้ให้เช่าเรือไม่ได้ให้นายเรือและลูกเรือมาด้วย ดังนั้นผู้เช่าเรือจึงต้องมีหน้าที่ในการสรรหานายเรือและลูกเรือเอาเอง ดังนั้นบุคคลที่มีอำนาจในด้านการเดินเรือและอำนาจในเชิงพาณิชย์ของเรือ จึงได้แก่ ผู้เช่าเรือแต่เพียงผู้เดียว เพราะเป็นนายจ้างของนายเรือและลูกเรือทั้งหมดในเรือที่เช่ามา ดังนั้นบุคคลที่จะมีหน้าที่ชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น จึงได้แก่ ผู้เช่าเรือ แต่เจ้าของเรือเองก็มีหน้าที่ต้องชำระค่าตอบแทนด้วยเช่นกัน เพราะเป็นบุคคลที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยทำให้ไม่ต้องสูญเสียเรือของตนเองไปจากภัยอันตรายทางทะเล ดังนั้นจึงต้องรับผิดชอบร่วมกันตามสัดส่วนของประโยชน์ที่ได้รับมาจากการช่วยเหลือกู้ภัย

อย่างไรก็ตามข้อกำหนดในสัญญาเช่าเรื่อนั้นก็เป็นสิ่งที่ต้องพิจารณากันด้วย เนื่องจากหากมีการกำหนดถึงเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้อย่างไรแล้วก็ต้องเป็นไปตามนั้น โดยไม่ต้องพิจารณาถึงอำนาจในการควบคุมบังคับบัญชาเลย

### 3.4 ข้อจำกัดสิทธิการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

กรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดขึ้นและเข้าเงื่อนไขที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทั้ง 4 ประการแล้ว โดยหลักผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ไม่

ว่าจะเป็นเงินรางวัลหรือค่าทดแทนพิเศษก็ตาม แต่หากมีกรณีที่เข้าช้อยกเว้นที่ทำให้ไม่อาจได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

#### 3.4.1 การห้ามโดยชัดเจนและสมเหตุสมผลของผู้ได้รับความช่วยเหลือ

การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยโดยฝ่าฝืนต่อการห้ามของนายเรือหรือเจ้าของเรือที่ประสบภัยอันตรายนั้น เป็นการกระทำที่ไม่ก่อให้เกิดค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย เนื่องจากนายเรือหรือเจ้าของเรือย่อมมีสิทธิที่จะตัดสินใจว่าตนเองสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นมาได้หรือไม่ จำเป็นต้องอาศัยผู้อื่นให้เข้าช่วยเหลือหรือไม่ เมื่อนายเรือหรือเจ้าของเรือเห็นว่าภัยอันตรายดังกล่าวตนเองสามารถที่จะจัดการได้ โดยไม่จำเป็นต้องรับความช่วยเหลือจากผู้อื่น ผู้ที่ฝ่าฝืนเข้ามาช่วยเหลือก็เท่ากับเข้าจัดการโดยที่ไม่นำพาต่อคำสั่งห้ามของนายเรือหรือเจ้าของเรือดังกล่าว ดังนั้นแม้ว่าการช่วยเหลือของบุคคลดังกล่าวจะทำให้เรือหรือทรัพย์สินบนเรือพ้นจากภัยอันตรายทางทะเลก็ตาม ผู้ช่วยเหลือดังกล่าวย่อมไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

แต่ถ้าหากคำสั่งห้ามของนายเรือหรือเจ้าของเรือที่ประสบภัยอันตรายดังกล่าวเป็นคำสั่งที่ไม่ชัดเจน เช่น การนิ่งเฉยยอมไม่ถือว่าเป็นการห้ามมิให้ทำการช่วยเหลือกู้ภัย เป็นต้น หรือคำสั่งที่ไม่สมเหตุสมผล ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าวเข้ากระทำการช่วยเหลือกู้ภัยจนประสบความสำเร็จนั้นยังคงมีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เช่น คดี *The Auguste Legembre* (1902) ซึ่งเกิดเหตุการณ์เรือเดินทะเลลำหนึ่งได้เดินทางไปช่วยเหลือเรือเดินทะเลอีกลำหนึ่งซึ่งได้รับความเสียหายจากการเกยตื้นเนื่องมาจากลมพายุ แต่นายเรือของเรือลำที่ได้รับความเสียหายนั้นได้ปฏิเสธความช่วยเหลือในเวลานั้น เช้าวันต่อมา นายเรือของเรือลำที่ได้รับความเสียหายได้อนุญาตให้เรือสองลำเข้ามาทำการลากจูง แต่ไม่อนุญาตให้เรือลำที่สามเข้ามาลากจูงด้วย ทั้งที่เรือลำที่สามก็สามารถกระทำการลากจูงได้ในเวลาเดียวกันกับที่เรือสองลำลากจูงอยู่ แต่อย่างไรก็ตามเรือลำที่สามได้ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามของนายเรือลำที่ได้รับความเสียหายเข้าร่วมลากจูงเรือที่ได้รับความเสียหายไปด้วยแล้วมาเรียกเอาค่าตอบแทน ผู้พิพากษาที่ตัดสินคดีนี้เห็นว่า หากเรือลำที่สามเข้าช่วยเหลือกู้ภัยในภาวะที่ควรจะได้รับการยอมรับให้เข้าช่วยเหลือ แม้ว่านายเรือลำที่ได้รับความเสียหายจะปฏิเสธความช่วยเหลือดังกล่าวก็ตาม เรือลำที่สามก็สมควรที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย โดยจะต้องพิจารณาว่าในเวลาและสถานที่ที่เกิดเหตุนั้นมีเหตุผลและความจำเป็นเพียงพอที่จะต้องใช้เรือเข้าลากจูงเป็นลำที่สามหรือไม่ด้วย

ใน Article 3 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1910 และ Article 19 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 ได้กล่าวถึงข้อห้ามดังกล่าวไว้เช่นเดียวกันว่าคำสั่งห้ามมิให้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะต้องเป็นคำสั่งที่ชัดเจนและสมเหตุสมผล หากไม่เช่นนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ฝ่าฝืนคำสั่งดังกล่าวย่อมสามารถที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้

### 3.4.2 ภัยอันตรายเกิดขึ้นจากความผิดของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>168</sup>

กรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยต้องเกิดขึ้นมาหรือการช่วยเหลือกู้ภัยกระทำได้อย่างขึ้นเนื่องจากการกระทำของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเอง ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะเปรียบเสมือนกับเป็นหน้าที่ที่ผู้กระทำความผิดก่อให้เกิดภัยอันตรายขึ้นเอง จึงต้องเข้าดำเนินการเพื่อทำให้ความเสียหายที่ตนก่อให้เกิดขึ้นนั้นหมดไป ดังนั้นจึงไม่มีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแต่ประการใด<sup>169</sup> โดยไม่ต้องพิจารณาในเรื่องของจำนวนค่าตอบแทนที่จะต้องถูกหักลดลงแต่ประการใดเลย มิฉะนั้นจะกลายเป็นการสนับสนุนให้มีการก่อกองภัยอันตรายทางทะเลขึ้น สิ่งนี้เป็นไปตามหลักการหลีกเลี่ยงการให้ประโยชน์จากการกระทำความผิดมากกว่าการส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>170</sup>

อย่างไรก็ตามหากความผิดหรือการละเลยหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้น เป็นเรื่องที่เกิดจากความเสียหายขึ้นเพียงเล็กน้อย เช่น คดี Tojo Maru<sup>171</sup> ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้กู้เอาเครื่องถ้วยลายครามของประเทศจีนได้ แล้วกระทำการโดยประมาทเดินเล่อทำให้เครื่องถ้วยลายครามของจีนที่ช่วยเหลือกู้ภัยได้แตกหักเสียหายไปบางส่วน เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยยังสามารถที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ โดยจะต้องแยกระหว่างค่าตอบแทนกับความประมาทเดินเล่อออกจากกัน ดังนั้นค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับในกรณีนี้ก็จะลดลงเพียงแค่ว่าส่วนที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเท่านั้น แต่จะไม่ส่งผลร้ายแรงไปถึงว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหมดสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเลย

### 3.4.3 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกระทำผิดหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>172</sup>

กรณีที่มีกลข้อฉลหรือทุจริตในการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้น เช่น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลอกลวงผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยว่าภัยอันตรายที่เกิดขึ้นมีความรุนแรง ถ้าไม่ได้รับการช่วยเหลือเรือจะอัปปางทั้ง ๆ ที่ความจริงแล้ว ภัยอันตรายที่เกิดขึ้นนั้นไม่รุนแรงถึงเพียงนั้น เป็นต้น ซึ่งหากมีกรณีเช่นว่านี้เกิดขึ้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแสดงให้เห็นว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้จำเป็นต้องอาศัยความสุจริตใจต่อกันอย่างยิ่งด้วย หรือกรณีที่ไม่ดูแลรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างเพียงพอก็จะทำให้เสียสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

<sup>168</sup> International Convention on Salvage 1989 Article 18.

<sup>169</sup> The Unique (1939) 63 L.I. Rep. 75, 77.

<sup>170</sup> David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of salvage*, p. 408.

<sup>171</sup> (1972) A.C. 242.

<sup>172</sup> International Convention on Salvage 1989 Article 18

ในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นคู่กรณีทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างธรรมดา<sup>173</sup> เพื่อมิให้เกิดความเสียหาย โดยปกติแล้วผู้ที่ทำผิดหน้าที่จะได้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เพราะมีหน้าที่ที่จะต้องกระทำมากกว่าผู้ได้รับความช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีความประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดาในการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว จะส่งผลให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องรับผิดชอบละเมิด และทำให้ทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้มีมูลค่าลดลง แต่เขายังสามารถได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้อยู่ เพียงแต่จำนวนค่าตอบแทนจะถูกลดจำนวนลงเท่านั้น<sup>174</sup> แต่หากเป็นความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงจะทำให้สูญเสียสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไปเสียทั้งหมด<sup>175</sup> แต่หากเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพระดับความระมัดระวังในการช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องสูงกว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยโดยทั่วไป

โดยปกติแล้วแม้ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะช่วยเหลือกู้ภัยไม่สำเร็จ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ไม่จำเป็นต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่เจ้าของทรัพย์สินหรือบุคคลภายนอก เว้นแต่เขามีความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หรือจงใจกระทำให้เกิดความเสียหาย<sup>176</sup> ก็จะถูกฟ้องในฐานะละเมิด หรืออาจถูกฟ้องฐานผิดสัญญาหากไม่ปฏิบัติตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้กระทำไว้ต่อกัน

#### 3.4.4 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเลินเล่อไม่กระทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

กรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเลินเล่อไม่กระทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม จะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเสียสิทธิในการได้รับค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดหรือแต่บางส่วน<sup>177</sup> เพราะไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการกำหนดค่าทดแทนพิเศษที่ต้องการให้เกิดความปลอดภัยขึ้นแก่สิ่งแวดล้อม หากปล่อยให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือไม่บรรเทาให้ความเสียหายดังกล่าวลดน้อยลงย่อมทำให้ไม่อาจได้รับค่าทดแทนพิเศษอย่างเต็มจำนวนได้

### 3.5 มาตรการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

นอกเหนือไปจากการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว เพื่อเป็นการจูงใจให้บุคคลเข้ามาดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล กฎหมายจึงจำเป็นต้อง

<sup>173</sup> The Cape Packet (1848) 3 W. Rob. 122, 125.

<sup>174</sup> The Noah's Ark v. Bentley and Felton Corp., 292 F.2d 437, 443 (5<sup>th</sup> Cir. 1961).

<sup>175</sup> Empacadora del Norte, S.A. v. M.V. Fincco Victoria, 1983 AMC 1235 (S.D.Tex. 1982).

<sup>176</sup> In re Oil Spill by Amoco Cadiz, 1984 AMC 2123 (N.D.Ill. 1984).

<sup>177</sup> International Convention on Salvage 1989 Article 14.5

กำหนดมาตรการเพื่อให้ความคุ้มครองแก่ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้เป็นพิเศษ ได้แก่

### 3.5.1 บุริมสิทธิทางทะเล

บุริมสิทธิ (Liens) หมายถึง สิทธิในการได้รับชำระหนี้ก่อนของเจ้าหนี้**เหนือทรัพย์สิน**ของลูกหนี้รายเดียวกัน ส่วนบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) หมายถึง สิทธิในการได้รับชำระหนี้ก่อนของเจ้าหนี้**เหนือเรือ**ลำเดียวกัน (และในบางกรณีก็มีอยู่เหนือสินค้า หรือค่าระวางได้)<sup>178</sup> ซึ่งอาจจะไม่ใช่ของลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องก็ได้ ดังนั้นบุริมสิทธิกับบุริมสิทธิทางทะเลจึงมีความแตกต่างกัน โดยแนวคิดของบุริมสิทธิทางทะเลนี้มาจากการฟ้องบังคับเอากับทรัพย์สิน ((Action in rem) ของประเทศที่ใช้ระบบ common law ซึ่งจะแตกต่างจากหลักการฟ้องบังคับเอากับบุคคลที่เป็นลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้อง (Action in personam) ซึ่งจะใช้ในประเทศที่ใช้ระบบ civil law

เนื่องจากการได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนนี้ ตามกฎหมายของประเทศ common law เป็นสิทธิที่บังคับเอากับทรัพย์สิน (Action in rem) \* โดยเท่าเทียมกับการบังคับเอากับตัวบุคคลที่เป็นลูกหนี้ (Action in personam) สิทธิที่บังคับเอากับตัวทรัพย์สินนี้เป็นสิทธิเรียกร้องที่บังคับเอากับตัวทรัพย์สินโดยตรง เพื่อควบคุมตัวทรัพย์สินนั้น ไม่ว่าจะทรัพย์สินดังกล่าวจะอยู่ที่ใด อยู่ในครอบครองของใคร หรือใครเป็นเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าว \*\* การฟ้องร้องต้องฟ้องเอากับตัวทรัพย์สินนั้น ซึ่งแตกต่างไปจากการบังคับเอากับตัวบุคคลที่เป็นลูกหนี้ ที่บังคับเอาจากกองทรัพย์สินของลูกหนี้ นั้น ไม่ว่าจะอยู่ที่ใด การฟ้องต้องฟ้องที่ตัวลูกหนี้ต่อศาล เพื่อให้ศาลออกคำพิพากษาบังคับให้ลูกหนี้ปฏิบัติตามสิทธิเรียกร้องที่ผู้ฟ้องร้องหรือเจ้าหนี้มีอยู่

อนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 20 ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องจากการช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในของรัฐภาคี ซึ่งกฎหมายระหว่างประเทศในเรื่องนี้ได้แก่ International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 เป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวกับการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล ได้มีการบัญญัติให้สิทธิเรียก

<sup>178</sup> William Tetley, *International Maritime and Admiralty Law*, p. 407; William Tetley, *Maritime Liens and Claims*, p. 331 - 391. และ ไมตรี ตันติวุฒานนท์, บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Lien) พร้อมด้วยพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 (กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2537), หน้า 41.

\* เช่น Supreme Court Act 1981 Article 21 (3) ได้กำหนดวิธีการบังคับเอากับตัวทรัพย์สินเอาไว้

\*\* การเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินไม่กระทบถึงบุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นก่อน (ไม่ทำให้บุริมสิทธิทางทะเลสิ้นสุดลง)

ร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเล<sup>179</sup> และให้มีบุริมสิทธิในลำดับที่สูงที่สุด<sup>180</sup> อีกด้วย แต่ไม่รวมถึงดอกเบี้ยหรือค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีเพื่อให้ได้มาซึ่งค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

ในเรื่องสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้มักมีการกำหนดบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Liens) ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย<sup>181</sup> เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเข้าครอบครองแล้วย่อมไม่อาจมีผู้ใดเข้าแทรกแซงได้ แม้กระทั่งกับตันเรือหรือเจ้าของเรือ เนื่องเพราะการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นก่อให้เกิดผลดีต่อตัวเรือหรือสินค้าบนเรือ ทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิพิเศษเหนือตัวทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัย

บุริมสิทธิทางทะเลนี้เป็นบุริมสิทธิที่มาก่อนบุริมสิทธิชนิดอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นต่อตัวทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>182</sup> ยกเว้นกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลครั้งใหม่ก็จะมีบุริมสิทธิเหนือกว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในครั้งก่อน<sup>183</sup> แต่อย่างไรก็ตามบุริมสิทธิทางทะเล

<sup>179</sup> International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 Article 4.1 บัญญัติว่า

“1. Each of the following claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel shall be secured by a maritime lien on the vessel:

(a) Claims for wages and other sums due to the master, officers and other members of the vessel's complement in respect of their employment on the vessel, including costs of repatriation and social insurance contributions payable on their behalf;

(b) Claims in respect of loss of life or personal injury occurring, whether on land or on water, in direct connection with the operation of the vessel;

(c) Claims for reward for the salvage of the vessel;

(d) Claims for port, canal, and other waterway dues and pilotage dues;

(e) Claims based on tort arising out of physical loss or damage caused by the operation of the vessel other than loss of or damage to cargo, containers and passengers' effects carried on the vessel.”

<sup>180</sup> International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 Article 5.4 บัญญัติว่า

“4. The maritime liens securing claims for reward for the salvage of the vessel shall rank in the inverse order of the time when the claims secured thereby accrued. Such claims shall be deemed to have accrued on the date on which each salvage operation was terminated.”

<sup>181</sup> Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, pp. 783 - 784.

<sup>182</sup> David W. Steel and Francis D. Rose, *Kennedy's Law of Salvage*, p. 515.

<sup>183</sup> *Ibid.*, p. 516.



ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะสิ้นสุดลงเมื่อพ้นระยะเวลา 2 ปี นับจากวันที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลง

184

### 3.5.2 การกักเรือ

การกักเรือ (Arrest of ships) หมายถึง การหน่วงเหนี่ยวเรือมิให้เรือเดินทางออกสู่ทะเลไปหรือออกไปจากท่าเรือที่เรือจอดอยู่<sup>185</sup> หรือใน International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to the Arrest of Sea - Going Ships, Brussels, 10 May 1952 (Arrest Convention 1952) Article 1 (2) ให้คำนิยามการกักเรือไว้ว่า "การกักเรือ" หมายความว่า การยึดหน่วงเรือไว้โดยกระบวนการทางนิติธรรมเพื่อเป็นประกันสิทธิเรียกร้องทางทะเล แต่ไม่รวมถึงการยึดเรือเพื่อบังคับตามคำพิพากษา ("arrest" means the detention of a ship by judicial process to secure a maritime claim, but does not include the seizure of a ship in execution or satisfaction of a judgment.)

จากคำนิยามดังกล่าวจะเห็นได้ว่า การกักเรือเป็นมาตรการที่ใช้บังคับแก่เรือเพื่อเป็นประกันการชำระหนี้ ซึ่งโดยปกติแล้วจะดำเนินการโดยคำสั่งของศาล เพราะสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น จะต้องมีการบังคับเอากับตัวทรัพย์สิน คือ เรือหรือทรัพย์สินอื่นที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และเนื่องจากเรือมีคุณสมบัติประการหนึ่ง คือ ความสามารถในการเดินทาง ทำให้การบังคับคดีเอากับเรือนั้นอาจกระทำได้ด้วยความยากลำบาก เพราะในระหว่างการพิจารณาคดีของศาลเรือดังกล่าวอาจเดินทางไปไหนก็ได้ และเมื่อมีคำพิพากษาของศาลแล้ว หากเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือลำดังกล่าวแพ้คดีก็จะต้องมีการบังคับคดีเอากับทรัพย์สินของบุคคลดังกล่าว ซึ่งได้แก่เรือลำนั้นนั่นเอง แต่เมื่อเรือลำดังกล่าวไม่อยู่ในประเทศนั้นแล้วก็ย่อมไม่อาจบังคับคดีให้เป็นไปตามคำพิพากษาของศาลได้ เพราะการบังคับตามคำพิพากษาของศาลนั้นจะมีผลเฉพาะแต่ในประเทศที่ศาลที่พิพากษาคดีมีเขตอำนาจเท่านั้น หากจะบังคับคดีเอากับทรัพย์สินที่อยู่ต่างประเทศ ก็จะมีข้อจำกัดทางด้านอำนาจอธิปไตย เพราะในบางประเทศถือว่าการบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศนั้นเป็นการยอมรับอำนาจอธิปไตยส่วนหนึ่ง คือ อำนาจตุลาการของต่างประเทศนั้น ดังนั้นการบังคับตามคำพิพากษาของศาลประเทศหนึ่งในอีกประเทศหนึ่งจึงเป็นไปได้ยาก เพราะในปัจจุบันรัฐสมัยใหม่ยืนยันในหลักอำนาจอธิปไตยอย่างเคร่งครัด จึงจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างประเทศในการจำกัด

<sup>184</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 10 and International Convention on Salvage 1989 Article 23

<sup>185</sup> ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี เล่ม 2, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2544), หน้า 89.

อำนาจอธิปไตยของตนลง เพื่อให้เกิดความสะดวกในการบังคับตามคำพิพากษาของศาลประเทศหนึ่งในอีกประเทศหนึ่ง

ดังนั้นการกักเรือจึงเป็นมาตรการที่จำเป็นและสำคัญอย่างยิ่งในการเป็นหลักประกันให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าหนี้ในมูลหนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ในการที่จะได้รับค่าตอบแทนดังกล่าว นอกจากนี้การกักเรือยังทำให้ลูกหนี้ในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเข้ามาต่อสู้อคติในศาลอีกด้วย เพราะหากปล่อยให้เรือถูกกักไว้ย่อมไม่อาจนำเรือไปหาประโยชน์ได้ ทั้งจะต้องเสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในการดูแลรักษาเรือ เช่น ค่าจ้างพนักงานเรือ ค่าเสบียงอาหาร ค่าเชื้อเพลิง หรือค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ของท่าเรือ เป็นต้น อันก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของหรือแม้กระทั่งผู้ครอบครองเรือ ดังนั้นลูกหนี้จึงไม่อาจหลบหนีหายไปได้ ตรงกันข้ามลูกหนี้กลับต้องรีบเข้ามาดำเนินการทางการศาลเพื่อให้มีการปล่อยเรือที่กักไว้

อย่างไรก็ตามการให้สิทธิในการกักเรือแก่เจ้าหนี้คนใดนั้นย่อมมีความสำคัญ เพราะการกักเรือมีผลกระทบอย่างมากต่อเจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือดังที่ได้กล่าวไปแล้ว ประกอบกับสิทธิในการร้องขอกักเรือต้องกระทำด้วยความรวดเร็วและลับ เพราะหากกระทำได้โดยล่าช้าและเปิดเผยให้โอกาสลูกหนี้ในการคัดค้านแล้วก็จะทำให้ลูกหนี้ไม่นำเรือเข้ามาจอด หรือหากจอดอยู่แล้วก็จะรีบเดินทางออกไป จึงมักจะกำหนดให้ทำเป็นคำร้องขอแต่ฝ่ายเดียวและสามารถร้องขอให้ศาลสั่งกักเรือได้ก่อนที่จะฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการใช้ประโยชน์จากเรือและการเดินเรือที่มีอยู่ด้วย แต่ก็มีบทคุ้มครองลูกหนี้ให้เจ้าหนี้ต้องรีบฟ้องคดีมิฉะนั้นคำสั่งกักเรือก็จะสิ้นผลไป และในการร้องขอกักเรือศาลอาจกำหนดให้ผู้ขอวางหลักประกันความเสียหายให้แก่ฝ่ายลูกหนี้ก็ได้

สำหรับสิทธิเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีเหนือเรือนั้นมีความสำคัญเหนือกว่าความเสียหายที่ลูกหนี้อาจจะได้รับ ประกอบกับมีการกำหนดบทคุ้มครองให้แก่ลูกหนี้แล้ว ดังนั้นในกฎหมายแทบทุกฉบับจึงกำหนดให้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นสิทธิที่สามารถร้องขอให้กักเรือได้ เจ้าหนี้หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจึงมีสิทธิร้องขอกักเรือซึ่งเป็นทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยได้

### 3.5.3 การวางประกัน

เมื่อใดก็ตามที่การช่วยเหลือกู้ภัยเสร็จสิ้นสมบูรณ์ (The salvage is complete) ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ย่อมมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย อันจะก่อให้เกิดบุริมสิทธิทางทะเลและสิทธิในการยึดเหนี่ยวเรือหรือสินค้าบนเรือ อันส่งผลให้ถูกช่วยเหลือกู้ภัยเกิดหน้าที่จัดหาหลักประกัน อันเป็นที่พอใจเพื่อให้เรือและสินค้านั้นกับสู่เจ้าของ ๆ มัน อันจะก่อให้เกิดผลดีต่อทุกฝ่าย กล่าวคือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ได้หลักประกันการชำระหนี้ เจ้าของเรือได้รับเรือคืนสามารถนำเรือไปหาประโยชน์

ใช้สอยต่อได้ เจ้าของสินค้าก็นำสินค้าไปขายทำให้ไม่ผิดสัญญาซื้อขาย โดยเฉพาะสินค้าที่มีวันหมดอายุเร็วการวางหลักประกันย่อมก่อให้เกิดประโยชน์ต่อเจ้าของสินค้าเป็นอย่างยิ่ง

อย่างไรก็ดีในทางปฏิบัติเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าไม่ใช่เป็นบุคคลที่มีหน้าที่จัดหาหลักประกัน ทั้งนี้เพราะเมื่อเกิดมีความต้องการหลักประกันในหนี้เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้า ก็จะทำกรเรียกให้บริษัทประกันภัยให้เข้ามาเป็นผู้วางหลักประกันดังกล่าวแทน<sup>186</sup> ทั้งนี้เนื่องมาจากตาม Marine Insurance Act 1906 Article 65 (1) ซึ่งบัญญัติว่า ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันความเสียหายจากภัยที่เอาประกันไว้ อาจได้รับชดใช้ในฐานะที่เป็นความเสียหายจากภัยนั้น (Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.) ดังนั้นหากมีการประกันภัยไว้และมีการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยย่อมเป็นสิ่งที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

การวางประกันนี้เป็นมาตรการที่สืบเนื่องมาจากบุริมสิทธิทางทะเล และสิทธิในการยึดหน่วงเรือหรือสินค้าบนเรือ โดยลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องอาจจะนำหลักประกันอื่นมาให้ไว้เป็นประกันการชำระหนี้แก่เจ้าหนี้ทำให้เรือลำนั้นปลอดจากบุริมสิทธิทางทะเลได้ เพราะใน Article 20 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 ได้กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่อาจใช้บุริมสิทธิทางทะเลได้หากได้รับหลักประกันสำหรับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย รวมทั้งดอกเบี้ย (Interest) และค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้อง (Cost) จนเป็นที่พอใจแล้ว หรือลูกหนี้อาจจะนำหลักประกันมาวางแทนเรือหรือสินค้าบนเรือที่ถูกยึดหน่วงไว้ เพราะการปล่อยให้อึดหน่วงเรือหรือสินค้าบนเรือยอมทำให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองเรือได้รับความเสียหายเช่นเดียวกับการกักเรือดังที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจขอให้ลูกหนี้แห่งสิทธิเรียกร้องวางหลักประกันเพื่อเป็นหลักประกันการได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยที่ไม่ต้องมีการร้องขอกักเรือก่อนเลยก็ได้ หากมีการยอมรับถึงการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น

การวางประกันจะต้องวางให้เป็นที่พอใจ (Satisfactory Security) แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจึงจะสามารถปล่อยเรือหรือสินค้าบนเรือที่ยึดหน่วงไว้ได้ ซึ่งหลักประกันที่พอใจแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะขึ้นอยู่กับอัศวินชัยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแต่ละคน แต่อย่างไรก็ตามจะต้องไม่เกินไปกว่าค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่เรียกร้องด้วย ในกรณีที่มีการวางประกันเป็นเอกสารทางการเงิน เช่น Bank

<sup>186</sup> Nicholas J.J. Gashell, "The 1989 salvage convention and The Lloyd's open form (LOF) Salvage Agreement 1990," *Tulane Maritime Law Journal* (Fall 1991): 47.

Guarantee หรือตัวเงิน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ต้องรับไว้ โดยไม่อาจปฏิเสธได้ว่าเป็นหลักประกันที่น่าพอใจ<sup>187</sup>

นอกจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีสิทธิเรียกให้วางหลักประกันแล้ว เจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่ในการวางหลักประกันเองก็มีสิทธิที่จะเรียกให้วางหลักประกันเช่นกัน โดยเรียกเอากับเจ้าของสินค้าก่อนที่จะปล่อยสินค้านั้นไป เพื่อเป็นหลักประกันให้กับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย<sup>188</sup> สาเหตุที่กำหนดให้เจ้าของเรือสามารถเรียกให้เจ้าของสินค้าวางหลักประกันได้ด้วย เนื่องจากหลักในการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่ผู้ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องรับภาระกันตามสัดส่วนแห่งประโยชน์ที่ได้รับ ดังนั้นเจ้าของสินค้าที่ได้รับประโยชน์ด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยจึงมีหน้าที่ต้องชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย และจำเป็นต้องวางหลักประกันเพื่อค่าตอบแทนดังกล่าวด้วย

ในกรณีที่ข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น หากศาลหรืออนุญาโตตุลาการได้มีคำสั่งชั่วคราวก่อนพิพากษาให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินไปชั่วคราวก่อนแล้ว ในส่วนของหลักประกันที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับไป จะต้องคืนให้แก่ผู้ถูกช่วยเหลือกู้ภัยตามส่วนด้วย<sup>189</sup>

#### 3.5.4 การดำเนินคดีในศาลด้วยความรวดเร็ว

ในอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 22 ได้กำหนดหลักการเพื่อบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยการให้เงินค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อนจำนวนหนึ่ง ในระหว่างที่คดียังพิจารณาไม่เสร็จ (Interim payment) โดยจะจ่ายตามจำนวนที่เห็นว่าเป็นธรรมและสมควร (fair and just) มาตรการดังกล่าวคล้ายกับการคุ้มครองชั่วคราวก่อนพิพากษาอันเป็นการบังคับคดีเป็นการชั่วคราวก่อนที่ศาลจะมีคำพิพากษาชี้ขาดตัดสินคดี ซึ่งเป็นมาตรการหนึ่งที่ช่วยคุ้มครองให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถได้รับค่าตอบแทนได้อย่างรวดเร็ว เพื่อให้เกิดสภาพคล่องทางการเงินให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยโดยเฉพาะในจำนวนที่น่าจะได้รับ โดยไม่ต้องรอให้คดีเสร็จสิ้นไปจากศาลก่อน เพราะระยะเวลาในการดำเนินคดีในศาลนั้นต้องใช้ระยะเวลาอันยาวนานในการสืบพยานหลักฐานต่าง ๆ

<sup>187</sup> *ibid.*

<sup>188</sup> International Convention on Salvage 1989 Article 21

<sup>189</sup> International Convention on Salvage 1989 Article 22

ดังนั้นแล้วการจ่ายค่าตอบแทนล่วงหน้าจะต้องมีจำนวนไม่เกินกว่าจำนวนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเรียกร้องมา และจะต้องมีการร้องขอโดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วย ซึ่งหลักการดังกล่าวนี้หลังจากที่ศาลกำหนดคุ้มครองชั่วคราวแล้วหลักประกันที่เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าวางไว้จะต้องถูกปล่อยออกไปตามส่วนที่ได้รับคุ้มครองชั่วคราวเพื่อให้เหมาะสมกับค่าตอบแทนที่ยังไม่ได้รับชำระ หรืออาจจะใช้หลักประกันเป็น Bank Guarantee เพื่อมิให้กระทบกระเทือนต่อฐานะทางการเงินของผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งเป็นผู้มีหน้าที่ในการชำระค่าตอบแทนด้วยในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเป็นฝ่ายแพ้คดีหรือได้รับค่าตอบแทนน้อยกว่าจำนวนเงินค่าตอบแทนที่ได้รับไปล่วงหน้า

นอกจากนี้การดำเนินคดีในศาลเป็นเวลานานก็ก่อให้เกิดดอกเบี้ยในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่ยังไม่ได้รับชำระด้วย ดังจะเห็นได้จากที่อนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 24 ได้กำหนดให้สามารถคิดดอกเบี้ยจากค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ทั้งนี้จะต้องอยู่ภายใต้กฎหมายของรัฐภาคีจะกำหนดด้วย

อายุความที่ Article 23 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 กำหนดไว้ คือ 2 ปี นับแต่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง แสดงให้เห็นว่าต้องการที่จะเร่งรัดให้การฟ้องคดีเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยเสร็จสิ้นไปได้อย่างรวดเร็ว



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### บทที่ 3

#### ร่าง พ.ร.บ. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....

#### 1 ความจำเป็นและประวัติความเป็นมาของการร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....

##### 1.1 ความจำเป็นของการร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....

กฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันและได้บัญญัติถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีอยู่หลายฉบับด้วยกัน เช่น

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 55<sup>1</sup> ได้กล่าวถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ทั้งการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลซึ่งจะใช้มาตรการอย่างไรก็ได้ และการช่วยเหลือทรัพย์สินซึ่งจำกัดเฉพาะการใช้มาตรการที่สมควร โดยกำหนดให้เป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้ขนส่งที่ทำให้สินค้าเกิดความสูญหาย หรือเสียหาย หรือส่งมอบซากชิ้นในการขนส่งทางทะเลได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดมีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้น

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรค 2 (ข)<sup>2</sup> ได้บัญญัติให้การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือชนิดหนึ่ง ซึ่งผู้ทรงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวสามารถร้องขอให้ศาลสั่งให้กักเรือได้ โดยไม่จำเป็นต้องฟ้องคดีก่อน เพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือต่าง ๆ

## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 55 บัญญัติว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบต่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซากชิ้น ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบซากชิ้นนั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเลหรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ถ้ามี”

<sup>2</sup> พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรค 2 (ข) บัญญัติว่า “ในพระราชบัญญัตินี้ “สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ” หมายความว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจาก (ข) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล”

พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 22 (3)<sup>3</sup> ได้กำหนดหลักประกันให้กับสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย โดยให้สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้น ทำให้เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้ในมูลหนี้อื่น ๆ ทั้งนี้เพื่อเป็นการส่งเสริมให้เกิดมีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้น และมาตรา 24<sup>4</sup> ได้กำหนดให้สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมีลำดับที่สูงที่สุด คือ จะได้รับชำระหนี้ก่อนสิทธิเรียกร้องรายอื่น ๆ ที่มีอยู่ต่อเรือก่อนจะมีการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้น โดยหากมีการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นหลายครั้งให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายหลังสุดได้รับบุริมสิทธิในลำดับแรก เนื่องจากการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าหนี้ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องทั้งปวง ทำให้ยังคงมีเรืออันเป็นหลักประกันในการบังคับชำระหนี้ได้

พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 มาตรา 18 วรรคแรก<sup>5</sup> ได้กำหนดให้ประเมินจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เป็นค่าใช้จ่ายในกรณีพิเศษ ให้ถือจำนวนค่าใช้จ่ายตามสมควร โดยรวมถึงเงินรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย ทั้งนี้ไม่ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะกระทำโดยมีสัญญาหรือไม่ก็ตาม

<sup>3</sup> พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 22 (3) บัญญัติว่า “ผู้ใดมีสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องกับเรือลำหนึ่งลำใด และมูลแห่งสิทธิเรียกร้องนั้นมีลักษณะอย่างหนึ่งอย่างใดดังต่อไปนี้ ผู้นั้นย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้น

(3) สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือลำนั้น”

<sup>4</sup> พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 24 บัญญัติว่า “บุริมสิทธิทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้ให้มีผลใช้ได้โดยไม่ต้องจดทะเบียน และให้ได้ผลก่อนสิทธิจำนองตามพระราชบัญญัตินี้ รวมทั้งบุริมสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ในกรณีที่บุริมสิทธิทางทะเลหลายรายแย้งกัน ให้บุริมสิทธิทางทะเลเหล่านั้นได้ผลก่อนหลังตามที่เรียงลำดับไว้ในมาตรา 22 เว้นแต่บุริมสิทธิทางทะเลในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ให้ได้ผลก่อนบุริมสิทธิทางทะเลอื่น ๆ เหนือเรือที่มีอยู่แล้วก่อนเริ่มปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น

ในกรณีที่บุคคลหลายคนมีบุริมสิทธิทางทะเลในลำดับเดียวกัน ให้บุคคลเหล่านั้นได้รับชำระหนี้ตามอัตราส่วนแห่งจำนวนเงินที่ตนเป็นเจ้าของ

ในกรณีที่บุริมสิทธิทางทะเลในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นหลายครั้ง ให้บุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นครั้งหลังสุดได้ผลก่อนตามลำดับ ทั้งนี้ให้ถือบุริมสิทธิทางทะเลในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ได้เกิดขึ้นในวันปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง”

<sup>5</sup> พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 มาตรา 18 วรรคแรก บัญญัติว่า “การประเมินจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เป็นค่าใช้จ่ายในกรณีพิเศษ ให้ถือจำนวนค่าใช้จ่ายตามสมควร และให้รวมถึงจำนวนเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ไม่ว่าจะช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นกระทำโดยมีสัญญาหรือไม่ก็ตาม”

นอกจากนี้ก็ยังมีความหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดหน้าที่ในการช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภยันตรายทางทะเลและมีการกำหนดบทสันนิษฐานให้ต้องรับผิดชอบหรือกำหนดโทษทางอาญาไว้ได้แก่

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 312<sup>6</sup> ซึ่งกำหนดหน้าที่ให้นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือช่วยเหลือเรือ นายเรือ ลูกเรือ คนโดยสารของเรือ เพื่อป้องกันให้พ้นจากอันตราย หากว่าการช่วยเหลือนั้นจะไม่ใช่เป็นอันตรายต่อเรือ ลูกเรือ หรือคนโดยสารในเรือ แต่หน้าที่ดังกล่าวจะเกิดขึ้นในกรณีของเรือโดนกันเท่านั้น จะไม่ครอบคลุมกรณีที่เกี่ยวข้องกับอันตรายทางทะเลอื่น ๆ ที่มิได้เกิดขึ้นจากเรือโดนกัน และจะใช้บังคับกับนายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือที่เป็นคู่กรณีแห่งการโดนกันของเรือเท่านั้น ดังนั้นหากเรือลำอื่นที่ไม่ได้เป็นคู่กรณีในการโดนกันของเรือแล้ว ย่อมไม่มีหน้าที่ที่จะต้องช่วยเหลือแต่ประการใด

ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 374<sup>7</sup> ซึ่งเป็นกฎหมายลหุโทษ ได้กำหนดบทลงโทษทางอาญาแก่บุคคลที่สามารถช่วยเหลือบุคคลอื่นเมื่อเขาตกอยู่ในภยันตรายถึงแก่ชีวิตได้โดยไม่กลัว

<sup>6</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 312 บัญญัติว่า “เมื่อเกิดเหตุเรือสองลำโดนกันขึ้นในเวลาใด นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือทั้งสองฝ่าย เมื่อเห็นว่าจะกระทำได้เพียงใดโดยไม่เป็นที่น่ากลัว อันตรายจะมีขึ้นแก่เรือ หรือลูกเรือ หรือคนโดยสาร (ที่หากจะมี) ในเรือของตนท่านว่าเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือควรจะทำดังต่อไปนี้ คือ

ต้องช่วยเหลือตามความสามารถที่จะกระทำได้เพียงใดแก่เรืออีกลำหนึ่งที่โดนกัน และแก่นายเรือ ลูกเรือ และคนโดยสาร (ถ้าหากมี) ของเรือลำนั้นเพื่อป้องกันให้พ้นจากอันตรายที่จะพึงเกิดจากเหตุที่เรือโดนกันนั้น และต้องรอเรืออยู่ใกล้กับเรือลำนั้นจนกว่าจะเป็นที่แน่ใจว่าไม่ต้องการให้ช่วยเหลืออีกต่อไป

ต้องแจ้งชื่อเรือ ชื่อเมืองท่าที่เป็นสำนักของเรือของตน และมาจากเมืองท่าใด จะไปเมืองท่าใด แก่นายเรือหรือผู้ควบคุมเรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันนั้นให้ทราบ

ถ้านายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดละเลยไม่กระทำตามข้อปฏิบัติที่ว่าไว้ในมาตรานี้ และไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้ว่าเป็นด้วยเหตุใดท่านว่าถ้าไม่มีสักขีพยานแน่นอนว่าเป็นอย่างอื่น ต้องถือว่าเหตุเรือโดนกันนั้นได้เกิดขึ้นเพราะความประพฤติดื้อ หรือความละเลย หรือความประพฤติละเมียดนั้น

นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมเรือผู้ใดละเลยหรือไม่ปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตรานี้โดยไม่มีเหตุอันสมควร ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับตั้งแต่หนึ่งพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้เจ้าท่ามีอำนาจสั่งดักใช้ประกาศนียบัตรสำหรับทำการในหน้าที่เช่นนั้น มีกำหนดไม่เกินสองปีหรือสั่งห้ามใช้ประกาศนียบัตรนั้นตลอดไปก็ได้”

<sup>7</sup> ประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 374 บัญญัติว่า “ผู้ใดเห็นผู้อื่นตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิต ซึ่งตนอาจช่วยได้โดยไม่ควรกลัวอันตรายแก่ตนเองหรือผู้อื่น แต่ไม่ช่วยตามความจำเป็น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”



อันตราย แต่กลับไม่ช่วยเหลือ ซึ่งเป็นกรกำหนดหน้าที่ช่วยเหลือชีวิตของบุคคลเท่านั้น ไม่ได้กำหนดให้บุคคลต้องมีหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือทรัพย์สินไว้แต่อย่างใด

ดังนั้นถึงแม้ว่ากฎหมายในปัจจุบันของประเทศไทยได้รับรู้ถึงสิทธิเรียกร้องจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้ว แต่อย่างไรก็ตามในขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่บัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษรว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีเนื้อหาทางสารบัญญัติ กล่าวคือเป็นกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน ตลอดจนสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ดังนั้นหากมีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดขึ้นโดยมีลักษณะที่สอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากล กล่าวคือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องมีความสมัครใจ (Voluntary) เข้าช่วยเหลือทรัพย์สินอันเป็นวัตถุที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเล (Maritime Property) ให้พ้นจากภัยอันตรายทางทะเล (Maritime Perils) จนประสบความสำเร็จ (Success) ทำให้วัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีความปลอดภัยทำให้ได้รับประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นมา จึงเกิดปัญหาว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนหรือไม่ ศาลที่รับฟ้องจะนำหลักกฎหมายใดมาปรับใช้ โดยเฉพาะในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยแบบไม่มีสัญญา เพราะสิทธิเรียกร้องหรือหนี้ตามกฎหมายแพ่งของไทยนั้นมีแนวความคิดแบบระบบ Civil Law ซึ่งมีรากฐานมาจากกฎหมายโรมัน อันจะต้องมีป่อเกิดแห่งหนี้มาจากนิติกรรมสัญญาซึ่งอาศัยเจตนาของบุคคล หรือนิติเหตุซึ่งไม่ต้องอาศัยเจตนาของบุคคล<sup>8</sup> แต่จะต้องมีกฎหมายรับรองให้เรียกได้เท่านั้น<sup>9</sup> มิฉะนั้นจะไม่สามารถก่อให้เกิดความเคลือบไหวในทางกฎหมายได้<sup>10</sup>

เมื่อเกิดกรณีที่ไม่อาจนำกฎหมายที่บัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษรที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันฉบับใดมาปรับกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ จึงถือได้ว่าเป็นช่องว่างแห่งกฎหมายซึ่งศาลจะอ้างว่าไม่มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงปฏิเสธไม่ตัดสินคดีไม่ได้ เนื่อง

<sup>8</sup> ไพจิตร ปุณณพัตน์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: นิติบรรณการ, 2545), หน้า 1.

<sup>9</sup> เสนีย์ ปราโมช, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (ภาค 1-2), (กรุงเทพมหานคร: อักษรศาสตร์, 2505), หน้า 436.

<sup>10</sup> จำปี ไสตติพันธ์, คำอธิบายหลักกฎหมายนิติกรรม-สัญญา, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2546), หน้า 24.

จากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 134<sup>11</sup> กำหนดห้ามศาลปฏิเสธเช่นนั้นไว้ จึงจำเป็นต้องอาศัยมาตรา 4 วรรค 2 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>12</sup> มาอุดช่องว่าง

การที่ศาลจะตัดสินโดยอาศัยหลักตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 4 นั้น กฎหมายกำหนดให้พิจารณาเริ่มต้นจากตัวบทกฎหมายที่มีการบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ประกอบกับเจตนารมณ์ของหลักกฎหมายดังกล่าวเสียก่อน หากไม่มีกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษร ก็ต้องพิจารณาจากจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นอันเป็นข้อเท็จจริงในแต่ละท้องถิ่นซึ่งอาจจะแตกต่างจากกันก็ได้ หากไม่มีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นเช่นนั้นก็ต้องพิจารณาจากกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งอันเป็นกรณีที่ยกเอากฎหมายที่บัญญัติไว้ในเรื่องอื่นมาปรับใช้กับข้อเท็จจริงที่ใกล้เคียงกัน หากกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งก็ไม่มีก็จะต้องนำหลักกฎหมายทั่วไป ซึ่งอาจจะได้แก่ สุภาษิตกฎหมาย หลักกฎหมายต่างประเทศ หรือสามัญสำนึกของผู้พิพากษาผู้วินิจฉัยคดี<sup>13</sup> มาใช้บังคับ หรืออาจเป็นหลักที่ผู้ร่างกฎหมายนำมาใช้ในการร่างกฎหมาย ซึ่งจะทราบได้จากการนำบทมาตราต่าง ๆ หลาย ๆ มาตราที่บัญญัติสำหรับข้อเท็จจริงที่คล้ายคลึงกันมาพิจารณา<sup>14</sup>

เมื่อพิจารณาจากกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันของไทยแล้วก็จะพบว่า การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ไม่มีกฎหมายที่บัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษรกำหนดเนื้อหาในทางสารบัญญัติ ทั้งหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน ตลอดจนสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังนั้นจึงไม่อาจนำหลักกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรไปบังคับกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้

กรณีจึงถือเป็นช่องว่างของกฎหมายซึ่งต้องมีการอุดช่องว่างแห่งกฎหมายโดยจะต้องพิจารณาตามลำดับ คือ จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ซึ่งจารีตประเพณีในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของประเทศไทยไม่น่าจะมีอยู่อย่างชัดเจน เนื่องจากการตรวจสอบและนำสืบถึงจารีต

<sup>11</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 134 บัญญัติว่า “ไม่ว่าในกรณีใด ๆ ห้ามมิให้ศาลที่รับฟ้องคดีไว้ปฏิเสธไม่ยอมพิพากษาหรือมีคำสั่งชี้ขาดคดีโดยอ้างว่าไม่มีบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่คดี หรือว่าบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่จะใช้บังคับนั้นเคลือบคลุมหรือไม่บริบูรณ์”

<sup>12</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 บัญญัติว่า “กฎหมายนั้นต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป”

<sup>13</sup> ธานีรินทร์ ทรัพย์วิเชียร และวิชา มหาคุณ, การตีความกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: ชวนพิมพ์, 2539), หน้า 160.

<sup>14</sup> หยุด แสงอุทัย, ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป, พิมพ์ครั้งที่ 14 (กรุงเทพมหานคร: ประกายพริก, 2542), หน้า 135.

ประเพณีแห่งท้องถิ่นของประเทศไทยนั้นเป็นไปได้ยาก เพราะเป็นสาขาที่แยกย่อยมาจากกฎหมายพาณิชย์นาวีซึ่งเป็นสาขาใหม่ มีคดีพิพาทขึ้นสู่ศาลน้อยมากจนแทบจะไม่มี\* จึงไม่อาจถือได้ว่ามีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นในเรื่องการช่วยเหลือกักขังอยู่ในประเทศไทย

ดังนั้นจึงต้องพิจารณาต่อไปถึงหลักกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และเมื่อได้พิจารณาถึงหลักกฎหมายว่าด้วยการจัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้ รวมถึงหลักกฎหมายนิติกรรม – สัญญา และสัญญาจ้างทำของ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใกล้เคียงกับการช่วยเหลือกักขังทางทะเลดังจะได้อธิบายต่อไปในภายหลังแล้ว ก็จะได้เห็นว่าไม่อาจถือได้ว่าเป็นหลักกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง เนื่องจากมีความแตกต่างกันในทฤษฎีเบื้องหลัง และเงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทน รวมทั้งผลทางกฎหมายอยู่หลายประการ อันจะทำให้การนำหลักกฎหมายดังกล่าวมาใช้ไม่สอดคล้องกับแนวคิดของการช่วยเหลือกักขังทางทะเล

ขั้นสุดท้ายหากต้องนำหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับซึ่งเป็นการไม่แน่นอนว่าศาลจะนำหลักกฎหมายในเรื่องใดมาบังคับใช้กับกรณีการช่วยเหลือกักขังทางทะเล เนื่องจากหลักกฎหมายทั่วไปในที่นี้นักกฎหมายยังมีแนวความคิดเห็นที่ไม่ตรงกันอยู่ในบางประเด็น จึงอาจเกิดความสับสนได้หากมีการนำไปปรับใช้ เช่น ปัญหาว่าหลักกฎหมายทั่วไปที่ศาลจะนำมาใช้ตัดสินคดีนั้นคืออะไร หรือปัญหาว่ากฎหมายต่างประเทศที่ศาลนำมาใช้ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปนี้จะถือเป็นปัญหาข้อกฎหมายหรือปัญหาข้อเท็จจริง\*\* และศาลจะรู้เห็นกฎหมายต่างประเทศได้อย่างไร ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปที่ศาลนำมาอุดช่องว่าง ซึ่งจะทำให้ผลแห่งคดีแตกต่างกันไปตามความสามารถในการนำสืบของคู่ความหากคู่ความมีความรู้ด้านกฎหมายต่างประเทศในเรื่องการช่วยเหลือกักขังทางทะเลแตกต่างกันไป

ดังนั้นในเวลาที่ต้องตัดสินคดีเกี่ยวกับการช่วยเหลือกักขังทางทะเลศาลไทยอาจจะนำกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกักขังทางทะเล เช่น อนุสัญญาฉบับปี 1910 หรืออนุสัญญาฉบับปี 1989 มาบังคับใช้ ซึ่งอนุสัญญาทั้งสองฉบับก็มีความแตกต่างกันอยู่บางประการแล้ว หรือศาลอาจจะนำหลักกฎหมายต่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกักขัง เช่น

\* คำพิพากษาฎีกาที่ 4430/2546 มีประเด็นหลักในเรื่องของการประกันภัยทางทะเล แต่มีการกล่าวพาดพิงถึงการช่วยเหลือกักขังทางทะเลอยู่ด้วย ซึ่งก็มีใช้สิ่งที่เป็นประเด็นพิพาทกันโดยตรงในคดี

\*\* โดยหลักแล้วกฎหมายต่างประเทศย่อมเป็นข้อเท็จจริงที่คู่ความต้องนำสืบให้ศาลเห็น แต่มีปัญหาว่ากฎหมายต่างประเทศที่ศาลนำมาใช้ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปนี้เป็นกฎหมายที่ศาลต้องรู้เห็นเองหรือไม่ หรือเป็นข้อเท็จจริงที่คู่ความต้องนำสืบ ในประเด็นนี้ ศ. ไพจิตร ปุญญพันธ์ เห็นว่า การนำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปไม่ใช่ข้อเท็จจริงที่คู่ความต้องนำสืบ แต่เป็นเสมือนกฎหมายไทย และศาลไทยมีหน้าที่ต้องแปลความเช่นเดียวกับกฎหมายไทย ดูเพิ่มเติมได้ใน ไพจิตร ปุญญพันธ์, “หลักกฎหมายทั่วไปและหลักกฎหมายทั่วไป (ฉบับเพิ่มเติม),” *ตุลพาท* 44 (กรกฎาคม - กันยายน 2540): 172.

Merchant Shipping Act 1995 ของประเทศอังกฤษ หรือ Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา มาใช้บังคับ ดังเช่นที่ศาลฎีกาของไทยเคยนำเอาหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ (Marine Insurance Act 1906) มาใช้บังคับในประเทศไทย\* ซึ่งหลักกฎหมายของทั้ง 2 ประเทศเองก็มีความแตกต่างกันอยู่ในบางประการ และในบางกรณีศาลอาจนำหลักกฎหมายที่ไม่เหมาะสมกับทฤษฎีการช่วยเหลือผู้ภัยมาปรับใช้ทำให้การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลไม่ส่งผลเป็นไปตามทฤษฎีที่ประสงค์กันไว้ เช่น อาจไม่เป็นการสนับสนุนให้มีการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล เป็นต้น อีกทั้งการนำเอาหลักกฎหมายของต่างประเทศหรือกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้นั้นจำเป็นต้องมีการแปลความจากภาษาต่างประเทศซึ่งอาจมีความคลาดเคลื่อนในการแปลความหรือการตีความได้ อันจะส่งผลให้เกิดความสับสนในวงกรพาณิชย์นาวีของไทยขึ้นได้ เพราะความไม่แน่นอนของกฎหมายที่ศาลไทยจะเลือกมาใช้บังคับกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

นอกจากนี้แม้ศาลจะนำหลักการช่วยเหลือผู้ภัยตามหลักสากลมาใช้บังคับเป็นแนวเดียวกันก็ตาม แต่ก็ยังไม่ได้ให้ความมั่นใจแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือผู้ภัยอยู่เช่นเดิม เนื่องจากประเทศไทยใช้ระบบกฎหมายแบบ civil law ซึ่งมีได้ถือว่าคำพิพากษาเป็นหลักกฎหมาย มิใช่ common law ซึ่งถือเอาคำพิพากษาเป็นหลักกฎหมายด้วย ดังนั้นคำพิพากษาของศาลไทย แม้เป็นคำพิพากษาของศาลฎีกาซึ่งเป็นศาลลำดับชั้นที่สูงที่สุดของไทย จึงมิใช่สิ่งที่ศาลชั้นต้น ศาลอุทธรณ์ หรือศาลฎีกาจะต้องยึดถือและตัดสินตาม ดังนั้นหากไม่มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยในทางสารบัญญัติที่เป็นลายลักษณ์อักษรขึ้นมาก็คจะทำให้ความมั่นคงแน่นอนไม่อาจเกิดขึ้นมาได้ ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือผู้ภัย อีกทั้งกฎหมายไทยที่เป็นลายลักษณ์อักษรและมีผลใช้บังคับอยู่ในประเทศไทยในปัจจุบัน เช่น จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้ นิติกรรมสัญญา หรือสัญญาจ้างทำของ มาใช้บังคับก็จะไม่เหมาะสมหากจะปรับเข้ากับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลทั้งในกรณีของการช่วยเหลือผู้ภัยแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า และการช่วยเหลือผู้ภัยแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า

#### 1.1.1 การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า

\* คำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 และคำพิพากษาฎีกาที่ 7350/2537 ตัดสินไปในแนวทางเดียวกันว่าให้นำเอาหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้บังคับ เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 นั้น บัญญัติว่าอันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเลซึ่งกฎหมายทะเลของไทยในเรื่องประกันภัยทางทะเลนั้นยังไม่มี จึงเกิดเป็นช่องว่างของกฎหมายขึ้นจำเป็นต้องนำหลักกฎหมายทั่วไปมาอุดช่องว่าง ซึ่งเมื่อพิจารณาจากสัญญาที่คู่สัญญาได้กระทำขึ้นนั้นเป็นภาษาอังกฤษ ดังนั้นจึงนำกฎหมายของประเทศอังกฤษ คือ พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906) มาใช้บังคับ

ในปัจจุบันหากมีปัญหาเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้าเกิดขึ้น กรณีย่อมไม่อาจปรับเข้าได้กับหลักกฎหมายในเรื่องนิติกรรม เพราะไม่มีการแสดงเจตนาด้วยใจสมัครเพื่อเข้าผูกพันกับบุคคลซึ่งเป็นคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งตามลักษณะแห่งนิติกรรมตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 149<sup>15</sup> แต่ประการใด

ครั้นจะปรับเข้ากับนิติเหตุ ก็จะต้องเป็นเหตุการณ์ที่กฎหมายกำหนดผลทางกฎหมายไว้เมื่อมีข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่งที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น ไม่ว่าจะข้อเท็จจริงดังกล่าวจะเกิดขึ้นโดยมีเจตนามุ่งก่อให้เกิดผลทางกฎหมายหรือไม่ก็ตาม\* เช่น หลักกฎหมายเรื่องละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรรได้ หรือกรณีที่มีกฎหมายพิเศษกำหนดไว้ เป็นต้น ซึ่งแตกต่างจากประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Common Law ซึ่งกำหนดให้หนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นหนี้กึ่งสัญญา (*Quasi Contractual Obligation*)<sup>16</sup> เพราะในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law นั้น ไม่มีหลักกฎหมายว่าด้วยจัดการงานนอกสั่งและลากมิควรรได้แต่ประการใด<sup>17</sup> เนื่องจากรู้ว่าการเข้าจัดการงานแทนผู้อื่นควรเป็นไปเพื่อเอื้อเฟื้อโดยไม่หวังสิ่งตอบแทน จึงไม่ควรได้รับค่าตอบแทน ความรับผิดชอบของบุคคลในทางแพ่งจะต้องเกิดจากความสมัครใจแสดงเจตนาผูกพันตนว่าเป็นหนี้ และสามารถใช้หลักกฎหมายเรื่องลากมิควรรได้ได้อยู่แล้ว<sup>18</sup> ซึ่งข้ออ้างดังกล่าวสามารถถูกโต้แย้งลงได้ทั้งหมด เพราะหากไม่กำหนดว่าผู้จัดการจะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายที่สูญเสียไปคืนมา การเข้าจัดการงานให้โดยไม่หวังผลตอบแทนนั้นจะไม่มีหรือมีก็น้อยมาก เนื่องจากการเข้าช่วยเหลือจะทำให้ผู้จัดการเสียผลประโยชน์ไปโดยไม่มีสิ่งใดตอบแทน จึงไม่สมกับวัตถุประสงค์ของหลักกฎหมายการจัดการงานนอกสั่งที่ต้องการให้คนเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่กันมาก ๆ จึงกำหนดค่าทดแทนให้กับค่าใช้จ่ายที่ผู้จัดการต้องเสียไป ส่วนข้ออ้างที่ว่าความรับผิดชอบทางแพ่งจะเกิดขึ้นได้ต้องอาศัย

<sup>15</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 149 บัญญัติว่า “นิติกรรม หมายความว่า การใด ๆ อันทำลงโดยชอบด้วยกฎหมายและด้วยใจสมัคร มุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคลในอันที่จะก่อเปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับซึ่งสิทธิ”

\* อ่านเพิ่มเติมได้ใน เสนีย์ ปราโมช, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (ภาค 1-2), หน้า 5-8.

<sup>16</sup> ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์, “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล: สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่ง”, วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาคศึกษากฎหมายระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539, หน้า 66.

<sup>17</sup> ประสิทธิ์ ไชววิไลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งลากมิควรรได้, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2545) หน้าคำนำพิมพ์ครั้งที่ 2.

<sup>18</sup> สุขุม ศุภนิศย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งและลากมิควรรได้, (กรุงเทพมหานคร: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541), หน้า 10 - 11.

เจตนาเท่านั้นไม่เป็นจริงเสมอไป เพราะหลักในเรื่องนิติเหตุได้รับการยอมรับในทุกประเทศ แม้ว่า จะเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ common law ก็ตาม เช่น หลักกฎหมายในเรื่องละเมิด เป็นต้น ส่วนข้ออ้างที่ว่าสามารถใช้หลักกฎหมายลาภมิควรได้อยู่แล้วนั้นก็ยังมีปัญหาว่าสิ่งที่ได้รับคืนมานั้นจะไม่เท่าเทียมกัน เพราะประโยชน์ที่เกิดขึ้นอาจจะน้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่เสียไปก็ได้ หรือประโยชน์ที่เกิดขึ้นอาจจะมากกว่าค่าใช้จ่ายที่เสียไปก็ได้

หนี่งที่สัญญาตามกฎหมายในระบบ common law นี้ อาจเทียบได้กับกฎหมายไทยคือ **นิติเหตุ** ซึ่งเมื่อปรับเข้ากับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะเห็นได้ว่าไม่จำเป็นที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยความประสงค์ว่าต้องการที่จะได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น แต่กฎหมายจะกำหนดสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเอง และในขณะเดียวกันก็ได้กำหนดหน้าที่ให้แก่ผู้ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลดังกล่าวเป็นผู้มีหน้าที่ในการจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นด้วย หากว่ามีกรกระทำที่เข้าองค์ประกอบของการได้รับค่าตอบแทนตามที่กฎหมายกำหนด

ข้อสำคัญคือการจะปรับเข้ากับหลักนิติเหตุได้นี้จะต้องมีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ว่าด้วยนิติเหตุไว้ก่อน มิฉะนั้นก็จะไม่เกิดผลทางกฎหมายขึ้น เพราะนิติเหตุนี้ไม่ได้อิงอยู่กับการแสดงเจตนาของคู่กรณีแต่ประการใด เช่น หากประเทศไทยเข้าเป็นภาคีแห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยฉบับปี ค.ศ. 1989 แล้วก็จะพบว่า Article 12 แห่งอนุสัญญาดังกล่าว กำหนดว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีผลอันเป็นประโยชน์จะก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทน ซึ่งใน Article 1 กำหนดนิยามของการช่วยเหลือกู้ภัยไว้ว่าหมายถึง “การกระทำหรือกิจกรรมใด ๆ ที่กระทำเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินในทะเลหรือที่ใด ๆ ในน้ำ” ดังนั้นหากการกระทำใดเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยตามคำนิยามใน Article 1 และก่อให้เกิดผลประโยชน์ขึ้นก็สามารถที่จะได้รับค่าตอบแทนได้ โดยไม่ต้องมีการตกลงทำสัญญากันไว้เป็นการเฉพาะก่อนดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยเลย

ปัญหาดังกล่าวจำเป็นต้องพิจารณาลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลว่าสามารถปรับเข้ากับหลักกฎหมายของไทยที่บัญญัติรับรองเรื่องนิติเหตุและยังคงใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งหลักกฎหมายดังกล่าวที่ใกล้เคียงกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ได้แก่ การจัดการงานนอกสั่ง (*Negotiolum Gestio*) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 395 - 405 และลาภมิควรได้ (*Unjust Enrichment*) ตามมาตรา 406 - 419 อันเป็นทฤษฎีเบื้องหลังของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งหลักกฎหมายเหล่านี้ถือเป็นนิติเหตุอย่างหนึ่งในกฎหมายไทย เพราะไม่ได้เกิดขึ้นมาจากการแสดงเจตนา (*Non-declaration of intention*) แต่กลับเป็นมูลหนี้ที่มีผลผูกพันในทางกฎหมายเนื่องจากกฎหมายบัญญัติไว้เป็นพิเศษเช่นเดียวกับละเมิด

### 1.1.1.1 เปรียบเทียบหลักกฎหมายจัดการงานนอกสั่ง

การจัดการงานนอกสั่งเป็นเรื่องที่บุคคลหนึ่งเรียกว่าผู้จัดการเข้าจัดทำกิจการใด ๆ ลงไป เพื่อบุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าตัวการ โดยที่ตัวการมิได้ว่า ขาน วาน ใ้ให้ทำ หรือโดยไม่มีสิทธิที่จะจัดการงานนั้นแทนตัวการ แล้วจัดการไปในทางสมประโยชน์ตามความประสงค์ของตัวการ ทำให้ตัวการมีหน้าที่ที่จะต้องชำระหนี้ให้แก่ผู้จัดการในส่วนของค่าใช้จ่ายที่ผู้จัดการได้ออกไป

ดังนั้นจึงอาจจะนำหลักกฎหมายจัดการงานนอกสั่งมาปรับใช้กับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ เพราะการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็เป็นการที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีหน้าที่เข้าช่วยเหลือ แต่ได้เข้าช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลจนประสบความสำเร็จก่อให้เกิดประโยชน์ขึ้นแก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ ทำให้เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ มีหน้าที่ต้องชำระค่าตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไป

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีความแตกต่างไปจากการจัดการงานนอกสั่งหลายประการดังต่อไปนี้

#### 1.1.1.1.1 ทฤษฎี

ตามที่ได้กล่าวถึงทฤษฎีของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ในบทที่ผ่านมา ซึ่งมีอยู่ 2 ทฤษฎี ได้แก่ ลามมิควรได้ (Unjust Enrichment) ประการหนึ่ง และการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Encouragement of Rescue) อีกประการหนึ่ง เป็นเรื่องเฉพาะสำหรับการช่วยเหลือกันในหมู่ชาวเรือที่ต้องเผชิญกับภัยอันตรายทางทะเลที่มีความรุนแรงมากกว่าภัยอันตรายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นบนบก

ส่วนการจัดการงานนอกสั่งนั้นมีทฤษฎีที่อยู่เบื้องหลังคือ การคุ้มครองและสนับสนุนให้เกิดความความยุติธรรม กล่าวคือการให้ประโยชน์คืนแก่ผู้จัดการอันแสดงถึงความมีมนุษยธรรม วัฒนธรรม ความเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่ต่อกัน อันเป็นหน้าที่และความรับผิดชอบของบุคคลที่มีต่อสังคม (Moral obligation หรือ Civic responsibility) เพื่อคุ้มครองป้องกันรักษาผลประโยชน์ของผู้ไม่อยู่ (absentee) เพื่อให้บุคคลในสังคมได้อยู่ร่วมกันอย่างสันติสุข และเพื่อรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม<sup>19</sup> อันจะก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ทุกฝ่าย สอดคล้องกับหลักศีลธรรมและ

<sup>19</sup> พระยามโนปกรณนิติธาดา. คำอธิบายกฎหมายมูลสัญญา อ้างถึงใน ประสิทธิ์ โสวิไลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งลามมิควรได้, หน้า 12.

ความยุติธรรมอันเป็นการที่มนุษย์พึงช่วยเหลือกันและกันในฐานะที่อยู่ร่วมกันในสังคมเดียวกัน<sup>20</sup> โดยที่ไม่ต้องแบกรับภาระไว้โดยไม่เป็นธรรม<sup>21</sup> แต่ก็ยังเป็นเพียงหลักการกว้าง ๆ เท่านั้น

#### 1.1.1.1.2 เงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทน

เงื่อนไขของการได้รับค่าตอบแทนของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นต้องประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 4 ประการ ได้แก่

ประการแรก ทรัพย์สินอันเป็นวัตถุที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเล จะต้องได้แก่ เรือ สินค้า ซากเรือและสิ่งอัปปาง ค่าระวางและค่าโดยสาร หรือทรัพย์สินอื่น ๆ อย่างไม่อย่างหนึ่งหรือหลายอย่างรวมกัน

ประการที่สอง ภัยอันตรายทางทะเล จะต้องมิใช่ภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้นกับทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยในขณะที่กระทำการช่วยเหลือกู้ภัย

ประการที่สาม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสมัครใจเข้าช่วยเหลือ โดยไม่มีหน้าที่ที่ต้องช่วยเหลือไม่ว่าตามข้อกฎหมาย หรือข้อสัญญา

ประการสุดท้าย การช่วยเหลือกู้ภัยนั้นก่อให้เกิดความสำเร็จ คือ วัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีความปลอดภัย และก่อให้เกิดประโยชน์บางอย่างขึ้นมากกว่ากรณีที่ไม่เข้าช่วยเหลือกู้ภัย

ส่วนในเรื่องของการจัดการงานนอกสังคมนั้นมีเงื่อนไขในการได้รับค่าจัดการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 395<sup>22</sup> ประกอบกับมาตรา 403 วรรคแรก<sup>23</sup> คือ

ประการแรก ผู้จัดการเข้าจัดการงานหรือทรัพย์สินของตัวการ ไม่ว่าจะป็นนิติกรรมหรือไม่ก็ตาม<sup>24</sup> เพื่อประโยชน์ของตัวการมิใช่เพื่อประโยชน์ของผู้จัดการเองหรือเพื่อประโยชน์แก่บุคคลอื่น ซึ่งกรณีดังกล่าวจะไม่ถือเป็นการจัดการงานนอกสัง

<sup>20</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 395 ถึงมาตรา 419 เรื่องจัดการงานนอกสังและลามิควรได้, (กรุงเทพมหานคร: เจริญวิทย์), หน้า 1.

<sup>21</sup> Samuel J St. Olijar, *International Encyclopedia of Comparative Law* อ้างถึงใน สุขุม ศุภนิศย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสังและลามิควรได้, หน้า 10.

<sup>22</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 395 บัญญัติว่า "บุคคลใดเข้าทำกิจการแทนผู้อื่นโดยเขา มิได้ว่าขานวานใช้ ให้ทำก็ดี หรือโดยมิได้มีสิทธิที่จะทำกรงานนั้นแทนผู้อื่นด้วยประการใดก็ดี ท่านว่าบุคคลนั้น จะต้องจัดการงานไปในทางที่จะให้สมประโยชน์ของตัวการ ตามความประสงค์อันแท้จริงของตัวการ หรือตามที่ จะพึงสันนิษฐานได้ว่าเป็นความประสงค์ของตัวการ"

<sup>23</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 403 วรรคแรก บัญญัติว่า "ถ้าผู้จัดการมิได้มีบูรพเจตนา จะเรียกให้ตัวการชดใช้คืน ผู้จัดการก็ยอมไม่มีสิทธิเรียกร้องเช่นนั้น"



ประการที่สอง การเข้าจัดการงานหรือทรัพย์สินดังกล่าวนั้นตัวการไม่ได้ว่า ขาน วาน ใช้ให้ทำ หรือไม่มีสิทธิที่จะทำการงานนั้นแทนตัวการ กล่าวคือเป็นการกระทำโดยสมัครใจ (voluntary) และปราศจากอำนาจ (Unauthorized) แม้เข้าใจผิดไปว่าตนมีอำนาจที่จะกระทำการแทนตัวการได้ก็ยังคงถือว่าเป็นการจัดการงานนอกสั่งอยู่เนื่องจากไม่มีอำนาจที่จะกระทำการดังกล่าวได้ แต่หากเข้าใจว่าเป็นการงานของตนเองและทำไปเพื่อตนเองจะไม่ใช้การจัดการงานนอกสั่ง

ประการที่สาม การจัดการดังกล่าวนั้นสมประโยชน์ของตัวการตามความประสงค์ที่แท้จริงของตัวการหรือตามที่พึงสันนิษฐานได้ว่าเป็นความประสงค์ของตัวการตามความเข้าใจของวิญญูชน เพื่อมิให้ผู้จัดการแสวงหาประโยชน์จากการไม่อยู่ของตัวการได้ แต่ในขณะที่เดียวกันก็คุ้มครองผู้จัดการมิให้ต้องเสียหายจากการแสดงน้ำใจของตน และป้องกันมิให้ตัวการได้รับประโยชน์ไปแต่เพียงฝ่ายเดียว และแม้ว่าจะจัดการไปแล้วเป็นผลร้ายแก่ตัวการ ผู้จัดการก็ไม่ต้องรับผิด\* หากว่ามีได้จัดการไปขัดต่อความประสงค์อันแท้จริงของตัวการหรือขัดกับความประสงค์ที่พึงสันนิษฐานได้ และผู้จัดการก็ได้รู้เช่นนั้นแล้ว<sup>25</sup>

<sup>24</sup> ประสิทธิ์ โสวิไลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งลามิควรได้, หน้า 11.

\* อุกฤษ มงคลนาวิน, คำบรรยายกฎหมายแพ่งว่าด้วยจัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้ อ้างถึงใน ประสิทธิ์ โสวิไลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งลามิควรได้, หน้า 14. ซึ่งตรงกันข้ามกับแนวความเห็นของ ศ. จิตติ ดิงศภัทย์ ที่แสดงไว้ในหนังสือคำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 395 ถึงมาตรา 419 เรื่องจัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้ หน้า 13 ความว่าถ้าการที่ผู้จัดการเข้าจัดการเป็นการต้องตามความประสงค์ของตัวการ แต่ไม่สำเร็จเป็นประโยชน์แก่ตัวการอย่างใด เช่น เข้าจัดการกันทำนบมิให้น้ำท่วมสวนของตัวการ แต่กันไม่สำเร็จน้ำก็ท่วมทำนบและสวนพังไปหมด ดังนี้เข้าใจว่าจะเรียกว่าผู้จัดการจัดการไปเป็นการสมประโยชน์ของตัวการแล้วไม่ได้

อย่างไรก็ตามด้วยความเคารพเป็นอย่างสูงต่อ ศ. จิตติ ดิงศภัทย์ ผู้เขียนเห็นว่ากรณีนี้ไม่น่าจะถือว่าไม่สมประโยชน์ของตัวการ เนื่องจากในการจัดการงานนั้น ไม่ว่าจะจัดการด้วยตนเองหรือโดยผู้อื่น ความผิดพลาดย่อมเกิดขึ้นได้เสมอ ดังนั้นหากไม่ยินยอมให้สามารถเรียกร้องเอาค่าใช้จ่ายที่เสียไปคืนมาได้ เพราะการจัดการที่เป็นไปตามประสงค์ของตัวการแต่ไม่ประสบความสำเร็จ จะเห็นได้ว่าหากตัวการก็จะจัดการไปเช่นนั้นแล้วก็ยังไม่สำเร็จอยู่นั่นเอง ก็จะทำให้ผู้จัดการไม่เข้าจัดการและทำให้หลักกฎหมายเรื่องจัดการงานนอกสั่งไม่มีความหมายอีกต่อไป เพราะไม่มีเหตุจูงใจให้ต้องช่วยเหลือ

<sup>25</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 396 บัญญัติว่า "ถ้าการที่เข้าจัดการงานนั้นเป็นการขัดกับความประสงค์อันแท้จริงของตัวการก็ดี หรือขัดกับความประสงค์ตามที่พึงสันนิษฐานได้ก็ดีและผู้จัดการก็ควรจะได้รู้เช่นนั้นแล้วด้วยไซ้ว่า ท่านว่าผู้จัดการจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตัวการเพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแต่ที่ได้เข้าจัดการนั้น แม้ทั้งผู้จัดการจะมิได้มีความผิดประการอื่น"

ประการสุดท้าย ผู้จัดการจะได้รับเงินทดแทนเมื่อมีเจตนาตั้งแต่แรกเข้าไปจัดการ (บุรพเจตนา) ว่าจะได้รับชดใช้คืน หากว่าผู้จัดการเข้าจัดการไปโดยไม่ได้หวังว่าจะได้รับการชดใช้คืนจากตัวการก็ไม่สามารถเรียกร้องสิ่งใดจากตัวการได้ ซึ่งแตกต่างจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่จำเป็นต้องมีเจตนาที่จะได้รับค่าตอบแทนมาก่อนที่จะเข้าช่วยเหลือกู้ภัยก็สามารถมีสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนดังกล่าวได้

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทนหรือค่าจัดการของหลักกฎหมายทั้งสองมีความแตกต่างกัน ไม่สามารถนำมาปรับใช้ร่วมกันได้

#### 1.1.1.1.3 จำนวนค่าตอบแทนที่ได้รับ

สิทธิเรียกร้องจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น ได้แก่ ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งค่าตอบแทนดังกล่าว ไม่เพียงแต่จะกำหนดจากค่าใช้จ่ายที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยต้องเสียไปในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น เพราะค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นยังมีการกำหนดเงินรางวัล เพื่อเป็นการตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เข้าเสี่ยงภัยไปช่วยเหลือและเป็นการสนับสนุนให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้นอีกด้วย

ส่วนการจัดการงานนอกสั่งนั้นผู้จัดการจะได้รับเพียงค่าใช้จ่ายที่ผู้จัดการได้ตรองออกไปก่อนทั้งหมด และภาระที่เกิดขึ้นจากการจัดการซึ่งต้องเป็นเหตุที่สมควรจะต้องกระทำด้วยเท่านั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 401<sup>26</sup> ผู้จัดการจึงไม่อาจได้รับเงินรางวัล เพื่อตอบแทนการเข้าจัดการกิจการต่าง ๆ ของตัวการได้ตามหลักกฎหมายว่าด้วยจัดการงานนอกสั่ง แม้ว่าจัดการดังกล่าวจะก่อให้เกิดประโยชน์ขึ้นแก่ตัวการเพียงใดก็ตามก็ตามไม่ต้องคำนึงถึงเลย

#### 1.1.1.1.4 ค่าตอบแทนพิเศษ

ค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีกรณีที่เป็นพิเศษอยู่กรณีหนึ่งคือ ค่าตอบแทนพิเศษ ซึ่งเป็นค่าตอบแทนความพยายามที่เข้าช่วยเหลือสิ่งแวดล้อมมิให้เสียหายจากการก่อกมลภาวะของเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตราย ไม่ว่าจะการช่วยเหลือดังกล่าวจะ

<sup>26</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 401 บัญญัติว่า "ถ้าการที่เข้าจัดการงานนั้นเป็นการสมประโยชน์ของตัวการและต้องตามความประสงค์อันแท้จริงของตัวการ หรือความประสงค์ตามที่พึงสันนิษฐานได้นั้นไซ้ ท่านว่าผู้จัดการจะเรียกให้ชดใช้เงินอันตนได้ออกไปคืนแก่ตนเช่นอย่างตัวแทนก็ได้ และบทบัญญัติมาตรา 816 วรรค 2 นั้น ท่านก็ให้นำมาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม

อนึ่งในกรณีที่กล่าวมาในมาตรา 397 นั้น แม้ถึงว่าที่เข้าจัดการงานนั้นจะเป็นการขัดกับความประสงค์ของตัวการก็ดี ผู้จัดการก็ยังคงมีสิทธิเรียกร้องเช่นนั้นอยู่"

ประสบความสำเร็จหรือไม่ กล่าวคือ หากการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ประสบความสำเร็จซึ่งทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่อาจได้รับเงินรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัยได้ แต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิได้ค่าตอบแทนพิเศษเพื่อเป็นการทดแทนค่าใช้จ่ายที่ได้ออกไปในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย และหากการช่วยเหลือกู้ภัยประสบความสำเร็จ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนพิเศษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าใช้จ่ายที่ได้ดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยไปอีกไม่เกินร้อยละ 30 หรือไม่เกิน 2 เท่า ของค่าใช้จ่ายที่เสียไปจากการช่วยเหลือกู้ภัย เป็นเงินรางวัลเพิ่มพิเศษด้วย

ในขณะที่หลักกฎหมายในเรื่องจัดการงานนอกสั่งไม่มีหลักเกณฑ์การได้รับค่าตอบแทนพิเศษแต่ประการใด เพราะการจัดการงานนอกสั่งนั้นผู้จัดการมีสิทธิได้รับเพียงแค่ว่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปเนื่องจากการจัดการงานนอกสั่งเฉพาะที่สมประโยชน์แก่ตัวการเท่านั้น ไม่ได้ครอบคลุมไปถึงเงินรางวัลเพิ่มพิเศษให้แก่ผู้จัดการด้วย แม้ว่าจะดำเนินการช่วยเหลือสิ่งแวดลอมเช่นเดียวกันก็ตาม

#### 1.1.1.1.5 หลักการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทน

สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นได้รับการคุ้มครองที่ดีกว่าสิทธิเรียกร้องตามปกติ เช่น มีบุริมสิทธิทางทะเล สามารถขอให้กักเรือได้ หรือสามารถร้องขอให้มีการวางประกันเป็นการชำระหนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก่อนที่จะมีการเคลื่อนย้ายวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัย เป็นต้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการจูงใจให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้น

ในขณะที่การจัดการงานนอกสั่งไม่มีหลักการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องในค่าใช้จ่ายที่ผู้จัดการได้จ่ายไปแต่ประการใด เป็นเพียงสิทธิเรียกร้องหรือหนี้ตามธรรมดาซึ่งจะต้องมีการฟ้องร้องบังคับกันโดยไม่มีมาตรการใด ๆ มาคุ้มครองเป็นพิเศษ

#### 1.1.1.1.6 ความระมัดระวังในการดำเนินการ

ระดับของหน้าที่ที่ต้องใช้ความระมัดระวังของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้น หากเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพจะต้องใช้ความระมัดระวังที่สูงกว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่มีอาชีพซึ่งมีหน้าที่เพียงใช้ความระมัดระวังตามปกติธรรมดา และจะต้องรับผิดชอบในกรณีมีความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น<sup>27</sup> ดังนั้นหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพเพียงแต่ประมาทเลินเล่อธรรมดา ไม่ใช้ความระมัดระวังอย่างผู้มีวิชาชีพก็ต้องรับผิดชอบแล้ว

<sup>27</sup> ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์, "ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล: สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่ง", หน้า 72.

ส่วนการจัดการงานนอกสั่งนั้นผู้จัดการจะต้องรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 396 กล่าวคือ ถ้าหากผู้จัดการจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงจัดกิจการงานไปโดยรู้ว่าขัดกับความประสงค์ของตัวการ หรือขัดกับความประสงค์ตามที่พึงสันนิษฐานได้ของตัวการ ไม่ว่าจะผู้จัดการจะมีอาชีพที่ตนเข้าจัดกิจการงานอย่างนั้นหรือไม่ก็ตาม มาตรฐานของการใช้ความระมัดระวังก็มีเพียงระดับเดียว และมาตรา 398<sup>28</sup> กล่าวคือ ในกรณีที่ต้องกระทำเพื่อป้องกันอันตรายที่มีมาใกล้ตัวการ ไม่ว่าจะป็นภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย ชื่อเสียง อนามัย เสรีภาพ หรือทรัพย์สินของตัวการก็ตาม ผู้จัดการจะต้องรับผิดชอบเท่าที่จําใจกระทำผิดหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น เพราะไม่มีเวลาจะใช้ความระมัดระวังได้มากเท่าเวลาปกติ

#### 1.1.1.1.7 การช่วยเหลือตนเอง

ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นแม้ว่าเรือที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นเจ้าของเดียวกับเรือที่ประสบภัยอันตราย (sister ship) ก็ไม่เสียสิทธิที่จะได้รับเงินรางวัล เพราะการแบ่งเงินรางวัลจะต้องแบ่งให้แก่นายเรือและลูกเรืออีกด้วย ไม่ได้แบ่งให้แก่เจ้าของเรือแต่เพียงผู้เดียว

หากเป็นการจัดการงานนอกสั่งแล้วต้องเป็นการจัดการงานเพื่อผู้อื่นเท่านั้น จึงจะได้รับชดใช้เงินที่ออกไปคืนมา หากเป็นการจัดการงานของตนเองย่อมไม่ถือเป็นการจัดการงานนอกสั่ง และแม้กระทั่งสำคัญผิดว่าเป็นการจัดการงานของตนเอง ผู้จัดการก็ไม่มีสิทธิที่จะได้รับเงินชดใช้คืนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 405 วรรคแรก<sup>29</sup> ต้องไปบังคับตามมูลหนี้อื่น เช่น ละเมิดหรือลาภมิควรได้<sup>30</sup>

#### 1.1.1.1.8 การแสดงเจตนา

<sup>28</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 398 บัญญัติว่า "ถ้าผู้จัดการทำกิจอันใดเพื่อประสงค์จะป้องกัน อันตรายอันมีมาใกล้ตัวการจะเป็นภัยแก่ตัวก็ดี แก่ชื่อเสียงก็ดี หรือแก่ทรัพย์สินก็ดี ท่านว่าผู้จัดการต้องรับผิดชอบแต่เพียงที่จําใจทำผิด หรือที่เป็นความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น"

<sup>29</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 405 วรรคแรก บัญญัติว่า "บทบัญญัติทั้งหลายที่กล่าวมาในสิบมาตราก่อนนั้น ท่านมิให้ใช้บังคับแก่กรณีที่บุคคลหนึ่งเข้าทำการงานของผู้อื่นโดยสำคัญว่าเป็นการงานของตนเอง"

<sup>30</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 395 ถึงมาตรา 419 เรื่องจัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้, หน้า 18.

ในการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ อาจจะไม่เกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาตกลงกันก่อนดำเนินการเข้าช่วยเหลือผู้ภัย หรืออาจจะไม่เกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาตกลงกันก่อนดำเนินการเข้าช่วยเหลือผู้ภัยก็ได้

ในส่วนของการจัดการงานนอกสิ่งนั้น จะมีการแสดงเจตนาตกลงกันก่อนเข้าจัดการไม่ได้ เพราะจะทำให้ไม่เป็นนิติเหตุ แต่กลายเป็นนิติกรรมสัญญาไปในลักษณะของสัญญาตัวแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 797 – 844

เมื่อเปรียบเทียบกันแล้วก็จะพบว่าหากตีความขยายให้การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นปรับเข้ากับหลักกฎหมายในเรื่องของการจัดการงานนอกสิ่งแล้ว จะมีความแตกต่างกันในเรื่องของทฤษฎีเบื้องต้น เงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน จำนวนค่าตอบแทน ค่าทดแทนพิเศษ หลักการคุ้มครองค่าตอบแทน ระดับของความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ การช่วยเหลือตนเอง และการแสดงเจตนาอีกด้วย ดังนั้นจึงไม่เป็นการเหมาะสมที่จะนำหลักกฎหมายในเรื่องของการจัดการงานนอกสิ่งมาปรับใช้กับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า เนื่องจากไม่สอดคล้องกับหลักการและแนวความคิดในเรื่องการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

#### 1.1.1.2 เปรียบเทียบหลักกฎหมายลามาไมควรได้

ลามาไมควรได้เป็นเรื่องของการที่บุคคลหนึ่งได้รับทรัพย์สินมาโดยปราศจากมูลอันจะอ้างตามกฎหมายได้ และเป็นทางทำให้บุคคลอีกคนหนึ่งเสียเปรียบ หากนำมาเปรียบเทียบกับ การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแล้วก็จะพบว่าอาจมองในแง่ของผู้ได้รับการช่วยเหลือผู้ภัยว่ามีประโยชน์ที่ได้รับมาโดยไม่ต้องเสียค่าตอบแทนและก่อให้เกิดภาระขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัย จึงอาจนำหลักกฎหมายว่าด้วยลามาไมควรได้มาปรับใช้กับกรณีการช่วยเหลือผู้ภัยได้

อย่างไรก็ตามเมื่อวิเคราะห์ถึงหลักกฎหมายในส่วนของลามาไมควรได้เปรียบเทียบกับหลักกฎหมายในเรื่องการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแล้วก็จะพบว่ามีความแตกต่างกันในหลายเรื่อง ได้แก่

##### 1.1.1.2.1 ทฤษฎี

ทฤษฎีของการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นประกอบด้วย ลามาไมควรได้ และการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ดังนั้นลามาไมควรได้นั้นจึงเป็นเพียงทฤษฎีที่เบื้องต้นหลังของการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ที่ถือกำเนิดขึ้นมาเพื่อความยุติธรรมของสังคมและความสงบเรียบร้อยของประชาชน กล่าวคือเป็นการไม่ยุติธรรมที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งจะได้ทรัพย์สินของบุคคลอื่นไปโดยปราศจากมูลอันจะอ้างตามกฎหมายได้ และทำให้อีกฝ่ายต้องเสียหาย กฎหมาย

จึงต้องเข้ามาบังคับให้ต้องมีการคืนทรัพย์สินกัน<sup>31</sup> แต่ทฤษฎีของลามิกอร์ได้นั้นไม่มีส่วนที่ส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกันในสังคมด้วย

#### 1.1.1.2.2 เงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทนหรือการคืนทรัพย์สิน

เงื่อนไขของการได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้น ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยต้องมีความสมัครใจเข้าช่วยเหลือทรัพย์สินอันเป็นวัตถุที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเลให้พ้นจากภัยอันตรายทางทะเลจนประสบความสำเร็จ กล่าวคือ ทำให้วัตถุแห่งการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นมีความปลอดภัยทำให้ได้รับประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นมา

ส่วนในเรื่องของลามิกอร์ได้นั้นเงื่อนไขที่จะทำให้ต้องคืนทรัพย์สินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 406<sup>32</sup> ได้แก่<sup>33</sup>

ประการแรก ผู้ที่ได้รับทรัพย์สินมา ทรัพย์สินที่ได้รับมาต้องเป็นของผู้อื่น ก่อให้เกิดความเพิ่มขึ้นในกองทรัพย์สินของผู้ได้รับทรัพย์สินมา ถ้าเพียงแต่ได้รับผลประโยชน์โดยมิได้รับทรัพย์สินสิ่งใดเพิ่มขึ้นยังไม่อาจถือได้ว่าเป็นลามิกอร์ได้

ประการที่สอง จากการชำระหนี้หรือประการอื่น รวมทั้งการรับสภาพหนี้สินว่ามีอยู่หรือหาไม่ ย่อมเป็นลามิกอร์ได้ด้วย เพราะการชำระหนี้ทำให้สิทธิเรียกร้องระงับลงและทำให้ผู้เป็นเจ้าของหนี้ได้รับทรัพย์สินบางอย่างเพิ่มขึ้นมา หรือการรับสภาพหนี้ยอมทำให้ได้รับสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นมาซึ่งส่งผลให้มีทรัพย์สินเพิ่มขึ้นในที่สุด

ประการที่สาม โดยปราศจากมูลอันจะอ้างตามกฎหมายได้ รวมทั้งเหตุที่ได้มีได้เป็นขึ้น หรือที่สิ้นสุดไปก่อนแล้ว กรณีที่ไม่มีมูลอันจะอ้างตามกฎหมายได้นั้น หมายความว่าไม่มีกฎหมายให้สิทธิที่จะทำสิ่งนั้นไว้ ส่วนกรณีเหตุที่มีได้มีได้เป็นขึ้น ได้แก่ นิติกรรมที่เป็นโมฆะ

<sup>31</sup> ประสิทธิ์ โสวิไลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งลามิกอร์ได้, หน้า 4.

<sup>32</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 406 บัญญัติว่า “บุคคลใดได้มาซึ่งทรัพย์สินใดเพราะการที่บุคคลอีกคนหนึ่งกระทำเพื่อชำระหนี้ก็ดี หรือได้มาด้วยประการอื่นก็ดี โดยปราศจากมูลอันจะอ้างกฎหมายได้ และเป็นทางให้บุคคลอีกคนหนึ่งเสียเปรียบไซ้ ท่านว่าบุคคลนั้นจำต้องคืนทรัพย์สินให้แก่เขา อนึ่งการรับสภาพหนี้สินว่ามีอยู่หรือหาไม่นั้น ท่านก็ให้ถือว่าเป็นการกระทำเพื่อชำระหนี้ด้วย

บทบัญญัติอันนี้ท่านให้ใช้บังคับตลอดถึงกรณีที่ได้ทรัพย์สินมาเพราะเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งซึ่งมิได้มีได้เป็นขึ้น หรือเป็นเหตุที่ได้สิ้นสุดไปเสียก่อนแล้วนั้นด้วย”

<sup>33</sup> ประสิทธิ์ โสวิไลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งลามิกอร์ได้, หน้า 50 - 62.

กรรม ส่วนเหตุที่ได้สิ้นสุดไปก่อนแล้วนั้น หมายถึง เหตุที่สิ้นสุดไปก่อนได้ทรัพย์สินมา เช่น สัญญา ระงับกันไปแล้วจึงได้รับทรัพย์สินมาจากสัญญานั้นในภายหลัง เป็นต้น

ประการสุดท้าย ทำให้บุคคลอื่นเสียเปรียบ หมายความว่า ผู้ได้มาซึ่งทรัพย์สินใดโดยปราศจากมูลที่จะอ้างกฎหมายได้ และการได้มาซึ่งทรัพย์สินนั้นทำให้เจ้าของทรัพย์สินเสียเปรียบแสดงว่าผู้ได้ทรัพย์สินไม่ได้ให้โดยเสนหาจึงทำให้เสียเปรียบมีมูลหนึ่งที่จะเรียกทรัพย์สินคืนจากผู้ได้รับทรัพย์สินไว้ในฐานลามิควรได้ ทั้งนี้ไม่ต้องพิจารณาเลยว่าตัวการได้รับประโยชน์จากลาภที่ออกเงยขึ้นมาหรือไม่หรือสมประโยชน์ของผู้ได้รับลาภออกมาหรือไม่ ดังนั้นจึงมีกฎหมายบัญญัติให้กรณีซึ่งผู้จัดการกระทำการใดแล้วไม่เข้าเรื่องจัดการงานนอกสั่งเพราะไม่สมประโยชน์ตัวการ หรือกระทำโดยสำคัญผิดก็จะต้องนำเรื่องลามิควรมาบังคับใช้แล้วแต่กรณี<sup>34</sup> ก็ต้องคืนลามิควรดังกล่าวให้แก่ผู้เสียเปรียบไป

#### 1.1.1.2.3 จำนวนค่าตอบแทนที่ได้รับ

จำนวนค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะพิจารณาจากค่าใช้จ่ายที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยต้องเสียไปในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย ประกอบกับเงินรางวัลเพื่อเป็นการตอบแทนที่ได้เข้าเสี่ยงภัยไปช่วยเหลือ และเป็นการสนับสนุนให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้น แต่การคืนทรัพย์สินเนื่องจากลามิควรได้นั้นสิ่งที่จะต้องคืน ได้แก่ ลาก ประโยชน์ หรือทรัพย์สินทั้งหมดที่ได้รับมาโดยไม่มีมูลอันจะอ้างตามกฎหมายได้และทำให้บุคคลอื่นเสียเปรียบ ซึ่งหากเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้วนั้นหมายความว่า จะต้องคืนลามิควร ประโยชน์ หรือทรัพย์สินที่ได้รับมาทั้งหมดให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งไม่ใช่สิ่งที่ตรงกัน

#### 1.1.1.2.4 ค่าทดแทนพิเศษ

ค่าทดแทนพิเศษเป็นค่าตอบแทนความพยายามที่เข้าช่วยเหลือสิ่งแวดล้อมมิให้เสียหายจากการก่อกมลภาวะของเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตราย ไม่ว่าจะการช่วยเหลือดังกล่าวจะประสบความสำเร็จหรือไม่ กล่าวคือ หากการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ประสบความสำเร็จซึ่งทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่อาจได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ แต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิได้ค่าทดแทนพิเศษเพื่อเป็นการทดแทนค่าใช้จ่ายที่ได้ออกไปในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย และหากการช่วยเหลือกู้ภัยประสบความสำเร็จ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิที่จะได้รับเงินรางวัลเพิ่มพิเศษ

<sup>34</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 402 วรรคแรก บัญญัติว่า “ถ้าเงื่อนไขดังว่ามาในมาตรา ก่อนนั้นมีได้มี ท่านว่าตัวการจำต้องคืนสิ่งทั้งหลายบรรดาที่ได้มาเพราะเขาเข้าจัดการงานนั้นให้แก่ผู้จัดการ ตามบทบัญญัติว่าด้วยการคืนลามิควรได้”

เพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าใช้จ่ายที่ได้ดำเนินการช่วยเหลือผู้ภัยไปอีกไม่เกินร้อยละ 30 หรือไม่เกิน 2 เท่า ของค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือผู้ภัยด้วย ซึ่งจะไม่มีหลักกฎหมายดังกล่าวอยู่ในเรื่องลามมิควรได้แต่ประการใด เพราะหน้าที่ของผู้ได้รับลาม ประโยชน์ หรือทรัพย์สินมาโดยไม่มีมูลอันจะอ้างตามกฎหมายได้นั้นมีอยู่เพียงประการเดียวคือ ต้องคืนลาม ประโยชน์ หรือทรัพย์สินที่ได้รับมาทั้งหมดให้แก่ผู้เสียเปรียบไป

#### 1.1.1.2.5 หลักการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทน

สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นได้รับการคุ้มครองที่ดีกว่าสิทธิเรียกร้องตามปกติ เช่น มีบุริมสิทธิทางทะเล สามารถขอให้กักเรือได้ หรือขอให้มีการวางประกันเป็นการชำระหนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลก่อนที่จะมีการเคลื่อนย้ายวัตถุแห่งการช่วยเหลือผู้ภัย เป็นต้น เพื่อเป็นการจูงใจให้มีการช่วยเหลือผู้ภัย ในขณะที่ลามมิควรได้ไม่มีหลักการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องในสิ่งที่ได้รับมาโดยไม่มีมูลอันจะอ้างตามกฎหมายได้แต่ประการใด เป็นเพียงสิทธิเรียกร้องหรือหนี้ตามธรรมดาซึ่งจะต้องมีการฟ้องร้องบังคับกันโดยไม่มีมาตรการใด ๆ มาคุ้มครองเป็นพิเศษ

#### 1.1.1.2.6 การแสดงเจตนา

ในการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ อาจจะเกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาตกลงกันก่อนดำเนินการเข้าช่วยเหลือผู้ภัย หรืออาจจะไม่ได้เกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาตกลงกันก่อนดำเนินการเข้าช่วยเหลือผู้ภัยก็ได้

ในส่วนของลามมิควรได้นั้น จะมีการแสดงเจตนาตกลงกันก่อนไม่ได้ เพราะจะทำให้ไม่เป็นนิติเหตุ แต่จะเป็นลักษณะของนิติกรรมแทน

เมื่อเปรียบเทียบกันแล้วก็จะพบว่าหากตีความขยายให้การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นปรับเข้ากับหลักกฎหมายในเรื่องของลามมิควรได้แล้ว จะมีความแตกต่างกันในเรื่องของทฤษฎีเบื้องต้น เงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน จำนวนค่าตอบแทน ค่าทดแทนพิเศษ หลักการคุ้มครองค่าตอบแทน และการแสดงเจตนาอีกด้วย ดังนั้นจึงไม่เป็นการเหมาะสมที่จะนำหลักกฎหมายในเรื่องของลามมิควรได้มาปรับใช้กับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า เนื่องจากไม่สอดคล้องกับหลักการและแนวความคิดในเรื่องการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

### 1.1.2 การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า



ปัจจุบันหากมีปัญหาเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า กรณีอาจปรับเข้ากับหลักกฎหมายในเรื่องนิติกรรมและสัญญาได้ เนื่องจากการช่วยเหลือผู้ภัย ประเภทนี้มีการแสดงเจตนาด้วยใจสมัคร ตกลงกันเข้าผูกพันกับบุคคลซึ่งเป็นคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง โดยมีวัตถุประสงค์ของนิติกรรม คือ การมอบความปลอดภัยแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้ได้รับการช่วยเหลือผู้ภัยเพื่อแลกกับค่าตอบแทนจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัย ดังนั้นหากข้อตกลงหรือสัญญานั้นไม่มีวัตถุประสงค์ที่ต้องห้ามขัดแย้งโดยกฎหมาย เป็นการพนันวิสัย หรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้ว<sup>35</sup> และแม้ว่าจะตกลงให้แตกต่างไปจากที่กฎหมายกำหนดไว้ แต่หากกฎหมายนั้นไม่ใช่กฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้ว ข้อตกลงหรือสัญญานั้นก็สามารถใช้บังคับได้<sup>36</sup> นอกจากนี้ยังอาจปรับเข้าได้กับเอกเทศสัญญา ซึ่งเอกเทศสัญญาที่ใกล้เคียงกับการช่วยเหลือผู้ภัยมากที่สุดได้แก่สัญญาจ้างทำของ เนื่องจากเงื่อนไขประการหนึ่งของการได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือผู้ภัยคือความสำเร็จของการช่วยเหลือผู้ภัย ซึ่งเป็นเช่นเดียวกันกับลักษณะของสัญญาจ้างทำของที่มุ่งถึงผลสำเร็จของงาน<sup>37</sup> อย่างไรก็ตามหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญา หรือสัญญาจ้างทำของนั้นก็ยังไม่อาจปรับเข้ากับหลักกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยได้อย่างสมบูรณ์ เนื่องจากยังมีข้อแตกต่างอยู่บางประการ ดังจะได้กล่าวถึงต่อไป

#### 1.1.2.1 เปรียบเทียบหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญา

หลักกฎหมายนิติกรรมสัญญาเป็นบททั่วไปของนิติกรรม ซึ่งเป็นพื้นฐานของกฎหมายว่าด้วยนิติกรรมสัญญาทั้งหมด อันจะนำมาใช้บังคับเมื่อไม่มีกฎหมายพิเศษกำหนดหลักเกณฑ์ไว้เป็นอย่างอื่น เช่น ในเอกเทศสัญญาหรือกฎหมายพิเศษอื่น ๆ เป็นต้น หลักกฎหมายนิติกรรมสัญญานี้มีลักษณะที่กว้างครอบคลุมนิติกรรมสัญญาทั้งหมดไม่ว่าจะมีการระบุแยกไว้เป็นเอกเทศหรือไม่ก็สามารถปรับใช้ได้ โดยอาศัยหลักความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา หรือหลักเสรี

<sup>35</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150 บัญญัติว่า “การใดมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามขัดแย้งโดย กฎหมาย เป็นการพนันวิสัย หรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นเป็นโมฆะ”

<sup>36</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151 บัญญัติว่า “การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ”

<sup>37</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 587 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาจ้างทำของนั้นคือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จ ให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จของการนั้น”

ภาพในการแสดงเจตนา ซึ่งรวมเรียกว่าหลักอิสระในทางแพ่ง ดังนั้นจึงอาจจะปรับเข้ากับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้าได้

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาเปรียบเทียบระหว่างหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญาและหลักกฎหมายเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้วจะพบว่ามีความแตกต่างกันหลายประการดังต่อไปนี้

#### 1.1.2.1.1 ทฤษฎี

ทฤษฎีของหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญานั้นเป็นเรื่องทั่ว ๆ ไป โดยเฉพาะสัญญาต่างตอบแทน มีการใช้หลักการแลกเปลี่ยนกันโดยอาศัยความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนา และหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนาเป็นพื้นฐาน แต่ในส่วนของ การช่วยเหลือกู้ภัยนั้น มีทฤษฎีเบื้องต้นหลังของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ได้แก่ ทฤษฎีลามิควอร์ได้ และทฤษฎีการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย และที่สำคัญคือไม่ต้องมีการการแสดงเจตนาแต่ประการใดก็สามารถก่อให้เกิดผลทางกฎหมายขึ้นผูกพันผู้ที่เกี่ยวข้องได้แล้ว เพราะลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นนิติเหตุมากกว่า ส่วนสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยที่ทำขึ้นนั้นก็สามารถใช้บังคับได้เท่าที่ไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน แต่ถึงแม้ไม่มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้ก็สามารถได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้

นอกจากนี้โดยปกติแล้วการเข้าทำนิติกรรมสัญญานั้นจะต้องเกิดขึ้นด้วยใจสมัครไม่มีสิ่งใดมาบีบบังคับให้ต้องเข้าทำนิติกรรมสัญญาด้วย แต่ในภาวะที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลนั้นยอมทำให้มีสิ่งบีบบังคับให้นายเรือหรือเจ้าของเรือต้องทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยโดยไม่สมัครใจนัก อาจทำให้ความสามารถในการตัดสินใจในการทำสัญญาลดลง เพราะฉะนั้นผลทางกฎหมายของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยจึงต้องตกอยู่ในการตรวจสอบดูแลเป็นพิเศษจากศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่สามารถปฏิเสธไม่บังคับตามสัญญา หรือเลือกใช้ข้อสัญญาบางข้อ หรือปรับแก้ข้อสัญญา หรือเพิ่มหรือลดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยก็ได้ตามแต่ที่เห็นสมควร ในขณะที่นิติกรรมสัญญาโดยปกติทั่วไปจะไม่มีหลักการตรวจสอบสัญญาโดยศาลหรืออนุญาโตตุลาการเช่นนี้ แต่จะควบคุมโดยการกำหนดให้ข้อตกลงหรือสัญญาดังกล่าวตกเป็นโมฆะคือเสียเปล่าไปไม่สามารถใช้บังคับได้ หรือเป็นโมฆียะคือ ถือว่ามีผลสมบูรณ์อยู่จนกว่าจะถูกบอกล้าง เว้นแต่เป็นข้อสัญญาสำเร็จรูปตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 เท่านั้นที่ศาลสามารถบังคับให้นำข้อสัญญามาใช้ได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี ซึ่งก็จะมีข้อจำกัดอยู่ภายใต้ข้อสัญญาที่คู่สัญญาได้ตกลงทำกันไว้แล้วนั่นเอง อันจะแตกต่างจากกรณีของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยที่เปิดกว้างให้ดุลพินิจกับศาลหรืออนุญาโตตุลาการมากกว่าเพราะไม่ต้องยึดติดกับข้อสัญญาเดิมเลย

ตามปกติการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยในปัจจุบันนั้นมักมีการกำหนดให้ใช้แบบฟอร์มสัญญาสำเร็จรูป<sup>38</sup>ซึ่งมีข้อความกำหนดไว้ล่วงหน้าแล้ว เพื่อความรวดเร็วในการทำสัญญา สัญญาสำเร็จรูปดังกล่าวนี้อาจถูกกำหนดขึ้นมาโดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพเอง หรืออาจนำมาจากองค์กรต่าง ๆ เช่น LOF 2000 ของสถาบัน Lloyd เป็นต้น ข้อสัญญาสำเร็จรูปดังกล่าวจึงสามารถปรับเข้าได้กับพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวได้หากว่าผู้ให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นผู้มีวิชาชีพในการช่วยเหลือกู้ภัยอันถือเป็นผู้ประกอบการค้าหรือวิชาชีพตามคำนิยามของกฎหมายดังกล่าวในมาตรา 3 วรรค 4<sup>39</sup> ส่วนผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยก็ถือเป็นผู้บริโภคตามมาตรา 3 วรรค 3<sup>40</sup> เช่นกัน แม้ว่าผู้มีอาชีพในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะไม่ได้เป็นผู้กำหนดข้อสัญญาสำเร็จรูปดังกล่าวขึ้นมาเอง แต่เป็นการรับมาจากสถาบัน Lloyd ก็ตาม เพราะวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 นั้น มุ่งคุ้มครองผู้บริโภคที่อาจจะได้รับความเสียหายหากมีการกำหนดข้อสัญญาไว้โดยฝ่ายผู้ประกอบการวิชาชีพเพียงฝ่ายเดียว ดังนั้นหากตีความว่ากรณีการรับข้อสัญญาสำเร็จรูปมาจากบุคคลอื่นแล้วจะไม่ได้ถือเป็นสัญญาสำเร็จรูปก็จะเป็นการตีความที่ไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ แต่หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมิได้มีอาชีพในการช่วยเหลือกู้ภัยแล้วก็ไม่สามารถที่จะนำพระราชบัญญัติฉบับนี้มาปรับใช้ได้ แม้จะนำ LOF 2000 ของสถาบัน Lloyd มาใช้เช่นกันก็ตาม

อย่างไรก็ตามในประเด็นนี้ต้องทำความเข้าใจว่ามาตรฐานตาม LOF 2000 ที่ถูกกำหนดขึ้นโดยสถาบัน Lloyd นั้น ได้ร่างขึ้นโดยมีผู้แทนจากหลายองค์กรที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกิจการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังนั้นจึงไม่น่าจะมีข้อความที่กำหนดเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรมเอาไว้ ดังนั้นหากมีการนำเอา LOF 2000 มาใช้ในประเทศไทย และมีคดีขึ้นสู่ศาลไทย ศาลไทยก็คงไม่ถือว่า LOF 2000 นี้มีการกำหนดเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรมเอาไว้ แต่หากเป็นสัญญาสำเร็จรูปของผู้

<sup>38</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 3 วรรค 5 บัญญัติว่า "สัญญาสำเร็จรูป" หมายความว่า สัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรโดยมีการกำหนดข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนำมาใช้ในการประกอบกิจการของตน"

<sup>39</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 3 วรรค 4 บัญญัติว่า "ผู้ประกอบการค้าหรือวิชาชีพ" หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ขาย ผู้ให้เช่า ผู้ให้เช่าซื้อ ผู้ให้กู้ ผู้รับประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใด เพื่อจัดให้ซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด ทั้งนี้ การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปเพื่อการค้า ทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้นเป็นทางค้าปกติของตน"

<sup>40</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มาตรา 3 วรรค 3 บัญญัติว่า "ผู้บริโภค" หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้กู้ ผู้เอาประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อให้ได้มาซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือ ประโยชน์อื่นใดโดยมีค่าตอบแทน ทั้งนี้ การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปโดยมิใช่เพื่อการค้า ทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้น และให้หมายความรวมถึงผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ค้าประกันของบุคคลดังกล่าวซึ่งมิได้กระทำเพื่อการค้าด้วย"

ประกอบวิชาชีพช่วยเหลือผู้ภัยอื่น ๆ หรือสถาบันอื่น ๆ ที่ไม่มีการยอมรับโดยทั่วไป อาจจะถูกถือว่า ข้อสัญญาที่กำหนดไว้ล่วงหน้าในสัญญานั้นเป็นการกำหนดเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรมกับคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ได้

#### 1.1.2.1.2 เงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทน

นิติกรรมสัญญาโดยทั่วไปนั้นมีเงื่อนไขที่จะได้รับค่าตอบแทนจากการปฏิบัติหน้าที่หรือการชำระหนี้ตามนิติกรรมหรือสัญญาให้ครบถ้วนเท่านั้น แต่ส่วนของสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยนั้นนอกจากจะมีการปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญาแล้ว เงื่อนไขที่สำคัญประการหนึ่งก็คือ ผลแห่งการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นจะต้องเกิดประโยชน์ขึ้นกับเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือด้วย ดังนั้นหากได้มีการช่วยเหลือผู้ภัยกระทำลงแต่ไม่ประสบความสำเร็จ หรือมีการช่วยเหลือผู้ภัยจนประสบความสำเร็จ แต่ความสำเร็จดังกล่าวมิได้ก่อให้เกิดประโยชน์เพิ่มเติมกับเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยก็ไม่สามารถที่จะได้รับเงินรางวัลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยได้ หรือแม้กระทั่งคู่สัญญาที่มีการกำหนดเงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทนเอาไว้ให้ชัดเจนว่ากรณีใดจะได้รับค่าตอบแทนกรณีใดไม่ได้รับค่าตอบแทน เพื่อให้มีผลทางกฎหมายเป็นไปตามเจตนาของคู่สัญญา ตามหลักความศักดิ์สิทธิ์ในการแสดงเจตนาก็ตาม แต่การบังคับให้เป็นไปตามข้อตกลงหรือสัญญานั้นก็ยังไม่เป็นที่ชัดเจนแก่ผู้เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือผู้ภัย เพราะหากปล่อยให้ไปตามที่คู่สัญญาแต่ละคนตกลงกันแล้วยอมทำให้ไม่มีบรรทัดฐานในเรื่องการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลที่ชัดเจนอันจะก่อให้เกิดความสับสนในแวดวงกฎหมายพาณิชย์นาวีได้

เมื่อเปรียบเทียบกันแล้วก็จะพบว่าหากตีความขยายให้การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นปรับเข้ากับหลักกฎหมายในนิติกรรมสัญญาได้แล้ว จะมีความแตกต่างกันในเรื่องของทฤษฎีเบื้องต้น และเงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน ดังนั้นจึงไม่เป็นการเหมาะสมที่จะนำหลักกฎหมายในเรื่องนิติกรรมสัญญามาปรับใช้กับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแบบที่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า เนื่องจากไม่สอดคล้องกับหลักการและแนวความคิดในเรื่องการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

#### 1.1.2.2 เปรียบเทียบหลักกฎหมายสัญญาจ้างทำของ

สัญญาจ้างทำของเป็นเอกเทศสัญญาที่ใกล้เคียงกับสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล เพราะสัญญาจ้างทำของไม่ต้องมีแบบ และมีวัตถุประสงค์มุ่งที่ผลสำเร็จของงานเช่นเดียวกับสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล แต่จากการศึกษาเปรียบเทียบแล้วจะเห็นได้ว่าสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นมีความแตกต่างไปจากสัญญาจ้างทำของหลายประการดังต่อไปนี้

#### 1.1.2.2.1 ทฤษฎี

ทฤษฎีเบื้องหลังของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ได้แก่ ทฤษฎีลาภมิควรได้ และทฤษฎีการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย แต่ในขณะที่ทฤษฎีเบื้องหลังของสัญญาจ้างทำของนั้นอยู่ที่การปฏิบัติตามหลักนิติกรรมสัญญาธรรมดา แม้จะเพิ่มหลักการชำระหนี้โดยมุ่งที่ผลสำเร็จของงานก็ตาม แต่ก็ยังเป็นไปตามหลักสัญญาต่างตอบแทนธรรมดา

#### 1.1.2.2.2 เงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทน

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะต้องประสบความสำเร็จ คือ มีประโยชน์เกิดขึ้นแก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ ด้วย แต่ถ้าหากการช่วยเหลือกู้ภัยทำให้เรือหรือทรัพย์สินอื่นปลอดภัย แต่ไม่ได้เกิดประโยชน์ใด ๆ เพิ่มขึ้นจากการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าว เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ไม่สามารถที่จะได้รับเงินรางวัลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ ซึ่งในกรณีของสัญญาจ้างทำของนั้นจะไม่พิจารณาถึงผลประโยชน์ที่จะตกได้แก่ผู้ว่าจ้างจากผลงานที่สำเร็จของผู้รับจ้างแต่ประการใด กล่าวคือ หากผู้รับจ้างทำงานตามที่ตกลงกันจนเสร็จสิ้นแล้ว ผู้รับจ้างก็มีสิทธิได้รับค่าจ้าง ไม่ว่าผู้ว่าจ้างจะได้รับประโยชน์จากสิ่งที่ว่าจ้างหรือไม่ก็ตาม

#### 1.1.2.2.3 ค่าทดแทนพิเศษ

สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นอาจมีกรณีที่รับค่าทดแทนพิเศษ เมื่อมีการเข้าช่วยเหลือสิ่งแวดล่อม เป็นค่าทดแทนค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปจากการช่วยเหลือสิ่งแวดล่อม แม้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยวัตถุที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเลจะไม่สำเร็จก็ตาม แต่กรณีของสัญญาจ้างทำของนั้นผู้รับจ้างไม่อาจได้มาซึ่งสินจ้างได้ หากว่าการงานที่ว่าจ้างนั้นไม่สำเร็จเสร็จสิ้นลง และไม่มีข้อยกเว้นให้ได้รับค่าจ้างในกรณีที่การงานที่ว่าจ้างไม่เสร็จสิ้นลง แม้ว่าจะเป็นการว่าจ้างให้ทำงานในด้านสิ่งแวดล่อมก็ตาม

#### 1.1.2.2.4 หลักการคุ้มครองค่าตอบแทน

หลักการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีการคุ้มครองที่ดีกว่าสิทธิเรียกร้องตามปกติ เช่น มีบุริมสิทธิทางทะเล สามารถขอให้หักเรือได้ หรือขอให้มีการวางประกันเป็นการชำระหนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก่อนที่จะมีการเคลื่อนย้ายวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัย เป็นต้น ในขณะที่สิทธิเรียกร้องตามมูลหนี้สัญญาจ้างทำของนั้นก็ได้มีบทคุ้มครองเป็นพิเศษแบบสิทธิเรียกร้องจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล มีแต่เพียง

เฉพาะกรณีของการจ้างทำของเป็นการงานที่สร้างขึ้นบนอสังหาริมทรัพย์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 273 (2)<sup>41</sup> และมาตรา 275<sup>42</sup> เท่านั้น

#### 1.1.2.2.5 อำนาจบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้าง

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจำต้องฟังคำสั่งของผู้ประสพภัยที่เป็นคู่สัญญา ดังจะเห็นได้จากการที่บุคคลดังกล่าวสามารถเรียกให้บุคคลอื่นเข้ามาช่วยเหลือกู้ภัยร่วมหรือแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายแรกได้ แต่ในส่วนของสัญญาจ้างทำของนั้นผู้รับจ้างมิได้อยู่ภายใต้อำนาจบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้างแต่ประการใด<sup>43</sup> ขอเพียงให้ผลงานที่จ้างเสร็จสมบูรณ์ก็ถือว่าเป็นการปฏิบัติตามสัญญาจ้างทำของเรียบร้อยแล้ว

#### 1.1.2.2.6 ผลสำเร็จของงาน

ความสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัยมิได้อยู่เพียงแค่ทำให้ทรัพย์สินปลอดภัยจากภัยอันตรายทางทะเลเท่านั้น แต่จะต้องทำให้เกิดประโยชน์ขึ้นแก่ผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย กล่าวคือ หากไม่มีการช่วยเหลือกู้ภัยจะทำให้ประโยชน์ดังกล่าวไม่มีอยู่ ต่อเมื่อมีการช่วยเหลือกู้ภัยแล้วทำให้มีประโยชน์บางอย่างเพิ่มเติมขึ้นมาอย่างเป็นรูปธรรม แต่ในส่วนของความสำเร็จของสัญญาจ้างทำของนั้นไม่จำกัดเฉพาะสิ่งที่แต่ละต้องสัมผัสได้เป็นรูปธรรมเท่านั้น แต่หมายรวมถึงการใช้ความคิดสติปัญญา ความสามารถบางอย่างด้วย เช่น สัญญาจ้างให้ไปร้องเพลงในงานเลี้ยงหรือสัญญาจ้างนักแสดงมาแสดงภาพยนตร์ เป็นต้น

#### 1.1.2.2.7 การแสดงเจตนา

<sup>41</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 273 (2) บัญญัติว่า “ถ้าหนีมียู่เป็นคุณแก่บุคคลผู้ใดในมูลอย่างหนึ่งอย่างใดดังจะกล่าวต่อไปนี้ บุคคลผู้นั้นย่อมมีบุริมสิทธิเหนืออสังหาริมทรัพย์เฉพาะอย่างของลูกหนี้คือ

(2) จ้างทำของเป็นการงานที่สร้างขึ้นบนอสังหาริมทรัพย์”

<sup>42</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 275 บัญญัติว่า “บุริมสิทธิในมูลจ้างทำของเป็นการงานที่สร้างขึ้นบนอสังหาริมทรัพย์นั้น ใช้สำหรับเอาสินจ้าง ค่าทำของเป็นการงานอันผู้ก่อสร้าง สถาปนิก หรือผู้รับจ้างได้ทำลงบนอสังหาริมทรัพย์ของลูกหนี้ และมีอยู่เหนืออสังหาริมทรัพย์อันนั้น

อนึ่ง บุริมสิทธินี้ย่อมเกิดขึ้นต่อเมื่ออสังหาริมทรัพย์นั้น มีราคาเพิ่มขึ้นในปัจจุบันเพราะการที่ได้ทำขึ้นนั้น และมีอยู่เพียงเหนือราคาที่เพิ่มขึ้นเท่านั้น”

<sup>43</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2546), หน้า 133 - 135.

ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ อาจจะเกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาตกลงกันก่อนดำเนินการเข้าช่วยเหลือกู้ภัย หรืออาจจะไม่ได้เกิดขึ้นจากการแสดงเจตนาตกลงกันก่อนดำเนินการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยก็ได้

ในส่วนของสัญญาจ้างทำของนั้น จะมีการแสดงเจตนาตกลงกันเป็นสัญญาก่อนเข้าดำเนินการเสมอ เพราะความผูกพันของคู่สัญญาจะอยู่ที่ตัวสัญญาจ้างทำของดังกล่าว

เมื่อเปรียบเทียบกันแล้วก็จะพบว่าหากตีความขยายให้การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นปรับเข้ากับหลักกฎหมายในเรื่องสัญญาจ้างทำของได้แล้ว จะมีความแตกต่างกันในเรื่องของทฤษฎีเบื้องต้น และเงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน ค่าทดแทนพิเศษ หลักการคุ้มครองค่าตอบแทน อำนาจบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้าง และผลสำเร็จของงานอีกด้วย ดังนั้นจึงไม่เป็นการเหมาะสมที่จะนำหลักกฎหมายในเรื่องสัญญาจ้างทำของมาปรับใช้กับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบที่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า เนื่องจากไม่สอดคล้องกับหลักการและแนวความคิดในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ดังนั้นโดยสรุปจึงควรจะมีการบัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้นมาเป็นพิเศษ เพื่อปรับใช้กับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งมีหลักการและแนวความคิดที่แตกต่างจากกฎหมายของไทยที่มีอยู่และสามารถบังคับใช้ได้ในปัจจุบัน และเมื่อบัญญัติไว้แล้วจะส่งผลคือทำให้ผู้ที่เกี่ยวข้องทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ผู้ได้รับความช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือรัฐ ทราบถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตนเองในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้ชัดเจนแน่นอนอันเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดและเป็นสิ่งที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งในการดำเนินธุรกิจการค้า ซึ่งจะส่งผลทำให้มีการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมากขึ้น มีการถือกำเนิดขึ้นมาของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพ อันจะส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมที่ไม่ต้องสูญเสียทรัพย์สินไปโดยไม่มีสิ่งใดจูงใจให้ต้องช่วยเหลือ และส่งผลดีต่อระบบนิเวศน์ด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งได้สร้างความมั่นใจให้กับผู้ที่เกี่ยวข้องในวงการพาณิชย์นาวีโดยรวม

## 1.2 ประวัติความเป็นมาของการร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....

แม้ว่าประเทศไทยจะไม่ได้เป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ว่าฉบับใดเลย แต่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในวงการพาณิชย์นาวีก็ได้มีการเล็งเห็นความสำคัญของหลักการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและได้มีความพยายามในการจัดทำพระราช

บัญญัติเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้หลายครั้ง แต่ก็ยังไม่ประสบความสำเร็จในการบังคับใช้เป็นกฎหมายได้สักครั้ง เช่น ความพยายามในการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางทะเล ซึ่งมีอยู่ส่วนหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่ร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวแม้จะผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว แต่ก็ตกไปเมื่อขึ้นไปในชั้นพิจารณาของรัฐสภา เป็นต้น

จนกระทั่งในปัจจุบันได้มีความพยายามครั้งใหม่ในการร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ขึ้นอีกครั้งหนึ่ง โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม (ปัจจุบันได้เปลี่ยนความรับผิดชอบมาอยู่กับกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม เนื่องจากผลแห่งการปฏิรูประบบราชการในปี พ.ศ. 2545) ได้เห็นความสำคัญของหลักกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังจะเห็นได้จากเหตุผลและความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติฉบับที่กวีเคราะห์สรุปร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ที่ได้แสดงไว้ดังนี้

“1. เหตุผลและความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ

- ก. เรือต้องเผชิญความเสี่ยงในอันตรายต่าง ๆ หลายประเภทจากการเดินเรือ ไม่ว่าจะเป็นภัยอันตรายแห่งท้องทะเล (Perils of the Sea) ภัยธรรมชาติ หรือแม้แต่เหตุอันตรายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของเรือหรือความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของคนประจำเรือนั่นเอง อันตรายที่เกิดขึ้นนอกจากจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือทรัพย์สินที่บรรทุกอยู่บนเรือ บุคคลบนเรือนั้นแล้ว ยังอาจส่งผลถึงบุคคลภายนอกและสิ่งแวดล้อม
- ข. การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือที่ประสบอันตรายนอกจากจะถือว่าเป็นหน้าที่ทางศีลธรรม ยังจัดได้ว่าเป็นจารีตประเพณีสากลของการเดินเรืออย่างหนึ่ง กล่าวคือ การปฏิบัติ การใด ๆ ที่กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบอันตรายในทะเล หากในที่สุดการปฏิบัติการนั้นเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินนั้นปลอดภัย ผู้ปฏิบัติการมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับประโยชน์จากความปลอดภัยนั้น แต่ถ้การปฏิบัติการไม่เป็นประโยชน์ใด ๆ ต่อเรือหรือทรัพย์สินนั้น ผู้ปฏิบัติการจะไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนใด ๆ จารีตประเพณีนี้เป็นที่เรียกกันทั่วไปว่า “Salvage : No Cure, No Pay”
- ค. การมีกฎหมายภายในเพื่อรองรับจารีตประเพณีดังกล่าวจะทำให้ระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสมบูรณ์ขึ้นและช่วยส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยแก่เรือและทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตราย ซึ่งจะส่งผลเป็นการจำกัดความร้ายแรงแห่งอันตรายที่เกิดขึ้นและลดความเสียหายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง”



ปัจจุบันหลังจากที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม ได้ยกร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ขึ้นมา ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้อนุมัติหลักการของร่างพระราชบัญญัติ และส่งเรื่องไปให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณา และขณะนี้ได้ผ่านการพิจารณาจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว (สคก. เรื่องเสร็จที่ 40/2547) โดยร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้ปรับแก้หลักการและเหตุผลประกอบร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ไว้ดังนี้

#### **“หลักการ**

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

#### **เหตุผล**

เนื่องจากการเดินเรืออาจต้องประสบภัยอันตรายอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สิน หรือบุคคลบนเรือ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย การกำหนดเงินตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเล และบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดแก่สิ่งแวดลอม การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีลักษณะเป็นการเฉพาะเพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับหลักสากล จึงสมควรให้มีกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้”

ในขณะนี้ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการสิทธิการของสภาผู้แทนราษฎร เพื่อส่งเข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อตราเป็นพระราชบัญญัติและบังคับใช้ต่อไป

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ฉบับปัจจุบันนี้มีทั้งหมด 34 มาตรา โดยแบ่งออกเป็น 3 หมวด ได้แก่ หมวดที่ 1 การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งแยกออกเป็น 2 ส่วน คือส่วนที่ 1 สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย และส่วนที่ 2 หน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย หมวดที่ 2 สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย และหมวดที่ 3 สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนและการดำเนินคดี

ในการร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ฉบับนี้ ผู้ร่างอาศัยหลักการตามอนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ประกอบกับหลักกฎหมายของไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกันไปในตัวบทกฎหมาย เช่น เรื่องของบุริมสิทธิทางทะเล ปัจจุบันนี้ประเทศไทยได้มีพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 22 (3) กำหนดให้สิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือเรือมีบุริมสิทธิเหนือเรือที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งในอนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989

ก็ได้รับรองหลักการนี้ไว้เช่นกันใน Article 20 (1) ส่วนในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ก็ได้กำหนดหลักการนี้ไว้ในมาตรา 25 เพื่อให้มีความสอดคล้องกลมกลืนกันไปเมื่อร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มีผลใช้บังคับ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ฉบับนี้ ยังคงมีจุดบกพร่องอยู่บางประการที่ควรจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น และเป็นการหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นมาในอนาคตจากปัญหาการตีความร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เมื่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับเป็นกฎหมาย

## 2.สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....

ในการร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลฉบับนี้ขึ้นมานั้น มาตรา 1 ของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดชื่อของพระราชบัญญัติไว้ว่า พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... อันสอดคล้องกับกฎหมายอื่น ๆ ที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันแล้ว เช่น

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 ซึ่งมาตรา 3 วรรค 2 (ข) กำหนดไว้ชัดเจนให้สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ ซึ่งทำให้เจ้าหน้าที่ทรงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวสามารถร้องขอต่อศาลให้สั่งกักเรือเพื่อเป็นหลักประกันการชำระหนี้จากการช่วยเหลือกู้ภัยได้

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ซึ่งมาตรา 55 กำหนดให้ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำ ถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชกซ้ำนั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเลหรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล ซึ่งนั่นหมายถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั่นเอง เพราะประกอบด้วยการช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สิน แต่จะจำกัดเฉพาะการช่วยเหลือกู้ภัยในทะเลเท่านั้น

พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ซึ่งมาตรา 22 กำหนดให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือลำใด ย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้น และมาตรา 24 กำหนดลำดับบุริมสิทธิให้บุริมสิทธิทางทะเลในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ให้ได้ผลก่อนบุริมสิทธิทางทะเลอื่น ๆ เหนือเรือที่มีอยู่แล้วก่อนเริ่มปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น โดยในกรณีที่บุริมสิทธิทางทะเลในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นหลายครั้ง ให้บุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดขึ้นครั้งหลังสุดได้ผลก่อนตามลำดับ ทั้งนี้ให้ถือบุริมสิทธิทางทะเลในมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ได้เกิดขึ้นในวันที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง ซึ่งแม้ว่าจะมิได้กล่าวถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่ก็แปลความได้ว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

เนื่องจากที่กฎหมายกำหนดให้บุริมสิทธิทางทะเลนั้นแก้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ซึ่งความหมายของเรือตามบทนิยามในมาตรา 4 ของพระราชบัญญัติฉบับนี้ “เรือ หมายความว่า เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วยเครื่องจักรกลไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย” ซึ่งแปลความได้ว่าการเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยเรือเดินทะเลซึ่งสถานที่ใช้เรือเดินทะเลก็ได้แก่ทะเล ดังนั้นการช่วยเหลือกู้ภัยตามพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 จึงได้แก่ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั่นเอง

ลักษณะของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ถือเป็นกฎหมายพิเศษดังจะเห็นได้จากในมาตรา 3 ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บัญญัติว่า “บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัติฉบับนี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน” ดังนั้นหากกรณีใดมีการบัญญัติไว้โดยขัดแย้งตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว แม้จะแตกต่างจากกฎหมายฉบับอื่น ๆ ก็ต้องใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับ ตามหลักทั่วไปที่ว่า “กฎหมายพิเศษตัดกฎหมายทั่วไป” หรือ “กฎหมายพิเศษมาก่อนกฎหมายทั่วไป” หรือ “กฎหมายพิเศษยกเว้นกฎหมายทั่วไป” (Specialia generalibus derogant)<sup>44</sup> ทำให้กฎหมายอื่น ๆ ไม่สามารถมีผลใช้บังคับกับข้อเท็จจริงได้

นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็มีใช้เป็นบทบังคับในทุกกรณีอย่างเช่นพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ที่คู่สัญญาจะสามารถตกลงยกเว้นได้เท่าที่พระราชบัญญัติจะอนุญาตไว้เท่านั้น ดังจะเห็นได้จากมาตรา 17<sup>45</sup> เพราะร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้มี

<sup>44</sup> ถานินทร์ ภัยวิเชียร และวิชา มหาคุณ, การตีความกฎหมาย, หน้า 200.

<sup>45</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 17 บัญญัติว่า “ข้อกำหนดใดในสัญญา รับขนของทางทะเลซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยายดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้นเป็นโมฆะ

- (1) ปลดเปลื้องผู้ขนส่งจากหน้าที่หรือความรับผิดชอบใด ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้
- (2) กำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้น้อยกว่าที่กำหนดไว้ในมาตรา 58 หรือมาตรา 60
- (3) บัดภาระการพิสูจน์ซึ่งพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งไปให้ผู้ส่งของหรือบุคคลภายนอกเป็นผู้พิสูจน์
- (4) ให้ผู้ขนส่งเป็นผู้รับประโยชน์ในสัญญาประกันภัยแห่งของตามสัญญา รับขนของทางทะเลอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย

ความเป็นโมฆะของข้อกำหนดตามวรรคหนึ่งไม่กระทบกระทั่งถึงความสมบูรณ์ของข้อกำหนดอื่นในสัญญานั้น และให้ถือว่าคู่สัญญาได้เจตนาให้ข้อกำหนดอื่นนั้นแยกออกต่างหากจากข้อกำหนดที่เป็นโมฆะตามวรรคหนึ่ง

บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ตัดสิทธิคู่กรณีที่จะตกลงกันกำหนดหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ขนส่งให้มากขึ้นกว่าที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

การกำหนดหลักเกณฑ์ไว้เช่นนั้น ดังนั้นคู่กรณีจึงอาจจะตกลงแตกต่างจากที่กำหนดไว้ในร่างพระราชบัญญัติก็ได้ ซึ่งก็จะทำให้ใช้บังคับตามสัญญาได้ แต่อย่างไรก็ตามศาลมีอำนาจที่จะนำข้อสัญญามาใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ปรับแก้ข้อสัญญา หรือเพิ่มหรือลดจำนวนค่าตอบแทนก็ได้ตามแต่จะเห็นสมควร

สำหรับหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบกฎหมายฉบับนี้ได้แก่กระทรวงคมนาคม เนื่องจากหน่วยงานที่เป็นต้นเรื่องในการเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้แก่ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี ซึ่งสังกัดอยู่ในกระทรวงคมนาคม ดังนั้นผู้ที่รับผิดชอบจึงได้แก่กระทรวงคมนาคม และผู้รักษาการให้เป็นไปตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงได้แก่ผู้ที่มีอำนาจสูงสุดในกระทรวง ซึ่งได้แก่ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนั่นเอง ดังจะเห็นได้จากมาตรา 6 แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้”

ในส่วนของสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... นั้นสามารถจำแนกเป็นหัวข้อต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

## 2.1 บทนิยาม

ในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ได้กำหนดคำนิยามศัพท์เอาไว้หลายคำด้วยกัน ได้แก่ การช่วยเหลือกู้ภัย เรือ เรือเดินทะเล ทรัพย์สิน ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และเงินตอบแทน ดังจะได้อธิบายถึงความหมายของคำนิยามดังกล่าวต่อไปนี้

### 2.1.1 การช่วยเหลือกู้ภัย

“การช่วยเหลือกู้ภัย” ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใด ที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบภัยอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ

การให้คำนิยามดังกล่าวเป็นการถอดความมาจากอนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 Article 1 (a) ซึ่งสามารถครอบคลุมถึงการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ว่าจะได้กระทำจากในน้ำด้วยกัน เช่น เรือลำหนึ่งช่วยเหลือเรืออีกลำหนึ่งที่กำลังประสบภัยอันตรายทางทะเลหรือจากบนบกลงไปในน้ำ เช่น เรือเดินทะเลเดินทางเข้ามาชอมในน่านน้ำภายใน เมื่อเกิดเพลิงไหม้ขึ้นบนเรือดังกล่าว ผู้คนน้ำจากบนบกเข้าไปเพื่อดับเพลิงในเรือก็ถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือจากบนอากาศลงไปใต้น้ำก็ได้ เช่น เรือกำลังจะอัปปางมีเฮลิคอปเตอร์บินมาช่วยผู้โดยสาร และลูกเรือ รวมทั้งทรัพย์สินมีค่าบนเรือที่กำลังจะอัปปางนั้น เป็นต้น ซึ่งกรณีเหล่านี้ล้วน

แล้วแต่เป็นการช่วยเหลือกู้ภัยตามคำนิยามในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ทั้งสิ้น หรือแม้กระทั่งการช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่อาจนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาใช้บังคับได้เพราะต้องห้ามตามมาตรา 5 ก็ถือเป็นกรช่วยเหลือกู้ภัยตามมาตรา 5 นี้ด้วย เพียงแต่มีเหตุผลบางประการที่ทำให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่อาจนำมาใช้บังคับได้เท่านั้น แต่หากคู่สัญญาตกลงให้นำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาใช้บังคับด้วยกับกรณีที่มาตรา 5 กำหนดห้ามไว้ก็สามารถทำได้เพราะกฎหมายมาตรา 5 ดังกล่าวมิใช่กฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนคู่กรณีจึงสามารถตกลงให้แตกต่างไปได้

การช่วยเหลือกู้ภัยตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้สามารถเกิดขึ้นได้ไม่ว่าจะมีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้ก่อนหรือไม่ก็ตาม เพราะในร่างพระราชบัญญัติเองมิได้กำหนดว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะต้องมีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ก่อนดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย

คำว่าน้ำใด ๆ แปลความได้ว่า กฎหมายประสงค์ที่จะให้การช่วยเหลือกู้ภัยมีความหมายกว้างรวมถึงการช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่ว่าจะได้ปฏิบัติการในทะเล มหาสมุทร แม่น้ำ ลำคลอง หรือทะเลสาบก็ตาม

นอกจากนี้การช่วยเหลือกู้ภัยที่เกิดขึ้นในน่านน้ำนอกอาณาเขตของประเทศไทยหรือน่านน้ำสากล เช่น ในทะเลหลวง ก็สามารถนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไปบังคับใช้ได้เช่นกัน แต่ที่มีได้บัญญัติให้ชัดเจนว่าให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับไปถึงการช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้กระทำในทะเลหลวงหรือน่านน้ำสากลด้วย ก็เพราะร่างกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายภายในของประเทศไทย ดังนั้นจึงใช้บังคับได้ภายในราชอาณาจักรไทยเท่านั้น ด้วยเหตุนี้จึงไม่ควรบัญญัติเป็นลายลักษณ์อักษรขยายขอบเขตการบังคับใช้ไปถึงนอกเขตแดนของราชอาณาจักรไทยด้วย<sup>46</sup>

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยมีลักษณะระหว่างประเทศนั้นร่างกฎหมายฉบับนี้จะสามารถนำมาใช้บังคับได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับหลักกฎหมายขัดกันของประเทศที่มีการนำข้อพิพาทขึ้นสู่ศาล ซึ่งในเรื่องนี้หากศาลดังกล่าวเป็นศาลไทยหลักกฎหมายขัดกันของประเทศไทยที่จะนำมาใช้ได้แก่ พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ซึ่งก็มีได้วางหลักเกณฑ์ในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยเอาไว้โดยตรง แต่จะมีบัญญัติถึงเฉพาะมูลหนี้ที่เกิดขึ้นจากนิติเหตุ คือ หนี้ซึ่งเกิดจากการจัดการงานนอกสั่ง หรือลาภมิควรได้ในมาตรา 14<sup>47</sup> และหนี้ซึ่งเกิดจากการละเมิดตาม

<sup>46</sup> รายงานการประชุมคณะกรรมาธิการพาณิชย์ ครั้งที่ 7/2542, วันพุธที่ 15 กันยายน 2542 เวลา 13.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์, หน้า 4.

<sup>47</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 14 บัญญัติว่า “หนี้ซึ่งเกิดจากการจัดการงานนอกสั่ง หรือลาภมิควรได้ ให้บังคับตามกฎหมายแห่งถิ่นที่ข้อเท็จจริงอันเป็นเหตุให้เกิดหนี้นั้นได้เกิดขึ้น”

มาตรา 15<sup>48</sup> ซึ่งแนวทางของหลักกฎหมายที่จะนำมาใช้กับหนี้ที่เกิดจากนิติเหตุดังกล่าวนี้จะพิจารณาว่านิติเหตุดังกล่าวเกิดขึ้น ณ ที่ใด ก็ให้ใช้กฎหมายของประเทศนั้นบังคับกับกรณี ดังนั้นแล้วโดยสรุปจะต้องพิจารณาว่าเกิดเหตุการณ์ช่วยเหลือกู้ภัยขึ้น ณ ที่ใดก็ให้ใช้กฎหมายของประเทศนั้นบังคับ ซึ่งมีปัญหาว่าหากเกิดการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้นในทะเลหลวงจะนำกฎหมายของประเทศใดมาพิจารณา ในประเด็นนี้คงต้องพิจารณาจุดเกาะเกี่ยวที่ใกล้เคียงเหตุการณ์การช่วยเหลือกู้ภัยมากที่สุด

อย่างไรก็ตามหากมีกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยที่เกิดขึ้นนอกทะเลอาณาเขตของประเทศไทย แต่คู่กรณีตกลงให้ใช้กฎหมายไทย เช่นนี้กฎหมายไทยก็สามารถนำมาใช้บังคับได้แต่มีข้อยกเว้นหากแต่เป็นการนำมาใช้บังคับในฐานะที่เป็นนิติกรรมสัญญาตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13<sup>49</sup>

### 2.1.2 เรือ

“เรือ” ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด อันเป็นคำนิยามที่แปลมาจากอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 1(b) ซึ่งสามารถตีความได้กว้างขวางมาก ดังนั้นไม่ว่ายานพาหนะดังกล่าวจะมีขนาดและระวางบรรทุกเท่าใด หรือไม่ว่าจะใช้ในทะเลหรือไม่ก็ตาม หากเป็นยานพาหนะซึ่งหมายถึงวัตถุที่สามารถขับเคลื่อนได้ในน้ำแล้ว เช่น เรือบิน หรือเรือดำน้ำ ก็อยู่ในความหมายของเรือตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ทั้งสิ้น แต่หากเป็นบอลูนหรือเครื่อง

<sup>48</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 15 บัญญัติว่า “หนี้ซึ่งเกิดจากการละเมิด ให้บังคับตามกฎหมายแห่งถิ่นที่ข้อเท็จจริงซึ่งทำให้เป็นการละเมิดนั้นได้เกิดขึ้น

ความในวรรคก่อนมิให้ใช้แก่บรรดาข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นในต่างประเทศ ซึ่งไม่เป็นการละเมิดตามกฎหมายสยาม

กรณีจะเป็นอย่างไรก็ตาม ฝ่ายที่ต้องเสียหายจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือทางแก้อย่างใดไม่ได้ นอกจากที่กฎหมายสยามยอมให้เรียกร้องได้”

<sup>49</sup> พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 มาตรา 13 บัญญัติว่า “ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญ หรือผลแห่งสัญญานั้น ให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม้อาจยังทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันร่วมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

ถ้าสัญญานั้นได้ทำขึ้นระหว่างบุคคลซึ่งอยู่ห่างกันโดยระยะทาง ถิ่นที่ถือว่าสัญญานั้นได้เกิดเป็นสัญญานั้นคือถิ่นที่คำบอกกล่าวสนองไปถึงผู้เสนอ ถ้าไม่อาจยังทราบถิ่นที่วานั้นได้ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่จะพึงปฏิบัติตามสัญญานั้น

สัญญายอมไม่เป็นโมฆะ ถ้าได้ทำถูกต้องตามแบบอันกำหนดไว้ในกฎหมายซึ่งใช้บังคับแก่ผลแห่งสัญญานั้น”

บินจะไม่รวมถึงด้วย เพราะแม้จะเป็นพาหนะที่สามารถเคลื่อนที่ได้ แต่ไม่อาจใช้น้ำได้ จึงไม่ถือเป็นเรือตามความหมายนี้

### 2.1.3 เรือเดินทะเล

“เรือเดินทะเล” ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ ซึ่งกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (Survey Rules) นี้จะปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งจะกำหนดสิ่งที่เป็นมาตรฐานสำหรับเรือที่ใช้ในการเดินทะเล ซึ่งจำเป็นต้องพิจารณาถึงลักษณะทางกายภาพของเรือว่าจะต้องมีความแข็งแรงทนทาน เหมาะที่จะนำไปใช้ในทะเลได้อย่างปลอดภัยมากกว่าเรือโดยทั่วไปที่ไม่จำเป็นต้องผจญภัยอันตรายทางทะเล โดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงลักษณะการใช้งานที่แท้จริงของเรือดังกล่าว เช่น เรือข้ามฟากก็อาจนำมาใช้ในทะเลได้ แต่ก็ไม่ถือว่าเป็นเรือเดินทะเล เพราะจากสภาพทางกายภาพของเรือข้ามฟากนั้นไม่อาจต้านทานภัยอันตรายทางทะเลได้อย่างแน่นอน แม้ว่า จะนำมาใช้ในทะเลก็ตาม กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ นั้นจะแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ แต่ก็มักจะเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาขององค์การพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (IMO)

ในกรณีที่เรือที่มีได้มีลักษณะเข้าหลักเกณฑ์ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือแต่กลับนำไปใช้ในทะเล ซึ่งเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 นั้น จะไม่ถือเป็นเรือเดินทะเล ดังนั้นร่างกฎหมายฉบับนี้ก็จะไปใช้บังคับมิได้ เช่น เรือหางยาวที่รับนักท่องเที่ยวไปดูปะการังบริเวณเกาะในทะเลอันดามันประสบกับภัยอันตรายทางทะเลหากมีเรือหางยาวอีกลำหนึ่งมาทำการช่วยเหลือกู้ภัย เช่นนี้จะนำร่างกฎหมายฉบับนี้ไปใช้มิได้ เพราะกรณีดังกล่าวไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยเลย แม้ว่าสถานที่ที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะเป็นในทะเลก็ตาม สาเหตุเพราะเรือที่มีได้มีลักษณะเป็นเรือเดินทะเลนั้นจะใช้ในทะเลได้ในช่วงระยะเวลาที่ไม่ยาวนานนัก คล้ายกับเรือธรรมดา ดังนั้นความเสี่ยงที่ต้องผจญภัยกับภัยอันตรายทางทะเลอาจมีน้อยกว่าเรือเดินทะเลซึ่งต้องผจญภัยทางทะเลเป็นระยะเวลานาน

### 2.1.4 ทรัพย์สิน

“ทรัพย์สิน” ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หมายความว่า ทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดตรึงตราอาวอยู่กับแนวชายฝั่ง และให้หมายรวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่าระวางด้วย อันเป็นคำนิยามที่แปลมาจากอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 1(c) ซึ่งเป็นคำนิยามที่กว้างขวางมาก เพราะหมายถึงทรัพย์สินทุกชนิดที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดตรึงตราอาวอยู่กับแนวชายฝั่ง ซึ่งได้แก่ พวกทุ่น หรือประภาคาร เป็นต้น ดังนั้นทรัพย์สมบัติที่จมอยู่ใต้ทะเลจึงรวมความอยู่ในความหมายของทรัพย์สิน

ด้วย เพราะฉะนั้นการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ (Treasure Salvage) จึงตกอยู่ภายใต้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วย

สำหรับสิทธิที่จะได้รับค่าระวาง หมายถึง ค่าระวางที่ปลายทาง (Freight Collect) ซึ่งเป็นค่าระวางที่ต้องเสี่ยงภัย (Freight at Risk) เนื่องจากการช่วยเหลือเรือนั้นจะมีผลถึงสินค้าบนเรือที่ได้รับค่าระวางมาด้วย ดังนั้นหากสินค้าไปไม่ถึงท่าปลายทาง ค่าระวางก็จะไม่ได้รับ ดังนั้นหากการช่วยเหลือกู้ภัยทำให้เรือสามารถเดินทางไปถึงท่าปลายทางพร้อมสินค้าได้ ค่าระวางย่อมเป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่งที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ทำการช่วยเหลือไว้ได้ ดังนั้นจึงต้องทำการชำระค่าตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

### 2.1.5 ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม

“ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม” ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หมายความว่า ความเสียหายอย่างมากทางกายภาพแก่สุขภาพอนามัยของมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทรัพยากรในน่านน้ำชายฝั่งทะเล ในน่านน้ำในประเทศ หรือบริเวณต่อเนื่องใกล้เคียง ซึ่งเกิดขึ้นจากมลพิษ การปนเปื้อน อากาศ ภัย การระเบิด หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่นอย่างเดียวกัน อันเป็นคำนิยามที่แปลมาจากอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 1(d) ซึ่งคำนึงถึงสุขภาพอนามัยหรือชีวิตของมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทางทะเล และทรัพยากรทางทะเล ดังนั้นหากเกิดความเสียหายอย่างมากขึ้นกับสุขภาพอนามัยของมนุษย์ หรือสิ่งมีชีวิตในทะเล หรือทรัพยากรทางทะเลแต่เพียงอย่างเดียวหนึ่ง ย่อมถือเป็นความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมแล้ว ข้อสำคัญคือ ความเสียหายดังกล่าวจะต้องเป็นความเสียหายอย่างมากด้วย ส่วนสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายดังกล่าวนั้นอาจเกิดขึ้นจากมลพิษ การปนเปื้อน อากาศ ภัย การระเบิด หรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่นอย่างเดียวกันก็ได้

การใช้กฎหมายใช้คำว่าความเสียหายอย่างมากต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากหากเป็นเพียงความเสียหายเล็ก ๆ น้อย ๆ ต่อสิ่งแวดล้อม โดยปกติก็จะเกิดขึ้นได้อยู่แล้วในการขนส่งทางทะเล เช่น การปล่อยน้ำเสียลงในทะเล หรือการที่มีน้ำมันปนเปื้อนออกไปด้วยในขณะที่ทำการขับเคลื่อน เป็นต้น ซึ่งสิ่งเหล่านี้ถือว่าเป็นสิ่งธรรมดาที่สามารถเกิดขึ้นมาได้ ดังนั้นหากจะให้ค่าทดแทนพิเศษกับความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมเพียงเล็กน้อยแล้วก็จะทำให้เกิดข้ออ้างกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทุกรายที่สามารถอ้างได้ เพื่อขอค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการช่วยเหลือกู้ภัย แม้ว่าจะกระทำการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ประสบความสำเร็จก็ตาม

ส่วนสาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมก็ใช้ถ้อยคำกว้าง ๆ เพื่อให้ครอบคลุมในหลาย ๆ กรณี แต่ก็จำกัดอยู่เฉพาะสาเหตุทำนองเดียวกับที่บัญญัติไว้เท่านั้น นอกจากนี้ยังคุ้มครองสิ่งแวดล้อมกว้างมากไม่จำกัดเฉพาะสิ่งที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัยของมนุษย์เท่านั้น แต่ยังคงคุ้มครองไปถึงสิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทรัพยากรทางทะเลอีกด้วย



### 2.1.6 เงินตอบแทน

“เงินตอบแทน” ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้หมายความว่า เงินรางวัล เงินบำเหน็จ หรือเงินค่าทดแทน ซึ่งต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้ อันเป็นคำนิยามที่แปลมาจากอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 1(e) ซึ่งเงินตอบแทนนี้เป็นสิ่งกำหนดขึ้นมาเพื่อตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยอันก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ แต่ไม่รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีที่อาจเกิดขึ้นจากการฟ้องคดีเพื่อเรียกร้องเอาเงินรางวัลด้วย

## 2.2 ขอบเขตการใช้บังคับ

ขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นสามารถจำแนกออกได้เป็น 3 ด้านด้วยกัน ได้แก่ ด้านระยะเวลา ด้านสถานที่ และด้านทรัพย์สิน ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

### 2.2.1 ด้านระยะเวลา

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 2 กำหนดให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นไป ทั้งนี้เพื่อให้หน่วยงานเจ้าของเรื่อง คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี จะได้ทำความเข้าใจกับผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่าย เช่น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพ หรือผู้ประกอบการอื่น ๆ เป็นต้น รวมทั้งผู้พิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศจะได้มีการเตรียมตัวก่อนที่กฎหมายฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ

อย่างไรก็ตามบทเฉพาะกาลในมาตรา 34 ได้กำหนดให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่มีผลกระทบต่อการช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อนวันที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะใช้บังคับ เพื่อมิให้ส่งผลกระทบต่อสิทธิและหน้าที่ของคู่กรณีที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ทำไปแล้ว ก่อนหน้าที่กฎหมายฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ

ดังนั้นหากมีการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ นั่นคือ 90 วันหลังจากที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาตามมาตรา 2 ของร่างพระราชบัญญัติ ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็จะไม่นำไปใช้บังคับ แม้ว่าในวันที่ทำการฟ้องคดี วันที่ทำการตัดสินคดี หรือวันที่มีการบังคับคดีนั้นร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับแล้วก็ตาม กล่าวอีกนัยหนึ่ง คือแม้ว่าร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษา

แล้วก็ตาม แต่หากระยะเวลา 90 วันยังไม่ล่องพ้นไปแล้วและมีการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็จะไม่นำมาใช้บังคับ

ข้อสำคัญคือ การพิจารณาว่าการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับหรือไม่ ให้พิจารณาจากการให้บริการที่ได้กระทำกันจริง ๆ อันเป็นการก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ มิได้พิจารณาว่าสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยได้กระทำลงในเวลาใด

## 2.2.2 ด้านสถานที่

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 5 (1) กำหนดมิให้ใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กับการช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้กระทำในน่านน้ำในประเทศ โดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง

น่านน้ำในประเทศหรือน่านน้ำภายใน (Internal Waters) หมายความว่า น่านน้ำส่วนที่อยู่ติดจากเส้นฐาน (baseline)\* เข้ามาทางแผ่นดิน เพราะฉะนั้น อ่าว แม่น้ำ ปากแม่น้ำ ทะเลสาบ ท่าเรือ ที่ทอดสำหรับจอดเรือ (roadsteads) จึงถือรวมอยู่ในน่านน้ำภายในด้วย<sup>50</sup> และมีสถานะเท่ากับดินแดนของรัฐ<sup>51</sup> น่านน้ำภายในนี้ตามกฎหมายระหว่างประเทศแล้วถือเป็นส่วนหนึ่งของดินแดนของรัฐด้วย รัฐจึงสามารถใช้อำนาจอธิปไตยได้อย่างสมบูรณ์ ซึ่งขยายไปถึงห้วงอากาศเหนือน่านน้ำ และลงไปถึงพื้นดินและใต้พื้นดินใต้ท้องทะเลของน่านน้ำภายในด้วย

น่านน้ำภายในของประเทศไทยนั้นได้มีประกาศสำนักนายกรัฐมนตรี ลงวันที่ 11 มิถุนายน 2513 กำหนดเส้นฐานตรงของประเทศไทยใน 3 บริเวณ คือ เกาะช้าง เกาะพงัน และเกาะภูเก็ต

\* เส้นฐาน (baseline) มีอยู่ 3 ประเภท คือ เส้นฐานปกติ (normal baseline) อันได้แก่ แนวน้ำลดต่ำสุดตลอดชายฝั่งทะเล (low-water line) ตามที่รัฐชายฝั่งกำหนดไว้ในแผนที่ของตน และเส้นฐานตรง (straight baseline) ซึ่งใช้สำหรับกรณีที่ชายฝั่งทะเลของรัฐมีลักษณะว่าแหว่งตัดลึกเข้ามาในแผ่นดิน หรือเป็นแหลมยื่นล้ำออกไปในทะเล การกำหนดเส้นฐานตรงจะกระทำโดยการลดเส้นตรงเชื่อมขอบนอกของแผ่นดินตามแนวชายฝั่ง และหากมีเกาะเป็นแนวตามฝั่งทะเลในบริเวณใกล้เคียงต่อเนื่องกัน ก็อาจลากเส้นฐานเชื่อมขอบนอกของเกาะตลอดแนวแล้วโยงเข้าหาฝั่งทะเล และเส้นฐานตรงหมู่เกาะ (straight archipelagic baselines) ซึ่งใช้ในกรณีของรัฐหมู่เกาะ

<sup>50</sup> จุมพต สายสุนทร, คำอธิบายกฎหมายทะเล อาณาเขตทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร: วิทยุชน, 2541), หน้า 17.

<sup>51</sup> จตุรงค์ ธีระวัฒน์, อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย ปัญหากฎหมายในทางปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับประเทศเพื่อนบ้าน และประชาคมระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547), หน้า 15.

เกาะลันตาใหญ่ เกาะตะรุเตา จรดเขตแดนไทย-มาเลเซีย นอกจากนี้ประเทศไทยยังได้ประกาศให้บริเวณอ่าวตรงปากแม่น้ำเจ้าพระยา (อ่าวไทย) ซึ่งมีความกว้างประมาณ 50 ไมล์ทะเล เป็นอ่าวประวัติศาสตร์ (Historic Bay) โดยลากเส้นตรงปิดปากอ่าวซึ่งเสมือนว่าเป็นส่วนหนึ่งของเส้นฐานตรง ทำให้น่านน้ำในอ่าวประวัติศาสตร์กลายเป็นน่านน้ำภายในของไทยด้วย ซึ่งไม่ปรากฏว่ามีการคัดค้านการประกาศเส้นฐานตรงดังกล่าวของไทยจากประชาคมระหว่างประเทศแต่อย่างใด ต่อมาได้ออกประกาศสำนักนายกรัฐมนตรีลงวันที่ 17 สิงหาคม 2535 ประกาศเพิ่มเส้นฐานตรงอีก 1 แห่งจากจุดสุดท้ายของเขตแดนทางบกของไทยด้านอ่าวไทยขึ้นมาบรรจบกับขอบนอกสุดของเกาะโลซิน เกาะกระ และเกาะกงออก (ใกล้เกาะสมุย) ดังนั้นในปัจจุบันจึงถือได้ว่าประเทศไทยมีน่านน้ำภายในที่ยกขึ้นอ้างกับรัฐอื่น ๆ ได้ 5 แห่งด้วยกัน<sup>52</sup>

ส่วนคำว่าเกี่ยวข้องนั้นหมายความว่า ในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีเรือเดินทะเลเป็นคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง กล่าวคือ เรือเดินทะเลจะเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหรือเรือเดินทะเลจะเป็นผู้ได้รับความช่วยเหลือก็ได้ เพราะไม่ว่าในกรณีใดก็ล้วนแล้วแต่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้องด้วยทั้งสิ้น และแม้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยจะกระทำหลายคน แต่หากมีรายหนึ่งรายใดเป็นเรือเดินทะเลแล้วก็สามารถนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาปรับใช้ได้ แต่มิใช่เป็นเรือเดินทะเลที่ก่อให้เกิดความเสียหาย<sup>53</sup>ขึ้นกับเรือและมีเรือมาช่วยเหลือกู้ภัย เช่นนี้ยังไม่อาจถือได้ว่ามีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

ถ้าแค่มีเรือเข้ามาเกี่ยวข้องและเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยในน่านน้ำภายในก็ไม่สามารถที่จะใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ปรับใช้กับกรณีได้ เพราะมิใช่เรือเดินทะเล แต่หากมีคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเป็นเรือเดินทะเลแล้วไม่ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยจะทำในน่านน้ำภายในหรือไม่ก็สามารถที่จะปรับใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ หรือหากเป็นเรือเข้ามาเกี่ยวข้องนอกเขตน่านน้ำภายใน ไม่ว่าจะ เป็นเขตใด ๆ เช่น ทะเลอาณาเขตหรือน่านน้ำอาณาเขต (Territorial Seas or Water) เขตต่อเนื่อง (Contiguous Zone) เขตไหล่ทวีป (Continental Shelf) เขตเศรษฐกิจจำเพาะ (Exclusive Economic Zone - EEZ) หรือในทะเลหลวง (High Sea) ก็ยังสามารถใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาปรับใช้ได้

ถึงแม้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นในน่านน้ำภายในโดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้องก็ ยังเรียกว่าการช่วยเหลือกู้ภัยเพียงแต่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะไม่นำมาใช้บังคับเท่านั้น เนื่องจากในน่านน้ำภายในนั้นถึงแม้ว่าจะเกิดภัยอันตรายได้ แต่ก็ยังเทียบไม่ได้กับภัยอันตรายทางทะเลซึ่งเป็นภัยอันตรายที่รุนแรงกว่า นอกจากนี้การช่วยเหลือกู้ภัยยังสามารถกระทำได้ง่ายดายกว่า

<sup>52</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 15 - 17.

<sup>53</sup> รายงานการประชุมคณะกรรมการกฎหมายพาณิชย์ครั้งที่ 7/2542, วันพุธที่ 15 กันยายน 2542 เวลา 13.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์, หน้า 9.

กรณีที่เกิดภัยอันตรายทางทะเลซึ่งมีพื้นที่กว้างใหญ่ ดังนั้นกฎหมายจึงไม่นำหลักเกณฑ์ที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไปใช้บังคับกับการช่วยเหลือกู้ภัยในน่านน้ำภายในที่ไม่มีเรือเดินทะเลเข้าไปเกี่ยวข้อง เพราะหากมีเรือเดินทะเลเข้าไปเกี่ยวข้องแล้วอาจแสดงถึงภัยอันตรายที่มีความร้ายแรงจนสามารถนำหลักเกณฑ์ที่กำหนดในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไปใช้บังคับได้

### 2.2.3 ด้านทรัพย์สิน

ในด้านทรัพย์สินนี้ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 5 ได้กำหนดมิให้ใช้กฎหมายฉบับนี้กับเรือรบ หรือเรืออื่น ๆ ที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ และแทนหรือฐานขูดเจาะหาทรัพย์สินสาธารณะในทะเล

ในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 32 มีกรณีที่ยกเว้นให้กับทรัพย์สินซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐหนึ่งรัฐใดซึ่งได้รับความคุ้มครองของรัฐ ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย เว้นแต่เป็นกรณีที่รัฐซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอม เช่นเดียวกันกับในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 33 กรณีของสินค้าเพื่อมนุษยธรรมซึ่งรัฐหนึ่งรัฐใดได้บริจาค ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย หากรัฐนั้นได้ตกลงจ่ายเงินตอบแทน

#### 2.2.3.1 เรือรบหรือเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 5 (2) กำหนดมิให้ใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กับเรือรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยไม่ได้อาศัยหรือมีไว้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองของรัฐตามกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

เหตุที่กฎหมายกำหนดไว้เช่นนี้คงเป็นเพราะต้องการคุ้มครองความเป็นสาธารณสมบัติของแผ่นดิน ซึ่งมีองค์ประกอบคือจะต้องเป็นทรัพย์สินของแผ่นดินที่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เพื่อสาธารณประโยชน์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1304 (3)<sup>54</sup> ไว้เป็นพิเศษ ไม่ให้

<sup>54</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1304 บัญญัติว่า “สาธารณสมบัติของแผ่นดินนั้น รวมทรัพย์สินทุกชนิดของแผ่นดินซึ่งใช้เพื่อสาธารณประโยชน์ หรือสงวนไว้เพื่อประโยชน์ร่วมกัน เช่น

(1) ที่ดินรกร้างว่างเปล่า และที่ดินซึ่งมีผู้เวนคืนหรือทอดทิ้งหรือกลับมาเป็นของแผ่นดินโดยประการอื่น ตามกฎหมายที่ดิน

(2) ทรัพย์สินสำหรับพลเมืองใช้ร่วมกัน เป็นต้นว่า ที่ชายตลิ่ง ทางน้ำ ทางหลวง ทะเลสาบ

ถูกบังคับเอาค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะจะมีผลต่อเนื่องไปถึงความคุ้มครองที่กฎหมายให้แก่สิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นพิเศษ เช่น การกักเรือหรือบุริมสิทธิทางทะเล เป็นต้น

หากเป็นกรณีเรือที่รัฐเช่า (Charter) หรือยืมมาจากเอกชนก็จะต้องตามมาตรา นี้ จึงสามารถใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ปรับแก้กรณีได้ เพราะรัฐมิได้เป็นเจ้าของเรือไม่ว่าจะดำเนินการทางพาณิชย์หรือไม่ก็ตาม เช่นเดียวกันกับกรณีที่เอกชนเช่าหรือยืมเรือของรัฐไปทำธุรกิจก็สามารถนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาใช้ได้อยู่ เนื่องจากแม้ว่ารัฐจะเป็นเจ้าของเรือแต่ไม่ได้ดำเนินการโดยรัฐและยังใช้ประโยชน์ในทางพาณิชย์อีกด้วย จึงเท่ากับได้สละความคุ้มครองแห่งความเป็นรัฐเข้าแสวงหาประโยชน์ในฐานะที่เท่าเทียมกับเอกชนแล้ว จึงไม่ควรที่จะได้รับความคุ้มครองที่ต่างออกไปจากเอกชนธรรมดา เช่นเดียวกันกับกรณีที่เอกชนจะเช่าหรือยืมเรือของรัฐมาใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ที่ไม่ใช่ทางพาณิชย์ ก็ยังสามารถใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ปรับได้

อย่างไรก็ตามหากเป็นการที่รัฐไปเช่าหรือยืมเรือมาจากรัฐอื่นเพื่อดำเนินการที่ไม่ใช่ทางพาณิชย์แล้วก็จะสามารถปรับเข้ากับมาตรานี้ได้ เพราะรัฐในที่นี้มีได้หมายถึงเพียงประเทศไทยเท่านั้น แต่มีความหมายรวมไปถึงประเทศหรือรัฐอื่น ๆ ด้วย ดังนั้นในกรณีดังกล่าวจึงไม่สามารถนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไปปรับใช้ได้ เนื่องจากหากไม่คุ้มครองไปถึงเรือของรัฐต่างประเทศด้วยก็จะทำให้เกิดข้อกังขาได้ว่ามีเหตุผลพิเศษอย่างไรถึงปฏิบัติกับเรือต่างประเทศไม่เหมือนกันกับเรือไทย ซึ่งจะไม่ส่งเสริมให้เกิดการขนส่งทางทะเลขึ้นในประเทศไทย

การที่มาตรา 5 กำหนดไว้เช่นนี้ทำให้เรือต่าง ๆ ของรัฐดังกล่าวไม่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล อันจะส่งผลให้ผู้ที่เข้าช่วยเหลือเรือของรัฐเหล่านี้ไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแต่ประการใด และเรือของรัฐเหล่านี้ก็ไม้อาจได้รับค่าตอบแทนจากการไปช่วยเหลือลำอื่นด้วย เนื่องจากตามมาตรา 5 แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดไว้เพียงว่าพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ให้ใช้บังคับแก่ ... แสดงว่าไม่ให้ใช้บังคับไม่ว่าในด้านการเป็นผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย หรือเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเอง

การพิจารณาความเป็นเรือของรัฐนั้นให้พิจารณาในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัย หมายความว่า หากขณะดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยเรือนั้นเป็นเรือของรัฐที่ใช้เพื่อสาธารณประโยชน์ แม้ว่าต่อมารัฐจะได้ขายเรือลำนั้นไปให้แก่เอกชน หรือไม่ได้ใช้เพื่อสาธารณประโยชน์อีกต่อไป ก็จะไม่

---

(3) ทรัพย์สินใช้เพื่อประโยชน์ของแผ่นดินโดยเฉพาะ เป็นต้นว่า ป้อม และโรงทหาร สำนักงานราชการบ้านเมือง เรือรบ อาวุธยุทโธปกรณ์"

ไม่สามารถนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาปรับใช้ได้ ตรงกันข้ามหากขณะดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยเรื่อนั้นยังไม่เป็นเรือของรัฐแต่เป็นของเอกชนหรือยังไม่ได้ใช้เพื่อสาธารณประโยชน์ แต่ต่อมารัฐได้ซื้อเรื่อนั้นมาหรือนำมาใช้เพื่อสาธารณประโยชน์แล้ว ก็สามารถที่จะใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ปรับเข้ากับเรื่อดังกล่าวได้ หลักการดังกล่าวนี้เป็นหลักการที่สืบเนื่องมาจากหลักการฟ้องคดีเอาภัยตัวทรัพย์สิน (action in rem) นั้นเอง จึงทำให้ภาระหนี้ตกติดไปกับทรัพย์สิน ไม่ได้ตกไปกับบุคคล

### 2.2.3.2 แท่นหรือฐานขุดเจาะทรัพยากรธรรมชาติในทะเล

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังไม่ใช้กับแท่นที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแท่นหรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเล (มาตรา 5 (3)) กรณีต้องเป็นการอยู่ในสถานที่ที่เป็นที่ตั้งอยู่แล้วจึงไม่ถือว่าเป็นเรือ หรือส่วนหนึ่งของเรือ หรือทรัพย์สินที่เรือบรรทุกมาอันจะเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัย หรือเป็นผู้กระทำการช่วยเหลือกู้ภัยได้ เพราะในกรณีที่แท่นหรือฐานขุดเจาะดังกล่าวตั้งอยู่ในที่ตั้งแล้วย่อมถือเป็นพื้นดิน หรือวัตถุลอยน้ำที่ไม่เคลื่อนที่ จึงไม่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอีกต่อไป เนื่องจากไม่มีความเสี่ยงภัยทางทะเลที่อาจจะต้องได้รับความช่วยเหลืออีกต่อไป หรือแม้จะมีภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้นกับแท่นหรือฐานขุดเจาะดังกล่าว ก็จะเป็นกรณีที่เกิดภัยอันตรายขึ้นกับทรัพย์สินตามปกติเท่านั้นซึ่งอาจจะนำหลักกฎหมายในเรื่องจัดการงานนอกสั่งเข้ามาปรับใช้ได้

## 2.3 สัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

ในส่วนของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีประเด็นที่ควรพิจารณาอยู่ 2 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นเรื่องอำนาจในการเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ใครจะเป็นบุคคลผู้มีอำนาจในการเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย เนื่องจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรืออาจจะไม่ได้เดินทางไปพร้อมกับเรือด้วย และหากสัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับได้จะมีผลผูกพันใครบ้าง เนื่องจากตามหลักกฎหมายนิติกรรมและสัญญานั้น จะมีผลผูกพันเฉพาะคู่กรณีหรือคู่สัญญาเท่านั้น ตามหลักสัญญาผูกพันเฉพาะคู่สัญญา (Privity of Contract) และอำนาจของศาลในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

### 2.3.1 บุคคลผู้มีอำนาจทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

โดยหลักแล้วผู้ที่มีส่วนได้เสียมากที่สุดในการช่วยเหลือกู้ภัยได้แก่ เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ แต่ในกรณีที่บุคคลดังกล่าวไม่ได้เดินทางไปพร้อมกับเรือ บุคคลที่มีอำนาจเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ได้แก่ นายเรือซึ่งเป็นผู้รับมอบอำนาจจากตัวเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือให้ดูแลทรัพย์สินของเขา ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 7 จึงได้กำหนดให้นายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของเรือ และให้เจ้าของเรือและนายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ เนื่องจากกรณีที่มิภยันตรายทางทะเลเกิดขึ้นนั้นเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรืออาจจะไม่ได้เดินทางไปพร้อมกับเรือทำให้ไม่อาจเป็นผู้ลงนามเป็นคู่สัญญาในสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยได้ นอกจากนี้แม้การติดต่อสื่อสารกันในปัจจุบันจะทำได้อย่างรวดเร็ว แต่ในเวลาที่เกิดภยันตรายทางทะเลนั้นการติดต่อสื่อสารอาจจะกระทำได้ลำบาก เช่น กรณีที่เรือประสบพายุก็จะทำให้คลื่นสัญญาณแปรปรวนจนไม่สามารถติดต่อสื่อสารกับผู้อื่นได้ เป็นต้น นายเรือจึงขอความยินยอมจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือเพื่อเป็นตัวแทนในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ ดังนั้นกฎหมายจึงกำหนดให้ผู้ที่มิอำนาจสูงที่สุดในเรือในขณะนั้น ได้แก่ นายเรือซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สิน มีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือได้

นอกจากนี้ยังกำหนดให้นายเรือและเจ้าของเรือมีอำนาจตัดสินใจแทนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือได้ เนื่องจากกฎหมายเห็นว่าความเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เหนือทรัพย์สินบนเรือนั้นอาจเปลี่ยนแปลงไปได้ เพราะอาจมีการซื้อขายสินค้าในระหว่างที่สินค้ายังไม่ถึงท่าเรือปลายทางได้ (Sale on Transit) ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงความเป็นผู้ทรงกรรมสิทธิ์เหนือทรัพย์สินบนเรือ ขณะเดียวกันผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งนั้นก็อาจมิใช่เจ้าของกรรมสิทธิ์เหนือสินค้าบนเรือ นอกจากนี้หากเจ้าของทรัพย์สินบนเรือมีจำนวนหลายคนย่อมเกิดปัญหาที่ไม่สามารถติดต่อเจ้าของทรัพย์สินบนเรือได้ครบทุกราย เนื่องจากในกรณีที่เกิดภยันตรายทางทะเลขึ้น ย่อมเป็นการยากที่จะมีเวลานานเพียงพอที่จะให้ใช้สืบหาผู้ที่เจ้าของทรัพย์สินบนเรือตัวจริงได้ ดังนั้นจึงควรให้นายเรือและเจ้าของเรือเป็นผู้ตัดสินใจแทนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ

ความสัมพันธ์ระหว่างนายเรือที่ได้ดำเนินการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยแทนเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือกับเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ และความสัมพันธ์ระหว่างนายเรือและเจ้าของเรือที่ได้ดำเนินการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยแทนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือกับเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ แม้ว่าเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือจะไม่ได้ไปพร้อมกับเรือทำให้ไม่มีโอกาสเข้าทำสัญญากับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ตาม แต่ผลของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำลงโดยนายเรือดังกล่าวก็จะมีผลผูกพันตัวเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามหลักกฎหมายเรื่องตัวการตัวแทน เพราะหากไม่กำหนดให้อำนาจแก่นายเรือและเจ้าของเรือในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว อาจมีปัญหาถกเถียงกันได้ว่านายเรือและเจ้าของเรือมีอำนาจหรือไม่

ซึ่งจะต้องพิจารณาว่าหากมีความสัมพันธ์กันในฐานะตัวการตัวแทนมาก่อน<sup>55</sup> ก็จะสามารถปรับเข้ากับหลักกฎหมายเรื่องตัวแทนโดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉินตามประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์มาตรา 802<sup>56</sup> ได้ ทำให้ตัวการได้แก่เจ้าของเรือและทรัพย์สินบนเรือต้องรับผิดชอบในกิจการที่ตัวแทนได้กระทำลงไปด้วย กล่าวคือมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย

สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำโดยนายเรือกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยให้มีผลผูกพันเจ้าของเรือด้วย เป็นการยกเว้นหลักสัญญาผูกพันเฉพาะคู่สัญญา (Privity of Contract) โดยอาศัยหลักกฎหมายเรื่องตัวการตัวแทน และการกำหนดให้เจ้าของเรือและนายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ โดยให้มีผลผูกพันเจ้าของทรัพย์สินบนเรือด้วย ซึ่งเป็นการยกเว้นหลักสัญญาผูกพันเฉพาะคู่สัญญา (Privity of Contract) โดยอาศัยหลักกฎหมายเรื่องตัวการตัวแทนเช่นกัน

หากไม่มีการตกลงกันเป็นตัวการตัวแทนมาก่อนนั้นอาจจะปรับเข้ากับหลักกฎหมายในเรื่องจัดการงานนอกสั่งได้<sup>57</sup> เพราะเป็นการจัดการงานของผู้อื่นแทนโดยไม่มีสิทธิ ซึ่งจะแตกต่างจากประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายแบบ Common law ที่ไม่จำเป็นต้องมีการตั้งตัวการตัวแทนกันไว้ก่อน เพราะผู้ที่ไม่ได้มีการตกลงเป็นตัวแทนไว้ก่อนเพียงแต่มีความสัมพันธ์อย่างใดอย่างหนึ่ง ไม่ว่าจะความสัมพันธ์นั้นจะเป็นไปโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ก็ทำให้บุคคลนั้นสามารถเข้าจัดการแทนได้ในกรณีฉุกเฉิน โดยอาศัยหลักที่ว่า “เมื่อได้รับคำสั่งให้กระทำการใดแล้ว การกระทำทุกสิ่งทุกอย่างเพื่อให้เกิดความสำเร็จย่อมถือเป็นคำสั่งด้วย” (quando aliquid mandatory, mandatur et omne per quod pervenitur ad illud)<sup>58</sup> โดยตัวแทนโดยจำเป็นจะเกิดขึ้นเมื่อมีเงื่อนไขว่าจะต้องไม่สามารถติดต่อขอคำสั่งจากตัวการได้ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องทางการค้าจริงและแน่นอน และตัวแทนกระทำการด้วยความซื่อสัตย์เพื่อประโยชน์ของบุคคลที่เกี่ยวข้อง<sup>59</sup> เพราะฉะนั้นนายเรือจะทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยได้เมื่อ สัญญานั้นกระทำขึ้นภายใต้ความจำเป็น และต้องกระทำไปด้วย

<sup>55</sup> ประสิทธิ์ ไชวโกลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งลากมิควรได้, หน้า 18. และไพฑูริต เอกจริยกร, ตัวแทน – นายหน้า, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2545), หน้า 70.

<sup>56</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 802 บัญญัติว่า “ในเหตุฉุกเฉิน เพื่อจะป้องกันมิให้ตัวการต้องเสียหาย ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าตัวแทนจะกระทำการใด ๆ เช่นอย่างวิญญูชนจะพึงกระทำ ก็ย่อมมีอำนาจจะทำทั้งสิ้น”

<sup>57</sup> ประสิทธิ์ ไชวโกลกุล, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จัดการงานนอกสั่งลากมิควรได้, หน้า 18.

<sup>58</sup> The Margery (1902) P. 157, 165.

<sup>59</sup> ไพฑูริต เอกจริยกร, ตัวแทน – นายหน้า, หน้า 69.



ความซื่อสัตย์เพื่อประโยชน์แก่เจ้าของเรือหรือทรัพย์สินบนเรือ<sup>60</sup> ตัวแทนดังกล่าวนี้เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายจึงไม่ต้องได้รับความยินยอมหรือให้สัตยาบันใด ๆ อีก

ในส่วนของกฎหมายไทยว่าด้วยตัวแทนนั้น การเป็นตัวแทนสามารถเกิดขึ้นได้ 5 ประเภทใหญ่ ๆ<sup>61</sup> ได้แก่ ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยชัดแจ้งจากตัวการ ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยปริยายจากตัวการ ตัวแทนเชิด ตัวแทนโดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉิน ตัวแทนโดยการให้สัตยาบัน

ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยชัดแจ้งจากตัวการ<sup>62</sup> หมายถึง ตัวแทนที่ตัวการได้แสดงออกไม่ว่าด้วยวาจา หรือโดยลายลักษณ์อักษร เพื่อมอบอำนาจให้ตัวแทนไปกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่งแทนตน และตัวแทนรับจะทำกิจการที่ได้รับมอบหมายนั้นแทนตัวการ ในกฎหมาย common law ถือกันว่าตัวแทนมีอำนาจโดยปริยาย (Implied Authority) ในการกระทำปฏิบัติกิจการที่ได้รับมอบหมายโดยชัดแจ้งให้ลุล่วงไป เว้นแต่จะมีการกำหนดขอบเขตอำนาจไว้โดยชัดแจ้งในสัญญาตัวแทน

63

ตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งโดยปริยายจากตัวการ หมายถึง ตัวแทนที่ไม่ได้รับการแต่งตั้งโดยชัดแจ้งจากตัวการ แต่ด้วยการแสดงออกของตัวการและตัวแทนเป็นที่เข้าใจได้ว่าการตกลงยินยอมกันเช่นนั้น กล่าวคือ ตัวการตกลงให้ผู้นั้นเป็นตัวแทนและผู้นั้นก็ตกลงยินยอมทำการเป็นตัวแทนด้วย ซึ่งการกระทำหรืองดเว้นกระทำของตัวการอาจถือได้ว่าเป็นการยินยอมโดยปริยาย โดยจะต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงและพฤติการณ์เป็นเรื่อง ๆ ไป

ตัวแทนเชิด<sup>64</sup> หมายถึง ตัวแทนที่เกิดขึ้นมาจากกิริยา อากาโร พฤติการณ์ การกระทำ หรือความประพฤติปฏิบัติต่อกันและระหว่างคู่กรณี โดยบุคคลหนึ่งอาจจะแสดงออกด้วยกิริยาหรือวาจาทำให้บุคคลภายนอกเข้าใจว่าตนได้มอบอำนาจให้บุคคลอีกคนหนึ่งเป็นตัวแทนของตน

ตัวแทนโดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉิน<sup>65</sup> หมายถึง ตัวแทนที่ได้รับมอบหมายให้เป็นตัวแทนของตัวการอยู่แล้ว และมีเหตุฉุกเฉินที่ทำให้ตัวแทนต้องทำการใด ๆ นอกเหนือจากที่ตัวการมอบหมาย

<sup>60</sup> The Renpor (1883) 8 P.D. 115, 118.

<sup>61</sup> โผทชิต เอกจริยกร, ตัวแทน – นายหน้า, หน้า 60.

<sup>62</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 797 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาตัวแทนนั้น คือสัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่งเรียกว่าตัวแทน มีอำนาจทำการแทนบุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าตัวการ และตกลงจะทำการดังนั้น อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยแต่งตั้งแสดงออกชัด หรือโดยปริยายก็ย่อมได้”

<sup>63</sup> ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์, “ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล: สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่ง”, หน้า 80 - 81.

<sup>64</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 821 บัญญัติว่า “บุคคลผู้ใดเชิดบุคคลอีกคนหนึ่งออกแสดงเป็นตัวแทนของตนก็ถือว่าผู้นั้นจะยินยอมให้บุคคลอีกคนหนึ่งเชิดตัวเขาเองออกแสดงเป็นตัวแทนของตนก็ดี ท่านว่าบุคคลผู้นั้นจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริตเสมือนว่าบุคคลอีกคนหนึ่งนั้นเป็นตัวแทนของตน”

ลงไปเพื่อป้องกันมิให้ตัวการเสียหายอันเป็นการคุ้มครองรักษาประโยชน์ของตัวการ โดยตัวแทนจะต้องดำเนินการอย่างวิญญูชนพึงกระทำ โดยไม่ต้องรอคำสั่งของตัวการก่อน เพราะจะไม่ทันท่วงทีหรือไม่มีโอกาสติดต่อกับตัวการได้

ตัวแทนโดยการให้สัตยาบัน<sup>65</sup> หมายถึง บุคคลที่กระทำการไปโดยปราศจากอำนาจ หรือตัวแทนที่กระทำการไปเกินขอบอำนาจที่ได้รับมอบหมายมา แต่ได้กระทำไปในนามของตัวการหรือเพื่อตัวการ และเมื่อตัวการทราบจึงได้รับรองหรือให้สัตยาบันแก่การกระทำดังกล่าว การกระทำนั้นก็ถือเสมือนว่าเป็นกิจการของตัวการและมีผลเสมือนเป็นกิจการที่ตัวแทนมีอำนาจมาตั้งแต่ต้น โดยการให้สัตยาบันสามารถให้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ได้ ขอเพียงให้มีการแสดงออกว่าตัวการยินยอมรับเอากิจการหรือการกระทำที่ตัวแทนได้กระทำไปเป็นของตัวการ

จากการเกิดขึ้นของตัวแทนตามกฎหมายไทยดังที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่าหากนายเรือจะเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยให้มีผลผูกพันเจ้าของเรือได้ จะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของเรือให้ เป็นตัวแทนเสียก่อนไม่ว่าโดยชัดแจ้ง โดยปริยาย โดยการเชิด โดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉิน หรือโดยการให้สัตยาบันในภายหลัง ซึ่งก็ไม่ยากนักเพราะโดยปกติแล้วนายเรือก็เป็นลูกจ้างหรือตัวแทนของเจ้าของเรือในการขับเรืออยู่แล้ว

ส่วนถ้านายเรือจะเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยแทนเจ้าของสินค้าในเรือ ก็ต้องเป็นไปตามหลักการเดียวกันคือจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของสินค้าในเรือให้ เป็นตัวแทนเสียก่อนไม่ว่าโดยชัดแจ้ง โดยปริยาย โดยการเชิด โดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉิน หรือโดยการให้สัตยาบันในภายหลัง สัญญาดังกล่าวจึงจะมีผลผูกพันเจ้าของสินค้าในเรือ แต่เนื่องจากนายเรือกับเจ้าของสินค้าในเรือ มักจะไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อกัน ดังนั้นจึงเป็นการยากที่จะถือว่านายเรือเป็นตัวแทนของเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ หากไม่ได้มีการตกลงตั้งตัวแทนกันไว้โดยชัดแจ้ง

นอกจากนี้การเกิดขึ้นของตัวแทนตามกฎหมายไทยนั้นไม่ได้มีลักษณะใดเลยที่เกิดขึ้นมาโดยผลของกฎหมาย ดังนั้นหากจะนำหลักการเดิมคือจะต้องอาศัยเจตนาของคู่สัญญาในการตั้งตัวแทน จึงย่อมไม่เหมาะสมกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และอาจเกิดข้อโต้แย้งข้อพิพาทกันได้ ดัง

<sup>65</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 802 บัญญัติว่า “ในเหตุฉุกเฉินเพื่อจะป้องกันมิให้ตัวการต้องเสียหาย ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าตัวแทนจะทำการใด ๆ เช่นอย่างวิญญูชนจะพึงกระทำก็ย่อมมีอำนาจจะทำได้ทั้งสิ้น”

<sup>66</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 823 บัญญัติว่า “ถ้าตัวแทนกระทำการอันใดอันหนึ่งโดยปราศจากอำนาจก็ดี หรือท่านอกทำเหนือขอบอำนาจก็ดี ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันตัวการ เว้นแต่ตัวการจะให้สัตยาบันแก่การนั้น

ถ้าตัวการไม่ให้สัตยาบัน ท่านว่าตัวแทนย่อมต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอกโดยลำพังตนเอง เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าบุคคลภายนอกนั้น ได้รู้ที่อยู่ท่านทำการโดยปราศจากอำนาจ หรือท่านอกเหนือขอบอำนาจ”

นั่นจึงเป็นการดีที่ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ได้กำหนดให้อำนาจแก่นายเรือในการเป็นตัวแทนทั้งเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าในเรื่องการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ เพื่อมิให้เกิดการโต้เถียงกันในเรื่องอำนาจในการทำสัญญากันอีกต่อไป และเพื่อให้การช่วยเหลือกู้ภัยที่จำต้องเกิดขึ้นอย่างเร่งด่วนสามารถเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องสร้างความมั่นใจให้แก่นายเรือในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยว่ามีผลผูกพันเจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ ด้วยการกำหนดให้เป็นตัวแทนโดยผลของกฎหมาย

### 2.3.2 อำนาจของศาลในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

สำหรับการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้น มีแนวโน้มที่ฝ่ายผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยจะถูกสถานการณ์บีบบังคับให้เข้าทำสัญญา เพราะต้องตกลงกันอย่างรวดเร็วเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายจากภัยอันตรายทางทะเลที่ใกล้จะเกิดขึ้นหรือเกิดขึ้นแล้ว จึงอาจถูกกำหนดเงื่อนไขการได้รับค่าตอบแทนอย่างไม่เป็นธรรม หรือกำหนดค่าตอบแทนเอาไว้มากเกินไป ดังนั้นร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 8 จึงเปิดช่องให้ศาลไม่ใช่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำลงนั้น หรือแก้ไขหรือปรับเปลี่ยนข้อกำหนดในสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย หรือเพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบแทนได้ เมื่อศาลเห็นว่าสัญญาดังกล่าวได้กระทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิชอบหรือความกดดันอันเกิดจากภัยอันตรายที่คุกคามและมีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม หรือเห็นว่าเงินตอบแทนตามสัญญาได้กำหนดไว้มากเกินไปเมื่อคำนึงถึงสภาพการปฏิบัติการที่เกิดขึ้นจริง ซึ่งในประเด็นเรื่องจำนวนเงินตอบแทนสูงหรือต่ำเกินไปนี้ไม่ต้องพิจารณาว่าทำสัญญาลงภายใต้ความกดดันหรือไม่

หลักการดังกล่าวนี้คล้ายคลึงกับหลักการในพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ที่ให้ศาลใช้ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น แต่ข้อสัญญาที่ศาลจะใช้บังคับเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 นี้จำกัดเฉพาะสัญญาสำเร็จรูปที่ผู้ประกอบการค้าหรือวิชาชีพทำกับผู้บริโภคเท่านั้น แต่ข้อตกลงหรือสัญญาที่ศาลจะปรับแก้ตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... นี้ไม่จำเป็นต้องเป็นสัญญาสำเร็จรูป หรือไม่จำเป็นต้องเป็นผู้ประกอบการค้าหรือวิชาชีพ หรือไม่จำเป็นต้องเป็นผู้บริโภค ศาลก็สามารถปรับแก้ข้อสัญญาได้ ข้อแตกต่างอีกประการหนึ่งคือตามพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ให้อำนาจศาลในการใช้สัญญาที่ไม่เป็นธรรมได้เท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น นั่นหมายความว่า ศาลไม่สามารถนำข้อความอื่น ๆ นอกเหนือจากสัญญามาใช้บังคับได้ แต่จะเลือกใช้ข้อสัญญาเพียงบางข้อที่ศาลเห็นว่าเป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น ซึ่งจะแตกต่างจากร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ที่ให้อำนาจกว้างขวางกว่า กล่าวคือ สามารถเลือกที่

จะใช้หรือไม่ใช้ข้อสัญญาทั้งหมดหรือแต่เพียงบางข้อได้ ซึ่งอำนาจนี้เป็นเช่นเดียวกันกับพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 แต่ตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... นี้ยังเพิ่มอำนาจในการปรับเปลี่ยนข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของสัญญาได้ และยังมีอำนาจในการเพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญาให้เหมาะสมกับสภาพการปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้นจริงอีกด้วย

## 2.4 หน้าที่ของคู่กรณีในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

สำหรับหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นทั้งฝ่ายผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือซึ่งกันและกันเพื่อให้บรรลุถึงเป้าหมายคือผลสำเร็จของงาน นั่นคือความปลอดภัยของทรัพย์สินหรือบุคคลที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

### 2.4.1 หน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 9 แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดให้ฝ่ายผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) หน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยพิจารณาจากวิญญูชนทั่วไปที่จะพึงใช้ความระมัดระวังในภาวะ วิตถัย และพฤติการณ์เช่นนั้นว่าจะทำเช่นไร เนื่องจากการช่วยเหลือกู้ภัยมีลักษณะที่เกิดขึ้นจากความสมัครใจจึงไม่ควรจะต้องกำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องใช้ความระมัดระวังที่สูงจนเกินไป

(2) หน้าที่ในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่สิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้มากที่สุดในช่วงที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งสอดคล้องกับ Article 8 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 ที่มุ่งคุ้มครองสภาพแวดลอมด้วย ทั้งยังเป็นกฎหมายบทบังคับตายตัว (Jus Cogens) ที่ไม่อาจตกลงให้แตกต่างไปได้อีกด้วย

(3) หน้าที่ในการขอความช่วยเหลือจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเมื่อมีเหตุอันควร เป็นกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายแรกมีความจำเป็นต้องขอความร่วมมือจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่น เมื่อเหตุการณ์เกิดเลวร้ายลงจนไม่สามารถดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยให้บรรลุผลสำเร็จได้ด้วยตนเองแต่เพียงผู้เดียว ซึ่งเป็นสิ่งที่กฎหมายเห็นว่าไม่ควรผูกขาดการช่วยเหลือกู้ภัยไว้แต่เพียงผู้เดียว เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ อันเป็นการแก้ปัญหาที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ประสงค์จะแบ่งรางวัลให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ ได้

(4) หน้าที่ในการยอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นปฏิบัติการแทนหรือเข้าร่วมปฏิบัติการร่วมกัน เมื่อได้รับคำร้องขออันควรจากเจ้าของเรือ นายเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินที่ประสบ

ภยันตราย โดยจะได้ค่าตอบแทนตามสัดส่วนของผลดีต่อความปลอดภัยที่แต่ละฝ่ายได้กระทำในการช่วยเหลือกู้ภัย อันเป็นการแก้ปัญหาที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ประสงค์จะแบ่งรางวัลให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ ได้ แต่หากการร้องขอดังกล่าวไม่มีเหตุผลอันสมควรก็จะมีผลกระทบต่อค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยควรจะได้รับเท่านั้น แต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่อาจปฏิเสธไม่ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเข้ามาช่วยหรือแทนที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยได้ แม้ว่าการร้องขอดังกล่าวจะไม่มีเหตุผลอันสมควรก็ตาม เนื่องจากนายเรือ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือเป็นผู้มีอำนาจในการตัดสินใจว่าให้เข้าช่วยเหลือหรือไม่ ดังจะเห็นได้จากมาตรา 24 ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่ได้ร่างขึ้นตาม Article 19 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 ซึ่งกำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามช่วยเหลือกู้ภัยโดยชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควรของนายเรือ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ ไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

นอกจากนี้ตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 11 นายเรือยังมีหน้าที่ในการช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิตในทะเลตามความสามารถที่จะกระทำได้โดยไม่ก่อให้เกิดภยันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือและบุคคลบนเรือของตนอีกด้วย หากฝ่าฝืนไม่เข้าช่วยเหลือ แม้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะไม่ได้กำหนดบทลงโทษเอาไว้ แต่นายเรืออาจได้รับโทษตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 374 ได้

#### 2.4.2 หน้าที่ของเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สิน

มาตรา 10 แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดให้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับภยันตรายทางทะเลนั้น มีหน้าที่ดังต่อไปนี้

(1) หน้าที่ในการให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ในระหว่างการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะการช่วยเหลือกู้ภัยสินค้าบางอย่างมีลักษณะเฉพาะต้องอาศัยข้อมูลหรือความเชี่ยวชาญเป็นพิเศษที่เกี่ยวข้องกับสินค้าดังกล่าว

(2) หน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่สิ่งแวดล้อมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด ในระหว่างที่ให้ความร่วมมือกับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย กรณีเป็นเช่นเดียวกันกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

(3) หน้าที่ในการต้องยอมรับมอบเรือหรือทรัพย์สินคืน เมื่อเรือหรือทรัพย์สินนั้นได้อยู่ในสถานที่ปลอดภัย และได้รับการร้องขอโดยมีเหตุผลอันสมควรของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เพื่อแก้ปัญหาต่าง ๆ เช่น ปัญหาว่าเจ้าของเรือที่ทำประกันภัยเงินมูลค่าตัวเรือจะปฏิเสธไม่รับมอบเรือคืน เพราะจะไปแจ้งต่อบริษัทประกันภัยว่าเกิดการเสียหายเสมือนเสียหายทั้งหมด (Constructive Total

Losses) หรือปัญหาที่ไม่ยอมรับมอบเพราะต้องการให้ไปส่งมอบ ณ ท่าเรือที่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมถูกกว่า เป็นต้น

สถานที่ปลอดภัย (Place of Safety) หมายถึง สถานที่ซึ่งเรือและทรัพย์สินบนเรือปลอดภัยจากภัยอันตรายทางทะเล เช่น เรือบรรทุกของสดเกิดภัยอันตรายทางทะเลขึ้นทำให้ตู้แช่เสียหาย เช่นนี้ การนำเรือไปไว้ในสถานที่ปลอดภัย แต่ไม่มีตู้แช่ของสด ก็ยังไม่ถือว่าอยู่ในสถานที่ที่ปลอดภัยสำหรับทรัพย์สินบนเรือ เป็นต้น ซึ่งกรณีเหล่านี้ต้องปล่อยให้เป็นที่ของศาลในการตีความตามแต่กรณี

ส่วนเรื่องเหตุผลอันสมควรนั้นจะต้องพิจารณาเหตุผลอันสมควรของคู่กรณีทั้งสองฝ่าย ตามมาตรฐานของวิญญูชนว่าเป็นเวลาที่เหมาะสมแล้วหรือไม่<sup>67</sup> สำหรับสาเหตุที่ต้องมีการรับมอบเรือและทรัพย์สินบนเรือคืน ก็เนื่องมาจากว่าแม้ว่าการที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเข้าไปดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น เรือและทรัพย์สินดังกล่าวได้ตกมาอยู่ในความดูแลของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว แต่ตามแนวความคิดพื้นฐานของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น สิทธิครอบครองและการควบคุมเรือที่ประสบภัยอันตรายนั้นยังคงอยู่ที่นายเรือหรือเจ้าของเรือ เพราะเป็นผู้อนุญาตให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย ดังจะเห็นได้จากที่นายเรือและเจ้าของเรือมีอำนาจในการสั่งห้ามกระทำการช่วยเหลือกู้ภัยได้<sup>68</sup> ดังนั้นการรับมอบ (Redelivery) จึงมิใช่เป็นการรับโอนทางกายภาพ หากแต่เป็นเพียงการที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแจ้งให้แก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทราบว่าการช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลงแล้ว (Complete operation) การดำเนินการใด ๆ ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลังจากนั้นจึงมีฐานะเป็นเพียงผู้ดูแลทรัพย์สิน (Bailee) เท่านั้น นายเรือ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือจะต้องเข้ามาดูแลทรัพย์สินของตนเองตามเดิมเหมือนสภาพก่อนที่จะเกิดภัยอันตรายขึ้น<sup>69</sup> ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการส่งมอบเรือหรือทรัพย์สินดังกล่าวคืนให้แก่ผู้มีสิทธิ การส่งมอบเรือและทรัพย์สินดังกล่าวคืนนั้นจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยพ้นจากความเสี่ยงภัยและความรับผิดชอบต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นแก่เขา ความรับผิดชอบและความเสี่ยงภัยจะโอนกลับไปสู่เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินแทน แต่หากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินไม่นำค่าตอบแทนมามอบให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมมีสิทธิในการยึดหน่วงเรือหรือทรัพย์สินไว้เป็นประกันการชำระหนี้

การปฏิบัติกรช่วยเหลือกู้ภัยจะสิ้นสุดลงเมื่อใดนั้นเป็นสิ่งที่สำคัญ เพราะจะใช้ในการพิจารณาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ที่พิจารณาจากระยะเวลาที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

<sup>67</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์ครั้งที่ 1/2542, วันที่ 12 พฤษภาคม 2542 เวลา 13.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์, หน้า 9.

<sup>68</sup> International Convention on Salvage 1989 article 19

<sup>69</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์ครั้งที่ 2/2542, วันที่ 28 พฤษภาคม 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์, หน้า 4.

(ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 13 (6) หรืออาจใช้ในการพิจารณาจัดแบ่งแยกความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในภายหลัง นอกจากนี้ยังใช้ในการนับอายุความอีกด้วย เพราะในร่างพระราชบัญญัติมาตรา 31 กำหนดให้สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทน ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในสองปี นับแต่วันที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลง ให้เป็นอันขาดอายุความ แต่ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้กล่าวถึงเอาไว้ว่าการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยจะสิ้นสุดลงเมื่อใด แต่เมื่อพิจารณาตลอดทั้งร่างพระราชบัญญัติแล้วจะพบว่า การช่วยเหลือกู้ภัยเรือและทรัพย์สินบนเรือมาถึงสถานที่ปลอดภัยนี้เป็นจุดสิ้นสุดการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นเมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนำเรือมาส่งมอบ ณ สถานที่ปลอดภัยแล้วย่อมสามารถไปจากเรือลำนั้นได้เลย เพราะการปฏิบัติการได้เสร็จสิ้นลงแล้ว แต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ยังคงยึดหน่วงเรือเอาไว้เป็นหลักประกันในการชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

นอกจากนี้เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินยังมีหน้าที่หลักประการหนึ่งคือต้องจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัย และหน้าที่ที่เกี่ยวข้องไปกับการชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย นั่นคือ หน้าที่เกี่ยวกับการวางหลักประกันเพื่อเป็นประกันการชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยอีกด้วย ดังที่จะได้กล่าวถึงต่อไปในเรื่องหลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

## 2.5 การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 11 กำหนดให้นายเรือมีหน้าที่ช่วยเหลือชีวิตบุคคลที่ตกอยู่ในอันตรายแห่งชีวิตในทะเลตามความสามารถที่จะกระทำได้ โดยไม่ก่อให้เกิดภัยอันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือและบุคคลบนเรือของตนซึ่งสอดคล้องกับ Article 10.1 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 โดยหน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่เฉพาะตัวของนายเรือ ดังนั้นเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าบนเรือไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในผลของการที่นายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลด้วย ซึ่งสอดคล้องกับ Article 10.3 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 เพราะหากไม่บัญญัติไว้ตามปกติ นายจ้างย่อมต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างในการทำงานที่สั่งด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 425<sup>70</sup> ส่วนบทบังคับนายเรือที่ฝ่าฝืนหน้าที่นั้น แม้ว่าใน

<sup>70</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425 บัญญัติว่า “นายจ้างต้องร่วมกันรับผิดชอบกับลูกจ้างในผลแห่งละเมิดซึ่งลูกจ้างได้กระทำไปในทางการที่จ้างนั้น”

ร่างกฎหมายฉบับนี้ไม่มีผลของการฝ่าฝืนหน้าที่ของนายเรือในเรื่องนี้เอาไว้ แต่ก็สามารถใช้ประมวลกฎหมายอาญามาตรา 374 ได้อยู่แล้ว และการกำหนดบทลงโทษทางอาญาลงไปก็จะทำให้ร่างกฎหมายฉบับนี้กลายเป็นกฎหมายอาญาซึ่งไม่สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของผู้ร่างที่ตั้งใจให้ร่างกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายแพ่ง

นอกจากนี้มาตรา 20 วรรคแรก ยังกำหนดต่อเนื่องไปถึงผลของการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลว่า ผู้กระทำการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลจะไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทนจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตจากการนั้น ซึ่งหลักนี้ได้รับการยืนยันจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทั้ง 2 ฉบับ คือ อนุสัญญาฉบับปี 1910 บัญญัติไว้ใน Article 9 และอนุสัญญาฉบับปี 1989 บัญญัติไว้ใน Article 16

อย่างไรก็ตามหากมีการช่วยเหลือชีวิตในขณะที่บุคคลอื่นช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 20 วรรค 2 ก็กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือชีวิตมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรม (fair share) จากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับ ซึ่งจะคิดฐานจากเงินรางวัลและค่าทดแทนพิเศษที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับด้วย<sup>71</sup> อันเป็นหลักการที่สอดคล้องกับหลักการที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 16

ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินและมีการช่วยเหลือชีวิตไว้ด้วยกันในคราวเดียวกัน ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 21 ก็กำหนดให้ศาลใช้ดุลพินิจในการเพิ่มเงินตอบแทนขึ้นก็ได้

อย่างไรก็ตามหากไม่ให้ค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์แต่เพียงอย่างเดียว (Pure Life Salvage) อาจไม่เป็นธรรมกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นจึงอาจนำหลักกฎหมายในเรื่องจัดการงานนอกสั่งมาใช้บังคับได้ ซึ่งอย่างน้อยก็ทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ไม่เสียหายจากการเข้าช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ที่ประสบภัยอันตรายถึงแก่ชีวิตในทะเล เนื่องจากสามารถเรียกร้องเอาค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์จากผู้รอดชีวิตได้ เพราะการช่วยเหลือชีวิตนั้นย่อมเป็นการเข้าจัดการที่สมประโยชน์ของตัวการ (ผู้รอดชีวิต) ตามกฎหมายว่าด้วยการจัดการงานนอกสั่ง

ในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... เองก็เป็นเช่นเดียวกันกับอนุสัญญาฉบับปี 1989 ที่มองว่าชีวิตมนุษย์มิใช่ทรัพย์สินที่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยได้ แม้ว่าในมาตรา 11 จะกำหนดให้นายเรือมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายแห่งชีวิต มาตรา 13 (5) ได้วางหลักเกณฑ์ในการพิจารณาค่าตอบแทนแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินและชีวิตมนุษย์นั้น ศาลจะต้องนำการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์มาคำนวณเพิ่มเติมด้วย และมาตรา 20 จะได้มีการวาง

<sup>71</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวีครั้งที่ 7/2542, วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, หน้า 6.



กฎเกณฑ์ว่าแม้การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์จะไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากตัวผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย แต่หากในกรณีมีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์เกิดขึ้นในโอกาสเดียวกันกับที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นนั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยชีวิต (Life Salvor) จะได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรม (Fair share) จากค่าตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอื่นได้รับจากการช่วยเหลือ เรือ ททรัพย์สิน สิ่งแวดล้อมก็ตาม ดังจะเห็นได้จากเหตุผล 3 ประการ ดังต่อไปนี้

ประการแรกเมื่อพิจารณาคำนิยามในมาตรา 4 วรรค 2 ที่ว่า “การช่วยเหลือกู้ภัย” หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใดที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบภัยอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ” ดังนั้นจะเห็นได้ว่าวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยตามมาตรา 4 วรรค 2 นั้นหมายความถึงเรือ (Vessel) และทรัพย์สิน (Property) เท่านั้น ไม่ได้หมายความรวมถึงชีวิตมนุษย์แต่อย่างใด

ประการที่ 2 เมื่อพิจารณาการจ่ายเงินรางวัล (Reward) หรือค่าทดแทนพิเศษ (Special Compensation) อันเป็นค่าตอบแทนแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามหลักการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ผู้มีหน้าที่ในการจ่าย ได้แก่ บุคคล 2 ประเภทเท่านั้น คือ เจ้าของเรือ (Shipowner) และ/หรือ ผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สิน (Property interested person) แต่การให้สิทธิผู้ช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์นั้นเพียงให้เรียกร้องส่วนแบ่งที่เป็นธรรม (Fair share) จากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเท่านั้น

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ไม่ได้ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องตามหลักในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยเพียงแต่กฎหมายวางหลักให้ได้รับส่วนแบ่งจากค่าตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ทรัพย์สิน หรือสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมเท่านั้น ดังนั้นเมื่อการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องตามหลักในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัย ชีวิตมนุษย์จึงไม่อาจเป็นทรัพย์สินที่ต้องเสียภัยในทะเล (Maritime Property) ได้

ประการสุดท้ายเมื่อพิจารณาประวัติศาสตร์ของกฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยก็จะเห็นได้ว่าหลักกฎหมายนี้เกิดขึ้นมาเพื่อกำหนดค่าตอบแทนแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน โดยให้ได้รับส่วนแบ่งจากทรัพย์สินที่ตนช่วยเหลือกู้ภัยได้ ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายช่วยเหลือกู้ภัยถูกสร้างขึ้นมาเพื่อใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินเท่านั้น เพราะฉะนั้นชีวิตมนุษย์จึงไม่อาจถือเป็นทรัพย์สินที่ต้องเสียภัยอันตรายทางทะเล (Maritime property)

## 2.6 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะมีสิทธิได้รับนั้นมีอยู่ 2 ประเภท คือ เงินรางวัล และค่าทดแทนพิเศษ ซึ่งจะมีหลักเกณฑ์ในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวแตกต่างกันไป

### 2.6.1 เงินรางวัล

สิ่งที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับเป็นการตอบแทน ได้แก่ เงินรางวัล ซึ่งจะได้รับต่อเมื่อการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินปลอดภัย คือ มีประโยชน์อย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นมาจากการช่วยเหลือกู้ภัย มิใช่ว่าหากไม่มีการช่วยเหลือกู้ภัยแล้วก็ยังคงเหลือเท่านั้นซึ่งไม่ถือว่ามีความเสี่ยงใด ๆ เกิดขึ้นมา ดังนั้นหากเกิดกรณีที่ช่วยเหลือกู้ภัยสำเร็จแล้ว ต่อมาเรือดังกล่าวเกิดอับปางลง เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ยังมีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ หรือในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายรายหรือมีการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นหลายครั้ง เงินรางวัลก็จะกำหนดให้ตามการกระทำอันเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เรือหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ในแต่ละครั้ง

การได้รับเงินรางวัลนี้สามารถเกิดขึ้นมาได้แม้ว่าเรือที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นเจ้าของเดียวกันกับเรือที่ประสบภัยอันตราย (Sister Ship) ก็ตาม (ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 12) เนื่องจากเงินรางวัลนี้ไม่ได้พิจารณาถึงความเสียหายของเรือซึ่งเจ้าของเรือจะเป็นผู้รับความเสียหายเท่านั้น แต่จะพิจารณาจากการใช้ทักษะและความสามารถในการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งเป็นส่วนของนายเรือและลูกเรือของเรือลำที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นด้วย นอกจากนี้ภัยอันตรายที่เกิดขึ้นนั้นย่อมส่งผลกระทบต่อสินค้าหรือทรัพย์สินอื่น ๆ บนเรือด้วย จึงทำให้มีผู้อื่นที่เข้ามามีส่วนได้เสียด้วย ดังนั้นในขั้นสุดท้ายบุคคลผู้มีส่วนเสียและได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยก็ต้องเป็นผู้ชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

สำหรับกรณีที่มีการประกันภัยไว้ก็จะทำให้เจ้าของเรือหรือทรัพย์สินบนเรือที่ต้องจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไปสามารถเรียกร้องคืนจากผู้รับประกันได้ เนื่องจากค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นถือเป็นความสูญเสียที่เกิดขึ้นจากภัยอันตรายซึ่งสามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันชำระเงินประกันได้<sup>72</sup>

#### 2.6.1.1 จำนวนเงินรางวัล

สำหรับจำนวนเงินรางวัลนั้น อาจเกิดขึ้นได้โดยการตกลงกันของคู่สัญญาซึ่งศาลก็สามารถปรับลดหรือเพิ่มจำนวนเงินรางวัลตามที่ตกลงกันในสัญญาได้ หรืออาจจะตกลงให้บุคคล

<sup>72</sup> Marine Insurance Act 1906 Article 65 (1) บัญญัติว่า "Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils."

ภายนอก เช่น อนุญาตให้ศาลเป็นผู้กำหนด หรืออาจจะให้ศาลมีดุลพินิจในการกำหนดจำนวนเงินรางวัลโดยใช้หลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 13 แห่งร่างพระราชบัญญัติประกอบกับต้องคำนึงถึงการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยก็ได้

สำหรับหลักเกณฑ์ที่ใช้ในการคำนวณเงินรางวัลตามมาตรา 13 ได้แก่

(1) มูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นตามสภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ (salved value of the vessel and other property)

(2) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด (skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment)

(3) ระดับความสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัย (measure of success obtained by the salvor) ซึ่งหมายถึงส่วนแห่งความสำเร็จที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแต่ละคนได้กระทำขึ้น กล่าวคือ ผลดีที่เกิดขึ้นจากการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งจะต้องพิจารณาประกอบกับความยากง่ายของงานด้วย

(4) สภาพและระดับความรุนแรงของภัยอันตราย (Nature and Degree of the Danger)

(5) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้ภัย ทรัพย์สิน และชีวิตบุคคล (skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life)

(6) เวลาที่เสียไปและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งความสูญเสียที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย (time used and expenses and losses incurred by the salvors)

(7) ความเสี่ยงต่อความรับผิดและความเสี่ยงอย่างอื่นที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย (risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment)

(8) ความฉับพลันในการให้บริการ (Promptness of the Services Rendered)

(9) เรือและเครื่องมือต่าง ๆ ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีไว้ใช้และที่ได้ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย (availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations)

(10) การเตรียมพร้อม ประสิทธิภาพ และมูลค่าของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย (state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof)

อย่างไรก็ตามเงินรางวัลที่จะได้รับต้องไม่เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ อันเป็นเพดานสูงสุดของเงินรางวัล ซึ่งจะพิจารณาประเมินมูลค่าทรัพย์สิน ณ วันและสถานที่

ที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลง<sup>73</sup> เพราะหากเงินรางวัลมีมากไปกว่ามูลค่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้แล้วก็จะก่อให้เกิดภาระแก่เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ มากไปกว่าประโยชน์ที่เขาจะได้รับ ซึ่งจะไม่สอดคล้องกับทฤษฎีของการช่วยเหลือกู้ภัย นั่นคือ ทฤษฎีลามากกว่าได้ เพราะลากที่ได้มาเมื่อเปรียบเทียบกับภาระที่ต้องเสียไปแล้วจะมีมากกว่า

กรณีของดอกเบี๋ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้น แม้จะเกินกว่ามูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ก็สามารถที่จะเรียกได้ เพราะกรณีดังกล่าวนี้จะไม่ไปรวมกับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เนื่องจากผู้ร่างเกรงว่าจะเป็นการเบียดบังทำให้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยลดลง (ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 15) แต่ศาลจะกำหนดให้ตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งเท่านั้น เป็นดุลพินิจของศาลโดยแท้ว่าจะกำหนดให้หรือไม่ให้ดอกเบี๋ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้อง หรือศาลอาจจะกำหนดให้น้อยหรือมากกว่าที่ขอได้<sup>74</sup>

<sup>73</sup> ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์, "ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล: สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่ง", หน้า 52.

<sup>74</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 142 บัญญัติว่า "คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลที่ชี้ขาดคดีต้องตัดสิน ตามข้อหาในคำฟ้องทุกข้อ แต่ห้ามมิให้พิพากษาหรือคำสั่งให้สิ่งใด ๆ เกินไปกว่าหรือนอกจากที่ปรากฏในคำฟ้อง เว้นแต่

(1) ในคดีฟ้องเรียกสังหาริมทรัพย์ ให้พึงเข้าใจว่าเป็นประเภทเดียวกับฟ้องขอให้ขับไล่จำเลย ถ้าศาลพิพากษาให้โจทก์ชนะคดีเมื่อศาลเห็นสมควรศาลจะมีคำสั่งให้ขับไล่จำเลยก็ได้ คำสั่งเช่นนี้ให้ใช้บังคับตลอดถึงวงศญาติทั้งหลายและบริวารของจำเลยที่อยู่บนอสังหาริมทรัพย์นั้น ซึ่งไม่สามารถแสดงอำนาจพิเศษให้ศาลเห็นได้

(2) ในคดีที่โจทก์ฟ้องเรียกทรัพย์สินใด ๆ เป็นของตนทั้งหมด แต่พิจารณาได้ความว่าโจทก์ควรได้แต่ส่วนแบ่ง เมื่อศาลเห็นสมควร ศาลจะพิพากษาให้โจทก์ได้รับแต่ส่วนแบ่งนั้นก็ได้

(3) ในคดีที่โจทก์ฟ้องขอให้ชำระเงินพร้อมด้วยดอกเบี้ยจนถึงวันฟ้อง เมื่อศาลเห็นสมควรศาลจะพิพากษาให้จำเลยชำระดอกเบี้ย จนถึงวันที่ได้ชำระเสร็จตามคำพิพากษาก็ได้

(4) ในคดีที่โจทก์ฟ้องเรียกค่าเช่าหรือค่าเสียหายอันต่อเนื่องกันจนถึงวันฟ้อง เมื่อศาลเห็นสมควรศาลจะพิพากษาให้ชำระค่าเช่าและค่าเสียหายเช่นว่านี้จนถึงวันที่ได้ชำระเสร็จตามคำพิพากษาก็ได้

(5) ในคดีที่ออกยกข้อกฎหมายอันเกี่ยวด้วยความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นอ้างได้นั้น เมื่อศาลเห็นสมควรศาลจะยกข้อเหล่านั้นขึ้นวินิจฉัยแล้วพิพากษาคดีไปก็ได้

(6) ในคดีที่โจทก์ฟ้องขอให้ชำระเงินพร้อมด้วยดอกเบี้ยซึ่งมิได้มีข้อตกลงกำหนดอัตราดอกเบี้ยกันไว้ เมื่อศาลเห็นสมควรโดยคำนึงถึงเหตุสมควรและความสุจริตในการรู้ความหรือการดำเนินคดี ศาลจะพิพากษาให้จำเลยชำระดอกเบี้ยในอัตราที่สูงขึ้นกว่าที่โจทก์มีสิทธิได้รับตามกฎหมาย แต่ไม่เกินร้อยละสิบห้าต่อปีนับตั้งแต่วันฟ้องหรือวันอื่นหลังจากนั้นก็ได้"

### 2.6.1.2 การแบ่งเงินรางวัล

ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น บางครั้งอาจจะมีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายรายร่วมกันช่วยเหลือกู้ภัยก็ได้ โดยพิจารณาได้จากหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในมาตรา 9 (3) และ(4) ที่จะต้องหาผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเข้ามาช่วยกันช่วยเหลือ หรือยอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเข้ามาช่วยช่วยเหลือหรือแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายเดิม ดังนั้นเมื่อมีการช่วยเหลือกู้ภัยจนประสบความสำเร็จแล้วยอมนำมาซึ่งปัญหาในการแบ่งเงินรางวัลกัน ซึ่งมาตรา 17 ได้กำหนดว่าในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายรายให้มีการแบ่งเงินรางวัลกันโดยใช้วิธีการคำนวณเงินรางวัลโดยอาศัยเกณฑ์ตามมาตรา 13 นั่นคือให้พิจารณาจากการมีส่วนร่วมของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแต่ละรายในส่วนสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัยว่ามีส่วนก่อให้เกิดความสำเร็จขึ้นมากน้อยเพียงใด ซึ่งเงินรางวัลนี้อาจจะไม่เท่ากันก็ได้ขึ้นอยู่กับสัดส่วนของการกระทำที่ก่อให้เกิดความสำเร็จของงานคือการทำให้ทรัพย์สินปลอดภัยจากภัยอันตรายทางทะเล

สำหรับการแบ่งเงินรางวัลในระหว่างเจ้าของเรือกับนายเรือและคนประจำเรือนั้น หากไม่มีการกำหนดไว้เป็นพิเศษย่อมต้องเป็นไปตามกฎหมายตัวการตัวแทนซึ่งจะส่งผลให้ทรัพย์สินที่ตัวแทนได้มาทั้งหมดต้องตกเป็นของตัวการทั้งสิ้นซึ่งจะไม่เป็นธรรมแก่นายเรือและคนประจำเรือ ดังนั้นมาตรา 18 จึงได้กำหนดให้การช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ปฏิบัติกรจากเรือไทยนั้น ต้องพิจารณาว่าการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวเป็นการนำเรือเข้าเสี่ยงมากกว่าการใช้ทักษะหรือความสามารถพิเศษของคนประจำเรือ หากว่าเป็นการนำเรือเข้าเสี่ยง ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่เจ้าของเรือ แต่หากเป็นการใช้ทักษะหรือความสามารถพิเศษของคนประจำเรือ ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่คนประจำเรือทุกคนคนละเท่า ๆ กัน เว้นแต่จะมีการตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น เพื่อมิให้มีการโต้เถียงกันในเรื่องของการแบ่งเงินรางวัล แต่หากเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยจากเรือต่างประเทศก็ให้

---

ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 161 บัญญัติว่า “ภายใต้บังคับบทบัญญัติห้ามมาตรการต่อไปนี้ ความรับผิดชอบที่สุดสำหรับค่าฤชาธรรมเนียมของคู่ความในคดี ย่อมตกอยู่กับคู่ความฝ่ายที่แพ้คดีแต่อย่างไรก็ดี ไม่ว่าคู่ความฝ่ายใดจะชนะคดีเต็มตามข้อหาหรือแต่บางส่วนศาลมีอำนาจที่จะพิพากษาให้คู่ความฝ่ายที่ชนะคดีนั้นเสียค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวง หรือให้คู่ความแต่ละฝ่ายเสียค่าฤชาธรรมเนียมส่วนของตน หรือตามส่วนแห่งค่าฤชาธรรมเนียมทั้งปวงซึ่งคู่ความทั้งสองฝ่ายได้เสียไปก็ได้ ตามที่ศาลจะใช้ดุลพินิจโดยคำนึงถึงเหตุสมควรและความสุจริตในการสู้ความหรือการดำเนินคดีของคู่ความทั้งปวง

ถ้ามิได้ระบุค่าฤชาธรรมเนียมชนิดใดไว้โดยเฉพาะค่าฤชาธรรมเนียมนั้นให้รวมถึง ค่าป่วยการพยาน ค่าทนายความ ค่าธรรมเนียมในการส่งเอกสารและบังคับคดี และค่าฤชาธรรมเนียม หรือค่าธรรมเนียมอื่น ๆ บรรดาที่กฎหมายบังคับให้เสีย

คดีที่ไม่มีข้อพิพาทให้ฝ่ายเริ่มคดีเป็นผู้เสียค่าฤชาธรรมเนียม”

การแบ่งเงินรางวัลนั้นเป็นไปตามกฎหมายของประเทศนั้น เพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงมิให้ต้องบังคับตามหลักกฎหมายในเรื่องตัวการและตัวแทน

ส่วนกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยมิได้กระทำจากเรือ ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 19 กำหนดให้การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างให้เป็นไปตามสัญญาจ้างดังกล่าว โดยหากไม่มีสัญญาจ้างก็ต้องพิจารณาว่าการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวบุคคลใดที่มีความเสี่ยงมากกว่ากัน

### 2.6.1.3 ผู้มีหน้าที่ในการจ่ายเงินรางวัล

ผู้ที่มีหน้าที่ในการจ่ายเงินรางวัล ได้แก่ ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินบนเรือซึ่งจะต้องจ่ายเงินรางวัลให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามส่วนมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ซึ่งจะไม่เท่ากัน แต่โดยที่เจ้าของเรือได้รับประโยชน์มากกว่าผู้อื่น ดังนั้นร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 14 จึงเปิดโอกาสให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถเรียกเอาเงินรางวัลทั้งหมดจากเจ้าของเรือก่อน แล้วให้เจ้าของเรือที่ได้ชำระเงินรางวัลให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไปแล้วใช้สิทธิไล่เบียดกับผู้มีส่วนได้เสียคนอื่น ๆ ที่มีหน้าที่ต้องจ่ายเงินรางวัลตามสัดส่วนที่ได้รับประโยชน์มาก็ได้ ซึ่งหมายความว่าแม้เจ้าของเรือจะไม่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเลย แต่ก็อาจจะต้องรับผิดชอบไปก่อนในเงินรางวัลแล้วค่อยไปเรียกร้องไล่เบียดเอาจากผู้ที่มีหน้าที่ต้องชำระเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่แท้จริงก็ได้ ซึ่งในประเด็นนี้อนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 13.2 ได้กำหนดเปิดช่องให้แต่ละรัฐสามารถกำหนดเช่นนี้ได้

### 2.6.2 ค่าทดแทนพิเศษ

ในมาตรา 16 แห่งร่างพระราชบัญญัติ ได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์พิเศษเพื่อจูงใจให้รักษาสิ่งแวดล้อมไว้ กล่าวคือ มีการให้รางวัลเพิ่มเติมนอกเหนือจากเงินรางวัลซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะมีสิทธิได้รับต่อเมื่อการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินปลอดภัยแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจจะได้รับค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือ ซึ่งเพียงพอต่อค่าใช้จ่ายที่สูญเสียไปโดยจำเป็นและมีเหตุอันสมควร รวมถึงอัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงและมีเหตุอันควร โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการให้บริการ เรือและเครื่องมือต่างๆ ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีไว้ใช้และได้ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย การเตรียมพร้อม และประสิทธิภาพและมูลค่าของอุปกรณ์ต่างๆ ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย แม้การช่วยเหลือกู้ภัยจะกระทำไม่สำเร็จก็ตาม หากว่าการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินบนเรือได้คุกคามต่อการที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อม

หลักการของค่าทดแทนพิเศษนี้เป็นหลักการที่กำหนดให้ผู้ก่อให้เกิดมลภาวะเป็นผู้รับผิดชอบ (Polluter Pay Principal - PPP) ซึ่งเป็นหลักการเดียวกับที่กำหนดไว้ในกฎหมายสิ่งแวดล้อม เช่น ระเบียบรถน้ำมันหรือสารเคมีหรือเรือทั่วไปก่อให้เกิดมลพิษแก่สิ่งแวดล้อม เรือดังกล่าวจะต้องจ่ายค่าทดแทนพิเศษ และหากสาเหตุที่แท้จริงเกิดขึ้นเพราะสินค้าบนเรือแล้วเจ้าของเรือก็สามารถที่จะใช้สิทธิไล่เบียดเอากับเจ้าของสินค้าบนเรือได้

หากการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวได้เป็นการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดต่อสภาพแวดล้อม เงินค่าทดแทนพิเศษที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอาจเพิ่มสูงขึ้นได้ถึงร้อยละสามสิบของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งศาลอาจเพิ่มขึ้นอีกก็ได้แต่ต้องไม่เกินสองเท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

อย่างไรก็ตามหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกระทำการโดยประมาทและไม่กระทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดแก่สภาพแวดล้อม เขาอาจจะถูกตัดสิทธิที่จะได้รับค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือทั้งหมดหรือแต่บางส่วนได้

ในกรณีที่เจ้าของเรือได้จ่ายค่าทดแทนพิเศษให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไปแล้ว เขามีสิทธิไล่เบียดคนที่ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงได้ เช่น เจ้าของทรัพย์สินอันตรายน<sup>75</sup> หรือเรียกร้องต่อบริษัทประกันภัยก็ได้

การกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องค่าทดแทนพิเศษขึ้นมา นั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อกระตุ้นหรือจูงใจให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม เพราะแม้ว่าจะช่วยเหลือกู้ภัยเรือที่เป็นภัยคุกคามต่อสิ่งแวดล้อม เช่น เรือบรรทุกน้ำมันหรือบรรทุกแก๊สเหลวก็ตาม ไม่สำเร็จแต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิที่จะได้รับชดเชยค่าใช้จ่ายที่เขาต้องเสียไปในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยได้ อันเป็นการยกเว้นหลักไม่สำเร็จไม่จ่าย ซึ่งจะไม่จ่ายเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีที่ประสบความสำเร็จ อันเป็นการไม่จูงใจให้มีการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือ

<sup>75</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 33 และมาตรา 34

มาตรา 33 บัญญัติว่า “ของใดที่มีสภาพอันก่อให้เกิดอันตรายได้ เช่น ไวไฟ หรืออาจเกิดระเบิด หรืออาจเป็นอันตรายโดยประการอื่น ผู้ส่งของต้องทำเครื่องหมายหรือปิดป้ายตามสมควรเพื่อให้รู้ว่าของนั้นมีอันตราย

เมื่อส่งของตามวรรคหนึ่งให้แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่น ผู้ส่งของต้องแจ้งให้ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น และในกรณีที่ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นร้องขอ ให้ผู้ส่งของแจ้งข้อควรระวังและวิธีป้องกันอันตรายให้ทราบด้วย”

มาตรา 34 บัญญัติว่า “ถ้าผู้ส่งของไม่ปฏิบัติตามมาตรา 33 และผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นไม่ทราบถึงสภาพอันตรายแห่งของนั้น สิทธิและหน้าที่ของผู้ส่งของ ผู้ขนส่งและผู้ขนส่งอื่นมีดังต่อไปนี้

- (1) ไม่ว่าเวลาใด ๆ ผู้ขนส่งหรือผู้ขนส่งอื่นอาจขนถ่ายของนั้นขึ้นจากเรือ ทำลาย หรือทำให้หมดฤทธิ์ ตามความจำเป็นแห่งกรณี โดยไม่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน
- (2) ผู้ส่งของยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงอันเกิดขึ้นหรือเป็นผลเนื่องจากการขนส่งของนั้น นอกจากค่าใช้จ่ายตาม (1)”

ทรัพย์สินอื่น ๆ ที่ความเป็นไปได้ในการช่วยเหลือกู้ภัยให้สำเร็จมีน้อย แม้ว่าอาจจะก่อให้เกิดมลภาวะแก่สิ่งแวดล้อมก็ตาม เพราะเมื่อความเป็นไปได้ในการช่วยเหลือกู้ภัยให้สำเร็จมีน้อยย่อมทำให้มีความเสี่ยงที่จะไม่ได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมากขึ้น ซึ่งทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตัดสินใจที่จะไม่เข้ารับความเสี่ยงดังกล่าว

## 2.7 หลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

หลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนี้มีอยู่หลายประการทั้งนี้เพื่อให้เกิดแรงจูงใจที่จะทำใ้บุคคลต่าง ๆ เข้ามาเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกัน ซึ่งจะทำให้เกิดประโยชน์มากในวงการการขนส่งทางทะเล อย่างไรก็ตามด้วยเหตุผลบางประการก็จะมีค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินบางอย่างที่ไม่อาจได้รับความคุ้มครองได้

### 2.7.1 การคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

การคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... กำหนดไว้ได้แก่ บุริมสิทธิทางทะเล การวางประกัน และการจ่ายเงินค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อนล่วงหน้า

#### 2.7.1.1 บุริมสิทธิทางทะเล

มาตรา 25 กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ซึ่งสอดคล้องกับหลักในมาตรา 22 (3) แห่งพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 เนื่องจากการช่วยเหลือกู้ภัยก่อให้เกิดประโยชน์แก่เรือ และแก่เจ้าหน้าที่เหนือเรือลำนั้นทั้งหมด เพราะหากว่าเรือเสียหายหรือสูญหายไปย่อมทำให้มูลค่าของเรือลดลงหรือไม่มีอยู่อีกต่อไป อันจะทำให้เจ้าหน้าที่ทั้งหลายเสียหาย เพราะขาดหลักประกันในการชำระหนี้หรืออย่างน้อยก็ทำให้กองทรัพย์สินของลูกหนี้ลดลง แต่หากมีการวางหลักประกันโดยคำร้องขอของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือได้อีก แต่จะสามารถบังคับเอาจากหลักประกันแทนได้

อย่างไรก็ตามบุริมสิทธิที่กฎหมายให้นี้จำกัดเฉพาะการช่วยเหลือกู้ภัยเรือเท่านั้น ไม่รวมไปถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากเรือด้วย เนื่องจากกฎหมายไทยยังกำหนดบุริมสิทธิทางทะเลที่มีอยู่เหนือเรือเท่านั้น ยังไม่ได้ขยายบุริมสิทธิทางทะเลออกไปถึงสินค้า ชากเรือ หรือสิ่งอับปาง ฯลฯ ด้วย



กรณีของการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลนั้น แม้ว่าผู้ช่วยเหลืออาจจะได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย แต่ก็ไม่ได้ถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยตามร่างกฎหมายฉบับนี้ ส่วนแบ่งดังกล่าวจึงไม่ถือเป็นค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นสิทธิเรียกร้องต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้จากการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลจึงย่อมไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลแต่ประการใด<sup>76</sup>

### 2.7.1.2 การวางหลักประกัน

เรือหรือทรัพย์สินบนเรือที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ช่วยเหลือไว้่นั้นเป็นหลักประกันที่ดีสำหรับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในอันที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นหากมีการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินเหล่านี้ออกไปก่อนที่จะได้รับชำระหนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยก็อาจส่งผลกระทบต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ ดังนั้นมาตรา 28 แห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้เอาไว้ว่า ห้ามมิให้เคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยออกไปจากท่าเรือหรือสถานที่ที่เรือและทรัพย์สินนั้นมาถึงหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยโดยปราศจากความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เว้นแต่มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต่อเรือหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง นั่นคือ การเคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอื่น ๆ ที่ช่วยเหลือกู้ภัยมาได้นั้นจะกระทำต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหรือได้มีการวางประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว

ในการวางประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนนี้อาจจะวางเมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยร้องขอต่อผู้ที่ต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนให้วางหลักประกันให้เป็นที่พอใจซึ่งจะรวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย (ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 26) หรืออาจจะวางหลักประกันก่อนที่จะปล่อยสินค้าไปจากเรือ โดยที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ต้องร้องขอก่อนก็ได้ โดยเจ้าของเรือจะต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้เจ้าของสินค้าจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย (ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 27)

### 2.7.1.3 การจ่ายเงินค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อนล่วงหน้า (Interim Payment)

ในกรณีที่มีการพิพาทกันเฉพาะเรื่องจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแต่เพียงประการเดียวแล้ว ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 30 กำหนด

<sup>76</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวีครั้งที่ 7/2542, วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, หน้า 7.

มาตรการพิเศษให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ฟ้องคดีแล้ว สามารถยื่นคำขอฝ่ายเดียวโดยทำเป็นคำร้องขอต่อศาลเพื่อเรียกเรื่องเอาค่าตอบแทนในส่วนที่ไม่ได้เถียงกันมาเป็นของตนก่อนได้ และเมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินจำนวนนั้นแล้วก็ต้องลดหลักประกันที่วางไว้ลงตามส่วนด้วย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะร้องขอก่อนที่จะฟ้องคดีไม่ได้ เนื่องจากไม่มีความเร่งด่วนเหมือนกรณีการกักเรือ และจากคำว่า Interim หมายถึงในระหว่างที่ดำเนินกระบวนการพิจารณาจึงต้องมีการฟ้องคดีกันเกิดขึ้นก่อน

ตัวอย่างเช่น ในการช่วยเหลือกู้ภัยแบบไม่มีข้อตกลงหรือสัญญากันมาก่อน หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยจนสำเร็จได้เรียกเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจำนวน 500,000 บาท แต่เจ้าของเรือที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเห็นว่าควรจะต้องจ่ายค่าตอบแทนเพียงแค่ 100,000 บาท เช่นนี้ในส่วนที่ไม่ได้เถียงกันนั้นคือ 100,000 บาทที่คู่กรณีไม่ได้เถียงกันว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับหรือไม่ นั่น เจ้าของเรือจะต้องจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อน ส่วนที่ตกลงกันไม่ได้คือ 400,000 บาทนั้นจะต้องรอการพิจารณาพิพากษาจากศาลจนเสร็จสิ้นไป เป็นต้น

หากมีลูกหนี้หลายรายเพียงแค่ลูกหนี้รายเดียวไม่ได้เถียงก็สามารถที่จะเรียกเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในส่วนที่ไม่ได้เถียงกันมาก่อนล่วงหน้าได้ เพราะค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมิใช่หนี้ร่วม ดังนั้นหากลูกหนี้รายใดไม่ได้เถียงก็สามารถบังคับเอากับลูกหนี้รายนั้นได้เลย แต่หากลูกหนี้รายใดได้เถียงทั้งหมดเช่นนี้ก็ไม่สามารถที่จะเรียกเรื่องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมาก่อนล่วงหน้าได้

ในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยกันตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้นก็สามารถได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อนล่วงหน้าได้เช่นเดียวกัน เพราะว่าศาลสามารถที่จะปรับลดหรือเพิ่มจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ ดังนั้นจึงอาจมีกรณีที่พิพาทกันเรื่องจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยที่ทำกันขึ้นก็ได้

อย่างไรก็ตามในกรณีที่ยังมีข้อสงสัยนั้นศาลอาจจะสั่งให้ไต่สวนแล้วมีคำสั่งให้จ่ายหรือไม่สั่งให้จ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อนล่วงหน้าก็ได้ ซึ่งอำนาจดังกล่าวนี้เป็นดุลพินิจของศาล

### 2.7.2 ข้อยกเว้นความคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

กรณีตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 32 ได้แก่ ทรัพย์สินซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งได้รับความคุ้มครองของรัฐ ไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย เว้นแต่เป็นกรณีของรัฐซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอม ทรัพย์สินเหล่านี้มิใช่ทรัพย์สินที่ไม่ตกอยู่ในบังคับของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เพียงแต่มีหลักเกณฑ์ในการคุ้มครองเงินค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินประเภทนี้ต่างออก

ไปเท่านั้น กล่าวคือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะยึด กัก หรือยึดทรัพย์สินเหล่านี้ไว้เป็นประกันการชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ เว้นแต่รัฐเจ้าของทรัพย์สินให้ความยินยอม ตัวอย่างเช่น รัฐ ก. ซื้ออาวุธสงครามจากรัฐ ข. เพื่อมาใช้ในราชการทหาร โดยรัฐ ข. ได้ตกลงกับบริษัทเอกชนในรัฐ ข. ให้ขนส่งอาวุธสงครามไปยังรัฐ ก. ทางทะเล ขณะที่กำลังขนส่งอาวุธสงครามอยู่นั้นเรือลำดังกล่าวเกิดภัยอันตรายทางทะเลขึ้น หากเรือของนาย ค. มาช่วยเหลือกู้ภัยจนประสบผลสำเร็จ นาย ค. ย่อมมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย แต่นาย ค. ไม่สามารถ ยึด กัก หรือยึดหน่วงอาวุธสงครามเหล่านี้ไว้เป็นหลักประกันการชำระหนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ เว้นแต่รัฐผู้เป็นเจ้าของอาวุธสงครามจะยินยอมให้ยึด กัก หรือยึดหน่วงได้

กรณีทรัพย์สินเหล่านี้ไม่ได้รวมถึงทรัพย์สินของรัฐวิสาหกิจด้วย เพราะทรัพย์สินดังกล่าวแม้ว่าจะเป็นของรัฐ แต่ทรัพย์สินของรัฐวิสาหกิจนี้มุ่งประโยชน์ในทางพาณิชย์จึงไม่อาจได้รับความคุ้มครองตามความในมาตรานี้ได้

ส่วนกรณีของทรัพย์สินตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 33 ได้แก่ สินค้าเพื่อมนุษยธรรมซึ่งรัฐใดรัฐหนึ่งได้บริจาค ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย หากรัฐนั้นตกลงจ่ายเงินตอบแทน ดังนั้นตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะเห็นได้ว่าทรัพย์สินเหล่านี้มิใช่ทรัพย์สินที่ไม่ตกอยู่ในบังคับของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เช่นกัน เพียงแต่ทรัพย์สินเหล่านี้จะได้รับความคุ้มครองในระดับที่ต่ำลงมาอีก กล่าวคือ หากรัฐเจ้าของสินค้าไม่ตกลงจ่ายเงินตอบแทน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมสามารถ ยึด กัก หรือยึดหน่วงทรัพย์สินเหล่านี้ได้ แต่หากรัฐเจ้าของสินค้ายินยอมตกลงจ่ายเงินตอบแทน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมไม่สามารถ ยึด กัก หรือยึดหน่วงทรัพย์สินเหล่านี้ได้ ความคุ้มครองที่กฎหมายให้กับทรัพย์สินประเภทนี้ให้แตกต่างไปจากทรัพย์สินธรรมดา คือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยยังไม่จำเป็นต้องได้รับเงินตอบแทนจากรัฐในทันที เพียงแต่รัฐได้ตกลงว่าจะจ่ายเงินตอบแทนให้ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ไม่มีสิทธิที่จะยึด กัก หรือยึดหน่วงทรัพย์สินเหล่านี้ไว้ได้แล้ว โดยที่รัฐยังไม่จำเป็นต้องจ่ายเงินตอบแทนกันจริง ๆ ก่อน เพื่อความรวดเร็วในการช่วยเหลือ เช่น รัฐ ก. ประสบเหตุการณ์ธรณีพิบัติอย่างร้ายแรง รัฐ ข. จึงบริจาคยารักษาโรคให้แก่รัฐ ก. โดยขนส่งยารักษาโรคมาทางเรือเดินทะเลของบริษัทเอกชนในรัฐ ข. หากเรือลำดังกล่าวเกิดภัยอันตรายทางทะเลขึ้นทำให้เรือของนาย ค. เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจนสำเร็จย่อมทำให้ นาย ค. มีสิทธิได้รับเงินตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย โดยสามารถยึด กัก หรือยึดหน่วงยารักษาโรคเหล่านี้ไว้ได้ เว้นแต่รัฐผู้เป็นเจ้าของยารักษาโรคจะได้ตกลงจ่ายเงินตอบแทน

## 2.8 ข้อจำกัดสิทธิการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

ในบางกรณีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ไม่อาจได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยได้หากว่า กฎหมายกำหนดข้อยกเว้นหรือข้อจำกัดสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเอาไว้ซึ่ง อาจเกิดจากการกระทำตามหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย การกระทำผิดหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือการที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามของผู้มีอำนาจก็ได้

### 2.8.1 การกระทำตามหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 22 นั้น ในกรณีที่มิ การทำสัญญาอันไว้ก่อนเกิดภัยอันตราย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าวย่อมไม่อาจที่จะได้รับเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยได้ เนื่องจากการปฏิบัติตามสัญญานั้นย่อมไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน เพราะผู้ที่ปฏิบัติภาระหน้าที่ตามสัญญาย่อมได้รับค่าตอบแทน ตามสัญญาดังกล่าวอยู่แล้ว จึงไม่ควรที่จะถือว่าเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่จะได้รับเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยอีก ประกอบกับเมื่อมีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาแล้วจึงมิใช่การช่วยเหลือกู้ภัยโดยสมัครใจอีกด้วยจึงไม่ควรที่จะได้รับเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเพิ่มไปจากที่ตกลง ในสัญญา เช่น ลูกเรือที่จ้างมาตามสัญญาจ้างแรงงานย่อมมีหน้าที่ในการดูแลรักษาความปลอดภัยของเรือด้วย ดังนั้นลูกเรือที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยจึงไม่มีสิทธิได้รับเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัย ในกรณีของคู่สัญญาลากจูงเรือหรือนำร่องเรือก็เป็นเช่นเดียวกัน ทั้งนี้เว้นแต่การปฏิบัติ การนั้นเป็นการกระทำนอกเหนือไปจากหน้าที่ตามสัญญานั้น

### 2.8.2 การกระทำผิดหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 23 นั้น กรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยต้องเกิดมีหรือยากขึ้นเพราะความผิดหรือการละเลยหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเอง อาจทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเสียสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนไปทั้งหมดหรือแต่บางส่วน แต่หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกระทำการโดยกลฉ้อฉลหรือไม่สุจริต ย่อมไม่มีสิทธิได้รับเงินตอบแทนโดยสิ้นเชิง ซึ่งสามารถแยกออกเป็น 2 กรณี คือ กรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยต้องเกิดมีหรือยากขึ้นเพราะความผิดหรือการละเลยหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเสียสิทธิการได้รับเงินรางวัลไปบางส่วนหรือทั้งหมด ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของความผิดหรือความประมาทของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกรณีหนึ่ง กับกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกระทำการโดยกลฉ้อฉลหรือไม่สุจริตซึ่งจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเสียสิทธิการได้รับเงินรางวัลไปทั้งหมด เนื่องจากมาศาลด้วยมือสกปรก ศาลจึงไม่บังคับ ให้ได้รับประโยชน์ไปจากการกระทำอันมิชอบของตนอีกกรณีหนึ่ง

นอกจากนี้มาตรา 16 วรรค 5 ยังได้กำหนดตัดสิทธิผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ประมาทเลินเล่อไม่ ป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมมิให้ได้รับค่าตอบแทนพิเศษไปบางส่วนหรือทั้งหมด

อีกด้วย ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของความประมาทของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่ป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม

### 2.8.3 การที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามของผู้มีอำนาจ

มาตรา 24 แห่งร่างพระราชบัญญัติบัญญัติถึงข้อจำกัดสิทธิในการได้รับเงินรางวัลในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามอันชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควรของบุคคลดังต่อไปนี้ ย่อมทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับเงินตอบแทน

(1) เจ้าของเรือหรือนายเรือ ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือหรือทรัพย์สินที่เคยอยู่บนเรือ

(2) เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสพภัยอันตราย ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่ไม่ได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือ

กรณีต้องแยกพิจารณาว่าทรัพย์สินที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เข้าช่วยเหลือนั้นเป็นทรัพย์สินแบบใด เพราะหากเป็นเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือหรือทรัพย์สินที่เคยอยู่บนเรือแล้ว ผู้ที่มีสิทธิห้ามได้แก่ เจ้าของเรือและนายเรือ ซึ่งหมายถึงเจ้าของเรือหรือนายเรือลำที่ประสพภัยอันตรายทางทะเลเท่านั้น มิใช่เจ้าของเรือหรือนายเรือลำอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องด้วย ส่วนเจ้าของทรัพย์สินไม่มีสิทธิห้ามและแม้จะห้ามไปก็ไม่ก่อให้เกิดข้อจำกัดสิทธิในการได้รับเงินรางวัลของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแต่ประการใด เช่น สินค้าของผู้ส่งที่บรรทุกมาในเรือตกน้ำไป เช่นนี้ผู้ที่มีสิทธิห้ามและจะมีผลกระทบถึงสิทธิในการได้รับเงินรางวัลของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ได้แก่ นายเรือหรือเจ้าของเรือลำนั้นเท่านั้น ผู้ส่งหรือเจ้าของสินค้าที่ตกน้ำไปนั้นไม่อาจห้ามได้ และแม้จะห้ามไปก็ไม่มีผลกระทบต่อสิทธิที่จะได้รับเงินรางวัลของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เพราะนายเรือหรือเจ้าของเรือเป็นผู้มีส่วนได้เสียเหนือเรือทั้งลำสามารถมองเห็นประโยชน์ในภาพรวมของเรือทั้งลำออก เช่น เมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างศักยภาพในการช่วยเหลือกู้ภัยของเรือกับการปล่อยให้ผู้อื่นทำการช่วยเหลือกู้ภัยแทนสิ่งใดจะคุ้มค่ามากกว่า เป็นต้น ในขณะที่เจ้าของทรัพย์สินบางอย่างซึ่งจะมองเห็นเฉพาะประโยชน์ส่วนตนเท่านั้น จึงไม่ควรที่จะทำให้ส่วนรวมเสียหายโดยการกำหนดให้สิทธิแก่เจ้าของทรัพย์สินดังกล่าว

แต่หากเป็นทรัพย์สินที่ไม่ได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือแล้ว ผู้ที่มีสิทธิห้าม ได้แก่ เจ้าของทรัพย์สินที่ประสพภัยอันตราย เจ้าของเรือและนายเรือไม่มีสิทธิห้าม และแม้จะห้ามไปก็ไม่ก่อให้เกิดข้อจำกัดสิทธิในการได้รับเงินรางวัลของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแต่ประการใด เช่น ชากทรัพย์สินที่ลอยอยู่ในทะเล เจ้าของชากทรัพย์สินดังกล่าวมีสิทธิห้ามได้ หากฝ่าฝืนข้อห้ามดังกล่าวก็จะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยชากทรัพย์สินนั้นเสียสิทธิในการได้รับเงินรางวัลตอบแทน เพราะในกรณีนี้นายเรือหรือเจ้าของเรือจะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินดังกล่าวเลย ผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงในกรณีนี้จึงได้แก่เจ้าของ

ทรัพย์สินนั้นโดยเฉพาะ ดังนั้นผู้มีอำนาจในการสั่งห้ามในกรณีนี้จึงได้แก่เจ้าของทรัพย์สินสิ่งนั้นเท่านั้น

ข้อห้ามที่จะมีผลกระทบต่อสิทธิในการได้รับเงินรางวัลของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะต้องชัดเจน กล่าวคือ หากเป็นกรณีที่นายเรือ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สิน หนึ่งเคยเสียไม่ตอบรับหรือปฏิเสธการช่วยเหลือกู้ภัย เช่นนี้ก็ถือว่าไม่ได้มีการห้ามโดยชัดเจน เนื่องจากการห้ามโดยชัดเจนนั้นจะต้องเป็นการกระทำ การต้องมีการแสดงออกซึ่งการห้ามของบุคคลดังกล่าวด้วย ทั้งนี้ไม่ว่าด้วยวาจา ลายลักษณ์อักษร หรือกิริยาท่าทางก็ตาม

นอกจากนี้ข้อห้ามดังกล่าวจะต้องเป็นข้อห้ามที่มีเหตุผลอีกด้วย กล่าวคือ มีเหตุผลสมควรที่สามารถรับฟังได้ว่าทำไมจึงไม่ยินยอมให้ช่วยเหลือกู้ภัย เช่น เรือที่ประสบภัยอันตรายมีอุปกรณ์หรือมีวิธีที่สามารถแก้ปัญหาได้ด้วยตนเอง หรืออาจเห็นว่าอันตรายที่กำลังประสบนั้นยังไม่ร้ายแรงสามารถหลุดพ้นได้ด้วยตนเอง โดยไม่จำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย หรืออาจจะทำให้เสียเวลาในการรอให้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินจนสำเร็จซึ่งจะไม่คุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับระหว่างประโยชน์ที่อาจจะได้รับกับความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้น เป็นต้น

หากข้อห้ามเป็นข้อห้ามที่ไม่ชัดเจนหรือไม่มีเหตุผลอันสมควรแล้ว แม้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยฝ่าฝืนข้อห้ามเข้าไปดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยจนสำเร็จ เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ไม่ถูกจำกัดสิทธิที่จะได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

## 2.9 ศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดีช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ศาลที่มีอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีสิทธิเรียกร้องตามร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 29 ได้แก่ ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

ส่วนคดีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 31 กำหนดให้มีอายุความเพียงแค่ 2 ปี นับแต่วันที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลง นั้นหมายถึงการที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย (ทั้งเงินรางวัลและค่าทดแทนพิเศษ) จะต้องฟ้องร้องเอากับผู้มีหน้าที่ในการจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยภายในระยะเวลา 2 ปี นับแต่ที่เรือหรือทรัพย์สินไปอยู่ในสถานที่ปลอดภัยแล้วซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดของการช่วยเหลือกู้ภัย และเป็นจุดเริ่มต้นในการนับอายุความของสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัย

## 3 ปัญหาที่พบในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....

จากการวิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็พบว่าเนื้อหาส่วนใหญ่ของร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้ร่างขึ้นโดยสอดคล้องกับหลักการ และทฤษฎีของการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล รวมทั้งอนุสัญญาการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ดังที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ผ่านมา เช่น ในส่วนของชื่อพระราชบัญญัติฉบับนี้คือ พระราชบัญญัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... นั้น มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากกำหนดไว้สอดคล้องกับกฎหมายฉบับอื่น ๆ ที่มีอยู่และอ้างอิงถึงการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 55 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3 วรรค 2 (ข) หรือพระราชบัญญัติการจำนองเรือ และบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 22 (3) และมาตรา 24 เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตามร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวก็ยังคงมีข้อบกพร่องหรือข้อสังเกตบางประการที่ยังต้องการการแก้ไขหรือการตอบคำถามอยู่ในบางประเด็น

### 3.1 บทนิยาม

ปัญหาที่พบจากคำนิยามนั้นมีทั้งคำนิยามที่ได้บัญญัติไว้แล้วในร่างกฎหมายฉบับนี้ และคำนิยามที่ควรจะมีการเพิ่มเติมลงไปในการร่างกฎหมายฉบับนี้ด้วย

#### 3.1.1 คำนิยามที่บัญญัติไว้แล้ว

การใช้ถ้อยคำในบทนิยามในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... นั้น ยังมีการใช้ถ้อยคำบางคำที่ยังไม่รัดกุมจึงควรมีการเปลี่ยนแปลง หรือควรจะมีการแก้ไขเพิ่มเติม ถ้อยคำบางอย่างเพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับหลักการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลตามหลักสากลให้มากที่สุด

##### 3.1.1.1 การช่วยเหลือผู้ภัย

บทนิยามของการช่วยเหลือผู้ภัยของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีความเหมาะสมแล้ว เพราะมีการใช้ถ้อยคำที่กว้างขวางขยายไปถึงทั้งการช่วยเหลือผู้ภัยแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้าและ การช่วยเหลือผู้ภัยแบบไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้าด้วย และยังขยายไปถึง การช่วยเหลือผู้ภัยไม่ว่าจะดำเนินการด้วยวิธีใด จากทางน้ำ ทางบก หรือทางอากาศ ดังนั้นจึงมีความเหมาะสมแล้ว เพราะจะเป็นการเปิดโอกาสให้มีการช่วยเหลือผู้ภัยกันอย่างมาก เนื่องจาก การช่วยเหลือทุกอย่างล้วนแล้วแต่เป็นการช่วยเหลือผู้ภัยตามความหมายในบทนิยามของร่างกฎหมายฉบับนี้ทั้งสิ้น ทั้งนี้แม้ว่าชื่อของร่างพระราชบัญญัติจะเป็นการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลเท่านั้นก็ตาม

### 3.1.1.2 เรือ

เรือตามบทนิยามของร่างกฎหมายฉบับนี้ เป็นคำนิยามที่ใช้เหมือนหรือใกล้เคียงกันกับพระราชบัญญัติที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันหลายฉบับ เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 3<sup>77</sup> พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 5<sup>78</sup> พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 มาตรา 4<sup>79</sup> เป็นต้น อันเป็นคำนิยามที่กว้างครอบคลุมถึงเรือทุกประเภท ซึ่งคำนิยามดังกล่าวก็มีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากการส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจำเป็นต้องกำหนดให้มีวัตถุประสงค์ที่เสี่ยงภัยทางทะเลจำนวนมากเพื่อให้สามารถได้รับความช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ และสามารถเข้าเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ด้วยเช่นกัน

### 3.1.1.3 เรือเดินทะเล

คำนิยามของคำว่าเรือเดินทะเลตามร่างพระราชบัญญัตินี้ใกล้เคียงกับ คำนิยามของคำว่าเรือที่ใช้ในพระราชบัญญัติการจํานองเรือและนุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 4 วรรค 2<sup>80</sup> ซึ่งในร่างกฎหมายฉบับนี้จุดที่ใช้คำว่าเรือเดินทะเลทั้งหมดนั้นมีอยู่เพียงแห่งเดียวคือใน มาตรา 5 (1) อีกทั้งอนุสัญญาฉบับปี 1989 นั้นไม่มีการกำหนดบทนิยามของเรือเดินทะเล ดังนั้นจึงมีปัญหาว่่าจําเป็นที่จะต้องกำหนดบทนิยามของคำว่าเรือเดินทะเลขึ้นมาหรือไม่

ปัญหานี้ผู้เขียนเห็นว่าแม้จะมีการกล่าวถึงไว้เพียงแห่งเดียวก็สมควรจะกำหนดเป็นบทนิยามไว้ เพราะอย่างน้อยก็ยังมีที่ใช้ และทำให้บุคคลที่ใช้กฎหมายฉบับนี้เข้าใจได้ชัดเจนว่าเรือ

<sup>77</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 3 บัญญัติว่า “เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด ไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุกลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชูดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ ทำนองเดียวกัน”

<sup>78</sup> พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 มาตรา 5 บัญญัติว่า “เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด”

<sup>79</sup> พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 มาตรา 4 บัญญัติว่า “เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดรวมทั้งยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดที่ไม่มีระวางขับน้ำและเครื่องบินทะเล ซึ่งใช้หรือสามารถใช้ในการขนส่งทางน้ำได้”

<sup>80</sup> พระราชบัญญัติการจํานองเรือและนุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 มาตรา 4 วรรค 2 บัญญัติว่า “เรือ” หมายความว่า เรือขนาดตั้งแต่หกสิบตันกรอสขึ้นไปที่เดินด้วย เครื่องจักรกล ไม่ว่าจะใช้กำลังอื่นด้วยหรือไม่ก็ตาม และเป็นเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับการตรวจเรือที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย”



เดินทะเลหมายถึงเรือประเภทใด นอกจากนี้หากจะไปเขียนคำว่าเรือเดินทะเลในมาตรา 5 (1) โดยอาศัยถ้อยคำตามบทนิยามนั้นก็ทำให้มาตรา 5 (1) มีความยืดยาว ทำให้เข้าใจได้ยากขึ้น

#### 3.1.1.4 ทรัพย์สิน

คำนิยามของทรัพย์สินตามร่างกฎหมายฉบับนี้ จะจำกัดเฉพาะทรัพย์สินจริง ๆ และรวมไปถึงสิทธิที่จะได้รับค่าระวางซึ่งเป็นสิทธิที่ผูกติดอยู่กับทรัพย์สินด้วย แต่ไม่รวมถึงชีวิตมนุษย์ที่ไม่ถือเป็นสิ่งที่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยอันจะนำมาซึ่งค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้

ปัญหาของคำนิยามของคำว่าทรัพย์สินนั้น มีประเด็นเรื่องสิทธิที่จะได้รับค่าโดยสารว่าควรจะกำหนดลงไปเป็นทรัพย์สินเช่นเดียวกับค่าระวางด้วยหรือไม่ ในประเด็นนี้แม้ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 165 วรรค 2<sup>81</sup> จะได้กำหนดให้ค่าโดยสารเป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่งด้วย เพราะมองว่านอกจากสิทธิที่จะได้รับค่าระวางแล้ว ค่าโดยสารที่ปลายทางซึ่งเป็นสิ่งที่คนโดยสารต้องชำระให้แก่ผู้ขนส่งเมื่อถึงท่าปลายทางก็เป็นสิ่งที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย นั่นคือ หากคนโดยสารไปไม่ถึงท่าปลายทาง คนโดยสารก็ไม่จำเป็นต้องจ่ายค่าโดยสาร ดังนั้นหากการช่วยเหลือกู้ภัยทำให้ผู้โดยสารสามารถไปถึงท่าปลายทางได้ ค่าโดยสารก็เป็นสิ่งที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งต้องนำมาคำนวณเป็นมูลค่าที่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ (Salved Value) อันจะส่งผลถึงค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับจะมากขึ้นตามไปด้วย

อย่างไรก็ตามหากพิจารณาว่าค่าโดยสารเป็นสิ่งที่ติดตัวไปกับคนโดยสาร ซึ่งในกรณีของค่าโดยสารที่ปลายทางอันเป็นสิ่งที่คนโดยสารต้องชำระให้แก่ผู้ขนส่งเมื่อถึงท่าปลายทางนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับชีวิตของคนโดยสารโดยเฉพาะซึ่งไปเกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลที่ผู้ช่วยเหลือจะไม่ได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นเมื่อการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ค่าโดยสารจึงไม่อาจนำมารวมคำนวณเป็นทรัพย์สินที่จะนำมาคำนวณเป็นมูลค่าที่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ (Salved Value) ได้

#### 3.1.1.5 ความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม

<sup>81</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 165 วรรค 2 บัญญัติว่า “A remuneration is also due for the following services: a salvor who has taken direct or indirect salvage operations to assist the owner of the salvaged property in saving freight and money due for the carriage of passengers; the salvage has taken place as between vessels belonging to the same shipowner; salvage rendered on the sea or in inland waters to a vessel of inland navigation or to a seaplane.”

บทนิยามความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมตามร่างกฎหมายฉบับนี้ยังจำกัดอยู่เพียงใน น่านน้ำชายฝั่งทะเล ในน่านน้ำในประเทศ หรือบริเวณต่อเนื่องใกล้เคียงเท่านั้น ซึ่งยังไม่ชัดเจนว่า บริเวณต่อเนื่องใกล้เคียงจะขยายไปได้มากเพียงใด นอกจากนี้ยังอาจเกิดปัญหาได้ว่าความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นนอกบริเวณดังกล่าว เช่น เขตเศรษฐกิจจำเพาะหรือทะเลหลวงนั้นจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับค่าทดแทนพิเศษได้ เนื่องจากมิได้เป็นความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมตามความหมายในคำนิยาม ซึ่งไม่น่าจะถูกต้องนัก เนื่องจากการกำหนดไว้เช่นนี้จะทำให้ไม่เป็นการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมอย่างจริงจัง จะจำกัดเพียงแค่น้ำที่อยู่ในใกล้หรือภายในรัฐชายฝั่งเท่านั้น ซึ่งจะก่อให้เกิดปัญหาได้หากมีภัยอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากพื้นที่ที่กำหนดไว้ดังกล่าว นอกจากนี้สิ่งแวดล้อมยังเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อชีวิตมนุษย์ทั้งปวง ดังนั้นเพื่อผลประโยชน์ของมนุษยชาติจึงไม่ควรจำกัดพื้นที่ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และการป้องกันมิให้เกิดภัยอันตรายขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจะเป็นมาตรการที่ประหยัดและมีประสิทธิภาพมากที่สุด ดังนั้นจึงอาจจะกำหนดให้ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมนั้นต้องเป็นความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดขึ้นในน่านน้ำใด ๆ เพื่อให้เป็นการส่งเสริม สนับสนุน และจูงใจให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทำการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมด้วย ทั้งยังเป็นการสอดคล้องกับคำนิยามของการช่วยเหลือกู้ภัยได้อีกด้วย

ประเด็นในเรื่องที่ว่ากฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายภายในของประเทศไทยจึงไม่น่าจะกล่าวขยายความไปถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่อยู่นอกน่านน้ำไทยนั้น ผู้เขียนเห็นว่าไม่อาจจะรับฟังได้ เนื่องจากปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมนี้เป็นปัญหาต่อประชาคมโลกโดยส่วนรวม และการกำหนดนิยามของความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมไว้กว้างนั้นก็มิได้ทำให้กฎหมายฉบับนี้สามารถบังคับได้นอกอาณาเขตของราชอาณาจักรไทยแต่ประการใด แต่หากสามารถนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไปบังคับใช้ได้แล้ว ย่อมจะส่งผลดีต่อสิ่งแวดล้อม เพราะเป็นการส่งเสริมอันจะทำให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมในทุกระดับ ไม่ว่าจะความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมนั้นจะเกิดขึ้นกับน่านน้ำไทยหรือไม่ก็ตาม

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศที่มีกองเรือขนาดเล็กและมีอุปกรณ์ที่ไม่ทันสมัย ไม่สามารถช่วยเหลือสิ่งแวดล้อมได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมจึงน่าจะเป็นเรือต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นหากกำหนดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้กว้างไปถึงทะเลหลวงย่อมจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศไทยโดยตรง และอาจจะเสียหายต่อเจ้าของเรือซึ่งเป็นคนไทยได้ แต่ก็ควรจะขยายความหมายของความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้กว้างขึ้นครอบคลุมถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะซึ่งเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติประเภทสัตว์น้ำด้วย เพื่อมิให้ธุรกิจประมงต้องเสียหายหากเกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสัตว์น้ำในทะเลด้วย

บทนิยามของคำว่าความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมนี้ หากว่าได้มีการแก้ไขตามที่ผู้เขียนได้เสนอไปซึ่งเป็นการแตกต่างไปจากที่อนุสัญญาฉบับปี 1989 บัญญัติไว้ จะมีปัญหาต่อไปว่า ประเทศไทยจะสามารถเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าวได้หรือไม่ เพราะวัตถุประสงค์ประการหนึ่งที่ประเทศไทยยกกร่างกฎหมายนี้ ก็คือเพื่อเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาปี 1989 ได้โดยที่ไม่ต้องออกกฎหมายมารองรับอีกนั่นเอง

ปัญหานี้ผู้เขียนเห็นว่าประเทศไทยก็ยังสามารถเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาฉบับปี 1989 ได้ เนื่องจากสิ่งที่แตกต่างกันมิใช่สิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญไม่กระทบต่อเจตนารมณ์ของอนุสัญญา ประกอบกับใน Article 2 (7) แห่ง Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งเป็นมหาอำนาจทางการขนส่งทางทะเล และเป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวนั้น ก็ได้บัญญัติขยายคำนิยามของคำว่าความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมไปถึงทุกสถานที่ที่ความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้<sup>82</sup> อันจะกว้างกว่าร่างกฎหมายไทยในปัจจุบัน แต่จะเป็นในแนวทางเดียวกับที่ผู้เขียนได้เสนอ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าการขยายขอบเขตของบทนิยามของความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมก็สามารถทำได้ ไม่ส่งผลกระทบต่อสิทธิในการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าวแต่ประการใด

#### 3.1.1.6 เงินตอบแทน

คำนิยามของเงินตอบแทนนี้มีความสำคัญมากเพราะเป็นสิ่งที่จะได้เอียงกันมากที่สุดในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังนั้นจึงจำเป็นจะต้องให้ความสำคัญมากเป็นพิเศษ ในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... นี้ยังมีข้อบกพร่องในคำนิยามของเงินตอบแทนอยู่ทั้งในด้านถ้อยคำ และในด้านการนำไปใช้

##### 3.1.1.6.1 ด้านถ้อยคำ

คำนิยามคำว่าเงินตอบแทนตามร่างกฎหมายฉบับนี้ยังมีความไม่เหมาะสมสาเหตุเพราะมีการแปลความมาตรงตามอนุสัญญาฉบับปี 1989 แต่ร่างกฎหมายของประเทศไทยที่บัญญัติไว้ไม่ครอบคลุมถึงการใช้ถ้อยคำทั้งหมด จึงทำให้คำนิยามมีความบกพร่องอยู่บางประการซึ่งจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขปรับปรุง ต้องมีการคัดเลือกถ้อยคำที่จะนำมาใช้ด้วย มิใช่แปลความและรับเอาบทนิยามในอนุสัญญามาใช้ทั้งหมด โดยที่ไม่พิจารณาเลยว่ามีการใช้ถ้อยคำดังกล่าวในกฎหมายหรือไม่

<sup>82</sup> Wreck and Salvage Act 1996 article 2 (7) บัญญัติว่า "'Damage to the environment" as defined in article I of the Convention shall for purposes of this Act, notwithstanding anything to the contrary contained in this Act, not be restricted to coastal or inland waters or to areas adjacent thereto, but shall apply to any place where such damage may occur."

ในส่วนของเงินรางวัล (reward) มีความชัดเจนแล้วว่าหมายถึงเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ ผู้ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัย เพื่อเป็นการตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

ในส่วนเงินบำเหน็จ (remuneration) ซึ่งต้องจ่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ เมื่อพิจารณาจากร่างกฎหมายฉบับนี้ทั้งหมดแล้ว จะเห็นได้ว่าไม่มีส่วนใดในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้ต้องจ่ายเงินบำเหน็จแต่ประการใด อีกทั้งคำว่าเงินบำเหน็จนี้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะใช้ในกรณีของสัญญาซึ่งจะเกิดขึ้นมาจากการแสดงเจตนาตกลงกัน ซึ่งแตกต่างจากการช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่ต้องมีการแสดงเจตนาตกลงกันมาก่อน ดังนั้นจึงไม่ควรที่จะกำหนดบทนิยามของคำว่า เงินตอบแทน ให้รวมถึงเงินบำเหน็จไว้ด้วย เพราะจะทำให้เกิดความสับสนแก่ผู้ใช้กฎหมายได้

ในส่วนของค่าทดแทน (compensation) ซึ่งต้องจ่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ หากจะตีความว่าเป็นค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอย่างใด ๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้จากการกระทำผิดหน้าที่ตามที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดไว้ ก็ควรจะระบุให้ชัดเจนลงไปเลยว่าหมายถึงค่าสินไหมทดแทนมิใช่ใช้คำว่าค่าทดแทน

อย่างไรก็ตามหากจะตีความขยายความหมายของค่าทดแทนไปว่ารวมถึงค่าสินไหมทดแทนด้วย ย่อมเป็นการไม่สมควร เนื่องจากเงินตอบแทนในที่นี้จะมีผลต่อไปถึงความคุ้มครองเงินตอบแทนเหล่านี้ด้วย เช่น มีบุริมสิทธิทางทะเล มีสิทธิขอให้กักเรือได้ มีสิทธิเรียกเอาหลักประกัน มีสิทธิได้รับเงินตอบแทนในส่วนที่ไม่ได้แย้งกัน เป็นต้น ซึ่งไม่น่าจะเหมาะสม หากจะให้ค่าสินไหมทดแทนจากการกระทำผิดหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งเป็นกรณีละเมิดตามปกติจะได้รับความคุ้มครองเช่นนี้ด้วย

นอกจากนี้ค่าทดแทน (compensation) ซึ่งต้องจ่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ อาจจะตีความได้ว่าเป็นค่าทดแทนพิเศษ ซึ่งก็น่าจะระบุให้ชัดเจนลงไปเลยว่าหมายถึงค่าทดแทนพิเศษ เนื่องจากไม่มีที่ใดในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ที่กล่าวถึงค่าทดแทนไว้เลย มีแต่ในมาตรา 16 ซึ่งได้กำหนดถึงค่าทดแทนพิเศษไว้ ทำให้มีปัญหาค่าทดแทนพิเศษนี้จะอยู่ในความหมายของเงินตอบแทนตามบทนิยามหรือไม่ เพราะเงินตอบแทนตามบทนิยามนั้นกำหนดเพียงค่าทดแทนซึ่งต้องจ่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้ ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าค่าทดแทนพิเศษนี้ย่อมถือเป็นเงินตอบแทนได้ เนื่องจากมีมาตรา 16 ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้ต้องจ่าย แต่จากความไม่ชัดเจนของบทนิยามที่กำหนดเพียงคำว่าเงินค่าทดแทนทำให้อาจมีผู้เข้าใจสับสนหลงผิดไปได้ว่า ค่าทดแทนพิเศษนี้ไม่ใช่เงินตอบแทน อันจะส่งผลให้เกิดความสับสนอย่างมากเมื่อต้องพิจารณาปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในกรณีต่าง ๆ เช่น ข้อยกเว้นในการได้รับเงินตอบแทน เป็นต้น

ดังนั้นแล้วเงินตอบแทนตามคำนิยามในร่างกฎหมายฉบับนี้จึงควรจะหมายถึง เงินรางวัล และค่าทดแทนพิเศษที่ต้องจ่ายตามพระราชบัญญัติฉบับนี้เท่านั้น

### 3.1.1.6.2 ด้านการนำไปใช้

นอกจากนี้ประเด็นเรื่องความชัดเจนของบทนิยามเงินตอบแทนแล้ว ยังมีปัญหาการใช้คำนิยามของเงินตอบแทนในจุดต่าง ๆ ในร่างกฎหมายฉบับนี้ที่แตกต่างกันไป ทั้ง ๆ ที่ตามเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้วความหมายไม่น่าจะแตกต่างกัน ทำให้ผู้ใช้กฎหมายอาจตีความกฎหมายฉบับนี้ผิดไปได้ เนื่องจากหลักในการตีความคืออยู่ที่ศัพท์กฎหมายคำใดที่ใช้เหมือนกันย่อมมีความหมายเดียวกันหรือเหมือนกัน และศัพท์กฎหมายคำใดที่ใช้แตกต่างกันย่อมมีความหมายที่แตกต่างกัน

คำว่าเงินรางวัลจะหมายถึงเฉพาะค่าตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ ผู้ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัย เพื่อเป็นการตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งมีการใช้ในร่างกฎหมายฉบับนี้มาตรา 9 (4) และมาตรา 12 ถึงมาตรา 19 ซึ่งมีความเหมาะสมทั้งหมดแล้ว

ส่วนคำว่าเงินตอบแทนจะหมายถึงเงินรางวัลและค่าทดแทนพิเศษด้วย ซึ่งมีการใช้ในร่างกฎหมายฉบับนี้มาตรา 8 (3) และมาตรา 20 ถึงมาตรา 31 ซึ่งจุดที่มีปัญหานั้นจะได้แก่มาตรา 20 วรรคแรก มาตรา 24 และมาตรา 25

มาตรา 20 วรรคแรก ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทนจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตจากการกระทำนั้น ในประเด็นนี้จะจำกัดเฉพาะการเรียกเงินรางวัล เพราะกรณีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลนั้นจะไม่เกี่ยวข้องกับการได้รับค่าทดแทนพิเศษ เนื่องจากกรณีช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลตามมาตรา 20 วรรคแรกนี้จะเป็นการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์แต่เพียงอย่างเดียวไม่ได้มีการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ด้วย จึงไม่มีทางที่จะได้รับค่าทดแทนพิเศษอยู่แล้ว นอกจากนี้แล้วค่าทดแทนพิเศษที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับนั้นขึ้นอยู่กับ การช่วยเหลือทรัพย์สินที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมไม่ใช่ชีวิตมนุษย์ดังจะเห็นได้จากถ้อยคำในมาตรา 16 วรรคแรก ดังนั้นในกรณีที่มีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลซึ่งไม่สำเร็จแต่มีการช่วยเหลือสิ่งแวดล้อมได้ก็ไม่อาจได้รับเงินรางวัลได้ ดังนั้นแล้วในมาตรา 20 วรรคแรกนี้จึงควรใช้คำว่าเงินรางวัลมิใช่คำว่าเงินตอบแทน

มาตรา 24 ข้อจำกัดสิทธิที่จะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับค่าตอบแทนเนื่องจากดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามอันชัดแจ้งและมีเหตุผลของผู้มีอำนาจ มาตรานี้ใช้คำว่าเงินตอบแทน ซึ่งไม่น่าจะถูกต้อง เนื่องจากคำสั่งห้ามดังกล่าวน่าจะจำกัดเฉพาะที่เกี่ยวกับสิ่งที่ตนมีส่วนได้เสีย ซึ่งไม่น่าจะใช้ในกรณีของค่าทดแทนพิเศษคือการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่ง

แวดล้อมซึ่งเจ้าของเรือหรือนายเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินไม่มีส่วนได้เสียโดยตรงด้วย ดังนั้นเมื่อมีการช่วยเหลือกู้ภัยที่ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามดังกล่าวแล้ว แต่ก่อให้เกิดผลดีต่อสิ่งแวดล้อมอันเป็นประโยชน์แก่ประชาคมโดยส่วนรวม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะได้ไม่ได้รับเงินรางวัลเพราะดำเนินการฝ่าฝืนคำสั่งห้ามของผู้มีอำนาจ แต่ในส่วนที่ก่อให้เกิดประโยชน์ต่อสิ่งแวดล้อมนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยควรจะได้รับความทดแทนพิเศษ หรือในกรณีที่การช่วยเหลือสิ่งแวดล้อมไม่สำเร็จก็ควรจะต้องชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เขาต้องเสียไปในการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วย ดังนั้นจึงควรที่จะใช้คำว่าเงินรางวัลแทนคำว่าเงินตอบแทน

มาตรา 25 การกำหนดบุริมสิทธิทางทะเลให้กับเงินตอบแทนเพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องจากการช่วยเหลือกู้ภัย ไม่น่าจะถูกต้อง เพราะบุริมสิทธิทางทะเลตามกฎหมายไทย คือ พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นั้น กำหนดให้เฉพาะบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเฉพาะเรือที่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องอันมีบุริมสิทธิทางทะเลเท่านั้น ดังนั้นจึงไม่อาจที่จะมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือค่าทดแทนพิเศษได้ เพราะไม่มีวัตถุประสงค์อันเป็นหลักประกันให้กับการบังคับให้เป็นไปตามสิทธิของผู้ทรงสิทธิเรียกร้องในมูลค่าทดแทนพิเศษ เนื่องจากสิ่งแวดล้อมมิใช่สิ่งที่สามารถเป็นหลักประกันให้กับผู้ทรงสิทธิเรียกร้องในมูลค่าทดแทนพิเศษได้ ประกอบกับเมื่อพิจารณาอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 20 ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์การให้บุริมสิทธิทางทะเลกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นจากการช่วยเหลือกู้ภัยให้เป็นไปตามอนุสัญญาว่าด้วยการนั้นซึ่งได้แก่ International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 และเมื่อพิจารณาถึง Article 4 (c)<sup>83</sup> ในอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว จะเห็นได้ว่าการกำหนดบุริมสิทธิดังกล่าวจะจำกัดเฉพาะสิทธิเรียกร้องในเงินรางวัลเท่านั้นไม่รวมไปถึงค่าทดแทนพิเศษด้วย ดังนั้นจึงควรที่จะใช้คำว่าเงินรางวัลแทนคำว่าเงินตอบแทน

### 3.1.2 คำนิยามที่ยังมิได้มีการบัญญัติไว้

การไม่กำหนดบทนิยามในบางคำ เช่น เจ้าของเรือ (Shipowner) เจ้าของเรือนั้นจะหมายถึงความรวมถึงผู้เช่าเรือ (Charterer) ด้วยหรือไม่ หรือมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ (Salved value) อาจทำให้เกิดปัญหาความไม่ชัดเจนได้ว่า หมายถึง มูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ โดยจะคิดมูลค่า ณ เวลา หรือสถานที่ใด ซึ่งอาจนำมาซึ่งปัญหาในการตีความได้ ดังนั้นจึงควรมีผู้ประเมินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ รวมถึงกองทุนที่

<sup>83</sup> International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 Article 4 (c) บัญญัติว่า "Each of the following claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel shall be secured by a maritime lien on the vessel: (c) Claims for reward for the salvage of the vessel."

ใช้ในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์และการช่วยเหลือเรือของรัฐด้วย ซึ่งจำเป็นต้องมีการกำหนดค่านิยามให้แก่คำดังกล่าวด้วย

### 3.1.2.1 เจ้าของเรือ

คำว่า “เจ้าของเรือ” ตามร่างกฎหมายของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีซึ่งเป็นฉบับก่อนที่จะมีการแก้ไขโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกานั้นมีการกำหนดค่านิยามให้แก่คำว่า “เจ้าของเรือ” ด้วย โดยให้ค่านิยามว่า “เจ้าของเรือ” หมายความว่า เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือเว้นแต่กรณีมีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือ ให้หมายถึงเฉพาะผู้เช่าหรือผู้เช่าซื้อซึ่งควบคุมและครอบครองเรือโดยผลแห่งสัญญา<sup>\*</sup> ซึ่งหมายความว่าหากไม่มีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือ (charter party) เจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียในการช่วยเหลือกู้ภัยจะได้แก่ เจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือ แต่หากมีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือ (charter party) ผู้ที่มีส่วนได้เสียในการช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ใช่เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ แต่จะเป็นผู้เช่าหรือเช่าซื้อเรือ (charterer) เฉพาะในกรณีของผู้เช่าหรือเช่าซื้อเรือเปล่า (bareboat charterer) เพราะเป็นผู้ที่มีอำนาจในการควบคุมและครอบครองเรือโดยผลแห่งสัญญาเช่าหรือเช่าซื้อเรือ (charter party) ดังกล่าว

อย่างไรก็ตามร่างกฎหมายฉบับนี้ได้ถูกปรับแก้ไขไปโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาทำให้ร่างกฎหมายในปัจจุบันไม่มีการกำหนดค่านิยามของเจ้าของเรือไว้ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนได้ว่าเจ้าของเรือหมายถึงเฉพาะเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือเท่านั้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ดังนั้นจึงควรให้มีการคงบทนิยามคำว่าเจ้าของเรือไว้ โดยสมควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมจากร่างกฎหมายเดิมด้วย เพราะหากใช้ถ้อยคำตามร่างกฎหมายฉบับเดิมแล้วก็จะทำให้เจ้าของเรือจะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือลำนั้นเลย ซึ่งไม่น่าจะถูกต้อง เพราะเจ้าของเรือก็ยังคงมีส่วนได้เสียในฐานะที่เขาเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรืออยู่นั่นเอง ซึ่งถ้าหากเรือของเขาที่ให้เช่าไปแบบเรือเปล่า<sup>\*</sup>นั้นต้องสูญเสียชีวิตจากการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยแล้วเขาก็ต้องเสียหายเช่นกัน ดังนั้นจึงควรที่จะหมายรวมถึงตัวเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือด้วย โดยในการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ศาลจะต้องใช้ดุลพินิจโดยคำนึงถึงส่วนได้เสียของเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเรือด้วย

<sup>\*</sup> ตรงกับค่านิยามของพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายที่เกิดจากการเดินเรือ พ.ศ. 2547 มาตรา 3 วรรค 4

คำนิยามของเจ้าของเรือที่ควรจะปรากฏในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงน่าจะ ได้แก่ “เจ้าของเรือ” หมายความว่า เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ เว้นแต่กรณีมีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือ ให้หมายรวมถึงผู้เช่าหรือผู้เช่าซื้อซึ่งควบคุมและครอบครองเรือโดยผลแห่งสัญญานั้นด้วย”

### 3.1.2.2 มูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

มูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งในการ กำหนดจำนวนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ เพราะค่าตอบแทนดังกล่าวนี้จะกำหนดให้เกิน ไปกว่ามูลค่าของเรือและทรัพย์สินตามสภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ไม่ได้ ดังนั้นจึงควรมีการกำหนด ความหมายของมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ให้ชัดเจน

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 170 มีการกล่าวถึง ความหมายของมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ว่า “The value of the vessel or the property salvaged is the actual value at the place in which they were after the salvage is conclusive or the proceeds obtained from the sale, the assessment of the property in either case after deduction of public charges, costs of preservation and public auction, and other similar expenses.” เช่นเดียวกับในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน Article 181 ที่มีการให้ความหมายของมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้เช่นกันโดย มีความว่า “The salvaged value of the ship and other property means the assessed value of the ship and other property salvaged or the proceeds of the sale thereof, after deduction of the relevant taxes and customs dues, quarantine expenses, inspection charges as well as expenses incurred in connection with the discharge, storage, assessment of the value and the sale thereof.”

อย่างไรก็ตามในร่างกฎหมายฉบับนี้ของไทยยังไม่มีข้อกำหนดความหมายของค่า ว่ามูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ว่าหมายความว่าความรวมถึงสิ่งใดบ้าง และจะคิด คำนวณในเวลาใด ณ สถานที่ใด ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาความไม่แน่ชัดได้ จึงควรมีการกำหนด ไว้ในร่างกฎหมายให้ชัดเจนไปเลยว่ามูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้นี้หมายถึงสิ่ง ใด ซึ่งเมื่อพิจารณาจากกฎหมายของประเทศทั้งสองแล้วก็จะพบว่ามูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้นั้นหมายถึงมูลค่าที่แท้จริงหรือโดยการประเมินของเรือและทรัพย์สินอื่น ๆ ที่ เหลือรอดมาจากการช่วยเหลือกู้ภัย ณ สถานที่ที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง หรือมูลค่าของ เรือและทรัพย์สินดังกล่าวที่ขายได้หลังจากหักภาษีและค่าธรรมเนียมต่าง ๆ รวมถึงค่าใช้จ่ายใน การเก็บรักษา ขนถ่าย หรือประเมินราคาทรัพย์สินนั้น หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย



คำนิยามของคำว่า “มูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้” ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงน่าจะได้แก่ มูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่เหลือรอดมาจากการช่วยเหลือกู้ภัย ในเวลาและสถานที่ที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง หรือมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ขายได้หลังจากหักค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับการขายแล้ว

### 3.1.2.3 ผู้ประเมิน

จากที่ได้กล่าวถึงความสำคัญของมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ เพื่อมิให้เกิดความล่าช้าเสียเวลาในการพิจารณาคดีในศาลซึ่งน่าจะมีประเด็นเรื่องนี้อยู่ด้วยในทุกคดี เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการพิจารณาและพิพากษาคดี ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรมีการตั้งผู้ประเมินราคามูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ เพื่อมิให้ต้องมีการโต้แย้งกันในประเด็นเรื่องมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้อีก หรือทำให้ประเด็นนี้เสร็จสิ้นไปได้อย่างรวดเร็ว เช่นเดียวกันกับที่มีการให้คำนิยามผู้ประเมินเอาไว้ในพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 มาตรา 4 วรรค 5<sup>84</sup> ซึ่งมีประเด็นหลักในเรื่องของมูลค่าของความเสียหายที่เกิดขึ้นอันคล้ายคลึงกับการประเมินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ในหลักกฎหมายเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การตั้งผู้ประเมินนี้ผู้เขียนเห็นว่าควรจะเป็นผู้ที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญหรือประสบการณ์ในด้าน การประเมินหรือตีราคาเรือหรือทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ โดยเป็นคนกลางที่ถูกเลือกมาจากความยินยอมของคู่กรณีทั้งสองฝ่าย เพื่อมิให้เกิดการโต้เถียงถึงความไม่เป็นธรรมของผู้ประเมิน แต่หากตกลงกันไม่ได้ก็ควรที่จะให้ศาลเป็นผู้กำหนดผู้ประเมิน

นอกจากนี้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังต้องกำหนดอำนาจหน้าที่ให้กับผู้ประเมินด้วย โดยเมื่อมีการแต่งตั้งผู้ประเมินโดยคู่กรณีในการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ให้ผู้ประเมินรวบรวมข้อมูลของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่น รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือและทรัพย์สินอย่างอื่นจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นนั้น เพื่อทำการประเมินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้โดยเร็ว แต่หากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นไม่ได้ให้ข้อมูลภายในระยะเวลาอันสมควร ให้ผู้ประเมินทำการประเมินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ตามข้อเท็จจริงเท่าที่ปรากฏแก่ตน ซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นจะมาโต้แย้งว่าผู้ประเมินทำการประเมินไม่ถูกต้องไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีที่ปรากฏว่าการประเมินนั้นไม่

<sup>84</sup> พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 มาตรา 4 วรรคแรก บัญญัติว่า “ผู้ประเมิน” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ในการประเมินความเสียหายทั่วไปซึ่งเจ้าของเรือ ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไป หรือผู้มีส่วนได้เสียอื่นใด แล้วแต่กรณี แต่งตั้งให้ดำเนินการประเมินความเสียหายทั่วไปและกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามพระราชบัญญัตินี้”

ถูกต้องอย่างชัดเจน ซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นจะต้องเป็นผู้พิสูจน์ว่าการประเมินนั้นไม่ถูกต้อง

ดังนั้นคำนิยามของคำว่า “ผู้ประเมิน” ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงน่าจะได้แก่ ผู้ที่มีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ในด้านการประเมินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ ซึ่งแต่งตั้งโดยเจ้าของเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นและผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือศาลในกรณีที่ตกลงกันไม่ได้

#### 3.1.2.4 กองทุน

คำนิยามของกองทุนนี้ ผู้เขียนเสนอขึ้นมาเนื่องจากเห็นว่าควรมีการก่อตั้งกองทุนเพื่อให้เงินรางวัลแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ในกรณีได้ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลแต่เพียงอย่างเดียว หรือในกรณีที่ได้ช่วยเหลือกู้ภัยเรือรบหรือเรือของรัฐ โดยแหล่งที่มาของรายได้ในกองทุนมาจากรัฐ ออกเงินประเดิมและเรียกเก็บเงินจากเรือทุกลำที่เดินทางเข้ามาในน่านน้ำไทย เมื่อมีเหตุการณ์การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลแต่เพียงอย่างเดียวหรือการช่วยเหลือกู้ภัยเรือรบหรือเรือของรัฐ ก็ให้ผู้ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเรือรบหรือเรือของรัฐมาเรียกเอาค่าตอบแทนจากกองทุนดังกล่าว โดยในส่วนของกองทุนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจจะแยกออกมาตั้งโดยกฎหมายเฉพาะเพื่อให้เกิดความแน่ชัดว่าจะมีใครเป็นผู้ดูแลกองทุน แหล่งที่มาของเงินกองทุน วัตถุประสงค์ของกองทุน วิธีการเบิกจ่ายเงินจากกองทุน

ดังนั้นคำนิยามของคำว่า “กองทุน” ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จึงน่าจะได้แก่ กองทุนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

### 3.2 ขอบเขตการใช้บังคับ

ปัญหาในเรื่องขอบเขตการใช้บังคับของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... นั้นสามารถจำแนกได้เป็นขอบเขตในด้านระยะเวลา ขอบเขตในด้านสถานที่ และขอบเขตในด้านทรัพย์สิน

#### 3.2.1 ด้านระยะเวลา

กรณีมีปัญหาในส่วนบทเฉพาะกาล หากว่ามีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันเป็นลายลักษณ์อักษรก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ แต่การช่วยเหลือกู้ภัยได้กระทำในภายหลังจากที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับไปแล้ว ผลจะเป็นเช่นไรจะสามารถนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไปบังคับใช้ได้หรือไม่ หรือในทางตรงกันข้ามหากมีการช่วยเหลือกู้ภัยกันก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ แต่ได้ทำสัญญากันเป็นลายลักษณ์อักษรหลัง

จากที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับไปแล้ว ผลจะเป็นเช่นไรจะสามารถนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไปบังคับใช้ได้หรือไม่

ในปัญหานี้ต้องพิจารณาก่อนว่าได้มีการทำสัญญากันก่อนที่จะมีการช่วยเหลือกู้ภัยจริงหรือไม่ เพราะสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่มีแบบจึงอาจเกิดขึ้นด้วยวาจาก็ได้ โดยอาจเกิดขึ้นแล้วตั้งแต่ที่ตกลงกันก่อนที่จะมาทำสัญญากันเป็นลายลักษณ์อักษร การทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรขึ้นในภายหลังจึงอาจเป็นเพียงหลักฐานแห่งสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น ดังนั้นจึงต้องแยกให้ชัดเจนว่ามีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกันไว้หรือไม่ เพราะสัญญาดังกล่าวนั้นอาจเกิดขึ้นได้ด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษรก็ได้ และจะเกิดก่อนการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยหรือหลังจากที่ได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยไปแล้วก็ได้<sup>85</sup>

ตามกรณีปัญหาดังกล่าวนั้น ผู้เขียนเห็นว่าร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 34 ได้กำหนดให้พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ใช้บังคับกับการช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ (ขอบเขตการใช้บังคับด้านระยะเวลา) เมื่อพิจารณาประกอบกับบทนิยามแล้วแสดงให้เห็นว่ากฎหมายฉบับนี้ให้พิจารณาเวลาที่การปฏิบัติการอันเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นสำคัญ<sup>86</sup> มิได้พิจารณาว่าการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นเมื่อใด เพราะสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยเองนั้นไม่มีความจำเป็นจะต้องมีอยู่ก็สามารถที่จะใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับได้ ดังนั้นประเด็นที่ว่าการทำสัญญาเกิดขึ้นเมื่อใดจึงไม่เป็นประเด็นที่น่าพิจารณา

โดยสรุปแล้วเนื่องจากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้กฎหมายไม่ได้กำหนดแบบเอาไว้ ดังนั้นคู่กรณีจึงอาจตกลงกันด้วยวาจาก็ได้ แล้วจึงมาทำสัญญากันเป็นลายลักษณ์อักษรกันในภายหลัง เพื่อความรวดเร็วในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งกรณีนี้ต้องถือว่าสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยได้เกิดขึ้นแล้วในวันที่ตกลงกันด้วยวาจา ไม่ใช่เพิ่งเกิดขึ้นในวันที่ลงลายมือชื่อในสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร ดังนั้นหากการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ คือ ก่อนที่จะพ้น 90 วันนับแต่ที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ย่อมไม่อาจใช้

<sup>85</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน Article 175 บัญญัติว่า "A contract for salvage operations at sea is concluded when an agreement has been reached between the salvor and the salvaged party regarding the salvage operations to be undertaken." ซึ่งมีลักษณะเช่นเดียวกับ LOF 2000 ข้อ E ซึ่งมีข้อความว่า "Prior services: Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement."

<sup>86</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์ครั้งที่ 9/2542, วันศุกร์ที่ 13 สิงหาคม 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์, หน้า 6.

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับกับกรณีได้ แม้ว่าการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยจะตกลงกันในภายหลังที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับแล้วก็ตาม

ตรงกันข้ามหากการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นหลังจากที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับไปแล้ว ย่อมสามารถนำร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาบังคับกับกรณีได้ แม้ว่าจะมีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับก็ตาม เหตุผลอีกประการคือหลักกฎหมายเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยนี้เป็นนิติเหตุ กล่าวคือไม่จำเป็นต้องมีการแสดงเจตนาที่ก่อให้เกิดผลทางกฎหมายได้ ดังนั้นเรื่องการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นเมื่อใดจึงมิใช่สาระสำคัญ แต่ที่สำคัญคือต้องพิจารณาว่านิติเหตุนั้นเกิดขึ้นเมื่อใดมากกว่า กล่าวคือต้องพิจารณาว่าวันที่เกิดเหตุการณ์มีการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้นเป็นวันก่อนหรือหลังวันที่พระราชบัญญัติฉบับนั้น ๆ มีผลใช้บังคับ<sup>87</sup> หากเกิดขึ้นก่อนก็จะใช้พระราชบัญญัตินั้นบังคับมิได้ แต่หากเกิดขึ้นภายหลังก็สามารถนำพระราชบัญญัติฉบับนั้นมาใช้บังคับได้

ประเด็นปัญหาต่อไป การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ จะหมายความว่า การช่วยเหลือกู้ภัยได้เริ่มต้นขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ หรือการช่วยเหลือกู้ภัยได้กระทำจนสำเร็จแล้วก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ เนื่องจากการช่วยเหลือกู้ภัยในบางกรณีอาจใช้ระยะเวลาหลายวัน

ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าต้องพิจารณาว่าองค์ประกอบของนิติเหตุว่าครบถ้วนลงเมื่อใด เพราะเมื่อองค์ประกอบของนิติเหตุครบถ้วนลงแล้ว สิทธิเรียกร้องก็จะเกิดขึ้นในทันทีอันทำให้สามารถใช้สิทธิเรียกร้องได้ หากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นก่อนก็จะใช้พระราชบัญญัตินั้นบังคับมิได้ แต่หากสิทธิเรียกร้องเกิดขึ้นภายหลังก็สามารถนำพระราชบัญญัติฉบับนั้นมาใช้บังคับได้ นั่นคือต้องพิจารณาเมื่อการช่วยเหลือกู้ภัยสำเร็จลงนั่นเอง ดังนั้นหากเพียงแต่มีการเริ่มต้นช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งยังไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้อง เพราะต้องพิจารณาต่อไปให้ครบองค์ประกอบของการช่วยเหลือกู้ภัย เช่น ต้องพิจารณาว่าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นก่อให้เกิดประโยชน์หรือไม่ มีอันตรายเกิดขึ้นจริงหรือไม่ ทรัพย์สินที่ช่วยเหลือเป็นทรัพย์สินที่ต้องเสี่ยงภัยทางทะเลหรือไม่ การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นจากความสมัครใจหรือไม่ มีข้อจำกัดสิทธิการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยหรือไม่ เป็นต้น เพราะฉะนั้นการเริ่มต้นช่วยเหลือกู้ภัยจึงยังไม่อาจถือได้ว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยอันจะรับเข้ากับมาตรา 34 ได้ เนื่องจากการกำหนดบทเฉพาะกาลในมาตรา 34 แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้คำว่า “...การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อน...” ซึ่งน่าจะหมายถึงการช่วยเหลือกู้ภัยที่สามารถเรียก

<sup>87</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, ปัญหาเรื่องเวลาในการบังคับใช้กฎหมายในทางแพ่งที่เกี่ยวกับการรับขนและกฎหมายพาณิชย์นาวี, วารสารนิติศาสตร์ 33 (ธันวาคม 2546): หน้า 662.

ร้องเอาค่าตอบแทนได้ ดังนั้นหากมีการเริ่มต้นช่วยเหลือกู้ภัยในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ยังไม่มีผลใช้บังคับ แต่การช่วยเหลือกู้ภัยไปสำเร็จลงเมื่อร่างพระราชบัญญัติมีผลใช้บังคับแล้ว กรณีย่อมไม่สามารถปรับเข้ากับมาตรา 34 นี้ได้ อันทำให้กรณีดังกล่าวนี้สามารถใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ปรับแก้กรณีได้

ปัญหาในประเด็นสุดท้ายคือ เมื่อบทเฉพาะกาลกำหนดห้ามมิให้การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับนั้น แล้วหลักกฎหมายใดจะนำมาใช้บังคับแก้กรณีดังกล่าว เนื่องจากกฎหมายสารบัญญัติที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลนั้นไม่มีอยู่ อาจจะต้องอาศัยมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาอุดช่องว่าง แล้วในที่สุดหลักกฎหมายใดจะเป็นหลักกฎหมายที่ศาลจะนำมาใช้ปรับแก้คดี

ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าเมื่อมาตรา 34 แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดมิให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาปรับแก้คดี การที่จะพินนาร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวมาบังคับอีกโดยอาศัยมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยมองว่าร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งดูจะเป็นการไม่สมควร เนื่องจากหากผู้ร่างประสงค์จะให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวแล้ว ผู้ร่างก็คงไม่ร่างบทเฉพาะกาลขึ้นมาเพื่อยกเว้นไว้ ดังนั้นจึงควรที่ศาลจะหาหลักกฎหมายทั่วไปมาปรับแก้กรณี เช่นเดียวกับในปัจจุบันที่ไม่มีกฎหมายสารบัญญัติที่ว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยโดยเฉพาะ ซึ่งอาจจะสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ได้

กรณีการบัญญัติบทเฉพาะกาลไว้ในกรณีนี้แม้ว่าอาจทำให้เกิดปัญหาได้ เนื่องจากศาลอาจไม่ทราบว่าจะหาหลักกฎหมายที่ใดมาปรับใช้แก้กรณี แต่บทเฉพาะกาลเป็นสิ่งที่จำเป็นสำหรับกฎหมายที่ออกมาใหม่ แม้ในประเทศนั้นจะไม่เคยมีกฎหมายดังกล่าวใช้บังคับก็ตาม เนื่องจากในกรณีที่มีการขัดกันของกฎหมายขึ้นระหว่างกฎหมายที่บัญญัติขึ้นใหม่กับกฎหมายที่มีอยู่แต่เดิมซึ่งไม่เป็นลายลักษณ์อักษรนั้น หากไม่มีการกำหนดบทเฉพาะกาลไว้ก็จะทำให้เกิดความสับสนแก่คู่กรณี และผู้เกี่ยวข้องในการพิจารณาพิพากษาคดีได้ เพราะว่าคุณกรณีอาจคิดว่ากรณีจะต้องวินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไปตามที่ศาลฎีกาเคยวางแนวคำพิพากษาไว้และคู่กรณีก็ทราบถึงแนวคำพิพากษาดังกล่าวกันเป็นอย่างดี แต่เมื่อมีกฎหมายที่ประกาศใช้ออกมาภายหลังขัดกับเจตนาของคุณกรณีก็จะทำให้ความตกลงหรือการกระทำดังกล่าวไม่มีผลทางกฎหมายหรือให้ผลทางกฎหมายที่แตกต่างออกไปจากเจตนาของคุณกรณีได้ อันจะส่งผลเสียต่อคู่กรณีเพราะจะไม่มีเชื่อมั่นในการกระทำของตนว่าจะมีผลทางกฎหมายเป็นอย่างไร แม้อาจจะโต้เถียงได้ว่าประเทศไทยใช้ระบบกฎหมายแบบ Civil law มิใช่ Common law ดังนั้นคำพิพากษาจึงมิใช่กฎหมาย แต่อย่างไรก็ตาม

ศาลฎีกาของไทยก็ได้เคยวางหลักกฎหมายในเรื่องต่าง ๆ ไว้แนววินิจฉัยนั้น ๆ ก็ได้นำไปใช้กัน แม้ว่าจะไม่ได้มีกฎหมายบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษร เช่น หลักเรื่องสัญญาต่างตอบแทนพิเศษยิ่งกว่าการเช่าธรรมดา<sup>88</sup> ซึ่งกำหนดแตกต่างไปจากกฎหมายลายลักษณ์อักษรในเรื่องเช่าทรัพย์อีกด้วย

ตัวอย่างเช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่มีการบัญญัติบทเฉพาะกาลเอาไว้ก่อให้เกิดปัญหาขึ้นอย่างมากในช่วงแรกที่พระราชบัญญัติฉบับนี้มีผลใช้บังคับ เนื่องจากการรับขนของทางทะเลนั้น แต่เดิมศาลไทยเคยนำหลักกฎหมายในเรื่องการรับขนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ ทั้ง ๆ ที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เองในมาตรา 609 วรรค 2 ได้กำหนดห้ามมิให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บังคับกับการขนส่งทางทะเล แต่ศาลใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยการเทียบเคียงในฐานะที่เป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง จากนั้นเมื่อมีการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ขึ้นมา ก็ก่อให้เกิดความสับสนทั้งต่อคดีที่อยู่ในชั้นศาล คดีที่กำลังจะฟ้อง คดีที่ทำสัญญารับขนของทางทะเลกันก่อนที่พระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลใช้บังคับ แต่ข้อพิพาทเกิดขึ้นภายหลังจากที่กฎหมายฉบับนี้มีผลใช้บังคับแล้ว มีปัญหาว่าจะใช้กฎหมายใดมาปรับแก้คดี ซึ่งศาลก็ได้พิพากษาถึงปัญหาในเรื่องนี้ไว้หลากหลายแนวจนหาข้อสรุปไม่ได้\* จนถึงปัจจุบันเรื่องจึงค่อยหายไป มิใช่เพราะหาข้อสรุปทางกฎหมายได้ แต่เนื่องเพราะระยะเวลาในการประกาศใช้พระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวได้ล่วงพ้นไปแล้วกว่า 10 ปี ทำให้ปัญหาดังกล่าวไม่เกิดขึ้นแล้วต่างหาก

กรณีดังกล่าวย่อมเป็นอุทาหรณ์ได้เป็นอย่างดี สำหรับการบัญญัติกฎหมายฉบับใหม่ขึ้นมาแทนที่กฎหมายฉบับเก่า หรือการกำหนดวางหลักเกณฑ์ใหม่ ๆ ขึ้นมาโดยที่ไม่มีกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรกันมาก่อนว่าควรมีการกำหนดบทเฉพาะกาลขึ้นมา ดังนั้นในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... จึงควรมีการกำหนดบทเฉพาะกาลที่มีความชัดเจนด้วย แม้ว่าคดีการช่วยเหลือกู้ภัยที่อาจจะเกิดขึ้นจะมีไม่มากเท่ากับข้อพิพาทที่เกิดจากการรับขนของทางทะเลก็ตาม

### 3.2.2 ด้านสถานที่

กรณีมีปัญหากำหนดบทบัญญัติมาตรา 5 (1) ไว้เช่นนี้จะสอดคล้องกับข้อสงวนใน Article 30 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยฉบับปี 1989 หรือไม่ เพราะ

<sup>88</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 655.

\* ดูเพิ่มเติมได้ในบทความเรื่อง ปัญหาเรื่องระยะเวลาในการบังคับใช้กฎหมายในทางแพ่งที่เกี่ยวกับการรับขนและกฎหมายพาณิชย์นาวี โดยศาสตราจารย์ ดร. ไพฑูริย์ เอกจริยกร

Article 30 วรรคแรก ให้สิทธิแก่ประเทศภาคีแห่งอนุสัญญาที่จะตั้งข้อสงวนการบังคับใช้บทบัญญัติของอนุสัญญาไว้ 4 กรณี คือ (a) กรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้กระทำในน่านน้ำภายในและเรือทุกลำที่เกี่ยวข้องเป็นเรือที่ใช้ในน่านน้ำภายใน (b) กรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้กระทำในน่านน้ำภายในและไม่มีเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง (c) กรณีที่คู่กรณีทุกฝ่ายเป็นคนสัญชาติเดียวกัน และ (d) กรณีที่ทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องเป็นทรัพย์สินทางวัฒนธรรมทางทะเลซึ่งมีคุณค่าทางโบราณคดีหรือทางประวัติศาสตร์ และจมอยู่กับพื้นดินใต้ท้องทะเล

ปัญหาดังกล่าวนี้ผู้รายนำเอาข้อสงวนใน (a) และ (b) มาผนวกกัน ร่างเป็นมาตรา 5 (1) ขึ้น เพื่อความกระชับ ทำให้สามารถเข้าใจได้ดีขึ้น ดังนั้นแม้ว่าร่างกฎหมายฉบับนี้จะได้แปลความโดยตรงมา หากแต่เป็นการสรุปความมาก็ไม่มีปัญหาในการที่จะเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับนี้แต่อย่างใด

ดังนั้นปัญหาว่าเรือที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจำเป็นหรือไม่ที่จะต้องเป็นเรือเดินทะเล (Seagoing Vessel) เพราะตามอนุสัญญาปี 1910 นั้น ระบุถึงวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ว่าเป็นเรือเดินทะเล<sup>89</sup> แต่ในอนุสัญญาฉบับปี 1989 กำหนดวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ว่าเป็นเรือ (vessel)<sup>90</sup> ซึ่งอาจมีความแตกต่างกันได้ในระหว่างวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกู้ภัยทางทะเลว่าเป็นเรือธรรมดาหรือเรือเดินทะเลนั้น ในร่างกฎหมายของไทยจึงไม่มีปัญหาเพราะจะเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นเรือหรือเรือเดินทะเลก็ได้ แต่ขอให้มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้องในฐานะใดฐานะหนึ่งก็สามารถนำร่างกฎหมายฉบับนี้มาบังคับใช้ได้แล้ว

ประเด็นปัญหาว่าเมื่อไม่สามารถปรับเข้ากับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้แล้วจะนำกฎหมายฉบับใดมาปรับใช้ เนื่องจากกฎหมายสารบัญญัติที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยก่อนที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะมีผลนั้นไม่มีอยู่ อาจจะต้องอาศัยมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาอุดช่องว่าง แล้วในที่สุดหลักกฎหมายใดจะเป็นหลักกฎหมายที่ศาลจะนำมาใช้ปรับแก้คดี

ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าเมื่อมาตรา 5 แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดมิให้ใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาปรับแก้คดี การที่จะพินนาร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมาบังคับอีกโดยอาศัยมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยมองว่าร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เป็น

<sup>89</sup> Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and Salvage at Sea 1910 Article 1

<sup>90</sup> International Convention on Salvage 1989 Article 1 (a)

กฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งจะเป็นการไม่สมควร เนื่องจากหากผู้ร่างประสงค์จะให้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับกับกรณีดังกล่าวแล้ว ผู้ร่างก็คงไม่ร่างข้อยกเว้นดังกล่าวขึ้นมาเพื่อยกเว้นไว้ ดังนั้นจึงควรที่ศาลจะหาหลักกฎหมายทั่วไปมาปรับแก้กรณี เช่นเดียวกับในปัจจุบันที่ไม่มีกฎหมายสารบัญญัติที่ว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยโดยเฉพาะ ซึ่งอาจจะสอดคล้องหรือไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายที่บัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ก็ได้

### 3.2.3 ด้านทรัพย์สิน

กรณีมีปัญหาว่าทรัพย์สินที่ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีความเหมาะสมหรือไม่ และควรที่จะเพิ่มหลักเกณฑ์สำหรับทรัพย์สินในกรณีอื่น ๆ อีกหรือไม่

#### 3.2.3.1 ทรัพย์สินที่ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับ

ทรัพย์สินที่อยู่นอกเหนือจากการบังคับตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้แก่ เรือรบหรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในทางพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองจากรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป (มาตรา 5 (2)) และแท่นที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแท่นหรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเล (มาตรา 5 (3))

##### 3.2.3.1.1 เรือรบหรือเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ

มาตรา 5 (2) ซึ่งกล่าวถึงทรัพย์สินที่ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีปัญหาเรื่องการแปลความจากอนุสัญญาฉบับปี 1989 คลาดเคลื่อน เพราะตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ มาตรา 5 (2) ซึ่งใช้คำว่า เรือรบหรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของ และดำเนินการ... แต่ในอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 4 ใช้คำว่า Warship or other non-commercial vessels owned or operates by a state ... ซึ่งคำว่า or แปลว่า "หรือ" มิใช่คำว่า and ซึ่งแปลว่า "และ"

ดังนั้นเมื่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บัญญัติถึงข้อจำกัดในการใช้บังคับกฎหมายด้านทรัพย์สินไว้แตกต่างจากอนุสัญญาส่งผลให้เกิดปัญหาขึ้นในกรณีของรัฐไปดำเนินการเช่า (Charter) เรือมา ทั้งนี้ไม่ว่ารัฐจะเข้ามาเพื่อประโยชน์สาธารณะหรือไม่ก็ตาม ก็จะไม่สามารถปรับเข้ากับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ เพราะรัฐไม่ได้เป็นเจ้าของเรือแต่ได้ดำเนินการไปในทางที่มีเขตทางพาณิชย์เท่านั้น แต่หากเป็นกรณีของอนุสัญญาจะสามารถปรับเข้าได้เพราะเพียงแต่



รัฐดำเนินการไปในทางที่มีใช้พาณิชย์ก็สามารถนำอนุสัญญามาใช้บังคับได้แล้ว ดังนั้นจะเห็นได้ว่า มาตรา 5 (2) นี้เกิดความผิดพลาดจากการแปลความหมายในอนุสัญญาที่คลาดเคลื่อนจึงให้ผลทางกฎหมายที่ไม่สอดคล้องกับ Article 4 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงจากและเป็นหรือตามความมุ่งหมายในอนุสัญญาฉบับปี 1989

นอกจากนี้ยังมีประเด็นเรื่องความเหมาะสมของการยกเว้น เพราะการกำหนดให้เรือรบหรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในทางพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองของรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปไม่ถือเป็นทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยได้ตามมาตรา 5 (2) นั้น อาจมีข้อเสียได้ เพราะจะทำให้เรือดังกล่าวไม่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะหากเรือรบหรือเรือที่รัฐเป็นเจ้าของและไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในทางพาณิชย์นั้นตกอยู่ในภยันตรายในทะเลใกล้จะสูญเสียชีวิต นายเรือผู้ผ่านไปพบเห็นเหตุการณ์ดังกล่าวก็อาจจะเพิกเฉยละเลยไม่สนใจ เนื่องจากไม่มีประโยชน์ที่จะเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือดังกล่าว เพราะแม้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยไปจนสำเร็จก็ไม่ได้ค่าตอบแทน ทั้งยังเสียเวลาที่ไม่อาจนำเรือไปแสวงหาประโยชน์โดยการนำเรือไปใช้สอย เสียค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัย และต้องเสี่ยงต่อภยันตรายทางทะเลที่จะเข้าไปช่วยเหลือกู้ภัย ทำให้อาจเกิดความสูญเสียขึ้นแก่เรือของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ นอกจากนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยยังอาจต้องรับผิดชอบต่อผู้โดยสาร หรือผู้ขนส่งที่ไปถึงจุดหมายปลายทางล่าช้าอีกด้วย

นายเรือที่พบเห็นเหตุการณ์ดังกล่าวก็จะไม่ถูกบังคับให้ดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้กำหนดหน้าที่ให้แก่นายเรือในการเข้าช่วยเหลือทรัพย์สินที่ประสบภยันตรายทางทะเล มีแต่การกำหนดหน้าที่ในการเข้าช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภยันตรายทางทะเลใกล้จะเสียชีวิตตามมาตรา 11 เท่านั้น และเมื่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ให้ใช้บังคับกับเรือดังกล่าว ดังนั้นมาตรา 11 จึงไม่นำมาใช้ด้วย ผลก็คือแม้ว่าบุคคลจะตกอยู่ในภยันตรายทางทะเลใกล้จะเสียชีวิตตามกฎหมายฉบับนี้นายเรือก็ไม่มีหน้าที่ในการเข้าไปช่วยเหลือแต่ประการใด คงมีแต่เพียงหน้าที่ตามประมวลกฎหมายอาญามาตรา 374 ที่กำหนดให้ต้องช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภยันตรายถึงแก่ชีวิตซึ่งเมื่อเจ้าหน้าที่รัฐก็เป็นบุคคลด้วยนายเรือที่พบว่ามีภยันตรายแก่เจ้าหน้าที่รัฐดังกล่าวก็ต้องเข้าช่วยเหลือด้วย

สาเหตุที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้เช่นนี้คงเป็นเพราะผู้ร่างเห็นว่า รัฐมีความคุ้มครองที่ไม่ต้องชดใช้ค่าตอบแทนให้แก่เอกชน ถ้าหากเป็นการกระทำของรัฐ (Act of State) มีใช้การทำรัฐพาณิชย์ซึ่งถือว่ารัฐยอมสละความคุ้มครองแห่งความเป็นรัฐยอมตนให้มีฐานะเท่าเทียมกับเอกชน ดังนั้นหากเรือของรัฐที่มีวัตถุประสงค์ในทางพาณิชย์ เรือดังกล่าวก็ไม่ต่างไป

จากเรือของเอกชนที่เมื่อมีการช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

ทางแก้ในกรณีนี้ ผู้เขียนขอเสนอว่าอาจจะมีการกำหนดหน้าที่ให้แก่เอกชนในการเข้าช่วยเหลือเรือดังกล่าวของรัฐด้วย โดยอาจจะให้ได้รับค่าตอบแทนหรือค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และยกเว้นความรับผิดในความเสียหายจากการขนส่งทางทะเลให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีนี้ด้วย\* เพื่อเป็นการให้ความเป็นธรรมแก่เอกชนที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือดังกล่าวของรัฐ และยังเป็นการคุ้มครองเรือของรัฐให้ได้รับช่วยเหลือกู้ภัยจากเอกชนด้วย

อย่างไรก็ตามสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนหรือค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะไม่มีบทคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ทำให้ผู้ทรงสิทธิจะไม่สามารถมีบุริมสิทธิทางทะเล สิทธิในการกักเรือ หรือสิทธิยึดหน่วงได้ เพราะเรือดังกล่าวของรัฐนั้นมีไว้เพื่อสาธารณะประโยชน์จึงจำเป็นต้องมีมาตรการที่คุ้มครองไว้เป็นพิเศษแตกต่างจากเรือของเอกชนโดยทั่วไปตามหลักกฎหมายมหาชน ซึ่งแม้ว่าจะถูกโต้แย้งได้ว่าเป็นการขัดกับหลักการได้รับความคุ้มกันของรัฐอธิปไตย (State Immunity) แต่ผู้เขียนก็เห็นว่าหลักการดังกล่าวจะไม่ถูกกระทบมากนักหากจะมีการลดความรุนแรงของการบังคับลงได้ โดยการกำหนดลดบทคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยลงซึ่งเมื่อพิจารณาจากประโยชน์ที่รัฐจะพึงได้รับแล้วน่าจะมีมากกว่าการปล่อยให้เรือของรัฐโดดเดี่ยวจากเรือของเอกชน

ทางแก้อีกประการหนึ่งที่อาจจะเป็นไปได้และไม่ขัดกับหลักความคุ้มกันของรัฐด้วยได้แก่ การกำหนดให้เอกชนมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือเรือดังกล่าวของรัฐโดยไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เหมือนกับการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล ในขณะเดียวกันเรือดังกล่าวของรัฐก็มีหน้าที่ช่วยเหลือเรือของเอกชนโดยไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะเมื่อรัฐได้ใช้ภาษีอากรของประชาชนในการกระทำของรัฐแล้ว ก็ต้องมีหน้าที่ในการดูแลรักษาประชาชนด้วย เมื่อประชาชนเกิดภัยอันตรายใกล้จะสูญเสียชีวิตจึงเป็นหน้าที่ของรัฐต้องเข้าช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นในกรณีนี้จึงถือว่าการกระทำของเรือดังกล่าวเป็นการกระทำตามหน้าที่ไม่ก่อให้เกิดสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนแต่ประการใด แต่การกำหนดหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการรับผิดชอบในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เช่น กองทัพเรือ ตำรวจน้ำ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี หรืออาจจะมีการตั้งหน่วยงานใหม่ขึ้นมารับผิดชอบในเรื่องนี้ก็เป็นที่จำเป็น เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นได้เมื่อมีภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว กล่าวคือ หน่วย

\* กรณีข้อยกเว้นความรับผิดของผู้ขนส่งตามพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล มาตรา 55 นั้น อาจไม่ครอบคลุมถึงกรณีนี้ถ้าตีความว่ากรณีนี้ไม่ใช่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ใช่บังคับกับกรณีดังกล่าว

งานของรัฐอาจไม่เข้าไปช่วยเหลือเนื่องจากเห็นว่าเข้าไปช่วยเหลือแล้วก็ได้ค่าตอบแทนใด ๆ ดังนั้นจึงควรที่จะกำหนดให้มีกฎหมายกำหนดหน้าที่ให้กับหน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในเรื่องนี้ให้ชัดเจน เพื่อให้หน่วยงานดังกล่าวไม่อาจปฏิเสธการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเมื่อเกิดภัยอันตรายทางทะเลขึ้นได้ เพราะเป็นหน้าที่ตามกฎหมาย ไม่ใช่หน้าที่ตามข้อสัญญาที่จะก่อให้เกิดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้

โดยสรุปผู้เขียนเห็นว่าจะต้องมีการกำหนดหน้าที่ให้กับเอกชนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือดังกล่าวของรัฐ ในขณะที่เดียวกันก็กำหนดให้รัฐมีหน้าที่ช่วยเหลือกู้ภัยเรือของเอกชนด้วยเช่นกัน ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีการกำหนดค่าตอบแทนหรือค่าใช้จ่ายเพื่อชดเชยให้หรือไม่ก็ตาม ซึ่งการกำหนดหน้าที่ดังกล่าวไว้ก็ไม่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญาฉบับปี 1989 แต่ประการใด

ทั้งนี้ในกฎหมายภายในของหลายประเทศได้กำหนดให้เรือรบและเรือของรัฐเป็นวัตถุประสงค์ของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ เช่น ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศเวียดนาม Article 173 วรรคแรก<sup>91</sup> Merchant Shipping Act 1995 ของประเทศอังกฤษ Article 230<sup>92</sup> หรือประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีน Article 192<sup>93</sup> เป็นต้น ดังนั้นจะเห็นได้ว่า

<sup>91</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศเวียดนาม Article 173 วรรคแรก บัญญัติว่า “The provisions of this Chapter are also applicable to various types of ships belonging to the Vietnam Armed Forces.”

<sup>92</sup> Merchant Shipping Act 1995 Article 230 บัญญัติว่า “(1) Subject to section 29 of the [1947 c. 44.] Crown Proceedings Act 1947 (exclusion of proceedings in rem against the Crown) (so far as consistent with the Salvage Convention) the law relating to civil salvage, whether of life or property, except sections 225, 226 and 227, shall apply in relation to salvage services in assisting any of Her Majesty's ships, or in saving life therefrom, or in saving any cargo or equipment belonging to Her Majesty in right of Her Government in the United Kingdom, in the same manner as if the ship, cargo or equipment belonged to a private person.

(2) Where salvage services are rendered by or on behalf of Her Majesty, whether in right of Her Government in the United Kingdom or otherwise, Her Majesty shall be entitled to claim salvage in respect of those services to the same extent as any other salvor, and shall have the same rights and remedies in respect of those services as any other salvor.

(3) No claim for salvage services by the commander or crew, or part of the crew, of any of Her Majesty's ships shall be finally adjudicated upon without the consent of the Secretary of State to the prosecution of the claim.

(4) Any document purporting to give the consent of the Secretary of State for the purposes of subsection (3) above and to be signed by an officer of the Ministry of Defence shall be evidence of that consent.

การให้เรือของรัฐเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้นั้นไม่ใช่สิ่งที่เป็นเรื่องแปลกแต่ประการใด และเมื่อได้กำหนดให้เรือรบหรือเรือของรัฐเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้แล้ว ก็ต้องถือเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนได้ แต่ทั้งนี้จะต้องไม่ขัดกับสาธารณะประโยชน์ด้วย เพราะการดำเนินการของเรือรบหรือเรือของรัฐนั้นก็ได้ดำเนินการโดยใช้งบประมาณที่มาจากภาษีของประชาชน

### 3.2.3.1.2 แท่นหรือฐานขุดเจาะทรัพยากรธรรมชาติในทะเล

กรณีแท่นที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแท่นหรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเลตามมาตรา 5 (3) โดยปกติแล้วสิ่งดังกล่าวย่อมไม่ใช่เรือ หรือเรือเดินทะเลอยู่แล้ว แต่สิ่งดังกล่าวมีโอกาสที่เสี่ยงภัยอันตรายทางทะเลหรือเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ จึงต้องกำหนดยกเว้นมิให้ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ใช้งบกับสิ่งดังกล่าว เพราะโดยปกติแล้วสิ่งดังกล่าวเมื่อมีการติดตั้งแล้วจะไม่เคลื่อนย้ายไปไหนเมื่อได้อยู่ในที่ ตั้งเพื่อทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเล จึงขาดลักษณะของการเป็นวัตถุที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเลไป กรณีจะไม่แตกต่างไปกับพื้นแผ่นดิน เพราะตัวของแท่นหรือฐานขุดเจาะเองไม่มีความสามารถในการเดินทางขับเคลื่อนได้ด้วยตัวเอง

อย่างไรก็ตามก่อนที่แท่นหรือฐานขุดเจาะนั้นจะมาถึงที่ตั้งย่อมถือเป็นทรัพย์สินที่เรือบรรทุกมาอันเป็นวัตถุที่สามารถกระทำการช่วยเหลือกู้ภัยได้ หรือสามารถเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ได้ เพราะยังมีโอกาสที่จะเสี่ยงต่อภัยอันตรายทางทะเลได้ เนื่องจากสามารถเคลื่อนที่ได้จากการลากจูงของเรือ

(5) If a claim is prosecuted without the consent required by subsection (3) above the claim shall be dismissed with costs.

(6) The reference in subsection (5) above to dismissal with costs shall in Scotland be construed as a reference to dismissal with the defender being found entitled to expenses.

(7) "Her Majesty's ships" has the same meaning in this section as in section 192.

(8) In the application of this section to Northern Ireland, any reference to Her Majesty's Government in the United Kingdom includes a reference to Her Government in Northern Ireland"

<sup>93</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีน Article 192 บัญญัติว่า "With respect to the salvage operations performed or controlled by the relevant competent authorities of the State, the salvors shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Chapter in respect of salvage operations."

อย่างไรก็ตามกฎหมาย Wreck and Salvage Act 1996 Article 2 (6)<sup>94</sup> ของประเทศสหรัฐอเมริกาถือถือว่าแท่นหรือฐานขุดเจาะนั้นแม้ว่าจะมีการติดตั้งไปแล้วก็ตาม ก็ถือเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ แม้การกำหนดไว้เช่นนี้เป็นการแตกต่างจากอนุสัญญาก็ตาม ดังนั้นจึงควรต้องพิจารณาว่ากฎหมายของประเทศไทยควรจะเป็นไปในทิศทางใด

ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าแท่นหรือฐานขุดเจาะดังกล่าว แม้ว่าเมื่อติดตั้งเสร็จแล้วจะไม่อาจเดินทางไปในทะเลได้อีกต่อไป แต่แท่นหรือฐานขุดเจาะดังกล่าวก็ต้องผูกพันกับภัยอันตรายทางทะเลเช่นเดียวกันกับเรือเดินทะเลทั้งหลาย ซึ่งอาจจะหนักกว่าในกรณีที่ตั้งอยู่กับที่ ทำให้ไม่สามารถหลบเลี่ยงภัยอันตรายดังกล่าวได้ อีกทั้งแท่นหรือฐานขุดเจาะดังกล่าวนั้น เป็นสิ่งที่ไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมได้อย่างมากซึ่งเป็นสิ่งที่ประชาคมโลกต้องการจะป้องกัน ดังนั้นจึงไม่เห็นความจำเป็นที่จะยกเว้นไม่ใช้ร่างกฎหมายฉบับนี้บังคับกับกรณีของแท่นหรือฐานขุดเจาะในทะเลด้วย จึงควรที่จะกำหนดหลักเกณฑ์เช่นเดียวกับกฎหมายของสหรัฐอเมริกา ซึ่งแม้จะขัดแย้งกับอนุสัญญาแต่ก็เป็นสิ่งที่กระทำได้ เพราะไม่ใช่สิ่งที่กระทบต่อเจตนารมณ์หลักของอนุสัญญาฉบับปี 1989 จึงไม่น่าจะทำให้ประเทศไทยไม่อาจเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาฉบับปี 1989 ได้

### 3.2.3.2 การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ

ประเด็นปัญหาว่าควรมีการเพิ่มเติมทรัพย์สินที่ไม่ตกอยู่ภายใต้ร่างกฎหมายฉบับนี้อีกหรือไม่นั้น อนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 30.1 (d) ได้กำหนดให้รัฐภาคีสามารถตั้งข้อสงวนเพื่อกำหนดให้ทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องกับวัฒนธรรม ทรัพย์สินก่อนประวัติศาสตร์ ทรัพย์สินทางโบราณคดี และทรัพย์สินที่มีประโยชน์ในทางประวัติศาสตร์ที่จมอยู่ในทะเลไม่ถือเป็นทรัพย์สินที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเล (Maritime Property) ซึ่งจะทำให้ไม่ต้องนำอนุสัญญามาใช้บังคับก็ได้ ซึ่งในเรื่องนี้อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ได้กล่าวถึงทรัพย์สินเหล่านี้ไว้ใน Article 149 และ Article 303 ดังนี้

Article 149 วัตถุทางโบราณคดีและทางประวัติศาสตร์ (Archaeological and historical objects)

วัตถุทั้งปวงที่มีลักษณะทางโบราณคดีและทางประวัติศาสตร์ที่ค้นพบในบริเวณพื้นที่ให้อนุรักษหรือจัดการไปเพื่อประโยชน์แห่งมนุษยชาติทั้งหมด โดยคำนึงถึงเป็นพิเศษถึงบูรณมรดก

<sup>94</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 2 (6) บัญญัติว่า “(6) Notwithstanding anything to the contrary in article 3 or any other article of the Convention, a subject of salvage shall include any fixed or floating platform or any mobile offshore drilling unit whether or not it is engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.”

ของรัฐหรือประเทศที่เป็นต้นกำเนิด หรือรัฐที่เป็นต้นกำเนิดทางวัฒนธรรม หรือรัฐที่เป็นต้นกำเนิดทางโบราณคดีและทางประวัติศาสตร์ (All objects of an archaeological and historical nature found in the Area shall be preserved or disposed of for the benefit of mankind as a whole, particular regard being paid to the preferential rights of the State or country of origin, or the State of cultural origin, or the State of historical and archaeological origin.)

Article 303 วัตถุทางโบราณคดีและทางประวัติศาสตร์ที่พบในทะเล  
(Archaeological and historical objects found at sea)

1. รัฐมีหน้าที่ที่จะคุ้มครองวัตถุซึ่งมีลักษณะทางโบราณคดีและทางประวัติศาสตร์ที่พบในทะเลและให้ร่วมมือกันเพื่อความมุ่งประสงค์นี้ (1. States have the duty to protect objects of an archaeological and historical nature found at sea and shall cooperate for this purpose.)

2. เพื่อที่จะควบคุมการซื้อขายวัตถุเหล่านั้น รัฐชายฝั่งอาจสันนิษฐานโดยการใช้อนุมัติมาตรา 33 ว่า การโยกย้ายวัตถุเหล่านั้นออกจากพื้นดินท้องทะเลในเขตที่อ้างถึงในมาตรานั้นโดยไม่ได้รับความเห็นชอบของตนย่อมจะส่งผลให้เกิดการละเมิดกฎหมายและข้อบังคับที่อ้างถึงในมาตรานั้นภายในอาณาเขตหรือทะเลอาณาเขตของตน (2. In order to control traffic in such objects, the coastal State may, in applying article 33, presume that their removal from the seabed in the zone referred to in that article without its approval would result in an infringement within its territory or territorial sea of the laws and regulations referred to in that article.)

3. ไม่มีข้อความใดในมาตรานี้กระทบกระเทือนต่อสิทธิของเจ้าของที่ระบุตัวได้ตามกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย หรือกฎเกณฑ์อื่น ๆ แห่งพาณิชย์นาวี หรือกฎหมายและการปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม (3. Nothing in this article affects the rights of identifiable owners, the law of salvage or other rules of admiralty, or laws and practices with respect to cultural exchanges.)

4. ความในมาตรานี้ไม่เสียมเสียต่อความตกลงระหว่างประเทศอื่น ๆ และกฎเกณฑ์ของกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการคุ้มครองวัตถุซึ่งมีลักษณะทางโบราณคดีและทางประวัติศาสตร์ (4. This article is without prejudice to other international agreements and rules of international law regarding the protection of objects of an archaeological and historical nature.)

ประเด็นเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัตินี้เป็นประเด็นที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพราะในปัจจุบันที่เทคโนโลยีมีความเจริญก้าวหน้าขึ้นมาก ทำให้การกู้ซากเรือเก่าเป็นไปได้

ได้โดยสะดวกกว่าในอดีต ประกอบกับในอ่าวไทยนั้นมีทรัพย์สินสมบัติที่จมอยู่ใต้ทะเลเป็นจำนวนมาก หากกฎหมายไทยยังไม่รองรับหลักการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติก็อาจทำให้เกิดปัญหาความไม่แน่นอนในสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติได้ ซึ่งส่งผลให้ไม่เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติซึ่งจะทำให้ทรัพย์สินสมบัติที่จมอยู่ใต้ทะเลเสื่อมสภาพไปตามกาลเวลา ไม่ได้มีการนำกลับมาใช้สอยหมุนเวียน กลายเป็นทรัพย์สินที่ไม่มีประโยชน์ในทางเศรษฐกิจ เช่น กรณีของคดีเรือ Australia Tide\* ซึ่งเป็นเรือสัญชาติปานามาได้ลักลอบเข้ามางมหาสมบัติที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และทางโบราณคดีที่บรรจุอยู่ในเรือสำเภาโบราณซึ่งจมอยู่ในอ่าวไทย ซึ่งเกิดปัญหาว่าเครื่องถ้วยชามจำนวน 10,287 ชิ้นที่เรือ Australia Tide งามขึ้นมาได้จะตกเป็นกรรมสิทธิ์ของใคร ซึ่งปัญหานี้มีผู้เข้ามาเกี่ยวข้องกับทั้งหมดอันเป็นประเด็นที่ต้องวินิจฉัยว่าระหว่าง เรือ Australia Tide ผู้กู้ทรัพย์สินสมบัติ รัฐบาลซึ่งเป็นรัฐเจ้าของพื้นที่ และทายาทของเจ้าของกรรมสิทธิ์ในเครื่องถ้วยชามเหล่านี้ซึ่งไม่ปรากฏว่าเป็นใคร ปัญหาเหล่านี้ยากที่จะหาคำตอบได้เพราะข้ออ้างในแต่ละข้ออาจสามารถโต้แย้งได้ทั้งหมด กล่าวคือ เรือ Australia Tide ผู้กู้ทรัพย์สินสมบัติไม่ได้กรรมสิทธิ์ตามหลักการช่วยเหลือกู้ภัยแต่จะได้เพียงสิทธิยึดหน่วงจนกว่าจะได้รับคำตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจากเจ้าของทรัพย์สินสมบัติเท่านั้น ซึ่งจะตรงกันข้ามกับหลักที่ว่าผู้กู้เก็บไว้ได้คนทำหายต้องรับบาปเคราะห์ไป (Finders keepers, losers weepers) ซึ่งใช้ในกรณีของทรัพย์สินที่ถูกทอดทิ้งอันจะต้องพิสูจน์ให้เห็นได้อย่างชัดเจน เช่น เจ้าของกรรมสิทธิ์ไม่ได้มีความพยายามในการติดตามเอาคืนทรัพย์สินของตนมาเป็นเวลานาน เป็นต้น หรือหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่กำหนดให้ทรัพย์สินสมบัติที่มีคุณค่าทางประวัติศาสตร์และโบราณคดีจะต้องสงวนรักษาไว้เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาคมโลก\* ซึ่งในประเด็นนี้จะต้องพิจารณาต่อไปด้วยว่าทรัพย์สินสมบัติที่กู้ขึ้นมาขึ้นพบในบริเวณใดตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 เป็นต้น

กรณียังมีปัญหาอีกว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ (Treasure Salvage) นั้นจะสามารถใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้ปรับใช้ได้หรือไม่ เนื่องจากในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ได้กล่าวถึงกรณีนี้ไว้แต่ประการใดเลย แม้แต่ในมาตรา 5 ซึ่งเป็นบทห้ามมิให้ใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับแก่กรณีก็ไม่มีกรห้าม ดังนั้นจะถือได้หรือไม่ว่าเมื่อกฎหมายไม่ห้ามแล้ว การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติจึงย่อมตกอยู่ภายใต้บังคับของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วย และหากนำมาใช้แล้วจะเกิดปัญหาต่อไปคือจะมีช่องว่างทางกฎหมายเกิดขึ้น เพราะไม่ได้มีการกำหนดมาตร

\* ผู้สนใจกรณาดูเพิ่มเติมได้ใน จตุรนต์ ธิระวัฒน์, อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย ปัญหากฎหมายในทางปฏิบัติในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน และประชาคมระหว่างประเทศ, หน้า 226 – 239.

\* ผู้สนใจกรณาดูเพิ่มเติมได้ใน Thomas J. Schoenbaum, Admiralty and Maritime Law, p. 795 - 806.

การอย่างใด ๆ เป็นพิเศษสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติเลย เนื่องจากในการกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติที่เป็นซากเรือและสิ่งอัปปางนี้มีวิธีการที่แตกต่างไปจากการช่วยเหลือกู้ภัยเรือและสินค้าอยู่หลายประการ กล่าวคือ ทรัพย์สินสมบัติดังกล่าวนี้อาจจมไปนานจนไม่อาจหาได้ว่าใครเป็นเจ้าของ หรือซากเรือและสิ่งอัปปางอาจจมไปกีดขวางเส้นทางการสัญจรทางน้ำซึ่งจำเป็นต้องมีมาตรการในการกำหนดระยะเวลาในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติของตนเอง เพื่อเคลื่อนย้ายสิ่งดังกล่าวออกไปให้พ้นจากเส้นทางด้วยความรวดเร็วเพื่อมิให้เป็นการกีดขวางทางสัญจรเพราะเรือที่จมลงมักจะอยู่ในทางสัญจรหลัก หรือต้องมีการกำหนดบทลงโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนเข้าไปดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติของบุคคลอื่น เว้นแต่เป็นกรณีที่เจ้าของทรัพย์สินสมบัติจ้างมา

ส่วนปัญหาว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัตินั้น จะถือว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่ตกอยู่ในภยันตรายทางทะเลหรือไม่ ในประเด็นนี้น่าจะถือได้ว่าทรัพย์สินสมบัติดังกล่าวยังคงประสบภยันตรายทางทะเลอยู่ เพราะการที่ทรัพย์สินสมบัติจมอยู่ใต้ทะเลนั้น ย่อมถือได้ว่าภยันตรายทางทะเลนั้นเกิดขึ้นเมื่อนานมาแล้ว ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่เรือที่ชนทรัพย์สินสมบัติมาทำให้อัปปางลง และทรัพย์สินสมบัติดังกล่าวซึ่งเป็นทรัพย์สินที่อยู่บนเรือนั้นประสบกับภยันตรายทำให้จมลงไปในท้องทะเล ดังนั้นตราบไต่ที่ทรัพย์สินสมบัตินั้นยังคงจมอยู่ใต้ท้องทะเล ตราบนั้นย่อมถือได้ว่าทรัพย์สินสมบัตินั้นยังคงประสบภยันตรายอยู่ ภยันตรายยังคงไม่ผ่านพ้นไป ดังนั้นผู้ที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติจึงย่อมมีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจากเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าว เมื่อมีการประสบความสำเร็จในการกู้ภัยทรัพย์สินขึ้นมา

#### 3.2.3.2.1 หลักกฎหมายต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ

กฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติหรือซากเรือและสิ่งอัปปางนี้ ในต่างประเทศมีกฎหมายอยู่หลายฉบับที่บัญญัติหลักเกณฑ์การช่วยเหลือกู้ภัยซากเรือและสิ่งอัปปางไว้ เช่น ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีแห่งประเทศเวียดนาม Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา และกฎหมาย Merchant Shipping Act 1995 ของประเทศอังกฤษ เป็นต้น โดยได้กำหนดรายละเอียดบางประการดังต่อไปนี้

Article 175 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของเวียดนาม<sup>95</sup> กำหนดหน้าที่ให้แก่เจ้าของทรัพย์สินที่จมอยู่ในน่านน้ำชายฝั่งประเทศเวียดนาม ต้องแจ้งแก่รัฐมนตรีว่า

<sup>95</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของเวียดนาม Article 175 บัญญัติว่า “1. Properties sunken, which are mentioned in this Chapter, are vessel, cargo or other objects sunken in Vietnamese inland waters or in the Vietnamese territorial waters or floating on the sea, and or washed ashore the Vietnamese coast.



การกระทรวงการขนส่งและการสื่อสารภายใน 180 วันนับแต่ที่จมถึงวันที่จะกู้ทรัพย์สินเสร็จ ซึ่งรัฐมนตรีมีอำนาจที่จะรับหรือปรับแก้ระยะเวลาได้ภายใน 60 วันนับแต่ที่ได้รับแจ้งดังกล่าว โดยระยะเวลาที่แก้ไขจะต้องไม่เกิน 1 ปี นับแต่ที่ส่งคำสั่งไปยังเจ้าของทรัพย์สิน

หากเจ้าของทรัพย์สินที่จมอยู่ไม่เริ่มดำเนินการภายในกำหนดระยะเวลาที่แจ้งไว้หรือขอขยายระยะเวลาออกไปเกินกว่า 1 ปี นับแต่ระยะเวลาที่แจ้งไว้เดิม ให้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าวตกเป็นของรัฐ

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเวียดนาม Article 177<sup>96</sup> ได้กำหนดถึงกรณีที่เป็นทรัพย์สินอันตรายหรือกีดขวางการสัญจรของเรือเจ้าของทรัพย์สินที่จมมีหน้าที่ต้องกู้

---

2. The owner of such property sunken should, within latest one hundred and eighty days of the date on which the property sank, give notice to the Minister of Transport and Communications of his intention to recover that property and to indicate the date by which he intends to complete the recovery.

The Minister of Transport and Communications , within sixty days of the date in which the notice was received, determines the acceptance of the intended period for the completion of recovery or fix for the owner a time to complete the recovery. The period for the recovery should not be more than a year counting from the date in which the decision was delivered to the owner of property.

3. Where the owner of property has not commenced the recovery operations within the period determined in item 2 of this Article or where he has prolonged the recovery operations over a year counting from the date of completion of the period for the recovery, the ownership in such property passes to the State of Vietnam.”

<sup>96</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเวียดนาม Article 177 บัญญัติว่า ”1. Where a property sunken endangers or hinders navigation and exploitation of the harbour and marine natural welfare or where it endangers people's lives and health and causes pollution of the sea, the owner of property is bound to recover it right after it has sunk. Where the owner fails to do the recovery, the Minister of Transport and Communications may order the recovery, fixing for him a period for reimbursement of the costs incurred.

The owner of property is also liable for relevant losses and subject to penalty according to laws, even when he lost the ownership of the property as provided in item 3 of the present Code.

2. Instead of the provisions laid down in item 1 of this Article, the Minister of Transport and Communications is entitled to determine the recoverer if it appears that the recoverer nominated by the owner of property is unable to ensure the recovery at a fixed time.

ซากเรือและสิ่งอัปปางนั้นทันที มิฉะนั้นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งและการสื่อสารอาจกู้เอง โดยเรียกเอาค่าใช้จ่ายในการกู้จากเจ้าของทรัพย์สินนั้นได้ ซึ่งเจ้าของทรัพย์สินจะต้องจ่ายแม้ว่าจะเสียกรรมสิทธิ์ไปในภายหลังก็ตาม

ในกรณีที่เจ้าของทรัพย์สินไม่ชำระค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งและการสื่อสารหรือตัวแทนอาจดำเนินการขายทอดตลาดทรัพย์สินนั้นเพื่อนำมาชำระหนี้ที่เกิดขึ้นมาจากการกู้ การเก็บรักษาทรัพย์สิน การขนส่งเพื่อขายทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ได้ ส่วนที่เหลือให้เก็บไว้ในธนาคารเพื่อส่งมอบแก่ผู้มีสิทธิได้รับต่อไป แต่เจ้าของทรัพย์สินจะรับผิดชอบไม่เกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา Article 18<sup>97</sup> กำหนดให้รัฐมนตรีมีอำนาจในการสั่งการให้นายเรือหรือเจ้าของเรือที่อัปปางให้เคลื่อนย้ายไปไว้ใน

---

3. Where the owner fails to claim delivery of the property after one hundred and eighty days of his having been advised of the recovery or to pay the costs involved in the period fixed, the Minister of Transport and Communications or the agency duly authorised by him has the right to sell the recovered property by public auction. Out of the proceeds obtained from the sale, the balance must be placed in bank deposit for delivery to the entitled party after deducting the costs of the recovery, expenses for the preservation of the property and for the carrying out of the sale as well as other expenses.

4. The owner is only liable for the costs and expenses incurred in connection with the cases set out in this Article within the limits of the value of the recovered property.”

<sup>97</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 18 บัญญัติว่า **“Powers of Minister in respect of certain wrecks and ships**

(1) (a) When a ship is wrecked, stranded or in distress, the Minister may direct the master or owner of such ship, or both such master and such owner, either orally or in writing to move such ship to a place specified by the Minister or to perform such acts in respect of such ship as may be specified by the Minister.

(b) If the master or owner of a ship referred to in paragraph (a) fails to perform within the time specified by the Minister any act which he or she has in terms of that paragraph been required to perform, the Minister may cause such act to be performed.

(2) The Minister may, notwithstanding the provisions of subsection (1), cause any wreck or any wrecked, stranded or abandoned ship or any part thereof to be raised, removed or destroyed or dealt with in such a manner as he or she may deem fit, if he or she has not been able to contact the master or the owner of the said wreck, ship or part thereof.

สถานที่ที่ระบุไว้หรือกระทำการอย่างอื่นตามคำสั่งของรัฐมนตรี หากไม่กระทำภายในเวลาอันควร รัฐมนตรีก็สามารถที่จะจัดการเองได้ โดยอาจจะยก ย้าย ทำลาย หรือติดต่อผู้ที่สามารถจัดการได้ตามที่เห็นสมควรในกรณีที่ไม่สามารถติดต่อนายเรือหรือเจ้าของเรือได้ ค่าใช้จ่ายทั้งหลายที่เกิดขึ้นจากการจัดการสามารถเรียกร้องได้จากเจ้าของเรือหรือซากทรัพย์ หรือผู้ที่เคยเป็นเจ้าของเรือหรือซากทรัพย์ในกรณีที่สละเรือหรือซากดังกล่าวทิ้งไป เพื่อเป็นประกันการชำระค่าใช้จ่ายในการกู้หรือขนย้าย รัฐมนตรีอาจจะยึดหน่วงไว้จนกว่าเจ้าของจะมาชำระค่าใช้จ่ายหรืออาจนำเรือ ซากเรือ หรือสินค้าในเรือไปขายก็ได้ หากมีเงินเหลือก็ให้คืนแก่เจ้าของทรัพย์สินไป และไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่กระทำไปโดยสุจริต

ส่วนกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยซากเรือและสิ่งอัปปางที่เป็นทรัพย์สินของบุคคลอื่นนั้นประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 179<sup>98</sup> กำหนดให้ผู้ช่วย

(3) If the Minister incurs any expenses in connection with the exercise of any power in terms of subsection (1)(b) or (2), he or she may recover such expenses from the owner of the wreck or ship in question or, in the case of an abandoned wreck or ship, from the person who was the owner thereof at the time of the abandonment.

(4) If the Minister incurred or will incur any expenses in connection with the exercise of any power in terms of subsection (1)(b) or (2) in respect of any wreck or ship, he or she may cause any goods to be removed from such wreck or ship.

(5) The Minister may-

(a) sell any wreck or ship in respect of which any power has been exercised in terms of subsection (1)(b) or (2), any part of such wreck or ship and any goods removed therefrom in terms of subsection (4) and apply the proceeds of the sale towards the defrayal of any expenses incurred in connection with the exercise of such power; or

(b) cause any such wreck, ship or goods to be detained until security to the satisfaction of the Minister has been given for the payment of such expenses.

(6) If any wreck, ship or goods are sold in terms of subsection (5) and the proceeds of the sale exceed the amount of the expenses referred to in that subsection, the surplus shall be paid to the owner of the wreck, ship or goods in question after deducting therefrom the amount of any duty payable in respect of such wreck, ship or goods in terms of the Customs and Excise Act, 1964.

(7) The Minister, or any person acting under the authority of the Minister, shall not be liable in respect of anything done in good faith in terms of the provisions of this section.”

<sup>98</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 179 บัญญัติว่า

“1. The incidental recovery of property belonging to another, sunken in Vietnamese inland waters and in the Vietnamese territorial waters, or the transportation thereof to Vietnamese inland waters or

เหลือกู้ภัยต้องรายงานให้ศุลกากรและเจ้าหน้าที่ของรัฐในท้องถิ่นทราบด้วยถึงเวลา สถานที่ สภาพแวดล้อมของการกู้ทรัพย์สิน ชื่อเจ้าของ (ถ้าทำได้) และเก็บรักษาไว้เพื่อเจ้าของ โดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจนำหลักกฎหมายในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมาใช้บังคับเพื่อเรียกเอาค่าตอบแทนได้ไม่เกินร้อยละ 30 ของราคาตลาดของทรัพย์สินนั้น (ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 180)<sup>99</sup> แต่กรณีที่เป็นของสูญหายหรือทรัพย์สินที่การเก็บรักษามีราคาสูงไม่

---

to the Vietnamese territorial waters should be immediately reported by the recoverer to People's Committee of the province or the municipal-level cities of the central authority or similar administrative units and the Customs at the nearest place as well as the Minister of Transport and Communications as to the time, place and circumstances of the recovery of property ; and the owner should also, as far as possible, be notified thereof, while the property should be properly preserved until the delivery thereof to the owner.

2. A recoverer of property belonging to another as mentioned in item 1 of this Article is entitled to the reimbursement of costs and expenses as well as to a remuneration, the amount of which is determined by applying the provisions concerning salvage.

3. Where the recovered property belonging to another as mentioned in item 1 of this Article undergoes a rapid decay or destruction, or where its preservation requires excessive costs, the recoverer has the right to handle the property according to the provisions of item 3 of Article 177 of the present Code.

4. Where within fourteen days of his having been advised of the recovery, the owner fails to claim delivery of the property or to pay the amount due to the recoverer and where the owner is unknown, the recoverer is bound to deliver the recovered property to People's Committee of the province or the municipal level city of the central authority and, or similar administrative unit for its custody. Where the owner of the property, within a period of one hundred and eighty days of the date of his being notified, fails to have any actions to protect his interests, the People's Committee of the province or the municipal-level cities of the central authority and or the similar administrative unit is entitled to handle the recovered property according to the provisions of item 3 of Article 177 of the present Code.”

<sup>99</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 180 บัญญัติว่า

“1. Whoever has found and salvaged property belonging to another, floating on the sea or has contributed to the salvage of such property, is entitled to a remuneration in accordance with the provisions concerning salvage, provided that he has advised the owner of property of his claim not later than the time of delivery of the property found.

2. Whoever has found and preserved property belonging to another washed ashore, is entitled to a remuneration and reimbursement of expenses for the preservation of the property not exceeding 30

คุ้มค่า ผู้ที่มีสิทธิที่จะนำทรัพย์สินนั้นออกขายทอดตลาดเพื่อนำเงินมาชำระหนี้ได้ หรือถ้าภายใน 14 วัน นับแต่ที่มีการกู้ทรัพย์สินขึ้นมาเจ้าของทรัพย์สินไม่ได้มาติดต่อชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อขอรับทรัพย์สินกลับไป อาจนำทรัพย์สินไปวางที่สำนักงานวางทรัพย์ได้ และภายใน 180 วัน หากเจ้าของไม่มารับอีกก็สามารถขายทอดตลาดทรัพย์สินนั้นเพื่อนำเงินมาชำระหนี้ได้

Article 236 แห่ง Merchant Shipping Act 1995 (C. 21) ของประเทศอังกฤษ<sup>100</sup> กำหนดให้ผู้ที่พบซากเรือหรือสิ่งอัปปางในน่านน้ำประเทศอังกฤษแจ้งแก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ และหากผู้ที่ไม่ใช่เจ้าของจะต้องส่งซากเรือและสิ่งอัปปางไปให้เจ้าหน้าที่ด้วย มิฉะนั้นจะถูกปรับและทำให้ไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

---

percent of the market value of such property, provided he has lodged his claim not later than the time of delivery of the property found.

3. The provisions of items 1, 3 and 4 of Article 179 of the present Code are also applicable to the cases set out in items 1, 2 of this Article.”

<sup>100</sup> Merchant Shipping Act 1995 Article 236 บัญญัติว่า “Duties of finder etc of wreck.

(1) If any person finds or takes possession of any wreck in United Kingdom waters or finds or takes possession of any wreck outside United Kingdom waters and brings it within those waters he shall—

- (a) if he is the owner of it, give notice to the receiver stating that he has found or taken possession of it and describing the marks by which it may be recognised;
- (b) if he is not the owner of it, give notice to the receiver that he has found or taken possession of it and, as directed by the receiver, either hold it to the receiver's order or deliver it to the receiver.

(2) If any person fails, without reasonable excuse, to comply with subsection (1) above he shall be liable, on summary conviction, to a fine not exceeding level 4 on the standard scale and if he is not the owner of the wreck he shall also—

- (a) forfeit any claim to salvage; and
- (b) be liable to pay twice the value of the wreck—
  - (i) if it is claimed, to the owner of it; or
  - (ii) if it is unclaimed, to the person entitled to the wreck.

(3) Any sum payable under subsection (2)(b) above to the owner of the wreck or to the persons entitled to the wreck may, in England and Wales and Northern Ireland, be recovered summarily as a civil debt.

(4) In Scotland any sum payable under subsection (2)(b) above to the owner of the wreck or to the persons entitled to the wreck shall, for the purposes of the sum's recovery, be regarded as a debt due to the owner or, as the case may be, to those persons.”

Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา Article 13 – 14<sup>101</sup> กำหนดให้เจ้าหน้าที่ของรัฐออกมาตรการในการช่วยเหลือกู้ภัย เพื่อป้องกันมิให้เกิดความวุ่นวายในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ บุคคลผู้ประสบภัยอันตราย หรือซากเรือและสิ่งอับปางได้ เช่น ห้ามขึ้นเรือหรืออากาศยานโดยไม่ได้รับอนุญาต ซ่อนหรือนำเอาซากเรือหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ไป เป็นต้น โดยได้กำหนดบทลงโทษทางอาญาให้แก่ผู้ที่ฝ่าฝืนมาตรการดังกล่าวไว้ใน Article 22<sup>102</sup>

Merchant Shipping Act 1995 Article 238<sup>103</sup> กำหนดหน้าที่ให้แก่เจ้าหน้าที่เมื่อเจ้าหน้าที่รับซากเรือและสิ่งอับปางมาแล้วก็ต้องทำการบันทึกลักษณะเด่นของทรัพย์สิน

<sup>101</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 13 – 14

Article 13 บัญญัติว่า “**Power of salvage officer to suppress plunder and disorder**

No person shall, when a ship is wrecked, stranded or in distress, plunder, create disorder or obstruct the preservation of the ship or shipwrecked persons or the wreck, and the salvage officer or his or her authorised representative may cause any person contravening the provisions of this section to be detained.”

Article 14 บัญญัติว่า “**Interfering with wrecked ship or aircraft**

(1) No unauthorised person shall board any ship or aircraft wrecked, stranded or in distress without the leave of the person in charge of such ship or aircraft, and any person boarding such ship or aircraft without permission may be repelled by reasonable force.

(2) No person shall-

- (a) impede or hinder the saving of any ship stranded or in danger of being stranded, or otherwise in distress, or of any life from any such ship, or of any wreck;
- (b) secrete any wreck, or deface or obliterate any marks thereon; or
- (c) wrongfully carry away or remove any wreck.”

<sup>102</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 22 บัญญัติว่า “**Offences and penalties**

Any person who contravenes or fails to comply with the provisions of section 5 (1) or (2), 6 (1), 7 (1), 13 or 14 (1) or (2) shall be guilty of an offence, and shall on conviction be liable-

- (a) in the case of an offence mentioned in section 13 or 14 (1) or (2) to a fine or imprisonment for a period not exceeding two years; and
- (b) in the case of an offence mentioned in section 5 (1) or (2), 6 (1) or 7 (1) to a fine or to imprisonment for a period not exceeding one year.”

<sup>103</sup> Merchant Shipping Act 1995 Article 238 บัญญัติว่า “**Receiver to give notice of wreck.**

(1) Where the receiver takes possession of any wreck he shall, within 48 hours—

- (a) make a record describing the wreck and any marks by which it is distinguished; and

สินดังกล่าวภายใน 48 ชั่วโมงเพื่อการสืบสวนสอบสวน หากเจ้าหน้าที่เห็นว่าทรัพย์สินนั้นมีมูลค่าสูงกว่า 5,000 ปอนด์ ให้ส่งทรัพย์สินนั้นไปยังหัวหน้าในส่วนกลางต่อไป แต่หากเห็นว่าทรัพย์สินนั้นมีมูลค่าไม่เกิน 5,000 ปอนด์ หรือเสียหายมากจนไม่คุ้มค่าที่จะเก็บรักษาไว้ หรือไม่คุ้มค่าที่จะเก็บไว้ เจ้าหน้าที่ก็มีสิทธิที่จะขายทรัพย์สินที่ตนครอบครองนั้นได้ เมื่อหักค่าใช้จ่ายในการขายแล้วก็เก็บเงินแทนทรัพย์สินเพื่อรอผู้มีสิทธิมาขอรับต่อไป (Merchant Shipping Act 1995 Article 240<sup>104</sup>)

Merchant Shipping Act 1995 Article 239<sup>105</sup> กำหนดให้เจ้าของทรัพย์สินจะต้องใช้สิทธิเรียกร้องเอาทรัพย์สินของตนคืนภายใน 1 ปี นับแต่วันที่เจ้าหน้าที่ได้รับมอบทรัพย์สินไว้ โดยต้องชำระค่าตอบแทนช่วยเหลือกู้ภัย ค่าธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

---

(b) if in his opinion the value of the wreck exceeds £5,000, also transmit a similar description to the chief executive officer of Lloyd's in London.

(2) The record made by the receiver under subsection (1)(a) above shall be kept by him available for inspection by any person during reasonable hours without charge.

(3) The notice sent under subsection (1)(b) above to the chief executive officer of Lloyd's shall be posted by him in some conspicuous position for inspection.”

<sup>104</sup> Merchant Shipping Act 1995 Article 240 บัญญัติว่า “Immediate sale of wreck in certain cases.

(1) The receiver may at any time sell any wreck in his possession if, in his opinion—

(a) it is under the value of £5,000;

(b) it is so much damaged or of so perishable a nature that it cannot with advantage be kept; or

(c) it is not of sufficient value to pay for storage.

(2) The proceeds of sale shall, after defraying the expenses of the sale, be held by the receiver for the same purposes and subject to the same claims, rights and liabilities as if the wreck had remained unsold.”

<sup>105</sup> Merchant Shipping Act 1995 article 239 บัญญัติว่า “Claims of owners to wreck.

(1) The owner of any wreck in the possession of the receiver who establishes his claim to the wreck to the satisfaction of the receiver within one year from the time when the wreck came into the receiver's possession shall, on paying the salvage, fees and expenses due, be entitled to have the wreck delivered or the proceeds of sale paid to him.

(2) Where—

(a) a foreign ship has been wrecked on or near the coasts of the United Kingdom, or

(b) any articles belonging to or forming part of or of the cargo of a foreign ship which has been wrecked on or near the coasts of the United Kingdom are found on or near the coast or are brought into any port,

### 3.2.3.2.2 หลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติ

กฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันมีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติหรือซากเรือหรือสิ่งอัปปาง ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 121<sup>106</sup> ซึ่งได้กำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้ เฉพาะในกรณีที่เรือหรือสิ่งอื่นจมลงหรือ

the appropriate consular officer shall, in the absence of the owner and of the master or other agent of the owner, be treated as the agent of the owner for the purposes of the custody and disposal of the wreck and such articles.

(3) In subsection (2) above "the appropriate consular officer" , in relation to a foreign ship, means the consul general of the country to which the ship or, as the case may be, the owners of the cargo may have belonged or any consular officer of that country authorised for the purpose by any treaty or arrangement with that country."

<sup>106</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 121 บัญญัติว่า "เมื่อมีเรือไทย เรือต่างประเทศ หรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยพลัน ด้วยเครื่องหมายตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เห็นสมควร สำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือทั้งเวลากลางวันและเวลากลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้กู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด แก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต้องกระทำให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ถ้ามิได้จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายหรือกู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตราย หรือกู้ รื้อ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใด และทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ถ้าเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่ง มีสิ่งซึ่งก่อหรืออาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่ง แวดล้อม ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นขจัดหรือป้องกันมลพิษให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดหากไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มีอำนาจกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อขจัดหรือป้องกันมลพิษนั้นได้ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ในกรณีที่เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายตามวรรคสองหรือ วรรคสามภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามควรแก่กรณี หรือไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น ให้เจ้าท่าด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมนำเรือหรือสิ่งอื่นใดและทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น



อยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตรายต่อการเดินเรือ โดยให้เจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายสำหรับเป็นที่สังเกตได้ตลอดเวลา จนกว่าจะทำการกู้หรือขนย้ายสิ่งดังกล่าวออกไปจากที่นั้น และหากมีสิ่งที่ยกหรืออาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมอยู่ด้วย เจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวก็ต้องดำเนินการขจัดหรือป้องกันมลพิษดังกล่าวด้วย หากฝ่าฝืนอธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีหรือผู้แทนมีอำนาจที่จะดำเนินการได้ด้วยตนเอง โดยเรียกชดเชยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการจากเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าว หากเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวไม่ยอมชำระหรือไม่ปรากฏตัวเจ้าของก็สามารถนำทรัพย์สินดังกล่าวออกขายทอดตลาดเพื่อนำเงินมาชำระหนี้ได้ และหากยังไม่เพียงพอก็สามารถเรียกร้องส่วนที่ยังขาดอยู่จากเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวได้ ในกรณีที่ปรากฏตัวเจ้าของก็ให้ตกเป็นทรัพย์สินของแผ่นดิน แต่หากเหลือก็ต้องคืนให้แก่เจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวไป

นอกจากนี้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1326 ได้กำหนดให้การเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำหรือน้ำซัดขึ้นฝั่งนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น ซึ่งในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 128 - 130<sup>107</sup> ซึ่งในหลักการของกฎหมายไทยในเรื่องนี้นั้นไม่ได้บอกถึงการจ่ายค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยไว้แต่ประการใด เพราะหากมีเจ้าของมาแสดงตัวก็ต้องคืนให้แก่เจ้าของไป โดยไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน แต่หากไม่มีเจ้าของมาแสดงตนและได้มีการ

---

ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นยังไม่เพียงพอชดเชยค่าใช้จ่าย เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นต้องชดเชยส่วนที่ยังขาด แต่ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นนั้นเมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้ว เหลือเท่าใดให้คืนเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือ หรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สิน เว้นแต่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สิน ให้เงินที่เหลือนั้นตกเป็นของแผ่นดิน”

<sup>107</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 128 - 130

มาตรา 128 บัญญัติว่า “ผู้ใดพบและเก็บทรัพย์สินของในแม่น้ำอันเป็นของ ๆ คนอื่นที่หายไป เช่น ไม้ซุงหรือไม้กระดานที่เป็นของพลัดจากแพหรือเรือหรือสิ่งของอย่างอื่น ๆ ท่านว่าต้องนำส่งไว้ยังโรงพักกองตระเวนที่ตั้งอยู่ใกล้”

มาตรา 129 บัญญัติว่า “เมื่อมีทรัพย์สินของมาส่งไว้ดังนั้น กองตระเวนต้องคืนให้แก่เจ้าของถ้าหากรู้จักตัว ถ้าหาเจ้าของไม่ได้ก็ให้ประกาศโฆษณาไว้ เมื่อพ้นกำหนดเวลา 3 เดือนไปแล้ว ท่านว่าให้ขายทรัพย์สินของนั้นโดยวิธีขายทอดตลาดขายได้เงินเท่าใดให้หักไว้ร้อยละสิบสำหรับผู้ที่พบและเก็บทรัพย์สินของนั้น ๆ เหลือจากนั้นให้ส่งไว้เป็นของรัฐบาล แต่ในการที่จะคืนเจ้าของก็ดี หรือจะขายทอดตลาดก็ดี ท่านให้กองตระเวนสืบให้ทราบเสียก่อนว่าทรัพย์สินของนั้น ๆ จะต้องเสียภาษีศุลกากรหรือไม่”

มาตรา 130 บัญญัติว่า “ผู้ใดไม่ปฏิบัติตาม มาตรา 127 มาตรา 128 หรือ มาตรา 129 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่หนึ่งร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท”

ประกาศโฆษณาไปครบ 3 เดือนแล้วก็สามารถนำทรัพย์สินที่พบดังกล่าวออกขายทอดตลาดแล้ว  
จ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้พบในจำนวนร้อยละสิบ ซึ่งถือเป็นค่าตอบแทนให้แก่ผู้พบในกรณีนี้

การเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินอันตกหรือทิ้งทะเล หรือทางน้ำหรือน้ำซัดขึ้นฝั่งจะ  
แตกต่างจากบททั่วไปในเรื่องทรัพย์สินหาย\*ที่ต้องวินิจฉัยตามมาตรา 1323 - 1325 แห่งประมวล  
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>108</sup> ซึ่งผู้เก็บทรัพย์สินหายได้มีหน้าที่ต้องดำเนินการแจ้งหรือนำส่งแก่เจ้า  
ของทรัพย์สินนั้น หรือผู้มีสิทธิจะรับทรัพย์สินนั้น หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจในการรับทรัพย์  
สินนั้นจึงจะมีสิทธิได้รับรางวัล กล่าวคือ ในกรณีที่มีบุคคลมารับทรัพย์สินหายดังกล่าวคืนไป ผู้เก็บ  
ทรัพย์สินหายได้อาจเรียกร้องเอารางวัลจากบุคคลผู้มีสิทธิจะรับทรัพย์สินนั้นเป็นจำนวนร้อยละสิบ  
แห่งค่าทรัพย์สินนั้นภายในราคาหนึ่งพันบาท แต่ส่วนที่เกินกว่าหนึ่งพันบาท ผู้เก็บทรัพย์สินหายได้

\* ทรัพย์สินหาย คือ ทรัพย์สินที่ขาดการยึดถือในลักษณะที่หมดโอกาสจะกลับมาใช้อำนาจทางกาย  
ภาพบังคับบัญชาเหนือทรัพย์สินนั้นได้ใหม่ เมื่อขาดองค์ประกอบของการครอบครองในส่วนของการยึดถือแล้ว  
ย่อมทำให้การครอบครองสิ้นสุดลง แม้ว่าจะยังมีเจตนายึดถือเพื่อตนอยู่ก็ตาม

<sup>108</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1323 - 1325

มาตรา 1323 บัญญัติว่า “บุคคลเก็บได้ซึ่งทรัพย์สินหายต้องทำอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) ส่งมอบทรัพย์สินนั้นแก่ผู้ของหายหรือเจ้าของ หรือบุคคลอื่นผู้มีสิทธิจะรับทรัพย์สินนั้น หรือ
- (2) แจ้งแก่ผู้ของหายหรือเจ้าของ หรือบุคคลอื่นผู้มีสิทธิจะรับทรัพย์สินนั้นโดยมิชักช้า หรือ
- (3) ส่งมอบทรัพย์สินนั้นแก่ตำรวจนครบาล หรือพนักงานเจ้าหน้าที่อื่น ภายในสามวันและแจ้งพฤติการณ์ตามที่  
ทราบอันอาจเป็นเครื่องช่วยในการสืบหาตัวบุคคลผู้มีสิทธิจะรับทรัพย์สินนั้น

แต่ถ้าไม่ทราบตัวผู้ของหาย เจ้าของหรือบุคคลอื่นผู้มีสิทธิจะรับทรัพย์สินก็ดี หรือบุคคลตั้งระบุนั้นไม่รับ  
มอบทรัพย์สินก็ดี ท่านให้ดำเนินการตามวิธีอันบัญญัติไว้ในอนุมาตรา (3)

ทั้งนี้ ท่านว่าผู้เก็บได้ซึ่งทรัพย์สินหายต้องรักษาทรัพย์สินนั้นไว้ด้วยความระมัดระวังอันสมควรจนกว่า  
จะส่งมอบ”

มาตรา 1324 บัญญัติว่า “ผู้เก็บได้ซึ่งทรัพย์สินหาย อาจเรียกร้องเอารางวัลจากบุคคลผู้มีสิทธิจะรับทรัพย์สินนั้น  
เป็นจำนวนร้อยละสิบแห่งค่าทรัพย์สินภายในราคาพันบาท และถ้าราคาสูงกว่านั้นขึ้นไป ให้คิดให้อีกร้อยละห้า  
ในจำนวนที่เพิ่มขึ้น แต่ถ้าผู้เก็บได้ซึ่งทรัพย์สินหายได้ส่งมอบทรัพย์สินแก่ตำรวจนครบาล หรือพนักงานเจ้าหน้าที่  
อื่นไซ้ ท่านว่าให้เสียเงินอีกร้อยละสองครั้งแห่งค่าทรัพย์สินเป็นค่าธรรมเนียมแก่ทบวงการนั้น ๆ เพิ่มขึ้นเป็นส่วน  
หนึ่ง ต่างหากจากรางวัลซึ่งให้แก่ผู้เก็บได้ แต่ค่าธรรมเนียมนี้ท่านจำกัดไว้ไม่ให้เกินร้อยละบาท

ถ้าผู้เก็บได้ซึ่งทรัพย์สินหายมิได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติในมาตราก่อนไซ้ ท่านว่าผู้นั้นไม่มีสิทธิจะรับ  
รางวัล”

มาตรา 1325 บัญญัติว่า “ถ้าผู้เก็บได้ซึ่งทรัพย์สินหายได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติมาตรา 1323 แล้ว และผู้มีสิทธิจะ  
รับทรัพย์สินนั้นมีได้เรียกเอาภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่เก็บได้ไซ้ ท่านว่ากรรมสิทธิ์ตกแก่ผู้เก็บได้

แต่ถ้าทรัพย์สินซึ่งไม่มีผู้เรียกเอานั้นเป็นโบราณวัตถุไซ้ กรรมสิทธิ์แห่งทรัพย์สินนั้นตกแก่แผ่นดิน แต่ผู้  
เก็บได้มีสิทธิจะได้รับรางวัลร้อยละสิบแห่งค่าทรัพย์สินนั้น”

ก็มีสิทธิได้รางวัลเป็นจำนวนร้อยละห้าแห่งค่าทรัพย์สินนั้น แต่ถ้าหากไม่มีบุคคลใดมารับทรัพย์สินดังกล่าวคืนไป ภายในกำหนดระยะเวลา 1 ปี นับแต่ผู้เก็บทรัพย์สินหายได้นำทรัพย์สินหายดังกล่าวไปส่งมอบไว้กับพนักงานเจ้าหน้าที่แล้ว กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินหายที่เก็บได้นั้นย่อมตกเป็นของผู้เก็บทรัพย์สินหายได้ แต่หากทรัพย์สินหายดังกล่าวเป็นวัตถุโบราณ ให้กรรมสิทธิ์ตกแก่แผ่นดิน แต่ผู้เก็บได้มีสิทธิจะได้รับรางวัลร้อยละสิบแห่งค่าทรัพย์สินนั้น หรือในกรณีที่เป็นสังหาริมทรัพย์อันมีค่า\* ซึ่งซ่อนหรือฝังไว้นั้น ถ้ามีผู้เก็บได้โดยที่ไม่อาจมีใครอ้างเป็นเจ้าของ มาตรา 1328 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>109</sup> กำหนดให้ตกเป็นของแผ่นดิน โดยผู้เก็บได้มีสิทธิได้รับรางวัลหนึ่งในสามแห่งค่าทรัพย์สินนั้น

อย่างไรก็ตามทรัพย์สินที่เป็นซากเรือหรือสิ่งอัปปางดังกล่าวจะต้องมิใช่ทรัพย์สินที่เจ้าของเลิกครอบครองทรัพย์สินด้วยเจตนาสละกรรมสิทธิ์แล้วซึ่งจะถือว่าเป็นสังหาริมทรัพย์ที่ไม่มีเจ้าของตามมาตรา 1319 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>110</sup> ซึ่งทำให้ผู้เก็บได้นั้นมีสิทธิเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ได้หากว่ามีการเข้าถือเอาโดยชอบด้วยกฎหมายตามมาตรา 1318 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>111</sup> กรณีจะไม่อาจมีการเรียกค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ เช่น กรณีที่นายเรือหรือกัปตันเรือประกาศสละเรือ (Abandonment of Ship) แล้ว เท่ากับเป็นการสละกรรมสิทธิ์ในเรือลำนั้นตามมาตรา 1319 แล้ว แม้ว่านายเรือหรือกัปตันเรือที่ประกาศสละเรือจะมีใช่เจ้าของเรือก็ตาม เนื่องจากว่าอำนาจในการสละเรือจะอยู่ที่ตัวนายเรือหรือกัปตันเรือที่เป็นผู้ควบคุมเรือ หากเจ้าของเรือไม่ได้เดินทางไปพร้อมกับเรือผู้มีอำนาจสูงสุดที่เรือ และรู้สภาพความเป็นไปของเรือดีที่สุด ได้แก่ นายเรือหรือกัปตันเรือนั่นเอง กฎหมายจึงกำหนดให้นายเรือหรือกัปตันเรือเป็นผู้มีอำนาจในการสั่งสละเรือได้ อันจะทำให้เรือลำนั้นปราศจากเจ้าของผู้ใดที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจนทำให้เรือลำนั้นรอดพ้นจากภัยอันตรายที่ประสบอยู่ได้ ย่อมถือได้ว่าเป็นผู้

\* ทรัพย์สินมีค่า หมายความว่า สังหาริมทรัพย์ที่มีค่าในตัวเองหรือที่มีราคาอย่างมาก มีค่ามากจนควรแก่การเป็นของรัฐหรือที่เรียกว่ามีค่าควรเมือง โดยที่ไม่จำเป็นต้องเป็นของเก่าแก่เสมอไป

<sup>109</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1328 บัญญัติว่า “สังหาริมทรัพย์มีค่าซึ่งซ่อนหรือฝังไว้นั้น ถ้ามีผู้เก็บได้โดยพฤติการณ์ซึ่งไม่มีผู้ใดสามารถอ้างว่าเป็นเจ้าของได้ไซ้ ท่านว่ากรรมสิทธิ์ตกเป็นของแผ่นดิน ผู้เก็บได้ต้องส่งมอบทรัพย์สินนั้นแก่ตำรวจนครบาล หรือพนักงานเจ้าหน้าที่อื่นแล้วมีสิทธิจะได้รับรางวัลหนึ่งในสามแห่งค่าทรัพย์สินนั้น”

<sup>110</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1319 บัญญัติว่า “ถ้าเจ้าของสังหาริมทรัพย์เลิกครอบครองทรัพย์สินด้วยเจตนาสละกรรมสิทธิ์ไซ้ ท่านว่าสังหาริมทรัพย์นั้นไม่มีเจ้าของ”

<sup>111</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1318 บัญญัติว่า “บุคคลอาจได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์แห่งสังหาริมทรัพย์อันไม่มีเจ้าของโดยเข้าถือเอา เว้นแต่การเข้าถือเอานั้นต้องห้ามตามกฎหมายหรือฝ่าฝืนสิทธิของบุคคลอื่นที่จะเข้าถือเอาสังหาริมทรัพย์นั้น”

เข้าถือเอาทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของโดยชอบด้วยกฎหมายตามมาตรา 1318 แล้ว ทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวเป็นเจ้าของเรือที่ช่วยเหลือมาเลย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าช่วยเหลือกู้ภัยจากเจ้าของเรือ เพราะถือได้ว่าเมื่อมีการส่งสลະเรือโดยผู้มีอำนาจแล้วย่อมทำให้เรือลำนั้นปราศจากเจ้าของ แต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้ตัวเรือมาแทน จากการเข้าถือเอาโดยมีเจตนาเป็นเจ้าของ ซึ่งต้องวินิจฉัยกันต่อไปว่า ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนี้มีการยึดถือเรือโดยมีเจตนาเป็นเจ้าของเรือหรือไม่ เพราะหากว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเข้ายึดถือแต่ไม่มีเจตนายึดถือเพื่อเอาเรือเป็นของตน แต่เข้าช่วยเหลือเพื่อหวังจะได้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น กรรมสิทธิ์ในเรือย่อมไม่ตกเป็นของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เพราะยังไม่มีเจตนายึดถือเพื่อตนในระดับที่มุ่งจะเอาเป็นเจ้าของตามมาตรา 1318 แต่เรืออาจจะตกเป็นของเจ้าของเรือคนเดิม หากเจ้าของเรือคนเดิมเขาทราบจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยว่าเรือของเขายังไม่สูญหายหรือถูกทำลายลง และเจ้าของเรือเดิมยังคงมีเจตนาเป็นเจ้าของเรืออยู่ ดังนี้ย่อมถือได้ว่าเจ้าของเรือเดิมยังคงเป็นเจ้าของเรืออยู่ โดยมีการยึดถือเรือลำนี้แล้วโดยให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยยึดถือไว้แทนตามมาตรา 1368<sup>112</sup>

สำหรับกฎหมายไทยกำหนดวิธีการในการสลະเรือไว้ว่าก่อนที่จะมีการสลະเรือ เมื่อเรืออยู่ในฐานะอัปจนและต้องการความช่วยเหลือ เรือนั้นต้องใช้หรือแสดงสัญญาณเพื่อขอความช่วยเหลือจากบุคคลอื่น\* เช่น สัญญาณรหัสสมอรัส “SOS” หรือสัญญาณทางวิทยุโทรศัพท์ “Mayday” และเมื่อเรือจมลงไปแล้วก็มีการกำหนดหน้าที่ให้เจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือต้องทำ “เครื่องหมายแสดงอันตราย” ไว้<sup>113</sup>

<sup>112</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1368 บัญญัติว่า “บุคคลอาจได้มาซึ่งสิทธิครอบครองโดยผู้อื่นยึดถือไว้ให้”

\* คู่มือ 36 สัญญาณอัปจนตามกฎหมายกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

<sup>113</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 121 บัญญัติว่า “เมื่อมีเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดจมลงหรืออยู่ในสภาพที่อาจเป็นอันตราย แก่การเดินเรือในน่านน้ำไทย ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายโดยพลัน ด้วยเครื่องหมายตามที่เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่เห็นสมควร สำหรับเป็นที่สังเกตในการเดินเรือทั้งเวลา กลางวันและเวลากลางคืน จนกว่าเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจะได้กู้เรือ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด แก่เรือหรือสิ่งอื่นใดซึ่งได้จมลงหรืออยู่ใน สภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือออกจากที่นั้นเรียบร้อยแล้ว ซึ่งต้องกระทำไปแล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนด

ถ้ามิได้จัดทำเครื่องหมายแสดงอันตรายหรือกู้เรือ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้าท่ากำหนดตามวรรคหนึ่ง ให้เจ้าท่าหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มี อำนาจจัดทำเครื่องหมายแสดงอันตราย หรือกู้เรือ ขน ทำลายหรือกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแก่เรือหรือสิ่งอื่นใด และทรัพย์สินที่อยู่ในเรือหรือสิ่งอื่นใดให้พ้นจากสภาพที่อาจเป็นอันตรายแก่การเดินเรือ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัว

จากหลักกฎหมายของประเทศไทยที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันที่ได้กล่าวถึงมาแล้ว นั้นยังไม่ได้กล่าวถึงมาตรการในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติหรือการกู้ซากเรือและสิ่งอับปางไว้ อย่างชัดเจน ดังนั้นจึงควรมีการออกกฎหมายพิเศษโดยเฉพาะหรือวางมาตรการในกฎหมายฉบับนี้ เพิ่มขึ้นในกรณีของการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติหรือซากเรือและสิ่งอับปาง โดยบัญญัติให้ คล้ายคลึงกับการกู้ภัยทรัพย์สินสมบัติหรือซากเรือและสิ่งอับปางของต่างประเทศซึ่งมีรายละเอียดมากกว่า เช่น ประเด็นเรื่องหน้าที่ของหน้าที่ของเจ้าของเรือในการกู้หรือกำจัดซากเรือและสิ่งอับปางให้ พ้นจากการกีดขวางการเดินเรือในน่านน้ำไทย ประเด็นเรื่องการขายทอดตลาดซากเรือหรือสิ่ง อับปางที่ช่วยเหลือกู้ภัยมาได้ ประเด็นเรื่องการเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือผู้ที่เคยเป็นเจ้าของ ของ ประเด็นเรื่องการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ หรือประเด็นเรื่องกำหนดระยะเวลาในการกู้และการ เรียกร้องคืนซึ่งทรัพย์สินของตน เป็นต้น โดยผู้เขียนเห็นว่าควรจะต้องทำการแก้ไขพระราชบัญญัติ การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในประเด็นเรื่องการกู้หรือกำจัดซากเรือและสิ่งอับปางให้พ้น จากการกีดขวางการเดินเรือในน่านน้ำไทยให้มีรายละเอียดเพิ่มขึ้น

### 3.3 สัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

#### 3.3.1 ความสัมพันธ์ระหว่างนายเรือกับเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ

แทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้น

ถ้าเรือไทย เรือต่างประเทศหรือสิ่งอื่นใดตามวรรคหนึ่ง มีสิ่งซึ่งก่อหรืออาจก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่ง แวด ล้อม ให้เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นจัดหรือป้องกันมลพิษให้แล้วเสร็จภายในระยะเวลาที่เจ้า ทำกำหนดหากไม่แล้วเสร็จภายในระยะเวลาดังกล่าว ให้เจ้าทำหรือเจ้าพนักงานผู้มีหน้าที่มี อำนาจกระทำการ อย่างหนึ่งอย่างใดเพื่อจัดหรือป้องกันมลพิษนั้นได้ โดยเรียกค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่ง อื่นใดนั้น

ในกรณีที่เจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นไม่ยอมชดใช้ค่าใช้จ่ายตามวรรคสองหรือ วรรค สามภายในระยะเวลาที่เจ้าทำกำหนดตามควรแก่กรณี หรือไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่ง อื่นใดนั้น ให้เจ้าทำด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคมนำเรือหรือสิ่งอื่นใดแล ะทรัพย์สินที่ อยู่บนเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นออกขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่น

ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือขายโดยวิธีอื่นยังไม่เพียงพอชดใช้ค่าใช้จ่าย เจ้าของหรือตัวแทน เจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นต้องชดใช้ส่วนที่ยังขาด แต่ถ้าเงินที่ได้จากการขายทอดตลาดหรือ ขายโดยวิธีอื่นนั้น เมื่อหักค่าใช้จ่ายแล้ว เหลือเท่าใดให้คืนเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือ หรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สิน เว้น แต่ไม่ปรากฏตัวเจ้าของหรือตัวแทนเจ้าของเรือหรือสิ่งอื่นใดนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สิน ให้เงินที่เหลือนั้นตกเป็นของ แผ่นดิน"

ปัญหาในกรณีที่สามารถติดต่อเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือได้ แต่นายเรือมิได้กระทำก่อน หากแต่ได้เข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยไปแล้ว จะมีผลเช่นไร ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่า หากสามารถกระทำได้ นายเรือจำเป็นต้องถามเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือก่อน มิฉะนั้นจะมีใ้กรณีตัวแทนโดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉิน ซึ่งนายเรือคงต้องรับผิดชอบด้วยตนเองในฐานะที่เป็นคู่สัญญา โดยสัญญาดังกล่าวจะไม่ผูกพันเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ อย่างไรก็ตามกรณีอาจถือเป็นตัวแทนชัดได้ ซึ่งทำให้เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าบนเรือจะต้องรับผิดชอบผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อนแล้วจึงใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาคืนกับนายเรือ

ปัญหาในกรณีที่ติดต่อเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือได้ และบุคคลดังกล่าวสั่งห้ามมิให้ทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย หากนายเรือฝ่าฝืนคำสั่งเช่นว่านั้นและเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย จะมีผลเช่นไร ประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่านายเรือคงต้องรับผิดชอบด้วยตนเองในฐานะที่เป็นคู่สัญญา แต่สัญญาดังกล่าวจะไม่ผูกพันเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือแต่ประการใด โดยไม่อาจจะอ้างเอาหลักตัวแทนมาปรับได้ เนื่องจากในกรณีนี้ตัวการไม่ได้มีพฤติการณ์อย่างใดเลยที่เป็นการแต่งตั้งตัวแทนให้ดำเนินการเข้าทำสัญญากับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ว่าโดยชัดแจ้ง โดยปริยาย หรือโดยการชัด

ปัญหาในกรณีที่นายเรือเข้าทำสัญญาในขณะที่ภัยอันตรายนั้นไม่ร้ายแรงจนเกินกว่าจะแก้ไขได้ด้วยตนเอง จะมีผลเป็นเช่นไร ประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยจะเกิดขึ้นโดยสมบูรณ์ผูกพันเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือได้ เพราะเป็นการตัดสินใจที่ผิดพลาดของตัวแทนเอง ซึ่งย่อมอาจเกิดขึ้นได้เสมอในการแต่งตั้งตัวแทนอยู่แล้ว เมื่อเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือเชื่อถือและไว้วางใจในความสามารถในการตัดสินใจของนายเรือ จึงย่อมต้องรับผลแห่งการตัดสินใจเลือกเช่นนั้นด้วย การตัดสินใจที่ผิดพลาดดังกล่าวของนายเรือซึ่งเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือไม่อาจส่งผลไปถึงบุคคลภายนอกที่เข้ามาเป็นคู่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัย คือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้

### 3.3.2 ขอบเขตของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

ปัญหาว่าถ้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้แล้วแต่คู่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยไม่มาช่วยเหลือกู้ภัย แต่มีผู้อื่นมาช่วยเหลือกู้ภัย เช่นนี้ผู้ที่มาช่วยเหลือกู้ภัยก็จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในฐานะที่เป็นนิติเหตุ มิใช่จากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อความในสัญญาว่าผู้กระทำมีอำนาจหรือไม่ และศาลจะสามารถไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อตกลงในสัญญาได้หรือไม่อีก หากแต่การจะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจะขึ้นอยู่กับว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นครบตามองค์ประกอบที่นิติเหตุในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยกำหนดไว้หรือไม่เท่านั้น

ปัญหาว่าถ้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยแล้วมีบุคคลอื่นนอกจากคู่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยมาร่วมช่วยเหลือกู้ภัยด้วย เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามสัญญาก็จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในฐานะที่เป็นคู่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัย ส่วนผู้ที่มาร่วมช่วยเหลือกู้ภัยด้วยก็จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในฐานะที่เป็นนิติเหตุ ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาถึงข้อความในสัญญาว่าผู้กระทำมีอำนาจหรือไม่ และศาลจะสามารถไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อตกลงในสัญญาได้หรือไม่อีก

ดังนั้นโดยสรุปขอบเขตของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะต้องพิจารณาจากตัวสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั่นเอง หากเป็นสิ่งที่นอกเหนือจากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยแล้วย่อมต้องเป็นไปตามหลักเรื่องนิติเหตุ

### 3.3.3 ระยะเวลาในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

ปัญหาของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีอยู่ว่าหากการตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเกิดขึ้นในภายหลังจากที่การดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยได้กระทำเสร็จสิ้นไปแล้ว สัญญาที่กระทำขึ้นนั้นจะสามารถใช้บังคับได้หรือไม่

ในเรื่องนี้ร่างกฎหมายของไทยไม่ได้กล่าวถึงไว้ ดังนั้นจึงต้องเป็นไปตามหลักทั่วไป นั่นคือจะต้องมีสัญญาเกิดขึ้นมาก่อนที่จะมีการปฏิบัติการใด ๆ ซึ่งเป็นการชำระหนี้ตามสัญญาต่อมา การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งเป็นการชำระหนี้จะมีขึ้นมาไม่ได้หากว่าไม่มีมูลหนี้คือสัญญาที่เป็นฐานในการปฏิบัติการเกิดขึ้นโดยสมบูรณ์เสียก่อน

อย่างไรก็ตามในเรื่องนี้มีกฎหมายของประเทศจีน คือ ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีนใน Article 175<sup>114</sup> ได้กำหนดให้สัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับได้ กล่าวคือ คู่สัญญาอาจตกลงกันในภายหลังจากที่มีการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยกันไปแล้วก็ได้ ซึ่งในกรณีนี้เป็นการทำสัญญากันขึ้นในภายหลังจากที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยไปเรียบร้อยแล้ว มิใช่มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้ก่อนแล้วด้วยวาจา จากนั้นจึงมาทำสัญญากันเป็นลายลักษณ์อักษรกันขึ้นในภายหลัง เพื่อใช้เป็นพยานหลักฐานในการนำสืบพยานหลักฐานต่อศาลหรืออนุญาโตตุลาการ ซึ่งในกรณีดังกล่าวจะมีใช้การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญาหรือข้อตกลงไว้ล่วงหน้า แต่อย่างไรก็ตามในกรณีนี้ยังสามารถบังคับตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยได้เช่นเดียวกับกรณีที่มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้ล่วงหน้าก่อนที่จะปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ก็เป็นไปตามข้อสัญญาซึ่งเป็นความประสงค์ของคู่กรณีอันเป็นไปตามหลักอิสระในทางแพ่ง (Private Autonomy) นั่นเอง

<sup>114</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศจีน Article 175 บัญญัติว่า "A contract for salvage operation at sea is concluded when an agreement has been reached between the salvor and the salvaged party regarding the salvage operations to be undertaken."

ในปัญหานี้ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายไทยยังไม่ควรที่จะบัญญัติไปไกลถึงเพียงนั้น เพราะอาจจะทำให้เกิดความสับสนได้ว่าสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยอาจกระทำลงในภายหลังจากการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยไปแล้วก็ได้ และโดยปกติแล้วเมื่อมีการตกลงกันหากข้อตกลงดังกล่าวมิได้ขัดต่อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนก็สามารถใช้บังคับได้อยู่แล้ว ประกอบกับเมื่อพิจารณาตามอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 17 ก็ให้เห็นได้ว่าสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องเกิดขึ้นก่อนมีภัยอันตราย ดังนั้นหากมีการตกลงทำสัญญากันในภายหลัง เช่นกรณีที่ใช้ LOF 2000 ซึ่งข้อ E ได้กำหนดให้สามารถทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรกันในภายหลังจากการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยไปแล้วก็ได้ เป็นต้น ในกรณีดังกล่าวเมื่อมีปัญหาข้อพิพาทกันขึ้น ศาลไทยนั้น ศาลไทยย่อมสามารถใช้สัญญาดังกล่าวมาบังคับให้เป็นไปตามเจตนาของคู่กรณีได้อยู่แล้วตามหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนาอันเป็นไปตามหลักอิสระในทางแพ่ง

อย่างไรก็ตามปัญหาเรื่องความสมบูรณ์ของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจไม่จำเป็นต้องนำมาคำนึงถึง เพราะไม่ว่าจะมีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้หรือไม่ก็ตาม หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ดำเนินการครบตามเงื่อนไขที่จะได้รับรางวัลยอมมีสิทธิได้รับรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัยตามกฎหมายอยู่แล้ว แต่หากสัญญาตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นที่ไม่ตรงกับเงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เช่น แม้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่สำเร็จก็ยังมิสิทธิได้รับเงินค่าตอบแทน ในกรณีดังกล่าวจะต้องคำนึงถึงความสมบูรณ์ของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยด้วย เพราะสิทธิเรียกร้องดังกล่าวจะเกิดขึ้นจากนิติกรรมสัญญา

### 3.3.4 อำนาจในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อตกลงในสัญญา

อำนาจศาลในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยตามมาตรา 8 แห่งร่างกฎหมายฉบับนี้มีปัญหาที่สามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ประการได้แก่ ปัญหาว่าจะนำมาตรา 8 นี้ไปปรับใช้ได้หรือไม่ หากผู้ที่พิจารณาไม่ใช่ศาลแต่เป็นอนุญาโตตุลาการ และปัญหาว่าศาลจะยกหลักกฎหมายเรื่องอำนาจในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยขึ้นวินิจฉัยเองได้หรือไม่

#### 3.3.4.1 การปรับใช้กับอนุญาโตตุลาการ

ปัญหาว่าอำนาจศาลในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยตามมาตรา 8 แห่งร่างกฎหมายฉบับนี้ จะสามารถนำไปปรับใช้กับกรณีที่อนุญาโตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดตัดสินข้อพิพาทได้หรือไม่ เพราะมาตรา 8 เองกำหนดเฉพาะศาลเท่านั้น แต่ในอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 7 ซึ่งเป็นต้นแบบของมาตรา 8 แห่งร่างกฎหมายของไทยนี้ไม่ได้กล่าวถึงเลยว่าผู้ใดเป็นผู้มีอำนาจ ซึ่งทำให้แปลความได้ว่าเป็นศาลหรืออนุญาโตตุลาการก็ได้ หรือกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยของ Lloyd ฉบับปัจจุบัน คือ LOF



2000 นั้นได้กำหนดให้ประับข้อพิพาทกันที่อนุญาโตตุลาการที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ จึงมีปัญหามาตรา 8 แห่งร่างกฎหมายไทยจะนำไปใช้ได้มากน้อยเพียงใด

ผู้เขียนเห็นว่ากรณีการระับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการก็สามารถใช้หลักการนี้ได้เช่นกัน เพราะตามพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 34<sup>115</sup> นั้นกำหนดให้อนุญาโตตุลาการมีอำนาจในการพิจารณาคดีได้อย่างอิสระสามารถเลือกกฎหมายใดมาตัดสินก็ได้หรือแม้กระทั่งใช้หลักสุจริตในการตัดสินก็ยังสามารถกระทำได้

### 3.3.4.2 การยกหลักกฎหมายขึ้นวินิจฉัยเอง

ปัญหาว่าศาลไทยสามารถยกหลักเกณฑ์ในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญา ขึ้นมาพิจารณาได้เองโดยถือว่าเป็นปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยได้หรือไม่ เนื่องจากประเด็นนี้ไม่ได้มีการกำหนดไว้โดยชัดเจนในมาตรา 8 แห่งร่างกฎหมายฉบับนี้

ประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าหลักกฎหมายที่ให้อำนาจศาลในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญานี้ ศาลไทยสามารถยกขึ้นกล่าวอ้างเองได้ตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 142 (5)<sup>116</sup> เนื่องจากเป็นปัญหาข้อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ทำให้คู่สัญญาไม่สามารถตกลงยกเว้นได้ ดังจะเห็นได้จากอนุสัญญาปี 1989 ที่กำหนดห้ามคู่สัญญาตกลงเป็นอย่างอื่นไว้ใน 2 เรื่องเท่านั้น คือ เรื่องอำนาจศาลในการไม่ใช้หรือ

<sup>115</sup> พระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 34 บัญญัติว่า “ให้คณะอนุญาโตตุลาการชี้ขาดข้อพิพาทไปตามกฎหมายที่คู่พิพาทกำหนดให้นำมาใช้บังคับกับข้อพิพาท ในกรณีที่มีการกำหนดถึงกฎหมายหรือระบบกฎหมายของประเทศใด หากข้อความมิได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งให้หมายความถึงกฎหมายสารบัญญัติ มิใช่กฎหมายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายของประเทศนั้น

ในกรณีที่คู่พิพาทมิได้กำหนดถึงกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับข้อพิพาทไว้ ให้คณะอนุญาโตตุลาการชี้ขาดข้อพิพาทไปตามกฎหมายไทย เว้นแต่เป็นกรณีที่มีการขัดกันแห่งกฎหมาย ก็ให้พิจารณาจากหลักว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายที่คณะอนุญาโตตุลาการเห็นสมควรนำมาปรับใช้

คู่พิพาทอาจกำหนดไว้โดยชัดแจ้งให้คณะอนุญาโตตุลาการมีอำนาจชี้ขาดข้อพิพาทโดยใช้หลักแห่งความสุจริตและเป็นธรรม

การวินิจฉัยชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการต้องเป็นไปตามข้อสัญญาและหากเป็นข้อพิพาททางการค้าให้คำนึงถึงธรรมเนียมปฏิบัติทางการค้าที่ใช้กับธุรกรรมนั้นด้วย”

<sup>116</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งมาตรา 142 (5) บัญญัติว่า “คำพิพากษาหรือคำสั่งของศาลที่ชี้ขาดคดีต้องตัดสิน ตามข้อหาในคำฟ้องทุกข้อ แต่ห้ามมิให้พิพากษาหรือคำสั่งให้สิ่งใด ๆ เกินไปกว่าหรือนอกจากที่ปรากฏในคำฟ้อง เว้นแต่

(5) ในคดีที่อาจยกข้อกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชนขึ้นอ้างได้นั้น เมื่อศาลเห็นสมควรศาลจะยกข้อเหล่านั้นขึ้นวินิจฉัยแล้วพิพากษาคดีไปก็ได้”

ปรับแก้ข้อสัญญา และเรื่องการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม ส่วนเรื่องอื่น ๆ คู่สัญญาสามารถจะตกลงกันเองได้ทั้งหมด และอนุสัญญาฉบับปี 1989 จะไม่นำไปใช้บังคับหากมีการตกลงที่แตกต่างไปเช่นนั้น ซึ่งเป็นหลักการเดียวกับกฎหมายของไทยในเรื่องของการตกลงกันในสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย เพื่อยกเว้นข้อกฎหมายซึ่งหากเป็นกฎหมายที่ไม่เกี่ยวข้องกับความสะดวกเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน คู่กรณีย่อมตกลงยกเว้นเป็นอย่างอื่นได้ และกฎหมายก็ยินดีรับรองให้เป็นไปตามข้อตกลงดังกล่าว ดังที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151 บัญญัติรับรองไว้ แต่หากข้อตกลงดังกล่าวเป็นข้อตกลงที่ขัดต่อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสะดวกเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้ว ข้อตกลงดังกล่าวก็จะมีผลใช้บังคับ ตกเป็นโมฆะไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150

### 3.3.5 การตกลงให้แตกต่างจากกฎหมาย

เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้วจะเห็นได้ว่ามีความไม่แน่นอนว่า กฎหมายในส่วนใดบ้างที่ไม่เกี่ยวกับความสะดวกเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน คู่กรณีสามารถตกลงยกเว้นเป็นอย่างอื่นได้ และกฎหมายในส่วนใดบ้างที่เกี่ยวกับความสะดวกเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอันคู่กรณีไม่อาจตกลงยกเว้นเป็นอย่างอื่นได้ ซึ่งแตกต่างจาก พ.ร.บ. การรับขนของทางทะเลซึ่งมีมาตรา 17 กำหนดไว้โดยชัดเจนว่า ผู้ขนส่งไม่อาจตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดหรือหน้าที่ของตนให้น้อยลงไปกว่าที่กำหนดไว้ใน พ.ร.บ. ฉบับนี้ได้ ดังนั้นจึงอาจเกิดปัญหาได้ว่าเมื่อคู่กรณีในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้มีข้อตกลงอย่างหนึ่งที่ขัดต่อร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว ข้อตกลงนั้นจะมีผลใช้บังคับได้หรือไม่ เช่น คู่กรณีตกลงว่าจะไม่จ่ายค่าทดแทนพิเศษจะทำได้หรือไม่ หรือคู่กรณีจะตกลงค่าทดแทนพิเศษให้สูงกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้จะทำได้หรือไม่ หรือคู่กรณีตกลงกันมิให้ศาลแก้ไขข้อสัญญาที่ตกลงกันไว้จะทำได้หรือไม่ เป็นต้น เพราะอาจมีข้อโต้แย้งกันได้ ซึ่งในเรื่องนี้นั้นอนุสัญญาปี 1989 Article 6.1 ได้กำหนดให้นำอนุสัญญามาบังคับใช้ต่อเมื่อไม่มีการตกลงไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายเป็นประการอื่น ดังนั้นจึงควรที่จะบัญญัติรับรองไว้ด้วยว่าคู่สัญญาสามารถตกลงให้แตกต่างไปจากร่างกฎหมายฉบับนี้ได้

นอกจากนี้ใน Article 6.3 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่ามีอยู่ 2 เรื่องที่คู่กรณีไม่สามารถตกลงยกเว้นเป็นอย่างอื่นได้ คือหน้าที่ในการป้องกันรักษาสิ่งแวดล้อม และอำนาจศาลในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญา ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าร่างกฎหมายฉบับนี้ของประเทศไทยจึงควรที่จะบัญญัติเพิ่มเติมให้ชัดเจนว่าสิ่งใดบ้างที่ไม่สามารถตกลงยกเว้นได้ เพื่อให้มีสภาพเป็นกฎหมายบทบังคับตายตัว (Jus Cogens) ให้เป็นเช่นเดียวกับอนุสัญญาคือหน้าที่ในการป้องกันรักษาสิ่งแวดล้อมอำนาจของศาลในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญา มิฉะนั้นอาจเกิดการตีความที่ไม่สอดคล้องกับหลักสากลโดยศาลไทยซึ่งอาจจะแตกต่างไปจากความประสงค์ของ

อนุสัญญาฉบับปี 1989 ได้ ส่วนที่เหลือนอกจากเรื่องดังกล่าวแล้วคู่กรณีย่อมสามารถตกลงให้แตกต่างจากบทบัญญัติของกฎหมายได้

### 3.4 หน้าที่ของคู่กรณีในการช่วยเหลือผู้ภัย

ปัญหาในเรื่องของหน้าที่ของคู่กรณีในการช่วยเหลือผู้ภัย กล่าวคือ หน้าที่ของผู้ช่วยเหลือผู้ภัยและหน้าที่ของผู้ได้รับการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นมีอยู่ในหลายประเด็น ได้แก่ ปัญหาเรื่องการใช้ถ้อยคำในร่างกฎหมาย การใช้ความระมัดระวังของผู้ช่วยเหลือผู้ภัย คำสั่งห้ามที่ไม่สมเหตุผล การรับมอบเรือคืน และการบังคับการให้ปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมาย

#### 3.4.1 ถ้อยคำ

ในมาตรา 9 และมาตรา 10 แห่งร่างกฎหมายฉบับนี้ บัญญัติให้เป็นหน้าที่ที่มีต่อคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งเท่านั้น กล่าวคือ ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยมีหน้าที่ต่อเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สิน หรือเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินมีหน้าที่ต่อผู้ช่วยเหลือผู้ภัยซึ่งอาจจะไม่ถูกต้องนัก เนื่องจากในกรณีของการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 9 (2) หรือมาตรา 10 (2) เป็นการช่วยกันป้องกันมิให้เกิดหรือบรรเทาความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นเรื่องที่ประชาคมโลกทั้งหมดทุกคนได้รับประโยชน์ เป็นหน้าที่ต่อส่วนรวมมากกว่าหน้าที่ต่อคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่ง ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าควรจะตัดถ้อยคำในทำนองที่ว่ามีหน้าที่ต่อใครออกไป ซึ่งก็จะไม่ทำให้เสียความหมายที่กฎหมายมุ่งประสงค์จะสื่อสารด้วย

นอกจากนี้ยังมีปัญหาในเรื่องการใช้ถ้อยคำในมาตรา 9 (2) ซึ่งบัญญัติว่า “ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด” ถ้อยคำดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความสับสนขึ้นได้ว่ามุ่งบรรเทาให้ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้ลดลงมากที่สุด หรือต้องการให้ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมมีมากที่สุด ซึ่งแม้ว่าจะไม่อาจตีความไปในความหมายแบบหลังที่ไม่สอดคล้องกับการร่างกฎหมายฉบับนี้ขึ้น แต่เพื่อความชัดเจนก็ไม่ควรจะให้ถ้อยคำในกฎหมายมีความกำกวมจึงน่าจะเปลี่ยนแปลงให้เป็น “ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด” เพื่อความชัดเจน และปรับจุดอื่น ๆ ที่มีลักษณะเดียวกันด้วยเพื่อให้ถ้อยคำดังกล่าวมีความเป็นเอกภาพในร่างกฎหมายฉบับนี้ เช่น ในมาตรา 10 (2) มาตรา 13 (2) หรือมาตรา 16 วรรค 5 เป็นต้น

### 3.4.2 การใช้ความระมัดระวัง

ปัญหาต่อไปในเรื่องของหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือผู้ภัยที่ร่างกฎหมายฉบับนี้กำหนดในการใช้ความระมัดระวังของผู้ช่วยเหลือผู้ภัยนั้นเมื่ออยู่เพียงระดับเดียว คือ ตามสมควร (Due care) ซึ่งไม่เหมาะสมหากเป็นกรณีของการช่วยเหลือผู้ภัยโดยผู้ช่วยเหลือผู้ภัยอาชีพ ซึ่งมีทักษะและความชำนาญที่มากกว่าผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทั่วไปและได้รับค่าตอบแทนมากกว่าผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทั่วไป จึงน่าจะกำหนดมาตรฐานความระมัดระวังให้สูงขึ้นกว่าผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทั่วไปให้เหมาะสมกับสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนที่สูงกว่าปกติ ทั้งนี้ควรกำหนดให้ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยที่มีอาชีพใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งยวด (Best Endeavours) เพราะการกำหนดให้ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยอาชีพใช้ความระมัดระวังอย่างยิ่งยวดนี้จะทำให้การช่วยเหลือผู้ภัยมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นกว่าปกติ ทั้งไม่ก่อให้เกิดภาระแก่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยที่มีอาชีพซึ่งมีทักษะความชำนาญในด้านการช่วยเหลือผู้ภัยอยู่แล้วด้วย อีกทั้งในปัจจุบันมีมาตรการในการคุ้มครองผู้ช่วยเหลือผู้ภัยเป็นพิเศษ ไม่ว่าจะเป็น บุริมสิทธิทางทะเล สิทธิในการกักเรือ การวางหลักประกัน หลักการดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลด้วยความรวดเร็ว โดยเฉพาะอย่างยิ่งเรื่องค่าทดแทนพิเศษซึ่งมุ่งคุ้มครองสิ่งแวดลอมซึ่งเป็นสิ่งที่สำคัญมากในปัจจุบัน เพราะจะส่งผลกระทบต่อมนุษยชาติโดยรวม ดังนั้นการกำหนดระดับของความระมัดระวังไว้เพียงความระมัดระวังอันควรเท่านั้นจึงไม่น่าจะเหมาะสม นอกจากนี้แล้วการเพิ่มระดับความระมัดระวังดังกล่าวจะไม่ขัดหรือแย้งกับทฤษฎีหรือหลักการพื้นฐานของการช่วยเหลือผู้ภัยอีกด้วย

สำหรับผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทั่วไปที่มีได้มีอาชีพในด้านการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นระดับความระมัดระวังตามสมควรย่อมเป็นสิ่งที่เพียงพอแล้ว เนื่องจากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทั่วไปนี้ไม่ได้มีทักษะหรือความสามารถที่สูงแบบผู้ช่วยเหลือผู้ภัยอาชีพ เป็นเพียงผู้ที่พบเห็นเหตุการณ์และเข้าช่วยเหลือผู้ภัยตามปกติเท่านั้น จึงมีฐานะเป็นเช่นเดียวกับวิญญูชนโดยทั่วไป จึงไม่ควรต้องกำหนดมาตรฐานความระมัดระวังให้แตกต่างไปจากวิญญูชนธรรมดา อีกทั้งค่าตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทั่วไปจะได้รับนั้นก็จะไม่สูงเท่ากับผู้ช่วยเหลือผู้ภัยอาชีพ ทั้งนี้ตามที่มาตรา 13 แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดไว้ กล่าวคือศาลจะต้องคำนึงถึงทักษะและความพยายามในการดำเนินการช่วยเหลือผู้ภัย ความรวดเร็ว หรือความพร้อมในการช่วยเหลือผู้ภัยด้วย ซึ่งผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทั่วไปจะมีทักษะในด้านการช่วยเหลือผู้ภัยน้อยกว่าผู้ช่วยเหลือผู้ภัยอาชีพ ดังนั้นค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยที่ได้รับจึงต่ำกว่าผู้ช่วยเหลือผู้ภัยอาชีพ

### 3.4.3 การร้องขอให้ผู้อื่นปฏิบัติกรช่วยเหลือผู้ภัย

กรณีมีปัญหาว่าหากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยเห็นว่ากรร้องขอของเจ้าของเรือ นายเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นที่ประสบอันตรายนั้นไม่สมเหตุผล เขาจะไม่ยอมให้ผู้อื่นเข้ามาแทรกแซงได้หรือไม่ เพราะแม้กฎหมายจะรับรองว่าจะไม่มีผลต่อเงินรางวัลที่จะพึงได้รับ แต่เงินรางวัลดังกล่าวก็

อยู่ภายใต้มูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือมาได้ด้วย เพราะฉะนั้นหากมีการเข้าแทรกแซงในการช่วยเหลือกู้ภัยอาจทำให้เกิดความวุ่นวายทำให้ไม่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยได้อย่างเต็มที่ หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายแรกเห็นว่าผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยรายหลังนั้นไม่มีความสามารถเพียงพอในการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งอาจก่อให้เกิดผลสำเร็จน้อยกว่าที่ควรจะเป็น หรืออาจจะประสบความล้มเหลวในการช่วยเหลือกู้ภัย อันส่งผลกระทบต่อเงินรางวัลที่จะได้รับก็จะลดน้อยลงหรือไม่ได้เงินรางวัลไปด้วย เพราะเงินรางวัลจะได้ไม่เกินผลสำเร็จ ดังนั้นหากในที่สุดแล้วช่วยไม่สำเร็จ เช่นนี้จะได้เงินรางวัลในส่วนที่ผู้ช่วยเหลือคนแรกทำแล้วดีขึ้นได้หรือไม่

ในประเด็นนี้มีแนวความเห็นที่แนวความคิดพื้นฐานของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น สิทธิครอบครองและการควบคุมเรือที่ประสบภัยอันตรายนั้นยังคงอยู่ที่นายเรือหรือเจ้าของเรือ เพราะเป็นผู้อนุญาตให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเข้าดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย ดังจะเห็นได้จากร่างกฎหมายตาม Article 19 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 ดังนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจึงไม่มีสิทธิปฏิเสธคำสั่งต่าง ๆ ของนายเรือเมื่อถูกร้องขอให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเข้าร่วม แม้จะเป็นการร้องขอที่ไม่มีเหตุผลอันสมควรผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายแรกก็ต้องยอมรับ แต่ยังคงที่จะได้รับเงินรางวัลเท่าเดิมอยู่

อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่า แม้กฎหมายจะรับรองว่าจะไม่มีผลต่อเงินรางวัลที่จะพึงได้รับ แต่เงินรางวัลดังกล่าวก็อยู่ภายใต้มูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือมาได้ด้วย เพราะฉะนั้นหากมีการเข้าแทรกแซงในการช่วยเหลือกู้ภัยอาจทำให้เกิดความวุ่นวายทำให้ไม่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยได้อย่างเต็มที่ หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายแรกเห็นว่าผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยรายหลังนั้นไม่มีความสามารถเพียงพอในการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งอาจก่อให้เกิดผลสำเร็จน้อยกว่าที่ควรจะเป็น หรืออาจจะประสบความล้มเหลวในการช่วยเหลือกู้ภัย อันส่งผลกระทบต่อเงินรางวัลที่จะได้รับก็จะลดน้อยลงหรือไม่ได้เงินรางวัลไปด้วย เพราะเงินรางวัลจะได้รับไม่เกินผลสำเร็จที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ ดังนั้นหากในที่สุดแล้วช่วยไม่สำเร็จ เช่นนี้จะส่งผลกระทบต่อสิทธิในการได้เงินรางวัลในส่วนที่ผู้ช่วยเหลือคนแรกทำแล้วดีขึ้นได้ เพราะฉะนั้นจึงควรกำหนดให้เงินรางวัลในกรณีดังกล่าวนี้ไม่ตกอยู่ภายใต้มูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ด้วย

ดังนั้นเพื่อมิให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยคนแรกที่ไม่มีส่วนผิดพลาดในการช่วยเหลือกู้ภัยต้องเสียสิทธิไปเพราะการตัดสินใจที่ผิดพลาดของเจ้าของเรือ นายเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ จึงควรมีบทบัญญัติที่คุ้มครองสิทธิให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วย ซึ่งเงินรางวัลที่ว่าจะไม่กระทบนั้นจะไม่ครอบคลุมไปถึงค่าทดแทนพิเศษด้วย<sup>117</sup>

<sup>117</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์ครั้งที่ 2/2542, วันศุกร์ที่ 28 พฤษภาคม 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์, หน้า 3.

นอกจากนี้แล้วยังมีปัญหาอีกว่าเงินรางวัลที่จะไม่ถูกระทบนี้จะหมายถึงเฉพาะเงินรางวัลเท่านั้นที่จะไม่ถูกระทบ หรือจะหมายรวมไปถึงหลักประกันของเงินรางวัลด้วยที่จะไม่ถูกระทบ เช่น บุริมสิทธิทางทะเล สิทธิในการกักเรือ หรือสิทธิอื่น ๆ ที่เป็นหลักประกันสำหรับเงินรางวัล ซึ่งในกรณีนี้ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะหมายความรวมไปถึงหลักประกันของเงินรางวัลด้วย เพราะหากเกิดจากความผิดพลาดของผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยแล้วไม่ควรจะให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องรับภาระจากการตัดสินใจผิดพลาดของผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยแต่อย่างใด อีกทั้งไม่กระทบต่อสิทธิของผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยแต่ประการใด

#### 3.4.4 การรับมอบเรือคืน

หน้าที่ของเจ้าของเรือในการรับมอบเรือคืน (Redelivery) เมื่อเรือไปอยู่ในสถานที่ปลอดภัย (Place of Safety) โดยพิจารณาจากส่วนได้เสียทั้งหมดบนเรือ เช่น สินค้า หรือทรัพย์สินอื่น ๆ บนเรือด้วย ไม่ใช่พิจารณาเพียงแคตัวเรือเท่านั้น และได้รับคำร้องขอโดยมีเหตุผลอันสมควรจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ซึ่งต้องพิจารณาจากทั้งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและผู้ถูกช่วยเหลือกู้ภัยด้วยโดยพิจารณาจากมาตรฐานของบุคคลที่ประกอบอาชีพทางด้านนี้<sup>118</sup> โดยการรับมอบเรือคืนนี้เป็นเพียงการแจ้งให้เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทราบว่าความช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้สิ้นสุดลงแล้ว นายเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินจะต้องกลับเข้ามาดูแลทรัพย์สินของตนเองตามเดิมเหมือนก่อนที่จะเกิดภัยอันตราย และเป็นจุดเริ่มต้นนับกำหนดอายุความเนื่องจากหน้าที่ในการรับมอบเรือคืนเป็นสิ่งที่ใช้พิจารณาว่าการช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลงเมื่อใด ดังนั้นเมื่อมีการแจ้งให้เจ้าของเรือมารับมอบเรือแล้ว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ยังคงดูแลทรัพย์สินอยู่นั้นไม่ถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยอีกต่อไป แต่เป็นเพียงผู้ดูแลทรัพย์สิน (Bailee) หรือผู้ยึดหน่วงทรัพย์สินไว้เพื่อที่จะได้รับชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เพราะหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยส่งมอบเรือคืนให้แก่เจ้าของเรือไปโดยไม่มีหลักประกันย่อมเท่ากับเป็นการสละสิทธิยึดหน่วงของเขาไป

ปัญหาว่าถ้าการร้องขอให้มารับเรือคืนดังกล่าวไม่มีเหตุผลอันสมควร ผลจะเป็นเช่นไร เจ้าของเรือจำเป็นต้องมารับเรือคืนหรือไม่ ในประเด็นปัญหานี้ผู้เขียนเห็นว่าเมื่อเหตุผลอันสมควรนั้นจะต้องพิจารณาจากทั้งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นเมื่อยังไม่มีความพร้อมที่จะมารับมอบเรือไป เช่นนี้เจ้าของเรือก็ไม่จำเป็นต้องมารับเรือคืนก่อนเวลาอันสมควร

ปัญหาว่าถ้าการร้องขอให้มารับเรือคืนดังกล่าวมีเหตุผลอันสมควรแล้ว แต่เจ้าของเรือไม่มารับ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะทำอย่างไร สามารถปล่อยเรือทิ้งไว้ที่สถานที่ปลอดภัยนั้นเลยได้หรือไม่ (ซึ่งโดยปกติจะไม่กระทำเช่นนั้นเพราะจะทำให้สูญเสียสิทธิยึดหน่วงไป) หรือต้องรอจนกว่าเจ้าของ

<sup>118</sup> เรืองเดียวกัน, หน้า 4.

เรือจะมารับและเรียกค่าเสียหายเอา และหากการรอดังกล่าวมีระยะเวลาที่ยาวนานจนเกินสมควร จะมีวิธีการใดในการเยียวยาผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เพราะในร่างกฎหมายของไทยยังไม่ได้มีการกำหนดมาตรการใดในการเยียวยาผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ประเด็นปัญหานี้ ผู้เขียนเห็นว่าควรที่จะนำหลักกฎหมายในเรื่องเจ้าหนี้ผิดนัดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 207<sup>119</sup> มาบังคับใช้ กล่าวคือ เมื่อมีเหตุผลอันสมควรแล้ว เจ้าหนี้ก็มีหน้าที่ที่จะต้องมารับมอบเรือคืนไป ดังนั้นหากเจ้าของเรือซึ่งเป็นเจ้าหนี้ไม่มารับมอบเรือคืนไปภายในระยะเวลาอันสมควรก็จะถือว่าเป็นเจ้าหนี้ผิดนัด ทั้งนี้เพื่อมิให้การรอคอยระยะเวลาดังกล่าวเนิ่นนานออกไปโดยไม่มีมาตรการบังคับให้เจ้าของเรือมารับเรือคืนไปจึงต้องมีมาตรการในการบังคับด้วย หรืออาจใช้วิธีการแก้ปัญหาโดยการเพิ่มสิทธิในการบังคับชำระหนี้จากเรือหรือทรัพย์สินที่เขายึดหน่วงไว้ด้วยเมื่อครบกำหนดระยะเวลาหนึ่งแล้ว แต่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินไม่นำค่าตอบแทนมามอบให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยวิธีการขายทอดตลาดทรัพย์สินที่ยึดหน่วงไว้ได้ เพราะร่างกฎหมายของไทยยังไม่เปิดช่องให้มีการขายทรัพย์สินที่ยึดหน่วงไว้ได้

อย่างไรก็ตามปัญหาดังกล่าวนั้นไม่น่าจะเกิดขึ้น เนื่องจากเจ้าของเรือมักจะมารับเรือของตนเมื่อมีการแจ้งมาว่าการช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลงแล้ว เพื่อนำเรือไปใช้ประโยชน์ต่อไป ด้านผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มักจะใช้สิทธิยึดหน่วง ไม่ยอมปล่อยให้เรือให้แก่เจ้าของเรือจนกว่าเจ้าของเรือจะชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

### 3.4.5 มาตรการบังคับผู้ฝ่าฝืนหน้าที่

ปัญหาว่าหากมีการฝ่าฝืนหน้าที่ของคู่กรณีแต่ละฝ่ายนั้นจะเกิดผลเช่นไร เพราะในร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ได้มีการกำหนดมาตรการในการบังคับผู้ที่ฝ่าฝืนเอาไว้ ในส่วนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจปรับเข้ากับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มาตรา 23 โดยถือว่าการไม่กระทำหน้าที่ของเขาทำให้การช่วยเหลือกู้ภัยทำได้ยากขึ้น ทำให้อาจต้องสูญเสียสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนทั้งหมดหรือแต่บางส่วน แต่ในส่วนของผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่มีมาตรการอันเป็นผลร้ายแก่เขาแต่อย่างใดเลย ทำให้อาจก่อให้เกิดปัญหาได้เมื่อมีการฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าว ดังนั้นจึงอาจมีการกำหนดผลของการฝ่าฝืนบทบัญญัติดังกล่าวไว้ด้วยให้มีการเรียกค่าเสียหายจากการไม่กระทำตามที่จนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น อย่างไรก็ตามอาจจะมองได้ว่าเจ้าของทรัพย์สินนั้นหากไม่ดำเนินการตามหน้าที่อย่างเต็มที่ก็จะทำให้สูญเสียทรัพย์สินของตนเองไป แต่ก็ไม่เป็นความจริงเสมอไปเนื่องจากว่าหน้าที่ของเจ้าของทรัพย์สินนั้นมีอยู่หลายประการ และหน้าที่บางอย่างอาจจะไม่เกี่ยวข้องกับ

<sup>119</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 207 บัญญัติว่า “ถ้าลูกหนี้ขอปฏิบัติชำระหนี้ และเจ้าหนี้ไม่รับ ชำระหนี้ นั้นโดยปราศจากมูลเหตุอันจะอ้างกฎหมายได้ไซ้ ท่านว่า เจ้าหนี้ตกเป็นผู้ผิดนัด”

ความเสี่ยงที่จะต้องสูญเสียทรัพย์สินของเขาเลย เช่น หน้าที่ในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่สิ่งแวดลอม เป็นต้น ดังนั้นจึงควรกำหนดบทลงโทษไว้โดยเฉพาะจะเหมาะสมกว่า เช่น ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยต้องรับผิดชอบในลักษณะของกฎหมายเรื่องละเมิด หรือรับผิดชอบจากการที่กระทำผิดหน้าที่จนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ซึ่งผู้กล่าวอ้างจะต้องพิสูจน์ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรงมาจากการกระทำผิดหน้าที่ เป็นต้น

### 3.5 กรณีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล

ปัญหาในกรณีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลนั้นมีอยู่หลายประเด็น ได้แก่ มาตรการในการบังคับให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเข้าช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล การได้รับเงินรางวัลหรือเงินชดเชยค่าใช้จ่ายจากการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล และระยะเวลาในการสิ้นสุดหน้าที่ในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล

#### 3.5.1 มาตรการบังคับผู้ฝ่าฝืนหน้าที่

หน้าที่ในการช่วยเหลือชีวิตบุคคลที่ตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิตในทะเลของนายเรือ นั้น ในร่างกฎหมายฉบับนี้ได้มีการกล่าวถึงมาตรการบังคับนายเรือที่ฝ่าฝืนไว้ว่าจะมีผลอย่างไร ทำให้ไม่อาจทราบได้ว่าผลของการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายดังกล่าวจะต้องได้รับผลทางกฎหมายแพ่ง ฐานละเมิด หรือกฎหมายอาญาฐานละเว้นไม่ช่วยผู้อื่นที่ตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิตตามมาตรา 374 แห่งประมวลกฎหมายอาญาหรือไม่ ซึ่งในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าสาเหตุที่ไม่บัญญัติถึงบทบังคับไว้ในร่างกฎหมายฉบับนี้ เพราะผู้ร่างต้องการให้เป็นร่างกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายแพ่ง และนอกจากนี้ก็ยังสามารถที่จะนำกฎหมายอื่น ๆ ที่มีผลใช้บังคับอยู่แล้วในปัจจุบันมาใช้บังคับได้<sup>120</sup>

#### 3.5.2 เงินรางวัลหรือเงินชดเชยค่าใช้จ่ายจากการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล

กรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยช่วยเหลือได้ทั้งทรัพย์สินและชีวิตมนุษย์นั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรจะกำหนดให้ศาลพิจารณาจากหลักเกณฑ์ในการกำหนดเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในร่าง

<sup>120</sup> รายงานการประชุมคณะกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวีครั้งที่ 7/2542, วันพุธที่ 15 กันยายน 2542 เวลา 13.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, หน้า 10 – 11.



กฎหมายมาตรา 13 ด้วย เช่นเดียวกับที่เคยบัญญัติไว้ก่อนจะถูกแก้ไขโดยคณะกรรมการกฤษฎีกา เพราะจะทำให้ชัดเจนกว่าว่าการเพิ่มเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้กู้ภัยโดยศาลนั้นใช้มาตรฐานใดในการพิจารณา และเพื่อเป็นการเน้นย้ำให้ศาลเพิ่มเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้กู้ภัยให้แก่ผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยดังกล่าว

ในกรณีของการช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัยที่ร่างกฎหมายในมาตรา 20 ได้กำหนดไว้ว่าผู้ที่เข้าช่วยเหลือชีวิตนั้นไม่มีสิทธิได้รับเงินตอบแทนจากผู้ประสบภัยที่ได้รับการช่วยเหลือ มีปัญหาว่าผู้ช่วยเหลือชีวิตจะสามารถเรียกค่าใช้จ่ายที่ตนเสียไปจากหลักกฎหมายในเรื่องจัดการงานนอกสั่งได้หรือไม่ เพราะเงินชดใช้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวไม่ใช่เงินรางวัล และในกรณีที่ช่วยทั้งชีวิตมนุษย์ในทะเลและทรัพย์สินไปพร้อมกัน ผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยก็มีสิทธิได้รับเงินตอบแทนการช่วยเหลือผู้กู้ภัยอยู่แล้ว หรือในกรณีที่มีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลในระหว่างที่ผู้อื่นช่วยเหลือผู้กู้ภัยทรัพย์สิน ผู้ช่วยเหลือชีวิตก็มีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรมจากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยได้รับอีกด้วย ดังนั้นจึงมีปัญหาวว่าผู้ช่วยเหลือชีวิตจะได้รับทั้งเงินตอบแทนการช่วยเหลือผู้กู้ภัยและเงินชดใช้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการช่วยเหลือชีวิตหรือไม่

ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยสามารถที่จะเรียกร้องได้ทั้ง 2 ทาง กล่าวคือ หากเป็นการช่วยเหลือผู้กู้ภัยชีวิตมนุษย์แต่เพียงอย่างเดียว ผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยก็ไม่มีสิทธิได้รับเงินตอบแทนการช่วยเหลือผู้กู้ภัย แต่ก็สามารถที่จะเรียกร้องให้ผู้ที่ได้รับการช่วยเหลือชีวิตชำระเงินชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการช่วยเหลือชีวิตได้ รวมทั้งในกรณีที่มีการช่วยเหลือผู้กู้ภัยทรัพย์สินและชีวิตมนุษย์นั้น ผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยนอกจากจะได้รับเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือผู้กู้ภัยแล้วยังสามารถที่จะเรียกร้องเอาค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ได้อีกด้วย เช่นเดียวกับกรณีที่ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลในขณะที่ผู้อื่นช่วยเหลือทรัพย์สิน แม้ว่าจะได้ส่วนแบ่งจากผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยด้วย แต่ผู้ช่วยเหลือชีวิตก็ยังสามารถเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตได้อีกด้วย เพราะเป็นมูลหนี้ในฐานะจัดการงานนอกสั่งซึ่งเป็นหลักกฎหมายที่มีผลใช้บังคับอยู่แล้วในปัจจุบัน เพราะการช่วยเหลือดังกล่าวก่อให้เกิดประโยชน์แก่ตัวการทำให้ตัวการรอดชีวิตและสมควรที่จะให้ผู้ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ต้องรับภาระจากค่าใช้จ่ายดังกล่าวแต่เพียงผู้เดียว ดังนั้นผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยจึงสามารถที่จะเรียกร้องเอาเงินชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ได้อีกด้วย แต่อย่างไรก็ตามในกรณีนี้ศาลอาจจะต้องพิจารณาด้วยว่าเงินตอบแทนการช่วยเหลือผู้กู้ภัยหรือส่วนแบ่งจากเงินตอบแทนการช่วยเหลือผู้กู้ภัยอาจจะต้องลดลงไป เนื่องจากผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยได้เรียกร้องเอาค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ไปแล้วด้วย

นอกจากนี้ยังอาจมีการก่อตั้งกองทุนช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ (Life salvage fund) ขึ้น โดยเก็บจากเรือที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย เพื่อตอบแทนกรณีที่ผู้ช่วยเหลือผู้กู้ภัยได้ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์เท่านั้น (Pure life salvage) อันจะทำให้ไม่ได้รับเงินตอบแทน ทั้งนี้เพื่อเป็นแรงจูงใจให้มีการ

เข้าทำการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ เช่นเดียวกับที่มีการตั้งกองทุนขึ้นกองทุนหนึ่งในประเทศอังกฤษ เรียกว่า Mercantile Marine Fund เพื่อใช้ตอบแทนการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล<sup>121</sup> โดยให้ Secretary of State of Trade มีอำนาจสั่งจ่ายเงินตามที่เห็นสมควรแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตแต่เพียงอย่างเดียว (Pure Life Salvage) ที่ได้กระทำลงในน่านน้ำของประเทศอังกฤษ (In British Waters) หรือได้กระทำต่อเรือสัญชาติอังกฤษ (British Vessel) ที่ทำลงในต่างประเทศ ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่ขัดหรือแย้งกับอนุสัญญาฉบับปี 1989 เพราะอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 16 (1) ได้เปิดช่องให้รัฐภาคีสามารถตั้งข้อสงวนเอาไว้ เพื่อให้สามารถบัญญัติกฎหมายภายในให้แตกต่างจากอนุสัญญาได้

ปัญหาต่อไปคือหากการช่วยเหลือชีวิตนั้นกระทำไม่สำเร็จผู้ช่วยเหลือชีวิตจะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนหรือไม่ กล่าวคือ จะนำหลัก No cure no pay มาใช้กับการช่วยเหลือชีวิตหรือไม่ ซึ่งใน Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกา ใน Article 15 จะไม่ใช่หลักนี้กับการช่วยเหลือชีวิตคน<sup>122</sup> กล่าวคือ แม้ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่สามารถช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินได้สำเร็จ แต่หากมีการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยบุคคลแล้วก็สามารถที่จะได้รับค่าตอบแทนจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินได้ ซึ่งหากได้มาไม่พอก็อาจจะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มจากรัฐมนตรีอีกด้วย ซึ่งก็ยังไม่ชัดเจนว่าหากช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ไม่สำเร็จแล้วจะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของซากทรัพย์สินหรือรัฐมนตรีหรือไม่

ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะมีการจูงใจให้มีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์เช่นเดียวกันกับการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดลอม เพราะการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์น่าจะมีความสำคัญมากที่สุด ดังนั้นจึงควรมีมาตรการในการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์เพิ่มขึ้นด้วย โดยการยกเว้นหลัก No cure

<sup>121</sup> สุภชาติ สัตตบุศย์, กฎหมายทะเล (Maritime Law), พิมพ์ครั้งที่ 7 (กรุงเทพมหานคร: ฝ่ายตำราและอุปกรณ์การศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2531), หน้า 109.

<sup>122</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 15 บัญญัติว่า "Salvage payable for saving life  
 (1) Salvage shall be payable to the salvor by the owner of the ship or the owner of any wreck, whether or not such ship or wreck has been saved, when services are rendered in saving life from any ship.  
 (2) Notwithstanding anything to the contrary contained in the Convention, the payment of salvage in respect of the preservation of life shall have priority over all other claims for salvage.  
 (3) When the ship or wreck is lost or the value thereof is insufficient, after payment of the actual expenses incurred, to pay the amount of salvage payable in respect of the preservation of life, the Minister may, in his or her discretion, award to the salvor, out of moneys made available by Parliament for the purpose, such sum as he or she thinks fit, in whole or part satisfaction of any amount of salvage so left unpaid."

no pay เช่นเดียวกับที่ยกเว้นในกรณีของการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดลอม โดยอาจมีการขอรับจากกองทุนที่ตั้งขึ้นมาก็ได้ แต่จะต้องมีความแตกต่างกันระหว่างกรณี que ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ได้สำเร็จ กับกรณีที่ไม่สามารถช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ได้

### 3.5.3 ระยะเวลาสิ้นสุดหน้าที่

ในร่างของกฎหมายไทยนั้นไม่ได้มีการกำหนดประเด็นเรื่องระยะเวลาการสิ้นสุดหน้าที่ในการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยบุคคลที่ตกอยู่ในภยันตรายทางทะเลถึงแก่ชีวิตนั้นจะเกิดขึ้นเมื่อใดได้ แต่ในกฎหมายต่างประเทศ เช่น Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกาใน Article 5<sup>123</sup> หรือ Merchant shipping act 1995 ของประเทศอังกฤษใน Article 93<sup>124</sup> ได้กำหนดหน้าที่

<sup>123</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 5 บัญญัติว่า "Obligation to assist ships in distress

(1) The master of a South African ship, on receiving at sea a signal of distress or information from any source that a ship is in distress, shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress, informing them if possible that he or she is doing so, unless he or she is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary, to do so, or unless he or she is released under the provisions of subsection (3) or (4) from the obligation imposed by this subsection.

(2) Where the master of any ship in distress has requisitioned any South African ship that has answered his or her call for assistance, it shall be the duty of the master of the South African ship to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the person in distress unless he or she is released under the provisions of subsection (4) from the obligation imposed by this subsection.

(3) A master shall be released from the obligation imposed by subsection (1) as soon as he or she is informed of the requisition of one or more ships other than his or her own and that the requisition is being complied with by the ship or ships requisitioned.

(4) A master shall be released from the obligation imposed by subsection (1), and if his or her ship has been requisitioned, from the obligation imposed by subsection (2), if he or she is informed by the person in distress, or by the master of any ship that has reached the person in distress, that assistance is no longer required.

(5) If the master of a South African ship, on receiving at sea a signal of distress or information from any source that a ship is in distress, is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary, to go to the assistance of the person in distress, he or she shall

ของนายเรือไว้อย่างชัดเจนว่าหน้าที่เริ่มต้นขึ้นเมื่อใด เช่น เมื่อได้รับสัญญาณร้องขอความช่วยเหลือจะต้องดำเนินการอย่างเต็มที่เพื่อที่จะช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล แต่หากเป็นกรณีการตอบรับ

---

forthwith cause a statement to be entered in the official logbook, of his or her reasons for not going to the assistance of that person.

(6) Compliance by the master of a ship with the provisions of this section shall not affect his or her right, or the right of any other person, to salvage.

(7) In the application of this section every reference to a ship in distress shall be interpreted so as to include a reference to an aircraft or a survival craft from a vessel or an aircraft in distress.”

<sup>124</sup> Merchant Shipping Act 1995 Article 93 บัญญัติว่า “Duty to assist ships, etc. in distress.

(1) The master of a ship, on receiving at sea a signal of distress or information from any source that a ship or aircraft is in distress, shall proceed with all speed to the assistance of the persons in distress (informing them if possible that he is doing so) unless he is unable, or in the special circumstances of the case considers it unreasonable or unnecessary, to do so, or unless he is released from this duty under subsection (4) or (5) below.

(2) Where the master of any ship in distress has requisitioned any ship that has answered his call, it shall be the duty of the master of the requisitioned ship to comply with the requisition by continuing to proceed with all speed to the assistance of the persons in distress.

(3) The duties imposed on the master of a ship by subsections (1) and (2) above apply to the masters of United Kingdom ships and to the masters of foreign ships when in United Kingdom waters.

(4) A master shall be released from the duty imposed by subsection (1) above as soon as he is informed of the requisition of one or more ships other than his own and that the requisition is being complied with by the ship or ships requisitioned.

(5) A master shall be released from the duty imposed by subsection (1) above, and, if his ship has been requisitioned, from the duty imposed by subsection (2) above, if he is informed by the persons in distress, or by the master of any ship that has reached the persons in distress, that assistance is no longer required.

(6) If a master fails to comply with the preceding provisions of this section he shall be liable—

(a) on summary conviction, to imprisonment for a term not exceeding six months or to a fine not exceeding the statutory maximum, or both;

(b) on conviction on indictment, to imprisonment for a term not exceeding two years or to a fine, or both.

(7) Compliance by the master of a ship with the provisions of this section shall not affect his right, or the right of any other person, to salvage.”

สัญญาขอความช่วยเหลือก็มีหน้าที่ต้องดำเนินการช่วยเหลือตามที่ได้แจ้งไป เว้นแต่การช่วยเหลือไม่จำเป็นอีกต่อไปก็จะทำให้หน้าที่ในการช่วยเหลือสิ้นสุดลง เช่น มีเรือลำอื่นที่เข้าไปช่วยเหลือแล้ว หรือเรือที่ได้ตอบรับสัญญาขอความช่วยเหลือนั้นได้รับแจ้งจากเรือลำที่ประสบเหตุว่าพ้นจากภัยอันตรายแล้ว เช่นนี้ก็ไม่จำเป็นต้องเข้าไปช่วยเหลืออีกต่อไป หรือหากเป็นกรณีที่ได้รับสัญญาขอความช่วยเหลือแล้วแต่ไม่ได้เข้าไปช่วยเหลือจะต้องเขียนอธิบายเหตุผลที่ไม่ได้เข้าไปช่วยเหลือลงในสมุดปูมเรือในทันที เป็นต้น การกำหนดระยะเวลาสิ้นสุดหน้าที่ช่วยเหลือบุคคลนั้นจะส่งผลดีในกรณีที่เรือไม่ต้องเสียเวลาไปช่วยเหลือกันหลายลำ ทั้ง ๆ ที่ไม่มีความจำเป็นถึงขนาดนั้น เกิดความซ้ำซ้อนกันในการช่วยเหลือ สิ้นเปลืองเวลาและค่าใช้จ่าย รวมทั้งอาจก่อให้เกิดความรับผิดชอบกับเรือที่เดินทางมาช่วยเหลือด้วย ดังนั้นในร่างกฎหมายของไทยก็น่าที่จะกำหนดไว้เช่นเดียวกัน

### 3.6 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

ปัญหาในเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ที่อาจจะแก้ไขนั้นมีตั้งแต่ชื่อของหมวด 2 สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งเป็นการแปลความมาจากอนุสัญญาฉบับปี 1989 ใน Chapter 2 Right of Salvors อันบัญญัติถึงเงินรางวัล ค่าทดแทนพิเศษ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ค่าตอบแทนการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ และช้อยกเว้นการได้รับเงินตอบแทน ถึงแม้ว่าสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนจะเป็นสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ตาม แต่เมื่อเนื้อหาของบทบัญญัติของกฎหมายภายในหมวด 2 นี้ มีได้กล่าวถึงสิทธิอื่น ๆ นอกจากสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเลย เพราะฉะนั้นจึงควรที่จะเปลี่ยนมาใช้ถ้อยคำที่ระบุเฉพาะเจาะจงให้สามารถเข้าใจได้ทันที คือ เงินตอบแทน น่าจะเหมาะสมกว่า และยังเป็นการสอดคล้องกับชื่อในหมวด 3 คือ สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนและการดำเนินคดีอีกด้วย

นอกจากนี้ปัญหาในเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยยังสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 หัวข้อ คือ ปัญหาในเรื่องของเงินรางวัลกับปัญหาในเรื่องของค่าทดแทนพิเศษ

#### 3.6.1 เงินรางวัล

ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับเงินรางวัลมีอยู่หลายประเด็น ได้แก่ ความไม่ชัดเจนของถ้อยคำมูลค่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้และทรัพย์สินบนเรือ สิทธิไต่เบี่ยของเจ้าของเรือ และปัญหาในเรื่องของการแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัย

##### 3.6.1.1 ถ้อยคำ

ประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับเรื่องถ้อยคำ ได้แก่ ความไม่ชัดเจนของถ้อยคำมูลค่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ และทรัพย์สินบนเรือ

### 3.6.1.1.1 มูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

ในเรื่องเงินรางวัลซึ่งมีหลักอยู่ว่าให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินรางวัลไม่เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ (Salved Value) นั้นมีปัญหาว่าจะหมายถึงทรัพย์สินใดบ้าง รวมถึงในการคำนวณราคาจะกระทำในช่วงเวลาใด และสถานที่ใด เพราะราคาทรัพย์สินนั้นอาจมีความแตกต่างกันไปได้ตามระยะเวลาและสถานที่

เมื่อร่างกฎหมายของไทยยังไม่ได้กล่าวถึงโดยชัดเจน ทำให้อาจเกิดปัญหาในการตีความได้ว่าทรัพย์สินใดบ้างที่จะนำมาคำนวณเป็นมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ นี้ เช่น กรณีช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมไว้ได้ จะนำสิ่งแวดล้อมมาคำนวณเป็นมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ด้วยหรือไม่ เนื่องจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือที่อาจเป็นอันตรายคุกคามต่อสิ่งแวดล้อนั้นอาจต้องชดใช้ค่าเสียหายจำนวนมหาศาล หากว่าเกิดมลพิษขึ้นกับสิ่งแวดล้อนซึ่งจะมีผลกระทบไปถึงทุกคน และเมื่อการช่วยเหลือกู้ภัยเข้ามาแก้ปัญหาดังกล่าว ทำให้เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินบนเรือที่อาจเป็นอันตรายคุกคามต่อสิ่งแวดล้อนั้น ไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในจำนวนสูงมาก จึงอาจจะถือได้หรือไม่ว่าสิ่งแวดล้อนเป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่งด้วยที่ต้องนำมาคำนวณมูลค่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

ประเด็นปัญหานี้ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะต้องถือว่าเมื่อการช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลง คือ พ้นจากภัยอันตรายแล้ว ย่อมถือเป็นสภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ ดังนั้นเมื่อมีการช่วยเหลือกู้ภัยกันเรียบร้อยแล้ว แม้อ้อมเรือดังกล่าวจะประสบภัยอันตรายจนต้องอับปางลง ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ยังมีสิทธิได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ ซึ่งปัญหานี้อาจเกิดขึ้นได้เมื่อมีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายคนหรือหลายทอด จะถือว่าการช่วยเหลือกู้ภัยสิ้นสุดลง ณ ที่ใด เวลาใด เพราะเวลาที่ทรัพย์สินปลอดภัยนั้นอาจไม่ใช่เวลาที่ทรัพย์สินอยู่ที่ท่าเรือก็ได้

ส่วนประเด็นปัญหาในเรื่องสิ่งแวดล้อนั้นผู้เขียนเห็นว่าไม่อาจจะนำสิ่งแวดล้อนไปคำนวณรวมเป็นมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ด้วย เพราะเป็นการยากที่จะคำนวณว่าสิ่งแวดล้อนที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้มีมูลค่าเท่าไร ซึ่งเป็นปัญหาเดียวกันกับกรณีของการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์ในทะเล อีกทั้งการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อนั้นมีการแยกค่าตอบแทนไว้เป็นพิเศษต่างจากการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินโดยทั่วไปอยู่แล้ว คือ ค่าตอบแทนพิเศษ นอกจากนี้ค่าตอบแทนพิเศษดังกล่าวยังสามารถกำหนดให้เกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้อีกด้วย ดังนั้นจึงไม่จำเป็นต้องนำสิ่งแวดล้อนมาคำนวณเป็นมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้อีก

ในต่างประเทศนั้นมีการกำหนดไว้โดยชัดเจนว่ามูลค่าสิ่งที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นหมายความรวมถึงสิ่งใดบ้าง เช่น ราคาประเมินของเรือหรือทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย หรือราคาที่ได้จากการขายหลังจากหักค่าภาษีอากรและภาษีศุลกากร ค่าใช้จ่ายในการกักเรือ การตรวจสอบความเสียหาย รวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากการขนถ่าย การเก็บรักษา หรือการประเมินราคาด้วยตามที่ระบุไว้ใน Article 181 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน<sup>125</sup> หรือมูลค่าที่แท้จริงของเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นภายหลังจากที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย หรือราคาที่ได้รับมาจากการขายเรือหรือทรัพย์สินดังกล่าวหลังจากที่หักค่าธรรมเนียมให้แก่รัฐ ค่าเก็บรักษา ค่าดำเนินการขายทอดตลาด และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในทำนองเดียวกันนี้ตามที่ระบุไว้ใน Article 170 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม<sup>126</sup> เป็นต้น

ดังนั้นร่างกฎหมายของไทยจึงควรที่จะกำหนดบทนิยามให้แก่สภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ด้วย เพื่อให้เกิดความชัดเจนว่าหมายถึงสิ่งใดดังที่เสนอไว้แล้วในบทนิยาม

#### 3.6.1.1.2 ทรัพย์สินบนเรือ

ในมาตรา 14 แห่งร่างกฎหมายฉบับนี้ที่กำหนดให้ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือต้องจ่ายเงินรางวัลตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้นั้น ยังอาจจะก่อให้เกิดปัญหาได้ เพราะถ้อยคำที่มาตราดังกล่าวใช้นั้นคือ ทรัพย์สินบนเรือ ทำให้ไม่รวมถึงทรัพย์สินอย่างอื่นที่ไม่ได้อยู่บนเรือด้วย ซึ่งอาจมีได้ในกรณีที่เป็นทรัพย์สินชิ้นใหญ่ ไม่อาจบรรจุทุกบนเรือได้ ต้องใช้วิธีการลากจูงเอา ดังนั้นจึงควรที่จะตัดคำว่าบนเรือออกแจกเช่น

<sup>125</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน Article 181 บัญญัติว่า “The saved value of the ship and other property means the assessed value of the ship and other property salvaged or the proceeds of the sale thereof, after deduction of the relevant taxes and customs dues, quarantine expenses, inspection charges as well as expenses incurred in connection with the discharge, storage, assessment of the value and the sale thereof.

The value prescribed in the preceding paragraph does not include the value of the salvaged personal belongings of the crew and that of the cabin luggage of the passengers.”

<sup>126</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 170 บัญญัติว่า “The value of the vessel or the property salvaged is the actual value at the place in which they were after the salvage is conclusive or the proceeds obtained from the sale, the assessment of the property in either case after deduction of public charges, costs of preservation and public auction, and other similar expenses.”

เดียวกันกับในวรรค 2 ของมาตรา 14 ที่ต้องตัดถ้อยคำว่าบนเรือออกเพื่อให้เกิดความสอดคล้อง  
 ต้องกัน

อย่างไรก็ตามเพื่อให้เกิดความชัดเจน ททรัพย์สินดังกล่าวจะต้องมีความ  
 เกี่ยวข้องกับเรือด้วย กล่าวคือ เป็นทรัพย์สินที่ขนส่งมาโดยอาศัยเรือ มิใช่เป็นทรัพย์สินใด ๆ ก็ได้  
 เพราะเมื่อทรัพย์สินดังกล่าวได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยแล้วเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบไปก่อนแล้วจึงมี  
 สิทธิมาไล่เบี่ยเอากับผู้ที่ทำหน้าที่ในการชำระเงินรางวัลต่อไป

### 3.6.1.1.3 ททรัพย์สินอย่างอื่น

ในมาตรา 14 แห่งร่างกฎหมายฉบับนี้ที่กำหนดให้ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือ  
 ททรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือต้องจ่ายเงินรางวัลตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้  
 ภัยไว้ได้นั้น ยังไม่ได้ใช้ถ้อยคำให้มีความเป็นเอกภาพกัน เพราะถ้อยคำที่มาตราอื่น ๆ ใช้นั้น คือ มุ  
 ค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ ดังนั้นจึงควรที่จะเพิ่มคำว่าอย่างอื่นเข้าไป  
 ด้วย เพื่อให้เกิดความสอดคล้องต้องกัน

### 3.6.1.2 สิทธิไล่เบี่ยของเจ้าของเรือ

ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เรียกเอาเงินรางวัลจากผู้เป็นเจ้าของเรือทั้งหมดอันจะ  
 ทำให้เจ้าของเรือมีสิทธิไล่เบี่ยเอากับผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นตามที่กำหนดไว้ใน  
 ร่างมาตรา 14 นั้น ยังมีปัญหาว่าหากผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นนั้นเกิดมีข้อต่อสู้ผู้  
 ช่วยเหลือกู้ภัยได้ แต่เจ้าของเรือมิได้ยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ด้วย ทำให้ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สิน  
 อย่างอื่นนั้นต้องเสียหาย จะมีผลทางกฎหมายเช่นไร

ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าควรจะนำร่างกฎหมายเดิมก่อนที่จะมีการแก้ไขโดยสำนัก  
 งานคณะกรรมการกฤษฎีกาที่นำหลักกฎหมายในทำนองเดียวกับหลักกฎหมายเรื่องค่าประกันใน  
 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 695<sup>127</sup> เข้ามาปรับใช้ซึ่งจะทำให้เจ้าของเรือจะสิ้นสิทธิ  
 ไล่เบี่ยไปเท่ากับจำนวนที่ไม่ยกขึ้นอ้างทำให้ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอื่นต้องเสียหาย

### 3.6.1.3 การแบ่งเงินรางวัล

<sup>127</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 695 บัญญัติว่า “ผู้ค่าประกันซึ่งละเลยไม่ยกข้อต่อสู้ของ  
 ลูกหนี้ขึ้นต่อสู้ เจ้าหนี้ นั้น ท่านว่ายอมสิ้นสิทธิที่จะไล่เบี่ยเอาแก่ลูกหนี้เพียงเท่าที่ไม่ ยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ เว้นแต่จะ  
 พิสูจน์ได้ว่าตนมิได้รู้ว่ามีข้อต่อสู้เช่นนั้น และที่ไม่รู้นั้นมีได้เป็นเพราะความผิดของตนด้วย”



ในมาตรา 17 ได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัย ในกรณีที่การช่วยเหลือผู้ภัยมีหลายราย แต่จากถ้อยคำที่มาตรา 17 ใช้นั้น คือการคำนวณเงินรางวัล ซึ่งจะไม่สื่อให้เห็นว่าเป็นการแบ่งเงินรางวัล ดังนั้นจึงควรจะมีการแก้ไขถ้อยคำให้มีความชัดเจนมากขึ้น

นอกจากนี้ในเรื่องของการแบ่งส่วนแบ่งในเงินรางวัลให้แก่ผู้ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยก็เกิดปัญหาว่าจะเกิดความยุติธรรมกับคนประจำเรือหรือไม่ที่กฎหมายกำหนดว่าให้แบ่งเงินรางวัลเท่า ๆ กัน เว้นแต่มีการตกลงอย่างชัดแจ้งไว้เป็นอย่างอื่น เพราะโดยปกติแล้วการใช้ความสามารถในการช่วยเหลือผู้ภัยนั้น คนประจำเรือแต่ละคนอาจมีความชำนาญที่ไม่เหมือนกัน ในกรณีคนที่มีความสามารถมากจะให้ได้รับเงินรางวัลเท่ากับคนที่ใช้เพียงกำลังเพียงเล็กน้อย ไม่ช่วยโดยตรง หรือไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลเลย ก็ไม่เป็นธรรม เพราะโดยปกติในสถานการณ์ที่เร่งด่วนเช่นนั้นย่อมไม่อาจมีการตกลงอย่างชัดแจ้งกันได้ว่าใครจะได้ส่วนแบ่งเท่าไร ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าการพิจารณาให้ส่วนแบ่งในเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นน่าจะพิจารณาตามความเสียสละและความสามารถของผู้ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัย หรืออาจจะพิจารณาประกอบกับตำแหน่งหน้าที่ในการจัดการเรือก็ได้ว่ามีส่วนเกี่ยวข้องในการช่วยเหลือผู้ภัยมากน้อยเพียงใด มากกว่าที่จะกำหนดให้ทุกคนได้รับเท่า ๆ กัน

การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกับลูกจ้างซึ่งไม่ได้ปฏิบัติการจากเรือตามมาตรา 19 แห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ มีปัญหาว่าหากไม่ได้มีการตกลงเรื่องการแบ่งเงินรางวัลจากการช่วยเหลือผู้ภัยไว้ในสัญญาจ้างเลย ลูกจ้างจะมีสิทธิได้รับเงินรางวัลหรือไม่ ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายตัวการตัวแทน กล่าวคือ สิ่งที่ลูกจ้างได้รับมาจากการดำเนินการแทนตัวการต้องส่งให้แก่ตัวการทั้งหมด ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 810<sup>128</sup> แต่ถ้าหากลูกจ้างปฏิบัติการนอกขอบอำนาจของการเป็นตัวแทนย่อมถือว่ามีลักษณะของการเป็นผู้ช่วยเหลือผู้ภัยแยกต่างหากจากตัวการ ดังนั้นลูกจ้างจึงอาจยังคงได้รับเงินรางวัลอยู่ก็ได้

อย่างไรก็ตามในการพิจารณาว่าความสำเร็จในการช่วยเหลือผู้ภัยเกิดขึ้นเพราะนำเรือเข้าเสี่ยงภัยเป็นหลักหรือใช้ความสามารถของนายเรือและคนประจำเรือเป็นหลักนั้นไม่ครอบคลุมเพียงพอที่จะบอกได้ เพราะการช่วยเหลือผู้ภัยที่ประสบความสำเร็จนั้นอาจเกิดขึ้นจากอุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือที่ทันสมัยก็ได้ แต่ไม่อยู่ในบทบัญญัติแห่งกฎหมายจึงควรเพิ่มเติมเรื่องของอุปกรณ์ของเรือในการพิจารณาแบ่งเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยด้วย

<sup>128</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 810 บัญญัติว่า “เงินและทรัพย์สินอย่างอื่นบรรดาที่ตัวแทนได้รับไว้ เกี่ยวด้วยการเป็นตัวแทนนั้น ท่านว่าตัวแทนต้องส่งให้แก่ตัวการทั้งสิ้น

อนึ่ง สิทธิทั้งหลายซึ่งตัวแทนชนวนชวายได้มาในนามของตนเอง แต่โดยฐานที่ทำกรแทนตัวการนั้น ตัวแทนก็ต้องโอนให้แก่ตัวการทั้งสิ้น”

### 3.6.2 ค่าทดแทนพิเศษ

ปัญหาในบทบัญญัติเรื่องค่าทดแทนพิเศษนั้นมียุ่หลายประการด้วยกัน ได้แก่ ถ้อยคำที่ยังสื่อความหมายคลาดเคลื่อนได้ ผู้มีหน้าที่ต้องชำระค่าทดแทนพิเศษ การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป สิทธิไต่เบี่ยของเจ้าของเรือ และการตกลงให้แตกต่างไปจากที่กฎหมายกำหนด

#### 3.6.2.1 ถ้อยคำ

ในมาตรา 16 นั้นมียุ่หลายจุดที่ใช้คำว่าความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมซึ่งเป็นถ้อยคำที่ไม่สอดคล้องกับคำนิยามในมาตรา 3 และทำให้ร่างกฎหมายฉบับนี้ใช้ถ้อยคำที่ไม่เป็นเอกภาพกัน ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าควรจะมีการแก้ไขถ้อยคำให้สอดคล้องกับบทนิยาม คือ ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะไม่ทำให้ความหมายเปลี่ยนแปลงไป ทั้งยังทำให้กฎหมายมีการใช้ถ้อยคำที่เป็นเอกภาพอีกด้วย

#### 3.6.2.2 การสื่อความหมาย

ปัญหาว่าค่าทดแทนพิเศษตามร่างกฎหมายมาตรา 16 นั้น กำหนดให้จ่ายตามส่วนต่างระหว่างเงินค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการช่วยเหลือกู้ภัยกับเงินรางวัล แต่ค่าทดแทนพิเศษที่จะได้รับนั้นในวรรคแรกกำหนดว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องไม่ได้รับเงินรางวัล หรือได้รับเงินรางวัลแต่ไม่เพียงพอกับค่าใช้จ่ายที่เสียไปเท่านั้น ดังนั้นจึงอาจตีความได้ว่าไม่ว่าอย่างไรหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินรางวัลไปแล้วสูงกว่าค่าใช้จ่ายที่เสียไปก็จะมีทางได้รับค่าทดแทนพิเศษอีก ไม่ว่าจะลดมลภาวะทางทะเลได้หรือไม่ก็ตาม ซึ่งไม่น่าจะเหมาะสม เนื่องจากเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ที่ซ้ำซ้อน เพราะในมาตรา 16 วรรคแรกก็กำหนดให้ค่าทดแทนพิเศษมีเพียงเท่ากับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกรณีที่ไม่ได้รับเงินรางวัล หรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายกับเงินรางวัลในกรณีที่ได้รับเงินรางวัลด้วย เมื่อมากำหนดซ้ำอีกในวรรค 4 เท่ากับว่าหลักการเรื่องค่าทดแทนพิเศษจะไม่มีมีความสำคัญเท่าใดนัก เพราะผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมจะไม่ได้รับค่าทดแทนพิเศษเลยแม้แต่เงินช่วยค่าใช้จ่าย

ตัวอย่างที่ 1 หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมจนสำเร็จ ได้รับเงินรางวัล 100,000 บาท โดยเสียค่าใช้จ่ายไป 50,000 บาท เช่นนี้จะเห็นได้ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่มีทางได้รับค่าทดแทนพิเศษเลย เพราะตามวรรคแรกของมาตรา 16 นั้นค่าทดแทนพิเศษจะต้องเป็นกรณีที่เงินรางวัลน้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น แต่ในกรณีนี้เงินรางวัลมากกว่าค่าใช้จ่าย

จ่ายที่เกิดขึ้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจึงไม่อาจได้รับค่าทดแทนพิเศษ ดังนั้นผลทางกฎหมายจึงไม่แตกต่างกันระหว่างการช่วยเหลือกู้ภัยทั่วไปกับการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีได้มีการแสดงให้เห็นว่าการจูงใจให้ช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมแต่ประการใด

ตัวอย่างที่ 2 หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมจนสำเร็จ ได้รับเงินรางวัลเพียง 20,000 บาท เพราะทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้มีมูลค่าน้อย ในขณะที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายไปถึง 50,000 บาท และศาลกำหนดเงินรางวัลพิเศษให้เท่ากับ 15,000 บาท (ร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายที่เสียไปจากการช่วยเหลือกู้ภัย) เช่นนี้จะเห็นได้ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าทดแทนพิเศษเป็นเงินช่วยค่าใช้จ่ายที่เสียไปเท่ากับส่วนต่างของเงินรางวัล (20,000 บาท) กับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น (50,000 บาท) คือ 30,000 บาท รวมกับเงินรางวัลพิเศษอีก 15,000 บาท เท่ากับ 45,000 บาท ดังนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยควรจะได้รับเงินรางวัล 20,000 บาท รวมกับค่าทดแทนพิเศษอีก 45,000 บาท เป็น 65,000 บาท อย่างไรก็ตามด้วยผลของมาตรา 16 วรรค 4 ทำให้ค่าทดแทนพิเศษจะจ่ายเฉพาะส่วนต่างของเงินรางวัลคือ 30,000 บาท กับค่าทดแทนพิเศษ คือ 45,000 บาท อีกครั้งหนึ่งเท่ากับว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าทดแทนพิเศษเพียง 15,000 บาทเท่านั้น เมื่อนำไปรวมกับเงินรางวัลแล้วทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ช่วยเหลือกู้ภัยได้สำเร็จ ทั้งทรัพย์สินและสิ่งแวดล้อมได้รับเงินตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทั้งสิ้น 35,000 บาทเท่านั้น โดยมาจากเงินรางวัลจำนวน 20,000 บาท และค่าทดแทนพิเศษอีก 15,000 บาท ในขณะที่หากช่วยเหลือกู้ภัยไม่สำเร็จไม่ได้รับเงินรางวัลกลับส่งผลดีต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมากกว่า กล่าวคือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแม้จะไม่ได้รับเงินรางวัล แต่เขาก็มีสิทธิที่จะได้รับค่าทดแทนพิเศษเต็มจำนวนค่าใช้จ่ายที่เขาได้เสียไปเพราะเป็นกรณีที่ไม่ได้รับเงินรางวัลจำนวน 50,000 บาท ซึ่งมากกว่ากรณีที่ช่วยเหลือกู้ภัยได้สำเร็จที่ได้รับค่าตอบแทนทั้งหมดเพียง 35,000 บาทเสียอีก และจะยิ่งส่งผลมากขึ้นหากทำการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมได้สำเร็จคือศาลกำหนดเงินรางวัลพิเศษให้อีก 15,000 บาทด้วย ก็จะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ช่วยเหลือทรัพย์สินไม่สำเร็จแต่ช่วยเหลือสิ่งแวดล้อมได้สำเร็จได้รับประโยชน์มากกว่า ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่เป็นธรรมอย่างยิ่งต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินได้สำเร็จ และจะส่งผลถึงเจ้าของทรัพย์สินในที่สุดเพราะจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่สนใจช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน แต่จะสนใจช่วยเหลือสิ่งแวดล้อมแทน อันจะส่งผลกระทบต่อทฤษฎีของการช่วยเหลือกู้ภัยที่ต้องการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่ตกอยู่ในภัยอันตรายทางทะเล

ดังนั้นจึงไม่ควรคงข้อความตามวรรค 4 ของมาตรา 16 เอาไว้ เพื่อให้ค่าทดแทนพิเศษเป็นสิ่งที่คุ้มครองสิ่งแวดล้อมและเป็นไปตามทฤษฎีพื้นฐานของการช่วยเหลือกู้ภัยเอง

นอกจากนี้คำว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามมาตรา 16 วรรค 3 นั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรจะมีการเพิ่มเติมถ้อยคำเพื่อให้เกิดความชัดเจนมากขึ้นว่าหมายถึง อัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ใช้ไปจริงและมีเหตุสมควรในการปฏิบัติกรช่วยเหลือกู้ภัย

### 3.6.2.3 ผู้มีหน้าที่ชำระค่าทดแทนพิเศษ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้เจ้าของเรือเป็นผู้จ่ายค่าทดแทนพิเศษในส่วนของเงินช่วยเหลือค่าใช้จ่าย แต่กำหนดให้เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าเป็นผู้จ่ายค่าทดแทนในส่วนของเงินรางวัลเพิ่มพิเศษซึ่งเป็นการบัญญัติที่แตกต่างไปจาก Article 14.2 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 การที่ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้เจ้าของสินค้าเข้ามาร่วมรับภาระด้วยย่อมเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ เพราะการมีลูกหนี้หลายคนย่อมเป็นการเพิ่มกองทรัพย์สินของลูกหนี้ที่เจ้าหน้าที่จะสามารถบังคับได้

อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่าข้อกำหนดจำนวนค่าทดแทนพิเศษที่แตกต่างกันจากถ้อยคำในวรรคแรกและวรรค 2 ของมาตรา 16 นั้นอาจก่อให้เกิดความสับสนได้ว่า บุคคลใดกันแน่ที่มีหน้าที่ในการจ่ายค่าทดแทนพิเศษ เพราะค่าทดแทนพิเศษตามวรรคแรกนั้นให้เจ้าของเรือเป็นผู้ชำระ ส่วนค่าทดแทนพิเศษในวรรค 2 นั้นกลับปรากฏว่าให้เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินเป็นผู้ชำระ

ดังนั้นจึงควรบัญญัติให้ชัดเจนไปเลยว่าค่าทดแทนพิเศษนั้นบุคคลใดเป็นผู้มีหน้าที่ชำระให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย และเพื่อความสะดวกในการเรียกร้องเอาค่าทดแทนพิเศษ ผู้เขียนเห็นว่าข้อกำหนดให้เจ้าของเรือเป็นผู้ชำระนั้นก็มิขัดต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ไม่ต้องไปแสวงหาอีกว่าใครเป็นเจ้าของทรัพย์สิน นอกจากนี้ยังเป็นวัตถุประสงค์หนึ่งของอนุสัญญาฉบับปี 1989 ที่ต้องการให้เจ้าของเรือเป็นผู้รับผิดชอบในส่วนของค่าทดแทนพิเศษแต่เพียงผู้เดียว โดยเจ้าของเรือสามารถที่จะไปทำประกันได้<sup>129</sup> หรือหากมีการก่อตั้งกองทุนเฉพาะขึ้น เช่น กองทุนน้ำมัน ก็จะช่วยบรรเทาภาระของเจ้าของเรือได้มากขึ้น นอกจากนี้เจ้าของเรือที่ชำระค่าทดแทนพิเศษไปแล้วยังมีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาากับเจ้าของสินค้าที่เป็นต้นเหตุให้เกิดภัยอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมได้อีกด้วยตามมูลรับชชนหรือละเมิด ดังนั้นเจ้าของเรือจึงไม่เสียหายแต่ประการใดหากจะต้องชำระค่าทดแทนพิเศษให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อน ดังนั้นในประเด็นนี้จึงควรตัดเจ้าของสินค้าออกไปจากวรรค 2 ของมาตรา 16 เพื่อความชัดเจนถึงผู้มีหน้าที่ในการชำระค่าทดแทนพิเศษ

ในทางตรงกันข้ามเมื่อเจ้าของเรือเป็นเพียงผู้เดียวที่ต้องชำระค่าทดแทนพิเศษแล้วเจ้าของเรือเองก็เป็นเพียงผู้เดียวที่มีสิทธิได้รับค่าทดแทนพิเศษ โดยไม่จำเป็นต้องแบ่งให้แก่บุคคลอื่นใด

<sup>129</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวีครั้งที่ 4/2542, วันศุกร์ที่ 18 มิถุนายน 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, หน้า 3.

เลย เพราะหลักในการแบ่งเงินรางวัลนั้นใช้กับเฉพาะเงินรางวัลเท่านั้นไม่รวมถึงค่าทดแทนพิเศษด้วย

#### 3.6.2.4 การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ผู้เขียนเห็นว่าควรจะกำหนดให้ชัดเจนว่าค่าทดแทนพิเศษนี้ไม่ใช่สิ่งที่จะนำไปเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) ได้ เพราะกรณีของเงินรางวัลนั้นถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่อาจนำมาเฉลี่ยได้หากว่าการช่วยเหลือกู้ภัยได้กระทำไปเพื่อประโยชน์ของส่วนรวม แต่กรณีของค่าทดแทนพิเศษเป็นหน้าที่ตามกฎหมายที่กำหนดให้เจ้าของเรือเท่านั้นที่ต้องรับผิดชอบ ดังนั้นจึงควรจะมีการกำหนดไว้ให้ชัดเจนในประเด็นนี้ด้วย<sup>130</sup> ซึ่งจะปรากฏในร่างพระราชบัญญัติฉบับก่อนนี้ จะมีการแก้ไขโดยคณะกรรมการกฤษฎีกามีให้นำค่าทดแทนพิเศษมาคิดเป็นความเสียหายทั่วไปที่จะนำมาเฉลี่ยได้

#### 3.6.2.5 สิทธิไล่เบี้ยของเจ้าของเรือ

ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เรียกเอาค่าทดแทนพิเศษจากผู้เป็นเจ้าของเรือทั้งหมด และเป็นกรณีที่เจ้าของเรือมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงนั้น ยังมีปัญหาว่าหากผู้ที่ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงนั้นเกิดมีข้อต่อสู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ แต่เจ้าของเรือมิได้ยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ด้วย ทำให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงต้องเสียหาย จะมีผลทางกฎหมายเช่นไร ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าควรจะนำหลักกฎหมายในทำนองเดียวกับหลักกฎหมายเรื่องค้ำประกันในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 695<sup>131</sup> เข้ามาปรับใช้ คือ เจ้าของเรือจะสิ้นสิทธิไล่เบี้ยไปเท่ากับจำนวนที่ไม่ยกขึ้นอ้างทำให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบที่แท้จริงต้องเสียหาย เช่นเดียวกับกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเรียกครองเอาเงินรางวัลจากเจ้าของเรือแต่เพียงผู้เดียว

#### 3.6.2.6 การตกลงให้แตกต่างจากกฎหมาย

การตกลงให้แตกต่างไปจากที่กฎหมายกำหนดในเรื่องของค่าทดแทนพิเศษนั้น มีปัญหาว่าจะสามารถกระทำได้หรือไม่ ปัญหาที่ผู้เขียนเห็นว่าคู่สัญญาสามารถที่จะตกลงให้แตกต่างไปได้ตามหลักเสรีภาพในการแสดงเจตนา เพราะตามอนุสัญญาฉบับปี 1989 ใน Article 6 เอง

<sup>130</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวีครั้งที่ 5/2542, วันศุกร์ที่ 2 กรกฎาคม 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, หน้า 8 - 9.

<sup>131</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 695 บัญญัติว่า “ผู้ค้ำประกันซึ่งละเลยไม่ยกข้อต่อสู้ของลูกหนี้ขึ้นต่อสู้เจ้าหนี้ นั้น ท่านว่ายอมสิ้นสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาแก่ลูกหนี้เพียงเท่าที่ไม่ยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้รู้ว่ามีข้อต่อสู้เช่นนั้น และที่ไม่รู้นั้นมิได้เป็นเพราะความผิดของตนด้วย”

ก็ระบุเพียงว่าสิ่งที่ไม่สามารถตกลงให้แตกต่างกันได้นั้นได้แก่เรื่องอำนาจศาลในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญา และหน้าที่ในการป้องกันหรือบรรเทาให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมน้อยที่สุดเท่านั้น ดังนั้นจึงไม่น่าจะมีผลขยายมาถึงค่าทดแทนพิเศษด้วย แม้ว่าค่าทดแทนพิเศษนี้จะเกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือผู้ภัยสิ่งแวดล้อมก็ตาม เพราะข้อยกเว้นตาม Article 6 แห่งอนุสัญญาฉบับปี 1989 นั้นจะต้องตีความโดยเคร่งครัดตามหลักการตีความข้อยกเว้น อีกทั้งค่าทดแทนพิเศษนี้เป็นมาตรการในการจูงใจให้เข้าช่วยเหลือผู้ภัยสิ่งแวดล้อมเท่านั้น ซึ่งผู้ช่วยเหลือผู้ภัยอาจจะละสิทธิดังกล่าวเสียหรือจะตกลงให้มากขึ้นก็ได้ แต่ทั้งนี้ข้อสัญญาทั้งหมดก็อยู่ภายใต้การควบคุมดูแลของศาลหรืออนุญาโตตุลาการที่ตัดสินคดี เพราะสามารถใช้ดุลพินิจในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญาได้อยู่แล้ว

ปัญหาว่าค่าทดแทนพิเศษนี้ คู่สัญญาจะสามารถกำหนดให้เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้หรือไม่ ในประเด็นนี้จะเห็นได้ว่าฐานอันเป็นที่มาของสิทธิเรียกร้องเอาค่าทดแทนพิเศษนั้นแตกต่างจากสิทธิเรียกร้องเอาเงินรางวัลทั่วไป ซึ่งจะต้องตั้งฐานมาจากมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือผู้ภัยไว้ได้ แต่ในส่วนของค่าทดแทนพิเศษนี้ไม่มีฐานจากมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือผู้ภัยไว้ได้ เพราะเป็นการยากที่จะคำนวณมูลค่าของสิ่งแวดล้อม ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าค่าทดแทนพิเศษนี้อาจจะกำหนดให้เกินกว่ามูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ก็ได้<sup>132</sup>

### 3.7 หลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัย

หลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยนี้มีปัญหาอยู่ในหลายประเด็น ได้แก่ บุริมสิทธิทางทะเล การวางหลักประกัน หลักการจ่ายเงินตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยไปล่วงหน้าในระหว่างที่คดียังไม่เสร็จสิ้น (Interim Payment) รวมถึงข้อยกเว้นหลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยด้วย

#### 3.7.1 บุริมสิทธิทางทะเล

การกำหนดบุริมสิทธิทางทะเลให้กับสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นมีประเด็นปัญหาที่ต้องพิจารณาหลายประเด็น ได้แก่ เรื่องความเหมาะสมและสอดคล้องกับกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน การระงับสิ้นไปของบุริมสิทธิทางทะเล และหลักการเพิ่มเติมหลัก

<sup>132</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวีครั้งที่ 4/2542, วันศุกร์ที่ 18 มิถุนายน 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, หน้า 2 - 3.

บุริมสิทธิทางทะเล เช่น การเปิดกว้างให้บุริมสิทธิทางทะเลกับทรัพย์สินอย่างอื่นนอกจากเรือ เป็นต้น

### 3.7.1.1 ความเหมาะสมและสอดคล้องกับกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่

การกำหนดให้สิทธิเรียกร้องใดมีบุริมสิทธิทางทะเลตามร่างกฎหมายฉบับนี้ของไทย กำหนดไว้แตกต่างจากอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยบุริมสิทธิทางทะเลและการจำนองเรือ ค.ศ. 1993 (International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993) Article 4 (c)<sup>133</sup> เนื่องจากตามอนุสัญญาดังกล่าวการให้บุริมสิทธิทางทะเลจะจำกัดเฉพาะสิทธิเรียกร้องในเงินรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น ไม่รวมไปถึงค่าทดแทนพิเศษด้วย ซึ่งสอดคล้องกับที่ปรากฏในร่างกฎหมายเดิมก่อนมีการแก้ไขโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา แต่ร่างกฎหมายไทยในปัจจุบัน มาตรา 25 ใช้ถ้อยคำว่าสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนซึ่งรวมถึงค่าทดแทนพิเศษด้วย ดังนั้นปัญหาจึงอาจเกิดขึ้นได้ว่าจะใช้สิ่งใดเป็นฐานในการประกัน เพราะบุริมสิทธิแต่ละชนิดนั้นล้วนแล้วแต่ก็มีตัวทรัพย์สินเป็นวัตถุรองรับแห่งสิทธิทั้งสิ้น แต่ในกรณีของค่าทดแทนพิเศษนั้น จะนำเอาสิ่งแวดล่อมมาเป็นวัตถุรองรับบุริมสิทธิก็คงไม่เหมาะสม เพราะยากที่จะกำหนดมูลค่าได้แน่นอน ดังนั้นจึงไม่ควรกำหนดให้ค่าทดแทนพิเศษสามารถมีบุริมสิทธิทางทะเลได้

การให้บุริมสิทธิทางทะเลแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น เป็นมาตรการที่สอดคล้องกับพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 แต่ถ้อยคำในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นั้นจะกว้างกว่าในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... เพราะในมาตรา 22 (3) ใช้คำว่าสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือลำนั้น ซึ่งหากมาพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 25 นั้นประสงค์จะใช้บังคับกับกรณีของเงินรางวัลเท่านั้นไม่รวมไปถึงค่าทดแทนพิเศษด้วย ดังนั้นจึงอาจจำเป็นต้องมีการแก้ไขถ้อยคำในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ด้วย เพื่อให้มีความสอดคล้องกัน ไม่เช่นนั้นอาจเกิดปัญหาในการตีความได้ว่าจะกินความรวมถึงค่าทดแทนพิเศษด้วยหรือไม่

สำหรับสิทธิเรียกร้องในค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่มีการกระทำผิดหน้าที่นั้น ผู้เขียนเห็นว่าไม่อาจที่จะมีบุริมสิทธิทางทะเลได้ เพราะไม่มีความจำเป็นต้องคุ้มครองค่าสินไหมทด

<sup>133</sup> International Convention on Maritime Liens and Mortgages 1993 Article 4 (c) บัญญัติว่า  
“Each of the following claims against the owner, demise charterer, manager or operator of the vessel shall be secured by a maritime lien on the vessel:

(c) claims for reward for the salvage of the vessel”

แทนในกรณีนี้เป็นพิเศษแตกต่างไปจากสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีละเมิดธรรมดา อีกทั้งสิทธิเรียกร้องดังกล่าวมิใช่สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับเรือ จึงไม่ควรที่จะกำหนดบุริมสิทธิทางทะเลให้กับสิทธิเรียกร้องในค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว

### 3.7.1.2 การระงับสิ้นไปของบุริมสิทธิทางทะเล

กรณีที่มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเรือเป็นที่น่าพอใจตามมาตรา 25 แห่งร่าง พ.ร.บ. ฉบับนี้ จะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือนั้นได้อีก จะแปลว่าบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้นจะระงับสิ้นไปหรือไม่ ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าการวางหลักประกันไม่เป็นการทำให้บุริมสิทธิทางทะเลระงับไป เพียงแต่เป็นการชะลอ (suspend) การบังคับตามบุริมสิทธิ<sup>134</sup> ดังนั้นหากมีการถอนหลักประกันคืน หรือหลักประกันที่วางไว้ไม่เพียงพอ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ยังสามารถที่จะบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเลได้อยู่

### 3.7.1.3 หลักการเพิ่มเติม

ใน Wreck and Salvage Act 1996 ของประเทศสหรัฐอเมริกาใน Article 15 (2)<sup>135</sup> มีการกำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิสูงสุด และนอกจากนี้กฎหมายของประเทศอังกฤษคือ Merchant Shipping Act 1995 ใน Article 227<sup>136</sup> และประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศ

<sup>134</sup> รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์ครั้งที่ 7/2542, วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์, หน้า 8 - 9.

<sup>135</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 15 (2) บัญญัติว่า “Notwithstanding anything to the contrary contained in the Convention, the payment of salvage in respect of the preservation of life shall have priority over all other claims for salvage.”

<sup>136</sup> Merchant Shipping Act 1995 Article 227 บัญญัติว่า “Sale of detained property by receiver.  
(1) The receiver may sell any detained property if the persons liable to pay the salvage in respect of which the property is detained are aware of the detention, in the following cases.  
(2) Those cases are—  
(a) where the amount is not disputed, and payment of the amount due is not made within twenty days after the amount is due;  
(b) where the amount is disputed, but no appeal lies from the first court to which the dispute is referred, and payment is not made within twenty days after the decision of the first court;



จีนใน Article 190<sup>137</sup> ยังให้อำนาจผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ยึดหน่วงทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ระยะหนึ่งนั้น นำทรัพย์สินดังกล่าวออกขายทอดตลาดเพื่อนำเงินมาชำระหนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้อีกด้วย ซึ่งจะเป็นผลดีในกรณีที่ดินค้าเป็นของสดเสี้ง่ายหรือค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาทรัพย์สินเหล่านั้นมากเกินไปเกินสมควร นอกจากนี้หากเงินที่ขายได้ไม่เพียงพอผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิเรียกค่าตอบแทนในส่วนที่เหลือจากเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือได้ ดังนั้นร่างกฎหมายของไทยก็ควรคำนึงถึงประเด็นนี้ไว้เช่นเดียวกัน

นอกจากนี้การกำหนดบุริมสิทธิทางทะเลนั้นมีปัญหาว่าจะสามารถเปิดโอกาสให้มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือทรัพย์สินอย่างอื่นที่ไม่ใช่เรือได้หรือไม่ เช่น ทรัพย์สินบนเรือที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย เป็นต้น เพราะในกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาสามารถใช้สิทธิเรียกร้องเหนือบุคคล (action in personam) หรือใช้สิทธิเรียกร้องเหนือทรัพย์สิน (action in rem) หรือใช้สิทธิเรียกร้องเหนือทั้งบุคคลและทรัพย์สินก็ได้<sup>138</sup> ในขณะที่กฎหมายของประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่ยอมรับบุริมสิทธิทางทะเลเหนือสินค้า มีเพียงแต่บุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเท่านั้น<sup>139</sup> ดังนั้นจึงอาจกำหนดให้มีบุริมสิทธิธรรมดาที่ทรัพย์สินอย่างอื่นที่ไม่ใช่เรือก็ได้ ไม่จำเป็นต้องเป็นบุริมสิทธิทางทะเลเท่านั้น เพื่อให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหลักประกันจากทรัพย์สินอื่น ๆ นอกจากเรือด้วย

---

(c) where the amount is disputed and an appeal lies from the decision of the first court to some other court, and within twenty days of the decision of the first court neither payment of the sum due is made nor proceedings are commenced for an appeal.

(3) The proceeds of sale of detained property shall, after payment of the expenses of the sale, be applied by the receiver in payment of the expenses, fees and salvage and any excess shall be paid to the owners of the property or any other persons entitled to it.

(4) In this section "detained property" means property detained by the receiver under section 226(2)."

<sup>137</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน Article 190 บัญญัติว่า "If the party salvaged has neither made the payment nor provided satisfactory security for the ship and other property salvaged after 90 days of the salvage, the salvor may apply to the court for an order on forced sale by auction. With respect to the ship or the property salvaged that cannot be kept or cannot be properly kept, or the storage charge to be incurred may exceed its value, the salvor may apply for an earlier forced sale by auction."

<sup>138</sup> William Tetley, *Maritime Liens and Claims*, p. 143 - 144.

<sup>139</sup> ไมตรี ตันติวุฒานนท์, *บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Lien) พร้อมด้วยพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537*, (กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2537), หน้า 9.

อย่างไรก็ตาม ด้วยเหตุที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีกองเรือขนาดเล็กและไม่มีอุปกรณ์ที่มีประสิทธิภาพมากเท่ากับเรือของต่างประเทศ ดังนั้นเรือไทยจึงน่าจะเป็นผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยมากกว่าเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าไม่จำเป็นต้องขยายบุริมสิทธิทางทะเลหรือบุริมสิทธิทั่วไปให้ครอบคลุมไปถึงทรัพย์สินอื่นนอกจากเรือด้วย เพราะไม่น่าจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศไทยแต่ประการใด

### 3.7.2 การวางหลักประกัน

สิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจที่มีการกล่าวถึงในมาตรา 25 – 28 นั้น ยังใช้ถ้อยคำที่ยังไม่มีความเป็นเอกภาพกัน กล่าวคือในมาตรา 28 ยังมีถ้อยคำที่แตกต่างออกมา คือการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต่อเรือหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าจะต้องเปลี่ยนแปลงถ้อยคำในมาตรา 28 ให้มีความสอดคล้องกับการวางหลักประกันในมาตราอื่น ๆ

### 3.7.3 Interim Payment

หลักการเรื่อง Interim Payment ตามร่างกฎหมายฉบับนี้ในมาตรา 30 นั้นเป็นมาตรการที่ให้ศาลกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเฉพาะในส่วนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและผู้ได้รับความช่วยเหลือกู้ภัยตกลงกันได้หรือไม่พิพาทกันมอบให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไปก่อน เมื่อส่วนใดที่ไม่ได้พิพาทกันจึงสามารถบังคับค่าตอบแทนในส่วนนั้นได้ โดยถือเสมือนว่ามีคำพิพากษาแล้ว สามารถบังคับได้โดยถือว่าผู้ได้รับความช่วยเหลือกู้ภัยหรือเจ้าของทรัพย์สินนั้นเป็นลูกหนี้ตามคำพิพากษาเป็นหลักการที่ไม่เคยมีมาก่อนในประเทศไทย แต่เป็นหลักการใหม่ที่ดีและน่าสนใจมาก แม้จะกำหนดมาไม่ตรงกับที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 22 ซึ่งกำหนดให้ศาลเป็นผู้กำหนดค่าตอบแทนให้ล่วงหน้าเฉพาะในส่วนที่เห็นว่าเป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีก็ตาม เพราะหลักการดังกล่าวนี้เป็นการลดการใช้ดุลพินิจของศาลลง ทำให้คู่กรณีมีความพึงพอใจทั้ง 2 ฝ่าย ซึ่งจะก่อให้เกิดผลดีในการบังคับคดีที่ลูกหนี้จะยินยอมไม่ยืดเยื้ออนันที่จะให้บังคับคดีในระหว่างที่ยังดำเนินกระบวนการพิจารณาในศาลอยู่ ทั้งยังเป็นความช่วยเหลือให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเกิดสภาพคล่องทางการเงินสมกับวัตถุประสงค์ที่มีการกำหนดหลักเกณฑ์เรื่อง Interim Payment ไว้ และผู้เขียนเห็นว่าการกำหนดเงื่อนไขในการให้เงินค่าตอบแทนล่วงหน้าในระหว่างที่ดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีอยู่ในศาลนี้ ไม่ขัดหรือแย้งกับเนื้อหาในอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 22 แต่ประการใด เพราะร่างกฎหมายของไทยเพียงแต่เพิ่มเติมหลักเกณฑ์ในการได้รับค่าตอบแทนล่วงหน้าในระหว่างดำเนินกระบวนการพิจารณาคดีในศาลเท่านั้น

ในต่างประเทศก็มีการกำหนด Interim payment ไว้เช่นกันแต่มีเงื่อนไขที่แตกต่างจากของไทย เช่น Merchant Shipping Act 1995 (C. 21) ของประเทศอังกฤษใน Article 228<sup>140</sup> ซึ่งพิจารณาที่มูลค่าของทรัพย์สินหากไม่เกินกว่า 5,000 ปอนด์ เป็นต้น

อย่างไรก็ตามในร่างกฎหมายฉบับนี้ยังไม่ได้กำหนดชัดเจนไปถึงหลักเกณฑ์ในการเรียกร้องว่าจะต้องเป็นกรณีที่พิพาทกันเรื่องจำนวนเงินตอบแทนเท่านั้น แต่ร่างกฎหมายฉบับนี้ใช้คำกว้าง ๆ คือ เงินตอบแทน ดังนั้นผู้เขียนเห็นว่าควรจะมีการระบุโดยเฉพาะเจาะจงลงไปเลยว่าเป็นการพิพาทกันเรื่องจำนวนเงินตอบแทนเท่านั้นจึงจะมาขอ Interim Payment ได้ เพื่อให้เกิดความชัดเจน

ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ในทางปฏิบัติคือ โจทก์ในทุกคดีจะยื่นคำร้องขอ Interim payment กันทุกคดี ทำให้ศาลต้องมีภาระในการกำหนดให้จำเลยชำระหนี้ในส่วนที่ไม่ได้แย้งกันก่อนทุกคดีไป และจะต้องมีการบังคับคดีเอาทรัพย์สินของลูกหนี้กันก่อนที่จะมีคำพิพากษาหรือก่อนที่คดี

---

<sup>140</sup> Merchant Shipping Act 1995 Article 228 บัญญัติว่า “Apportionment of salvage under £5,000 by the receiver.

(1) Where—

(a) the aggregate amount of salvage payable in respect of salvage services rendered in United Kingdom waters has been finally determined and does not exceed £5,000; but

(b) a dispute arises as to the apportionment of the amount among several claimants,

the person liable to pay the amount may apply to the receiver for leave to pay it to him.

(2) The receiver shall, if he thinks fit, receive the amount and, if he does, he shall give the person paying it a certificate stating the amount paid and the services in respect of which it is paid.

(3) A certificate under subsection (2) above shall be a full discharge and indemnity to the person by whom it was paid, and to his vessel, cargo, equipment and effects against the claims of all persons in respect of the services mentioned in the certificate.

(4) The receiver shall with all convenient speed distribute any amount received by him under this section among the persons entitled to it, on such evidence, and in such shares and proportions, as he thinks fit.

(5) Any decision by the receiver under subsection (4) above shall be made on the basis of the criteria contained in Article 13 of the Salvage Convention.

(6) The receiver may retain any money which appears to him to be payable to any person who is absent.

(7) A distribution made by a receiver under this section shall be final and conclusive as against all persons claiming to be entitled to any part of the amount distributed.”

จะถึงที่สุด ซึ่งเท่ากับในคดีเดียวจะมีการพิพากษากันถึง 2 รอบ อันเป็นการเพิ่มปริมาณงานให้แก่ศาลและเจ้าพนักงานบังคับคดี จึงอาจทำให้คดีในภาพรวมมีความล่าช้าได้ นอกจากนี้การที่ร่างกฎหมายฉบับนี้กำหนดเพียงแค่ขั้นตอนในการได้มาซึ่งคำสั่งของศาลเท่านั้น ผู้เขียนเห็นว่าไม่น่าจะเพียงพอ เนื่องจากเป็นหลักการใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้นมาในกฎหมายฉบับนี้ ดังนั้นผู้ร่างจึงควรกำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมเสริมให้มีความสมบูรณ์ไปทั้งกระบวนการ ว่าการจ่ายค่าตอบแทนในส่วนที่ไม่ได้แย้งกันล่วงหน้านั้น เมื่อศาลมีคำสั่งแล้วให้สามารถบังคับคดีได้ทันทีเหมือนเป็นลูกหนี้ตามคำพิพากษาแล้ว เช่นเดียวกับที่ปรากฏในร่างกฎหมายฉบับก่อนที่จะมีการแก้ไขโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ซึ่งจะทำให้ไม่ต้องมีการตีความอีกว่าจะสามารถบังคับให้เป็นไปตามคำสั่งศาลได้อย่างไร เพราะจะทำให้ผู้ใช้กฎหมายมีความชัดเจนว่ากรมบังคับคดีเป็นผู้มีอำนาจในการบังคับให้เป็นไปตามคำสั่งของศาลในกรณีนี้

#### 3.7.4 ข้อยกเว้นหลักการคุ้มครองค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

กรณีทรัพย์สินซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐใดรัฐหนึ่งซึ่งได้รับความคุ้มครองของรัฐ อันไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย เว้นแต่รัฐซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอมตามร่างพระราชบัญญัติมาตรา 32 นั้น มีปัญหาว่าผู้ร่างไม่ได้แปลความมาตรงตามอนุสัญญาทั้งหมดทำให้อาจเกิดปัญหาได้ในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยไปแล้วรัฐได้อोनทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวให้แก่เอกชนไป เช่นนี้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะสามารถยึด กัก หรือยึดหน่วงได้หรือไม่ กล่าวคือ หากว่าในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นทรัพย์สินดังกล่าวยังคงเป็นของรัฐอยู่ แต่หลังจากที่กระทำการช่วยเหลือกู้ภัยแล้วทรัพย์สินเหล่านี้กลายเป็นของเอกชนไป เช่นนี้จะมีผลให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถทำการยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมายได้หรือไม่ หรือในกรณีตรงกันข้ามคือทรัพย์สินเป็นของเอกชนในขณะที่กระทำการช่วยเหลือกู้ภัยแต่ภายหลังได้เปลี่ยนแปลงมาเป็นของรัฐจะทำการยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมายได้หรือไม่ จะสามารถนำมาตรา 1307 แห่ง ป.พ.พ. ที่กำหนดห้ามยึดทรัพย์สินของแผ่นดินมาใช้บังคับได้หรือไม่ ซึ่งในปัญหานี้หากพิจารณาจากในอนุสัญญานั้นมีการกำหนดชัดว่าต้องพิจารณาในขณะที่กระทำการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น แต่ร่างกฎหมายไทยมิได้แปลความมาให้ครบจึงมิได้กำหนดไว้เช่นนี้ทำให้อาจเกิดปัญหาได้

อย่างไรก็ตามในประเด็นปัญหานี้ เมื่อพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของการหลักกฎหมายดังกล่าวซึ่งได้แก่หลักความคุ้มกันของรัฐ (State Immunity) ดังนั้นหากจะกำหนดให้ต้องพิจารณาในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น ก็อาจจะไม่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ที่แท้จริงของหลักความคุ้มกันของรัฐได้ เพราะฉะนั้นจึงควรที่จะพิจารณาให้สอดคล้องกับหลักความคุ้มกันของรัฐมากกว่าโดยการกำหนดให้ทรัพย์สินจะสามารถยึด กัก หรือยึดหน่วงได้หรือไม่ ให้พิจารณาเฉพาะในเวลาที่จะทำการสามารถยึด กัก หรือยึดหน่วงว่าทรัพย์สินดังกล่าวนั้นเป็นของใครอยู่ใน

ขณะนั้น หากเป็นของรัฐทรัพย์สินเหล่านั้นย่อมได้รับความคุ้มครองด้วย แม้ว่าในขณะที่ดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นทรัพย์สินของเอกชนก็ตาม แต่หากเป็นทรัพย์สินของเอกชนย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองด้วย แม้ว่าในขณะที่ดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นทรัพย์สินของรัฐก็ตาม

นอกจากนี้ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินของรัฐตามที่มาตรา 32 และ 33 กำหนดไว้ นั้นมีลักษณะที่มองที่ตัวทรัพย์สินเป็นสำคัญมิได้บัญญัติในทำนองที่เป็นข้อยกเว้นของหลักกฎหมายว่าด้วยหลักคุ้มครองสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้นจึงควรจะมีการแก้ไขเพื่อให้ร่างกฎหมายฉบับนี้มีความเป็นเอกภาพ และเชื่อมโยงกับบทบัญญัติที่มีอยู่แล้ว

### 3.8 ข้อจำกัดสิทธิการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

ข้อจำกัดสิทธิที่ร่างกฎหมายฉบับนี้บัญญัติไว้นั้นยังมีข้อที่พึงพิจารณาอยู่หลายประเด็น ได้แก่ กรณีการกระทำตามหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย การกระทำผิดหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย และการที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามของผู้มีอำนาจ

#### 3.8.1 การกระทำตามหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ข้อจำกัดสิทธิที่ทำให้ไม่ได้รับค่าตอบแทนตามมาตรา 22 แห่งร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... นั้น ควรจะต้องกำหนดไว้ให้ชัดเจนด้วยการทำสัญญาขึ้นก่อนกระทำการช่วยเหลือกู้ภัยตามที่ระบุในมาตรา 22 อันจะทำให้ไม่ได้ค่าตอบแทนเนื่องจากการปฏิบัติตามสัญญาไม่รวมถึงสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยด้วย มิฉะนั้นจะเข้าข้อจำกัดสิทธิอันจะทำให้ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งเมื่อตีความจากเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้วจะเห็นได้ว่า ไม่รวมถึงสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย ดังนั้นจึงควรจะต้องกำหนดไว้ให้ชัดเจนเพื่อหลีกเลี่ยงความสับสนในประเด็นดังกล่าว

ปัญหาประการต่อไปคือในกรณีที่ไม่มีสัญญาขึ้นไว้ แต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ตามกฎหมายเช่นนี้จะก่อให้เกิดสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยหรือไม่ เช่น ยามชายฝั่งมาดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยตามที่ได้รับสัญญาขอความช่วยเหลือไป เช่นนี้ยามชายฝั่งจะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยหรือไม่ เพราะในเรื่องของหน้าที่ตามกฎหมายไม่ได้มีการบัญญัติไว้ในร่างกฎหมายฉบับนี้แต่ประการใด

ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าโดยปกติยามชายฝั่งย่อมจะไม่ได้รับค่าตอบแทนจากการดำเนินการตามหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้ให้ตนกระทำอยู่แล้ว เพราะค่าจ้างที่เขาได้รับก็มาจากภาษีของประชาชน จึงไม่ควรได้รับผลประโยชน์พิเศษจากงานปกติของเขาอีก แต่หากกรณีเป็นการช่วยเหลือ

เหลือกู้ภัยที่กระทำลงเกินกว่าขอบเขตอำนาจหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้แล้ว เขาย่อมมีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย

### 3.8.2 การกระทำผิดหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ประเด็นปัญหาว่าสิ่งที่ถูกจำกัดสิทธิจะจำกัดเฉพาะเงินรางวัล หรือรวมไปถึงค่าตอบแทนพิเศษด้วย ในกรณีนี้ผู้เขียนเห็นว่าสิทธิที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะถูกจำกัดในกรณีที่ข้อฉลหรือไม่สุจริตนั้น จะต้องหมายถึงทั้งเงินรางวัลและค่าตอบแทนพิเศษด้วย เพราะเป็นกรณีที่มาศาลด้วยมือที่ไม่สะอาด จึงไม่ควรได้รับอะไรไปจากการกระทำผิดของตนเอง

การกำหนดข้อจำกัดสิทธิมิให้ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเลยในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่สุจริตหรือข้อฉลไว้เช่นนี้เป็นการกำหนดไว้แตกต่างจากอนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 18 ซึ่งบัญญัติเพียงว่าให้เสียสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไปทั้งหมดหรือแต่บางส่วน จึงมีปัญหาว่าจะสามารถกำหนดได้หรือไม่ หากกำหนดแล้วจะต้องมีการแก้ไขหรือไม่เมื่อไทยเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าว ในประเด็นปัญหานี้ผู้เขียนเห็นว่าหลักการดังกล่าวเป็นหลักการที่ดี เพราะไม่ควรให้เกิดการเอาเปรียบกันจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และไม่น่าจะเป็นการขัดกับอนุสัญญาฉบับปี 1989 จนทำให้ประเทศไทยไม่สามารถเข้าเป็นภาคีได้ เพราะในอนุสัญญาฉบับดังกล่าวเองก็มีการบัญญัติให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ข้อฉลหรือไม่สุจริตนั้นไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทั้งหมดเช่นเดียวกัน ดังนั้นการที่กฎหมายไทยก็กำหนดไว้เช่นเดียวกับอนุสัญญา มิได้กระทบถึงเจตนารมณ์ของอนุสัญญาจึงไม่น่าจะเกิดปัญหาแต่ประการใด

### 3.8.3 การที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามของผู้มีอำนาจ

ปัญหาว่าคำสั่งห้ามตามมาตรา 24 (1) นี้ทำไม่ถึงจำกัดเฉพาะเจ้าของเรือและนายเรือ เพราะเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตรายนั้นก็มีส่วนได้เสียที่อาจจะเดินทางไปกับเรือที่ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นด้วย ดังนั้นหากสินค้าจำนวนเล็กน้อย หรือเป็นสินค้าที่มูลค่าไม่สูงนักของเขาตกน้ำไป แต่เขาไม่ยอมให้เรือต้องหยุดเดินทางเพื่อเก็บสินค้านั้นๆ เพื่อจะได้ส่งสินค้าอื่น ๆ ได้ทันภายในกำหนดเวลา แล้วเขาอาจจะกลับมากู้คืนในภายหลัง ทำไมจึงห้ามมิให้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ เช่นเดียวกันกับกรณีตามมาตรา 24 (2) คือ คำสั่งห้ามของเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือลำนั้น ยังสามารถที่จะออกคำสั่งห้ามได้ แล้วทำไมจึงไม่ให้เจ้าของทรัพย์สินที่อยู่หรือเคยอยู่บนเรือลำนั้นออกคำสั่งห้ามไม่ได้ ในประเด็นนี้เป็นจุดที่ต้องคำนึงถึงแม้จะแตกต่างจากอนุสัญญาปี 1989 ใน Article 19 ก็ตาม เพราะในต่างประเทศนั้นมีการกำหนดหลักกฎหมายไว้แตกต่างจากอนุสัญญาปี 1989 เช่นกัน คือ ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศจีน

Article 186 (2)<sup>141</sup> กำหนดถึงผู้ออกคำสั่งห้ามไว้ 3 คน คือ นายเรือ เจ้าของเรือ และเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ แต่ไม่ได้บอกถึงสถานการณ์เอาไว้จึงสามารถปรับใช้ได้ในทุกสถานการณ์ ส่วนในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิกของประเทศเวียดนาม Article 165.3<sup>142</sup> นั้นกำหนดให้นายเรือแต่ผู้เดียวที่ เป็นผู้ตัดสินใจออกคำสั่งได้ ซึ่งอาจมีปัญหาว่าจะขัดหลักเรื่องกรรมสิทธิ์ตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ มาตรา 1336 เนื่องจากไม่อนุญาตให้เจ้าของกรรมสิทธิ์ได้ตัดสินใจเลย ทั้งยังอาจจะ ขัดกับหลักกฎหมายตัวการและตัวแทนด้วย เพราะเมื่อเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือเป็น ตัวการ โดยมีนายเรือเป็นตัวแทน ดังนั้นตัวแทนจะต้องทำตามคำสั่งของตัวการ จึงไม่น่าจะถูกต้อง ที่ให้ตัวแทนแต่เพียงผู้เดียวที่จะออกคำสั่งห้ามได้ โดยไม่กล่าวถึงตัวการเลย ดังนั้นจึงไม่น่าที่จะ บัญญัติโดยแปลความตามอนุสัญญาฉบับปี 1989 มาแต่เพียงอย่างเดียวโดยที่ไม่พิจารณาเลยว่า จะเหมาะสมกับการนำมาใช้หรือไม่ เพราะในกรณีนี้จะตัดสิทธิเจ้าของทรัพย์สินบนเรือไปเลยซึ่งไม่ น่าจะถูกต้องนัก ทางออกที่น่าจะเป็นไปได้ก็คือต้องพิจารณาว่าผู้ใดมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินของ เขาก็สามารถที่จะสั่งห้ามได้เช่นกัน เช่น นายเรือและเจ้าของเรือมีส่วนได้เสียในตัวเรือย่อมสามารถ ออกคำสั่งห้ามไม่ให้ช่วยเหลือกู้ภัยเรือได้ ส่วนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือก็สามารถที่จะสั่งห้ามมิให้ทำ การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินของตนได้ด้วย

ปัญหาเรื่องคำสั่งห้ามของเจ้าของทรัพย์สินที่ไม่ได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือมีอยู่ว่าหากเจ้า ของทรัพย์สินดังกล่าวนั้นออกคำสั่งห้ามไว้ตั้งแต่ที่ยังไม่มีภัยอันตรายเกิดขึ้น คำสั่งดังกล่าวจะใช้ บังคับได้หรือไม่ กรณีนี้ผู้เขียนเห็นว่าคำสั่งห้ามดังกล่าวย่อมมีผลใช้บังคับได้ เพราะเป็นการใช้สิทธิ ของเจ้าของกรรมสิทธิ์นั่นเองว่ามีผู้ใดเข้ามาสอดเข้าเกี่ยวข้องกับการจัดการทรัพย์สินที่ตนเอง เป็นเจ้าของ

ปัญหาว่าหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ทราบคำสั่งห้ามดังกล่าวจะมีสิทธิได้รับรางวัลค่าตอบแทน ในการช่วยเหลือกู้ภัยหรือไม่ เช่น หากเกิดภัยอันตรายขึ้นกับทรัพย์สินของเขาแล้ว เจ้าของทรัพย์สิน ดังกล่าวจึงสั่งห้ามมิให้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยเพราะตั้งใจจะดำเนินการเอง เช่นนี้หากมีผู้ไม่ ทราบคำสั่งห้ามดังกล่าวเข้าไปทำการช่วยเหลือกู้ภัยจนสำเร็จ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยคนนั้นจะสามารถ

<sup>141</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิกของประเทศจีน Article 186 (2) บัญญัติว่า “The following salvage operations shall not be entitled to remuneration:

(2) The salvage operation is carried out in spite of the express and reasonable prohibition on the part of the Master of the ship in distress, the owner of the ship in question and the owner of the other property.”

<sup>142</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิกของประเทศเวียดนาม Article 165.3 บัญญัติว่า “No right to any remuneration falls to a salvor who has undertaken salvage operations contrary to an express and reasonable decision of the master of the saved vessel”

เรียกค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้หรือไม่ กรณีนี้ผู้เขียนเห็นว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยด้วย เนื่องจากกรณีที่เสียสิทธิไม่ได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะต้องเป็นกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทราบอยู่แล้วว่ามีคำสั่งห้ามของผู้มีสิทธิอยู่ ดังจะเห็นได้จากถ้อยคำที่กฎหมายกำหนดว่า **คำสั่งห้ามอันชัดแจ้ง** และมีเหตุผลอันสมควร ดังนั้นเมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ทราบย่อมไม่อาจถือได้ว่าเป็นคำสั่งห้ามโดยชัดแจ้งต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยคนนั้น เพราะฉะนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจึงย่อมมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยอยู่ด้วย

กรณีนี้จะเกิดปัญหาในการพิสูจน์ว่าคำสั่งห้ามอันชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควรนี้ คำว่ามีเหตุผลอันสมควรจะหมายถึงอย่างไร นายเรือต้องใช้ความระมัดระวังเพียงใดในการตัดสินใจ เพราะในสถานการณ์ที่เร่งด่วนจำเป็นต้องมีการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ความสามารถในการตัดสินใจอาจจะลดน้อยลงกว่ากรณีปกติ ขึ้นกับการนำสืบสมุดปูมเรือ (Log Book) โดยผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย

### 3.9 ศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดีและอำนาจศาลในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในเรื่องการดำเนินคดีในศาลนั้นมีประเด็นปัญหาที่น่าพิจารณาอยู่หลายประการ ได้แก่ ความเป็นไปได้ในการก่อตั้งศาลพาณิชย์นาวี ปัญหาในกรณีที่มีลักษณะระหว่างประเทศ การเพิ่มความรวดเร็วในการวินิจฉัยโดยการตั้งผู้ประเมิน อายุความ และเรื่องภาระการพิสูจน์

#### 3.9.1 ศาลพาณิชย์นาวี

การกำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจเหนือคดีเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้มีความเหมาะสมในระดับหนึ่ง เนื่องจากเป็นศาลชำนาญพิเศษมีความรู้ความสามารถในด้านการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งมีความใกล้ชิดกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอันเป็นสาขาหนึ่งของกฎหมายพาณิชย์นาวี และในพระราชบัญญัติจัดตั้งศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศก็ได้กำหนดให้ศาลดังกล่าวรับพิจารณาและพิพากษาคดีพาณิชย์นาวีด้วย เช่น คดีกักเรือ เป็นต้น แต่หากจะให้ดีควรจะมีการกำหนดให้เกิดมีศาลพาณิชย์นาวี (Admiralty Court) ขึ้นโดยเฉพาะ เนื่องจากคดีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีในปัจจุบันเริ่มมีความสำคัญเพิ่มมากขึ้น เช่น การกักเรือ (Arrest of Ship) ซึ่งต้องการความรวดเร็วในการดำเนินการ การบังคับจำนองเรือ (Mortgages) บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Lien) ที่มีอยู่เหนือเรือ การรับขนของทางทะเล (Carriage of Goods by Sea) การขนส่งผู้โดยสารทางทะเล (Carriage of Passenger by Sea) เรือโดนกัน (Collision) การประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) ความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ (Liability and Limitation of



Shipowners' Liability) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) การเช่าเรือ (Charter party) รวมทั้งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) ซึ่งแม้หลักกฎหมายในบางเรื่องจะยังไม่มีในประเทศไทย แต่ในอนาคตเป็นสิ่งที่จะต้องมีการให้ธุรกิจพาณิชย์นาวีของไทยเจริญก้าวหน้า

### 3.9.2 การช่วยเหลือกู้ภัยที่มีลักษณะระหว่างประเทศ

ในกรณีที่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยมีลักษณะระหว่างประเทศ ก็จะมีปัญหาว่าจะต้องนำหลักกฎหมายของประเทศใดมาใช้บังคับ ซึ่งในประเด็นปัญหานี้ต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายขัดกัน คือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ซึ่งมาตรา 13 ได้วางหลักเกี่ยวกับการเลือกใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับสัญญาไว้ว่า “ปัญหาว่าจะพึงใช้กฎหมายใดบังคับสำหรับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญ หรือผลแห่งสัญญานั้นให้วินิจฉัยตามเจตนาของคู่กรณี ในกรณีที่ไม้อาจยังทราบเจตนาชัดแจ้งหรือโดยปริยายได้ ถ้าคู่สัญญามีสัญชาติอันเดียวกัน กฎหมายที่จะใช้บังคับก็ได้แก่กฎหมายสัญชาติอันรวมกันแห่งคู่สัญญา ถ้าคู่สัญญาไม่มีสัญชาติอันเดียวกัน ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่สัญญานั้นได้ทำขึ้น

ถ้าสัญญานั้นได้ทำขึ้นระหว่างบุคคลซึ่งอยู่ห่างกันโดยระยะทาง ถิ่นที่ถือว่าสัญญานั้นได้เกิดเป็นสัญญาขึ้นคือถิ่นที่คำบอกกล่าวสนองไปถึงผู้เสนอ ถ้าไม่อาจยังทราบถิ่นที่ว่านั้นได้ก็ให้ใช้กฎหมายแห่งถิ่นที่จะพึงปฏิบัติตามสัญญานั้น

สัญญาย่อมไม่เป็นโมฆะ ถ้าได้ทำถูกต้องตามแบบอันกำหนดไว้ในกฎหมายซึ่งใช้บังคับแก่ผลแห่งสัญญานั้น”

ดังนั้นจึงต้องเข้าไปตามลำดับโดยเริ่มจากเจตนาของคู่สัญญาก่อนว่าประสงค์จะใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับแก่กรณี หากไม่มีการตกลงไว้เช่นนั้นให้พิจารณาจากกฎหมายแห่งประเทศที่คู่สัญญามีสัญชาติอยู่ แต่หากคู่สัญญาถือสัญชาติกันคนละสัญชาติแล้วต้องถือเอากฎหมายแห่งถิ่นที่ทำสัญญาฉบับนั้นขึ้น และสุดท้ายหากไม่อาจทำจะทราบถึงสถานที่เกิดแห่งสัญญาได้ ก็ให้บังคับตามกฎหมายแห่งถิ่นที่จะปฏิบัติตามสัญญา

ปัญหาต่อไปหากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีลักษณะระหว่างประเทศ แต่ตกลงให้นำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับ เช่น LOF 2000 กำหนดให้ใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษ ให้ระงับข้อพิพาทที่อนุญาโตตุลาการที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ เช่นนี้จะสามารถใช้บังคับได้หรือไม่ หากเรือของนาย ก. ช่วยเหลือกู้ภัยเรือของนาย ข. โดยนำ LOF 2000 มาใช้ หากมีข้อพิพาทเกิดขึ้นจะต้องใช้กฎหมายอังกฤษหรือไประงับข้อพิพาทกันที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษหรือไม่

ปัญหานี้หากพิจารณาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งของไทยแล้ว ก็ให้เห็นได้ว่าแต่เดิมนั้นประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งนั้นกำหนดให้เลือกศาลได้ แต่ปัจจุบันหลักการดังกล่าวได้ถูกยกเลิกไป ดังนั้นแม้ว่ากฎหมายเก่าจะไม่มีผลใช้บังคับแล้วก็ตาม แต่หากพิจารณาตามหลักการตีความกฎหมายแล้วก็จะพบว่ากฎหมายเก่านั้นเป็นเครื่องมือชิ้นหนึ่งที่ช่วยในการตีความกฎหมายได้<sup>143</sup> เพราะทำให้เห็นได้ว่าเพราะกฎหมายไม่ต้องการให้บทบัญญัติเดิมมีผลใช้บังคับอีกต่อไปจึงได้บัญญัติกฎหมายใหม่เพื่อยกเลิก ดังนั้นจึงอาจพิจารณาได้ว่าหลักการเลือกศาลนั้นได้หมดสิ้นไปแล้วจากประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งในปัจจุบัน แต่อย่างไรก็ตามแม้ว่าจะต้องขึ้นศาลไทย แต่เมื่อไม่มีกฎหมายเฉพาะที่สามารถใช้บังคับได้ ต้องอาศัยการนำหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้บังคับ ซึ่งศาลฎีกาของไทยในคำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 และคำพิพากษาฎีกาที่ 7350/2537 ก็เคยนำหลักกฎหมายอังกฤษมาใช้บังคับกับข้อพิพาทเนื่องจากข้อสัญญาที่กำหนดกันเป็นภาษาอังกฤษ

อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณากฎหมายอนุญาโตตุลาการของไทยในปัจจุบัน คือ พระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 นั้น ก็พบว่าคู่สัญญาอาจกำหนดให้ระงับข้อพิพาทกันในประเทศได้ แม้ว่าคู่สัญญาจะไม่มีลักษณะระหว่างประเทศเลยก็ตาม เนื่องจากตามมาตรา 34 กำหนดให้คณะอนุญาโตตุลาการชี้ขาดไปตามกฎหมายที่คู่พิพาทกำหนดให้นำมาใช้บังคับกับข้อพิพาทได้ โดยที่ไม่ได้พิจารณาว่าคู่พิพาทนี้จะมีลักษณะระหว่างประเทศหรือไม่ เมื่อคู่กรณีมีสิทธิเลือกกฎหมายที่ใช้บังคับกับข้อพิพาทได้ (Choice of Law) ดังนั้นจึงไม่น่าจะห้ามมิให้คู่กรณีใช้สิทธิเลือกอนุญาโตตุลาการที่ประเทศใดก็ได้ (Choice of Forum) เพราะกฎหมายในปัจจุบันไม่มีการกำหนดบังคับเอาไว้ว่าจะต้องดำเนินกระบวนการพิจารณาที่ไหน<sup>144</sup> ยิ่งไปกว่านั้นมาตรา 26<sup>145</sup> ยังได้กำหนดให้คู่พิพาทสามารถตกลงกำหนดสถานที่ในการดำเนินการทางอนุญาโตตุลาการไว้ก็ได้ แสดงให้เห็นว่าคู่กรณีมีสิทธิเลือกสถานที่ในการระงับข้อพิพาทด้วยวิธีการทางอนุญาโตตุลาการได้ นอกจากนี้การที่กฎหมายไทยไม่ได้แยกกฎหมายเพื่อใช้บังคับระหว่างอนุญาโตตุลาการภายใน

<sup>143</sup> อานินทร์ ทรัพย์วิเชียร และวิชา มหาคุณ, การตีความกฎหมาย, หน้า 178 – 179.

<sup>144</sup> สรวิศ ลิ้มปริงษ์, อนุญาโตตุลาการตามกฎหมายใหม่กับการระงับข้อพิพาท, (กรุงเทพมหานคร: นิติรัฐ, 2545), หน้า 31 – 32.

<sup>145</sup> พระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ. 2545 มาตรา 26 บัญญัติว่า “คู่พิพาทอาจตกลงกำหนดสถานที่ในการดำเนินการทางอนุญาโตตุลาการไว้ก็ได้ ในกรณีที่ไม่มีข้อตกลงเช่นนั้น ให้คณะอนุญาโตตุลาการกำหนดสถานที่โดยคำนึงถึงสภาพแห่งข้อพิพาทและความสะดวกของคู่พิพาท

ในกรณีที่คู่พิพาทมิได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น คณะอนุญาโตตุลาการอาจกำหนดสถานที่อื่นใดนอกเหนือจากที่กำหนดไว้ตามวรรคหนึ่งเพื่อดำเนินการปรึกษาหารือ เพื่อสืบพยานบุคคลผู้เชี่ยวชาญหรือคู่พิพาทหรือเพื่อตรวจสอบวัตถุ สถานที่หรือเอกสารใด ๆ ก็ได้”

ประเทศ (Domestic Arbitration) และอนุญาโตตุลาการภายนอกประเทศ (International Arbitration) ออกจากกัน ก็มีสาเหตุหนึ่งเนื่องมาจากกฎหมายไทยเห็นว่าการอนุญาโตตุลาการทั้ง 2 ประเภทจะได้รับการปฏิบัติที่เหมือนกัน<sup>146</sup> ซึ่งแสดงให้เห็นว่ากฎหมายไทยยอมรับหลักการเลือกสถานที่ในการระงับข้อพิพาทได้

### 3.9.3 ผู้ประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

ปัญหาในเรื่องความล่าช้าในการพิจารณาพิพากษาคดีของศาลและการไม่ลงรอยกันในการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจแก้ไขได้โดยการตั้งผู้ประเมินราคา (assessors) มูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ เช่นเดียวกับในกฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกา คือ Article 3 แห่ง Wreck and Salvage Act 1996<sup>147</sup> เพื่อใช้เป็นหลักฐานประกอบการพิจารณาได้ อันจะส่งผลให้การนำสืบพิสูจน์ลดน้อยลงทำให้คดีมีความรวดเร็ว ซึ่งหลักการตั้งผู้ประเมินนี้ก็มีปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 เช่นกัน ในมาตรา 3 วรรค 5 ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ประเมิน” หมายความว่าผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ในด้านการประเมินความเสียหายทั่วไปซึ่งเจ้าของเรือ ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไป หรือผู้มีส่วนได้เสียอื่นใด แล้วแต่กรณีแต่งตั้งให้ดำเนินการประเมินความเสียหายทั่วไปและกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามพระราชบัญญัตินี้” ดังนั้นจึงไม่แปลกที่ร่างกฎหมายฉบับนี้จะเปิดโอกาสให้ผู้กระทำความผิดตั้งผู้ประเมินมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ด้วย อันจะเป็นฐานในการเรียกร้องเอาเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

ผู้ประเมินมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้นั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรเป็นคนกลางที่มาจาก การแต่งตั้งของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ เพื่อให้ได้มูลค่าที่ใกล้เคียงกับความเป็นจริงให้มากที่สุด ซึ่งหากตกลงกันเลือกผู้ประเมินไม่ได้ ก็ให้เป็นอำนาจของศาลที่จะเลือกผู้ประเมิน โดยเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่น ๆ จะต้องให้ความร่วมมือกับผู้ประเมินโดยการแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับข้อมูลของเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่น รวมทั้งความเสียหายของเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นภายในระยะเวลาอันสมควรด้วย มิฉะนั้นเจ้าของเรือหรือเจ้าของ

<sup>146</sup> สรวิศ ลิ้มปริงซี่, อนุญาโตตุลาการตามกฎหมายใหม่กับการระงับข้อพิพาท, หน้า 42 – 43.

<sup>147</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 3 บัญญัติว่า “Court trying salvage claim may be assisted by assessors

The court in which proceedings for a claim relating to salvage have been instituted may, in its discretion, appoint one or more assessors acting only in an advisory capacity, and those assessors shall be impartial persons who are conversant with maritime affairs.”

ทรัพย์สินอื่น ๆ จะโต้แย้งมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ที่ผู้ประเมินกำหนดมาไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีที่การประเมินนั้นไม่ถูกต้องอย่างชัดเจนเท่านั้นที่อาจจะโต้แย้งได้

#### 3.9.4 อายุความ

อายุความการฟ้องคดีที่กำหนดไว้ 2 ปี นับแต่วันที่การช่วยเหลือกู้ภัยสิ้นสุดลงตามมาตรา 31 แห่งร่างกฎหมายฉบับนี้ มีปัญหาว่าจะใช้ได้กับการเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยอย่างเดียว เพราะร่างกฎหมายฉบับนี้ในมาตรา 31 กำหนดว่าสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนเท่านั้น ปัญหาคือ กรณีสิทธิไล่เบี่ยนั้นจะต้องดำเนินการใน 2 ปีนับแต่ที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลงเช่นกันหรือไม่ เพราะอาจจะเกิดปัญหาได้หากฟ้องไม่ทันภายในอายุความที่กฎหมายกำหนดไว้

นอกจากนี้ยังต้องกำหนดอายุความในเรื่องการใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนกรณีที่มีการฝ่าฝืนหน้าที่และการใช้สิทธิไล่เบี่ยด้วยว่าจะให้มีอายุความเท่าใด ซึ่งในเรื่องนี้อนุสัญญาฉบับปี 1989 Article 23.3 นั้นเปิดโอกาสให้รัฐภาคีกำหนดอายุความในกรณีของการใช้สิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนหรือสิทธิไล่เบี่ยได้เอง จึงสามารถกระทำได้ โดยไม่ขัดต่ออนุสัญญาดังกล่าวอยู่แล้ว ซึ่งประเด็นนี้หากไม่บัญญัติอายุความไว้เป็นพิเศษแล้วย่อมเป็นไปตามอายุความทั่วไป คือ 10 ปี นับแต่ที่อาจใช้สิทธิเรียกร้องได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/30<sup>148</sup> ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ยาวนานเกินไป ดังนั้นในส่วนของกรเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น ผู้เขียนเห็นว่าควรจะใช้ระยะเวลา 2 ปี เท่ากับกรณีการเรียกร้องเอาค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยนับตั้งแต่วันที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลงเช่นกัน แต่ในส่วนของกรการใช้สิทธิไล่เบี่ยนั้น เป็นกรณีที่ผู้มีสิทธิได้ชำระเงินไปก่อนแล้วจึงมาใช้สิทธิไล่เบี่ย ความไม่ชัดเจนในเรื่องของประเด็นต่าง ๆ ในการช่วยเหลือกู้ภัยเบาบางลง เพราะคดีหลักเสร็จสิ้นไปหมดแล้ว เพื่อมิให้คดีต้องมีความยืดเยื้อออกไปอีกผู้เขียนจึงเห็นว่าอายุความในการใช้สิทธิไล่เบี่ยนี้ควรจะลดลงมาครึ่งหนึ่ง คือ เหลือเพียง 1 ปีเท่านั้น ทั้งนี้เป็นหลักการเดียวกันกับหลักกฎหมายเรื่องอายุความในตัวเงินตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 1003<sup>149</sup> ซึ่งมีเพียง 6 เดือน นับแต่วันที่ผู้สลักหลังเข้าถือเอาตัวเงินและใช้เงิน หรือนับแต่วันที่ผู้สลักหลังนั้นเองถูกฟ้อง อันเป็นระยะเวลาครึ่งหนึ่งของอายุความที่ผู้ทรงตัวเงินฟ้องผู้สลักหลัง

<sup>148</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/30 บัญญัติว่า “อายุความนั้น ถ้าประมวลกฎหมายนี้หรือ กฎหมายอื่นมิได้บัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้มีกำหนดสิบปี”

<sup>149</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1003 บัญญัติว่า “ในคดีผู้สลักหลังทั้งหลายฟ้องไล่เบี่ยกันเอง และไล่ เบี่ยเอาแก่ผู้ส่งจ่ายแห่งตัวเงิน ท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นเวลาหกเดือนนับแต่วันที่ผู้สลักหลังเข้าถือเอาตัวเงินและใช้เงิน หรือนับแต่วันที่ผู้สลักหลังนั้นเองถูกฟ้อง”

หรือผู้ส่งจ่ายตามมาตรา 1002<sup>150</sup> ซึ่งมีอยู่ 1 ปี นับแต่วันที่ได้ลงในคำคัดค้านซึ่งได้ทำขึ้น ภายในเวลาอันถูกต้องตามกำหนด หรือนับแต่วันตัวเงินถึงกำหนด ในกรณีที่มีข้อกำหนดไว้ว่า "ไม่จำเป็นต้องมีคำคัดค้าน" นอกจากนี้ยังจะต้องเปลี่ยนแปลงวันที่เริ่มนับอายุความจากที่นับแต่ที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง ให้เป็นนับแต่ที่เขาเริ่มมีสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนหรือสิทธิไต่เบี่ยแทน เพราะในเรื่องการนับอายุความจะต้องเริ่มนับจากวันที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถนำสิทธินั้นได้<sup>151</sup> ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/12<sup>152</sup>

ประเด็นเรื่องการขยายอายุความตามที่อนุสัญญาฉบับปี 1989 ใน Article 23.2 กำหนดไว้ นั้น ในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังมีได้บัญญัติหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ ซึ่งในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่ายังไม่ควรจะบัญญัติหลักการดังกล่าวเพิ่มเติมเข้าไป เพราะการตกลงขยายอายุความนั้นเป็นการขัดต่อหลักกฎหมายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/11<sup>153</sup> ที่ห้ามตกลงกันขยายหรือย่ออายุความ แต่ร่างกฎหมายฉบับนี้ควรจะกำหนดหลักการให้คู่กรณีสามารถตกลงกันไม่ยกอายุความขึ้นต่อผู้เช่นเดียวกับที่มีการบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 47<sup>154</sup> ซึ่งแม้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 193/11 จะกำหนดห้ามตกลงกันงดใช้อายุความด้วย แต่ในเรื่องการงดใช้อายุความนี้ก็มีมาตรา 193/24<sup>155</sup> ที่ให้ลูกหนี้

<sup>150</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1002 บัญญัติว่า "ในคดีที่ผู้ทรงตัวเงินฟ้องผู้สลักหลังและผู้ส่งจ่าย ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นเวลาปีหนึ่งนับแต่วันที่ได้ลงในคำคัดค้านซึ่งได้ทำขึ้น ภายในเวลาอันถูกต้องตามกำหนด หรือนับแต่วันตัวเงินถึงกำหนด ในกรณีที่มีข้อกำหนดไว้ว่า "ไม่จำเป็นต้องมีคำคัดค้าน"

<sup>151</sup> กำชัย จงจักรพันธ์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ, พิมพ์ครั้งที่ 5 (กรุงเทพฯ มหานคร: โครงการตำราและวารสารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), หน้า 163 – 164.

<sup>152</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/12 บัญญัติว่า "อายุความให้เริ่มนับตั้งแต่ขณะที่อาจบังคับสิทธิเรียกร้องได้เป็นต้นไป ถ้าเป็นสิทธิเรียกร้องให้งดเว้นกระทำการอย่างใด ให้เริ่มนับแต่เวลาที่ฝ่าฝืนกระทำการนั้น"

<sup>153</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/11 บัญญัติว่า "อายุความที่กฎหมายกำหนดไว้นั้น คู่กรณีจะตกลงกันให้งดใช้หรือขยายออกหรือย่อเข้าไม่ได้"

<sup>154</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 47 บัญญัติว่า "ก่อนอายุความตามมาตรา 46 จะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้บังคับได้"

<sup>155</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/24 บัญญัติว่า "เมื่ออายุความครบกำหนดแล้ว ลูกหนี้จะสละประโยชน์แห่งอายุความนั้นเสียก็ได้ แต่การสละประโยชน์เช่นว่านี้ไม่มีผลกระทบกระเทือนสิทธิของบุคคลภายนอกหรือผู้ค้าประกัน"

สละประโยชน์แห่งอายุความได้ ทำให้เห็นได้ว่าอายุความนั้นอาจไม่นำมาใช้ได้ อีกทั้งหากลูกหนี้ไม่ยกเอาประเด็นเรื่องอายุความขึ้นมาต่อสู้ศาลก็จะยกประเด็นเรื่องอายุความขึ้นมาเพื่อยกฟ้องไม่ได้ ตามมาตรา 193/29<sup>156</sup> เพราะการตกลงกันงดใช้อายุความนั้นมีวัตถุประสงค์เพื่อให้คู่กรณีสามารถตกลงกันได้เต็มที่โดยไม่ต้องมีระยะเวลาไปบีบบังคับให้ต้องตกลงกันให้เสร็จสิ้นภายในอายุความ 2 ปี นับแต่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง ซึ่งเป็นระยะเวลาที่ค่อนข้างจะสั้น ดังนั้นโดยปกติหากตกลงกันภายใน 2 ปีไม่เสร็จสิ้นนั้นก็จะต้องมีการฟ้องคดีต่อศาลหรือนำเสนอคดีขึ้นสู่การพิจารณาของอนุญาโตตุลาการซึ่งจะทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายไปโดยเปล่าประโยชน์หากมีการตกลงกันได้ภายหลัง ดังนั้นหากมีการตกลงกันโดยคู่พิพาทให้สามารถตกลงกันงดใช้อายุความได้ย่อมทำให้การตกลงกันก่อนที่จะนำคดีขึ้นสู่การชี้ขาดของศาลหรืออนุญาโตตุลาการมีความเป็นไปได้มากขึ้น อันจะส่งผลดีต่อคู่พิพาททั้งหมดที่สามารถระงับข้อพิพาทได้ด้วยการตกลงกันอันเป็นวิธีการระงับข้อพิพาทที่ดีที่สุด เพราะต่างฝ่ายต่างก็พอใจกับผลแห่งคดี อย่างไรก็ตามจะต้องมีการกำหนดว่าความยินยอมเช่นนี้ให้ทำเป็นหนังสือด้วย เพื่อความแน่นอนชัดเจนในการนำสืบพิสูจน์ว่ามีข้อตกลงเช่นนี้จริง

### 3.9.5 ภาระการพิสูจน์

ปัญหาในเรื่องภาระการพิสูจน์ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ยังไม่ได้บัญญัติถึงหลักเกณฑ์พิเศษให้กับภาระการพิสูจน์จึงต้องเป็นไปตามหลักทั่วไปในมาตรา 84 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง<sup>157</sup> คือ ผู้ใดกล่าวอ้าง ผู้นั้นนำสืบ หากพิสูจน์ไม่ได้ศาลก็บังคับให้ไม่ได้ แต่เงื่อนไขที่จะทำให้อ้างข้อเท็จจริงอย่างใด ๆ เพื่อสนับสนุนคำฟ้องหรือคำให้การของตน ให้นำที่นำสืบข้อเท็จจริง นั้นตกอยู่แก่คู่ความอีกฝ่ายที่กล่าวอ้าง แต่

<sup>156</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/29 บัญญัติว่า “เมื่อไม่ได้ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ ศาลจะอ้างเอาอายุความเป็นเหตุยกฟ้องไม่ได้”

<sup>157</sup> ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 84 บัญญัติว่า “ถ้าคู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งกล่าวอ้างข้อเท็จจริงอย่างใด ๆ เพื่อสนับสนุนคำฟ้องหรือคำให้การของตน ให้นำที่นำสืบข้อเท็จจริง นั้นตกอยู่แก่คู่ความอีกฝ่ายที่กล่าวอ้าง แต่

(1) คู่ความไม่ต้องพิสูจน์ ข้อเท็จจริงซึ่งเป็นที่รู้กันอยู่ทั่วไป หรือซึ่งศาลไม่อาจโต้แย้งได้ หรือซึ่งศาลเห็นว่าคู่ความอีกฝ่ายหนึ่งได้ รับแล้ว

(2) ถ้ามีข้อสันนิษฐานไว้ในกฎหมายเป็นคุณแก่ คู่ความฝ่ายใด คู่ความฝ่ายนั้นต้องพิสูจน์แต่เพียงว่าตนได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขแห่งการ ที่ตนจะได้รับประโยชน์จากข้อสันนิษฐานนั้นครบถ้วนแล้ว”

ปฏิเสธยอมเป็นข้อสันนิษฐานได้อย่างหนักแน่นว่ามีภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้นกับเรือหรือทรัพย์สินอื่น ๆ จริง ดังนั้นจึงไม่ควรที่จะต้องให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องพิสูจน์ในประเด็นดังกล่าวอีก เพราะจะทำให้ยุ่งยากเสียเวลาในการหาพยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ความมีอยู่ของภัยอันตรายทางทะเลที่มีต่อเรือหรือทรัพย์สินอื่น ๆ นั้น อีกทั้งยังจะทำให้เป็นอุปสรรคต่อการช่วยเหลือกู้ภัยอีกด้วย เนื่องจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจจะรู้สึกยุ่งยากที่ต้องหาพยานหลักฐานเพื่อพิสูจน์ความมีอยู่ของภัยอันตรายทางทะเลที่มีต่อเรือหรือทรัพย์สินอื่น ๆ จึงไม่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเลย แต่ควรปล่อยให้เป็นที่ของผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยที่จะพิสูจน์หักล้างหากได้แย้งว่าไม่มีภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้น โดยการกำหนดเป็นข้อสันนิษฐานที่ไม่เด็ดขาดเอาไว้เป็นคุณแก่ฝ่ายผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เฉพาะในประเด็นเรื่องการเกิดขึ้นของภัยอันตรายทางทะเล

### 3.10 สิทธิของรัฐในการแทรกแซงการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยของเอกชน

ในประเด็นเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยโดยรัฐหรือการเข้ามาแทรกแซงการช่วยเหลือกู้ภัยของเอกชนนั้น แม้ว่าจะมีลักษณะเป็นกฎหมายมหาชน แต่ก็น่าจะนำมาบัญญัติไว้ด้วย เพื่อความชัดเจนให้ครอบคลุมถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั้งหมด ไม่ว่าจะเกิดขึ้นโดยฝ่ายเอกชนหรือรัฐ

#### 3.10.1 การแทรกแซงเพราะสถานที่

กรณีเป็นสถานที่หวงห้ามของรัฐ เช่น เขตทหารเรือก็ไม่ควรจะให้เอกชนเข้าไปช่วยเหลือกู้ภัยในเขตดังกล่าว เนื่องจากอาจจะเกิดปัญหาต่อความสงบเรียบร้อยของบ้านเมืองในด้านการทหารได้ กรณีเช่นนี้ควรจะมีการกำหนดห้ามเอกชนดำเนินการในเขตดังกล่าวหรือไม่ ซึ่งในเรื่องนี้กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาคือ Wreck and Salvage Act 1996 Article 8 - 9<sup>158</sup> หรือ

<sup>158</sup> Wreck and Salvage Act 1996 Article 8 – 9

Article 8 บัญญัติว่า “Salvage officers

(1) The Minister may appoint suitably qualified persons to be salvage officers at ports or other places in the Republic in respect of any defined area.

(2) Such officers shall be appointed for the period and under the conditions as the Minister may deem fit.

(3) The powers, duties and functions of salvage officers appointed under this section shall be as prescribed.”

Article 9 บัญญัติว่า “Payment of allowances to salvage officers

ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 176<sup>159</sup> นั้นได้กำหนดให้รัฐเป็นผู้ดำเนินการเองในเขตดังกล่าว

ในประเด็นนี้เองประเทศไทยจึงควรมีการกำหนดมาตรการดังกล่าวเพื่อความปลอดภัยของรัฐด้วย เพราะในบางเขตนั้นมีการสงวนหวงห้ามไว้โดยเฉพาะด้วยเหตุผลความจำเป็นทางด้านความมั่นคงของประเทศ

### 3.10.2 การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยโดยเรือของรัฐ

ตาม Article 5 ของอนุสัญญาฉบับปี 1989 นั้น กำหนดถึงสิทธิของรัฐในการช่วยเหลือกู้ภัยภายใต้การควบคุมดูแลโดยรัฐไว้ 3 ประการ คือ อนุสัญญาฉบับนี้จะไม่ไปกระทบถึงสิทธิจากการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยโดยหรือภายใต้การควบคุมดูแลโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ถูกรัฐเข้ามาควบคุมดูแลก็ยังคงมีอยู่และสามารถใช้สิทธิตามที่บัญญัติไว้ในอนุสัญญาฉบับนี้ได้โดยตรง และเจ้าหน้าที่ของรัฐเองก็มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนเช่นกันหากว่ากฎหมายภายในของประเทศนั้นกำหนดให้มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้

ในเรื่องนี้หมายความว่าประเทศไทยสามารถกำหนดให้การช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้กระทำลงโดยหรือภายใต้การควบคุมดูแลโดยเจ้าหน้าที่รัฐก็สามารถได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ แต่ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มิได้กำหนดถึงหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้แต่อย่างใด กลับกำหนดไว้ในลักษณะที่ตรงกันข้าม กล่าวคือ ไม่ให้เจ้าหน้าที่ของรัฐได้รับค่าตอบแทน เช่น ในมาตรา 5 (2) ที่กำหนดว่ามีให้ใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้บังคับกับเรือรบหรือเรือที่รัฐและเจ้าของและดำเนินการ โดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัย ด้วยเหตุที่ว่าผู้ร่างต้องการให้กฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายเอกชนจึงไม่ต้องการให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยโดยรัฐเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย

อย่างไรก็ตามในประเด็นนี้ก็ควรจะต้องกำหนดถึงด้วยเพื่อความชัดเจนให้ครอบคลุมถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั้งหมด เช่นเดียวกับร่างกฎหมายฉบับเดิมก่อนจะมีการแก้ไขโดยสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

---

Any person appointed under this Act as a salvage officer and who is not in the employ of the Government shall be paid such remuneration and allowances towards subsistence and transport as the Minister with the concurrence of the Minister of Finance may determine.”

<sup>159</sup> ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศเวียดนาม Article 176 บัญญัติว่า “The recovery of property sunken in military zones as well as the recovery of military property or property adapted for military purposes requires a. permission from the Minister of Defence or the head of the military unit who is authorised by the Minister.”



### 3.10.3 มาตรการรักษาสิ่งแวดล้อม

ตาม Article 9 ของอนุสัญญาฉบับปี 1989 นั้น กำหนดให้สิทธิแก่รัฐชายฝั่งในการดำเนินการตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในเพื่อดูแลป้องกันพื้นที่ชายฝั่ง (Coastline) และผลประโยชน์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Related interests) จากความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมหรือการคุกคามที่จะเกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อม รวมทั้งมีสิทธิที่จะออกคำสั่งในการช่วยเหลือกู้ภัยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ นอกจากนี้ยังมี Article 11 ที่กำหนดให้รัฐภาคีต้องคำนึงถึงความจำเป็นในการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงหน่วยงานของรัฐด้วย เมื่อจะกำหนดกฎเกณฑ์หรือวินัยเกี่ยวกับการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย เพื่อให้เกิดความสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพจากการช่วยเหลือกู้ภัย

อย่างไรก็ตามสิทธิของรัฐในการแทรกแซงการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยของเอกชนตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ยังไม่มีการกำหนดเอาไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายอย่างใหญ่หลวงต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลได้ เนื่องจากกรณีที่เรืออัปปางหรือเรือโดนกันและก่อให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันหรือสารอันตรายอย่างอื่น<sup>160</sup> ดังนั้นหากปล่อยให้เอกชนใช้มาตรการในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังในการป้องกันสภาพแวดล้อมเลย ก่อให้เกิดมลพิษอย่างมหาศาลต่อสภาพแวดล้อม รัฐจะทำอย่างไรถ้าไม่มีกรให้อำนาจรัฐไว้ในการแทรกแซงกิจการดังกล่าว เพราะโดยหลักกฎหมายมหาชนแล้ว รัฐจะไม่มีอำนาจถ้าไม่มีกฎหมายให้อำนาจรัฐไว้ ส่วนเอกชนนั้นโดยหลักสามารถทำอะไรก็ได้ ถ้าไม่มีกฎหมายมาจำกัดสิทธิของเขา ซึ่งในประเด็นนี้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมทางทะเลไว้หลายฉบับด้วยกัน โดยอาจจะเปิดเป็นช่องทางให้องค์กรของรัฐที่มีหน้าที่ในด้านนี้สามารถออกกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรักษาสิ่งแวดล้อมและควบคุมการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่อาจก่อมลพิษได้ตามความเหมาะสม

ในร่างกฎหมายฉบับก่อน ๆ นั้นได้เคยมีการวางหลักกฎหมายในส่วนนี้ไว้โดยแปลความมาจาก Article 9 ของอนุสัญญา ปี 1989 กำหนดว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น ไม่กระทบถึงสิทธิของรัฐชายฝั่งที่จะใช้มาตรการของตนตามกฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป เพื่อคุ้มครองชายฝั่งของตนจากมลพิษหรือการคุกคามของมลพิษ ในกรณีดังกล่าวนี้รัฐสามารถที่จะเข้ามาแทรกแซงการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ เช่น การออกแนวทางหรือมาตรการควบคุมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยปฏิบัติตาม โดยไม่ปล่อยให้ดำเนินการไปตามอำเภอใจ หรือสามารถจมนเรือที่บรรทุกสินค้าอันตรายได้ เป็นต้น

<sup>160</sup> อำนาจ วงศ์บัณฑิต, กฎหมายสิ่งแวดล้อม, (กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2545), หน้า 183 - 184.

ดังนั้นในร่างกฎหมายของไทยก็ควรมีการบัญญัติหลักการดังกล่าวขึ้นมาเช่นกัน ในทำนองที่ว่า ความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่กระทบถึงการใช้อำนาจของเจ้าหน้าที่ในการรักษาสิ่งแวดล้อมและการควบคุมการช่วยเหลือผู้ภัยที่อาจก่อให้เกิดมลพิษ

### 3.10.3.1 กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ

ในกฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ ซึ่งหมายถึง กฎหมายที่ใช้ควบคุมพฤติกรรมของรัฐต่าง ๆ ในการดำเนินกิจกรรมของรัฐและของปัจเจกชนที่อยู่ในรัฐหรือในเขตอำนาจของรัฐ เพื่อคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และอนุรักษ์ทรัพยากรโดยวิธีการใช้ทรัพยากรแบบยั่งยืน<sup>161</sup> ซึ่งมีกฎหมายระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก เช่น Convention for the Protection of Useful Birds to Agriculture 1902 หรือ Treaty for the Preservation of Fur Seals 1911 เป็นต้น นอกจากนี้ส่วนใหญ่ของกฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศมักจะเป็น soft-law เช่นเดียวกับกรณีกฎหมายแม่แบบของ UNCITRAL ซึ่งเป็นเพียงตราสารในทางระหว่างประเทศที่ไม่มีผลผูกพันตามกฎหมายกับรัฐสมาชิกผู้เป็นภาคีในอนุสัญญา แต่จะนำเอาหลักการพื้นฐานของกฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ<sup>\*</sup> มาบัญญัติไว้ เพื่อให้รัฐต่าง ๆ นำไปใช้บังคับ เช่น Stockholm Declaration on the Human Environment 1972 หรือ Rio Declaration 1992 เป็นต้น

สำหรับอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมทางทะเลนั้นก็มียกหลายฉบับเช่นกัน<sup>\*\*</sup> เช่น อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1969 (Convention on Civil Liability for Damage from

<sup>161</sup> พรชัย ด้านวิวัฒน์. กฎหมายการค้าและสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ. (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544), หน้า 83.

<sup>\*</sup> หลักการพื้นฐานของกฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ ได้แก่

1. หลักการเรื่องพัฒนาอย่างยั่งยืน (sustainable development) ซึ่งหมายถึง การพัฒนาที่ตรงกับความต้องการในปัจจุบัน โดยไม่ขัดขวางความสามารถของคนรุ่นต่อไปในอนาคตที่จะพัฒนาการตนตามที่ต้องการในอนาคต
2. หลักความห่วงกังวลร่วมกันแต่ความรับผิดชอบต่างกัน (common concern of humanity and common but differentiated responsibilities) กล่าวคือปัญหาเรื่องสิ่งแวดล้อมนี้เป็นสิ่งที่ประชาคมโลกห่วงกังวล ทำให้เกิดความรับผิดชอบที่จะไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม และ
3. หลักการเป็นหุ้นส่วนร่วมกัน (Partnership) กล่าวคือ รัฐทั้งหลายมีพันธกรณีที่จะต้องให้ความร่วมมือกันในเรื่องสิ่งแวดล้อม

<sup>\*\*</sup> ผู้ที่สนใจกรรณศึกษาเพิ่มเติมได้ในหนังสือ กฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ การคุ้มครองและการรักษาสิ่งแวดล้อมทางทะเล โดย ศาสตราจารย์ ดร. จุมพต สายสุนทร

Oil Pollution หรือเรียกสั้น ๆ ว่า Civil Liability Convention และใช้คำย่อแทนว่า CLC) หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจัดตั้งกองทุนระหว่างประเทศเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษของน้ำมัน ค.ศ. 1971 (International Convention on Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage นิยมเรียกสั้น ๆ ว่า Fund Convention และย่อว่า Fund) หรืออนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ship, 1973 หรือ MARPOL) เป็นต้น

อย่างไรก็ตามหากร่างกฎหมายของไทยยอมรับให้นำเอาหลักกฎหมายสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปมาใช้บังคับด้วย ย่อมก่อให้เกิดความไม่แน่ชัดได้ เพราะนอกจากประเทศไทยจะยังไม่ได้เป็นรัฐภาคีแล้ว ในตัวอนุสัญญาดังกล่าวเองก็ยังไม่ีผลบังคับเป็นกฎหมายอีก ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าควรที่จะกำหนดเฉพาะกฎหมายภายในของไทยก็เป็นการเพียงพอแล้ว

### 3.10.3.2 กฎหมายสิ่งแวดล้อมของประเทศไทย

พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นกฎหมายภายในหลักของไทยเกี่ยวกับเรื่องสิ่งแวดล้อมนั้น สามารถนำมาปรับใช้กับกรณีนี้ได้หรือไม่ เพียงใด และมีความเหมาะสมหรือไม่ เพราะอำนาจของเจ้าพนักงานในการควบคุม ระวัง หรือบรรเทาผลร้าย เพื่อป้องกันสภาพแวดล้อม จากความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นได้จากการแพร่กระจายของมลพิษตามมาตรา 9<sup>162</sup> นั้นกำหนดให้ต้องเป็นผลร้ายที่มีความร้ายแรงเป็นอันมาก

<sup>162</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 9 บัญญัติว่า "เมื่อมีเหตุฉุกเฉินหรือเหตุร้ายต่อสาธารณชนอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติหรือภาวะมลพิษที่เกิดจากการแพร่กระจายของมลพิษ ซึ่งหากปล่อยไว้เช่นนั้นจะเป็นอันตรายอย่างร้ายแรงต่อชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัยของประชาชน หรือก่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของประชาชนหรือของรัฐเป็นอันมาก ให้นายกรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งตามที่เห็นสมควรให้ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือบุคคลใด รวมทั้งบุคคลซึ่งได้รับหรืออาจได้รับอันตรายหรือความเสียหาย ดังกล่าว กระทำหรือร่วมกันกระทำการใด ๆ อันจะมีผลเป็นการควบคุม ระวัง หรือบรรเทาผลร้ายจากอันตรายและความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นได้อย่างทันที่

ในกรณีที่ทราบว่าคุณบุคคลใดเป็นผู้ก่อให้เกิดภาวะมลพิษดังกล่าว ให้นายกรัฐมนตรี มีอำนาจสั่งบุคคลนั้นไม่ให้กระทำการใดอันจะมีผลเป็นการเพิ่มความรุนแรงแก่ภาวะมลพิษในระหว่างที่มีเหตุฉุกเฉินดังกล่าวด้วย

อำนาจในการสั่งตามวรรคหนึ่ง นายกรัฐมนตรีจะมอบอำนาจให้ ผู้ว่าราชการจังหวัดปฏิบัติราชการภายในเขตจังหวัดแทนนายกรัฐมนตรีได้ โดยให้ทำเป็นคำสั่งและประกาศในราชกิจจานุเบกษา

เมื่อนายกรัฐมนตรีได้สั่งตามวรรคหนึ่ง หรือผู้ว่าราชการจังหวัดในการปฏิบัติราชการแทนนายกรัฐมนตรี ได้สั่งตามวรรคสองแล้ว ให้ประกาศคำสั่งดังกล่าวในราชกิจจานุเบกษาโดยมิชักช้า"

และเป็นอำนาจหน้าที่ของนายกรัฐมนตรีซึ่งมีภาระมากอยู่แล้ว ดังนั้นจึงอาจจะมีความไม่คล่องตัวในการจัดการ หรือในมาตรา 45<sup>163</sup> ที่กำหนดเขตควบคุมมลพิษไว้แล้ว แต่คุณภาพสิ่งแวดล้อมยังมีปัญหาขั้นรุนแรงจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขโดยทันทีและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องไม่มีอำนาจหรือไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ ให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีเมื่อได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ<sup>164</sup> ไว้แล้ว\* ภาวะเป็นพิษนั้นต้องรุนแรงเข้าขั้นวิกฤตอีกด้วย นอกจากนี้ส่วนราชการยังต้องไม่มีอำนาจหรือไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อีกด้วย จึงจะเข้าตามมาตรา 45 นี้ ทำให้การแก้ไขปัญหาล้างสิ่งแวดล้อมทำได้ยาก และมีขั้นตอนจำนวนมากทำให้การแก้ไขปัญหาล่าช้า

<sup>163</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 45 บัญญัติว่า "ในพื้นที่ใดที่ได้มีการกำหนดให้เป็นเขตอนุรักษ์ เขตผังเมืองรวม เขตผังเมืองเฉพาะ เขตควบคุมอาคาร เขตนิคมอุตสาหกรรม ตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น หรือเขตควบคุมมลพิษตามพระราชบัญญัตินี้ไว้แล้ว แต่ปรากฏว่ามีสภาพปัญหาคุณภาพสิ่งแวดล้อมรุนแรงเข้าขั้นวิกฤตซึ่งจำเป็น จะต้องได้รับการแก้ไขโดยทันทีและส่วนราชการที่เกี่ยวข้องไม่มีอำนาจตามกฎหมายหรือไม่สามารถที่จะทำการแก้ไขปัญหานั้นได้ ให้รัฐมนตรีโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเสนอต่อคณะรัฐมนตรีขออนุมัติเข้าดำเนินการเพื่อใช้มาตรการคุ้มครองอย่างใดอย่างหนึ่งหรือหลายอย่างตาม มาตรา 44 ตามความจำเป็นและเหมาะสม เพื่อควบคุมและแก้ไขปัญหานั้นในพื้นที่นั้นได้"

เมื่อได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีตามวรรคหนึ่งแล้ว ให้รัฐมนตรี ประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดเขตพื้นที่ รายละเอียดเกี่ยวกับมาตรการคุ้มครองและกำหนดระยะเวลาที่จะใช้มาตรการคุ้มครองดังกล่าวในพื้นที่นั้น

การขยายระยะเวลาตามประกาศในวรรคสองให้กระทำได้เมื่อได้รับ ความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรี โดยทำเป็นประกาศในราชกิจจานุเบกษา"

<sup>164</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 59 บัญญัติว่า "ในกรณีที่มีปัญหาที่ท้องที่ใดมีปัญหามลพิษซึ่งมีแนวโน้มที่จะร้ายแรงถึงขนาดเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนหรืออาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษากำหนดให้ท้องที่นั้นเป็นเขตควบคุมมลพิษเพื่อดำเนินการควบคุม ลดและขจัดมลพิษได้"

\* ปัจจุบันมีการกำหนดเขตควบคุมมลพิษในหลายท้องที่ ได้แก่ เมืองพัทยา จังหวัดภูเก็ต อำเภอหาดใหญ่และอำเภอเมืองจังหวัดสงขลา หมู่เกาะพีพี อำเภอเมืองจังหวัดกระบี่ จังหวัดสมุทรปราการ จังหวัดปทุมธานี จังหวัดนนทบุรี จังหวัดสมุทรสาคร จังหวัดนครปฐม อำเภอบ้านแหลม อำเภอเมือง อำเภอท่าสาย และอำเภอชะอำ จังหวัดเพชรบุรี อำเภอหัวหินและอำเภอปราณบุรี จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

มาตรา 32<sup>165</sup> กำหนดให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติเป็นองค์กรที่มีอำนาจในการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมได้ทุกเรื่อง รวมถึงเรื่องมาตรฐานเกี่ยวกับน้ำด้วย ซึ่งสามารถแก้ไขมาตรฐานดังกล่าวได้ให้เหมาะสมกับสภาวะที่เปลี่ยนแปลงไปตามมาตรา 34<sup>166</sup>

ในปัจจุบันคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติได้ออกประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (2537) วันที่ 20 มกราคม 2537 แบ่งประเภทคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งออกเป็น 7 ประเภท คือ

1. คุณภาพน้ำทะเลเพื่อการสงวนรักษาธรรมชาติ ได้แก่ น้ำทะเลซึ่งมีสภาพธรรมชาติและสามารถเป็นประโยชน์เพื่อ

(ก) การศึกษาวิจัยหรือการสาธิตทางด้านวิทยาศาสตร์ที่ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแก่สภาพแวดล้อม

(ข) การใช้ประโยชน์จากทัศนียภาพและธรรมชาติ หรือ

(ค) การจัดการและการอนุรักษ์ที่ไม่ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแก่สภาพแวดล้อม

2. คุณภาพน้ำทะเลเพื่อการอนุรักษ์แหล่งปะการัง

3. คุณภาพน้ำทะเลเพื่อการอนุรักษ์แหล่งธรรมชาติอื่น ๆ นอกจากระบบปะการัง

4. คุณภาพน้ำทะเลเพื่อการการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำชายฝั่ง

<sup>165</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 32 บัญญัติว่า “เพื่อประโยชน์ในการส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องต่อไปนี้

(1) มาตรฐานคุณภาพน้ำในแม่น้ำลำคลอง หนอง บึง ทะเลสาบ อ่างเก็บน้ำ และแหล่งน้ำสาธารณะอื่น ๆ ที่อยู่ภายในผืนแผ่นดิน โดยจำแนกตามลักษณะการใช้ประโยชน์บริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำในแต่ละพื้นที่

(2) มาตรฐานคุณภาพน้ำทะเลชายฝั่งรวมทั้งบริเวณพื้นที่ปากแม่น้ำ

(3) มาตรฐานคุณภาพน้ำบาดาล

(4) มาตรฐานคุณภาพอากาศในบรรยากาศโดยทั่วไป

(5) มาตรฐานระดับเสียงและความสั่นสะเทือนโดยทั่วไป

(6) มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมในเรื่องอื่น ๆ

การกำหนดมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามวรรคหนึ่งจะต้องอาศัย หลักวิชาการ กฎเกณฑ์และหลักฐานทางวิทยาศาสตร์เป็นพื้นฐาน และจะต้องคำนึงถึงความเป็นไปได้ในเชิงเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องด้วย”

<sup>166</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 34 บัญญัติว่า “ให้คณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติมีอำนาจปรับปรุง แก้ไขมาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ได้กำหนดไว้แล้ว ให้เหมาะสมตามความก้าวหน้าในทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและความเปลี่ยนแปลงในทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ”

5. คุณภาพน้ำทะเลเพื่อการว่ายน้ำ
6. คุณภาพน้ำทะเลเพื่อการการกีฬาทางน้ำอย่างอื่นนอกจากการว่ายน้ำ
7. คุณภาพน้ำทะเลบริเวณแหล่งอุตสาหกรรม

สำหรับมาตรฐานคุณภาพของน้ำทะเลชายฝั่งในแต่ละแห่งนั้นจะแตกต่างกันออกไปตามแต่วัตถุประสงค์ที่กำหนดขึ้นมา

สำหรับขอบเขตการบังคับใช้ประกาศคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติฉบับนี้แม้ว่าข้อ 1 ของประกาศดังกล่าวจะกำหนดค่านิยามของคำว่าน้ำทะเลชายฝั่งไว้ว่า “น้ำทะเลชายฝั่งหมายถึงน้ำที่อยู่นอกเขตปากแม่น้ำและปากทะเลสาบ ทั้งนี้ให้หมายความรวมถึงน้ำรอบเกาะที่อยู่ในทะเลด้วย” แต่ด้วยกฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายภายในของประเทศไทย ดังนั้นจึงไม่อาจที่จะใช้บังคับไปไกลกว่าทะเลอาณาเขตของไทยซึ่งมีความกว้าง 12 ไมล์ทะเลจากเส้นฐานได้

กรณีการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดนั้นเป็นหน้าที่ของรัฐมนตรีตามมาตรา 55<sup>167</sup> โดยจะต้องผ่านขั้นตอนตามที่กฎหมายกำหนดด้วย คือ มีคำแนะนำมาจากคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และเพื่อให้มีความรอบคอบในการกำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติด้วย

ส่วนยานพาหนะที่ใช้ช่วยเหลือกู้ภัยหรือยานพาหนะที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่ได้ก่อมลพิษเอง แต่มลพิษที่เกิดขึ้นอาจเกิดขึ้นจากน้ำมันที่ใช้ในการเดินทาง หรือสินค้าอันตรายที่บรรทุกมาด้วย กรณีจึงไม่เข้ามาตรา 64<sup>168</sup> หรือมาตรา 69<sup>169</sup> ซึ่งต้องมีเจตนาปล่อยน้ำเสียหรือของเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะหรือสิ่งแวดล้อมนอกเขตที่ตั้งแหล่งกำเนิดมลพิษ

<sup>167</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 55 บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ และโดยความเห็นชอบของคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ มีอำนาจประกาศ ในราชกิจจานุเบกษา กำหนดมาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิด สำหรับควบคุมการระบายน้ำทิ้ง การปล่อยทิ้งอากาศเสีย การปล่อยทิ้งของเสีย หรือ มลพิษอื่นใดจากแหล่งกำเนิดออกสู่สิ่งแวดล้อม เพื่อรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมให้ได้ มาตรฐานคุณภาพสิ่งแวดล้อมตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัตินี้”

<sup>168</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 64 บัญญัติว่า “ยานพาหนะที่จะนำมาใช้จะต้องไม่ก่อให้เกิดมลพิษ เกินกว่ามาตรฐานควบคุมมลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55”

<sup>169</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 69 บัญญัติว่า “ให้รัฐมนตรีโดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษมีอำนาจประกาศในราชกิจจานุเบกษา กำหนดประเภทของแหล่งกำเนิดมลพิษที่จะต้องถูกควบคุมการปล่อยน้ำเสียหรือของเสียลงสู่แหล่งน้ำสาธารณะ หรือออกสู่สิ่งแวดล้อมนอกเขตที่ตั้งแหล่งกำเนิดมลพิษไม่เกินมาตรฐานควบคุม มลพิษจากแหล่งกำเนิดที่กำหนดตามมาตรา 55 หรือมาตรฐานที่ส่วนราชการใดกำหนดโดยอาศัยอำนาจตามกฎหมายอื่นและมาตรฐานนั้นยังมีผลใช้

ในส่วนของมลพิษที่เกิดจากการปล่อยทิ้งน้ำมันและการทิ้งของเสียและวัตถุอื่น ๆ จากเรือ นั้น มาตรา 78<sup>170</sup> ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น แต่ขณะที่ยังไม่มีกฎหมายเช่นนั้น มาตรา 79<sup>171</sup> ก็ให้รัฐมนตรีออกกฎกระทรวงได้กำหนดชนิดและประเภทของของเสียอันตรายให้อยู่ในความควบคุมได้ เพื่อให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนทางแพ่ง ไม่ว่าจะการแพร่กระจายมลพิษจากแหล่งกำเนิดมลพิษนั้นจะมีสาเหตุมาจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือไม่ เว้นแต่มลพิษนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือสงคราม การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาล หรือเกิดจากความผิดของบุคคลที่เสียหายเอง หรือบุคคลอื่นที่ต้องรับผิดชอบในการรั่วไหลของมลพิษตามมาตรา 96<sup>172</sup>

บังคับตาม มาตรา 56 หรือมาตรฐานที่ผู้ว่าราชการจังหวัดกำหนดเป็นพิเศษสำหรับเขตควบคุมมลพิษตามมาตรา 58"

<sup>170</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 78 บัญญัติว่า "การเก็บรวบรวม การขนส่ง และการจัดการด้วย ประการใด ๆ เพื่อบำบัดและขจัดขยะมูลฝอยและของเสียอื่นที่อยู่ในสภาพเป็นของแข็ง การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการทำเหมืองแร่ ทั้งบนบกและในทะเล การป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการสำรวจ และขุดเจาะน้ำมัน ก๊าซธรรมชาติและสารไฮโดรคาร์บอนทุกชนิดทั้ง บนบกและในทะเล หรือการป้องกันและควบคุมมลพิษที่เกิดจากหรือมีที่มาจากการปล่อยทิ้งน้ำมันและการทิ้งของเสียและวัตถุอื่น ๆ จากเรือเดินทะเล เรือบรรทุกน้ำมัน และเรือประเภทอื่น ให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น"

<sup>171</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 79 บัญญัติว่า "ในกรณีที่ไม่ได้มีกฎหมายใดบัญญัติไว้โดยเฉพาะ ให้รัฐมนตรี โดยคำแนะนำของคณะกรรมการควบคุมมลพิษ มีอำนาจออกกฎกระทรวงกำหนดชนิดและประเภทของของเสียอันตรายที่เกิดจากการผลิต การใช้สารเคมี หรือวัตถุอันตรายในกระบวนการผลิตทางอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การสาธารณสุข และกิจการอย่างอื่นให้อยู่ในความควบคุม ในการนี้ให้กำหนดหลักเกณฑ์ มาตรการและวิธีการเพื่อควบคุมการเก็บรวบรวม การรักษาความปลอดภัย การขนส่งเคลื่อนย้าย การนำเข้ามาในราชอาณาจักร การส่งออกไปนอกราชอาณาจักรและการจัดการบำบัด และกำจัดของเสียอันตรายดังกล่าวด้วยวิธีการที่เหมาะสมและถูกต้องตามหลักวิชาที่เกี่ยวข้องด้วย"

<sup>172</sup> พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 มาตรา 96 บัญญัติว่า "แหล่งกำเนิดมลพิษใดก่อให้เกิดหรือเป็นแหล่งกำเนิดของการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษอันเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ชีวิต ร่างกายหรือสุขภาพอนามัย หรือเป็นเหตุให้ทรัพย์สินของผู้อื่นหรือของรัฐเสียหายด้วยประการใด ๆ เจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษนั้น มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเพื่อการนั้น ไม่ว่าจะการรั่วไหลหรือแพร่กระจายของมลพิษนั้นจะเกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษหรือไม่ก็ตาม เว้นแต่ในกรณีที่พิสูจน์ได้ว่ามลพิษเช่นนั้นเกิดจาก

- (1) เหตุสุดวิสัยหรือการสงคราม
- (2) การกระทำตามคำสั่งของรัฐบาลหรือเจ้าพนักงานของรัฐ

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ากฎหมายสิ่งแวดล้อมของไทยที่เป็นอยู่ในปัจจุบันยังมีขั้นตอนจำนวนมากซึ่งอาจจะล่าช้าไม่ทันการต่อการแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมซึ่งต้องการการแก้ไขปัญหาโดยเร่งด่วนก่อนที่ปัญหาดังกล่าวจะกระจายขยายออกไปส่งผลกระทบต่อเป็นวงกว้าง

นอกจากนี้ในกรณีกฎหมายเฉพาะในแต่ละเรื่องเองก็มีการบัญญัติถึงปัญหาและแนวทางแก้ไขปัญหามลพิษทางน้ำไว้เช่นเดียวกัน เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ในมาตรา 119<sup>173</sup> ที่ได้กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดทิ้งสิ่งปฏิกูลลงไปในแม่น้ำหรือทะเลภายในน่านน้ำของไทยจนเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงินหรือสกปรก พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119 ทวิ<sup>174</sup> กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดทิ้งน้ำมันหรือเคมีภัณฑ์ลงไปในแม่น้ำหรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือ ต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตราย ต่อการเดินเรือ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 204<sup>175</sup> กำหนดห้ามบุคคลใดปล่อยน้ำมันปิโตรเลียมลงไปในแม่น้ำหรือทะเลภายในน่านน้ำ

(3) การกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ที่ได้รับอันตรายหรือ ความเสียหายเองหรือของบุคคลอื่น ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงหรือโดยอ้อมในการรั่วไหลหรือการแพร่กระจายของมลพิษนั้น

ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหาย ซึ่งเจ้าของหรือผู้ครอบครองแหล่งกำเนิดมลพิษมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามวรรคหนึ่ง หมายความว่ารวมถึงค่าใช้จ่ายทั้งหมด ที่ทางราชการต้องรับภาระจ่ายจริงในการขจัดมลพิษที่เกิดขึ้นนั้นด้วย”

<sup>173</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้หินกรวด ทราย ดิน โคลน อับเฉา สิ่งของ หรือสิ่งปฏิกูลใด ๆ ยกเว้นน้ำมันและเคมีภัณฑ์ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบ อันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ประโยชน์ร่วมกันหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย อันจะเป็นเหตุให้เกิดการตื่นเงิน ตกตะกอนหรือสกปรก เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหกเดือน หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียในการขจัดสิ่งเหล่านั้นด้วย”

<sup>174</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 119 ทวิ บัญญัติว่า “ห้ามมิให้ผู้ใดเท ทิ้ง หรือทำด้วยประการใด ๆ ให้น้ำมันและเคมีภัณฑ์หรือสิ่งใด ๆ ลงในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบอันเป็นทางสัญจรของประชาชนหรือที่ประชาชนใช้ ประโยชน์ร่วมกัน หรือทะเลภายในน่านน้ำไทยอันอาจจะเป็นเหตุให้เกิดเป็นพิษต่อสิ่งมีชีวิตหรือ ต่อสิ่งแวดล้อมหรือเป็นอันตราย ต่อการเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลอง บึง อ่างเก็บน้ำ หรือทะเลสาบดังกล่าว ผู้ใดฝ่าฝืนต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามปี หรือปรับไม่เกินหกหมื่นบาทหรือทั้งจำทั้งปรับ และต้องชดใช้เงินค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการแก้ไขสิ่งเป็นพิษ หรือชดใช้ค่าเสียหายเหล่านั้นด้วย”

<sup>175</sup> พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มาตรา 204 บัญญัติว่า “ผู้ใดเท ทิ้ง หรือปล่อยให้น้ำมันปิโตรเลียมหรือน้ำมันที่ปนกับน้ำรั่ว ไหลด้วยประการใด ๆ ลงในเขตท่า แม่น้ำ ลำคลอง ทะเลสาบหรือทะเลภายในน่านน้ำไทย ต้องระวางโทษจำคุก ไม่เกินหนึ่งปี หรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ”



ของไทย หรือพระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาตรา 19<sup>176</sup> กำหนดห้ามมิให้บุคคลใดทิ้ง  
 วัตถุมีพิษลงไปในที่จับสัตว์น้ำ เว้นแต่เป็นการทดลองที่ได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่



## สถาบันวิทยบริการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>176</sup> พระราชบัญญัติการประมง พ.ศ. 2490 มาตรา 19 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้บุคคลใด เท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้วัตถุมีพิษตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนดในราชกิจจานุเบกษาลงไปในที่จับสัตว์น้ำ หรือกระทำการใด ๆ อันทำให้สัตว์น้ำ มีนเมา หรือเท ทิ้ง ระบาย หรือทำให้สิ่งใดลงไปในที่จับสัตว์น้ำในลักษณะที่เป็นอันตรายแก่สัตว์น้ำ หรือทำให้ที่จับสัตว์น้ำเกิดมลพิษ เว้นแต่เป็นการทดลองเพื่อประโยชน์ทางวิทยาศาสตร์ และได้รับอนุญาตจากพนักงานเจ้าหน้าที่”

## บทที่ 4

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### 1 บทสรุป

ในปัจจุบันนี้ประเทศไทยซึ่งมีกองเรือพาณิชย์ขนาดเล็กและไม่ค่อยมีประสิทธิภาพได้เริ่มตระหนักถึงความสำคัญของธุรกิจพาณิชย์นาวีเพิ่มมากขึ้น ดังจะเห็นได้จากองค์กรต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา สำนักงานพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) รวมไปถึงโครงการสินค้าหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ล้วนแล้วแต่สนับสนุนให้เกิดการค้าสินค้าและบริการระหว่างประเทศ หรือการส่งออกซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการขนส่ง และการขนส่งที่มีบทบาทมากที่สุดได้แก่การขนส่งทางทะเล ดังนั้นการเพิ่มมูลค่าการส่งออกย่อมมีผลกระตุ้นให้เกิดการขนส่งทางทะเลมากขึ้น ทำให้เกิดมีการส่งเสริมธุรกิจพาณิชย์นาวีในทุก ๆ ด้าน ซึ่งรวมถึงด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีอันเป็นปัจจัยหนึ่งที่เอื้ออำนวยหรืออุดหนุนธุรกิจพาณิชย์นาวีด้วย กล่าวคือ หากกฎหมายพาณิชย์นาวีมีการกำหนดขึ้นโดยเหมาะสมกับลักษณะธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศก็จะเป็นปัจจัยหนึ่งที่ช่วยส่งเสริมเอื้ออำนวยให้ธุรกิจพาณิชย์นาวีเจริญเติบโตขึ้นไปได้ ตรงกันข้ามหากกฎหมายพาณิชย์นาวีถูกกำหนดขึ้นโดยไม่เหมาะสมกับลักษณะธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศ ก็อาจจะส่งผลเสียต่อธุรกิจพาณิชย์นาวีของประเทศได้

กฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันนี้มีอยู่หลายฉบับด้วยกัน เช่น พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 หรือพระราชบัญญัติการจํานองเรือและนุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 เป็นต้น ซึ่งในด้านการบังคับใช้นั้นอาจจะกระทำไม่ได้เต็มที่ เนื่องจากมีปัญหาข้อขัดข้องบางประการ กล่าวคือ ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) ในทางสารະบัญญัติ ทำให้เกิดปัญหาได้ว่าศาลไทยจะนำหลักกฎหมายใดมาใช้บังคับกับกรณีของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้หากมีคดีขึ้นสู่ศาล เพราะหลักกฎหมายในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้มีความสำคัญอย่างมากทั้งในกรณีของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเอง และกรณีที่ต้องพิจารณาเกี่ยวข้องกับประเด็นต่าง ๆ ของกฎหมายพาณิชย์นาวี เช่น ผู้ขนส่งที่ดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะได้รับยกเว้นความรับผิดในกรณีของเสียหาย สูญหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำ ตามมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 หรือสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสามารถร้องขอให้ศาลกักเรือได้ตาม

มาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 หรือในพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. 2547 มาตรา 18 วรรคแรก ได้กำหนดให้ประเมินจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เป็นค่าใช้จ่ายในกรณีพิเศษ ให้ถือจำนวนค่าใช้จ่ายตามสมควร โดยรวมถึงเงินรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย ทั้งนี้ไม่ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะกระทำโดยมีสัญญาหรือไม่ก็ตาม เป็นต้น ดังนั้นหากไม่มีการกำหนดหลักกฎหมายที่กำหนดถึงเนื้อหาสาระของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในด้านสาระบัญญัติขึ้นมาแล้วก็อาจจะเกิดความสับสนขึ้นมาได้ว่าอย่างไรจึงจะเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ใครบ้างที่จะเข้าเป็นคู่กรณี และคู่กรณีจะมีสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบต่อกันอย่างไร เนื่องจากกฎหมายที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถนำมาปรับใช้กับการช่วยเหลือกู้ภัยได้อย่างเหมาะสม ทำให้เกิดเป็นช่องว่างของกฎหมาย

หลักกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้รับการพัฒนามาเป็นลำดับ โดยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอันจะได้รับความตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจเกิดขึ้นโดยมีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยหรือไม่ก็ได้ สำหรับในระยะแรกจะเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่มีการตกลงหรือทำสัญญากันไว้ก่อน ซึ่งค่าตอบแทนที่จะได้รับนี้เป็นไปในรูปของคล้ายสัญญาหรือนิติเหตุ ซึ่งอิงอยู่กับทฤษฎีพื้นฐานของการช่วยเหลือกู้ภัยคือทฤษฎีลามิควอร์ได้ ซึ่งผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยจึงต้องจ่ายค่าตอบแทนให้กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไป และค่าตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับนี้จะมีมูลค่าสูงกว่าค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเสียไปในการช่วยเหลือกู้ภัยเพราะเป็นการให้รางวัลสำหรับผลสำเร็จของงานตามทฤษฎีส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้รับการรับรองไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ด้วย

สำหรับเงื่อนไขของการได้รับความตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งประกอบไปด้วยเงินรางวัลและค่าตอบแทนพิเศษซึ่งประกอบไปด้วยเงินช่วยค่าใช้จ่ายและเงินรางวัลเพิ่มพิเศษ โดยจะให้เกิดกรณีที่มีการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดลอมตามที่ได้มีการวางหลักไว้ในอนุสัญญาฉบับปี 1989 ได้แก่ การที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสมัครใจเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลจนประสบความสำเร็จก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของทรัพย์สินดังกล่าว กล่าวคือ การที่จะได้รับความตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะประกอบไปด้วยองค์ประกอบ 4 ประการ คือ ทรัพย์สินที่ต้องเสี่ยงภัยอันตรายทางทะเล (Maritime Property) ซึ่งอาจจะเป็นเรือ สินค้า ซากเรือ สิ่งอับปาง ค่าระวาง ค่าโดยสาร หรือทรัพย์สินอื่น ๆ ก็ได้ ภัยอันตรายทางทะเล (Maritime Peril) ซึ่งอาจจะเป็นภัยอันตรายทางกายภาพหรือภัยอันตรายทางการเงินก็ได้ ความสมัครใจของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย (Salvor's Voluntary) กล่าวคือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องไม่มีหน้าที่ต้องช่วย

เหลือไม่ว่าตามกฎหมายหรือตามสัญญา และความสำเร็จในการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย (Success) คือ ก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของทรัพย์สินที่เป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ส่วนการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์นั้นเป็นหน้าที่ตามกฎหมาย โดยปกติจึงไม่สามารถนำมาเรียกร้องค่าตอบแทนได้ แต่ในบางกรณีผู้ช่วยเหลือชีวิตก็มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนหากว่าในภัยอันตรายเดียวกันนั้นมีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินอยู่ด้วยในขณะที่อีกคนหนึ่งช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล ทำให้ต้องมีการแบ่งค่าตอบแทนกันระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินกับผู้ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือกรณีที่ช่วยได้ทั้งชีวิตและทรัพย์สินผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมได้ค่าตอบแทนสูงขึ้น

นอกจากนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยยังมีมาตรการเป็นพิเศษเพื่อคุ้มครองผู้ช่วยเหลือกู้ภัยให้ได้รับชำระได้โดยง่ายและรวดเร็วด้วยการกำหนดคุ้มครองไว้เป็นพิเศษ โดยอาศัยหลักการในเรื่องบุริมสิทธิทางทะเล การกักเรือ การวางหลักประกัน รวมไปถึงการดำเนินคดีในศาลด้วยความรวดเร็วด้วย

อย่างไรก็ตามหากมีพฤติการณ์ที่ไม่เหมาะสมก็จะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเสียสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ เช่น การช่วยเหลือกู้ภัยที่ฝ่าฝืนคำสั่งห้ามโดยชัดเจนและสมเหตุสมผลของผู้ได้รับความช่วยเหลือ หรือภัยอันตรายเกิดขึ้นมาจากความผิดของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเอง หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยขอลงหรือกระทำทุจริตผิดหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย เป็นต้น

ในปัจจุบันนี้การช่วยเหลือกู้ภัยมักดำเนินการโดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพ ซึ่งจะมีการตกลงหรือทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยกันไว้ก่อน โดยอาจจะใช้สัญญาสำเร็จรูปของ Lloyd's ที่เรียกว่า LOF และหากเป็นฉบับปัจจุบัน คือ LOF 2000 นั้น อาจจะใช้ประกอบกับ SCOPIC 2000 ที่กำหนดขึ้นโดย P & I Club ก็ได้ แต่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยจะมีความแตกต่างจากสัญญาอื่น ๆ เพราะเกิดขึ้นในสถานการณ์ที่เร่งด่วน ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ดังนั้นในช่วงแรก ๆ ศาลจึงไม่บังคับตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย การยอมรับบังคับให้ตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องมีการพิจารณาเนื้อหาของสัญญาด้วยว่ามีความยุติธรรมหรือเหมาะสมเพียงใด ซึ่งหากศาลเห็นว่าสัญญาดังกล่าวไม่เป็นธรรมหรือไม่เหมาะสม ศาลก็สามารถงดใช้หรือปรับแก้สัญญาดังกล่าวได้ เพื่อให้เกิดความยุติธรรมและความเหมาะสมในการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งหลักเกณฑ์ดังกล่าวได้รับการรับรองไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ด้วย

เมื่อพิจารณาหลักเกณฑ์ทั่วไปของการช่วยเหลือกู้ภัยมาเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายของไทยที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันนี้ เพื่อกำหนดสิทธิให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยก็จะพบว่าไม่อาจนำมาปรับใช้ได้เลย กรณีจึงเป็นช่องว่างของกฎหมายที่จะต้องมีการอุดช่องว่างตามลำดับ กล่าวคือ จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น หลักกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง และหลักกฎหมายทั่วไป

จารีตประเพณีในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของประเทศไทยนั้นไม่มีอยู่ ดังนั้นเมื่อพิจารณาหลักกฎหมายของประเทศไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง ก็จะต้องพบว่าหลักกฎหมายที่มีความใกล้เคียงกับหลักของการช่วยเหลือกู้ภัย ได้แก่ หลักกฎหมายจัดการงานนอกสั่งหรือหลักกฎหมายลาภมิควรได้ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยแบบไม่มีข้อตกลงหรือสัญญาไว้ก่อนล่วงหน้า และหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญาหรือสัญญาจ้างทำของในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยแบบมีข้อตกลงหรือสัญญาไว้ก่อนล่วงหน้า นั้น ซึ่งจากการศึกษาก็พบว่าหลักกฎหมายดังกล่าวยังมีความแตกต่างกันกับหลักเกณฑ์การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในหลาย ๆ เรื่อง ทำให้ไม่สามารถที่จะนำหลักกฎหมายเหล่านี้มาปรับใช้ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งได้ ส่วนหลักกฎหมายทั่วไปนั้นก็ยากที่จะหาพบและนำไปใช้ในแนวทางเดียวกัน

หลักกฎหมายจัดการงานนอกสั่งกับหลักเกณฑ์การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะมีความแตกต่างกันในเรื่องของทฤษฎีเบื้องหลัง เงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน จำนวนค่าตอบแทน ค่าทดแทนพิเศษ หลักการคุ้มครองค่าตอบแทน ระดับของความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ การช่วยเหลือตนเอง และการแสดงเจตนา

หลักกฎหมายลาภมิควรได้กับหลักเกณฑ์การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะมีความแตกต่างกันในเรื่องของทฤษฎีเบื้องหลัง เงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน จำนวนค่าตอบแทน ค่าทดแทนพิเศษ หลักการคุ้มครองค่าตอบแทน และการแสดงเจตนา

หลักกฎหมายนิติกรรมสัญญากับหลักเกณฑ์การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะมีความแตกต่างกันในเรื่องของทฤษฎีเบื้องหลัง อำนาจศาลในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญา และเงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน

หลักกฎหมายสัญญาจ้างทำของกับหลักเกณฑ์การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะมีความแตกต่างกันในเรื่องของทฤษฎีเบื้องหลัง และเงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน ค่าทดแทนพิเศษ หลักการคุ้มครองค่าตอบแทน อำนาจบังคับบัญชาของผู้ว่าจ้าง และผลสำเร็จของงาน

จากความจำเป็นดังกล่าวทำให้รัฐบาลโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม ซึ่งปัจจุบันได้เปลี่ยนความรับผิดชอบมาอยู่กับกรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี กระทรวงคมนาคม เนื่องจากผลแห่งการปฏิรูประบบราชการในปี พ.ศ. 2545 ได้ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ขึ้นมา ซึ่งในปัจจุบันร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ผ่านการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาแล้ว กำลังอยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการของสภาผู้แทนราษฎร เพื่อส่งเข้าสู่การพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเพื่อตราเป็นพระราชบัญญัติและบังคับใช้ต่อไป โดยร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... ฉบับปัจจุบันนี้มีทั้งหมด 34 มาตรา แบ่งออกเป็น 3 หมวด ได้แก่ หมวดที่ 1 การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งแยกออกเป็น 2 ส่วน คือส่วนที่ 1 สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย และ

ส่วนที่ 2 หน้าที่ในการช่วยเหลือผู้ภัย หมวดที่ 2 สิทธิของผู้ช่วยเหลือผู้ภัย และหมวดที่ 3 สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนและการดำเนินคดี ซึ่งในการร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้อาศัยอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 เป็นต้นแบบ อันสอดคล้องกับหลักสากลว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยเป็นส่วนใหญ่ แต่อย่างไรก็ตามร่างดังกล่าวนั้นก็ยังคงมีข้อบกพร่องในบางประการซึ่งจำเป็นต้องแก้ไขเพื่อให้มีความสอดคล้องกับหลักกฎหมายสากลว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลมากขึ้น และเพื่อให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจและสังคมไทย

## 2 ข้อเสนอแนะ

ประเทศไทยควรเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลฉบับปี ค.ศ. 1989 ทั้งนี้เพราะโดยส่วนใหญ่แล้วอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลฉบับปี ค.ศ. 1989 นั้นมีลักษณะสอดคล้องกับทางปฏิบัติในการช่วยเหลือผู้ภัยซึ่งผู้เขียนเห็นว่าเป็นจารีตประเพณีระหว่างประเทศอยู่แล้ว ดังนั้นการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวจึงไม่ก่อให้เกิดผลดีหรือผลเสียแก่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยหรือผู้ที่ได้รับการช่วยเหลือผู้ภัยแต่เพียงฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งจนเกิดความไม่เป็นธรรม อีกทั้งไม่ทำให้ประเทศไทยเสียประโยชน์ของชาติไปแต่อย่างใด ตรงกันข้ามกลับทำให้ประเทศไทยมีภาพพจน์ที่ดีขึ้นในสายตาของประชาคมโลกด้วย เนื่องจากเมื่อประเทศไทยได้ยอมรับเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ซึ่งเป็นสิ่งที่ประชาคมโลกทราบถึงหลักเกณฑ์อยู่แล้วก็จะทำให้ประชาคมโลกทราบถึงกฎหมายภายในของไทยที่ต้องอนุวัติการตามอนุสัญญาดังกล่าว ซึ่งเป็นการกระตุ้นให้ประชาคมโลกมาลงทุนหรือทำธุรกรรมทางพาณิชย์กับประเทศไทยมากขึ้นอันจะส่งผลดีต่อวงการพาณิชย์ของไทยในภาพรวม ประกอบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้น เกิดขึ้นเพื่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาในการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล อันเป็นประโยชน์ต่อคู่สัญญาทุกฝ่ายที่จะได้ทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของตนอย่างชัดเจน อันเป็นการช่วยลดข้อพิพาทที่จะเกิดขึ้นในการช่วยเหลือผู้ภัยซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศภาคีโดยรวมอีกด้วย ดังนั้นประเทศไทยในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมโลกจึงควรมีส่วนร่วมในการส่งเสริมอนุสัญญาฉบับนี้ โดยการเข้าเป็นภาคีเพื่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลตามวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาฉบับนี้ต่อไป

อย่างไรก็ตามเนื่องจากประเทศไทยจะเป็นผู้รับบริการจากการช่วยเหลือผู้ภัยมากกว่าผู้ให้บริการช่วยเหลือผู้ภัยเพราะประเทศไทยมีกองเรือเล็ก และยังไม่มียุทโธปกรณ์ที่ทันสมัยสำหรับมาตรการที่จะป้องกันหรือรักษาสิ่งแวดลอมได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะฉะนั้นเรือที่จะเป็นผู้ช่วย

เหลือกู้ภัยจึงน่าจะเป็นเรือต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นในการบัญญัติกฎหมายจึงต้องบัญญัติไปในทางที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศไทยด้วย

นอกจากนี้ตัวอนุสัญญาฉบับปี 1989 เอง ก็ยังมีข้ออ่อนในบางเรื่องซึ่งไม่ควรจะนำมาบัญญัติเป็นกฎหมายภายในโดยทันทีเลย หากแต่ควรจะแก้ไขก่อนเข้าเป็นภาคีด้วย เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศไทย

เมื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัย พ.ศ. .... แล้ว ผู้เขียนเห็นว่า มีประเด็นที่ควรแก้ไขหลายประเด็นด้วยกัน โดยควรพิจารณาประกอบกับร่างพระราชบัญญัติฉบับที่ผู้เขียนได้เสนอให้แก้ไข และตารางเปรียบเทียบระหว่างร่างพระราชบัญญัติฉบับเดิมกับร่างพระราชบัญญัติที่ผู้เขียนเสนอให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในส่วนของภาคผนวก

### 1. ประเด็นเรื่องคำนิยามและถ้อยคำ

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมคำนิยาม “ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม” ให้รวมถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทยด้วย และคำนิยาม “เงินตอบแทน” ให้ชัดเจนว่าหมายถึงเงินรางวัลและค่าทดแทนพิเศษ และควรมีการบัญญัติเพิ่มบทนิยามคำว่า “เจ้าของเรือ” “มูลค่าที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้” “ผู้ประเมิน” และ “กองทุน” ลงไปในร่างกฎหมายฉบับนี้ เพื่อให้มีความชัดเจนว่าบุคคลใดเป็นเจ้าของเรือตามที่กฎหมายฉบับนี้มุ่งประสงค์ ซึ่งเจ้าของเรือนี้จะเป็นผู้ได้รับหรือผู้ชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย แล้วแต่กรณี และเพื่อความชัดเจนในการคำนวณเงินตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยโดยมีผู้ประเมินมาทำหน้าที่ในการคำนวณมูลค่าที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ นอกจากนี้ยังทำให้ทราบว่าจะต้องมีการตั้งกองทุนขึ้นมาเพื่อใช้ในกรณีที่มีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลแต่เพียงอย่างเดียว หรือในกรณีที่ช่วยเหลือกู้ภัยเรือรบหรือเรือของรัฐ

นอกจากนั้นก็ควรมีการแก้ไขถ้อยคำเพื่อให้เกิดความชัดเจนขึ้นในบางจุด เช่น มาตรา 9 และ 10 หน้าที่ต่อคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งควรจะตัดทิ้งไป เพราะในมาตรา 9 และมาตรา 10 นั้น มิได้บัญญัติถึงหน้าที่ต่อคู่กรณีฝ่ายตรงข้ามแต่เพียงอย่างเดียว หรือมาตรา 9 (2) มาตรา 10 (2) มาตรา 13 (2) หรือมาตรา 14 ทรัพย์สินบนเรือ ควรตัดบนเรือออก เพราะทรัพย์สินอาจอยู่นอกตัวเรือก็ได้ หรือมาตรา 16 วรรค 5 ที่บัญญัติให้บรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด ควรจะแก้ไข เพราะไม่สอดคล้องกันระหว่างคำว่าบรรเทาให้มากที่สุด หรือมาตรา 17 ควรเปลี่ยนเป็นการแบ่งเงินรางวัล เพราะเนื้อหาในมาตรา 17 มิได้เกี่ยวข้องกับกรคำนวณเงินรางวัลแต่เป็นการแบ่งเงินรางวัล หรือในมาตรา 20 มาตรา 24 และมาตรา 25 ควรจะแก้ไขถ้อยคำเงินตอบแทนให้เป็นเงินรางวัลด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยหรือมาตรา 28 ที่บัญญัติไม่เป็นเอกภาพกันในเรื่องการวางหลักประกัน หรือมาตรา 32 และมาตรา 33 ที่บัญญัติในลักษณะ

ที่เอาทรัพย์สินเป็นตัวตั้งซึ่งไม่สอดคล้องกับบทบัญญัติในส่วนอื่น ๆ ที่มองถึงการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นตัวตั้ง

## 2. ประเด็นเรื่องขอบเขตการใช้บังคับ

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าควรมีการแก้ไขมาตรา 5 ให้แตกต่างไปจากอนุสัญญาฉบับปี 1989 เนื่องจากควรจะต้องคุ้มครองแทนชุดเจาะในทะเลตามหลักการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย กล่าวคือ ควรตัดออกทั้งหมด เพื่อให้สามารถนำพระราชบัญญัติฉบับนี้ไปใช้บังคับกับแทนชุดเจาะในทะเลได้ ส่วนเรือรบหรือเรือของรัฐอื่น ๆ นั้นก็ควรบัญญัติให้เอกชนมีหน้าที่ช่วยเหลือกู้ภัยเรือดังกล่าวด้วย และได้เงินตอบแทนแต่ไม่ได้รับประโยชน์จากบทคุ้มครองสิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยหรืออาจได้รับจากกองทุนที่ตั้งขึ้นมา

เรื่องแนวทางการกู้ซากเรือและสิ่งอับปางเพื่อมิให้เป็นการกีดขวางทางสัญจร เนื่องจากกฎหมายไทยที่ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบันนั้นยังไม่มีมาตรการดังกล่าวอยู่ หรือมีก็ยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควรจึงควรได้รับการแก้ไข โดยแนวทางในการกู้ซากเรือและสิ่งอับปางนี้ควรจะไปบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 จะเหมาะสมกว่า เพราะเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือในน่านน้ำไทย

## 3. ประเด็นเรื่องสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าควรมีการบัญญัติให้ชัดเจนว่ากฎหมายฉบับนี้โดยหลักแล้วเป็นกฎหมายที่ไม่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย ยกเว้นบทบัญญัติในบางเรื่อง เช่น หน้าที่ในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สิ่งแวดล้อม หรืออำนาจศาลในการไม่ใช้หรือปรับแก้ข้อสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่สัญญาทุกฝ่าย เป็นต้น

## 4. ประเด็นเรื่องหน้าที่คู่กรณีในการช่วยเหลือกู้ภัย

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าควรแยกหน้าที่การใช้ความระมัดระวังของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยออกเป็น 2 ระดับตามอาชีพของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยให้ผู้มีวิชาชีพในการช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่การใช้ความระมัดระวังสูงกว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่มีอาชีพ และควรมีบทบัญญัติบังคับให้คู่กรณีในการช่วยเหลือกู้ภัยทั้ง 2 ฝ่าย คือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยกระทำหน้าที่ตามที่กฎหมายหรือสัญญากำหนด โดยให้คู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งสามารถฟ้องร้องเพื่อเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนได้ในกรณีที่ปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาหรือตามกฎหมาย

นอกจากนี้ยังควรเพิ่มหลักประกันให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ถูกแทรกแซงโดยคำสั่งของเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สิน ให้สามารถได้รับค่าตอบแทนตามผลงานส่วนที่พวกเขาได้กระทำไป เพื่อมิ



ให้ได้รับผลกระทบในกรณีที่มูลค่าที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้มีเหลือไม่เพียงพอต่อค่าตอบแทนที่เขาควรได้รับ กล่าวคือ เงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับไม่ตกอยู่ภายใต้มูลค่าของเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

#### 5. ประเด็นเรื่องการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าควรมีบทบัญญัติถึงระยะเวลาสิ้นสุดหน้าที่ในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลไว้ด้วย เพื่อมิให้เกิดความซ้ำซ้อนในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเล

นอกจากนี้ยังควรมีการก่อตั้งกองทุนเพื่อให้เงินรางวัลแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ในกรณีได้ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลแต่เพียงอย่างเดียว หรือในกรณีที่ได้ช่วยเหลือกู้ภัยเรือรบหรือเรือของรัฐ โดยให้รัฐออกเงินประเดิมและเรียกเก็บเงินจากเรือทุกลำที่แล่นเข้ามาในน่านน้ำไทย เมื่อมีเหตุการณ์การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลแต่เพียงอย่างเดียวหรือการช่วยเหลือกู้ภัยเรือรบหรือเรือของรัฐ ก็ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมาเรียกเอาค่าตอบแทนจากกองทุนดังกล่าว โดยในส่วนของกองทุนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจจะแยกออกมาตั้งโดยกฎหมายเฉพาะเพื่อให้เกิดความแน่ชัดว่า จะมีใครเป็นผู้ดูแลกองทุน แหล่งที่มาของเงินกองทุน วัตถุประสงค์ของกองทุน วิธีการเบิกจ่ายเงินจากกองทุน

#### 6. ประเด็นเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าควรมีมาตรการให้เจ้าของเรือยกข้อต่อสู้ของผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอื่น ๆ ที่ต้องเป็นผู้ชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย โดยกำหนดให้สิทธิไล่เบี้ยของเจ้าของเรือลดลงหรือเสียไปหากไม่ยกข้อต่อสู้เช่นว่านั้นขึ้นต่อสู้ เพราะความผิดของเจ้าของเรือเอง

ในเรื่องการแบ่งส่วนแบ่งจากเงินรางวัลนั้นควรมีการบัญญัติส่วนแบ่งในเงินรางวัลระหว่างคนประจำเรือในฝ่ายผู้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วยกันเองให้ชัดเจน มิใช่เท่าเทียมกัน เพราะจะทำให้ไม่เกิดแรงจูงใจให้ทุ่มเทกำลังความสามารถอย่างเต็มที่เพื่อเข้าช่วยเหลือกู้ภัย หากผลสุดท้ายคนประจำเรือได้รับเงินรางวัลเท่ากัน

ในส่วนของค่าทดแทนพิเศษควรตัดถ้อยคำในมาตรา 16 วรรค 4 ออกไป เนื่องจากจะทำให้ค่าทดแทนพิเศษที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับนั้นไม่เป็นไปตามเจตนารมณ์ที่อนุสัญญามุ่งประสงค์ เพราะจะซ้ำซ้อนกันกับถ้อยคำในวรรคแรก และควรตัดคำว่าเจ้าของทรัพย์สินออกไปจากผู้มีหน้าที่จ่ายค่าทดแทนพิเศษ และควรเพิ่มบทบัญญัติในทำนองที่ว่าค่าทดแทนพิเศษไม่ใช่ความเสียหายทั่วไปที่จะนำไปเฉลี่ยได้ตามหลักกฎหมายเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เพื่อให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายสากล

#### 7. ประเด็นเรื่องหลักประกันค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าควรมีการกำหนดขั้นตอนและวิธีการในการบังคับการให้เป็นไปตามคำสั่งศาลในเรื่อง Interim Payment ด้วย เพื่อให้เกิดความชัดเจน ทั้งนี้เนื่องจากหลักการดังกล่าวเป็นหลักการใหม่ที่เพิ่งเกิดขึ้นมาในกฎหมายของประเทศไทย จึงจำเป็นต้องบัญญัติให้ชัดเจนเพื่อมิให้เกิดความสับสนเมื่อต้องนำไปใช้บังคับ

นอกจากนี้ควรมีบทบัญญัติให้สามารถขายเรือหรือทรัพย์สินที่เน่าเสียได้ง่าย หรือค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสูงเกินสมควร หรือที่ยืดหยุ่นไว้เป็นเวลานานได้ เพื่อให้เกิดประโยชน์กับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและเจ้าของทรัพย์สินดังกล่าวด้วย

#### 8. ประเด็นเรื่องข้อจำกัดสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าในมาตรา 22 ควรบัญญัติให้ชัดเจนว่ามีใช้สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยและควรเพิ่มกรณีที่มีหน้าที่ตามข้อกำหนดด้วย และในมาตรา 24 ควรจะให้ผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินมีสิทธิที่จะสั่งห้ามมิให้ช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินของตนเอง ตามหลักกรรมสิทธิ์ที่ผู้ทรงสิทธิสามารถที่จะใช้สิทธิขัดขวางมิให้ผู้อื่นสอดเข้าเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินของตนได้

#### 9. ประเด็นเรื่องการดำเนินคดีในศาล

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าควรมีการตั้งผู้ประเมินราคามูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ เพื่อให้เกิดความรวดเร็วในการพิจารณาคดีในศาล เพราะไม่ต้องโต้แย้งกันในประเด็นเรื่องมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้อีก

ในส่วนในเรื่องอายุความควรมีหลักเกณฑ์ในการอนุญาตให้คู่กรณีตกลงกันไม่ยกเอาประเด็นเรื่องอายุความขึ้นต่อสู้ได้ เพื่อให้คู่กรณีตกลงกันโดยไม่มีเงื่อนไขมาบังคับ และควรเพิ่มอายุความสำหรับสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนและสิทธิไล่เบียดด้วยว่าให้เริ่มนับตั้งแต่วันที่เจ้าหนี้สามารถใช้สิทธิเรียกร้องได้เป็นต้นไป

ในเรื่องภาระการพิสูจน์ควรมีการบัญญัติหลักการภาระการพิสูจน์ให้แก่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นในเรื่องภัยอันตรายที่เกิดขึ้น เพราะเป็นสิ่งที่อยู่ในความรู้นั้นแต่เพียงฝ่ายเดียวของเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่น

#### 10. สิทธิของรัฐในการแทรกแซงการช่วยเหลือกู้ภัยของเอกชน

จากการศึกษาผู้เขียนเห็นว่าควรบัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยที่เกี่ยวข้องกับรัฐด้วย เพื่อให้ครอบคลุมถึงการช่วยเหลือกู้ภัยในทุกกรณี เช่น การกำหนดสถานที่ที่ห้ามมิให้เอกชนเข้าไปทำการช่วยเหลือกู้ภัยแต่จะต้องกระทำการช่วยเหลือกู้ภัยโดยรัฐเอง หรือการแทรกแซง

ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยโดยเอกชนเพื่อรักษาคุ้มครองสิ่งแวดล้อม และการช่วยเหลือกู้ภัยโดยรัฐ ให้รัฐมีหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยโดยไม่ได้รับเงินตอบแทน ส่วนเอกชนก็มีหน้าที่ต้องช่วยเหลือเรือรบหรือเรือของรัฐด้วยตามที่ได้กล่าวถึงไปแล้ว เป็นต้น

นอกจากการแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัย พ.ศ. .... แล้ว เพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ในกระบวนการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งเกี่ยวโยงไปในกฎหมายด้านพาณิชย์นาวีอื่น ๆ ของประเทศไทยที่มีผลใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน จึงจำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมหรือสร้างหลักกฎหมายดังกล่าวขึ้นมาใหม่ด้วย ซึ่งหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ควรจะมีการเพิ่มเติมในประเด็นเรื่องหน้าที่ของเจ้าของเรือในการกู้หรือกำจัดซากเรือและสิ่งอับปางให้พ้นจากการกีดขวางการเดินเรือในน่านน้ำไทย ประเด็นเรื่องการขายทอดตลาดซากเรือหรือสิ่งอับปางที่ช่วยเหลือกู้ภัยมาได้ ประเด็นเรื่องการเรียกร้องค่าใช้จ่ายจากเจ้าของหรือผู้ที่เคยเป็นเจ้าของ ประเด็นเรื่องการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์ และประเด็นเรื่องกำหนดระยะเวลาในการกู้และการเรียกร้องคืนซึ่งทรัพย์สินของตน

พระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ที่ได้กำหนดให้บุริมสิทธิทางทะเลแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่ถ้อยคำในพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 นั้นจะกว้างกว่าในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... เพราะในมาตรา 22 (3) ใช้คำว่าสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือลำนั้น ซึ่งหากมาพิจารณาถึงวัตถุประสงค์ของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 25 นั้นประสงค์จะใช้บังคับกับกรณีของเงินรางวัลเท่านั้นไม่รวมไปถึงค่าทดแทนพิเศษด้วย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการแก้ไขถ้อยคำในพระราชบัญญัติการจํานองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 เพื่อให้มีความสอดคล้องกัน ไม่เช่นนั้นอาจเกิดปัญหาในการตีความได้ว่า จะกินความรวมถึงค่าทดแทนพิเศษด้วยหรือไม่

นอกจากนี้ควรมีการร่างกฎหมายขึ้นมาใหม่อีกหนึ่งฉบับในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกองทุน เพื่อให้เกิดความแน่ชัดว่าจะมีใครเป็นผู้ดูแลกองทุน แหล่งที่มาของเงินกองทุน วัตถุประสงค์ของกองทุน วิธีการเบิกจ่ายเงินจากกองทุน ซึ่งกองทุนดังกล่าวจะนำมาใช้ในกรณีให้เงินรางวัลแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลแต่เพียงอย่างเดียว หรือในกรณีที่ช่วยเหลือกู้ภัยเรือรบหรือเรือของรัฐ โดยให้รัฐออกเงินประเดิมและเรียกเก็บเงินจากเรือทุกลำที่แล่นเข้ามาในน่านน้ำไทย เมื่อมีเหตุการณ์การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในทะเลแต่เพียงอย่างเดียวหรือการช่วยเหลือกู้ภัยเรือรบหรือเรือของรัฐ ก็ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมาเรียกเอาค่าตอบแทนจากกองทุนดังกล่าว

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

- กมลชนก สุทธิวาสนฤพฒิ. ธุรกิจพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร: สถาบันพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.
- กำชัย จงจักรพันธ์. รายงานวิจัย เรื่องการพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย. 2544. (ม.ป.ท.).
- กำชัย จงจักรพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยระยะเวลาและอายุความ. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและวารสารนิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544.
- จตุรนต์ ธีระวัฒน์. อาณาเขตทางทะเลของประเทศไทย ปัญหาทางกฎหมายในทางปฏิบัติ ในส่วนที่เกี่ยวกับประเทศเพื่อนบ้าน และประชาคมระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547.
- จิตติ ติงศภักดิ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 เรื่อง จัดการงานนอกสั่ง และลามิควรไต้. กรุงเทพมหานคร: เจริญวิทย์การพิมพ์. (ม.ป.ป.).
- จำปี ไสตถิพันธ์. คำอธิบายหลักกฎหมายนิติกรรม-สัญญา. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546.
- จุมพต สายสุนทร. คำอธิบายกฎหมายทะเล อาณาเขตทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2541.
- ทวีศักดิ์ ล้วนไพศาลนนท์. ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือภัยทางทะเล: สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบทางแพ่ง. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต ภาควิชากฎหมายระหว่างประเทศ คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- ธานินทร์ ทรัพย์วิเชียร และวิชา มหาคุณ. การตีความกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: โครงการสืบทอดตำราครูทางนิติศาสตร์ ชุดที่ 1 คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2539.
- ประมวล จันทรชีวะ. คำอธิบาย พ.ร.บ.ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2542.
- ประมวล จันทรชีวะ. 101 ศัพท์พาณิชย์นาวี. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์เดือนตุลา, 2546.
- ประสิทธิ์ โสวิไลกุล. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะจัดการงานนอกสั่งและลามิควรไต้. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2545.

- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. การรับขนของทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2541.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส. กรุงเทพมหานคร: โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี เล่ม 1. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี เล่ม 2. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี เล่ม 3. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2539.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. คำอธิบายกฎหมายจ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2546.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. ตัวแทน-นายหน้า. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2545.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. ปัญหาเรื่องเวลาในการบังคับใช้กฎหมายในทางแพ่งที่เกี่ยวกับการรับขนและกฎหมายพาณิชย์นาวี. วารสารนิติศาสตร์ 33 (ธันวาคม 2546): 642 - 663.
- พรชัย ด่านวิวัฒน์. กฎหมายการค้าและสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2544.
- ไพจิตร ปุญญพันธ์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะจัดการงานนอกสั่งและลามิควรไต้. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2545.
- ไพจิตร ปุญญพันธ์. หลักกฎหมายทั่วไปและหลักกฎหมายทั่วไป (ฉบับเพิ่มเติม). ดุจดาว 44 (กรกฎาคม - กันยายน 2540): 169 - 189.
- มาถนพ สังข์มิตร. ประกันภัยสินค้าส่งออก. กรุงเทพมหานคร: บำรุงสาสน์, 2531.
- ไมตรี ดันติวุฒานนท์. บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Lien) พร้อมด้วยพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537. กรุงเทพมหานคร: นิติธรรม, 2537.
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ - ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: ราชบัณฑิตยสถาน, 2543.
- รายงานการประชุมคณะกรรมการพาณิชย์นาวี. หน้า 4, 9 -11. ครั้งที่ 7/2542, วันพุธที่ 15 กันยายน 2542 เวลา 13.30 น. ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 9. ครั้งที่ 1/2542, วันที่ 12 พฤษภาคม 2542 เวลา 13.30 น. ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 3, 4. ครั้งที่ 2/2542, วันที่ 28 พฤษภาคม 2542 เวลา 9.30 น. ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 2-3. ครั้งที่ 4/2542, วันศุกร์ที่ 18 มิถุนายน 2542 เวลา 9.30 น., ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 8 - 9. ครั้งที่ 5/2542, วันศุกร์ที่ 2 กรกฎาคม 2542 เวลา 9.30 น. ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 6 - 9. ครั้งที่ 7/2542, วันศุกร์ที่ 16 กรกฎาคม 2542 เวลา 9.30 น. ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

รายงานการประชุมคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 6. ครั้งที่ 9/2542, วันศุกร์ที่ 13 สิงหาคม 2542 เวลา 9.30 น. ณ ห้องประชุม 1 สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี

สมาคมประกันวินาศภัย. หลักการและหลักปฏิบัติ "ความเสียหายร่วม". กรุงเทพมหานคร: ประชุมทองการพิมพ์, 2537.

สมยศ เชื้อไทย. คำอธิบายวิชากฎหมายแพ่ง – หลักทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2547.

สรวิศ ลิ้มบร้งษ์. อนุญาโตตุลาการตามกฎหมายใหม่กับการระงับข้อพิพาท. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติรัฐ, 2545.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. การประกันภัยทางทะเล. ใน คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, หน้า 346. กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2545.

สุธาบดี สัตตบุศย์. กฎหมายทะเล (Maritime Law). พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร: ฝ่ายตำราและอุปกรณ์การศึกษา มหาวิทยาลัยรามคำแหง, 2531.

สุขุม ศุภนิตย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะจัดการงานนอกสั่งและลามิควรได้. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2541.

เสนีย์ ปราโมช. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 (ภาค 1-2). กรุงเทพมหานคร: อักษรสาสน์, 2505.

หยุด แสงอุทัย. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพมหานคร: ประกายพริก, 2542.

อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. คู่มือการศึกษาวិชาการกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ การรับขนของทางทะเล และการประกันภัยทางทะเล. กรุงเทพมหานคร: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2544.

อำนาจ วงศ์บัณฑิต. กฎหมายสิ่งแวดล้อม. กรุงเทพมหานคร: วิญญูชน, 2545.

### **ภาษาอังกฤษ**

Abecassis, D. W., and Jarashow, R. L. Oil pollution from ships: international, United Kingdom, and United States law and practice. 2<sup>nd</sup> ed. by David William Abecassis. London: Stevens & Sons, 1985.

Anderson A. W. Salvage & Recreational Vessels: Modern Concepts & Misconceptions.

Available from:

[http://www.safesea.com/boating\\_info/salvage/anderson/background.html](http://www.safesea.com/boating_info/salvage/anderson/background.html)

Black, H. C. Black's Law Dictionary Deluxe, 7<sup>th</sup> ed. by Bryan A. Garner. St. Paul, Minn.: West, 1999.

Black, H. C. Black's Law Dictionary with pronunciation, 6<sup>th</sup> ed. by the Publisher Editorial Staff. St. Paul, Minn.: West, 1990.

Branch, A. E. Dictionary of shipping international trade terms and abbreviation. London: Witherly, 1982.

Brice, G. Salvage and the Marine Environment. Tulane Law Review 70 (1995): 669-677.

Brice, G. The maritime law of salvage. 4<sup>th</sup> ed. London: Sweet and Maxwell, 2003.

Brice, G. The new Salvage Convention: green seas and grey areas. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 1990: 32-53.

Burstein, S. M. The human cost of U.S. Salvage Law. Tulane Maritime Law Journal. Winter 2002: 4.

D'Angelo G. Admiralty and Maritime Law. Available from:

<http://members.aol.com/dangelaw/admir9.html>

- Friedll, S. F. "The Future of Maritime Law in Federal Court : A Faculty Colloquium",  
Journal of Maritime Law and Commerce 31 (April 2000): 2 - 3.
- Gashell, N. J. J. The 1989 salvage convention and The Lloyd's open form (LOF) Salvage Agreement 1990. Tulane Maritime Law Journal (Fall 1991): 47.
- General Salvage and Treasure. Available from:  
[http://law.freeadvice.com/admiralty\\_maritime/salvage\\_and\\_treasure/](http://law.freeadvice.com/admiralty_maritime/salvage_and_treasure/)
- Grime, R. P.. Shipping Law. London: Sweet & Maxwell, 1978.
- Hastings, W. K. Non-tidal Salvage in the United Kingdom: Goring, Goring, Gone. Journal of Maritime Law and Commerce 19, 4 (October 1988): 473-497.
- Hill, C. Maritime law. London: Pitman, 1981.
- Hughes, R. M. Handbook of Admiralty Law. 2<sup>nd</sup> ed. St. Paul, Minn.: West, 1920.
- Maraist, F. L. Admiralty in a nutshell. 2<sup>nd</sup> ed. St. Paul, Minn.: West, 1988.
- McInnes, M. Life Rescue in Maritime Law. Journal of Maritime Law and Commerce 25, 3 (July 1994): 451-484.
- Schoenbaum, T. J. Admiralty and Maritime Law. 2<sup>nd</sup> ed. St. Paul, Minn.: West, 1994.
- Steel, D. W., and Rose, F. D. Kennedy's Law of salvage. 5<sup>th</sup> ed. London : Stevens & Sons, 1985.
- Tetley, W. International Maritime and Admiralty Law. Quebec, Canada: Les Editions Yvon Blais, 2002.
- Tetley, W. Maritime liens and claims. Montreal, Canada: Blais, 1989.



ภาคผนวก ก

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ....

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**บันทึกหลักการและเหตุผล**  
**ประกอบร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล**  
**พ.ศ. ....**

-----

**หลักการ**

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

**เหตุผล**

เนื่องจากการเดินเรืออาจต้องประสบภัยอันตรายอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สิน หรือบุคคลบนเรือ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย การกำหนดเงินตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลและบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดแก่สิ่งแวดล่อม การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีลักษณะเป็นการเฉพาะ เพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับหลักสากล จึงสมควรให้มีกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกี่ยวกับเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร่าง  
พระราชบัญญัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล  
พ.ศ. ....

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

.....  
.....  
โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล  
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล  
ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 48 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้  
โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....  
.....  
มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล พ.ศ.  
...."

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราช  
กิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา 3 บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราช  
บัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้  
"การช่วยเหลือผู้ภัย" หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใด ที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วย  
เหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบภัยอันตราย ในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ  
"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

“เรือเดินทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

“ทรัพย์สิน” หมายความว่า ทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดตั้งถาวรอยู่กับแนวชายฝั่ง และให้หมายความรวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่าระวางด้วย

“ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม” หมายความว่า ความเสียหายอย่างมากทางกายภาพแก่สุขภาพอนามัยของมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทรัพยากรในน่านน้ำชายฝั่งทะเล ในน่านน้ำในประเทศ หรือบริเวณต่อเนื่องใกล้เคียง ซึ่งเกิดขึ้นจากมลพิษ การปนเปื้อน อัดค้ำภัย การระเบิดหรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่นอย่างเดียวกัน

“เงินตอบแทน” หมายความว่า เงินรางวัล เงินบำเหน็จ หรือเงินค่าทดแทน ซึ่งต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

(1) การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำในประเทศไทย โดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง

(2) เรือรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการโดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองของรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

(3) แทนที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแทนหรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเล

มาตรา 6 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

## หมวดที่ 1

### การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย

#### ส่วนที่ 1

#### สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 7 ในการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย ให้นายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของเรือ และให้เจ้าของเรือหรือนายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ

มาตรา 8 ในการบังคับตามสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยถ้าศาลเห็นว่าสัญญานั้นได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิชอบหรือความกดดันอันเกิดจากภัยอันตรายที่คุกคาม และมีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม หรือเห็นว่าเงินตอบแทนตามสัญญาได้กำหนดไว้สูงหรือต่ำจนเกินไปเมื่อคำนึงถึงสภาพการปฏิบัติการที่เกิดขึ้นจริง ศาลอาจมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) ไม่ใช้สัญญานั้นทั้งหมดหรือบางส่วนบังคับแก่คู่สัญญา และใช้บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้บังคับแทน
- (2) เปลี่ยนข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของสัญญานั้น
- (3) เพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญาให้เหมาะสมกับสภาพการปฏิบัติการที่เกิดขึ้นจริง

## ส่วนที่ 2

### หน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 9 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ต่อเจ้าของเรือ นายเรือและเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ดังต่อไปนี้

- (1) การดำเนินการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยต้องกระทำด้วยความระมัดระวังตามสมควร
- (2) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม หรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้มากที่สุด
- (3) ขอความช่วยเหลือจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเมื่อมีเหตุอันควร และ
- (4) ยอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการ เมื่อได้รับการร้องขออันควรจากเจ้าของเรือ นายเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ทั้งนี้ถ้าปรากฏว่าการร้องขอดังกล่าวมีขึ้นโดยไม่มีเหตุอันควร ให้การปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นนั้น ไม่มีผลกระทบต่อเงินรางวัลที่ได้พึงจะได้รับ

มาตรา 10 ในกรณีที่เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นประสบภัยอันตราย เจ้าของเรือ นายเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่น มีหน้าที่ต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ดังต่อไปนี้

- (1) ให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ในระหว่างการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย

(2) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด

(3) ต้องรับมอบเรือ หรือทรัพย์สินคืน เมื่อเรือหรือทรัพย์สินนั้นได้ไปอยู่ในสถานที่ปลอดภัยแล้ว และได้รับการร้องขอโดยมีเหตุผลอันควรจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 11 นายเรือมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภยันตรายแห่งชีวิตในทะเลตามความสามารถที่จะกระทำได้โดยไม่ก่อให้เกิดภยันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือและบุคคลบนเรือของตน

เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่นายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง

## หมวด 2

### สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 12 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัล ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินปลอดภัย

แม้เรือที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นเจ้าของเดียวกันกับเรือที่ประสบภยันตรายสิทธิในการได้รับเงินรางวัลจะไม่เสียไป

มาตรา 13 การกำหนดเงินรางวัลให้ใช้เกณฑ์ ดังต่อไปนี้ประกอบกัน ทั้งนี้ให้คำนึงถึงการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย

- (1) มูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นตามสภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้
- (2) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด
- (3) ระดับของความสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัย
- (4) สภาพและระดับความรุนแรงของภยันตราย
- (5) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินและชีวิตบุคคล
- (6) เวลาที่เสียไปและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งความสูญเสียที่เกิดแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย
- (7) ความเสี่ยงต่อความรับผิดชอบและความเสี่ยงอย่างอื่นที่เกิดแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย

- (8) ความชำนาญในการให้บริการ
- (9) เรือและเครื่องมือต่าง ๆ ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีไว้ใช้และที่ได้ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย
- (10) การเตรียมพร้อม ประสิทธิภาพและมูลค่าของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 14 ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือต้องจ่ายเงินรางวัลตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือนั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเรียกเอาเงินรางวัลทั้งหมดนั้นจากเจ้าของเรือก็ได้

ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยใช้สิทธิตามวรรคสอง เจ้าของเรือซึ่งจ่ายเงินรางวัลไปนั้นมีสิทธิไต่เบี่ยเอาแก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นตามส่วนที่ผู้มีส่วนได้เสียนั้นจะต้องจ่ายตามวรรคหนึ่ง

มาตรา 15 เงินรางวัลจะต้องไม่เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้อง

มาตรา 16 ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ซึ่งเรือลำนั้นเองหรือสินค้าในเรือได้คุกคามต่อภารกิจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อม และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 หรือได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แต่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ จากเจ้าของเรือลำนั้นเท่ากับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แล้วกรณี

ในกรณีตามที่ได้ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ถ้าการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดต่อสภาพแวดล้อม เงินค่าทดแทนพิเศษซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าพึงจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย อาจเพิ่มขึ้นได้อย่างสูงถึงร้อยละสามสิบของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ ศาลอาจจะเพิ่มเงินค่าทดแทนพิเศษเพิ่มขึ้นได้อีก หากศาลเห็นว่าเป็นธรรมและยุติธรรม โดยพิจารณาตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องที่ระบุไว้ในมาตรา 13 อย่างไรก็ดีตามเงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะได้รับต้องไม่เกินสองเท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้หมายถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยมีเหตุอันควรที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องจ่ายไป รวมถึงอัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงและมีเหตุอันควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 13 (8) (9) และ (10)

เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะต้องจ่ายตามมาตรา 13 นี้ให้จ่ายตามส่วนต่างระหว่างเงินค่าทดแทนพิเศษกับเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับตามมาตรา 13

ถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเดินเล่อและไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดแก่สภาพแวดล้อม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจจะถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามมาตรา 13 ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน แล้วแต่กรณี

บทบัญญัติตามมาตรา 13 นี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบี่ยของเจ้าของเรือ

มาตรา 17 ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายราย ให้ใช้เกณฑ์ตามมาตรา 13 เป็นฐานของการคำนวณเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเหล่านั้น

มาตรา 18 ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือไทย การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือให้พิจารณาว่าการปฏิบัติการนั้นเป็นการนำเรือเข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นการปฏิบัติการที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือ ถ้าปรากฏว่าเป็นกรณีนำเรือเข้าเสี่ยงภัย ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่เจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นกรณีที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือโดยเฉพาะ ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่คนประจำเรือทุกคนโดยระหว่างคนประจำเรือด้วยกัน ให้ได้รับส่วนแบ่งเงินรางวัลในอัตราส่วนที่เท่ากัน ทั้งนี้ เว้นแต่จะตกลงกันโดยชัดแจ้งไว้เป็นอย่างอื่น

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือต่างประเทศ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือขึ้นชกธง

มาตรา 19 ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ปฏิบัติการจากเรือ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างที่ตนได้ใช้ในการปฏิบัติการ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญา ระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างนั้น

ในกรณีที่กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างเป็นกฎหมายไทยให้นำบทบัญญัติในมาตรา 18 วรรคหนึ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 20 ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทนจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตจากการกระทำนั้น

ในการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ให้ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตนั้นมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรมจากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับ



มาตรา 21 ในกรณีที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ถ้าผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตได้กระทำการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยในคราวเดียวกัน ศาลอาจเพิ่มเงินตอบแทนที่ผู้กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยจะได้รับก็ได้

มาตรา 22 ในกรณีที่มีการทำสัญญาไว้ก่อนเกิดภัยอันตราย การปฏิบัติตามสัญญานั้นไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน เว้นแต่การปฏิบัติตามนั้นเป็นการกระทำนอกเหนือไปจากขอบเขตหน้าที่ตามสัญญานั้น

มาตรา 23 หากการช่วยเหลือกู้ภัยจำเป็นต้องมีขึ้นหรือต้องยากขึ้นเพราะความผิดหรือการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจเสียสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนไปทั้งหมดหรือบางส่วน

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกระทำโดยการกลั่นแกล้งหรือไม่สุจริต ย่อมสิ้นไปซึ่งสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทนโดยสิ้นเชิง

มาตรา 24 การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน หากได้กระทำไปโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามอันชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควรของบุคคลต่อไปนี้

- (1) เจ้าของเรือหรือนายเรือ ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือหรือทรัพย์สินที่เคยอยู่บนเรือ
- (2) เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินนั้นที่ไม่ได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือ

### หมวด 3

#### สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนและการดำเนินคดี

มาตรา 25 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ แต่หากมีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องดังกล่าวอันเป็นที่พอใจ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือนั้นได้อีก

มาตรา 26 หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยร้องขอ ให้บุคคลซึ่งต้องรับในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย

มาตรา 27 ก่อนที่จะปล่อยสินค้าไปจากเรือเจ้าของเรือต้องให้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้เจ้าของสินค้าจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้น ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะร้องขอตามมาตรา 26 หรือไม่ก็ตาม

มาตรา 28 ห้ามมิให้เคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยออกไปจากท่าเรือหรือสถานที่ที่เรือและทรัพย์สินนั้นมาถึงหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยโดยปราศจากความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เว้นแต่มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต่อเรือหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 29 คำฟ้องเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา 30 ในกรณีที่การเรียกร้องเงินตอบแทนเป็นข้อพิพาทเฉพาะเรื่องเงินตอบแทน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจยื่นคำขอฝ่ายเดียวโดยทำเป็นคำร้องขอต่อศาลในเวลาใด ๆ ก่อนพิพากษา ขอให้ศาลมีคำสั่งให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจ่ายเงินตอบแทนในจำนวนที่ไม่ได้แย้งกัน เมื่อศาลได้รับคำร้องนี้แล้วให้ดำเนินการไต่สวนก่อนก็ได้ ศาลอาจพิจารณาสั่งให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนที่ร้องขอ

เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนนั้นแล้ว ให้ลดหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา 26 แก่บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนตามส่วน

มาตรา 31 สิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทน ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในสองปีนับแต่วันที่การช่วยเหลือกู้ภัยสิ้นสุดลง ให้เป็นอันขาดอายุความ

มาตรา 32 ทรัพย์สินซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐใดซึ่งได้รับความคุ้มครองจากรัฐ ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย เว้นแต่เป็นกรณีที่รัฐซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอม

มาตรา 33 สินค้าเพื่อมนุษยธรรมซึ่งรัฐหนึ่งรัฐใดได้บริจาค ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย หากรัฐนั้นได้ตกลงจ่ายเงินตอบแทน


### บทเฉพาะกาล

มาตรา 34 พระราชบัญญัติไม่ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือผู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....  
นายกรัฐมนตรี

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข

Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance  
and Salvage at Sea 1910

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**Convention for the Unification of Certain Rules of Law respecting Assistance and  
Salvage at Sea**

*(Brussels, 23 September 1910)*

His Majesty the King of the United Kingdom of Great Britain and Ireland and of the British Dominions beyond the Seas, Emperor of India; His Majesty the German Emperor, King of Prussia, in the name of the German Empire; the President of the Argentine Republic; His Majesty the Emperor of Austria, King of Bohemia, etc, and Apostolic King of Hungary, for Austria and Hungary; His Majesty the King of the Belgians; the President of the United States of Brazil; the President of the Republic of Chile; the President of the Republic of Cuba; His Majesty the King of Denmark; His Majesty the King of Spain; the President of the United States of America; the President of the French Republic; His Majesty the King of the Hellenes; His Majesty the King of Italy; His Majesty the Emperor of Japan; the President of the United States of Mexico; the President of the Republic of Nicaragua; His Majesty the King of Norway, Her Majesty the Queen of the Netherlands; His Majesty the King of Portugal and the Algarves; His Majesty the King of Roumania; His Majesty the Emperor of All the Russias; His Majesty the King of Sweden; the President of the Republic of Uruguay;

**HAVING RECOGNISED** the desirability of determining by agreement certain uniform rules of law respecting assistance and salvage at sea, have decided to conclude a Convention to that end, and have appointed as their plenipotentiaries, that is to say: Who, having been duly authorised to that effect, have agreed as follows:

**Article 1**

Assistance and salvage of seagoing vessels in danger, of any things on board, of freight and passage money, and also services of the same nature rendered by seagoing vessels to vessels of inland navigation or *vice versa*, are subject to the following provisions, without any distinction being drawn between these two kinds of service [viz, assistance and salvage], and in whatever waters the services have been rendered.

**Article 2**

Every act of assistance or salvage of which has had a useful result gives a right to equitable remuneration.

No remuneration is due if the services rendered have no beneficial result. In no case shall the sum to be paid exceed the value of the property salvaged.

### **Article 3**

Persons who have taken part in salvage operations notwithstanding the express and reasonable prohibition on the part of the vessel to which the services were rendered, have no right to any remuneration.

### **Article 4**

A tug has no right to remuneration for assistance to or salvage of the vessel she is towing or of the vessel's cargo, except where she has rendered exceptional services which cannot be considered as rendered in fulfilment of the contract of towage.

### **Article 5**

Remuneration is due notwithstanding that the salvage services have been rendered by or to vessels belonging to the same owner.

### **Article 6**

The amount of remuneration is fixed by agreement between the parties, and, failing agreement, by the court.

The proportion in which the remuneration is to be distributed amongst the salvors is fixed in the same manner.

The apportionment of the remuneration amongst the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the vessel's flag.

### **Article 7**

Every agreement as to assistance or salvage entered into at the moment and under the influence of danger may, at the request of either party, be annulled or modified by the court, if it considers that the conditions agreed upon are not equitable.

In all cases, when it is proved that the consent of one of the parties is vitiated by fraud or concealment, or when the remuneration is, in proportion to the services rendered, in an excessive degree too large or too small, the agreement may be annulled or modified by the court at the request of the party affected.

#### **Article 8**

The remuneration is fixed by the court according to the circumstances of each case, on the basis of the following considerations: (a) firstly, the measure of success obtained, the efforts and deserts of the salvors, the danger run by the salvaged vessel, by her passengers, crew and cargo, by the salvors, and by the salvaging vessel; the time expended, the expenses incurred and losses suffered, and the risks of liability and other risks run by the salvors, and also the value of the property exposed to such risks, due regard being had to the special appropriation (if any) of the salvors' vessel for salvage purposes; (b) secondly, the value of the property salvaged.

The same considerations apply for the purpose of fixing the apportionment provided for by the second paragraph of Article 6.

The court may deprive the salvors of all remuneration, or may award a reduced remuneration, if it appears that the salvors have by their fault rendered the salvage or assistance necessary or have been guilty of theft, fraudulent concealment, or other acts of fraud.

#### **Article 9**

No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this Article shall affect the provisions of the national laws on this subject.

Salvors of human life, who have taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage or assistance, are entitled to a fair share of the remuneration awarded to the salvors of the vessel, her cargo, and accessories.

#### **Article 10**

A salvage action is barred after an interval of two years from the day on which the operations of assistance or salvage terminate.

The grounds upon which the said period of limitation may be suspended or interrupted are determined by the law of the court where the case is tried.

The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said period shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the vessel assisted or salvaged in the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.

#### **Article 11**

Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to everybody, even though an enemy, found at sea in danger of being lost.

The owner of a vessel incurs no liability by reason of contravention of the above provision.

#### **Article 12**

The High Contracting Parties, whose legislation does not forbid infringements of the preceding Article, bind themselves to take or to propose to their respective legislatures the measures necessary for the prevention of such infringements.

The High Contracting Parties will communicate to one another as soon as possible the laws or regulations which have already been or may be hereafter promulgated in their States for giving effect to the above provision.

#### **Article 13**

This Convention does not affect the provisions of national laws or international treaties as regards the organisation of services of assistance and salvage by or under the control of public authorities, nor, in particular, does it affect such laws or treaties on the subject of the salvage of fishing gear.

#### **Article 14**

This Convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.



### Article 15

The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when either the assisting or salving vessel or the vessel assisted or salvaged belongs to a State of the High Contracting Parties, as well as in any other cases for which the national laws provide.

Provided always that:

1. As regards persons interested who belong to a non-contracting State the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity.
2. Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable.
3. Without prejudice to any wider provisions of any national laws, Article 11 only applies as between vessels belonging to the States of the High Contracting Parties.

### Article 16

Any one of the High Contracting Parties shall have the right, three years after this Convention comes into force, to call for a fresh conference with a view to possible amendments, and particularly with a view to extend, if possible, the sphere of its application.

Any Power exercising this right must notify its intention to the other Powers, through the Belgian Government, which will make arrangements for convening the conference within six months.

### Article 17

States which have not signed the present Convention are allowed to accede to it at their request. Such accession shall be notified through the diplomatic channel to the Belgian Government, and by the latter to each of the Governments of the other Contracting Parties; it shall become effective one month after the despatch of such notification by the Belgian Government.

### Article 18

The present Convention shall be ratified.

After an interval of at most one year from the date on which the Convention is signed, the Belgian Government shall place itself in communication with the Governments of the High Contracting Parties which have declared themselves prepared to ratify the Convention, with a view to decide whether it should be put into force.

The ratifications shall, if so decided, be deposited forthwith at Brussels, and the Convention shall come into force a month after such deposit.

The Protocol shall remain open another year in favour of the States represented at the Brussels Conference. After this interval they can only accede to it in conformity with the provisions of Article 17.


#### Article 19

In the case of one or other of the High Contracting Parties denouncing this Convention, such denunciation shall not take effect until a year after the day on which it has been notified to the Belgian Government, and the Convention shall remain in force as between the other contracting Parties.

IN WITNESS WHEREOF, the plenipotentiaries of the respective High Contracting Parties have signed this Convention and have affixed thereto their seals.

DONE at Brussels, in a single copy, September 23rd, 1910.

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ค

International Convention on Salvage 1989

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## International Convention on Salvage, 1989

*(London, 28 April 1989)*

THE STATES PARTIES TO THE PRESENT CONVENTION,  
**RECOGNIZING** the desirability of determining by agreement uniform international rules regarding salvage operations,  
**NOTING** that substantial developments, in particular the increased concern for the protection of the environment, have demonstrated the need to review the international rules presently contained in the Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Assistance and Salvage at Sea, done at Brussels, 23 September 1910,  
**CONSCIOUS** of the major contribution which efficient and timely salvage operations can make to the safety of vessels and other property in danger and to the protection of the environment,  
**CONVINCED** of the need to ensure that adequate incentives are available to persons who undertake salvage operations in respect of vessels and other property in danger,  
**HAVE AGREED** as follows:

### CHAPTER I

#### GENERAL PROVISIONS

##### Article 1

##### Definitions

For the purpose of this Convention:

- (a) "Salvage operation" means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.
- (b) "Vessel" means any ship or craft, or any structure capable of navigation.
- (c) "Property" means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.
- (d) "Damage to the environment" means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.

(e) "Payment" means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.

(f) "Organization" means the International Maritime Organization.

(g) "Secretary-General" means the Secretary-General of the Organization.

## **Article 2**

### **Application of the Convention**

This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.

## **Article 3**

### **Platforms and drilling units**

This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.

## **Article 4**

### **State-owned vessels**

1. Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law unless that State decides otherwise.

2. Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.

## **Article 5**

### **Salvage operations controlled by public authorities**

1. This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.

2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.

3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.

#### **Article 6**

##### **Salvage contracts**

1. This Convention shall apply to any salvage operations save to the extent that a contract otherwise provides expressly or by implication.

2. The master shall have the authority to conclude contracts for salvage operations on behalf of the owner of the vessel. The master or the owner of the vessel shall have the authority to conclude such contracts on behalf of the owner of the property on board the vessel.

3. Nothing in this article shall affect the application of article 7 nor duties to prevent or minimize damage to the environment.

#### **Article 7**

##### **Annulment and modification of contracts**

A contract or any terms thereof may be annulled or modified if:

- (a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or
- (b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.

### **CHAPTER II**

#### **PERFORMANCE OF SALVAGE OPERATIONS**

##### **Article 8**

##### **Duties of the salvor and of the owner and master**

1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other property in danger:

- (a) to carry out the salvage operations with due care;
  - (b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;
  - (c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors;
- and
- (d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.

2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor:

- (a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;
  - (b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimize damage to the environment;
- and
- (c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.

#### **Article 9**

##### **Rights of coastal States**

Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognized principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.

#### **Article 10**

##### **Duty to render assistance**

1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.

2. The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.

3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.

#### **Article 11**

##### **Co-operation**

A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.

### **CHAPTER III**

#### **RIGHTS OF SALVORS**

##### **Article 12**

##### **Conditions for reward**

1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.
2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result.
3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.

##### **Article 13**

##### **Criteria for fixing the reward**

1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below:
  - (a) the salvaged value of the vessel and other property;
  - (b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimizing damage to the environment;



- (c) the measure of success obtained by the salvor;
- (d) the nature and degree of the danger;
- (e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;
- (f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;
- (g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;
- (h) the promptness of the services rendered;
- (i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;
- (j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.

2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.

3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.

#### **Article 14**

##### **Special compensation**

1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.

2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimized damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30% of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in

article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100% of the expenses incurred by the salvor.

3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1(h), (i) and (j).

4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.

5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.

6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.

#### **Article 15**

##### **Apportionment between salvors**

1. The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.

2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salving vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.

#### **Article 16**

##### **Salvage of persons**

1. No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.

2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment

awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimizing damage to the environment.

#### **Article 17**

##### **Services rendered under existing contracts**

No payment is due under the provisions of this Convention unless the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.

#### **Article 18**

##### **The effect of salvor's misconduct**

A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.

#### **Article 19**

##### **Prohibition of salvage operations**

Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.

### **CHAPTER IV**

#### **CLAIMS AND ACTIONS**

#### **Article 20**

##### **Maritime lien**

1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.

2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.

#### **Article 21**

### **Duty to provide security**

1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.

2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.

3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.

### **Article 22**

#### **Interim payment**

1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.

2. In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.

### **Article 23**

#### **Limitation of actions**

1. Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.

2. The person against whom a claim is made at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.

3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.

#### Article 24

##### Interest

The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated.

#### Article 25

##### State-owned cargoes

Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings *in rem* against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognized principles of international law.

#### Article 26

##### Humanitarian cargoes

No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.

#### Article 27

##### Publication of arbitral awards

States Parties shall encourage, as far as possible and with the consent of the parties, the publication of arbitral awards made in salvage cases.

### CHAPTER V

#### FINAL CLAUSES

#### Article 28

Signature, ratification, acceptance, approval and accession

1. This Convention shall be open for signature at the Headquarters of the Organization from 1 July 1989 to 30 June 1990 and shall thereafter remain open for accession.

2. States may express their consent to be bound by this Convention by:

- (a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or
- (b) signature subject to ratification, acceptance or approval, followed by ratification, acceptance or approval; or
- (c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of an instrument to that effect with the Secretary-General.

#### **Article 29**

##### **Entry into force**

1. This Convention shall enter into force one year after the date on which 15 States have expressed their consent to be bound by it.

2. For a State which expresses its consent to be bound by this Convention after the conditions for entry into force thereof have been met, such consent shall take effect one year after the date of expression of such consent.

#### **Article 30**

##### **Reservations**

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right not to apply the provisions of this Convention:

- (a) when the salvage operation takes place in inland waters and all vessels involved are of inland navigation;
- (b) when the salvage operations take place in inland waters and no vessel is involved;
- (c) when all interested parties are nationals of that State;
- (d) when the property involved is maritime cultural property of prehistoric, archaeological or historic interest and is situated on the sea-bed.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

### **Article 31**

#### **Denunciation**

1. This Convention may be denounced by any State Party at any time after the expiry of one year from the date on which this Convention enters into force for that State.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument of denunciation with the Secretary-General.

3. A denunciation shall take effect one year, or such longer period as may be specified in the instrument of denunciation, after the receipt of the instrument of denunciation by the Secretary-General.

### **Article 32**

#### **Revision and amendment**

1. A conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.

2. The Secretary-General shall convene a conference of the States Parties to this Convention for revising or amending the Convention, at the request of eight States Parties, or one fourth of the States Parties, whichever is the higher figure.

3. Any consent to be bound by this Convention expressed after the date of entry into force of an amendment to this Convention shall be deemed to apply to the Convention as amended.

### **Article 33**

#### **Depositary**

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.

2. The Secretary-General shall:

(a) inform all States which have signed this Convention or acceded thereto, and all Members of the Organization, of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession together with the date thereof;

(ii) the date of the entry into force of this Convention;

(iii) the deposit of any instrument of denunciation of this Convention together with the date on which it received and the date on which the denunciation takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with article 32;

(v) the receipt of any reservation, declaration or notification made under this Convention;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all States which have signed this Convention or acceded thereto.

3. As soon as this Convention enters into force, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Depositary to the Secretary-General of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

#### Article 34

#### Languages

This Convention is established in a single original in the Arabic, Chinese, English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

**IN WITNESS WHEREOF** the undersigned being duly authorized by their respective Governments for that purpose have signed this Convention.

**DONE AT LONDON** this twenty-eighth day of April one thousand nine hundred and eighty-nine.





ภาคผนวก ง

LOF 2000

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



## LLOYD'S STANDARD FORM OF SALVAGE AGREEMENT

(APPROVED AND PUBLISHED BY THE COUNCIL OF LLOYD'S)

### NO CURE - NO PAY

<p>1. Name of the salvage Contractors:  (referred to in this agreement as "the Contractors")</p>	<p>2. Property to be salvaged.  The vessel:  her cargo freight bunkers stores and any other property thereon but excluding the personal effects or baggage of passengers master or crew (referred to in this agreement as "the property")</p>
<p>3. Agreed place of safety:</p>	<p>4. Agreed currency of any arbitral award and security (if other than United States dollars)</p>
<p>5. Date of this agreement:</p>	<p>6. Place of agreement:</p>
<p>7. Is the Scopic Clause incorporated into this agreement? State alternative : Yes/No</p>	
<p>8. Person signing for and on behalf of the Contractors  Signature:</p>	<p>9. Captain or other person signing for and on behalf of the property  Signature:</p>

**A. Contractors' basic obligation:** The Contractors identified in Box 1 hereby agree to use their best endeavours to salvage the property specified in Box 2 and to take the property to the place stated in Box 3 or to such other place as may hereafter be agreed. If no place is inserted in Box 3 and in the absence of any subsequent agreement as to the place where the property is to be taken the Contractors shall take the property to a place of safety.

**B. Environmental protection:** While performing the salvage services the Contractors shall also use their best endeavours to prevent or minimise damage to the environment.

(continued on the reverse side)

- C. Scopic Clause:** Unless the word “No” in Box 7 has been deleted this agreement shall be deemed to have been made on the basis that the Scopic Clause is not incorporated and forms no part of this agreement. If the word “No” is deleted in Box 7 this shall not of itself be construed as a notice invoking the Scopic Clause within the meaning of sub-clause 2 thereof.
- D. Effect of other remedies:** Subject to the provisions of the International Convention on Salvage 1989 as incorporated into English law (“the Convention”) relating to special compensation and to the Scopic Clause if incorporated the Contractors' services shall be rendered and accepted as salvage services upon the principle of “no cure - no pay” and any salvage remuneration to which the Contractors become entitled shall not be diminished by reason of the exception to the principle of “no cure - no pay” in the form of special compensation or remuneration payable to the Contractors under a Scopic Clause.
- E. Prior services:** Any salvage services rendered by the Contractors to the property before and up to the date of this agreement shall be deemed to be covered by this agreement.
- F. Duties of property owners:** Each of the owners of the property shall cooperate fully with the Contractors. In particular:
- (i) the Contractors may make reasonable use of the vessel's machinery gear and equipment free of expense provided that the Contractors shall not unnecessarily damage abandon or sacrifice any property on board;
  - (ii) the Contractors shall be entitled to all such information as they may reasonably require relating to the vessel or the remainder of the property provided such information is relevant to the performance of the services and is capable of being provided without undue difficulty or delay;
  - (iii) the owners of the property shall co-operate fully with the Contractors in obtaining entry to the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A.
- G. Rights of termination:** When there is no longer any reasonable prospect of a useful result leading to a salvage reward in accordance with Convention Articles 12 and/or 13 either the owners of the vessel or the Contractors shall be entitled to terminate the services hereunder by giving reasonable prior written notice to the other.
- H. Deemed performance:** The Contractors' services shall be deemed to have been performed when the property is in a safe condition in the place of safety stated in Box 3 or agreed or determined in accordance with Clause A. For the purpose of this provision the property shall be regarded as being in safe condition notwithstanding that the property (or part thereof) is damaged or in need of maintenance if (i) the Contractors are not obliged to remain in attendance to satisfy the requirements of any port or harbour authority, governmental agency or similar authority and (ii) the continuation of skilled salvage services from the Contractors or other salvors is no longer necessary to avoid the property becoming lost or significantly further damaged or delayed.
- I. Arbitration and the LSSA Clauses:** The Contractors' remuneration and/or special compensation shall be determined by arbitration in London in the manner prescribed by Lloyd's Standard Salvage and Arbitration Clauses (“the LSSA Clauses”) and Lloyd's Procedural Rules. The provisions of the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules are deemed to be incorporated in this agreement and form an integral part hereof. Any other difference arising out of this agreement or the operations hereunder shall be referred to arbitration in the same way.
- J. Governing law:** This agreement and any arbitration hereunder shall be governed by English law.
- K. Scope of authority:** The Master or other person signing this agreement on behalf of the property identified in Box 2 enters into this agreement as agent for the respective owners thereof and binds each (but not the one for the other or himself personally) to the due performance thereof.
- L. Inducements prohibited:** No person signing this agreement or any party on whose behalf it is signed shall at any time or in any manner whatsoever offer provide make give or promise to provide or demand or take any form of inducement for entering into this agreement.

**IMPORTANT NOTICES :**

1. **Salvage security.** As soon as possible the owners of the vessel should notify the owners of other property on board that this agreement has been made. If the Contractors are successful the owners of such property should note that it will become necessary to provide the Contractors with salvage security promptly in accordance with Clause 4 of the LSSA Clauses referred to in Clause I. The provision of General Average security does not relieve the salvaged interests of their separate obligation to provide salvage security to the Contractors.
2. **Incorporated provisions.** Copies of the Scopic Clause; the LSSA Clauses and Lloyd's Procedural Rules may be obtained from (i) the Contractors or (ii) the Salvage Arbitration Branch at Lloyd's, One Lime Street, London EC3M 7HA.

Tel.No. + 44(0)20 7327 5408

Fax No. +44(0)20 7327 6827

E-mail: [lloyds-salvage@lloyds.com](mailto:lloyds-salvage@lloyds.com).

[www.lloyds.com](http://www.lloyds.com)

**LLOYD'S**



ภาคผนวก จ

SCOPIC 2000

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## SCOPIC CLAUSE

### 1. General

This SCOPIC clause is supplementary to any Lloyd's Form Salvage Agreement "No Cure - No Pay" ("Main Agreement") which incorporates the provisions of Article 14 of the International Convention on Salvage 1989 ("Article 14"). The definitions in the Main Agreement are incorporated into this SCOPIC clause. If the SCOPIC clause is inconsistent with any provisions of the Main Agreement or inconsistent with the law applicable hereto, the SCOPIC clause, once invoked under sub-clause 2 hereof, shall override such other provisions to the extent necessary to give business efficacy to the agreement. Subject to the provisions of Clause 4 hereof, the method of assessing Special Compensation under Convention Article 14(1) to 14(4) inclusive shall be submitted by the method of assessment set out hereinafter. If this SCOPIC clause has been incorporated into the Main Agreement the Contractor may make no claim pursuant to Article 14 except in the circumstances described in sub-clause 4 hereof. For the purposes of liens and time limits the services hereunder will be treated in the same manner as salvage.

### 2. Invoking the SCOPIC Clause

The Contractor shall have the option to invoke by written notice to the owners of the vessel the SCOPIC clause set out hereafter at any time of his choosing regardless of the circumstances and, in particular, regardless of whether or not there is a "threat of damage to the environment". The assessment of SCOPIC remuneration shall commence from the time the written notice is given to the owners of the vessel and services rendered before the said written notice shall not be remunerated under this SCOPIC clause at all but in accordance with Convention Article 13 as incorporated into the Main Agreement ("Article 13").

### 3. Security for SCOPIC Remuneration

- (i) The owners of the vessel shall provide to the Contractor within 2 working days (excluding Saturdays and Sundays and holidays usually observed at Lloyd's) after receiving written notice from the contractor invoking the SCOPIC clause, a bank guarantee or P&I Club letter (hereinafter called "the Initial Security") in a form reasonably satisfactory to the Contractor providing security for his claim for SCOPIC remuneration in the sum of US\$3 million, inclusive of interest and costs.
- (ii) If, at any time after the provision of the Initial Security the owners of the vessel reasonably assess the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be less than the security in place, the owners of the vessel shall be entitled to require the Contractor to reduce the security to a reasonable sum and the Contractor shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iii) If at any time after the provision of the Initial Security the Contractor reasonably assesses the SCOPIC remuneration plus interest and costs due hereunder to be greater than the security in place, the Contractor shall be entitled to require the owners of the vessel to increase the security to a reasonable sum and the owners of the vessel shall be obliged to do so once a reasonable sum has been agreed.
- (iv) In the absence of agreement, any dispute concerning the proposed Guarantor, the form of the security or the amount of any reduction or increase in the security in place shall be resolved by the Arbitrator.

### 4. Withdrawal

If the owners of the vessel do not provide the Initial Security within the said 2 working days, the Contractor, at his option, and on giving notice to the owners of the vessel, shall be entitled to withdraw from all the provisions of the SCOPIC clause and revert to his rights under the Main Agreement including Article 14 which shall apply as if the SCOPIC clause had not existed. PROVIDED THAT this right of withdrawal may only be exercised if, at the time of giving the said notice of withdrawal the owners of the vessel have still not provided the Initial Security or any alternative security which the owners of the vessel and the Contractor may agree will be sufficient.

### 5. Tariff Rates

- (i) SCOPIC remuneration shall mean the total of the tariff rates of personnel; tugs and other craft; portable salvage equipment; out of pocket expenses; and bonus due.
- (ii) SCOPIC remuneration in respect of all personnel; tugs and other craft; and portable salvage equipment shall be assessed on a time and materials basis in accordance with the Tariff set out in Appendix "A". This tariff will apply until reviewed and amended by the SCR Committee in accordance with Appendix B(1)(b). The tariff rates which will be used to calculate SCOPIC remuneration are those in force at the time the salvage services take place.
- (iii) "Out of pocket" expenses shall mean all those monies reasonably paid by or for and on behalf of the Contractor to any third party and in particular includes the hire of men, tugs, other craft and equipment used and other expenses reasonably necessary for the operation. They will be agreed at cost, PROVIDED THAT:
  - (a) If the expenses relate to the hire of men, tugs, other craft and equipment from another ISU member or their affiliate(s), the amount due will be calculated on the tariff rates set out in Appendix "A" regardless of the actual cost.
  - (b) If men, tugs, other craft and equipment are hired from any party who is not an ISU member and the hire rate is greater than the tariff rates referred to in Appendix "A" the actual cost will be allowed in full, subject to the Shipowner's Casualty Representative ("SCR") being satisfied that in the particular circumstances of the case, it was reasonable for the Contractor to hire such items at that cost. If an SCR is not appointed or if there is a dispute, then the Arbitrator shall decide whether the expense was reasonable in all in the circumstances.
- (iv) In addition to the rates set out above and any out of pocket expenses, the Contractor shall be entitled to a standard bonus of 25% of those rates except that if the out of pocket expenses described in sub-paragraph 5(iii)(b) exceed the applicable tariff rates in Appendix "A" the Contractor shall be entitled to a bonus such that he shall receive in total
  - (a) The actual cost of such men, tugs, other craft and equipment plus 10% of the tariff rate, or
  - (b) The tariff rate for such men, tugs, other craft and equipment plus 25% of the tariff rate whichever is the greater.

### 6. Article 13 Award

- (i) The salvage services under the Main Agreement shall continue to be assessed in accordance with Article 13, even if the Contractor has invoked the SCOPIC clause. SCOPIC remuneration as assessed under sub-clause 5 above will be payable only by the owners of the vessel and only to the extent that it exceeds the total Article 13 Award (or, if none, any potential Article 13 Award) payable by all salvaged interests (including cargo, bunkers, lubricating oil and stores) after currency adjustment but before interest and costs even if the Article 13 Award or any part of it is not recovered.

- (ii) In the event of the Article 13 Award or settlement being in a currency other than United States dollars it shall, for the purposes of the SCOPIC clause, be exchanged at the rate of exchange prevailing at the termination of the services under the Main Agreement.
- (iii) The salvage award under Article 13 shall not be diminished by reason of the exception to the principle of "No Cure - No Pay" in the form of SCOPIC remuneration.

**7. Discount**

If the SCOPIC clause is invoked under sub-clause 2 hereof and the Article 13 Award or settlement (after currency adjustment but before interest and costs) under the Main Agreement is greater than the assessed SCOPIC remuneration then, notwithstanding the actual date on which the SCOPIC remuneration provisions were invoked, the said Article 13 Award or settlement shall be discounted by 25% of the difference between the said Article 13 Award or settlement and the amount of SCOPIC remuneration that would have been assessed had the SCOPIC remuneration provisions been invoked on the first day of the services.

**8. Payment of SCOPIC Remuneration**

- (i) The date for payment of any SCOPIC remuneration which may be due hereunder will vary according to the circumstances.
  - (a) If there is no potential salvage award within the meaning of Article 13 as incorporated into the Main Agreement then, subject to Appendix B(5)(c)(iv), the undisputed amount of SCOPIC remuneration due hereunder will be paid by the owners of the vessel within 1 month of the presentation of the claim. Interest on sums due will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at US prime rate plus 1%.
  - (b) If there is a claim for an Article 13 salvage award as well as a claim for SCOPIC remuneration, subject to Appendix B(5)(c)(iv), 75% of the amount by which the assessed SCOPIC remuneration exceeds the total Article 13 security demanded from ship and cargo will be paid by the owners of the vessel within 1 month and any undisputed balance paid when the Article 13 salvage award has been assessed and falls due. Interest will accrue from the date of termination of the services until the date of payment at the US prime rate plus 1%.
- (ii) The Contractor hereby agrees to give an indemnity in a form acceptable to the owners of the vessel in respect of any overpayment in the event that the SCOPIC remuneration due ultimately proves to be less than the sum paid on account.

**9. Termination**

- (i) The Contractor shall be entitled to terminate the services under this SCOPIC clause and the Main Agreement by written notice to owners of the vessel with a copy to the SCR (if any) and any Special Representative appointed if the total cost of his services to date and the services that will be needed to fulfil his obligations hereunder to the property (calculated by means of the tariff rate but before the bonus conferred by sub-clause 5(iii) hereof) will exceed the sum of:-
  - (a) The value of the property capable of being salvaged; and
  - (b) All sums to which he will be entitled as SCOPIC remuneration
- (ii) The owners of the vessel may at any time terminate the obligation to pay SCOPIC remuneration after the SCOPIC clause has been invoked under sub-clause 2 hereof provided that the Contractor shall be entitled to at least 5 clear days' notice of such termination. In the event of such termination the assessment of SCOPIC remuneration shall take into account all monies due under the tariff rates set out in Appendix A hereof including time for demobilisation to the extent that such time did reasonably exceed the 5 days' notice of termination.
- (iii) The termination provisions contained in sub-clause 9(i) and 9(ii) above shall only apply if the Contractor is not restrained from demobilising his equipment by Government, Local or Port Authorities or any other officially recognised body having jurisdiction over the area where the services are being rendered.

**10. Duties of Contractor**

The duties and liabilities of the Contractor shall remain the same as under the Main Agreement, namely to use his best endeavours to salvage the vessel and property thereon and in so doing to prevent or minimise damage to the environment.

**11. Shipowner's Casualty Representative ("SCR")**

Once this SCOPIC clause has been invoked in accordance with sub-clause 2 hereof the owners of the vessel may at their sole option appoint an SCR to attend the salvage operation in accordance with the terms and conditions set out in Appendix B.

**12. Special Representatives**

At any time after the SCOPIC clause has been invoked the Hull and Machinery underwriter (or, if more than one, the lead underwriter) and one owner or underwriter of all or part of any cargo on board the vessel may each appoint one special representative (hereinafter called respectively the "Special Hull Representative" and the "Special Cargo Representative" and collectively called the "Special Representatives") at the sole expense of the appointor to attend the casualty to observe and report upon the salvage operation on the terms and conditions set out in Appendix C hereof. Such Special Representatives shall be technical men and not practising lawyers.

**13. Pollution Prevention**

The assessment of SCOPIC remuneration shall include the prevention of pollution as well as the removal of pollution in the immediate vicinity of the vessel insofar as this is necessary for the proper execution of the salvage but not otherwise.

**14. General Average**

SCOPIC remuneration shall not be a General Average expense to the extent that it exceeds the Article 13 Award; any liability to pay such SCOPIC remuneration shall be that of the Shipowner alone and no claim whether direct, indirect, by way of indemnity or recourse or otherwise relating to SCOPIC remuneration in excess of the Article 13 Award shall be made in General Average or under the vessel's Hull and Machinery Policy by the owners of the vessel.

- 15. Any dispute arising out of this SCOPIC clause or the operations thereunder shall be referred to Arbitration as provided for under the Main Agreement.

**APPENDIX A (SCOPIC)****1. PERSONNEL**

- (a) The daily tariff rate, or pro rata for part thereof, for personnel reasonably engaged on the contract, including any necessary time in proceeding to and returning from the casualty, shall be as follows:

Office administration, including communications	US\$ 1,000
Salvage Master	US\$ 1,500
Naval Architect or Salvage Officer/Engineer	US\$ 1,250
Assistant Salvage Officer/Engineer	US\$ 1,000
Diving Supervisor	US\$ 1,000
Diver	US\$ 750
Salvage Foreman	US\$ 750
Riggers, Fitters, Equipment Operators	US\$ 600
Specialist Advisors – Fire Fighters, Chemicals, Pollution Control	US\$ 1,000

- (b) The crews of tugs, and other craft, normally aboard that tug or craft for the purpose of its customary work are included in the tariff rate for that tug or craft but when because of the nature and/or location of the services to be rendered, it is a legal requirement for an additional crew member or members to be aboard the tug or craft, the cost of such additional crew will be paid.
- (c) The rates for any personnel not set out above shall be agreed with the SCR or, failing agreement, be determined by the Arbitrator.
- (d) For the avoidance of doubt, personnel are “reasonably engaged on the contract” within the meaning of Appendix A sub-clause 1(a) hereof if, in addition to working, they are eating, sleeping or otherwise resting on site or travelling to or from the site; personnel who fall ill or are injured while reasonably engaged on the contract shall be charged for at the appropriate daily tariff rate until they are demobilised but only if it was reasonable to mobilise them in the first place.
- (e) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of personnel who die on site from the date of death.

**2. TUGS AND OTHER CRAFT**

- (a) (i) Tugs, which shall include salvage tugs, harbour tugs, anchor handling tugs, coastal/ocean towing tugs, off-shore support craft, and any other work boat in excess of 500 b.h.p., shall be charged at the following rates, exclusive of fuel or lubricating oil, for each day, or pro rata for part thereof, that they are reasonably engaged in the services, including proceeding towards the casualty from the tugs' location when SCOPIC is invoked or when the tugs are mobilised (whichever is the later) and from the tugs' position when their involvement in the services terminates to a reasonable location having due regard to their employment immediately prior to their involvement in the services and standing by on the basis of their certificated b.h.p.:

For each b.h.p. up to 5,000 b.h.p.	US\$ 2.00
For each b.h.p. between 5,001 & 10,000 b.h.p.	US\$ 1.50
For each b.h.p. between 10,001 & 20,000 b.h.p.	US\$ 1.00
For each b.h.p. over 20,000 b.h.p.	US\$ 0.50

- (ii) Any tug which has aboard certified fire fighting equipment shall, in addition to the above rates, be paid:

US\$500 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 0.5
US\$1,000 per day, or pro rata for part thereof, if equipped with Fi Fi 1.0

for that period in which the tug is engaged in fire fighting necessitating the use of the certified fire fighting equipment.

- (iii) Any tug which is certified as “Ice Class” shall, in addition to the above, be paid US\$1,000 per day, or pro rata for part thereof, when forcing or breaking ice during the course of services including proceeding to and returning from the casualty.
- (iv) For the purposes of paragraph 2(a)(i) hereof tugs shall be remunerated for any reasonable delay or deviation for the purposes of taking on board essential salvage equipment, provisions or personnel which the Contractor reasonably anticipates he shall require in rendering the services which would not normally be found on vessels of the tugs size and type.
- (b) Any launch or work boat of less than 500 b.h.p. shall, exclusive of fuel and lubricating oil, be charged at a rate of US\$3.00 for each b.h.p.
- (c) Any other craft, not falling within the above definitions, shall be charged out at a market rate for that craft, exclusive of fuel and lubricating oil, such rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (d) All fuel and lubricating oil consumed during the services shall be paid at cost of replacement and shall be treated as an out of pocket expense.
- (e) For the avoidance of doubt, the above rates shall not include any portable salvage equipment normally aboard the tug or craft and such equipment shall be treated in the same manner as portable salvage equipment and the Contactors shall be remunerated in respect thereof in accordance with Appendix A paragraphs 3 and 4 (i) and (ii) hereof.

- (f) SCOPIIC remuneration shall cease to accrue in respect of tugs and other craft which become a commercial total loss from the date they stop being engaged in the services plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises whilst engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

### 3. PORTABLE SALVAGE EQUIPMENT

- (a) The daily tariff, or pro rata for part thereof, for all portable salvage equipment reasonably engaged during the services, including any time necessary for mobilisation and demobilisation, shall be as follows:

<u>Generators</u>	<u>Rate – US\$.</u>	<u>Welding &amp; Cutting Equipment</u>	<u>Rate – US\$.</u>
Up to 50 kW	60	Bolt Gun	300
51 to 100 kW	125	Gas Detector	100
101 to 300 kW	200	Hot Tap Machine,	
Over 301 kW	350	including supporting equipment	1,000
		Oxy-acetylene Surface Cutting Gear	25
		Underwater Cutting Gear	50
		Underwater Welding Kit	50
		250 Amp Welder	150
		400 Amp Welder	200
<u>Portable Inert Gas Systems</u>		<u>Pollution Control Equipment</u>	
1,000m <sup>3</sup> /hour	1,200	Oil Boom, 24", per 10 metres	30
1,500m <sup>3</sup> /hour	1,400	Oil Boom, 36", per 10 metres	100
		Oil Boom, 48", per 10 metres	195
<u>Compressors</u>		<u>Lighting Systems</u>	
High Pressure	100	Lighting String, per 50 feet	25
185 Cfm	150	Light Tower	50
600 Cfm	250	Underwater Lighting System, 1,000 watts	75
1200 Cfm	400		
Air Manifold	10		
Blower; 1,500m <sup>3</sup> /min.	850		
		<u>Winches</u>	
<u>Pumping Equipment</u>		Up to 20 tons, including 50 metres of wire	200
<u>Air</u>			
2"	75	<u>Storage Equipment</u>	
<u>Diesel</u>		10' Container	25
2"	50	20' Container	40
4"	90		
6"	120	<u>Miscellaneous Equipment</u>	
<u>Electrical Submersible</u>		Air Bags, less than 5 tons lift	40
2"	50	5 to 15 tons lift	200
4"	150	Air Lift 4"	100
6"	500	6"	200
<u>Hydraulic</u>		8"	300
6"	600	Air Tugger, up to 3 tons	75
8"	1,000	Ballast/Fuel Oil Storage Bins, 50,000 litres	100
		Chain Saw	20
<u>Hoses</u>		Damage Stability Computer and Software	250
<u>Air Hose</u>		Echo Sounder, portable	25
¾"per 30 metres or 100 feet	20	Extension Ladder	20
2"per 30 metres or 100 feet	40	Hydraulic Jack, up to 100 tons	75
<u>Layflat</u>		Hydraulic Powerpack	75
2" per 6 metres or 20 feet	10	Pressure washer, water	250
4" per 6 metres or 20 feet	15	steam	450
6" per 6 metres or 20 feet	20	heavy	400
<u>Rigid</u>		Light	200
2" per 6 metres or 20 feet	15	Drill	50
4" per 6 metres or 20 feet	20	Splitter	400
6" per 6 metres or 20 feet	25		
8" per 6 metres or 20 feet	30	Rock,	
		Steel Saw	20
<u>Fenders</u>		Tirfors, up to 5 tonnes	10
<u>Yokohama</u>		Thermal Imaging Camera	250
1.00m. x 2.00m.	75	Tool Package, per set	175
2.50m. x 5.50m.	150	Ventilation Package	20
3.50m. x 6.50m.	250	VHF Radio	10
<u>Low Pressure Inflatable</u>		Z Boat, including outboard up to 14 feet	200
3 metres	70	over 14 feet	350
6 metres	70		
9 metres	150		
12 metres	250		
16 metres	250		



<b>Shackles</b>	<b>Rate – US\$.</b>	<b>Protective Clothing</b>	<b>Rate – US\$.</b>
Up to 50 tonnes	10	Breathing Gear.	50
51 to 100 tonnes	20	Hazardous Environment Suit	100
101 to 200 tonnes	30		
Over 200 tonnes	50	<b>Diving Equipment</b>	
		Decompression Chamber,	
		2 man, including compressor	500
		4 man, including compressor	700
		Hot Water Diving Assembly	250
		Underwater Magnets	20
		Underwater Drill	20
		Shallow Water Dive Spread	225
<b>Distribution Boards</b>			
Up to 50 kW	60		
51 to 100 kW	125		
101 to 300 kW	200		
Over 301 kW	350		

- (b) Any portable salvage equipment engaged but not set out above shall be charged at a rate to be agreed with the SCR or, failing agreement, determined by the Arbitrator.
- (c) The total charge (before bonus) for each item of portable salvage equipment, owned by the contractor, shall not exceed the manufacturer's recommended retail price on the last day of the services multiplied by 1.5.
- (d) Compensation for any portable salvage equipment lost or destroyed during the services shall be paid provided that the total of such compensation and the daily tariff rate (before bonus) in respect of that item do not exceed the actual cost of replacing the item at the Contractors' base with the most similar equivalent new item multiplied by 1.5.
- (e) All consumables such as welding rods, boiler suits, small ropes etc. shall be charged at cost and shall be treated as an out of pocket expense.
- (f) The Contractor shall be entitled to remuneration at a stand-by rate of 50% of the full tariff rate plus bonus for any portable salvage equipment reasonably mobilised but not used during the salvage operation provided
- (i) It has been mobilised with the prior agreement of the owner of the vessel or its mobilisation was reasonable in the circumstances of the casualty, or
- (ii) It comprises portable salvage equipment normally aboard the tug or craft that would have been reasonably mobilised had it not already been aboard the tug or craft.
- (g) SCOPIC remuneration shall cease to accrue in respect of portable salvage equipment which becomes a commercial total loss from the date it ceases to be useable plus a reasonable period for demobilisation (if appropriate) PROVIDED that such SCOPIC remuneration in respect of demobilisation shall only be payable if the commercial total loss arises while it is engaged in the services and through no fault of the Contractors, their servants, agents or sub-contractors.

#### 4. **DOWNTIME**

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or is damaged without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services it should be paid for during the repair while on site at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus uplift pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause.

If a tug or piece of portable salvage equipment breaks down or otherwise becomes inoperable without fault on the part of the Contractor, his servants, agents or sub-contractors and as a direct result of performing the services and cannot be repaired on site then:

- (a) If it is not used thereafter but remains on site then no SCOPIC remuneration is payable in respect of that tug or piece of portable salvage equipment from the time of the breakdown.
- (b) If it is removed from site, repaired and reasonably returned to the site for use SCOPIC remuneration at the standby rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause shall be payable from the breakdown to the date it is returned to the site.
- (c) If it is removed from the site and not returned SCOPIC remuneration ceases from the breakdown but is, in addition, payable for the period that it takes to return it directly to base at the stand-by rate of 50% of the tariff rate plus bonus pursuant to sub-clause 5(iv) of the SCOPIC clause.

**APPENDIX B (SCOPIC)**

1. (a) The SCR shall be selected from a panel (the "SCR Panel") appointed by a Committee (the "SCR Committee") comprising of representatives appointed by the following:
    - 3 representatives from the International Group of P and I Clubs
    - 3 representatives from the ISU
    - 3 representatives from the IUMI
    - 3 representatives from the International Chamber of Shipping
  - (b) The SCR Committee shall be responsible for an annual review of the tariff rates as set out in Appendix A.
  - (c) The SCR Committee shall meet once a year in London to review, confirm, reconfirm or remove SCR Panel members.
  - (d) Any individual may be proposed for membership of the SCR Panel by any member of the SCR Committee and shall be accepted for inclusion on the SCR Panel unless at least four votes are cast against his inclusion.
  - (e) The SCR Committee shall also set and approve the rates of remuneration for the SCRs for the next year.
  - (f) Members of the SCR Committee shall serve without compensation.
  - (g) The SCR Committee's meetings and business shall be organised and administered by the Salvage Arbitration Branch of the Corporation of Lloyd's (hereinafter called "Lloyds") who will keep the current list of SCR Panel members and make it available to any person with a bona fide interest.
  - (h) The SCR Committee shall be entitled to decide its own administrative rules as to procedural matters (such as quorums, the identity and power of the Chairman etc.)
2. The primary duty of the SCR shall be the same as the Contractor, namely to use his best endeavours to assist in the salvage of the vessel and the property thereon and in so doing to prevent and minimise damage to the environment.
  3. The Salvage Master shall at all times remain in overall charge of the operation, make all final decisions as to what he thinks is best and remain responsible for the operation.
  4. The SCR shall be entitled to be kept informed by or on behalf of the Salvage Master or (if none) the principal contractors' representative on site (hereinafter called "the Salvage Master"). The Salvage Master shall consult with the SCR during the operation if circumstances allow and the SCR, once on site, shall be entitled to offer the Salvage Master advice.
  5. (a) Once the SCOPIC clause is invoked the Salvage Master shall send daily reports (hereinafter called the "Daily Salvage Reports") setting out:-
    - the salvage plan (followed by any changes thereto as they arise)
    - the condition of the casualty and the surrounding area (followed by any changes thereto as they arise)
    - the progress of the operation
    - the personnel, equipment, tugs and other craft used in the operation that day.
  - (b) Pending the arrival of the SCR on site the Daily Salvage Reports shall be sent to Lloyd's and the owners of the vessel. Once the SCR has been appointed and is on site the Daily Salvage Reports shall be delivered to him.

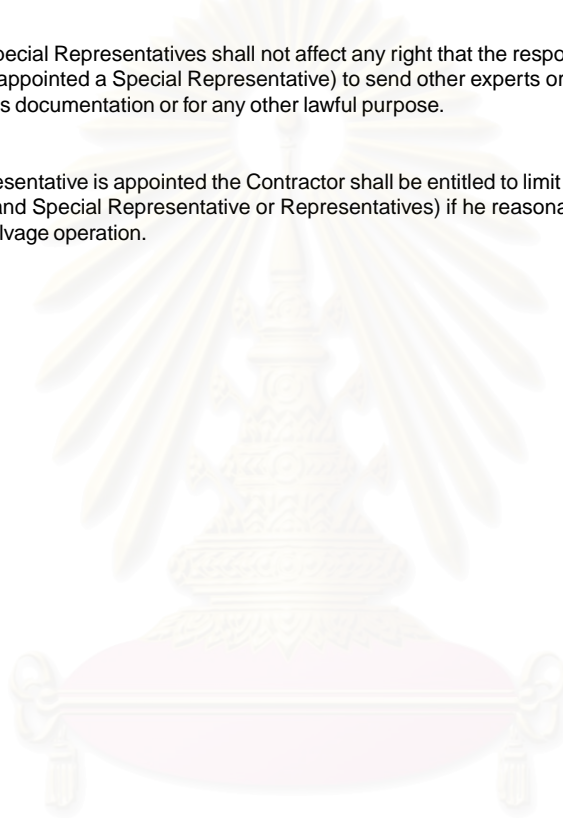
- (c) The SCR shall upon receipt of each Daily Salvage Report:-
- (i) Transmit a copy of the Daily Salvage Report by the quickest method reasonably available to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and (if any) to the Special Hull Representative and Special Cargo Representative (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) if they are on site; and if a Special Hull Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports direct to the leading Hull Underwriter or his agent (if known to the SCR) and if a Special Cargo Representative is not on site the SCR shall likewise send copies of the Daily Salvage Reports to such cargo underwriters or their agent or agents as are known to the SCR (hereinafter in this Appendix B such Hull and Cargo property underwriters shall be called "Known Property Underwriters").
  - (ii) If circumstances reasonably permit consult with the Salvage Master and endorse his Daily Salvage Report stating whether or not he is satisfied and
  - (iii) If not satisfied with the Daily Salvage Report, prepare a dissenting report setting out any objection or contrary view and deliver it to the Salvage Master and transmit it to Lloyd's, the owners of the vessel, their liability insurers and to any Special Representatives (appointed under clause 12 of the SCOPIC clause and Appendix C) or, if one or both Special Representatives has not been appointed, to the appropriate Known Property Underwriter.
  - (iv) If the SCR gives a dissenting report to the Salvage Master in accordance with Appendix B(5)(c)(iii) to the SCOPIC clause, any initial payment due for SCOPIC remuneration shall be at the tariff rate applicable to what is in the SCR's view the appropriate equipment or procedure until any dispute is resolved by agreement or arbitration.
- (d) Upon receipt of the Daily Salvage Reports and any dissenting reports of the SCR, Lloyd's shall distribute upon request the said reports to any parties to this contract and any of their property insurers of whom they are notified (hereinafter called "the Interested Persons") and to the vessel's liability insurers.
- (e) As soon as reasonably possible after the Salvage services terminate the SCR shall issue a report (hereinafter call the "SCR's Final Salvage Report") setting out:
- the facts and circumstances of the casualty and the salvage operation insofar as they are known to him.
  - the tugs, personnel and equipment employed by the Contractor in performing the operation.
  - A calculation of the SCOPIC remuneration to which the contractor may be entitled by virtue of this SCOPIC clause.

The SCR's Final Salvage Report shall be sent to the owners of the vessel and their liability insurers and to Lloyd's who shall forthwith distribute it to the Interested Persons.

6. (a) The SCR may be replaced by the owner of the vessel if either:
- (i) the SCR makes a written request for a replacement to the owner of the vessel (however the SCR should expect to remain on site throughout the services and should only expect to be substituted in exceptional circumstances); or
  - (ii) the SCR is physically or mentally unable or unfit to perform his duties; or
  - (iii) all salvaged interests or their representatives agree to the SCR being replaced.
- (b) Any person who is appointed to replace the SCR may only be chosen from the SCR Panel.
- (c) The SCR shall remain on site throughout the services while he remains in that appointment and until the arrival of any substitute so far as practicable and shall hand over his file and all other correspondence, computer data and papers concerning the salvage services to any substitute SCR and fully brief him before leaving the site.
- (d) The SCR acting in that role when the services terminate shall be responsible for preparing the Final Salvage Report and shall be entitled to full co-operation from any previous SCRs or substitute SCRs in performing his functions hereunder.
7. The owners of the vessel shall be primarily responsible for paying the fees and expenses of the SCR. The Arbitrator shall have jurisdiction to apportion the fees and expenses of the SCR and include them in his award under the Main Agreement and, in doing so, shall have regard to the principles set out in any market agreement in force from time to time.

**APPENDIX C (SCOPIC)****The Special Representatives**

1. The Salvage Master, the owners of the vessel and the SCR shall co-operate with the Special Representatives and shall permit them to have full access to the vessel to observe the salvage operation and to inspect such of the ship's documents as are relevant to the salvage operation.
2. The Special Representative shall have the right to be informed of all material facts concerning the salvage operation as the circumstances reasonably allow.
3. If an SCR has been appointed the SCR shall keep the Special Representatives (if any and if circumstances permit) fully informed and shall consult with the said Special Representatives. The Special Representatives shall also be entitled to receive a copy of the Daily Salvage Reports direct from the Salvage Master or, if appointed, from the SCR.
4. The appointment of any Special Representatives shall not affect any right that the respondent ship and cargo interests may have (whether or not they have appointed a Special Representative) to send other experts or surveyors to the vessel to survey ship or cargo and inspect the ship's documentation or for any other lawful purpose.
5. If an SCR or Special Representative is appointed the Contractor shall be entitled to limit access to any surveyor or representative (other than the said SCR and Special Representative or Representatives) if he reasonably feels their presence will substantially impede or endanger the salvage operation.



สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ภาคผนวก จ

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

**บันทึกหลักการและเหตุผล**  
**ประกอบร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล**  
**พ.ศ. ....**

-----

**หลักการ**

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

**เหตุผล**

เนื่องจากการเดินเรืออาจต้องประสบภัยอันตรายอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สิน หรือบุคคลบนเรือ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย การกำหนดเงินตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลและบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดแก่สิ่งแวดล่อม การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีลักษณะเป็นการเฉพาะ เพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับหลักสากล จึงสมควรให้มีกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกี่ยวกับเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สถาบันวิทยบริการ  
 จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ร่าง  
พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล  
พ.ศ. ....

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

.....  
.....  
โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล  
พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล  
ซึ่งมาตรา 29 ประกอบกับมาตรา 48 ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยบัญญัติให้กระทำได้  
โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

.....  
.....  
มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.  
...."

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราช  
กิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา 3 บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราช  
บัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

"การช่วยเหลือกู้ภัย" หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใด ที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วย  
เหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบภัยอันตราย ในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

“เรือเดินทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

“เจ้าของเรือ” หมายความว่า เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ เว้นแต่กรณีที่มีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือ ให้หมายรวมถึงผู้เช่าหรือผู้เช่าซื้อซึ่งควบคุมและครอบครองเรือโดยผลแห่งสัญญาอันด้วย”

“ทรัพย์สิน” หมายความว่า ทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดตั้งถาวรอยู่กับแนวชายฝั่ง และให้หมายความรวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่าระวางด้วย

“ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม” หมายความว่า ความเสียหายอย่างมากทางกายภาพแก่สุขภาพอนามัยของมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทรัพยากรในน่านน้ำชายฝั่งทะเล ในน่านน้ำในประเทศหรือบริเวณต่อเนื่องใกล้เคียง รวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ซึ่งเกิดขึ้นจากมลพิษ การปนเปื้อน อากาศ ภัย การระเบิดหรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่นอย่างเดียวกัน

“เงินตอบแทน” หมายความว่า เงินรางวัล เงินบำเหน็จ หรือ และเงินค่าทดแทนพิเศษ ซึ่งต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

“มูลค่าของเรือและทรัพย์สินอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้” หมายความว่า มูลค่าของเรือและทรัพย์สินอื่นที่เหลือรอดมาจากการช่วยเหลือกู้ภัย ในเวลาและสถานที่ที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง หรือมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอื่นที่ขายได้หลังจากหักค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับการขายแล้ว

“ผู้ประเมิน” หมายความว่า ผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ในด้านกาประเมินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ ซึ่งแต่งตั้งโดยเจ้าของเรือหรือทรัพย์สินอื่นและผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือศาลในกรณีที่เกิดถกกันไม่ได้

“กองทุน” หมายความว่า กองทุนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 5 พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำในประเทศไทย โดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง

(1) การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำในประเทศไทย โดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง

(2) เรือรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการโดยไม่ได้ใช้หรือมิใช่เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองจากรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป



(3) แทนที่ที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานชุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแทนหรือฐานชุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเล

มาตรา 5/1 ความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่กระทบถึงการใช้อำนาจขององค์กรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อกำหนดแนวทางสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัย หรือเพื่อคุ้มครองชายฝั่งทะเลหรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องจากความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม

มาตรา 5/2 การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำหรือควบคุมโดยองค์กรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยการนั้น

ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ช่วยเหลือเรือรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของหรือดำเนินการโดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองจากรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปได้รับเงินรางวัลจากกองทุน

มาตรา 6 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

## หมวดที่ 1

### การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย

#### ส่วนที่ 1

#### สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 7 ในการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย ให้นายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของเรือ และให้เจ้าของเรือหรือนายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ

นอกจากที่ระบุไว้ในมาตรา 8 มาตรา 9 (2) และ 10 (2) คู่สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยอาจตกลงกันให้แตกต่างไปจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ก็ได้

มาตรา 8 ในการบังคับตามสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยถ้าศาลเห็นว่าสัญญานั้นได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิชอบหรือความกดดันอันเกิดจากภัยอันตรายที่คุกคาม และมีข้อกำหนด

หรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม หรือเห็นว่าเงินตอบแทนตามสัญญาได้กำหนดไว้สูงหรือต่ำจนเกินไปเมื่อคำนึงถึงสภาพการปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้นจริง ศาลอาจมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (1) ไม่ใช้สัญญานั้นทั้งหมดหรือบางส่วนบังคับแก่คู่สัญญา และใช้บังคับบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้บังคับแทน
- (2) เปลี่ยนข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของสัญญานั้น
- (3) เพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญาให้เหมาะสมกับสภาพการปฏิบัติการที่เกิดขึ้นจริง

## ส่วนที่ 2

### หน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 9 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ต่อเจ้าของเรือ นายเรือและเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตรายในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ดังต่อไปนี้

- (1) การดำเนินการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยต้องกระทำด้วยความระมัดระวังตามสมควร **เว้นแต่ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเป็นผู้มีวิชาชีพต้องกระทำด้วยความระมัดระวังอย่างยิ่ง**
- (2) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด
- (3) ขอความช่วยเหลือจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเมื่อมีเหตุอันควร และ
- (4) ยอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการ เมื่อได้รับการร้องขออันควรจากเจ้าของเรือ นายเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ทั้งนี้ถ้าปรากฏว่าการร้องขอดังกล่าวมีขึ้นโดยไม่มีเหตุอันควร ให้การปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นนั้น ไม่มีผลกระทบต่อเงินรางวัลที่ได้พึงจะได้รับ **และไม่ตกอยู่ภายใต้มาตรา 15**

มาตรา 10 ในกรณีที่เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นประสบภัยอันตราย เจ้าของเรือ นายเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่น มีหน้าที่ต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ดังต่อไปนี้

- (1) ให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ในระหว่างการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย
- (2) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด

(3) ต้องรับมอบเรือ หรือทรัพย์สินคืน เมื่อเรือหรือทรัพย์สินนั้นได้ไปอยู่ในสถานที่ปลอดภัยแล้ว และได้รับการร้องขอโดยมีเหตุผลอันควรจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 10/1 เจ้าของเรือ เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัย มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติหน้าที่ตาม มาตรา 9 และมาตรา 10 แล้วแต่กรณี

มาตรา 11 นายเรือมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายแห่งชีวิตในทะเลตามความสามารถที่จะกระทำได้โดยไม่ก่อให้เกิดภัยอันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือและบุคคลบนเรือของตน ทั้งนี้ เว้นแต่การช่วยเหลือไม่จำเป็นอีกต่อไป

เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในผลที่นายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง

## หมวด 2

### สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเงินตอบแทน

มาตรา 12 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัล ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินปลอดภัย

แม้เรือที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นเจ้าของเดียวกันกับเรือที่ประสบภัยอันตรายสิทธิในการได้รับเงินรางวัลจะไม่เสียไป

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นโดยการร้องขอของนายเรือหรือเจ้าของเรือ ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว

มาตรา 13 การกำหนดเงินรางวัลให้ใช้เกณฑ์ ดังต่อไปนี้ประกอบกัน ทั้งนี้ให้คำนึงถึงการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย

- (1) มูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นตามสภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้
- (2) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้มากที่สุด
- (3) ระดับของความสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัย
- (4) สภาพและระดับความรุนแรงของภัยอันตราย

- (5) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินและชีวิตบุคคล
- (6) เวลาที่เสียไปและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งความสูญเสียที่เกิดแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย
- (7) ความเสี่ยงต่อความรับผิดชอบและความเสี่ยงอย่างอื่นที่เกิดแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย
- (8) ความซับซ้อนในการให้บริการ
- (9) เรือและเครื่องมือต่าง ๆ ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีไว้ใช้และที่ได้ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย
- (10) การเตรียมพร้อม ประสิทธิภาพและมูลค่าของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา 14 ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือต้องจ่ายเงินรางวัลตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นที่ขนส่งโดยเรือบนเรือนั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเรียกเอาเงินรางวัลทั้งหมดนั้นจากเจ้าของเรือก็ได้

ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยใช้สิทธิตามวรรคสอง เจ้าของเรือซึ่งจ่ายเงินรางวัลไปนั้นมีสิทธิได้เบี้ยเอาแก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นตามส่วนที่ผู้มีส่วนได้เสียนั้นจะต้องจ่ายตามวรรคหนึ่ง แต่ถ้าเจ้าของเรือไม่ได้ยกข้อต่อสู้ของผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นขึ้นต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ให้เจ้าของเรือสันนิษฐานที่จะไต่เบียดกับผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นเพียงเท่าที่ไม่ยกขึ้นต่อผู้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้รู้ว่ามีข้อต่อสู้เช่นนั้น และที่ไม่รู้นั้นมีใช้ความผิดของตนด้วย

มาตรา 15 เงินรางวัลจะต้องไม่เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้อง

เมื่อคู่กรณีแต่งตั้งผู้ประเมินแล้ว ให้ผู้ประเมินรวบรวมข้อมูลของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่น รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือและทรัพย์สินอย่างอื่นจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นนั้น เพื่อทำการประเมินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

หากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นไม่ได้ให้ข้อมูลภายในระยะเวลาอันสมควร ให้ผู้ประเมินประเมินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏแก่ตน ซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นจะได้แย้งได้ต่อเมื่อการประเมินนั้นไม่ถูกต้องอย่างชัดเจน

มาตรา 16 ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเร็ว ซึ่งเร็วกว่าตัวเองหรือสินค้าในเรือได้คุกคามต่อการที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อ **สภาพสิ่ง** แวดล้อม และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 หรือได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แต่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ จากเจ้าของเรือลำนั้นเท่ากับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แล้วกรณี

ในกรณีตามที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ถ้าการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ป้องกันหรือบรรเทาความเสียหาย **อย่างมากที่สุด** ต่อ **สภาพสิ่ง** แวดล้อม **ให้เหลือน้อยที่สุด** เงินค่าทดแทนพิเศษซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าพึงจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย อาจเพิ่มขึ้นได้อย่างสูงถึงร้อยละสามสิบของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ ศาลอาจจะเพิ่มเงินค่าทดแทนพิเศษขึ้นได้อีก หากศาลเห็นว่าเป็นธรรมและยุติธรรม โดยพิจารณาตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องที่ระบุไว้ในมาตรา 13 อย่างไรก็ตาม เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะได้รับต้องไม่เกินสองเท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้หมายถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยมีเหตุอันควรที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องจ่ายไป รวมถึงอัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงและมีเหตุอันควร **ในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย** ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 13 (8) (9) และ (10)

**เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะต้องจ่ายตามมาตรา 16 ให้จ่ายตามส่วนต่างระหว่างเงินค่าทดแทนพิเศษกับเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับตามมาตรา 13**

**ค่าทดแทนพิเศษไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่จะเรียกให้เฉลี่ยได้ตามกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในการเดินเรือ**

ถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเลินเล่อและไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหาย **อย่างมากที่สุด** ต่อ **สภาพสิ่ง** แวดล้อม **ให้เหลือน้อยที่สุด** ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจจะถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามมาตรา 16 ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน แล้วแต่กรณี

บทบัญญัติตามมาตรา 16 นี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบี่ยของเจ้าของเรือ **แต่ถ้าเจ้าของเรือไม่ได้ยกข้อต่อสู้ของผู้มีหน้าที่จ่ายค่าทดแทนพิเศษขึ้นต่อสู้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ให้เจ้าของเรือสิ้นสิทธิที่จะไล่เบี่ยเอากับผู้มีหน้าที่จ่ายค่าทดแทนพิเศษเพียงเท่าที่ไม่ยกขึ้นต่อสู้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้รู้ว่ามีข้อต่อสู้เช่นนั้น และที่ไม่รู้นั้นมีไต่ความผิดของตนด้วย**

มาตรา 17 ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายราย ให้ใช้เกณฑ์ตามมาตรา 13 เป็นฐานของการ **คำนวณแบ่ง** เงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเหล่านั้น

มาตรา 18 ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือไทย การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือให้พิจารณาว่าการปฏิบัติการณ์นั้นเป็นการนำเรือและอุปกรณ์ เข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นการปฏิบัติการที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือ ถ้าปรากฏว่าเป็นกรณีนำเรือและอุปกรณ์เข้าเสี่ยงภัย ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่เจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นกรณีที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือโดยเฉพาะ ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่คนประจำเรือทุกคน โดยระหว่างคนประจำเรือด้วยกัน ให้ได้รับส่วนแบ่งเงินรางวัลในอัตราส่วนที่เท่ากันตามส่วนที่ได้ใช้ความรู้ความสามารถไปในการช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ เว้นแต่จะตกลงกันโดยชัดแจ้งไว้เป็นอย่างอื่น

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือต่างประเทศ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือขึ้นชักรง

มาตรา 19 ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ปฏิบัติการจากเรือ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างที่ตนได้ใช้ในการปฏิบัติการ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญา ระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างนั้น

ในกรณีที่กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างเป็นกฎหมายไทย ให้นำบทบัญญัติในมาตรา 18 วรรคหนึ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม

มาตรา 20 ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทน เงินรางวัลจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตจากการกระทำนั้น แต่มีสิทธิเรียกเงินรางวัลจากกองทุน

ในการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ให้ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตนั้นมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรมจากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับ

มาตรา 21 ในกรณีที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ถ้าผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตได้กระทำการช่วยเหลือกู้ภัยด้วยในคราวเดียวกัน ศาลอาจเพิ่มเงินตอบแทนที่ผู้กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยจะได้รับก็ได้ โดยคำนึงถึงเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในมาตรา 13 (5) ด้วย

มาตรา 22 ในกรณีที่มีการทำสัญญาให้บริการแก่เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นไว้ก่อนเกิดภัยอันตราย นอกจากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย การปฏิบัติตามสัญญานั้นไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน เว้นแต่การปฏิบัติการณ์นั้นเป็นการกระทำนอกเหนือไปจากขอบเขตหน้าที่ตามสัญญานั้น

มาตรา 23 หากการช่วยเหลือกู้ภัยจำเป็นต้องมีขึ้นหรือต้องยกขึ้นเพราะความผิดหรือการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจเสียสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนไปทั้งหมดหรือบางส่วน

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกระทำโดยการกลฉ้อฉลหรือไม่สุจริต ย่อมสิ้นไปซึ่งสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทนโดยสิ้นเชิง

มาตรา 24 การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทนเงินรางวัล หากได้กระทำไปโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามอันชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควรของบุคคลต่อไปนี้ นายเรือ เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย

(1) เจ้าของเรือหรือนายเรือ ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือ หรือทรัพย์สินที่เคยอยู่บนเรือ

(2) เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินนั้นที่ไปได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือ

### หมวด 3

#### สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนและการดำเนินคดี

มาตรา 25 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ แต่หากมีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องดังกล่าวอันเป็นที่พอใจ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือนั้นได้อีก

มาตรา 26 หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยร้องขอ ให้บุคคลซึ่งต้องรับในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย

มาตรา 27 ก่อนที่จะปล่อยสินค้าไปจากเรือเจ้าของเรือต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้เจ้าของสินค้าจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้น ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะร้องขอตามมาตรา 26 หรือไม่ก็ตาม

ในกรณีที่สินค้าเป็นของสดเสีง่าย หรือค่าเก็บรักษาสินค้าสูงเกินสมควร นายเรือจะแจ้งให้เจ้าของสินค้าทราบแล้วนำสินค้านั้นมาตั้งกล่าวออกขายทอดตลาดแล้วนำเงินที่ได้จากการขายหลังจากหักค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายทั้งปวงที่เกี่ยวข้องกับการขายมาเก็บไว้เป็นหลักประกันแทนก็ได้

มาตรา 28 ห้ามมิให้เคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยออกไปจากท่าเรือหรือสถานที่ที่เรือและทรัพย์สินนั้นมาถึงหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยโดยปราศจากความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เว้นแต่มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต่อเรือหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง

มาตรา 29 คำฟ้องเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา 30 ในกรณีที่การเรียกร้องเงินตอบแทนเป็นข้อพิพาทเฉพาะเรื่องจำนวนเงินเงินตอบแทน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจยื่นคำขอฝ่ายเดียวโดยทำเป็นคำร้องขอต่อศาลในเวลาใด ๆ ก่อนพิพาทฯ ขอให้ศาลมีคำสั่งให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจ่ายเงินตอบแทนในจำนวนที่ไม่ได้แย้งกัน เมื่อศาลได้รับคำร้องนี้แล้วให้ดำเนินการไต่สวนก่อนก็ได้ ศาลอาจพิจารณาสั่งให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนที่ร้องขอหรืออาจกำหนดเงื่อนไขที่เห็นว่าเป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีประกอบไปด้วยก็ได้

ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งให้เงินตอบแทน ถ้าบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาล ให้ศาลมีอำนาจบังคับบุคคลนั้นเสมือนว่าเป็นลูกหนี้ตามคำพิพากษาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง

เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนนั้นแล้ว ให้ลดหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา 26 แก่บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนตามส่วน

มาตรา 31 สิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทน และสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทน ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในสองปีนับแต่วันที่การช่วยเหลือกู้ภัยสิ้นสุดลง ให้เป็นอันขาดอายุความ สิทธิไต่เบี่ย ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่สามารภใช้สิทธิเรียกร้องได้ ให้เป็นอันขาดอายุความ

ก่อนอายุความตามสองวรรคก่อนจะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิ



เรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้

มาตรา 32 กรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐหนึ่งรัฐใดซึ่งได้รับความคุ้มครองของรัฐตามกฎหมาย ทรัพย์สินดังกล่าว ย่อมจะไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย เว้นแต่เป็นกรณีที่รัฐซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอม

มาตรา 33 กรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยสินค้าเพื่อมนุษยธรรมซึ่งรัฐหนึ่งรัฐใดได้บริจาค ทรัพย์สินดังกล่าว ย่อมจะไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย หากรัฐนั้นได้ตกลงจ่ายเงินตอบแทน

#### บทเฉพาะกาล

มาตรา 34 พระราชบัญญัติไม่ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

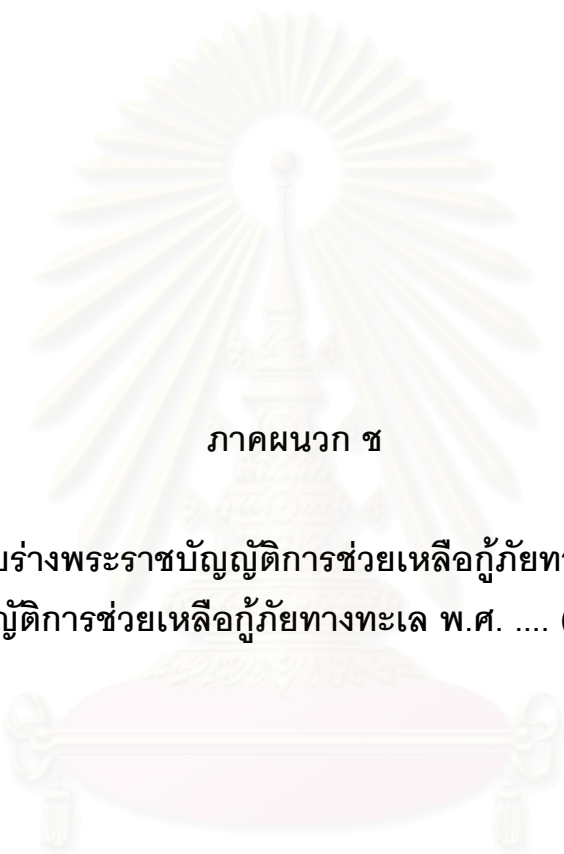
ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

.....  
นายกรัฐมนตรี

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

#### หมายเหตุ

- ก** ข้อความที่ขีดเส้นใต้เป็นข้อความที่ผู้เขียนเห็นว่าควรเพิ่มเติมเข้าไปในร่างพระราชบัญญัติ
- ค** ข้อความที่ขีดฆ่าเป็นข้อความที่ผู้เขียนเห็นว่าควรตัดออกจากร่างพระราชบัญญัติ



ภาคผนวก ช

ตารางเปรียบเทียบร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... กับ  
ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. .... (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

สถาบันวิทยบริการ  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

มาตรา	ร่างพระราชบัญญัติปัจจุบัน	ร่างพระราชบัญญัติที่ขอเสนอแก้ไข
มาตรา 1	พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ...."	พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ...."
มาตรา 2	พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป	พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป
มาตรา 3	บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน	บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน
มาตรา 4	<p>ในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>"การช่วยเหลือกู้ภัย" หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใด ที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบภัยอันตราย ในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ</p> <p>"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด</p> <p>"เรือเดินทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ</p> <p>"ทรัพย์สิน" หมายความว่า ทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติด</p>	<p>ในพระราชบัญญัตินี้</p> <p>"การช่วยเหลือกู้ภัย" หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใด ที่ได้กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบภัยอันตราย ในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ</p> <p>"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด</p> <p>"เรือเดินทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ</p> <p><u>"เจ้าของเรือ" หมายความว่า เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ เว้นแต่กรณีมีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือ ให้หมายรวมถึงผู้เช่าหรือผู้เช่าซื้อซึ่งควบคุมและครอบครองเรือโดยผลแห่งสัญญาอันด้วย"</u></p> <p>"ทรัพย์สิน" หมายความว่า ทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติด</p>

<p>ตริ่งถาวรอยู่กับแนวชายฝั่ง และให้ หมายความรวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่า ระวางด้วย</p> <p>“ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม” หมายความว่า ความเสียหายอย่างมาก ทางกายภาพแก่สุขภาพของมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทรัพยากรใน น่านน้ำชายฝั่งทะเล ในน่านน้ำใน ประเทศหรือบริเวณต่อเนื่องใกล้เคียง ซึ่งเกิดขึ้นจากมลพิษ การปนเปื้อน อัคคี ภัย การระเบิดหรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่น อย่างเดียวกัน</p> <p>“เงินตอบแทน” หมายความว่า เงินรางวัล เงินบำเหน็จ หรือเงินค่า ทดแทน ซึ่งต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้</p>	<p>ตริ่งถาวรอยู่กับแนวชายฝั่ง และให้ หมายความรวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่า ระวางด้วย</p> <p>“ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม” หมายความว่า ความเสียหายอย่างมาก ทางกายภาพแก่สุขภาพของมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทรัพยากรใน น่านน้ำชายฝั่งทะเล ในน่านน้ำใน ประเทศหรือบริเวณต่อเนื่องใกล้เคียง <u>รวมไปถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะ</u> ซึ่งเกิด ขึ้นจากมลพิษ การปนเปื้อน อัคคีภัย การระเบิดหรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่นอย่าง เดียวกัน</p> <p>“เงินตอบแทน” หมายความว่า เงินรางวัล <u>เงินบำเหน็จ หรือ</u>เงินค่า ทดแทน<u>พิเศษ</u> ซึ่งต้องจ่ายตามพระราช บัญญัตินี้</p> <p><u>“มูลค่าของเรือและทรัพย์สิน อย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้”</u> หมาย ความว่า <u>มูลค่าของเรือและทรัพย์สิน อย่างอื่นที่เหลือรอดมาจากการช่วย เหลือกู้ภัย ในเวลาและสถานที่ที่การ ช่วยเหลือกู้ภัยได้เสร็จสิ้นลง หรือมูลค่า ของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ขายได้ หลังจากหักค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่าย ที่พึงปรารถนาเกี่ยวกับการขายแล้ว</u></p> <p><u>“ผู้ประเมิน”</u> หมายความว่า <u>ผู้ซึ่ง มีความรู้ความสามารถหรือประสบ การณ์ในด้านการประเมินมูลค่าของเรือ และทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัย ไว้ได้ ซึ่งแต่งตั้งโดยเจ้าของเรือหรือ</u></p>
--	--

		<p><u>ทรัพย์สินอย่างอื่นและผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือศาลในกรณีที่เกิดลงกันไม่ได้</u></p> <p><u>“กองทุน” หมายความว่า กองทุน ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามกฎหมายว่าด้วยกองทุนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย</u></p>
<p>มาตรา 5</p>	<p>พระราชบัญญัตินี้มีให้ใช้บังคับแก่</p> <p>(1) การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำในประเทศไทย โดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง</p> <p>(2) เรือรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการโดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองจากรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป</p> <p>(3) แทนที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแทนหรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเล</p>	<p>พระราชบัญญัตินี้มีให้ใช้บังคับแก่<u>การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำในประเทศไทย โดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง</u></p> <p>(1) การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำในประเทศไทย โดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง</p> <p>(2) เรือรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการโดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองจากรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป</p> <p>(3) แทนที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแทนหรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเล</p> <p><u>มาตรา 5/1 ความในพระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่กระทบถึงการใช้อำนาจขององค์กรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐเพื่อกำหนดแนวทางสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัย หรือเพื่อคุ้มครองชายฝั่ง</u></p>

		<p><u>ทะเลหรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องจาก</u> <u>ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม</u></p> <p><u>มาตรา 5/2 การช่วยเหลือกู้ภัย</u> <u>ที่กระทำหรือควบคุมโดยองค์กรหรือ</u> <u>พนักงานเจ้าหน้าที่ของรัฐให้เป็นไปตาม</u> <u>กฎหมายว่าด้วยการนั้น</u></p> <p><u>ให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ได้ช่วย</u> <u>เหลือเรือรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของ</u> <u>หรือดำเนินการโดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้</u> <u>เพื่อใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์</u> <u>ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และ</u> <u>ได้รับความคุ้มครองของรัฐตามหลัก</u> <u>กฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับ</u> <u>กันโดยทั่วไปได้รับเงินรางวัลจากกอง</u> <u>ทุน</u></p>
มาตรา 6	ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวง คมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัติ นี้	ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวง คมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัติ นี้
มาตรา 7	ในการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ ภัย ให้นายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทน เจ้าของเรือ และให้เจ้าของเรือหรือนาย เรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของ ทรัพย์สินบนเรือ	ในการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ ภัย ให้นายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทน เจ้าของเรือ และให้เจ้าของเรือหรือนาย เรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของ ทรัพย์สินบนเรือ
มาตรา 8	ในการบังคับตามสัญญาการ ช่วยเหลือกู้ภัยถ้าศาลเห็นว่าสัญญานั้น ได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิ	ในการบังคับตามสัญญาการ ช่วยเหลือกู้ภัยถ้าศาลเห็นว่าสัญญานั้น ได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิ

	<p>ชอบหรือความกดดันอันเกิดจาก ภยันตรายที่คุกคาม และมีข้อกำหนด หรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม หรือเห็นว่า เงินตอบแทนตามสัญญาได้กำหนดไว้ สูงหรือต่ำจนเกินไปเมื่อคำนึงถึงสภาพ การปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้นจริง ศาลอาจ มีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ไม่ใช้สัญญานั้นทั้งหมดหรือ บางส่วนบังคับแก่คู่สัญญา และใช้บท บัญญัติในพระราชบัญญัตินี้บังคับแทน</p> <p>(2) เปลี่ยนข้อกำหนดหรือ เงื่อนไขของสัญญานั้น</p> <p>(3) เพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบ แทนที่กำหนดไว้ในสัญญาให้เหมาะสม กับสภาพการ ปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้น จริง</p>	<p>ชอบหรือความกดดันอันเกิดจาก ภยันตรายที่คุกคาม และมีข้อกำหนด หรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม หรือเห็นว่า เงินตอบแทนตามสัญญาได้กำหนดไว้ สูงหรือต่ำจนเกินไปเมื่อคำนึงถึงสภาพ การปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้นจริง ศาลอาจ มีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ไม่ใช้สัญญานั้นทั้งหมดหรือ บางส่วนบังคับแก่คู่สัญญา และใช้บท บัญญัติในพระราชบัญญัตินี้บังคับแทน</p> <p>(2) เปลี่ยนข้อกำหนดหรือ เงื่อนไขของสัญญานั้น</p> <p>(3) เพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบ แทนที่กำหนดไว้ในสัญญาให้เหมาะสม กับสภาพการ ปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้น จริง</p>
<p>มาตรา 9</p>	<p>ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ต่อเจ้า ของเรือ นายเรือและเจ้าของทรัพย์สิน อย่างอื่นที่ประสบภยันตราย ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) การดำเนินการปฏิบัติการ ช่วยเหลือกู้ภัยต้องกระทำด้วยความ ระมัดระวังตามสมควร</p> <p>(2) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสม ควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย ต่อสิ่งแวดล้อม หรือบรรเทาความเสี หายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด</p> <p>(3) ขอความช่วยเหลือจากผู้ช่วย เหลือกู้ภัยรายอื่นเมื่อมีเหตุอันควร และ</p>	<p>ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ต่อเจ้า ของเรือ นายเรือและเจ้าของทรัพย์สิน อย่างอื่นที่ประสบภยันตรายในการ ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) การดำเนินการปฏิบัติการ ช่วยเหลือกู้ภัยต้องกระทำด้วยความ ระมัดระวังตามสมควร <u>เว้นแต่ในกรณีที่</u> <u>ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเป็นผู้มีวิชาชีพต้อง</u> <u>กระทำด้วยความระมัดระวังอย่างยิ่ง</u></p> <p>(2) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสม ควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย ต่อสิ่งแวดล้อม หรือบรรเทาความเสี หายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด <u>เหลือน้อย</u>ที่</p>

	<p>(4) ยอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการ เมื่อได้รับการร้องขออันควรจากเจ้าของเรือ นายเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ทั้งนี้ถ้าปรากฏว่าการร้องขอดังกล่าวมีขึ้นโดยไม่มีเหตุอันควร ให้การปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นนั้น ไม่มีผลกระทบต่อเงินรางวัลที่ได้ฟังจะได้รับ</p>	<p>(3) ขอความช่วยเหลือจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นเมื่อมีเหตุอันควร และ</p> <p>(4) ยอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการ เมื่อได้รับการร้องขออันควรจากเจ้าของเรือ นายเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ทั้งนี้ถ้าปรากฏว่าการร้องขอดังกล่าวมีขึ้นโดยไม่มีเหตุอันควร ให้การปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นนั้น ไม่มีผลกระทบต่อเงินรางวัลที่ได้ฟังจะได้รับ <b>และไม่ตกอยู่ภายใต้มาตรา 15</b></p>
<p>มาตรา 10</p>	<p>ในกรณีที่เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นประสบภัยอันตราย เจ้าของเรือ นายเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่น มีหน้าที่ต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ ในระหว่างการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(2) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้มากที่สุด</p> <p>(3) ต้องรับมอบเรือ หรือทรัพย์สินคืน เมื่อเรือหรือทรัพย์สินนั้นได้ไปอยู่ในสถานที่ปลอดภัยแล้ว และได้รับการร้องขอโดยมีเหตุผลอันควรจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย</p>	<p><b>ในกรณีที่เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นประสบภัยอันตราย</b> เจ้าของเรือ นายเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่น มีหน้าที่ต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัย <b>ในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย</b> ดังต่อไปนี้</p> <p>(1) ให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ ในระหว่างการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(2) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (1) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรเพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้<b>มากที่สุด</b></p> <p>(3) ต้องรับมอบเรือ หรือทรัพย์สินคืน เมื่อเรือหรือทรัพย์สินนั้นได้ไปอยู่ในสถานที่ปลอดภัยแล้ว และได้รับการร้องขอโดยมีเหตุผลอันควรจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย</p>



		<p><u>มาตรา 10/1 เจ้าของเรือ เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัย มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา 9 และมาตรา 10 แล้วแต่กรณี</u></p>
มาตรา 11	<p>นายเรือมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายแห่งชีวิตในทะเลตามความสามารถที่จะกระทำได้ โดยไม่ก่อให้เกิดภัยอันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือและบุคคลบนเรือของตน</p> <p>เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในผลที่นายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง</p>	<p>นายเรือมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายแห่งชีวิตในทะเลตามความสามารถที่จะกระทำได้ โดยไม่ก่อให้เกิดภัยอันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือและบุคคลบนเรือของตน <u>ทั้งนี้ เว้นแต่การช่วยเหลือไม่จำเป็นอีกต่อไป</u></p> <p>เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในผลที่นายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง</p>
มาตรา 12	<p>ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัล ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินปลอดภัย</p> <p>แม้เรือที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นเจ้าของเดียวกันกับเรือที่ประสบภัยอันตรายสิทธิในการได้รับเงินรางวัลจะไม่เสียไป</p>	<p>ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัล ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินปลอดภัย</p> <p>แม้เรือที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นเจ้าของเดียวกันกับเรือที่ประสบภัยอันตรายสิทธิในการได้รับเงินรางวัลจะไม่เสียไป</p> <p><u>ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นโดยการร้องขอของนายเรือหรือเจ้าของเรือ ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่ามีภัยอันตรายทางทะเลเกิดขึ้นแล้ว</u></p>
มาตรา 13	<p>การกำหนดเงินรางวัลให้ใช้เกณฑ์ ดังต่อไปนี้ประกอบกัน ทั้งนี้ให้คำนึงถึงการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย</p>	<p>การกำหนดเงินรางวัลให้ใช้เกณฑ์ ดังต่อไปนี้ประกอบกัน ทั้งนี้ให้คำนึงถึงการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย</p>

	<p>(1) มูลค่าของเรือและทรัพย์สิน          อื่นตามสภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้          ได้</p> <p>(2) ทักษะและความพยายาม          ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันมิให้          เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือ          บรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้          มากที่สุด</p> <p>(3) ระดับของความสำเร็จของ          การช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(4) สภาพและระดับความรุนแรง          ของภัยอันตราย</p> <p>(5) ทักษะและความพยายาม          ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้          ภัยทรัพย์สินและชีวิตบุคคล</p> <p>(6) เวลาที่เสียไปและค่าใช้จ่าย          ที่เกิดขึ้น รวมทั้งความสูญเสียที่เกิดแก่ผู้          ช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(7) ความเสี่ยงต่อความรับผิด          ชอบและความเสี่ยงอย่างอื่นที่เกิดแก่ผู้          ช่วยเหลือกู้ภัยหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้          ในการช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(8) ความฉับพลันในการให้          บริการ</p> <p>(9) เรือและเครื่องมือต่าง ๆ ที่ผู้          ช่วยเหลือกู้ภัยมีไว้ใช้และที่ได้ใช้ในการ          ช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(10) การเตรียมพร้อม ประสิทธิภาพ          และมูลค่าของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของผู้          ช่วยเหลือกู้ภัย</p>	<p>(1) มูลค่าของเรือและทรัพย์สิน          อื่นตาม <b>ความสภาพ</b> ที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้          ได้</p> <p>(2) ทักษะและความพยายาม          ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันมิให้          เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือ          บรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้          มากที่สุด</p> <p>(3) ระดับของความสำเร็จของ          การช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(4) สภาพและระดับความรุนแรง          ของภัยอันตราย</p> <p>(5) ทักษะและความพยายาม          ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้          ภัยทรัพย์สินและชีวิตบุคคล</p> <p>(6) เวลาที่เสียไปและค่าใช้จ่าย          ที่เกิดขึ้น รวมทั้งความสูญเสียที่เกิดแก่ผู้          ช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(7) ความเสี่ยงต่อความรับผิด          ชอบและความเสี่ยงอย่างอื่นที่เกิดแก่ผู้          ช่วยเหลือกู้ภัยหรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้          ในการช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(8) ความฉับพลันในการให้          บริการ</p> <p>(9) เรือและเครื่องมือต่าง ๆ ที่ผู้          ช่วยเหลือกู้ภัยมีไว้ใช้และที่ได้ใช้ในการ          ช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>(10) การเตรียมพร้อม ประสิทธิภาพ          และมูลค่าของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของผู้          ช่วยเหลือกู้ภัย</p>
มาตรา 14	ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สิน	ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สิน

	<p>สินอย่างอื่นบนเรือต้องจ่ายเงินรางวัลตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้</p> <p>ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือ นั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเรียกเอาเงินรางวัลทั้งหมดนั้นจากเจ้าของเรือก็ได้</p> <p>ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยใช้สิทธิตามวรรคสอง เจ้าของเรือซึ่งจ่ายเงินรางวัลไปนั้นมิได้มีสิทธิไล่เบียดเอาแก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นตามส่วนที่ผู้มีส่วนได้เสียนั้นจะต้องจ่ายตามวรรคหนึ่ง</p>	<p>อย่างอื่นบนเรือต้องจ่ายเงินรางวัลตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้</p> <p>ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นที่ขนส่งโดยเรือบนเรือ นั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเรียกเอาเงินรางวัลทั้งหมดนั้นจากเจ้าของเรือก็ได้</p> <p>ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยใช้สิทธิตามวรรคสอง เจ้าของเรือซึ่งจ่ายเงินรางวัลไปนั้นมิได้มีสิทธิไล่เบียดเอาแก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นตามส่วนที่ผู้มีส่วนได้เสียนั้นจะต้องจ่ายตามวรรคหนึ่ง <u>แต่ถ้าเจ้าของเรือไม่ได้ยกข้อต่อสู้ของผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นขึ้นต่อสู้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ให้เจ้าของเรือสิ้นสิทธิที่จะไล่เบียดเอาแก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นเพียงเท่าที่ไม่ยกขึ้นต่อสู้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้รู้ว่ามีข้อต่อสู้เช่นนั้น และที่ไม่รู้นั้นมิใช่ความผิดของตนด้วย</u></p>
<p>มาตรา 15</p>	<p>เงินรางวัลจะต้องไม่เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้อง</p>	<p>เงินรางวัลจะต้องไม่เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้อง</p> <p><u>เมื่อคุ้มครองแต่งตั้งผู้ประเมินแล้ว ให้ผู้ประเมินรวบรวมข้อมูลของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่น รวมทั้งความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือและทรัพย์สินอย่างอื่นจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นนั้น เพื่อทำการประเมินมูลค่า</u></p>

		<p><u>ของเรือและทรัพย์สินอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้</u></p> <p><u>หากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นไม่ได้ให้ข้อมูลภายในระยะเวลาอันสมควร ให้ผู้ประเมินประเมินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอื่นที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้ตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏแก่ตน ซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นจะได้แย้งได้ต่อเมื่อการประเมินนั้นไม่ถูกต้องอย่างชัดเจน</u></p>
<p>มาตรา 16</p>	<p>ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ซึ่งเรือลำนั้นเองหรือสินค้าในเรือได้คุกคามต่อ การที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อม และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 หรือได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แต่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ จากเจ้าของเรือลำนั้นเท่ากับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แล้วกรณี</p> <p>ในกรณีตามที่ได้ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ถ้าการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดต่อสภาพแวดล้อม เงินค่าทดแทนพิเศษซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าพึงจ่ายให้แก่ผู้</p>	<p>ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ซึ่งเรือลำนั้นเองหรือสินค้าในเรือได้คุกคามต่อ การที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อม และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 หรือได้รับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แต่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้ จากเจ้าของเรือลำนั้นเท่ากับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับเงินรางวัลตามมาตรา 13 แล้วกรณี</p> <p>ในกรณีตามที่ได้ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ถ้าการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดต่อสภาพแวดล้อม ให้เหลือน้อยที่สุด เงินค่าทดแทนพิเศษซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้า</p>

<p>ช่วยเหลือกู้ภัย อาจเพิ่มขึ้นได้อย่างสูงถึงร้อยละสามสิบของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ ศาลอาจจะเพิ่มเงินค่าทดแทนพิเศษขึ้นได้อีก หากศาลเห็นว่าเป็นธรรมและยุติธรรม โดยพิจารณาตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องที่ระบุไว้ในมาตรา 13 อย่างไรก็ตาม เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะได้รับต้องไม่เกินสองเท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้นำมาหักค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยมีเหตุอันควรที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องจ่ายไป รวมถึงอัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงและมีเหตุอันควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 13 (8) (9) และ (10)</p> <p>เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะต้องจ่ายตามมาตรานี้ให้จ่ายตามส่วนต่างระหว่างเงินค่าทดแทนพิเศษกับเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับตามมาตรา 13</p> <p>ถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาท เลินเล่อและไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดแก่</p>	<p>ค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย อาจเพิ่มขึ้นได้อย่างสูงถึงร้อยละสามสิบของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ ศาลอาจจะเพิ่มเงินค่าทดแทนพิเศษขึ้นได้อีก หากศาลเห็นว่าเป็นธรรมและยุติธรรม โดยพิจารณาตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องที่ระบุไว้ในมาตรา 13 อย่างไรก็ตาม เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะได้รับต้องไม่เกินสองเท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย</p> <p>ค่าใช้จ่ยที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้นำมาหักค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยมีเหตุอันควรที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องจ่ายไป รวมถึงอัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงและมีเหตุอันควร<u>ในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย</u> ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา 13 (8) (9) และ (10)</p> <p><u>เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะต้องจ่ายตามมาตรานี้ให้จ่ายตามส่วนต่างระหว่างเงินค่าทดแทนพิเศษกับเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับตามมาตรา 13</u></p> <p><u>ค่าทดแทนพิเศษไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่จะเรียกให้เฉลี่ยได้ตามกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในการเดินเรือ</u></p> <p>ถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาท เลินเล่อและไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดต่อ</p>
--	--

	<p>สภาพแวดล้อม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจจะถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามมาตรานี้ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน แล้วแต่กรณี</p> <p>บทบัญญัติตามมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไต่เบี่ยของเจ้าของเรือ</p>	<p><b>สภาพ</b>สิ่งแวดล้อมให้เหลือน้อยที่สุด ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจจะถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามมาตรานี้ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน แล้วแต่กรณี</p> <p>บทบัญญัติตามมาตรานี้ไม่กระทบถึงสิทธิไต่เบี่ยของเจ้าของเรือ <b>แต่</b> ถ้าเจ้าของเรือไม่ได้ยกข้อต่อสู้ของผู้มีหน้าที่จ่ายค่าทดแทนพิเศษขึ้นต่อสู้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ให้เจ้าของเรือสิ้นสิทธิที่จะไต่เบี่ยเอากับผู้มีหน้าที่จ่ายค่าทดแทนพิเศษเพียงเท่าที่ไม่ยกขึ้นต่อสู้ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าตนมิได้รู้ว่ามีข้อต่อสู้เช่นนั้น และที่ไม่รู้นั้นมีใช้ความผิดของตนด้วย</p>
<p>มาตรา 17</p>	<p>ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายราย ให้ใช้เกณฑ์ตามมาตรา 13 เป็นฐานของการคำนวณเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเหล่านั้น</p>	<p>ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายราย ให้ใช้เกณฑ์ตามมาตรา 13 เป็นฐานของการคำนวณ<b>แบ่ง</b>เงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเหล่านั้น</p>
<p>มาตรา 18</p>	<p>ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือไทย การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือให้พิจารณาว่าการปฏิบัติการนั้นเป็นการนำเรือเข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นการปฏิบัติการที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือ ถ้าปรากฏว่าเป็นกรณีนำเรือเข้าเสี่ยงภัย ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่เจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นกรณีที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือโดยเฉพาะ ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่คน</p>	<p>ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือไทย การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือให้พิจารณาว่าการปฏิบัติการนั้นเป็นการนำเรือ<b>และอุปกรณ์</b>เข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นการปฏิบัติการที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือ ถ้าปรากฏว่าเป็นกรณีนำเรือ<b>และอุปกรณ์</b>เข้าเสี่ยงภัย ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่เจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นกรณีที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือโดยเฉพาะ ให้เงิน</p>

	<p>ประจำเรือทุกคนโดยระหว่างคนประจำเรือด้วยกัน ให้ได้รับส่วนแบ่งเงินรางวัลในอัตราส่วนที่เท่ากัน ทั้งนี้ เว้นแต่จะตกลงกันโดยชัดแจ้งไว้เป็นอย่างอื่น</p> <p>ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือต่างประเทศ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือขึ้นชกธง</p>	<p>รางวัลส่วนใหญ่ตกแก่คนประจำเรือทุกคน โดยระหว่างคนประจำเรือด้วยกัน ให้ได้รับส่วนแบ่งเงินรางวัลในอัตราส่วนที่เท่ากันตามส่วนที่ได้ใช้ความรู้ความสามารถไปในการช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ เว้นแต่จะตกลงกันโดยชัดแจ้งไว้เป็นอย่างอื่น</p> <p>ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือต่างประเทศ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือขึ้นชกธง</p>
<p>มาตรา 19</p>	<p>ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ปฏิบัติการจากเรือ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างที่ตนได้ใช้ในการปฏิบัติการ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างนั้น</p> <p>ในกรณีที่กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างเป็นกฎหมายไทยให้นำบทบัญญัติในมาตรา 18 วรรคหนึ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p>	<p>ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ปฏิบัติการจากเรือ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างที่ตนได้ใช้ในการปฏิบัติการ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างนั้น</p> <p>ในกรณีที่กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างเป็นกฎหมายไทยให้นำบทบัญญัติในมาตรา 18 วรรคหนึ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม</p>
<p>มาตรา 20</p>	<p>ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทนจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตจากการกระทำนั้น</p> <p>ในการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ให้ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตนั้นมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรมจากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้</p>	<p>ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทนเงินรางวัลจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตจากการกระทำนั้น แต่มีสิทธิเรียกเงินรางวัลจากกองทุนช่วยเหลือชีวิตมนุษย์</p> <p>ในการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ให้ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตนั้นมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่เป็น</p>

	รับ	ธรรมจากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือผู้ ภัยได้รับ
มาตรา 21	ในกรณีที่มีการช่วยเหลือผู้ประสบ ภัย ถ้าผู้ที่กระทำการช่วยเหลือผู้ประสบ การช่วยเหลือผู้ภัยด้วยในคราวเดียวกัน ศาลอาจเพิ่มเงินตอบแทนที่ผู้กระทำการ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยจะได้รับก็ได้	ในกรณีที่มีการช่วยเหลือผู้ ประสบภัย ถ้าผู้ที่กระทำการช่วยเหลือผู้ กระทำการช่วยเหลือผู้ภัยด้วยในคราว เดียวกัน ศาลอาจเพิ่มเงินตอบแทนที่ผู้ กระทำการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจะได้รับ ก็ได้ <u>โดยคำนึงถึงเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 13 (5) ด้วย</u>
มาตรา 22	ในกรณีที่มีการทำสัญญาไว้ก่อน เกิดภัยอันตราย การปฏิบัติตามสัญญา นั้นไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบ แทน เว้นแต่การปฏิบัติตามนั้นเป็นการ กระทำนอกเหนือไปจากขอบเขตหน้าที่ ตามสัญญานั้น	ในกรณีที่มีการทำสัญญาให้ <u>บริการแก่เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่น</u> ไว้ ก่อนเกิดภัยอันตราย <u>นอกจากสัญญา ช่วยเหลือผู้ภัย</u> การปฏิบัติตามสัญญา นั้นไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบ แทน เว้นแต่การปฏิบัติตามนั้นเป็นการ กระทำนอกเหนือไปจากขอบเขตหน้าที่ ตามสัญญานั้น
มาตรา 23	หากการช่วยเหลือผู้ภัยจำเป็น ต้องมีขึ้นหรือต้องยกขึ้นเพราะความ ผิดหรือการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ช่วย เหลือผู้ภัย ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยนั้นอาจเสีย สิทธิในการได้รับเงินตอบแทนไปทั้งหมด หรือบางส่วน  หากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกระทำโดย การกลฉ้อฉลหรือไม่สุจริต ย่อมสิ้นไปซึ่ง สิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทนโดยสิ้นเชิง	หากการช่วยเหลือผู้ภัยจำเป็น ต้องมีขึ้นหรือต้องยกขึ้นเพราะความ ผิดหรือการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ช่วย เหลือผู้ภัย ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยนั้นอาจเสีย สิทธิในการได้รับเงินตอบแทนไปทั้งหมด หรือบางส่วน  หากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกระทำโดย การกลฉ้อฉลหรือไม่สุจริต ย่อมสิ้นไปซึ่ง สิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทนโดยสิ้นเชิง
มาตรา 24	การช่วยเหลือผู้ภัยไม่ก่อให้เกิด สิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน หากได้ กระทำไปโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามอันชัดแจ้ง และมีเหตุผลอันสมควรของบุคคลต่อไป นี้	การช่วยเหลือผู้ภัยไม่ก่อให้เกิด สิทธิที่จะได้รับ <u>เงินตอบแทนเงินรางวัล</u> หากได้กระทำไปโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามอัน ชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควรของ <u>บุคคลต่อไปนี้</u> นายเรือ เจ้าของเรือ หรือ



	<p>(1) เจ้าของเรือหรือนายเรือ ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือ หรือทรัพย์สินที่เคยอยู่บนเรือ</p> <p>(2) เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินนั้นที่ไม่ได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือ</p>	<p>เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย</p> <p>(1) เจ้าของเรือหรือนายเรือ ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือ หรือทรัพย์สินที่เคยอยู่บนเรือ</p> <p>(2) เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินนั้นที่ไม่ได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือ</p>
<p>มาตรา 25</p>	<p>ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ แต่หากมีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องดังกล่าวอันเป็นที่พอใจ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือนั้นได้อีก</p>	<p>ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ แต่หากมีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องดังกล่าวอันเป็นที่พอใจ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือนั้นได้อีก</p>
<p>มาตรา 26</p>	<p>หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยร้องขอให้บุคคลซึ่งต้องรับในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย</p>	<p>หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยร้องขอให้บุคคลซึ่งต้องรับในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย</p>
<p>มาตรา 27</p>	<p>ก่อนที่จะปล่อยสินค้าไปจากเรือ เจ้าของเรือต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้เจ้าของสินค้าจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้น ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะร้องขอตามมาตรา 26 หรือไม่ก็ตาม</p>	<p>ก่อนที่จะปล่อยสินค้าไปจากเรือ เจ้าของเรือต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้เจ้าของสินค้าจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้น ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะร้องขอตามมาตรา 26 หรือไม่ก็ตาม</p>

		<p><u>ในกรณีที่สินค้าเป็นของสดเสียง่าย หรือค่าเก็บรักษาสินค้าสูงเกินสมควร นายเรือจะแจ้งให้เจ้าของสินค้าทราบแล้วนำสินค้านั้นออกมาขายทอดตลาดแล้วนำเงินที่ได้จากการขายหลังจากหักค่าธรรมเนียมหรือค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวเนื่องกับการขายมาเก็บไว้เป็นหลักประกันแทนก็ได้</u></p>
มาตรา 28	<p>ห้ามมิให้เคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยออกไปจากท่าเรือหรือสถานที่ที่เรือและทรัพย์สินนั้นมาถึงหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยโดยปราศจากความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เว้นแต่มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต่อเรือหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง</p>	<p>ห้ามมิให้เคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยออกไปจากท่าเรือหรือสถานที่ที่เรือและทรัพย์สินนั้นมาถึงหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยโดยปราศจากความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เว้นแต่มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต่อเรือหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง</p>
มาตรา 29	<p>คำฟ้องเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ</p>	<p>คำฟ้องเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ</p>
มาตรา 30	<p>ในกรณีที่การเรียกร้องเงินตอบแทนเป็นข้อพิพาทเฉพาะเรื่องเงินตอบแทน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจยื่นคำขอฝ่ายเดียวโดยทำเป็นคำร้องขอต่อศาลในเวลาใด ๆ ก่อนพิพากษา ขอให้ศาลมีคำสั่งให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบเงินตอบแทนจ่ายเงินตอบแทนในจำนวนที่ไม่ได้แย้งกัน เมื่อศาลได้รับคำร้องนี้แล้วให้</p>	<p>ในกรณีที่การเรียกร้องเงินตอบแทนเป็นข้อพิพาทเฉพาะเรื่องจำนวนเงินตอบแทน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจยื่นคำขอฝ่ายเดียวโดยทำเป็นคำร้องขอต่อศาลในเวลาใด ๆ ก่อนพิพากษา ขอให้ศาลมีคำสั่งให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบเงินตอบแทนจ่ายเงินตอบแทนในจำนวนที่ไม่ได้แย้งกัน เมื่อศาลได้รับคำร้องนี้แล้วให้</p>

	<p>ดำเนินการไต่สวนก่อนก็ได้ ศาลอาจพิจารณาสั่งให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนที่ร้องขอ</p> <p>เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนนั้นแล้ว ให้ลดหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา 26 แก่บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนตามส่วน</p>	<p>ให้ดำเนินการไต่สวนก่อนก็ได้ ศาลอาจพิจารณาสั่งให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนที่ร้องขอหรืออาจกำหนดเงื่อนไขที่เห็นว่าเป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีประกอบไปด้วยก็ได้</p> <p><u>ในกรณีที่ศาลมีคำสั่งให้เงินตอบแทน ถ้าบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนไม่ปฏิบัติตามคำสั่งศาล ให้ศาลมีอำนาจบังคับบุคคลนั้นเสมือนว่าเป็นลูกหนี้ตามคำพิพากษาตามประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง</u></p> <p>เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนนั้นแล้ว ให้ลดหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา 26 แก่บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนตามส่วน</p>
<p>มาตรา 31</p>	<p>สิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทน ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในสองปีนับแต่วันที่การช่วยเหลือกู้ภัยสิ้นสุดลง ให้เป็นอันขาดอายุความ</p>	<p>สิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทน <u>และสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทน</u></p> <p>ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในสองปีนับแต่วันที่การช่วยเหลือกู้ภัยสิ้นสุดลง ให้เป็นอันขาดอายุความ</p> <p><u>สิทธิไต่เบี่ย ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในหนึ่งปีนับแต่วันที่สามารุใช้สิทธิเรียกร้องได้ ให้เป็นอันขาดอายุความ</u></p> <p><u>ก่อนอายุความตามสองวรรคก่อนจะครบบริบูรณ์ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องยินยอมโดยทำเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มี</u></p>

		<u>สิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการชี้ขาดความยินยอมนี้ให้ใช้บังคับได้</u>
มาตรา 32	ทรัพย์สินซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐใดซึ่งได้รับความคุ้มครองกันของรัฐ ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย เว้นแต่เป็นกรณีของรัฐซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอม	<u>กรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐหนึ่งรัฐใดซึ่งได้รับความคุ้มครองกันของรัฐตามกฎหมาย ทรัพย์สินดังกล่าว ย่อมจะไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย เว้นแต่เป็นกรณีที่รัฐซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอม</u>
มาตรา 33	สินค้าเพื่อมนุษยธรรมซึ่งรัฐหนึ่งรัฐใดได้บริจาค ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย หากรัฐนั้นได้ตกลงจ่ายเงินตอบแทน	<u>กรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยสินค้าเพื่อมนุษยธรรมซึ่งรัฐหนึ่งรัฐใดได้บริจาค ทรัพย์สินดังกล่าว ย่อมจะไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย หากรัฐนั้นได้ตกลงจ่ายเงินตอบแทน</u>
มาตรา 34	พระราชบัญญัติไม่ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ	พระราชบัญญัติไม่ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

#### หมายเหตุ

- ก ข้อความที่ขีดเส้นใต้เป็นข้อความที่ผู้เขียนเห็นว่าควรเพิ่มเติมเข้าไปในร่างพระราชบัญญัติ
- ข ข้อความที่ขีดฆ่าเป็นข้อความที่ผู้เขียนเห็นว่าควรตัดออกจากร่างพระราชบัญญัติ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

## ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายทวีศักดิ์ เอื้ออมรวิช เกิดเมื่อวันที่ 16 มิถุนายน พ.ศ. 2522 ที่กรุงเทพมหานคร

### การศึกษา

ผู้เขียนสำเร็จการศึกษาเป็นนิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยม) จากมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เมื่อปีการศึกษา 2543 และรัฐศาสตรบัณฑิต จากมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช ในปีเดียวกัน จากนั้นผู้เขียนได้ศึกษาต่อและสำเร็จเป็นเนติบัณฑิตไทย สมัยที่ 54 จากสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา ในปี พ.ศ. 2544 และได้ศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายธุรกิจและเอกชน ที่คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ตั้งแต่ปีการศึกษา 2544

### ประสบการณ์การทำงาน

ผู้เขียนผ่านการฝึกงานในช่วงฤดูร้อน เมื่อปี พ.ศ. 2543 ที่บริษัทดิลลิโก้แอนด์กิบบิ้นส์อินเตอร์เนชั่นแนล และฝึกงานในการสอบภาคปฏิบัติของสภานายความที่สำนักงานกฎหมายสมนึก สุทธิทนายความ เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2544 – เมษายน 2545

### ผลงานทางวิชาการ

ผู้เขียนทำวิจัยร่วมกับผู้วิจัยท่านอื่นในโครงการศึกษาภารกิจและอำนาจหน้าที่ของสำนักงานพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว (สพท.) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เมื่อปี พ.ศ. 2546 และโครงการปรับปรุงพระราชบัญญัติการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 เมื่อปี พ.ศ. 2547

### ปัจจุบัน

ผู้เขียนได้รับมอบหมายให้ดำรงตำแหน่งเป็นผู้ช่วยคณบดีฝ่ายการนักศึกษา และเป็นอาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สังกัดภาควิชากฎหมายแพ่งและภาควิชากฎหมายวิธีสบัญญัติ รับผิดชอบสัมมนาในวิชากฎหมายลักษณะนิติกรรมสัญญา กฎหมายลักษณะทรัพย์และที่ดิน และกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งภาคทั่วไป ตั้งแต่เดือนมิถุนายน 2545

นอกจากนี้ผู้เขียนเป็นอาจารย์พิเศษ สอนในวิชากฎหมายเกี่ยวกับการท่องเที่ยว ที่มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2546