

## บทที่ 2

### บททั่วไป

#### 2.1 ประวัติความเป็นมาของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหรือ Salvage นั้นได้มีความเห็นของนักกฎหมายและค่านิยมศัพท์ในอนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดความหมายแตกต่างกันไปเช่น

“การช่วยเหลือกู้ภัยเป็นการที่เรือลำหนึ่งได้ให้การช่วยเหลือแก่ชีวิตมนุษย์ ทรัพย์สินต่างๆ เช่น เรือ อุปกรณ์ต่างๆของเรือ รวมทั้งสินค้าที่ตกอยู่ในอันตรายในท้องทะเลเพื่อให้พ้นจากภัย”<sup>1</sup>

“การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามความเห็นของศาลพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษ หมายถึง การให้ประโยชน์โดยการช่วยเหลือหรือการทำให้เกิดความปลอดภัยแก่สิ่งที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ตกอยู่ในอันตรายและไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นการอาสาเข้าช่วยเหลือโดยสมัครใจไม่เป็นภาระหน้าที่ที่ต้องกระทำอยู่ก่อนหน้า หรือเป็นการกระทำเพื่อผลประโยชน์ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแต่ประการเดียว”<sup>2</sup>

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 ได้ให้ความหมายของ การช่วยเหลือกู้ภัย ในมาตรา 1 (a) คำนิยามศัพท์ ว่า “การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Operation) การกระทำหรือกิจกรรมใดที่ดำเนินขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือ หรือทรัพย์สินใดในอันตราย”

ดังนั้นอาจพอสรุปได้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นหมายถึง การช่วยเหลือกู้ภัยแก่ชีวิตมนุษย์ หรือทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยที่ตกอยู่ในอันตรายในขณะที่มีการช่วยเหลือ โดยผู้ที่ช่วยเหลือเป็นผู้ที่กระทำโดยอาสาสมัครใจ

จุดเริ่มต้นของการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเริ่มจากในอดีตการเดินทางในทะเลถือว่าเป็นการเดินทางที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดอันตรายมากกว่าการเดินทางโดยทางอื่นๆ เรือหรือพาหนะที่ใช้

<sup>1</sup> ไผทชิต เอกจริยกร .กฎหมายพาณิชย์นาวี , (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์วิญญูชน , 2537) , หน้า303

<sup>2</sup> See The The Hu (1969) 2 Lloyd's Rep. 7 , 12 , Per Brandon J.

เดินทางอาจประสบกับภัยทางทะเลเช่น พายุ คลื่นลม หรืออาจชนกับหินโสโครก โดยที่เรือลำนั้นไม่สามารถช่วยตนเองได้ ในสมัยโบราณยังไม่มีการพัฒนาเครื่องมืออุปกรณ์ช่วยการเดินเรือที่ทันสมัย ดังนั้นการควบคุมเรือเดินทะเลจึงต้องอาศัยความชำนาญของนายเรือและลูกเรือ ที่จะนำพาเรือหลีกเลี่ยงภัยอันตรายในท้องทะเลอันกว้างใหญ่ได้ แต่เมื่อเรือเดินทะเลลำใดประสบกับภัยในท้องทะเลเกิดความเสียหายขึ้นกับเรือจนลูกเรือลำนั้นไม่สามารถแก้ไขหรือซ่อมแซมเรือให้อยู่ในสภาพช่วยเหลือตนเองได้แล้ว โอกาสที่เรือลำนั้นจะได้กลับไปสู่ชายฝั่งหรือจุดหมายปลายทางแทบจะไม่มี นั่นหมายถึงความสูญเสียในชีวิตของลูกเรือ ทรัพย์สินคือตัวเรือและสินค้าที่เรือนั้นบรรทุกมา หากไม่ได้รับความช่วยเหลือจากเรือลำอื่นที่เดินทางผ่านมาพบ ซึ่งในอดีตมีหลักเกณฑ์ที่ยอมรับกันทั่วไปว่า หากเมื่อพบเรือลำใดประสบอันตรายที่จะสูญเสียเรือลำที่พบจะต้องเข้าช่วยเหลือ การกระทำเช่นนี้เป็นการกระทำที่แสดงออกซึ่งความสามัคคีที่จะช่วยเหลือซึ่งกันและกันในหมู่คนที่เกี่ยวข้องกันในการเดินเรือ อย่างไรก็ตามหน้าที่ในการช่วยเหลือก็เป็นเพียงหน้าที่ในทางศีลธรรมเท่านั้น<sup>3</sup>

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่มีอิทธิพลต่อกฎหมายพาณิชย์นาวีมากประเทศหนึ่งด้วยเหตุที่เป็นประเทศที่ใช้กิจการเดินเรือเป็นหลักในการเดินทางและติดต่อค้าขาย กิจการพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษจึงมีความสำคัญและได้รับการพัฒนามาโดยตลอดจนถึงปัจจุบัน ซึ่งหมายถึงมีการพัฒนาทางด้านกฎหมาย ระเบียบประเพณีปฏิบัติทางพาณิชย์นาวี จนได้รับการยอมรับให้เป็นแบบแผนทางกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศต่างๆ ในปัจจุบัน การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ( Salvage ) นับเป็นสาระสำคัญประการหนึ่งในบรรดากฎหมายเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี ไม่เพียงแต่ประเทศอังกฤษเท่านั้น ในประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศฝรั่งเศส หรือในประเทศอื่นๆซึ่งเป็นประเทศที่ได้ให้ความสำคัญต่อกิจการพาณิชย์นาวี การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็เป็นสาระสำคัญประการหนึ่งในบรรดากฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศทั้งหลาย ซึ่งได้นำหลักพื้นฐานของกฎหมายโรมันมาพัฒนาเข้าด้วยกันกับหลักจารีตประเพณีทางพาณิชย์นาวี กลายเป็นหลักความคิดในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังนั้นไม่ว่าจะเป็นระบบกฎหมายแบบ Civil Law หรือแบบ Common Law กฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะมีความคล้ายคลึงกัน<sup>4</sup>

<sup>3</sup> ไศทชิต เอกจริยกร , กฎหมายพาณิชย์นาวี , สำนักพิมพ์วิญญูชน , หน้า 303

<sup>4</sup> W.K. Hastings, " Non-tidal Salvage in the United Kingdom " , *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.19 , October , 1988 , p. 475

ประเทศอังกฤษในอดีตเมื่อมีเรืออัปปาง สิ่งอัปปาง (Wreck) หรือสินค้าที่อยู่ในเรือที่อัปปางนั้นไม่ว่าจะพบในทะเลหรือถูกคลื่นซัดขึ้นชายฝั่ง ซากเรือและสิ่งอัปปางนั้นจะตกเป็นของกษัตริย์ แต่ต่อมาในปีค.ศ.1275 สิทธิของกษัตริย์นี้ก็ถูกจำกัดโดยกฎหมาย โดยให้มีสิทธิแต่เฉพาะสิ่งอัปปางที่มีได้มีผู้เรียกร้องเอาคืนเท่านั้น เรือหรือทรัพย์สินภายในเรือหากมีผู้เหลือรอดชีวิตอยู่หรือมีเจ้าของกรรมสิทธิในทรัพย์สินที่สามารถพิสูจน์สิทธิของเขาได้ เรือหรือทรัพย์สินดังกล่าวจะไม่ถูกตัดสินว่าเป็นสิ่งอัปปางและต้องส่งมอบทรัพย์สินคืนให้แก่เจ้าของทรัพย์สิน แต่เจ้าของทรัพย์สินก็จะต้องจ่ายเงินรางวัลตอบแทนให้แก่ผู้ที่เก็บรักษาทรัพย์สินนั้น

ในปีค.ศ.1802 Lord Tenterden นักกฎหมายชาวอังกฤษได้กล่าวถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในหนังสือ Law of Merchant Shipping ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีต้นกำเนิดมาแต่ในสมัยโบราณ กฎหมายพาณิชย์ของชาติต่างๆทั้งในอดีตและปัจจุบัน ต่างก็มีข้อกำหนดหรือกฎหมายบัญญัติเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งเป็นผลมาจากความต้องการให้เกิดการตอบแทนที่ยุติธรรมแก่ผู้ที่ช่วยเหลือชีวิตและทรัพย์สินจากภัยอันตรายในทะเล ซึ่งหลักการตอบแทนการช่วยเหลือทางทะเลนี้เป็นที่ยอมรับจากนานาประเทศที่มีกิจการพาณิชย์นาวี ผู้บัญญัติกฎหมายในบรรดาอารยประเทศและในประเทศที่มีการค้าทางเรือ ได้พยายามที่ปราบปรามการกระทำที่เป็นการซ้ำเติมผู้ประสบภัยในทะเลหรือการเพิกเฉยต่อการร้องขอความช่วยเหลือของผู้ประสบภัยอันตรายในทะเล โดยได้กำหนดโทษผู้ที่ฝ่าฝืนอย่างรุนแรงและในขณะเดียวกันเพื่อเป็นสนับสนุนการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล จึงกำหนดให้มีการให้รางวัลตอบแทน (Reward)<sup>6</sup> เพื่อเป็นการจูงใจและส่งเสริมการช่วยเหลือกู้ภัยในทะเลอันเป็นนโยบายมหาชนที่จะส่งเสริมให้บุคคลเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแม้ว่าตนจะไม่มีหน้าที่เช่นนั้น (Public policy of encouraging persons to become salvors, though not unduly so)<sup>7</sup> รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลดังกล่าวนี้ศาลจะเป็นผู้กำหนดจำนวนเงินรางวัล การแบ่งเงินรางวัล การดูแลรักษาทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือในระหว่างที่มีการฟ้องคดี หรือแม้แต่ดำเนินการขายทรัพย์สินนั้นหากมีความจำเป็น โดยศาลจะเป็นผู้แบ่งส่วนเงินจากการขายทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินและผู้ที่เกี่ยวข้องช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินนั้นให้เป็นไปโดยอยู่บนหลักพื้นฐานแห่งความเป็นธรรมและมีเหตุผล (Equity and Reason)<sup>8</sup> ซึ่งหลักความเป็นธรรม หรือหลัก

<sup>5</sup> Statute of Westminster I (1275)

<sup>6</sup> ในตำราบางฉบับใช้ Award

<sup>7</sup> David W. Steel-Francis D. Rose, Kennedy's Law of Salvage, 5th ed. (London: Stevens & Son, 1985), p.12

<sup>8</sup> Geoffrey Brice, Maritime Law of Salvage, p.2

Equity นี้มีความคิดว่าการกระทำใดๆก็ตาม ควรจะเป็นไปตามความชอบธรรมและถือหลักแห่งความสุจริตเป็นสำคัญ<sup>9</sup> ซึ่งในการกำหนดจำนวนเงินรางวัลแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ ศาลจะไม่พิจารณาเพียงแต่มูลค่าของแรงงานที่ใช้หรือความเสี่ยงภัยที่เกิดกับผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเท่านั้น ยังพิจารณาไปถึงความเต็มใจที่จะเข้าช่วยเหลือกู้ภัย มูลค่าทรัพย์สินหรือเรือที่สามารถช่วยเหลือมิให้เกิดความสูญเสียและก่อประโยชน์แก่เจ้าของทรัพย์สินที่จะได้ทรัพย์สินคืนมา

หลักพื้นฐานของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ เริ่มมีมาตั้งแต่สมัยต้นของศตวรรษที่ 19 และถือตามลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ได้รับการยึดถือมาโดยไม่เปลี่ยนแปลงในเวลาต่อมาเมื่อมีการพัฒนาเครื่องจักรกลไอน้ำ เรือกลไฟ และเรือลากจูงที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำ การช่วยเหลือกู้ภัยโดยนักกู้ภัยอาชีพ (Professional Salvor) และการช่วยเหลือกู้ภัยตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage Agreement) เริ่มเป็นที่รู้จักและคุ้นเคยมากขึ้น ในปลายศตวรรษที่ 19 แบบสัญญามาตรฐานการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของลอยด์ (Lloyd's Standard Form หรือ Lloyd's Open Form) ได้ถูกนำมาใช้เป็นครั้งแรก (มีการแก้ไขและปรับปรุงโดยเรียกว่า LOF 1980 ซึ่งเริ่มใช้เมื่อ กรกฎาคม ปีค.ศ.1980 และในวันที่ 5 กันยายน ค.ศ.1990 ได้มีการจัดทำ LOF 1990 ขึ้น และในปัจจุบันนี้เป็นแบบสัญญามาตรฐานฉบับปี 1995 หรือ LOF 1995 มีเริ่มใช้ ตั้งแต่ 1 มกราคม ค.ศ.1995 ) มีผลให้ในศตวรรษที่ 20 นี้การช่วยเหลือกู้ภัยโดยมากจะเป็นไปโดยมีข้อสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามแบบของลอยด์และตัดสินข้อพิพาทโดยผ่านอนุญาโตตุลาการ ดังนั้นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆคือ

1. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยไม่มีสัญญาหรือข้อตกลงล่วงหน้า และ
2. การช่วยเหลือกู้ภัยโดยการทำข้อตกลงหรือสัญญาไว้แล้ว ซึ่งนิยมใช้แบบสัญญามาตรฐานของลอยด์ (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement)

ในทางด้านกฎหมายระหว่างประเทศแม้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะปรากฏเป็นสาระสำคัญประการหนึ่งในบรรดากฎหมายพาณิชย์ของหลายประเทศและมีหลักพื้นฐานทางความคิดที่คล้ายคลึงกันก็ตาม แต่ก็ไม่มีกฎหมายและแบบแผนที่เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน มาจนถึงปีค.ศ.1905 ได้มีความพยายามในการจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศ โดยผลจากการ

<sup>9</sup> ธานินทร์ กรัยวิเชียร , ระบบกฎหมายอังกฤษ , (กรุงเทพ, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2529), หน้า 152.

ประชุมของ International Maritime Committee ได้นำไปสู่ข้อตกลงระหว่างประเทศฉบับแรก คือ อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ลงวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1910<sup>10</sup> (Convention for the unification of certain rules of law respecting assistance and salvage at sea, sign at Brussels, September 23, 1910) และได้มีการปรับปรุงแก้ไขให้เหมาะสมโดยมีการแก้ไขในปีค.ศ.1967 คือ พิธีสารแก้ไขอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ.1967 ( Protocol amend the convention for the unification of certain rules of law relating to assistance and salvage at sea , sign at Brussels on september 23, 1910 done at Brussels on May 27, 1967 ) ซึ่งในเวลาต่อมากิจการพาณิชย์นาวีและการติดต่อสื่อสารได้ถูกพัฒนามากขึ้นและได้เกิดการตื่นตัวในการรักษาสิ่งแวดล้อมที่มักถูกทำลายจากการรั่วไหลของน้ำมันลงสู่ทะเลก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อมและธรรมชาติอย่างรุนแรงโดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีการอัปปางของเรือ Amoco Cadiz ในเดือนมีนาคม ปี ค.ศ. 1978 ได้ก่อให้เกิดมลภาวะจากน้ำมัน ทำให้เกิดแรงผลักดันในการทบทวนกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และความต้องการอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลฉบับใหม่ ซึ่ง Comite Maritime International (CMI) ได้จัดประชุมที่เมือง Montreal ในเดือนพฤษภาคม ปี ค.ศ. 1981 และได้กำหนดร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศ ซึ่งได้รับการพิจารณาเป็นจำนวนหลายครั้งจากที่ประชุมคณะกรรมการฝ่ายกฎหมายขององค์การการพาณิชย์นาวีระหว่างประเทศ (The International Maritime Organisation) และข้อสรุปสุดท้ายของร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ได้เกิดขึ้นก่อนการประชุมทางการชุดในกรุงลอนดอน และอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลฉบับใหม่ ปี ค.ศ. 1989 ( International convention on salvage 1989) ได้เกิดขึ้นเมื่อเมื่อวันที่ 28 เมษายน ค.ศ. 1989 ซึ่งอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับนี้ได้นำหลักเกณฑ์พื้นฐานจากอนุสัญญาฉบับปี ค.ศ. 1910 มาปรับปรุงให้ทันสมัยและเพิ่มเติมกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการรักษาสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น และในปัจจุบันนี้ประเทศไทยยังมีได้เข้าเป็นประเทศภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลฉบับใด

<sup>10</sup> โศภิต เอกจริยกร .กฎหมายพาณิชย์นาวี , สำนักพิมพ์วิญญูชน , หน้า308

## 2.2 ทฤษฎีและแนวความคิดในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

หลักการพื้นฐานที่ทำให้เกิดกฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นประกอบด้วย หลักการและแนวความคิดที่สำคัญสองประการคือ หลักการได้ประโยชน์มาโดยไม่เป็นธรรม (Unjust Enrichment) และแนวคิดในเรื่องการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย (Encouragement of Rescue) ซึ่งหลักสองประการนี้อาจกล่าวได้ว่าเป็นที่มาของกฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในประการแรกคือหลักการได้ประโยชน์มาโดยไม่เป็นธรรม (Unjust Enrichment) เป็นผลมาจากการใช้หลักความยุติธรรมของศาลพาณิชย์นาวีประเทศอังกฤษซึ่งมีการพัฒนามาโดยเป็นอิสระจากการครอบงำของระบบ Common Law ซึ่งในการอธิบายถึงประวัติความเป็นมาของศาลพาณิชย์นาวีของอังกฤษที่มักจะกล่าวถึงความมีลักษณะเฉพาะคนที่เรียกว่า Equitable character ซึ่งคือการค้นหาสิ่งที่เป็นความยุติธรรมแก่ทั้งผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือ ดังเช่นในคดี *The Calypso*<sup>11</sup> โดย Sir Christopher Robinson กล่าวว่า “ ในการช่วยเหลือกู้ภัยทั้งสองชนิดนี้ (การช่วยเหลือกู้ภัยโดยทหารและการช่วยเหลือกู้ภัยโดยพลเรือน) แก้ปัญหาได้โดยการใช้หลัก ความยุติธรรม ในการให้รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ให้ความคุ้มครองแก่ชีวิตและทรัพย์สินของผู้อื่น ซึ่งเป็นความเป็นธรรมตามธรรมชาติ”<sup>12</sup> การใช้หลักความยุติธรรมนี้สืบเนื่องมาจากการอาศัยความเป็นธรรมและมองในแง่ว่าการกระทำใดๆก็ตามควรเป็นไปโดยชอบธรรมและถือหลักสุจริตเป็นสำคัญ<sup>13</sup> หลักความยุติธรรมนี้นอกจากจะใช้ในการพิจารณาคดีเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยทั่วไปแล้วยังอาจนำมาพิจารณาถึงปัญหาด้านศีลธรรม เมื่อมีปัญหาเฉพาะกรณีเช่น มูลค่าของค่าระวางสินค้าที่ถูกช่วยเหลือนั้นจะคิดเป็นจำนวนเท่าใด หรือกรณีเรือที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นเป็นของเจ้าของเรือที่กระทำความผิดจนก่อให้เกิดภัยทางทะเลจะสามารถเรียกร้องรางวัลได้หรือไม่ เป็นต้น

พื้นฐานของหนี้ที่จะต้องจ่ายรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลคือผลประโยชน์ทุกประการที่เกิดขึ้นโดยเป็นผลจากการเข้าช่วยเหลือกู้ภัย ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยควรจะต้องได้รับการตอบแทน ดังเหตุผลในคดี *Five Steel Barges*<sup>14</sup> โดย Sir James Hannen P.

<sup>11</sup> See *The Calypso* (1828) 2Hagg 209 , 217 - 218

<sup>12</sup> David W.Steel-Francis D. Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , p10

<sup>13</sup> ธานีพร กรวิเชียร , *ระบบกฎหมายอังกฤษ* , หน้า 152

<sup>14</sup> See *The Five Steel Barges* (1890) 15 P.D. 142 , 146

“สิทธิในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาจเกิดจากสัญญาตามที่ได้กระทำขึ้น แต่มิใช่ เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องกระทำเช่นนั้น รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนี้เป็นหนี้ตามกฎหมายที่ บังเกิดจากข้อเท็จจริงว่าผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือซึ่งเป็นผู้ได้รับประโยชน์จากทรัพย์สิน นั้น จะต้องตอบแทนแก่ผู้ที่มอบประโยชน์นั้นให้แก่ตน ถึงแม้ว่าจะไม่มีสัญญาใดๆผูกพัน กันในเรื่องดังกล่าว...”<sup>15</sup>

เหตุผลที่ Sir James Hannen ยกในคดี Five Steel Barges นี้ อาจเทียบเคียงได้กับหลัก กฎหมายโรมันที่ว่า “บุคคลผู้ใดที่ใช้เวลาหรือเข้าเสี่ยงชีวิตหรือทรัพย์สินในการเข้าอาสา เพื่อยัง ประโยชน์สู่ผู้อื่น บุคคลผู้นั้นมีสิทธิที่จะได้รับรางวัลตอบแทน”<sup>16</sup> ซึ่งเป็นข้อสังเกตได้ว่าหลัก กฎหมายในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ส่วนหนึ่งมาจากหลักพื้นฐานของกฎหมายโรมัน

เมื่อพิจารณาว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีสิทธิได้รับรางวัลตอบแทนแก่การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้ว แต่ในแง่ของผู้รับประโยชน์หากว่าตนเองมิได้ร้องขอควรจะต้องมีการะ ในการจ่ายรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย (Restitution for unjust enrichment) หรือไม่ อาจ อธิบายได้โดยอาศัยคำวินิจฉัยของผู้พิพากษา Bowen L.J. ในคดี Falcke v. Scottish Imperial Insurance Co.,<sup>17</sup> โดยได้กล่าวว่า

“งานและแรงงานที่ได้กระทำลงหรือเงินที่จ่ายไปโดยบุคคลหนึ่งเพื่อที่จะสงวนรักษา หรือเพื่อประโยชน์แก่ทรัพย์สินของบุคคลอื่นนั้น ตามกฎหมายอังกฤษจะไม่สามารถยึดเหนี่ยว ทรัพย์สินดังกล่าว กับทั้งไม่ก่อให้เกิดมูลหนี้ใดๆที่จะชดใช้คืนค่าใช้จ่ายในการก่อประโยชน์ที่ เขาไม่ต้องการ แต่เป็นข้อยกเว้นในทางกฎหมายพาณิชย์ซึ่งจะมีความแตกต่างจากหลัก กฎหมายของคอมมอนลอว์ดังที่กล่าวมาข้างต้น เพราะว่า กฎหมายพาณิชย์ในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นมีวัตถุประสงค์ไปในทางนโยบายมหาชน (Public Policy) และเพื่อ ประโยชน์ในทางการค้า โดยกำหนดให้มีมูลหนี้ในการให้รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่ง เป็นผลเกิดจากลักษณะของกิจการการค้า ธรรมชาติของภัยต่างๆในทะเล และข้อเท็จจริงของ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งต้องปฏิบัติโดยเสี่ยงกับภัยอันตรายที่อาจก่อความเสียหายหรือ ความสูญเสียขึ้นต่อทั้งผู้รับความช่วยเหลือหรือผู้ที่เข้าช่วยเหลือ”

<sup>15</sup> David W. Steel - Francis D. Rose, *Kennedy's law of Salvage*, p13

<sup>16</sup> W.K. Hastings “ Non-tidal Salvage in the United Kingdom ”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.19 October, 1988, P.475

<sup>17</sup> See Falcke v. Scottish Imperial Insurance Co. (1886) 34Ch. D. 234, 248-249

ในอนุสัญญากรุงบรัสเซล ปี ค.ศ. 1910 ได้กำหนดในมาตรา 2 ว่า “การช่วยเหลือใดๆหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งก่อให้เกิดผลอันเป็นประโยชน์ ให้มีสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนที่ยุติธรรม” และในวรรคที่สองของมาตราเดียวกันนี้ได้กำหนดชัดอีกว่า “ถ้าการให้บริการการช่วยเหลืออันไม่เกิดผลอันเป็นประโยชน์จะไม่มีค่าตอบแทน” ในทำนองเดียวกัน อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 ก็ได้กำหนดไว้ในมาตรา 12 เรื่องเงื่อนไขของรางวัลตอบแทน ว่า

1. การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งก่อให้เกิดผลอันเป็นประโยชน์ให้มีสิทธิได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

2. เว้นแต่จะได้มีการกำหนดไว้เป็นประการอื่น จะไม่มีการจ่ายใดๆเกิดขึ้นภายใต้ อนุสัญญานี้ ถ้าการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ใดๆ

จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสองฉบับนี้ได้คำนึงถึงประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เป็นประการสำคัญในการก่อให้เกิดสิทธิในรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย อันเป็นไปตามหลักการได้รับประโยชน์โดยไม่เป็นธรรม นี้

ประการที่สองคือแนวคิดในการส่งเสริมให้บุคคลเข้าช่วยเหลือกู้ภัย (Encouragement of Rescue) แม้ว่าบุคคลนั้นจะไม่มีหน้าที่ดังกล่าวโดยการให้รางวัลตอบแทนแก่ความโอบอ้อมอารี ตามที่ Dr. Lushington กล่าวในคดี *The Fusilier* (1865) “การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ได้บังคับตามหลักกฎหมายปกติทั่วไปที่นำมาใช้กับการค้าบนชายฝั่งได้อย่างเป็นผล การช่วยเหลือกู้ภัยบังคับใช้ตามหลักประโยชน์ที่ได้รับ ร่วมกับความสุขธรรมที่ถูกต้องสำหรับผลประโยชน์ของเรือ และการค้าทางทะเล”<sup>18</sup> ทั้งนี้เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจของหลายๆประเทศจำนวนมากขึ้นกับการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งทางทะเล ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลควรได้รับการส่งเสริมในการช่วยเหลือหรือสินค้าจากภัยอันตรายในทะเลอันมีลักษณะและสภาพที่ต่างจากบนบก กล่าวคือในทะเลย่อมจะหาผู้อื่นได้ยาก การได้รับความช่วยเหลือหรือการบริการจากบริการสาธารณะต่างๆเป็นสิ่งที่ทำไม่ได้เหมือนบนฝั่ง นอกจากจะได้รับความช่วยเหลือจากผู้ที่ผ่านมา การให้การส่งเสริมนี้จะทำในรูปของการให้รางวัลตอบแทน (Reward) ที่จะเป็นผลมากกว่าการบังคับให้กระทำโดยกำหนดเป็นหน้าที่ที่ต้องให้ความช่วยเหลือ ทั้งนี้หลักการส่งเสริมให้บุคคลเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ยังปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับ

<sup>18</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , P 13



การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ( International Convention on Salvage, 1989 ) ในมาตรา 13 (1) กำหนดว่า “รางวัลตอบแทนจะถูกกำหนดขึ้นในทรัพย์สินของการส่งเสริมการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัย...” ซึ่งผลของการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ทำให้การคำนวณรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้คำนวณเอาเพียงให้เหมาะสมแก่แรงงานและมูลค่าของงาน (Quantum Merit) หรือ มูลค่าของผลประโยชน์ที่การช่วยเหลือกู้ภัยก่อให้เกิดขึ้นแก่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินเท่านั้น

อนึ่ง สิทธิของผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่จำเป็นต้องกำหนดโดยสัญญา (Right of salvors are essentially independent of contract) แม้ว่าในปัจจุบันส่วนใหญ่การให้ความช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมักจะทำขึ้นโดยมีสัญญาเป็นหลักฐาน ซึ่งอาจเป็นสัญญาที่คู่สัญญาคกลงทำขึ้นอย่างง่าย ๆ หรืออาจตกลงทำสัญญาตามเงื่อนไขของแบบมาตรฐานสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของลอร์ด แต่ในความจริงแล้ว สิทธิของผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยหากเป็นไปตามเงื่อนไขของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้ว สัญญาหรือข้อตกลงใดๆ ก็มีใช่เป็นสิ่งที่จำเป็นต้องมีขึ้นก่อนสิทธิเหนือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังในกรณีคดี *The Five Steel Barges*<sup>19</sup> ตามเหตุผลของ Sir James Hannen P. สิทธิในรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่จำเป็นต้องเกิดจากสัญญา และในกรณีคดี *The Hestia*<sup>20</sup> ผู้พิพากษา Bruce J. ได้กล่าวสรุปในทางเดียวกันว่า “...แต่การเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ได้ขึ้นอยู่กับสัญญาเมื่อทรัพย์สินถูกช่วยเหลือให้พ้นจากภัยทางทะเล โดยผู้เรียกร้องเป็นผู้ดำเนินการหรือมีส่วนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล กฎหมายได้มอบสิทธิที่จะได้รับเงินรางวัลแก่พวกเขา เป็นผลจากที่ทรัพย์สินที่พวกเขาได้ช่วยให้ปลอดภัย”<sup>21</sup>

การให้รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่เพียงแต่ไม่จำเป็นต้องมีสัญญาหรือข้อตกลงล่วงหน้า ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ถูกปฏิเสธหรือไม่เป็นที่ต้องการโดยในหลักทั่วไปของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล นายเรือหรือเจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินใดๆบนเรือสามารถปฏิเสธไม่รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้โดยการห้ามอย่างชัดเจนและสมเหตุผล ดังนั้นผู้ที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยก็ยังสามารถได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้หากการห้ามหรือการปฏิเสธการให้ความช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลดังกล่าวไม่สมเหตุผลหรือ

<sup>19</sup> See *The Five Steel Barges* (1890) 15 P.D. 142,146

<sup>20</sup> See *The Hestia* (1895) P.193 , 195

<sup>21</sup> Geoffrey Brice, *Maritime Law of Salvage* ,p6

ไม่ชัดเจนซึ่งเป็นข้อยกเว้น เช่นกรณีในคดี *The Auguste Legembre* (1902)<sup>22</sup> เรือเดินทะเลลำหนึ่งได้เดินทางไปให้ความช่วยเหลือแก่เรือเดินทะเลอีกลำหนึ่งที่ได้รับความสะดวกจากการเกยตื้นเนื่องจากลมพายุแต่ท้ายเรือลำที่ได้รับความสะดวกนั้นได้ปฏิเสธการช่วยเหลือในเวลานั้น ในวันต่อมา นายเรือได้อนุญาตให้เรือสองลำเข้าทำการลากจูงแต่ได้บอกปฏิเสธกับเรือที่มาช่วยเหลือลำที่สามซึ่งสามารถเข้าดำเนินการลากจูงได้ในเวลาเดียวกับเรือลำที่ได้รับอนุญาตเข้าลากจูง ผู้พิพากษา *Gorell Barnes J.* ได้ให้ข้อพิจารณาว่า หากเรือลำที่สามเข้าช่วยเหลือกู้ภัยในภาวะที่ควรจะได้รับ การยอมรับให้เข้าช่วยเหลือ แม้ว่านายเรือลำที่ได้รับความสะดวกจะปฏิเสธการช่วยเหลือก็ตามเรือลำที่สามนั้นก็ควรจะได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย ผู้พิพากษา *Gorell Barnes J.* ได้ตั้งข้อสังเกตว่า เมื่ออยู่ในสภาพตามคดีนี้ในเวลาและสถานที่ที่เกิดเหตุจะมีเหตุผลและความจำเป็นเพียงพอที่จะต้องใช้เรือเข้าลากจูงลำที่สามหรือไม่

ในมาตรา 3 ของอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1910 ได้สะท้อนถึงผลคำตัดสินในคดีดังกล่าวข้างต้นโดยได้กำหนดว่า “บุคคลใดเข้ามีส่วนร่วมในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หากว่ามีการห้ามโดยชัดเจนและสมเหตุสมผลต่อการเข้าช่วยเหลือในส่วนของการปฏิบัติการช่วยเหลือนั้นได้กระทำให้ บุคคลดังกล่าวไม่มีสิทธิได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล” จะเห็นได้ว่าการห้ามมิให้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะต้องเป็นการห้ามที่สมเหตุสมผล ดังนั้นหากการห้ามไม่สมเหตุสมผลและสมควรที่จะยอมรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้ว บุคคลผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลย่อมจะมีสิทธิได้รับการตอบแทน และข้อความดังกล่าวนี้ยังถูกนำไปกำหนดไว้ในมาตรา 19 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปี ค.ศ. 1989 อีกด้วย

### 2.3 ประเภทของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลประการหนึ่งที่เหมือนกันทุกประเภทคือเป็นการช่วยเหลือให้พ้นจากอันตราย การช่วยเหลือบางอย่างอาจเป็นการช่วยเหลือที่แสดงถึงการให้ความช่วยเหลืออย่างชัดเจน แต่มีบางกรณีที่มีการช่วยเหลืออาจไม่มีการกระทำเช่น การลอยเรือคอยอยู่ การกระทำดังกล่าวต่อไปเป็นการกระทำที่ควรพิจารณาว่าสามารถถือเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยได้ ซึ่งในบางกรณีอาจจะเป็นการให้ความช่วยเหลือที่พบเห็นทั่วไปแต่ในบางกรณี

<sup>22</sup> Ibid.

อาจเป็นการช่วยเหลือที่ไม่ค่อยมีปรากฏขึ้นแต่ทั้งนี้การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาจจะมีลักษณะนอกเหนือจากที่จะกล่าวต่อไปนี้ได้

ลักษณะของการปฏิบัติการที่ได้รับการพิจารณาถือว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ได้แก่ การปฏิบัติการต่างๆดังนี้<sup>23</sup>

- (1) การลากจูง
- (2) การนำร่อง
- (3) การนำทางเรือไปสู่ที่ปลอดภัย
- (4) การจอดเรือลอยลำคอยอยู่
- (5) การทำให้เรือเกยตื้น ลอยลำขึ้นอีกครั้ง
- (6) การยัดเรือที่เกยตื้นให้อยู่ในตำแหน่งเดิมเมื่อเรือลำนั้นอยู่ในอันตราย เช่นอันตรายจากกระแสน้ำขึ้นน้ำลง หรืออันตรายจากการลื่นหลุดออกจากตำแหน่งที่เรือเกยตื้นอยู่ไปจมในเขตน้ำลึก หรือไปก่อความเสียหายทรัพย์สินบนฝั่ง หรือการช่วยนำสินค้าออกให้พ้นลำเรือ
- (7) การนำเรือที่จมหรือได้รับความเสียหายมาแยกหาด
- (8) การช่วยกู้ภัยนำสินค้าหรือผู้โดยสารในเรือที่อยู่ในอันตราย ขึ้นบกหรือ การถ่ายลำเรือ
- (9) การทำให้เรือที่เกยตื้นมีน้ำหนักเบาลง
- (10) การยกเรือหรือสินค้าที่จม
- (11) นำเรือที่ถูกสละทิ้งหรือสิ่งอัปปางไปสู่สถานที่ปลอดภัย
- (12) การให้สัญญาณเตือน การกำหนดเส้นทาง การแจ้งการขอความช่วยเหลือ หรือการนำความช่วยเหลือไปสู่เรือที่ตกอยู่ในอันตราย
- (13) การค้นหาสถานที่ของเรือที่ตกอยู่ในอันตราย
- (14) การให้คำแนะนำหรือข้อมูลที่ช่วยให้เรือปลอดภัยจากอันตรายหรือทำให้การช่วยตัวเองให้หลุดพ้นจากอันตรายได้ง่ายขึ้น หรือทำให้สามารถหลีกเลี่ยงอันตรายได้
- (15) การช่วยเหลือบุคคลในเรือเล็กที่หลบหนีอันตรายจากเรือ
- (16) คุ่มครองหรือกู้ภัยเรือหรือสินค้าหรือบุคคลในเรือจากโจร หรือโจรสลัด
- (17) ช่วยเหลือเรือที่ถูกจับกุม และนำกลับคืนสู่ท่าเรือเพื่อมอบคืนเจ้าของ
- (18) ระวังความตื่นตระหนก หรือการกบฏในเรือ การทำให้ลูกเรือสามารถกระทำหน้าที่ได้ต่อไป

<sup>23</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , Kennedy's Law of Salvage , p.144-146

- (19) ให้เจ้าหน้าที่ หรือลูกเรือแก่เรือที่ขาดกำลังลูกเรือเพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้
- (20) ให้ออก หรือป็นจันใช้งานเพื่อไม่ให้เกิดอันตราย
- (21) การมอบเสบียงอาหารแก่เรือที่ขาดแคลน
- (22) การดับไฟที่ลูก โหม้บนเรือ หรือการให้ความช่วยเหลือในการดับไฟ
- (23) ช่วยเหลือผู้ภัยทรัพย์สินหรือบุคคลที่อยู่บนเรือที่เกิดไฟไหม้
- (24) เคลื่อนย้ายเรือออกจากที่ที่เสี่ยงต่อการถูกลามของไฟ
- (25) ลากเรือที่มีไฟลุกไหม้ออกมาและชื้ออยู่ในสถานที่นั้นจนไฟดับ
- (26) ทำให้เรือหลุดจากน้ำแข็ง
- (27) เคลื่อนย้ายเรือออกจากอันตราย เช่นนำเรือแยกออกจากการเกยฝั่ง
- (28) ป้องกันมิให้เรือชนกัน
- (29) ช่วยเหลือให้หลีกเลี่ยงจากภาระความรับผิดชอบบุคคลที่สาม เช่น การยับยั้งมิให้เกิดมลภาวะจากน้ำมัน
- (30) ให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นที่อยู่ในขบวนเรือเดียวกัน เช่นป้องกันมิให้เรือลำอื่นถูกโจมตี
- (31) ช่วยไม่ให้เรือตกอยู่ในการครอบครองของผู้ก่อการร้าย หรือจากการปฏิบัติ
- (32) เผื่อระวางทรัพย์สินในเรือที่อัปปางมิให้ถูก ผู้ที่มาขนย้ายปล้นหรือแย่งชิงไป
- (33) ลดความสูญเสียที่จะเกิดขึ้น
- (34) นำเรือกลับมายังที่จอด ซึ่งเรือได้ลอบออกไป
- (35) การปฏิบัติอย่างรวดเร็วทำให้ป้องกันสินค้าจากการเสื่อมสภาพ
- (36) การจัดเตรียมเสบียงให้ตามศีลธรรมและการให้ความสนับสนุน
- (37) การรับเครื่องบินที่ปราศจากเชื้อเพลิง และขนส่งไปยังสถานที่ปลอดภัย

#### 2.4 ลักษณะการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

ในการดำเนินการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลในต่างประเทศนั้น แม้ว่าส่วนใหญ่จะเป็น การดำเนินการช่วยเหลือผู้ภัยตามสัญญาหรือข้อตกลงการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล อย่างไรก็ตามในกรณีที่ไม่มีการทำข้อตกลง หรือสัญญากันล่วงหน้า และถึงแม้จะไม่มีกำหนดเงื่อนไขใดเกี่ยวกับหลักประกันสำหรับการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล สิทธิในเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยอาจเกิดขึ้นได้ ในกรณีนี้กฎหมายพาณิชย์ในต่างประเทศ จะกำหนดมูลหนี้ในลักษณะเป็น Quasi Contractual Obligation ให้เจ้าของทรัพย์สิน

ต้องตอบแทนต่อผู้เข้าช่วยเหลือผู้ภัย นอกจากนั้นสิทธิเรียกร้องจากการช่วยเหลือผู้ภัยที่บังคับได้ ยังได้รับการคุ้มครองโดยมีปริมสิทธิทางทะเลเหนือทรัพย์สินดังกล่าวด้วย<sup>24</sup>

กรณี Quasi contract นี้เป็นส่วนหนึ่งกฎหมายสารบัญญัติ (Substantive Law) ซึ่งเป็นกฎหมายที่วางหลักสิทธิและหน้าที่ของประชาชน Quasi Contract จะเป็นเรื่องเกี่ยวกับการชดใช้คืน (Restitution) หรือ การได้ประโยชน์มาโดยไม่เป็นธรรม (Unjust Enrichment) และโดยที่ Quasi Contract นั้นมิใช่เป็นสัญญาโดยแท้จริง สิทธิและหน้าที่ตาม Quasi Contract จึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับอำนาจการต่อรองที่คู่สัญญาได้ตกลงร่วมกัน เหตุที่ใช้ถ้อยคำว่า Quasi Contract นั้นเพราะสิทธิ หน้าที่ในบางกรณีคล้ายกับสิทธิ หน้าที่ในทางสัญญา และการชดใช้เยียวยาที่ได้รับ ก็คล้ายกับการเยียวยาชดใช้ในกรณีผิดสัญญา Quasi Contract นี้มีลักษณะที่กว้างและยืดหยุ่นทำให้ยากที่จะกำหนดกฎเกณฑ์ที่ตายตัว แต่หลักทั่วไปประการหนึ่งได้แก่เมื่อบุคคลหนึ่งจัดหาสิ่งของหรือกระทำการหรือให้บริการพร้อมทั้งคาดหวังถึงการตอบแทนและผู้ที่ได้รับสิ่งของหรือได้รับบริการหรือได้รับประโยชน์ สันนิษฐานว่าควรมีค่าสัญญาว่าจะจ่ายค่าตอบแทนหากสามารถกระทำได้หรือตามบรรทัดฐานต่ำสุดในสังคมนั้น ทั้งนี้ศาลจะตัดสินให้ตามมูลค่าที่เหมาะสมของสิ่งของหรือการให้บริการ

สิทธิตาม Quasi Contract นั้นเราสามารถตั้งข้อสังเกตได้ 3 ประการ<sup>25</sup> คือ ประการแรก สิทธิตาม Quasi Contract มักเป็นสิทธิในเงินและโดยทั่วไปแล้วจะเป็นจำนวนเงินที่ต้องมีการกำหนดมูลค่าโดยคู่กรณี หรือโดยกระบวนการทางกฎหมาย (Liquidated sum of money) ประการที่สอง เป็นสิทธิที่มีได้เกิดจากข้อตกลงระหว่างคู่สัญญา แต่เป็นสิทธิที่ถูกกำหนดโดยกฎหมาย และประการที่สามเป็นสิทธิที่บังคับเรียกร้องได้จากบุคคลเท่านั้น

สำหรับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาต่อกันจะมีข้อแตกต่างจาก Quasi Contract โดยทั่วไปในบางประการคือ ในการเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลโดยมากมักใช้วิธีการเรียกร้องเอากับตัวทรัพย์สิน (Action in rem) แต่อย่างไรก็ตามการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลยังสามารถบังคับได้โดยการเรียกร้องเอาจากตัวบุคคล (Action in personam) ก็ได้เช่นกัน แต่มักเป็นทางเลือกอันดับสองรองมาจากการบังคับเอากับตัวทรัพย์สิน

ในหลักกฎหมายโรมัน Quasi Contract เป็นบ่อเกิดแห่งหนึ่งประเภทหนึ่งในจำนวนทั้งสิ้น สามประการ<sup>26</sup> อันได้แก่ สัญญา ละเมิดและคล้ายละเมิด และ Quasi Contract ซึ่งใน

<sup>24</sup> Frank L. Maraist , *Admiralty in a Nutshell* , 2nd ed.( St. Paul,Minn.:West Publishing Co. , 1988) , p123.

<sup>25</sup> A.G.Guest , *Anson's Law of Contract* , 23th ed. , (London : Oxford University Press , 1971) , p589

ประเภทของ Quasi Contract นี้ ยังแบ่งได้เป็นอีกสามประเภทคือ การจัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรรได้ และการกระทำอันมีลักษณะเฉพาะบุคคลโดยพบในหน้าที่จะต้องให้หรือกระทำในสิ่งที่แน่นอนและเฉพาะเจาะจง ( Condictio ) ในประเทศไทยนั้นแต่เดิมก่อนประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ นักกฎหมายไทยได้เรียกหลักกฎหมายแพ่งในลักษณะการจัดการงานนอกสั่งว่า "คล้ายสัญญา" หรือ Quasi Contract<sup>27</sup> ( ซึ่งตามกฎหมายโรมันจะเป็นเพียงลักษณะหนึ่งของ Quasi Contract ) การจัดการงานนอกสั่งนี้เป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ชนิดหนึ่งที่เป็นผลโดยกฎหมายบัญญัติไว้เป็นพิเศษ เป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ที่ไม่ได้เกิดจากการแสดงเจตนา ( Non-Declaration of Intention ) ซึ่งเป็นการกระทำโดยสมัครใจอย่างแท้จริงและผู้จัดการงานนอกสั่งไม่ได้มีอำนาจเข้าไปจัดการงานของผู้อื่น และรู้ว่าสิ่งที่ตนกระทำลงเป็นกิจการงานที่มีใช่เป็นของตน และเป็นเหตุที่ก่อให้เกิดความสัมพันธ์ในระหว่างตัวการและผู้จัดการ ทั้งนี้การจัดการงานนอกสั่งนี้มีที่มาจากแนวความคิด ของกฎหมายโรมันเกี่ยวกับการจัดการ (The Roman conception of negotiorum gestio) ซึ่งกฎหมายต้องการจะสนับสนุนความรู้สึกที่จะช่วยเหลือเอื้อเพื่อซึ่งกันและกัน ในสังคม<sup>28</sup> โดยมีอำนาจของกฎหมายรับรองถึงประโยชน์ที่พึงจะได้รับการชดใช้เพื่อเป็นการจูงใจให้ผู้คนเข้าช่วยช่วยเหลือผู้อื่นโดยไม่ต้องหวังว่าตนจะเป็นผู้ที่เสียประโยชน์ไปจากการเข้าไปจัดการนั้น หลักกฎหมายว่าด้วยการจัดการงานนอกสั่งของไทยได้รับอิทธิพลจากกฎหมายโรมัน โดยผลจากการยึดหลักตามประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน ฝรั่งเศส สวิสเซอร์แลนด์ และญี่ปุ่น ซึ่งต่างได้รับอิทธิพลจากกฎหมายโรมันทั้งสิ้น<sup>29</sup>

#### 2.4.1 เงื่อนไขของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การช่วยเหลือกู้ภัยที่จะได้รับรางวัลตอบแทน ก็ต่อเมื่อการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้บรรลุตามเงื่อนไขของการช่วยเหลือกู้ภัยดังนี้<sup>30</sup>

<sup>26</sup> ประสิทธิ์ โฉ่ววิไลกุล, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการจัดการงานนอกสั่งลากมิควรรได้*, (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2539), หน้า 9.

<sup>27</sup> ไพจิตร บุญพันธ์ุ, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะจัดการงานนอกสั่งและลากมิควรรได้*, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2532), หน้า 6

<sup>28</sup> ม.ร.ว.สวินัย ปราโมช, *ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1*, (กรุงเทพฯ:บริษัทสำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช จำกัด, พ.ศ.2505), หน้า 433.

<sup>29</sup> ประสิทธิ์ โฉ่ววิไลกุล, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยการจัดการงานนอกสั่งลากมิควรรได้*, หน้า 9.

<sup>30</sup> Mitchell Mcinnes, "Life Rescue in Maritime Law", *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.25, July 1994, P456.

ก. ทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Subject of Salvage) ที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเข้าทำการช่วยเหลือนั้นต้องเป็น เรือ อุปกรณ์ของเรือ สินค้า ซากเรือหรือสิ่งอัปปาง ค้ำระวางเรือ เป็นต้น

ข. ต้องมีอันตรายเกิดแก่ ทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือนั้น

ค. ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องกระทำการโดยสมัครใจ ไม่มีหน้าที่และไม่ได้เป็นการช่วยเหลือตนเอง

ง. มีผลสำเร็จในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น

#### 2.4.2 ทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การช่วยเหลือกู้ภัยเป็นการให้ความช่วยเหลือแก่ทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งเป็นเงื่อนไขหนึ่งของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จะยังผลให้ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้รับรางวัลตอบแทน ซึ่งการให้รางวัลตอบแทนนี้จะประเมินจากมูลค่าการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งก็คือมูลค่าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือ และนำไปเป็นฐานแห่งการคำนวณรางวัลตอบแทน การกำหนดวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะทำให้ทราบได้ว่า<sup>31</sup>

- ทรัพย์สินใดที่อาจถูกเรียกหรือค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
- ผู้ใดจะเป็นผู้มีภาระหน้าที่ในการให้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
- ขอบเขตของภาระหน้าที่ในการให้ค่าตอบแทนของแต่ละบุคคล

แต่สำหรับในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั้งสองฉบับ ก็มีได้ชี้ชัดว่าทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้แก่อะไร ซึ่งในอนุสัญญากรุงบรัสเซล ปี ค.ศ. 1910 ในมาตรา 1 ของอนุสัญญานี้ได้กำหนดว่า การให้ความช่วยเหลือ หรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแก่ เรือเดินทะเล สิ่งใดๆบนเรือ ค้ำระวางเรือ หรือค่าโดยสาร และการให้บริการอื่นใดในลักษณะเดียวกัน โดยเรือเดินทะเลที่กระทำต่อเรือที่ใช้เส้นทางในบริเวณส่วนในของประเทศ เป็นกรณีที่อยู่ภายใต้บังคับของเงื่อนไขในอนุสัญญานี้

และในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 ก็มีได้มีการกำหนดความหมายของวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยไว้เช่นกัน โดยกล่าวแต่เพียงความหมายของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ในมาตรา 1 (a) ว่าหมายถึงการกระทำหรือกิจกรรมใดๆ

<sup>31</sup> David W. Steel-Francis D. Rose , Kennedy's Law of Salvage , p63

ที่กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือ หรือ ทรัพย์สินใดๆที่ตกอยู่ในอันตราย... โดยทั้งนี้จะเห็นได้ว่า อนุสัญญาทั้งสองฉบับได้กล่าวเป็นการทั่วไปว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นการช่วยเหลือ แก่เรือ หรือทรัพย์สิน แต่จากแนวคำพิพากษาของศาลอังกฤษได้จัดประเภทของทรัพย์สินในการช่วยเหลือกู้ภัยไว้คือ เรือ (Vessel) สินค้าบรรทุกในเรือ (Cargo) ค่าระวางสินค้า (freight) และซากเรือและสิ่งอัปปาง (Wreck) และโดยกฎหมายออกเป็นลายลักษณ์อักษร<sup>32</sup> ได้กำหนด ชีวิต (Life) เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยไว้เป็นพิเศษ

2.4.2.1 เรือ(vessel) เรือเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่เห็นได้ชัดเจน เพราะเรือเป็นปัจจัยหลักในการเดินทางทางทะเลไม่ว่าจะมีจุดประสงค์เพื่อการขนส่งสินค้าหรือ ขนส่งคนโดยสาร หรือเพื่อจุดประสงค์ประการอื่นๆ เป็นสังหาริมทรัพย์ ที่มีราคาสูงมากและตก อยู่ภายใต้คุ้มครองของกฎหมายพิเศษเป็นต้นว่าการจดทะเบียนเรือ การซื้อขาย การจำนอง บุริมสิทธิ การโค่นกันของเรือและความจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ ไม่ตกอยู่ภายใต้ คุ้มครองของกฎหมายแพ่ง<sup>33</sup>

เรือ (Vessel) นั้นมีความหมายอย่างไรนั้นยังไม่มีความเห็นที่แน่นอนแน่ชัดแต่อาจ พิจารณาตามความหมายที่กฎหมายต่างๆทั้งในประเทศและต่างประเทศที่แต่ละกฎหมายได้ให้ ความหมายไว้แตกต่างกันเช่น ตามมาตรา 742 แห่งกฎหมาย Merchant Shipping Act 1894 ให้ ความหมายว่า “เรือ (Vessel) หมายรวมถึงเรือเดินทะเล (ship) เรือ (Boat) หรือเรือ ประเภทอื่นๆที่ใช้ในการเดินทะเล (Navigation)” และยังแยกความหมายของเรือเดินทะเล (Ship) ว่ารวมถึง เรือทุกๆประเภทที่ใช้เดินเรือในทะเลซึ่งไม่ได้ขับเคลื่อนโดยฝีพาย ความหมายของ เรือเดินทะเลและเรือตาม Merchant Shipping Act 1894 นั้น จะมีความคล้ายกันโดยอนุโลม (Mutatis mutandis) และเป็นการให้ความหมายอย่างกว้างๆมากกว่าจะเป็นการจำกัดความ<sup>34</sup> ในอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปี 1910 นั้นก็ได้กล่าวถึงขอบเขต การบังคับใช้อนุสัญญาในมาตรา 1 ว่า “..การให้ความช่วยเหลือและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค่อเรือที่ตกอยู่ในอันตราย” (“Assistance and salvage of seagoing vessels in danger...”) และในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ.1989 มาตรา 1 (b) ในหัวข้อคำจำกัดความนั้นได้ระบุความหมายของเรือว่า “เรือ หมายถึง เรือเดินทะเลใดๆ วัตถุ

<sup>32</sup> Merchant Shipping Act 1894 , ss.544-545

<sup>33</sup> ไพฑูริศ เอกจริยกร , กฎหมายพาณิชย์ , หน้า42

<sup>34</sup> David W.Steel-Francis D.Rose , Kennedy's Law of Salvage , p67



หรือโครงสร้างที่มีความสามารถในการเดินทะเล และรวมถึง เรือที่เกยตื้นหรือเรือที่ถูกเรือได้แสดงเจตนาจะไป หรือเรือที่“ได้จมลง” (“ Vessel means any ship, craft or structure capable of navigation , including any vessel which is stranded, left by its crew or sunk.” ) ในความหมายของเรือตามอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสองฉบับที่ยกขึ้นมากล่าวข้างต้นนั้นจะเห็นได้ว่าเรือจะถูกจำกัดความไว้โดยกำหนดให้ต้องมีความสามารถในการเดินทะเล (Capable of navigation)

ในคดี Gas Float Whitton No.2<sup>35</sup> ได้มีการแสดงความเห็นทางกฎหมายเกี่ยวกับข้อสรุปเรื่องวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลว่า สิ่งที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นคือ เรือ อุปกรณ์และสินค้าในเรือ สิ่งอุปถัมภ์ ค้ำระวางเรือ โดยสิ่งที่จะเป็นเรือนั้นจะต้องได้ใช้ หรือจะนำไปใช้ หรือมีจุดมุ่งหมายเพื่อที่จะใช้เดินเรือหรือขนส่งสินค้าหรือบรรทุกผู้โดยสารและได้ใช้ในการเดินทะเล (Use in Navigation) ซึ่ง (จะเป็นสิ่งที่เรือ หรือ เรือเดินทะเล) มีความหมายที่แตกต่างไปจากสิ่งที่ติดยึดอยู่กับที่เช่น ปรากฏการณ์ หรือสิ่งที่ลอยอยู่เช่น ทุ่นสัญญาณ

ในประเทศไทยกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีได้ให้ความหมายของเรือหรือเรือเดินทะเลไว้เช่น

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 มาตรา 3 “เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสาร ลาก จูง ดัน ยก ชูด หรือ ลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ในทำนองเดียวกัน “เรือเดินทะเลหรือเรือทะเล” หมายความว่าเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ

พระราชบัญญัติเรือสยาม พ.ศ. 2481 มาตรา 5 “เรือ” หมายถึง ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด “เรือเดินทะเล” หมายถึงเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชย์นาวี พ.ศ. 2521 “เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งทางทะเล

พระราชบัญญัติป้องกันเรือโค่นกัน พ.ศ.2522 “เรือ” หมายความว่ารวมถึงยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดรวมทั้งยานพาหนะทางน้ำชนิดที่ไม่มีระวางขับน้ำและเครื่องบินทะเล ซึ่งใช้หรือสามารถใช้ขนส่งทางน้ำได้

<sup>35</sup> See The Gas Float Whitton No.2 (1897) A.C. 337 , 343 , 347

พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 มาตรา 3 “เรือ” หมายความว่า เรือเดินทะเลที่ใช้ในการขนส่งของหรือคนโดยสารระหว่างประเทศ

การให้ความหมายของคำว่าเรือเดินทะเลอาจนำปัจจัยต่างๆดังต่อไปนี้มาพิจารณาว่าสิ่งใดเป็นเรือเดินทะเลหรือไม่ แม้ว่าแต่ละปัจจัยอาจมีข้อโต้แย้งได้<sup>36</sup>

ก. ความสามารถในการลอยน้ำได้ สิ่งใดที่สามารถลอยน้ำได้อาจถูกถือว่าเป็นเรือได้ สิ่งใดที่มีลักษณะติดครีงอยู่กับพื้นแบบถาวร เช่น ประภาคาร แท่นขุดเจาะน้ำมัน ก็อาจถือว่าเป็นไม่ใช่เรือ เพราะเรือเป็นสิ่งหาริมทรัพย์ที่ต้องเคลื่อนที่ไปมาได้ เรือเดินทะเลจึงต้องมีความสามารถในการลอยน้ำได้ โดยไม่ต้องมีเสา หรือสิ่งใดมารองรับ

ข. สถานที่ใช้เรือ โดยปกติแล้วสถานที่ที่ใช้เรือเดินทะเลปฏิบัติงานก็คือทะเล มิใช่แม่น้ำลำคลองแม้ว่าในบางครั้งเรือเดินทะเลจะต้องแล่นเรือเข้าไปในแม่น้ำในผืนแผ่นดินเพื่อขนถ่ายสินค้า

ค. ความสามารถในการเดินทางและผจญภัยในทะเล แม้ว่าจุดประสงค์หลักของเรือไม่ว่าจะเป็นเรือที่ใช้กันในแม่น้ำลำคลองหรือเรือที่ใช้ในทะเล ก็คือเพื่อใช้ในการเดินทาง แต่สถานที่ใช้เรือจะต่างกันดังกล่าวในข้อ ข. เรือเดินทะเลที่ใช้ในทะเลต้องเป็นเรือที่มีความแข็งแรงทนทานเพราะต้องผจญกับภัยในทะเลที่มีความรุนแรงกว่าภัยที่อาจเกิดกับเรือที่แล่นในแม่น้ำลำคลอง

ง. ความสามารถในการขับเคลื่อนด้วยตัวเอง สิ่งที่จะจัดเป็นเรือนั้น สามารถเคลื่อนย้ายไปมาได้ด้วยกำลังแห่งตน ไม่ใช่อาศัยแรงภายนอกมาจุด หรือผลักดันให้เคลื่อนที่

จ. ขนาดและระวางบรรทุก โดยปกติเรือเดินทะเลจะเป็นเรือที่มีขนาดใหญ่และมีระวางบรรทุกคราวละมากๆเมื่อเปรียบเทียบกับเรือที่ใช้ในแม่น้ำลำคลอง

2.4.2.2 สินค้า (Cargo) สินค้าที่บรรทุกโดยเรือเป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญประการหนึ่งรองลงมาจากเรือเดินทะเล สินค้า (Cargo) ในการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลหมายถึงสินค้าทั้งหลายหรือส่วนประกอบของสินค้าที่บรรทุกโดยเรือ<sup>37</sup> แต่ทั้งนี้มิใช่หมายความว่าแต่เพียงสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือเท่านั้น ตามเหตุผลของผู้พิพากษา Lord Esher M.R. ในคดี The Gas Float Whitton No.2 ที่ได้ให้เหตุผลว่า “การลำเลียงขนส่ง

<sup>36</sup> ไททิจิต เอกจริยกร , กฎหมายพาณิชย์นาวี , หน้า42

<sup>37</sup> See The Gas Float Whitton No.2 (1897)

สินค้าที่มีได้บรรทุกไว้บนเรือเช่นใช้วิธีลากจูงสินค้า เป็นการเคลื่อนย้ายสินค้าจากที่แห่งหนึ่งไปสู่อีกแห่งหนึ่งและต้องมีการผจญภัยทางทะเล (Maritime Adventure) เช่นเดียวกับการขนส่งสินค้าโดยบรรทุกไว้ในตัวเรือ” ดังนั้นในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลคำว่า “สินค้า (Cargo)” จึงตีความหมายไว้อย่างกว้างๆ ไม่เคร่งครัดดังเช่นในกฎหมายพาณิชย์อื่นๆ<sup>38</sup> เช่นในกรณีสินค้าบรรทุกบนปากระวาง (Deck Cargo) หรือกรณีสัตว์มีชีวิต (Live Animals) จะถูกกำหนดให้มีความแตกต่างจากสินค้าอื่นๆทั่วไป ในเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าทั้งสองประเภทดังกล่าวตามสัญญาฉบับของทางทะเล แต่ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นสินค้าบรรทุกบนปากระวางเรือ หรือกรณีสินค้าเป็นสัตว์มีชีวิต ต่างก็ตกอยู่ภายใต้ความหมายของสินค้าเช่นเดียวกับสินค้าประเภทอื่นๆ ในบางครั้งสินค้าที่บรรทุกโดยเรือ นั้น ตามลักษณะของตัวสินค้านั้นไม่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยเช่น ทุนสัญญาณ ก็จัดเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยได้โดยมีฐานะเป็นสินค้าที่บรรทุกโดยเรือ

ในมาตรา 1 ของอนุสัญญากรุงบริสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปี 1910 ได้ระบุว่า การให้ความช่วยเหลือและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแก่เรือเดินทะเลที่ตกอยู่ในอันตรายและสิ่งอื่นใดที่อยู่บนเรือ...จะตกอยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติแห่งอนุสัญญานี้

“Assistance and salvage of seagoing vessels in danger, of any things on board... are subject to the following provisions...”

แต่ในอนุสัญญาก็มิได้มีระบุความหมายของสินค้า คงระบุแต่เพียง “สิ่งอื่นใดที่อยู่บนเรือ” ( Any thing on board) ซึ่งเป็นความหมายอย่างกว้างๆ เท่านั้น และเช่นเดียวกันในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปีค.ศ.1989 ก็ได้กำหนดในความหมายของการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยในมาตรา 1 (a) คือ การกระทำหรือกิจกรรมใดๆที่ได้กระทำเพื่อช่วยเหลือเรือ หรือทรัพย์สินใดๆที่ตกอยู่ในอันตราย

“Salvage operations means any act or activity undertaken to assist a vessel or any property in danger ...”

และในข้อ (b) ได้ให้ความหมายของทรัพย์สินว่า หมายถึงทรัพย์สินใดๆที่ไม่ได้ยึดติดกับแนวเส้นชายฝั่งอย่างถาวรและโดยเจตนา และรวมถึงค่าระวางเรือที่เสี่ยงภัย

“Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk”

<sup>38</sup> See The Carriage of Goods by Sea Act 1924, Section 1 (7)

2.4.2.3 ค่าระวางสินค้า (Freight) ค่าระวางสินค้าหมายถึงค่าตอบแทนที่ผู้ส่งสินค้าชำระให้แก่เจ้าของเรือ(ผู้ขนส่ง)เพื่อตอบแทนการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางและมอบสินค้านั้นให้แก่ผู้รับ แต่ในอีกความหมายหนึ่ง ค่าระวางหมายถึง ค่าตอบแทนที่จ่ายเพื่อเป็นการตอบแทนสำหรับการใช้เรือ<sup>39</sup> การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะมีความเกี่ยวข้องในความหมายแรก ซึ่งโดยปกติแล้วค่าระวางเรือเป็นค่าตอบแทนที่เจ้าของสินค้าจ่ายให้แก่เจ้าของเรือเป็นค่าขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางเพื่อมอบแก่ผู้รับปลายทาง ตามเงื่อนไขในทางการค้า ค่าระวางนั้นเดิมจะชำระกันเมื่อสินค้าได้ไปถึงจุดหมายปลายทางเป็นค่าระวางแบบเก็บเงินปลายทาง (Freight to Collect ) หรืออาจจะมิวิธีชำระในทางตรงกันข้ามคือการเก็บค่าระวางสินค้าแบบเก็บเงินต้นทาง (Advance Freight)<sup>40</sup> ซึ่งมีลักษณะที่พิเศษคือจะเก็บค่าระวางเมื่อสินค้าได้บรรทุกลงเรือและหากสินค้าสูญหายก็จะไม่คืนค่าระวางให้แก่ผู้ส่งสินค้า ค่าระวางเรือในความหมายแรกจึงเป็นค่าระวางเรือที่เสี่ยงภัย (Freight at Risk) ซึ่งหมายความว่าหากสินค้าไม่สามารถส่งถึงผู้รับปลายทาง ผู้ขนส่งไม่สามารถปฏิบัติให้บรรลุลวัตถุประสงค์ของการขนส่งนั้น จะทำให้ผู้รับค่าระวางไม่สามารถเรียกเก็บค่าระวางเรือจากผู้ส่งสินค้าได้ เป็นผลให้ผู้รับค่าระวางเสียประโยชน์ในค่าระวางสินค้านั้น ต่างจากในความหมายที่สองที่ค่าระวางเรือจะถูกเรียกเก็บเมื่อได้ส่งสินค้าลงเรือแล้ว เมื่อมีอันตรายเกิดขึ้นกับเรือหรือสินค้า ผู้รับชำระค่าระวางเรือที่ได้ชำระค่าระวางเรือ แล้วจะไม่ได้รับประโยชน์ใดในการช่วยเหลือกู้ภัยในส่วนของค่าระวางเรือ กล่าวคือไม่มีความเสี่ยงภัยในค่าระวางเรือเกิดขึ้น

ในกรณีส่วนใหญ่ผู้เป็นเจ้าของเรือจะออกใบตราส่ง (Bill of Lading)<sup>41</sup> ให้แก่ผู้ส่งสินค้าและถ้าค่าระวางเรือภายใต้ใบตราส่ง เป็นค่าระวางเรือที่เสี่ยงภัยตามที่กล่าวข้างต้น ความเสี่ยงภัยจะตกอยู่กับเจ้าของเรือหรือผู้ขนส่ง

2.4.2.4 ซากเรือและสิ่งอัปปาง (Wreck) ในกฎหมาย Merchant Shipping Act 1894 ได้กำหนดให้ ซากเรือและสิ่งอัปปาง(Wreck) นั้นรวมถึง Jetsam Floatsam Lagan และ

<sup>39</sup> Geoffrey Brice , Maritime Law of Salvage , P.108

<sup>40</sup> โฟทิต เอกจริกร , กฏอริบยพระวามัญยุติการรับขนของทางทะเล , (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม , 2538) , หน้า53

<sup>41</sup> ใบตราส่งสินค้าหรือBill of Lading เป็นเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ในสินค้าในการส่งสินค้าลงเรือ ซึ่งเจ้าของเรือหรือตัวแทนเรือจะออกให้เมื่อได้รับสินค้าลงเรือเรียบร้อยแล้ว ลักษณะที่สำคัญของใบตราส่งก็คือเป็นใบรับสินค้า เป็นเอกสารหลักฐานของผู้ขนานส่งสินค้าในกรณีเป็นการขนส่งสินค้าในสายการเดินเรือประจำ และลักษณะที่สำคัญประการหนึ่งก็คือเป็นเอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ (Document of Title) ที่สามารถเปลี่ยนมือได้ : ดูเพิ่มเติม Gilmore G. & Black C.L. , The Law of Admiralty , (Brookln : Foundation Press Inc. , 1967) , p. 87

Derelict ที่พบบอยู่ในทะเล สิ่งอัปปางที่จะตกอยู่ในความหมายของการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลคือ สิ้นค้าที่ลอยมาติดฝั่ง<sup>42</sup> แต่ถ้าสิ้นค้าอยู่ในทะเลก็จะถูกแยกประเภทออกเป็น<sup>43</sup>

ก. Jetsam หมายถึงสิ้นค้าที่ลอยอยู่ในทะเลเมื่อเรือเกิดอัปปาง

ข. Flotsam หมายถึงสิ้นค้าที่ถูกโยนลงทะเลเพื่อทำให้เรือเบาขึ้นและพ้นจากอันตราย

ค. Ligan or Lagan หมายถึงสิ้นค้าที่ถูกโยนลงทะเล แต่เนื่องจากน้ำหนักมากทำให้ สิ้นค้านั้นจมลงก้นทะเล และชาวเรือได้ทำเครื่องหมายโดยการผูกท่อนสัญญาหรือวัสดุลอยน้ำ เพื่อเป็นจุดสังเกตในการค้นหากลับคืน

และในอีกประเภทคือ Derelict นั่นคือ เป็นเรือที่ถูกลูกเรือและนายเรือทอดทิ้ง หรือ ร้างอยู่ในทะเลโดยที่บุคคลดังกล่าวไม่มีเจตนากลับคืนสู่เรืออีก แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึง กรณีที่นายเรือ หรือลูกเรือจากเรือไปชั่วคราวและมีเจตนาอันเห็นได้ชัดว่าลูกเรือจะกลับมายังเรืออีก<sup>44</sup>

ในกฎหมาย Merchant Shipping Act 1894 Section 518 ได้กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือผู้ ภัยซากเรือและสิ่งอัปปาง (รวมทั้ง Jetsam Flotsam lagan และ Derelict) จะต้องแจ้งแก่ เจ้าหน้าที่ Receiver of the District ทราบ โดยมีโทษทางอาญาแก่ผู้ฝ่าฝืน และสำหรับผู้ที่มีกรรมสิทธิ ในสิ่งอัปปางที่อยู่ภายใต้การดูแลของ Receiver of the District จะสามารถรับคืนทรัพย์สินนั้นได้ โดยการชำระ รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล รวมทั้งค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายที่ เกิดขึ้นด้วย<sup>45</sup>

#### 2.4.3 การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ (Life Salvage)

โดยปกติแล้ว ชีวิตมนุษย์ไม่สามารถจัดเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือผู้ภัยได้โดยตรง เมื่อ มีผู้เข้าช่วยเหลือชีวิตมนุษย์จนสำเร็จ การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์นั้นจะไม่ได้รับรางวัลตอบแทน หากไม่ปรากฏว่ามีทรัพย์สินอื่นใดได้รับความปลอดภัยด้วย<sup>46</sup> ซึ่งมีผู้เห็นด้วยเป็นส่วนใหญ่เหตุ ผลก็คือ<sup>47</sup> ประการแรกนั้น ชีวิตมนุษย์ไม่สามารถตีราคาได้ เป็นการยากที่จะกำหนดมูลค่าของ

<sup>42</sup> See King v. Forty Nine Casks of Brandy 1836 , 3 Hagg. 257 , 277

<sup>43</sup> See Cargo ex Schiller 1877 2P.D. 145 , 148 , C.A. p. 26

<sup>44</sup> See Cossman v West and British American assurance Company 1887 , 30 App. Cas. 160 , 180

<sup>45</sup> See Section 521 Merchant Shipping Act 1894

<sup>46</sup> See the Fusilier 1865 3 moo. P.C. (N.S.) 51 , 55. ; The Zephyrus 1842 1W. Rob. 329 , 331

<sup>47</sup> โศทซิด เอกจริกร , “การช่วยเหลือทางทะเลตามกฎหมายฝรั่งเศส “ , วารสารนิติศาสตร์ , ปี ที่ 19 ฉบับที่ 3 กันยายน 2532 , หน้า 128 - 129

ชีวิตเพื่อกำหนดรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ประการต่อมา ไม่ควรปล่อยให้มีการหาประโยชน์จากการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ที่ตกอยู่ในอันตรายและอาจต้องยินยอมต่อข้อเรียกร้องจากผู้ช่วยเหลือ โดยปราศจากข้อโต้แย้ง ทั้งที่หน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่ทางศีลธรรมที่ต้องช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ซึ่งในกรณีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์นี้ ในอนุสัญญากรุงบริสเซล ปี ค.ศ.1910 มาตรา 11 ได้กำหนดเป็นหน้าที่ที่ผูกพันแก่นายเรือทุกคนต้องให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลใดก็ตามที่ตกอยู่ในอันตรายในทะเล หากว่าการช่วยเหลือนั้นจะไม่ก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงแก่เรือ ลูกเรือ และผู้โดยสาร และในมาตรา 9 ได้กำหนดให้ผู้ที่ได้รับการช่วยเหลือชีวิตไม่มีภาระหนี้สินใดๆที่ต้องชำระค่าตอบแทนใดๆ ซึ่งในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 ก็ได้กำหนดไว้เช่นเดียวกันในมาตรา 10 และมาตรา 16

ในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์นี้อาจแบ่งเป็น 3 กรณีคือ

#### 2.4.3.1 การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์และทรัพย์สิน (Life - Property Salvage) คัง

ได้กล่าวในตอนต้นว่าการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์จะได้รับรางวัลตอบแทนต่อเมื่อมีทรัพย์สินถูกทำให้ปลอดภัย และโดยอันตรายที่ทรัพย์สินและชีวิตมนุษย์ได้รับนั้นต้องเป็นอันตรายที่เกิดขึ้นในคราวเดียวกัน<sup>48</sup> ซึ่งการให้รางวัลแก่การช่วยเหลือชีวิตที่มีขึ้นพร้อมกับการช่วยเหลือทรัพย์สินนี้ จะทำให้รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยมีมูลค่ามากขึ้นและจะได้รับชำระตามมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้ช่วยเหลือ<sup>49</sup> แม้ว่าผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นจะไม่ได้ได้รับความช่วยเหลือก็ตาม การที่รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์มีลักษณะต้องอิงกับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทรัพย์สิน ก็เนื่องจากชีวิตมนุษย์ไม่สามารถจะตีราค่างวดได้ และประการที่สองการเรียกร้องค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนี้เป็นการบังคับเข้ากับทรัพย์สิน (Action in Rem) หากไม่ปรากฏทรัพย์สินใดที่ได้รับความช่วยเหลือแล้วก็ไม่สามารถจะบังคับให้บุคคลมีความรับผิดชอบในค่าตอบแทนการช่วยเหลือชีวิตตนเองได้<sup>50</sup>

#### 2.4.3.2 การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ขณะที่ผู้อื่นเข้าช่วยเหลือทรัพย์สิน (Independent Life Salvage)

ในระหว่างศตวรรษที่ 19 ศาลพาณิชย์นาวิของประเทศอังกฤษได้ปฏิเสธสิทธิเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยต่อชีวิตมนุษย์ ของผู้ที่เข้าช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในขณะที่ผู้

<sup>48</sup> See *The Mary*, 1842, 1 W. Rob. 448.

<sup>49</sup> Brussels Convention on Salvage, 1910, Art. 9; International Convention on Salvage 1989 Art.16.

<sup>50</sup> See *The Cargo Ex Schiller*, 1877, 2 P.D. 145, 149

อื่นสงวนรักษาทรัพย์สิน<sup>51</sup> แต่รัฐสภาของประเทศอังกฤษได้ประกาศกฎหมาย<sup>52</sup> ซึ่งทำให้การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ในขณะที่ผู้อื่นได้ทำการช่วยเหลือทรัพย์สินสามารถที่จะเรียกร้องเอารางวัลตอบแทนได้ ในสาระของกฎหมายดังกล่าว ผู้ช่วยเหลือชีวิตไม่จำเป็นต้องช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน ค่าตอบแทนการช่วยเหลือชีวิตจะขึ้นอยู่กับทรัพย์สินที่ได้รับความคุ้มครองให้ปลอดภัย ผู้เป็นเจ้าของเรือ สินค้า หรือทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัย ที่ได้รับความคุ้มครองมีภาระในการจ่ายค่าตอบแทนแก่การช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ด้วย อย่างไรก็ตามทรัพย์สินดังกล่าวไม่จำเป็นต้องถูกช่วยเหลือกู้ภัย (Salved) โดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เพียงแต่ทรัพย์สินนั้นถูกกระทำให้ปลอดภัยก็เพียงพอแล้ว<sup>53</sup> เป็นที่น่าสังเกตว่าจากกรณีดังกล่าวจะทำให้การเรียกร้องค่าตอบแทนสำหรับการช่วยเหลือชีวิตอาจเกิดขึ้นได้โดยปราศจากการเรียกร้องค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินเลยก็ได้ แต่อย่างไรก็ดีการให้ความช่วยเหลือชีวิตมนุษย์นั้นต้องปฏิบัติในขณะที่เวลาที่ทรัพย์สินนั้นตกอยู่ในอันตรายด้วย ในกรณีมีการเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์พร้อมกับการเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือทรัพย์สินของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นๆ โดยมีผลเป็นการเพิ่มจำนวนรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้มีจำนวนสูงขึ้น อาจทำให้มูลค่าของทรัพย์สินที่ได้ช่วยเหลือกู้ภัยไว้นั้นไม่เพียงพอ กล่าวคือ เจ้าของทรัพย์สินจะมีภาระในค่าตอบแทนการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ ตามจำนวนที่จำกัดไว้ไม่เกินจำนวนผลประโยชน์ที่ได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินนั้น เมื่อมูลค่าทรัพย์สินไม่เพียงพอต่อการให้รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ กฎหมายกำหนดให้รัฐมนตรีกระทรวงการค้า (Secretary of State of Trade) เป็นผู้มีอำนาจพิจารณาในการจ่ายเงินรางวัลในจำนวนที่เห็นสมควร<sup>54</sup>

ในมาตรา 9 แห่งอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1910 ได้กล่าวถึงการให้รางวัลตอบแทนในกรณีการช่วยเหลือชีวิตว่า ผู้ได้รับการช่วยเหลือชีวิตจะไม่มีภาระหน้าที่ในการตอบแทนในการให้ความช่วยเหลือ และผู้ช่วยเหลือชีวิตมีสิทธิในการได้รับส่วนแบ่งในรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในอัตราส่วนที่ยุติธรรมกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอื่นที่ช่วยเหลือเรือ สินค้าหรือส่วนประกอบอื่นๆ และข้อความเช่นเดียวกันนี้ก็ได้ระบุในมาตรา

<sup>51</sup> See the Zephyrus (1842) 1W. Rob. 29

<sup>52</sup> Merchant Shipping Act 1854, S.S 458 - 459; Merchant Shipping Act 1894 S.S 544 - 546.

<sup>53</sup> Mitchell McInnes, "Life Rescue In Maritime Law", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol.25, No.3, July, 1994 p.451-483

<sup>54</sup> Merchant Shipping Act 1894 Section 544 (3)

16 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage, 1989) แต่เพิ่มเติมในมาตรา 16 (2) ให้ผู้ช่วยเหลือชีวิตสามารถได้รับส่วนแบ่งที่ยุติธรรมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ป้องกัน หรือลดความเสียหายที่เกิดกับสภาพแวดล้อมด้วย

2.4.3.3 การช่วยเหลือชีวิตคนมนุษย์โดยเฉพาะ (Pure Life Salvage) การช่วยเหลือชีวิตคนมนุษย์โดยเฉพาะจะไม่ได้รับรางวัลตอบแทน ไม่ก่อให้เกิดสิทธิใดๆทั้งในส่วนของผู้ช่วยเหลือ และไม่ก่อให้เกิดภาระหน้าที่ใดๆต่อผู้ที่ได้รับความช่วยเหลือโดยตรงและทั้งผู้เป็นเจ้าของเรือที่ถูกรื้อ หรือผู้โดยสารได้รับความช่วยเหลือชีวิต<sup>55</sup>

#### 2.4.4 ความหมายของอันตราย (Danger)

การเดินทางทางเรือเป็นการผจญภัยอย่างหนึ่ง ซึ่งมีความเสี่ยงต่อความสูญเสียหรือเกิดความเสียหายแก่ เรือ สินค้า หรือแม้แต่ผู้คนบนเรือ ตามปกติแล้วเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น เจ้าของเรือ นายเรือ หรือลูกเรือ จะหาวิธีดำเนินการเพื่อลดความเสี่ยงภัย “อันตราย” ต่อการสูญเสียหรือความเสียหายต่อสิ่งที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เป็นหลักพื้นฐานของการเรียกร้องค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย<sup>56</sup> ระดับความรุนแรงของอันตราย(Degree of Danger) จะเป็นส่วนสำคัญในการพิจารณารางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย<sup>57</sup>

อันตรายที่จะเป็นเหตุให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้นจะต้องเป็นอันตรายที่เป็นจริงและสมเหตุสมผล (Real and Sensible Danger)<sup>58</sup> แต่ก็ไม่จำเป็นว่าอันตรายนั้นต้องเกิดขึ้นหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่าอันตรายนั้นต้องใกล้ที่จะเกิดขึ้นและจะเกิดขึ้นแน่นอนหากปราศจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในขณะนั้น<sup>59</sup>

นอกจากนี้จากแนวคำพิพากษาศาลพาณิชย์ของประเทศอังกฤษซึ่งให้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแก่ผู้ช่วยเหลือที่เชื่อโดยมีเหตุผลและอยู่บนพื้นฐานของความสุจริต

<sup>55</sup> See the *Zephyrus* , (1842) 1W. Rob. 329 ; The *Aid* (1822) 166 Eng. Rep.30

<sup>56</sup> See The *Wilhelmine* (1842) 1 N.o. C.376 , 378

<sup>57</sup> Brussels Salvage Convention 1910 , Art. 8 ; CMI Draft Convention on Salvage 1981 Art. 3-2(1)(d)

<sup>58</sup> Geoffrey Brice , *The Maritime Law of Salvage* , p.10

<sup>59</sup> *Ibid.*



ว่าเกิดอันตรายเรือที่ตนเข้าช่วยเหลือกู้ภัย<sup>60</sup> ความเชื่อดังกล่าวนี้จะต้องอยู่บนพื้นฐานของความจริงด้วย ดังนั้นหากเรืออยู่ในสภาพที่ปลอดภัยหรืออันตรายเป็นสิ่งที่ไกลจากความจริง แม้ว่าผู้เข้าให้ความช่วยเหลือจะเชื่อว่าเรือดังกล่าวเกิดอันตรายก็ไม่ทำให้ผู้เข้าช่วยเหลือเกิดสิทธิในการเรียกร้องค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยแต่อย่างใด

อันตรายที่เกิดขึ้นนั้นไม่จำเป็นต้องรุนแรงถึงขนาดทำให้เรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง แต่ความรุนแรงของอันตรายอาจจะส่งผลต่อผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยโดยอาจมีการเปลี่ยนแปลงสถานะจากเดิมเช่น เป็นคู่สัญญาในการลากจูงเรือ ( Towage Contract) เปลี่ยนแปลงมาเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ แต่ทั้งนี้จะต้องอยู่บนเงื่อนไขที่ต้องแสดงให้เห็นว่าเรือลำนั้นตกอยู่ในอันตรายกำลังสูญเสียชีวิต และได้ร้องขอให้ผู้ลากจูงเรือเข้าช่วยเหลือกู้ภัยมิใช่เพียงมีความรู้สึกหรือคาดคะเนว่าเรืออยู่ในสภาพที่ต้องการความช่วยเหลือเท่านั้น<sup>61</sup>

ในบรรดาอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น โดยทั่วไปแล้วอาจจะพิจารณาถึงเฉพาะอันตรายที่มีผลทางกายภาพเท่านั้น เช่น การเสียหายหรือการชำรุดที่เกิดต่อตัวเรือหรือสินค้า แต่อันตรายอีกประเภทหนึ่งที่พิจารณาว่าอาจจะส่งผลให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้คือ อันตรายในทางการเงิน (Financial Risk) ซึ่งเป็นอันตรายที่อาจจะเกิดกับเรือทำให้เจ้าของไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่ไม่สามารถใช้งานอีกได้ หากการช่วยเหลือกู้ภัยสามารถป้องกันความเสียหายที่จะเกิดกับเจ้าของเรือได้ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น<sup>62</sup> อันตรายที่เกิดขึ้นในความหมายปกติและอันตรายที่เกิดขึ้นเป็นผลต่อการเงินนั้นมีความเกี่ยวข้องกัน เรือที่เกิดความเสียหายอย่างหนักต้องการความช่วยเหลือ ย่อมจะไม่มีความสามารถในการปฏิบัติงานให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของได้อีก จนกว่าจะได้รับการซ่อมแซมในภายหลัง อันตรายทางการเงินนั้นอาจเกิดขึ้นในกรณีเช่น เรือได้รับความเสียหายจนไม่สามารถเดินทางต่อได้ ถูกช่วยเหลือจากกลางทะเลโดยเรือขนส่งสินค้าลำหนึ่งลากจูงไปยังท่าเรือที่ใกล้ที่สุด แต่ในท่าเรือดังกล่าวไม่สามารถซ่อมแซมความเสียหายนั้นได้ เรือลำดังกล่าวจึงตกอยู่ในอันตรายทางการเงินในการที่เจ้าของไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ และไม่สามารถส่งสินค้าที่อยู่ในเรือได้ตามกำหนด

<sup>60</sup> See *The Smaragel* (1927) , 28 Ll. L. Rep. 302,306 ; *The Bosworth No.1* (1959) , 2 Lloyd's Rep. 511.

<sup>61</sup> See *Akerblom v. Price , Potter , Walker & co.*, (1881) 7 Q.B.D. 129.

<sup>62</sup> *Geoffrey Brice , The Maritime Law of Salvage* , p.13

นอกจากอันตรายทางการเงินที่ส่งผลให้เกิดความสูญเสียต่อเจ้าของเรือในทางการเงิน แล้วอันตรายยังสามารถก่อให้เกิดผลเสียต่อสิทธิความเป็นเจ้าของเรือได้เช่นเรือโจทก์ถูกโจมขไปจากท่าเรือ และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้พบเรือลำดังกล่าวในกลางทะเลและได้นำเรือกลับมายังฝั่ง ศาลได้ตัดสินว่า เจ้าของเรือลำดังกล่าวจะไม่สามารถพบและใช้ประโยชน์จากเรือได้อีก หากปราศจากการช่วยเหลือจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย<sup>63</sup>

ในอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1910 ไม่ได้นิยามศัพท์คำว่าอันตรายไว้ เพียงกำหนดในมาตรา 8 ว่า ในการพิจารณาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะนำเอาอันตรายที่เกิดขึ้นกับเรือ ผู้โดยสาร ลูกเรือ สินค้าในเรือที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย และอันตรายที่เกิดกับเรือที่เข้าให้ความช่วยเหลือ<sup>64</sup> มารวมพิจารณากับเงื่อนไขอื่นๆเพื่อกำหนดเป็นค่าตอบแทนแก่การช่วยเหลือนั้น และในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ.1989 (International Convention on Salvage, 1989) ก็มีได้ให้ความหมายของ อันตรายไว้เช่นเดียวกัน โดยกำหนดในมาตรา 9 แต่เพียงว่าในการพิจารณารางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น ศาลจะต้องคำนึงถึงลักษณะและระดับความรุนแรงของอันตราย<sup>65</sup> ด้วย

#### 2.4.5 ระยะเวลาในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Duration)

การเรียกร้องรางวัลตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยจะกระทำได้เมื่อการช่วยเหลือนั้นเริ่มกระทำในขณะที่อันตรายยังคงมีอยู่ แต่การช่วยเหลือนั้นอาจกระทำต่อไปภายหลังจากที่อันตรายนั้นผ่านพ้นไปแล้วก็ได้<sup>66</sup> อย่างไรก็ตามถ้าหากดำเนินการช่วยเหลือในเวลาที่ยังอันตรายผ่านพ้นไปแล้ว ผู้เรียกร้องจะมีสิทธิเรียกร้องตามหลัก Quantum meruit คือมีสิทธิเพียงตามความเหมาะสมกับมูลค่าของการดำเนินการเท่านั้น การเริ่มต้นการช่วยเหลือกู้ภัยอาจไม่จำเป็นต้องรู้เวลาที่แน่นอน แต่การชี้ชัดว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้สิ้นสุดลงเมื่อใดนั้นเป็นกรณีที่สำคัญกว่าเพราะการพิจารณามูลค่าของวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยจะกระทำเมื่อทรัพย์สินนั้นถูกนำไปยังที่ที่ปลอดภัย และหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถกระทำได้ในเวลาที่รวดเร็วจะเป็น

<sup>63</sup> See *The Cythera* (1965) 2 Lloyd's Rep. 454.

<sup>64</sup> ฎีกาศผนวก ก. Brussels Convention on Salvage 1910 , Art.8.

<sup>65</sup> ฎีกาศผนวก ข. International Convention on Salvage 1989 , Art. 9.

<sup>66</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , p.149

ผลคือรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยที่จะได้รับ โดยอาจจะไม่ถูกหักลดรางวัลตอบแทนจากการตัดทอนมูลค่าทรัพย์สินที่ช่วยเหลือในภายหลัง

#### 2.4.6 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvor)

2.4.6.1 ประเภทของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้นโดยปกติ จะกระทำโดยเจ้าของเรือ นายเรือ และลูกเรือหรือโดยนักกู้ภัยอาชีพ ในกรณีที่ไม่มีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยตกลงไว้ล่วงหน้า ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะมีสิทธิได้รับรางวัลตอบแทนต่อเมื่อ ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาสาเข้าช่วยเหลือ (volunteer) โดยปราศจากข้อสัญญาตกลงล่วงหน้า หรือไม่ เป็นหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดให้ต้องกระทำ<sup>67</sup>

ในการอธิบายลักษณะของผู้ที่เรียกร้องค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยที่ประสบผลสำเร็จ มักจะเป็นผู้ที่<sup>68</sup>

- 1.ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ให้ความช่วยเหลือกู้ภัย โดยเป็นการสมัครใจ หรือ
- 2.มีสิทธิครอบครองในเรือที่ได้ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย หรือ
- 3.เป็นเจ้าของหรือเป็นผู้มีสิทธิในทรัพย์สินที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย

จากลักษณะดังกล่าวข้างต้นจะสามารถแบ่งกลุ่มของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เป็น 4 กลุ่มได้

- ก. ผู้เป็นเจ้าของเรือที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
- ข. ผู้เช่าเรือเปล่า (Demise Charterer) ผู้ซึ่งมีฐานะคล้ายเป็นเจ้าของเรือที่ได้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย ตามสัญญาว่าจ้างเหมาระวางบรรทุก (Charterparty)
- ค. นายเรือ หรือลูกเรือของเรือที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
- ง. บุคคลอื่นใดที่ได้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยสมัครใจ และได้เรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น

<sup>67</sup> Tan Lee , Meng , *The Law in Singapore on Carriage of Good by Sea* , (Singapore : Malayan Law Journal Pte. Ltd. , 1986) , p.403

<sup>68</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , p.156

2.4.6.2 การช่วยเหลือกู้ภัยเป็นการกระทำโดยสมัครใจ (Voluntariness) ลักษณะประการสำคัญประการหนึ่งของการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้คือ ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะต้องกระทำโดยสมัครใจ และได้มีการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้นไม่เป็นการกระทำตามหน้าที่ ไม่ว่าจะป็นหน้าที่ตามกฎหมาย หรือเป็นหน้าที่ตามสัญญา แต่ไม่หมายรวมถึงหน้าที่ในทางศีลธรรม<sup>69</sup> ในการพิจารณาถึงหัวข้อความสมัครใจนี้ ศาลอาจจะพิจารณาว่าการให้ความช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นการปฏิบัติไปตามหน้าที่ตามกฎหมาย (Public Duty) หรือเป็นหน้าที่อันเป็นหน้าที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาระหว่างเอกชนด้วยกัน (Private Duty) หรือไม่ ดังนั้นการพิจารณาว่าบุคคลใดจะเป็นผู้ช่วยเหลือโดยสมัครใจหรือไม่จึงพิจารณาจากสองหัวข้อต่อไปนี้

ก. หน้าที่ตามกฎหมาย (Public Duty) หน้าที่ในทางกฎหมายนี้อาจเป็นหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลทั่วไปมีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งโดยปกติแล้วเป็นการกำหนดหน้าที่ให้ความช่วยเหลือชีวิตที่ตกอยู่ภายใต้อันตราย ดังเช่นในมาตรา 11 แห่งอนุสัญญากรุงบริสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย ค.ศ.1910 ได้กำหนดว่า “ให้นายเรือทุกคนมีหน้าที่ต้องให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลทุกคนที่ตกอยู่ภายใต้อันตรายใกล้จะสูญเสียชีวิต แม้ว่าบุคคลนั้นจะเป็นชนชาติศัตรู ทั้งนี้การให้ความช่วยเหลือดังกล่าวนายเรือสามารถกระทำลงโดยปราศจากอันตรายร้ายแรงแก่เรือ ลูกเรือ และผู้โดยสารของตน และทั้งนี้เจ้าของเรือไม่ตกอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบการฝ่าฝืนข้อกำหนดดังกล่าว”

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปีค.ศ.1989 ก็ได้กำหนดถึงหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือ ในมาตรา 10

“1. นายเรือทุกคนมีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลทุกคนที่ตกอยู่ภายใต้อันตรายใกล้สูญเสียชีวิต ในการช่วยเหลือดังกล่าวนายเรือสามารถกระทำลงโดยปราศจากอันตรายร้ายแรงแก่เรือ และบุคคลอื่นที่อยู่บนเรือของตน

2. ประเทศภาคีจะได้กำหนดมาตรการที่เห็นว่าจำเป็นต่อการบังคับตามข้อกำหนดข้างต้น

3. การฝ่าฝืนข้อกำหนดของนายเรือจะไม่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ”

จากข้อกำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้งสองฉบับ ได้กำหนดหน้าที่ในการช่วยเหลือชีวิต เท่านั้นและไม่ได้กำหนดถึงการช่วยเหลือทรัพย์สิน และไม่ได้มีข้อกำหนดในการสงวนการเรียก

<sup>69</sup> Geoffrey Brice , The Maritime Law of Salvage , p.15

ร้องคำขอตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจากการกระทำความผิดดังกล่าว ดังในกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษที่ออกตามความในอนุสัญญาปี ค.ศ. 1910 คือ Maritime Convention Act 1911 มาตรา 6.(1)-(2) ได้กำหนดหน้าที่ให้ความช่วยเหลือในชีวิตตามความในมาตรา 11 ของอนุสัญญากรุงบริสเซล ค.ศ. 1910 แต่ได้กำหนดเพิ่มเติมถึงการฝ่าฝืนจะมีโทษในทางอาญา และในมาตรา 6.(2) ได้ระบุโดยชัดว่าการให้ความช่วยเหลือดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อสิทธิของนายเรือและบุคคลอื่นในการให้ความช่วยเหลือ

หน้าที่อีกประการหนึ่งคือหน้าที่ของบุคคลที่เป็นเจ้าหน้าที่ของรัฐ องค์กรให้ความช่วยเหลือภายใต้การควบคุมของเจ้าหน้าที่ของรัฐ ที่ต้องให้ความช่วยเหลือ เช่นในคดี *The Gorliz*<sup>70</sup> ศาลพิจารณาว่าการเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ควรจะสามารถกระทำได้โดยที่ผู้เรียกร้องเป็นเจ้าหน้าที่ที่ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการให้ความช่วยเหลือกู้ภัยและลูกเรือนั่นเองก็มิได้ยุ่งยากหรือได้รับการเสี่ยงภัยมากเกินกว่าการปฏิบัติหน้าที่โดยปกติ แต่ถ้าเป็นการให้ความช่วยเหลือนอกเหนือจากขอบเขตในหน้าที่ตามปกติแล้ว ก็สามารถเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ดังเช่นในคดี *The Cawarsand*<sup>71</sup>

แต่ในเวลาต่อมาได้เริ่มมีความคิดเห็นที่จะมอบรางวัลแก่การช่วยเหลือกู้ภัยโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ โดยเฉพาะ เจ้าหน้าที่ทางทหารเรือ โดยมีการออกกฎหมายเฉพาะเพื่อกำหนดสิทธิในการเรียกร้องของเจ้าหน้าที่ได้

ข. หน้าที่ตามสัญญา (Private Duty) การให้ความช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในบางครั้งอาจกระทำลงโดยเหตุที่มีหนี้ตามสัญญาที่มีอยู่ก่อนแล้ว หรือโดยเหตุว่าได้มีการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้น โดยตรงเพื่อช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตราย ซึ่งอาจพิจารณาได้เป็น 3 กรณี<sup>72</sup> คือ

1. เป็นสัญญาระหว่างผู้เรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย และผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือทั้งหมดหรือบางส่วน และในสัญญาได้ระบุห้ามหรือจำกัดสิทธิในการเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ไม่ว่าจะเป็นอย่างอื่นใดโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ตาม ตัวอย่างเช่นสัญญาลากจูง หรือสัญญาว่าจ้างในการนำร่องที่มีอยู่ก่อนแล้ว

<sup>70</sup> See *The Gorliz* (1917) p.233,234.

<sup>71</sup> See *The Cawarsand* (1953) 1 Lloyd's Rep. 452.

<sup>72</sup> Geoffrey Brice, *The Maritime Law of Salvage*, p.23

2. เป็นสัญญาที่สร้างขึ้นระหว่างบุคคลที่เรียกร่องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลและบุคคลภายนอกที่มีใช่เป็นเจ้าของหรือมีผลประโยชน์ในทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือ ยกตัวอย่างเช่น สัญญาที่สร้างขึ้นกับพนักงานท่าเรือที่ไม่มีอำนาจ ให้ทำการกู้เรือหรือสินค้าที่จม หรือ สัญญาที่ทำกับพนักงานของสถานีน้ำมันในการดับไฟ การให้ความช่วยเหลือในขอบเขตของ สัญญาดังกล่าวไม่อยู่ในความหมายของ การสมัครใจเข้าช่วยเหลือผู้ภัย แม้ว่าจะไม่มีสัญญาเกิดขึ้นกับเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือก็ตาม

3. สัญญาที่สร้างขึ้นระหว่างบุคคลที่เรียกร่องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยและบุคคลที่เข้าให้การช่วยเหลือผู้ภัย (ไม่ว่าจะเป็นไปตามหลักการช่วยเหลือผู้ภัย หรือไม่ก็ตาม) ซึ่ง ตัวอย่างในกรณีนี้รวมถึงบุคคลที่เข้าช่วยเหลือผู้ภัยช่วง เช่น นักประดาน้ำอิสระ หรือเจ้าของเรือที่ถูกว่าจ้างเหมาลำโดยผู้ช่วยเหลือผู้ภัยเพื่อใช้ในการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล บุคคลต่างๆเหล่านี้ จะไม่ได้รับสิทธิในการเรียกร่องรางวัลตอบแทนสำหรับการปฏิบัติงานตามหน้าที่มีอยู่ตามสัญญา

## 2.5 ผลสำเร็จของการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล (Success)

ผลสำเร็จในการช่วยเหลือผู้ภัยเป็นส่วนประกอบสำคัญในการเรียกร่องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัย ในความหมายของ ผลสำเร็จ ในกรณีการช่วยเหลือผู้ภัยนั้น ในคดี *The Tojo Maru*<sup>73</sup> ได้ให้ความหมายว่า “บุคคลที่ทำการช่วยเหลือผู้ภัยจะไม่มีสิทธิในการเรียกร่องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัย นอกเสียจากว่าผู้นั้นได้ช่วยให้ทรัพย์สินทั้งหมดหรือในบางส่วนได้รับความปลอดภัย” แต่ในอนุสัญญากรุงบริสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ค.ศ.1910 ได้กล่าวไว้แตกต่างกันออกไปโดยใน มาตรา 2 ได้กำหนดว่า

“การกระทำการให้ความช่วยเหลือหรือการช่วยเหลือผู้ภัย ซึ่งมีผลเป็นประโยชน์ จะมีสิทธิที่จะได้รับการตอบแทนที่เป็นธรรม แต่การช่วยเหลือดังกล่าวจะไม่ได้รับการตอบแทนหากไม่ก่อให้เกิดผลที่เป็นประโยชน์...”

และในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ปีค.ศ.1989 ก็ได้กำหนดในมาตรา 12 ในข้อความที่คล้ายคลึงกันว่า

“ 1. การช่วยเหลือผู้ภัยซึ่งก่อให้เกิดผลอันเป็นประโยชน์ ได้รับสิทธิที่จะได้รับรางวัลตอบแทน” และ “ 2. เว้นแต่จะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การช่วยเหลือที่ไม่ก่อให้เกิดผลอันเป็นประโยชน์จะไม่ได้รับรางวัลตอบแทน...”

<sup>73</sup> See *The Tojo Maru* (1972) A.C. 246,262.

ความสำคัญของการกำหนดเวลาและสถานที่ที่ได้มาซึ่งความสำเร็จ ปรากฏในคดี China Pacific S.A. v. The Food Corporation of India<sup>74</sup> ว่า แม้การช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลง แต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็ยังคงมีสิทธิได้รับค่าจ้างสำหรับการช่วยเหลือทรัพย์สินทำให้เกิดประโยชน์แก่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นและการประเมินมูลค่าของการช่วยเหลือกู้ภัยจะคิดคำนวณในเวลาและสถานที่ที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลง

การนำเรือไปสู่สถานที่ที่ปลอดภัยอาจไม่เพียงพอที่จะบอกได้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้สำเร็จลงแล้ว เช่นในกรณีเรือที่ได้รับความเสียหายอย่างรุนแรง ผู้ช่วยเหลืออาจซ่อมแซมหรือช่วยเหลือเป็นการชั่วคราวให้เรือนั้นสามารถหลบภัยและไปสู่ท่าเรือได้ แต่ผู้ช่วยเหลือเองก็จะไม่ได้รับการคาดหวังว่าจะสามารถซ่อมแซมเรือให้เหมือนกับการซ่อมแซมจากอู่เรือได้ ซึ่งพอเพียงที่จะกล่าวได้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยโดยการนำเรือที่เสียหายนั้นไปยังสถานที่ที่เจ้าของเรือสามารถจัดการดูแลเรือได้อีกเป็นการช่วยเหลือที่ประสบความสำเร็จ

ในปัจจุบันสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลส่วนใหญ่จะใช้หลัก No Cure - No Pay คือ หากไม่สามารถทำให้ปลอดภัยก็ไม่มีค่าใช้จ่ายใดๆ แต่สัญญาที่กำหนดว่าจะจ่ายค่าตอบแทนให้แม้ในกรณีการช่วยเหลือไม่ประสบความสำเร็จก็ยังคงเรียกว่าสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล นอกจากนี้ยังไม่จำเป็นว่าสิทธิในการได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องดำเนินการโดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายเดียว ในการให้ความหมายของผลสำเร็จในการช่วยเหลือกู้ภัยหรือการได้รับผลประโยชน์ (Benefit Confer) คดี The Tarbert<sup>75</sup> เรือลากจูงโจทก์ได้พยายามลากจูงเรือที่จมอยู่ชายฝั่ง แต่เรือกลับได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง แต่สามารถนำสินค้ามูลค่า 17,000 ปอนด์ ขึ้นมาบนฝั่งได้ แต่จากการพิสูจน์ทราบว่าหากเรือถูกปล่อยให้อยู่ ส่วนของสินค้าที่จะนำกลับมาก็มีอยู่ในจำนวนเดียวกัน จะเห็นได้ว่าผู้ลากจูงสามารถทำให้เกิดผลสำเร็จในการช่วยเหลือสินค้า แต่ไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ใดขึ้น ผู้ช่วยเหลือจึงไม่สามารถเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ ซึ่งเป็นสาเหตุที่ในหลายกรณีผู้ช่วยเหลือไม่บรรลุถึงผลสำเร็จ หรือให้ประโยชน์ใดๆและส่งผลให้ไม่มีสิทธิเรียกร้องรางวัลใดๆได้

<sup>74</sup> See China Pacific S.A. v. The Food Corporation Of India (1982) 1 Lloyd's Rep. 117.

<sup>75</sup> See The Tarbert (1921) p.372 , 376

## 2.6 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบมีสัญญา

แม้ว่าสิทธิเรียกร้องรางวัลค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาจจะเกิดขึ้นได้โดยปราศจากสัญญา แต่ในปัจจุบันการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลส่วนมากโดยเฉพาะการช่วยเหลือกู้ภัยโดยนักกู้ภัยอาชีพจะเป็นไปตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในอดีตกาลพาณิชย์นาวี ไม่ว่าในประเทศอังกฤษ หรือในนานาประเทศ ไม่ยอมรับบังคับตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เพราะเป็นการให้สัญญากับผู้ช่วยเหลือ โดยบุคคลที่ชีวิตและทรัพย์สินตกอยู่ในอันตรายอันไม่อาจคาดหมายได้ในทะเล และในอดีตการติดต่อสื่อสารในระยะทางที่ห่างไกลจะกระทำได้ยากและการเดินทางในทะเลเป็นการเดินทางที่ไม่รวดเร็วนัก โดยทั่วไปแล้วการช่วยเหลือกู้ภัยจะกระทำโดยเรือเดินทะเลที่ผ่านมาประสบเหตุและอาศัยอุปกรณ์เท่าที่มีอยู่ในเรือ ในสภาพเช่นนี้ย่อมไม่เอื้ออำนวยต่อการจัดทำสัญญาตกลงกันล่วงหน้า อย่างไรก็ตามเมื่อเทคโนโลยีก้าวหน้าขึ้นและในราวต้นศตวรรษที่ 19 เรือกลไฟเข้ามามีส่วนสำคัญในการเดินเรือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการลากจูงเรือ เรือกลไฟมีส่วนทำให้เจ้าของเรือได้รับส่วนแบ่งจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจำนวนมากจากศาล สัญญาลากจูงและสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกลายเป็นที่ยอมรับมากขึ้น มีข้อสัญญาหลายชนิดที่สร้างขึ้นสอดคล้องตามลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ในคดี *The Renpor*<sup>76</sup> (1883, 8P.D.115.118.) ผู้พิพากษา Brett M.R. ได้ให้ข้อคิดเห็นซึ่งกลายเป็นคำนิยามความหมายของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>77</sup> ว่า “ข้าพเจ้ามีความเห็นว่าสัญญานี้มีลักษณะเป็นสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งมีการกำหนดจำนวนเงินตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ทั้งสำหรับการช่วยเหลือทรัพย์สินและการช่วยเหลือชีวิต แต่ยังคงไว้ซึ่งองค์ประกอบที่สำคัญทำให้ได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย” และในคดี *The Hestia* (1895, P.193,199)<sup>78</sup> โดยผู้พิพากษา Bruce J. ได้อ้างอิงถึงข้อคิดเห็นดังกล่าวอีกครั้งว่า สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลคือสัญญาซึ่งมีการกำหนดจำนวนเงินสำหรับจ่ายตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแต่ยังคงองค์ประกอบสำคัญที่ทำให้ได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งคือการสงวนรักษาทรัพย์สิน โดยอย่างน้อยที่สุดต้องมีบางส่วนที่ปลอดภัย ทรัพย์สินนั้นก็คือเรือ สินค้าหรือค่าระวางเรือ

<sup>76</sup> David W.Steel-Francis D.Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , p297

<sup>77</sup> Ibid.

<sup>78</sup> Ibid.



### 2.6.1 ลักษณะของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในปัจจุบันการช่วยเหลือกู้ภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการช่วยเหลือกู้ภัยโดยนักกู้ภัยอาชีพ (Professional Salvor) จะเป็นไปตามสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยที่เป็นลายลักษณ์อักษร ดังกล่าวในตอนต้นว่า สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดขึ้นเป็นผลจากการพัฒนาเทคโนโลยีในการสื่อสารและทางเครื่องจักรกล โดยเฉพาะการกำเนิดเรือกลไฟในศตวรรษที่ 19 โดยในขณะนั้นศาลให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีภาระต้องพิสูจน์ถึงความเป็นผลของนิติกรรม (สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล) โดยพิสูจน์ถึงความถูกต้องสุจริตของสัญญา อันเป็นผลมาจากความเป็นจริงที่ว่าในสถานการณ์ที่มีการให้ความช่วยเหลือกู้ภัยนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะมีอำนาจต่อรองมากกว่า แต่ในตอนกลางศตวรรษที่ 19 ภาระการพิสูจน์ได้เปลี่ยนเป็นผู้ที่อ้างถึงความไม่เป็นผลของสัญญาจะมีหน้าที่ที่ต้องพิสูจน์ความไม่เป็นผลดังกล่าวแต่อย่างไรก็ตาม ศาลยังคงพิจารณาถึงอำนาจการต่อรองที่ไม่เท่าเทียมกันในการทำสัญญาในสถานการณ์ดังกล่าวและหากว่าศาลเห็นสมควรสามารถแก้ไขสัญญาดังกล่าวให้เกิดความยุติธรรมได้<sup>79</sup> ในอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี 1910 มาตรา 7<sup>80</sup> และในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี 1989 มาตรา 7<sup>81</sup> เช่นเดียวกัน ได้มีข้อกำหนดในกรณีที่มีการร้องขอโดยผู้สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ศาลสามารถ ยกเลิก หรือปรับเปลี่ยนแก้ไขสัญญา (Set aside) หากพิจารณาว่าข้อตกลงดังกล่าวนั้นไม่เป็นธรรม อาศัยเหตุว่าผู้ที่ตกอยู่ในอันตรายมักอยู่ในสภาพจำยอมตามที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยบีบบังคับ โดยอาศัยความจำเป็นของผู้ที่ตกอยู่ในอันตรายและไม่มีทางเลือก ให้กระทำสัญญารวมทั้งให้รับที่จะจ่ายค่าตอบแทนแก่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งอาจจะเป็นจำนวนที่สูงเกินสมควร ดังนั้นการที่ผู้สัญญานำข้อพิพาท หรือนำปัญหามาให้ศาลหรืออนุญาโตตุลาการพิจารณาชี้ขาดหรือกำหนดจำนวนเงินตอบแทนที่เหมาะสมน่าจะเป็นเรื่องที่ต้องให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้สัญญา<sup>82</sup>

สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ<sup>83</sup> ซึ่งปรากฏเสมอว่าสัญญาได้กระทำโดยผ่านทางวิทยุสื่อสารระหว่างเรือ แม้ว่าสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะถูกตีความบังคับใช้ตามกฎหมายว่าด้วยสัญญาทั่วไป แต่อย่างไรก็ตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลยังมี

<sup>79</sup> Geoffrey Brice , *Maritime Law of Salvage* , p.187

<sup>80</sup> อนุสัญญา ก. Brussels Convention on Salvage ,1910 Art.7.

<sup>81</sup> อนุสัญญา ข. International Convention on Salvage , 1989 Art. 7.

<sup>82</sup> โสภิต เอกจริยกร , *กฎหมายพาณิชย์* , หน้า307.

<sup>83</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , p.311.

ความแตกต่างจากสัญญาโดยทั่วไป โดยการจะได้รับชำระค่าตอบแทนตามสัญญาหรือไม่นั้น ตามสัญญาโดยทั่วไปแล้วขึ้นอยู่กับความสำเร็จของการปฏิบัติตามสัญญา แต่ในสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยจะคำนึงถึงผลสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัยและการทำให้ได้รับประโยชน์อันเป็นผลจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย และในบางกรณีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาจกำหนดให้มีการชำระค่าใช้จ่ายแก่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยแม้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะไม่ประสบความสำเร็จ ดังในข้อสัญญาข้อ 1 (a) ในแบบสัญญามาตรฐานของลอร์ดกำหนดให้มีการชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกรณีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยพยายามป้องกันการรั่วไหลของน้ำมันรวมทั้งเงินเพิ่มอีกร้อยละสิบห้าของค่าใช้จ่ายนั้น ซึ่งเป็นข้อยกเว้นหลัก No Cure - No Pay ในสัญญามาตรฐานของลอร์ด แต่การชดใช้ค่าใช้จ่ายในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ประสบความสำเร็จนั้นมิใช่ค่าตอบแทนตามหลักเกณฑ์ของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่อาจเป็นการตอบแทนตามหลักเกณฑ์อื่นๆ<sup>84</sup> สำหรับการกำหนดเงื่อนไขขยกเว้นสิทธิเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็อาจทำได้โดยการกำหนดข้อความไว้โดยชัดแจ้ง มิใช่เพียงการแสดงข้อความโดยนัยเท่านั้น<sup>85</sup> มีกฎหมายห้ามสำหรับการกำหนดข้อสัญญาขยกเว้นการเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยชาวเรือ (Seamen) ใน Merchant Shipping Act 1970 มาตรา 16 (1) กำหนดให้สิทธิใดๆที่ชาวเรืออาจมีหรือได้รับความธรรมชาติของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล จะไม่สามารถยกเลิกได้โดยสัญญาข้อตกลงใดๆ ทั้งนี้เพื่อเป็นการปกป้องสิทธิประโยชน์ของชาวเรือ

#### 2.6.2 สัญญามาตรฐานของลอร์ดเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Lloyd's Standard Form of Salvage Agreement)

ลอร์ด (Lloyd's) เป็นชมรมที่สร้างขึ้นเพื่อให้สมาชิกของลอร์ดที่ประกอบไปด้วยผู้รับประกันภัยและนายหน้าประกันภัยได้ติดต่อทำธุรกิจ ซึ่งมีต้นกำเนิดก่อนปี ค.ศ. 1666 โดย เอ็ดเวิร์ด ลอร์ด (Edward Lloyd) ได้เปิดร้านกาแฟขึ้นและได้เสาะแสวงหาข้อมูลทางการค้ามาบริการตามความต้องการของลูกค้า จึงได้ตั้งเป็นชมรมในหมู่พ่อค้า เจ้าของเรือ กัปตันเรือ บุคคลที่มีธุรกิจเกี่ยวกับเรือและการค้าระหว่างประเทศ จากนั้นจึงได้เริ่มขยายใหญ่ออกไปเป็นชมรม

<sup>84</sup> See Admiralty Commissioners v. Valverde (1983) A.C. 173, 202 - 203.

<sup>85</sup> See 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.

ของ Lloyd's ในเวลาต่อมาลอร์ด ได้ออกข่าวสารใช้ชื่อว่า Lloyd's List เพื่อรายงานความเคลื่อนไหวของเรือที่ปฏิบัติงานอยู่ในส่วนต่างๆของยุโรป ตลอดจนอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างๆ และในปี ค.ศ. 1774 Lloyd's ได้ตั้งศูนย์รวมขึ้นที่ตลาดหุ้นในกรุงลอนดอน ส่วนสถานที่ที่เป็นที่พบปะของสมาชิกยังคงอยู่ที่ถนน Leadenhall ตามเดิม<sup>86</sup>

ในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล มักใช้แบบสัญญามาตรฐานของลอร์ดซึ่งเป็นสัญญาที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยที่เป็นที่ยอมรับกันในประเทศต่างๆ โดยในแรกเริ่มปี ค.ศ. 1890 นั้นเป็นแบบของสัญญาที่เกิดขึ้นเพื่อให้อนุญาโตตุลาการเป็นผู้กำหนดจำนวนค่าตอบแทนซึ่งในแบบสัญญาดังกล่าวจะมีช่องให้กำหนดจำนวนเงินที่ตกลงกัน แต่อาจมีการเว้นว่างไว้เพื่อให้อนุญาโตตุลาการเป็นผู้กำหนด ดังนั้นแบบสัญญาของลอร์ดนี้จึงเรียกกันอีกชื่อหนึ่งว่า "Lloyd's Open Form"<sup>87</sup> สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีการกำหนดมูลค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไว้ส่วนใหญ่จะเป็นสัญญาที่มีการทำขึ้นก่อนที่จะมีการใช้สัญญามาตรฐานของลอร์ด ในบางสัญญาอาจมีการกำหนดให้มูลค่าตอบแทนโดยอาศัยหลักอื่นๆ แต่ในแบบสัญญามาตรฐานของลอร์ดยังคงลักษณะของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็คือการเกิดผลสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและการทำให้ได้รับผลประโยชน์ ซึ่งคือหลัก No Cure - No Pay

ในเวลาต่อมาได้มีการแก้ไขอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปี ค.ศ. 1910 โดย Comite Maritime International (CMI) ได้จัดทำร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้นในปี ค.ศ. 1981 และ ปี ค.ศ. 1989 ได้มีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลฉบับใหม่ขึ้น โดยในการเปลี่ยนแปลงของอนุสัญญาเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ขยายความของการช่วยเหลือกู้ภัยไปถึงการคุ้มครองสภาพแวดล้อมด้วยเนื่องจากปัจจุบันได้ตระหนักถึงความสำคัญของสภาพแวดล้อมที่มีต่อมนุษย์และโลก และในแบบมาตรฐานของลอร์ดเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ก็ได้มีการกำหนดข้อยกเว้นในหลัก No Cure - No Pay สำหรับการช่วยเหลือเรือบรรทุกน้ำมัน โดยพยายามป้องกันมิให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมัน แม้การช่วยเหลือนั้นไม่ประสบความสำเร็จหรือสำเร็จแต่เพียงบางส่วน ผู้เข้าช่วยเหลือก็ยังมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นคืนและเงินเพิ่มอีกร้อยละสิบห้าของค่าใช้จ่ายดังกล่าว (Lloyd's Open Form 1980) เป็นการกระตุ้นให้ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยเฉพาะผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพ ให้ปฏิบัติกรช่วยเหลือกู้ภัยเรือบรรทุกน้ำ

<sup>86</sup> มานพ สังขมิตร , ประกันภัยสินค้าส่งออก , (กรุงเทพ, สำนักพิมพ์บำรุงสาส์น 2531), หน้า 16

<sup>87</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , Kennedy's Law of Salvage , p. 297.

มันที่ตกอยู่ในอันตรายในทะเล เพื่อเป็นการคุ้มครองสภาพแวดล้อมมิให้ถูกทำลายจากคราบน้ำมันที่รั่วไหลลงสู่ทะเล ภายหลังจากใช้สัญญามาตรฐานของลอยด์ฉบับแก้ไขปีค.ศ. 1980 (Lloyd's Open Form 1980) มาเป็นเวลา 10 ปี ในวันที่ 5 กันยายน ลอยด์ได้จัดทำแบบสัญญาใหม่ฉบับปี ค.ศ. 1990 ขึ้น (Lloyd's Open Form 1990) โดยมีสาระสำคัญบางประการดังนี้<sup>88</sup>

ในเอกสารฉบับนี้ประกอบด้วยส่วนต่างๆ 4 ส่วน โดยส่วนแรกจะเป็นข้อความเกี่ยวกับสถานที่ที่ทำการขอคดลง วันที่ทำเอกสาร และเอกสารฉบับนี้ทำขึ้นระหว่างกับต้นเรือที่กระทำแทนเจ้าของเรือที่ถูกช่วยเหลือกู้ภัยและเจ้าของทรัพย์สินต่างๆที่อยู่บนเรือ

ส่วนที่สองเป็นเงื่อนไขข้อคดลงต่างๆที่มีสาระสำคัญพอสรุปได้ดังนี้

1. ผู้เข้าช่วยเหลือคดลงจะใช้ความพยายามอย่างขยันขันแข็งในการช่วยเหลือเรือ สินค้า และทรัพย์สินอื่นๆ และนำทรัพย์สินเหล่านี้ไปยังสถานที่ที่คดลง หรือสถานที่อื่นที่จะคดลงกันที่เห็นว่าปลอดภัย

2. ในระหว่างการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ การให้บริการการช่วยเหลือกู้ภัยจะทำในลักษณะที่ป้องกันหรือทำให้ความเสียหายที่จะเกิดแก่สภาพแวดล้อมลดลง

3. การที่จะได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นไปตามหลัก "No Cure - No Pay"

4. ค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยจะถูกกำหนดโดยอนุญาโตตุลาการที่กรุงลอนดอน

5. ข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจะมีการประมาณการให้อนุญาโตตุลาการที่กรุงลอนดอนเป็นผู้ชี้ขาด

6. ข้อคดลงนี้ใช้แม้ว่าการให้การช่วยเหลือจะได้ทำเสร็จแล้ว ณ วันที่ทำสัญญา

7. หลักประกันที่จะต้องจัดหาให้แก่ Council of Lloyd's ราคาทรัพย์สินที่ช่วยเหลือเอาไว้ได้ เงินรางวัลที่คดลงกัน หากไม่มีการกำหนดหน่วยเงินตราไว้ให้กำหนดเป็นหน่วยเงินปอนด์สเตอร์ลิง

8. ข้อคดลงนี้และอนุญาโตตุลาการจะเป็นไปตามกฎหมายอังกฤษซึ่งรวมถึงกฎหมายอังกฤษในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ส่วนที่สามจะเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการให้บริการการช่วยเหลือกู้ภัย

<sup>88</sup> ไศพจิต เอกจริยกร . กฎหมายพาณิชย์นาวี , หน้า 310 - 312.

1.การให้นำบทบัญญัติมาตรา 1(a) - (e) ว่าด้วยคำจำกัดความ มาตรา 8 ว่าด้วยหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและหน้าที่ของเจ้าของเรือ นายเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นที่ตกอยู่ในอันตราย มาตรา 13.1 มาตรา 13.2 หลักการกำหนดรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 มาใช้เป็นส่วนหนึ่งของข้อตกลงนี้

2.เจ้าของเรือและลูกเรือตลอดจนตัวแทนของเจ้าของเรือจะต้องให้ความร่วมมือกับผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย ในการช่วยเหลือกู้ภัยและที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย โดยผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย จะใช้เครื่องจักรของเรือ อุปกรณ์ ไซ้สมอ สัมภาระต่างๆ ในระหว่างการช่วยเหลือโดยไม่ต้องจ่ายค่าใช้จ่ายแต่จะต้องไม่ก่อความเสียหายจากการสลัดทิ้งหรือเสียหายทรัพย์สินโดยไม่จำเป็น

#### ส่วนที่ 4 เกี่ยวกับหลักประกัน(Security)

1.ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะแจ้งให้แก่ Council of Lloyd's ทราบถึงจำนวนหลักประกันที่เรียกร้องทันทีหลังจากการช่วยเหลือกู้ภัยเสร็จสิ้นลงหรือทันทีที่ทำได้

2.เมื่อข้อยกเว้นตามหลัก No Cure - No Pay ตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาดูเหมือนจะใช้บังคับ เมื่อผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรียกร้อง เจ้าของเรือจะจัดหาประกันเพื่อตอบแทนพิเศษแก่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย

3.เจ้าของเรือและลูกเรือ หรือตัวแทนของเจ้าของเรือจะใช้ความพยายามอันยิ่งยวดเพื่อให้มั่นใจว่าเจ้าของสินค้าได้จัดหาหลักประกันให้ไว้แล้ว ก่อนที่จะส่งมอบสินค้า

4.ในเงื่อนไขข้อ 5 (a) ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะมีบุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Lien)เหนือทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้เพื่อสิทธิเรียกร้องในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย จนกว่าจะได้รับการจัดหาประกันมาให้ และทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือไว้ได้จะไม่ถูกเคลื่อนย้ายไป เว้นแต่จะได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษร จากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่กักเรือ(Arrest) หรือยึดหน่วงสินค้าไว้ เว้นเสียแต่ว่า

ก. ไม่มีการจัดหาประกันให้ภายใน 14 วัน หลังจากวันที่การช่วยเหลือกู้ภัยหรือการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยเสร็จสิ้นลง

ข. ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยมีเหตุผลที่จะเชื่อว่าการเคลื่อนย้ายทรัพย์สินนั้นจะเป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนเงื่อนไขข้อ 5 (a)

ค. การพยายามที่จะเคลื่อนย้ายทรัพย์สินที่ช่วยเหลือเอาไว้ได้ที่ขัดต่อเงื่อนไข ข้อ 5.

(a)

5. อนุญาโตตุลาการ หรืออนุญาโตตุลาการในชั้นอุทธรณ์ มีอำนาจเด็ดขาดในการที่จะรวมจำนวนเงินค่าใช้จ่ายอย่างสมเหตุผลที่เกิดขึ้นแก่ผู้เข้าช่วยเหลือผู้ภัยทั้งหมดหรือแต่บางส่วนไว้ในเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัย

ในความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นในแบบมาตรฐานสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลของ ลอยด์ ฉบับปี 1990 หรือ LOF 1990 นี้ เป็นผลมาจากการมีอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใหม่ที่เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1989 โดยในอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใหม่นี้ให้ความสำคัญแก่การป้องกันสภาพแวดล้อมดังปรากฏในข้อความเบื้องต้นของอนุสัญญา ความแตกต่างประการสำคัญที่เกิดขึ้นระหว่าง LOF 1990 และ LOF 1980 ปรากฏในข้อสัญญาที่เรียกกันว่า "Safty Net" หรือข้อสัญญาเกี่ยวกับการคุ้มครองสภาพแวดล้อมของทั้งสองแบบ ซึ่งในแบบ LOF 1980 นั้นได้กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแม้ไม่ประสบความสำเร็จในการช่วยเหลือผู้ภัย หรือประสบความสำเร็จบางส่วน หรือถูกขัดขวางมิให้ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยได้สำเร็จ หากการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นได้กระทำเรือบรรทุกน้ำมันหรือสินค้าบางส่วนที่บรรทุกเป็นน้ำมัน ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยได้รับสิทธิที่จะได้รับรางวัลจากเจ้าของเรือบรรทุกน้ำมันนั้น โดยรางวัลจะเป็นค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมที่เกิดขึ้นพร้อมกับส่วนเพิ่มอีกไม่เกิน ร้อยละ 15 ของค่าใช้จ่ายนั้น แต่ในแบบมาตรฐาน LOF 1990 ได้ขยายขอบเขตของข้อสัญญา Safty Net พร้อมทั้งเพิ่มจำนวนค่าตอบแทน หรือ ที่เรียกว่า ค่าทดแทนพิเศษ (Special Compensation) ซึ่งเป็นไปตามข้อกำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 โดยในข้อสัญญาข้อ 2. ของ LOF 1990 ได้กำหนดให้นำ มาตรา 14 ของอนุสัญญาปี ค.ศ. 1989 นี้มาใช้บังคับ กล่าวคือ กำหนดให้การช่วยเหลือผู้ภัยที่ได้ปฏิบัติต่อเรือ ที่ไม่ว่าจะโดยตัวเรือ หรือสินค้า ได้ก่อความเสียหายแก่สภาพแวดล้อม หากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลไม่สามารถได้รับเงินรางวัลตามที่กำหนดในสัญญาข้อ 13 ผู้ช่วยเหลือจะได้รับความทดแทนพิเศษซึ่งเป็นจำนวนค่าใช้จ่ายอันสมควรของผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล และมูลค่าของอุปกรณ์และบุคคลผู้ช่วยเหลือที่ได้ใช้ในการช่วยเหลือผู้ภัยตามความเป็นจริงและอย่างสมควร และถ้าผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลได้ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล โดยได้ป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม หรือให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุด ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยจะได้รับความทดแทนพิเศษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าใช้จ่ายอีกไม่เกิน ร้อยละ 30 แต่หากศาลเห็นเป็นการสมควรและเป็นการยุติธรรม อาจเพิ่มจำนวนค่าทดแทนพิเศษที่เพิ่มขึ้นเป็นไม่เกินหนึ่งเท่าได้ ค่าทดแทนพิเศษนี้ ผู้เป็นเจ้าของเรือเป็นผู้ที่มีภาระรับผิดชอบ

และเมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1995 ได้มีการประกาศใช้แบบสัญญามาตรฐานการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลฉบับใหม่ คือ ฉบับปี 1995 หรือ LOF 1995 ขึ้นเนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงในกฎหมายอังกฤษเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับแบบ

สัญญามาตรฐานการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของลอร์ด คือ The Merchant Shipping Act 1994 โดยกฎหมายฉบับนี้ได้โอนวิถีการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 แต่อย่างไรก็ตามบางส่วนของอนุสัญญาปี ค.ศ.1989 ได้ถูกนำมาปรับปรุงในแบบมาตรฐานสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ฉบับปี 1990 แล้ว ดังนั้นผลของการเปลี่ยนแปลงในกฎหมายอังกฤษ จึงส่งผลเพียงเล็กน้อยกับแบบสัญญามาตรฐาน คือเป็นการเปลี่ยนแปลงถ้อยคำบางประการให้เหมาะสมเท่านั้น

### 2.6.3 บุคคลผู้มีส่วนผูกพันตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีความจำเป็นที่ต้องระบุถึงคู่สัญญาแต่ละฝ่าย เช่นเดียวกับสัญญาอื่นๆทั่วไป คู่สัญญาเท่านั้นที่จะสามารถฟ้องหรือถูกฟ้องเพื่อยังคับให้เป็นไปตามสัญญาตามหลัก Privity of Contract<sup>89</sup> การพิจารณาว่าบุคคลใดเป็นคู่สัญญาในสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและภาระหน้าที่ของแต่ละบุคคลเป็นอย่างไรนั้นนอกจากตัวคู่สัญญาที่เข้าทำสัญญาเพื่อก่อสิทธิและหน้าที่ผูกพันตัวเองแล้ว มักจะขึ้นอยู่กับหลักกฎหมายเกี่ยวกับตัวแทน ที่ผู้เข้าคดลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแทนเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือ สินค้า หรือทรัพย์สินอื่นๆที่ไม่อยู่ในสถานที่ในขณะที่ทรัพย์สินต่างๆดังกล่าวตกอยู่ในอันตรายในท้องทะเล โดยตัวอย่างตามกฎหมายอังกฤษนั้นเมื่อตัวแทนที่ได้รับมอบอำนาจจากตัวการ เข้าดำเนินการกับบุคคลที่สามเพื่อยังผลผูกพันระหว่างบุคคลที่สามนั้นกับตัวการ โดย ปกติตัวแทนจะไม่มีฐานะเป็นคู่สัญญาผูกพันในสิทธิและหน้าที่กับบุคคลที่สาม ซึ่งในสัญญามาตรฐานเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของลอร์ดฉบับปี 1995 เองก็มีระบุในสัญญาข้อ 16.(ข้อ 14 เดิม ในฉบับปี 1990) ว่าสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ผูกพันตัวแทนเป็นการส่วนตัว

เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าที่ตกอยู่ในอันตรายในทะเลมักจะถูกผูกพันโดยสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล สัญญาดังกล่าวจะทำโดยตัวแทนของเจ้าของเรือ ซึ่งส่วนใหญ่ตัวแทนของเจ้าของเรือได้แก่นายเรือ ความสัมพันธ์ระหว่างนายเรือกับเจ้าของเรือที่ได้รับการแต่งตั้งให้ควบคุมเรือ สิทธิและหน้าที่ของนายเรือจะเป็นไปตามหลักทั่วไปของกฎหมายว่าด้วยตัวแทน<sup>90</sup> กล่าวคือนายเรือจะอยู่ในฐานะเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือ (หรือ เจ้าของสินค้า หรือทรัพย์สินอื่นๆ) ต้องได้รับการมอบอำนาจจากตัวการเสียก่อน ซึ่งในการมอบอำนาจนั้นอาจทำได้

<sup>89</sup> Geoffrey Brice , *Maritime Law of Salvage* , p.189.

<sup>90</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , p. 311.

หลายวิธีเช่น โดยการมอบอำนาจอย่างแท้จริง (Actual Authority) ซึ่งตัวแทนจะต้องปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายโดยชัดแจ้งและจะต้องไม่กระทำเกินขอบอำนาจที่ตัวการให้ไว้ ในกรณีของนายเรือ การมอบอำนาจหน้าที่จากเจ้าของเรือ แม้ทำโดยการมอบอำนาจอย่างชัดแจ้ง แต่อาจเป็นการมอบอำนาจทั่วไปโดยไม่เจาะจง ซึ่งอาจมีกรณีที่การมอบอำนาจไม่ได้กล่าวถึง ดังนั้นนายเรือผู้เป็นตัวแทนจึงมีอำนาจโดยปริยาย (Implied Authority) ในการกระทำสิ่งที่เป็นจำเป็นเพื่อให้การปฏิบัติหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายให้สำเร็จ แต่ถ้าตัวการเป็นผู้รับรองหรือแสดงให้บุคคลที่สามเชื่อว่าผู้เป็นตัวแทนของตนเป็นผู้มีอำนาจในการกระทำการนั้นๆ ซึ่งโดยแท้จริงแล้วผู้เป็นตัวแทนอาจไม่มีอำนาจกระทำการนั้นภายในขอบอำนาจที่ตนได้รับมอบ. ดังนั้นตัวการจะถูกกฎหมายปิดปาก (Principle of Estoppel) ต่อการกระทำใดๆของตัวแทนต่อบุคคลที่สามในนามของตัวการซึ่งตัวแทนประเภทนี้เรียกว่าตัวแทนเชิด (Ostensible Authority)

ในบางกรณี กรณีที่ติดต่อสื่อสารกันได้โดยทางวิทยุ เจ้าของเรือหรือผู้จัดการแทนเจ้าของเรือสามารถเข้าติดต่อกดลงทำสัญญากับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกันเองได้ และสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสามารถกระทำโดยปราศจากแบบหรือทำหนังสือเป็นลายลักษณ์อักษร

แม้ว่านายเรือจะไม่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าหรือทรัพย์สินอื่นๆ ไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายก็ตาม กฎหมายในระบบ Common Law ให้อำนาจแก่บุคคลให้เข้ากระทำการเสมือนเป็นตัวแทนของบุคคลอีกบุคคลหนึ่ง โดยปราศจากความยินยอมจากบุคคลผู้มีฐานะเป็นตัวการ ตัวแทนประเภทนี้เรียกว่าตัวแทนโดยจำเป็น (Agency of Necessity)<sup>91</sup> เนื่องจากในระบบกฎหมายแบบ Common Law ไม่ได้รับรองถึงหลักจัดการงานนอกสั่ง (negotiorum gestor) ตามหลักกฎหมายโรมัน ดังนั้นโดยปกติแล้วบุคคลใดที่สมัครใจเข้าทำการหรือให้บริการ ซึ่งเป็นความจำเป็นแก่บุคคลอื่นจะไม่ได้รับการรับรองสิทธิตามกฎหมายที่จะได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายที่ตนออกไป ดังนั้นจึงเป็นข้อยกเว้นสำหรับตัวแทนโดยจำเป็นที่เกิดขึ้นในกรณีนายเรือตกอยู่ภายใต้สถานการณ์จำเป็นจะกระทำการในนามของเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าที่บรรทุก จัดการกับสินค้า หรือเข้าทำสัญญาใดๆที่จำเป็น ตัวแทนโดยจำเป็นจะเกิดขึ้นเมื่อมีสิ่งแสดงว่า<sup>92</sup>

<sup>91</sup> A.G. Guest, Anson's Law of Contract, 26th ed. (Singapore: Oxford University Press, 1985) p.538.

<sup>92</sup> Ibid.



1. เป็นวิธีการเพียงทางเดียวที่จะกระทำได้ในสถานการณ์เช่นนั้น
2. ไม่มีโอกาสที่จะติดต่อกับผู้เป็นตัวการ
3. การกระทำได้กระทำลงโดยความซื่อสัตย์ต่อผลประโยชน์ของตัวการ

เมื่อเจ้าของเรือมีความผูกพันตามสัญญาขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง นายเรือที่ได้รับการว่าจ้างแต่งตั้งให้นำเรือเดินทางไปสู่จุดหมายปลายทาง ดังนั้นนายเรือจึงมีสิทธิที่จะทำการผูกพันเจ้าของเรือกับบุคคลที่สามในการใด ๆ ที่จำเป็นตามหลักกฎหมายที่ว่า “เมื่อได้รับคำสั่งให้กระทำสิ่งใด ทุกสิ่งซึ่งจะสามารถกระทำเพื่อให้เกิดความสำเร็จนั้นเป็นคำสั่งด้วย” (“quando aliquid mandator, mandatur et omne per quod pervenitur ad illud”)<sup>93</sup> แต่สัญญาที่นายเรือจะกระทำลงมีผลผูกพันเจ้าของเรือได้จะต้องมีพฤติการณ์ที่สำคัญสองประการคือ สัญญานั้นจะต้องกระทำภายใต้ความจำเป็น (Necessity) และต้องกระทำด้วยความซื่อสัตย์และเพื่อประโยชน์ของเจ้าของ<sup>94</sup> (เรือ สินค้าหรือทรัพย์สินอื่นๆ) ในกรณีที่นายเรือไม่สามารถกระทำการใดได้ บุคคลอื่นที่เหมาะสมในการบังคับบัญชาเรือแทนนายเรือในเวลานั้นจะตกอยู่ในฐานะเดียวกับนายเรือที่สามารถกระทำการผูกพันเจ้าของเรือหรือทรัพย์สินในเรือนั้นได้ หากมีความจำเป็นเพื่อผลประโยชน์ของตัวการ<sup>95</sup> แต่ถึงแม้ว่าการเข้าทำสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลจะไม่ได้กระทำโดยบุคคลที่มีอำนาจ เจ้าของเรืออาจเข้าให้สัตยาบัน (Ratification) เพื่อรับประโยชน์จากสัญญานั้นก็ได้ ในบางกรณีเจ้าของเรือที่ตกอยู่ในอันตรายอาจเข้าทำสัญญาผูกพันคนแต่โดยลำพังผู้เดียว สัญญาดังกล่าวจะไม่ผูกพันบุคคลอื่นที่มีชื่อสัญญา แม้ว่าบุคคลอื่นนั้นจะได้รับประโยชน์จากการทำสัญญานั้น เช่นเจ้าของเรือที่เข้าทำสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลผูกพันคนเป็นการส่วนตัวที่จะจ่ายเงินตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยตามจำนวนที่ระบุในสัญญา จะไม่สามารถเรียกร้องให้ลดจำนวนเงินตอบแทนการช่วยเหลือลงตามจำนวนมูลค่าของสินค้า จากจำนวนมูลค่าทรัพย์สินทั้งหมดที่ได้รับการช่วยเหลือได้<sup>96</sup>

เจ้าของเรือที่เข้าช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลจะถูกผูกพันโดยนายเรือเช่นเดียวกับเจ้าของเรือฝ่ายที่ตกอยู่ในอันตราย แต่นายเรือที่เข้าช่วยเหลือจะไม่ได้รับอำนาจจัดการแทนในกรณีตัวแทนจำเป็น (Agency of Necessity) เพราะในปัจจุบันนี้โดยเฉพาะในกรณีผู้ช่วยเหลือผู้ภัยอาชีพ

<sup>93</sup> See *Anderson Tritton & Co. v. Ocean Steamship Co.* (1884) 10 App. Cas. 107, 116.; See also *The true Blue* (1843) 2 W. Rob. 176, 179-180.; *The Margery* (1902) P. 157, 165.

<sup>94</sup> See *The Renpor* (1883) 8 P.D. 115, 118.; See also *The Crusader* (1907) P.196, 215.

<sup>95</sup> See *The Crus V* (1862) Lush.583, 584.

<sup>96</sup> See *The Prinz Heinrich* (1888) 13 P.D. 31, 33 - 34.

นายเรือจะได้รับมอบอำนาจไม่ว่าจะโดยชัดแจ้งหรือเป็นการมอบอำนาจโดยปริยาย จากเจ้าของเรือตามสัญญาว่าจ้างนายเรือเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยอยู่แล้ว และเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปในทางปฏิบัติว่านายเรือมีอำนาจที่จะเข้าตกลงทำสัญญาให้ความช่วยเหลือกู้ภัยที่เป็นผลประโยชน์แก่เจ้าของเรือได้<sup>97</sup>

“คนประจำเรือ” หรือ Seamen เป็นบุคคลที่ทางกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ให้ความคุ้มครอง โดยมีกำหนดในมาตรา 16 (1) ของ Merchant Shipping Act 1970 สิทธิใดๆที่ชาวเรืออาจได้รับหรือได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะไม่สามารถสละไปได้โดยทางสัญญา และมาตรา 16 (2) ได้ระบุว่าข้อกำหนดดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อข้อกำหนดในสัญญาใดๆที่ทำกับคนประจำเรือของเรือซึ่งถูกจ้างตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ที่เสนอจะให้ค่าตอบแทนแก่คนประจำเรือสำหรับการให้การช่วยเหลือกู้ภัยโดยเรือลำดังกล่าว

คำว่า “คนประจำเรือ” (Seamen) นี้รวมบุคคลทุกคนที่ปฏิบัติหน้าที่บนเรือ ยกเว้น “นายเรือ” (Master) และ “ผู้นำร่อง” (Pilot)<sup>98</sup> โดยเทียบเคียงในมาตรา 742 ของ Merchant Shipping Act 1894 ซึ่งแก้ไขโดย มาตรา 100(3) Merchant Shipping Act 1970 ที่กำหนดให้นายเรือ หมายความว่า ถึง บุคคลทุกคน (ยกเว้นผู้นำร่อง) ที่มีอำนาจสั่งการเรือ และผู้นำร่องหมายถึงบุคคลที่มีชื่อเป็นสมาชิกของเรือที่ควบคุมดูแลเกี่ยวกับการนำร่องเรือ

ในมาตรา 16 ที่กล่าวมาข้างต้นมีสาระเป็นการคุ้มครอง “คนประจำเรือ” จากการสละซึ่งสิทธิใดๆที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งกรณีนี้มีได้เกี่ยวกับความยุติธรรมในการตกลงแบ่งส่วนค่าตอบแทนที่ได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยระหว่างเหล่าลูกเรือและเจ้าของเรือ นายเรือหรือเจ้าของเรือจะมีอำนาจที่จะเข้าทำสัญญาในนามของลูกเรือโดยปราศจากการมอบอำนาจให้โดยชัดแจ้ง เช่นเดียวกับกรณีที่นายเรือสามารถเข้าทำสัญญาให้ความช่วยเหลือกู้ภัยผูกพันเจ้าของเรือ แต่สัญญาที่ได้ทำขึ้นในนามของลูกเรือนั้นจะเป็นเพียงการช่วยเหลือกู้ภัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคตเท่านั้น แต่อำนาจของนายเรือนี้ไม่รวมถึงการจำกัดสิทธิของลูกเรือ(หรือแม้แต่ของเจ้าของเรือ) ซึ่งได้เกิดขึ้นแล้ว และการคุ้มครองดังกล่าวไม่รวมถึงกรณีที่มีการช่วยเหลือเป็นเพียงบางส่วนอยู่ในระหว่างการดำเนินการช่วยเหลือกู้ภัยต่อไป เพราะจะต้องเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยที่ก่อสิทธิขึ้นโดยตัวของมันเอง<sup>99</sup>

<sup>97</sup> See *The Africa* (1845) 1 Spinks E. & A. 299 , 300 ; *The Margery* (1902) P. 157 , 165.

<sup>98</sup> Geoffrey Brice , *Maritime Law of Salvage* , p.191

<sup>99</sup> *Ibid.*

#### 2.6.4 สัญญาลากจูงเรือ (Tug / Towage Agreement)

สัญญาลากจูงเรือโดยส่วนใหญ่แล้วเรือลากจูง หรือเรือTug จะได้รับการว่าจ้างให้ลากจูงเรือ โดยมีจุดประสงค์เพื่อความสะดวกในการเดินทางของเรือที่ถูกลากจูง ให้มีการเดินทางคืบหน้าผ่านพ้นอุปสรรคไป หรือเรือลากจูงอาจได้รับการร้องขอให้บริการอย่างอื่นที่อยู่ภายในขอบเขตของการปฏิบัติงานตามปกติของเรือลากจูง เช่นการประคองเรือลำอื่นให้ลอยลำต้านกระแสน้ำ เป็นต้น ในการให้บริการของเรือลากจูงอาจกระทำได้โดยปราศจากการทำสัญญาไว้ก่อน แต่อย่างไรก็ตามเรือลากจูงจะได้รับเพียงค่าตอบแทนจากการให้บริการนั้นๆ ไม่ว่าเป็นค่าตอบแทนที่ตกลงกันไว้ก่อนทำสัญญาหรือจะเป็นไปตามหลัก Quantum Merit<sup>100</sup> หรือมูลค่าตอบแทนที่เหมาะสมกับการให้บริการ<sup>101</sup> โดยปกติการลากจูงเรือจะถูกคาดการณ์ได้ว่าอาจเกิดปัญหาขัดข้องระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตามสัญญาลากจูงเรือได้ แต่การลากจูงเรือตามสัญญาต้องปฏิบัติต่อไป เรือลากจูงที่อยู่ภายใต้ลากจูงจะไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนอื่นใดเพิ่มขึ้นเพียงเพราะเกิดมีปัญหาขัดข้องขึ้นระหว่างการลากจูงโดยมิได้รู้ล่วงหน้า หรือเพราะความล่าช้า การขัดข้องอื่นๆ ในการปฏิบัติงาน หรือเพราะสภาพอากาศเปลี่ยนแปลงเลวร้ายลงกว่าตอนเริ่มทำการลากจูงเรือ แม้ว่าเรือที่ถูกลากจูงจะตกอยู่ในอันตรายหากไม่ได้รับการช่วยเหลือจากเรือลากจูง ก็อาจได้รับการพิจารณาว่าการช่วยเหลือนั้นเป็นเพียงส่วนหนึ่งของการปฏิบัติตามสัญญาลากจูงเรือที่มีอยู่เดิมเท่านั้น<sup>102</sup> เรือลากจูงจะได้รับสิทธิเรียกร้องสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเมื่อพิสูจน์ได้ว่า

ก. มีอันตรายเกิดขึ้น โดยคู่สัญญามีได้คาดการณ์ล่วงหน้า และ

ข. ความเสี่ยงหรือหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติโดยเรือลากจูงนั้น ไม่สามารถปฏิบัติได้ภายใต้ขอบเขตของสัญญา<sup>103</sup>

แต่โดยลำพังแล้วอันตรายที่เกิดขึ้นกับเรือที่ถูกลากจูงไม่ก่อให้เกิดสิทธิโดยตัวมันเองแก่เรือลากจูงที่จะได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เมื่อเรือที่ถูกลากจูงอยู่ในอันตรายเรือลากจูงมีหน้าที่ต้องคอยให้ความช่วยเหลือและทำทุกสิ่งที่เหมาะสมเหตุผลสำหรับการดูแลและป้องกัน

<sup>100</sup> See The Glaisdale (1945) 78 Ll. L. Rep. 477,478.

<sup>101</sup> P.J. Cooke - D.W. Oughton , The Common Law of Obligations , ( London : Butterworths & Co. , 1989 ) , p.225

<sup>102</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , Kennedy's Law of Salvage , p.215.

<sup>103</sup> See The Homewood (1928) 31 Ll.L. Rep. 336 , 339 ; See also The St. Patrick (1930) 35 Ll.L. Rep. 231 ; The Glenbeg (1940) 67 Ll.L.Rep.437. ; The Slany (1951) 2 Lloyd's Rep. 538 and The Texaco Southampton (1983) 1 Lloyd's Rep. 94.

เรือที่ลากจูงมา แต่ดำในกรณีที่เรือลากจูง นำ หรือช่วยนำ เรือที่ถูกลากจูงไปสู่ที่ปลอดภัย และการกระทำดังกล่าวโดยความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้น หรือโดยการปฏิบัติหน้าที่ซึ่งไม่สามารถจัดเข้าอยู่ในขอบเขตของสัญญาเดิมได้อย่างสมเหตุผล สัญญาลากจูงที่เกิดขึ้นก่อนหน้าก็มิได้เป็นสิ่งที่ขัดขวางสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนเพิ่มขึ้นจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>104</sup>

สำหรับผลที่เกิดขึ้นกับสัญญาลากจูงเมื่อเกิดเหตุเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเมื่อเรือลากจูงไม่สามารถปฏิบัติให้เป็นไปตามสัญญาลากจูงเรือโดยเหตุภายนอกแทรกแซง (Vis Major) โดยไม่คาดคิด จนการปฏิบัติตามสัญญานั้นเป็นสิ่งที่พ้นวิสัย เรือลากจูงนั้นจะหลุดพ้นจากหน้าที่ต้องกระทำตามสัญญาลากจูง<sup>105</sup>

## 2.7 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นผู้ก่อให้เกิดอันตราย

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นผู้ก่อให้เกิดอันตรายเป็นสาเหตุทำให้ต้องมีการช่วยเหลือกู้ภัย ในความเห็นของนักกฎหมายในอดีต ผู้เรียกร้องดังกล่าวไม่มีสิทธิได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>106</sup> ด้วยเหตุผลว่า “ไม่มีบุคคลใดที่จะสามารถได้ผลประโยชน์จากการกระทำผิดของเขา” (“being that no man can profit from his own wrong.”)<sup>107</sup> แต่ก็มีความเห็นอันเป็นคำตัดสินในคดี The Beaverhood v. The Kafiristan<sup>108</sup> โดยศาล House of Lords ที่ได้สนับสนุนความคิดว่า การกระทำผิดที่ก่อให้เกิดอันตรายของผู้เรียกร้องค่าตอบแทนช่วยเหลือกู้ภัย การกระทำผิดดังกล่าวไม่ตัดสิทธิเรียกร้องรางวัลตอบแทนแต่จะถูกนำไปพิจารณาในการตัดสินรางวัลตอบแทนและความรับผิดชอบของผู้เรียกร้องสำหรับความเสียหายของผู้รับความช่วยเหลือ แต่อย่างไรก็ตามการให้ความช่วยเหลือแก่ผู้ตกอยู่ในอันตรายอันเป็นผลจากการกระทำผิดของคนดังกล่าวอาจไม่สามารถเรียกร้องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ เพราะว่าคุณสมบัติที่ก่อให้เกิดอันตรายจะต้องให้ความช่วยเหลืออันนั้นอาจต้องตกอยู่ภายใต้หน้าที่ที่กฎหมายกำหนดต้องให้ความช่วยเหลือ อีกทั้งการให้ความสำคัญแก่การบังคับให้เป็นไปตาม

<sup>104</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , p.218-219.

<sup>105</sup> Ibid p.220

<sup>106</sup> See *The Cargo ex Capella* (1867) L.R. 1 A.&E. 356 ; *The Robert Dixon* (1879) 4 P.D. 121 , 5 P.D. 54 ; *The Altair* (1879) P.105 ; *The Adam W. Spies* (1901) 70 L. J. P.25 ; *The Duc D'Aumale* (No. 2) (1904) P.60 ; *The Unique* (1939) 65 L.L.L. Rep. 75

<sup>107</sup> See *The Unique* (1939) 63 L.L. rep.75 , 77

<sup>108</sup> (1938) A.C. 136.

“หลักการหลีกเลี่ยงที่จะให้ประโยชน์จากการกระทำผิด” (“Policy of preventing him from his own wrong”) มากกว่าการสนับสนุนให้เกิดบริการการช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีอันตราย<sup>109</sup> หนึ่ง การก่อให้เกิดอันตรายจะต้องมีการช่วยเหลือกู้ภัยถึงแม้ว่าอาจมีการให้ค่าตอบแทนแก่ผู้เรียกร้องที่เป็นผู้ก่อให้เกิดอันตรายนั้น แต่ผู้เรียกร้องที่ก่อให้เกิดอันตรายก็ต้องมีความรับผิดชอบเจ้าของทรัพย์สินในความเสียหายหรือความสูญเสียที่เกิดขึ้นเป็นจากการกระทำผิดของตน รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินจ่ายให้แก่บุคคลที่สามด้วย

## 2.8 การกระทำผิดในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Misconduct)

ในเวลาที่เกิดอันตรายหรือในระหว่างการปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือกู้ภัยอาจเกิดการกระทำผิดต่อสิทธิและหน้าที่ของทั้งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและผู้รับการช่วยเหลือ ซึ่งทั้งสองฝ่ายมีหน้าที่ที่ต้องใช้ความระมัดระวังอย่างตามสมควร (Reasonable Care) ที่จะหลีกเลี่ยงการกระทำหรือยกเว้นการกระทำที่สามารถเห็นได้ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลที่ใกล้ชิดและรับผลโดยตรงจากการกระทำเช่นนั้น หน้าที่ดังกล่าวไม่เพียงแต่ต้องกระทำต่ออีกฝ่ายหนึ่ง เท่านั้น แต่ยังต้องกระทำต่อบุคคลที่สามด้วยหน้าที่ระมัดระวังดังกล่าวอาจเกิดขึ้นจากผลของสัญญาหรือเกิดจากกฎหมายทั่วไป<sup>110</sup> ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยอาจเป็นฝ่ายที่มีการฝ่าฝืนหน้าที่มากกว่า ส่วนหนึ่งเป็นเพราะเป็นฝ่ายที่มีการกระทำดำเนินงานมากจึงมีโอกาสเกิดการกระทำผิดต่อหน้าที่ได้มาก

เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลใดกระทำผิดขึ้นในระหว่างที่มีการช่วยเหลือกู้ภัย ในอดีตก่อนที่จะมีการยอมรับในสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การช่วยเหลือกู้ภัยมักกระทำโดยเรือจับปลา หรือเรือที่อยู่ใกล้เคียง ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีหน้าที่ที่ต้องใช้ความระมัดระวังและใช้ฝีมือในการปฏิบัติหน้าที่ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ใช้ตามธรรมดาปกติ<sup>111</sup> (Ordinary Skill and Ordinary prudence) และต้องรับผิดชอบในการกระทำประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (Gross Negligence)

ในปัจจุบันการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมักกระทำลงภายใต้สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีหน้าที่ในการใช้ความระมัดระวังในการปฏิบัติหน้าที่ทั้งตามกฎหมาย

<sup>109</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , p.408.

<sup>110</sup> Ibid p.400

<sup>111</sup> See *The Cape Packet* (1848) 3 W. Rob. 122 , 125 .

และภายใต้สัญญาโดยไม่ประมาทเลินเล่อ มิฉะนั้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจถูกฟ้องในฐานะละเมิดหรือ ผิดสัญญา<sup>112</sup> ระดับของหน้าที่ที่ต้องใช้ความระมัดระวังของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นหน้าที่ที่ต้อง ใช้ความระมัดระวังที่ตามสมควรแก่สถานการณ์และสถานะของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยว่าเป็นผู้ที่มี อาชีพเช่นนั้นซึ่งมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังในขั้นที่สูงกว่าผู้ที่ไม่มอาชีพช่วยเหลือกู้ภัย โดย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ถือเสมือนตนเองเป็นผู้มีอาชีพหรือมีธุรกิจเช่นนั้นต้องใช้ฝีมือในการดำเนินงาน คึงกล่าวเช่นผู้ที่มีอาชีพหรือธุรกิจเช่นนั้นสมควรกระทำ

ในคดี *The Tojo Maru*<sup>113</sup> ศาล House of Lord ของอังกฤษ ได้วางหลักว่า สิทธิของผู้ ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยกับ ความรับผิดชอบของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ทางทะเลในความเสียหายที่เกิดจากความประมาทเลินเล่ออยู่ในหลักที่มีความแตกต่างกัน โดย รางวัลตอบแทนจะขึ้นอยู่กับผลประโยชน์ที่มีต่อเจ้าของทรัพย์สิน แต่การเรียกร้องค่าเสียหายอัน เกิดจากการประมาทเลินเล่อนั้นจะเป็นการชดใช้ให้กลับคืนสู่สภาพเดิม (*restitutio in intergrum*) ซึ่งผู้รับการช่วยเหลือมีสิทธิโดยชัดแจ้งที่จะฟ้องร้องเอากับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่ประมาทเลินเล่อ ใน ความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยมีให้เป็นเพียงองค์ประกอบที่ใช้ในการพิจารณาให้รางวัลตอบแทน เท่านั้น ซึ่งในทางทฤษฎีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาจถูกลงโทษเป็นผลจากการประมาทเลินเล่อ ของคนได้มากกว่าหนึ่งครั้ง ซึ่งผลของการกระทำโดยประมาทของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาจ ส่งผลในสามประการคือ<sup>114</sup> ประการแรก จะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเกิดความรับผิดชอบที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ประการที่สอง จะส่งผลให้ลดจำนวนกองมูลค่าสิ่งช่วยเหลือกู้ภัย และประการ ที่สาม การให้รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยความช่วยเหลือกู้ภัย จะถูกลดจำนวนลงโดย การกระทำผิดที่เกิดจากความประมาทเลินเล่อ ในการคำนวณความเสียหายซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ทางทะเลจะต้องชดใช้สำหรับการประมาทเลินเล่อของคนนั้นจะต้องแน่ใจว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัย จะ ไม่ถูกลงโทษมากกว่าหนึ่งครั้งสำหรับการประมาทเลินเล่อของคน

ในการพิจารณารางวัลตอบแทนผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและการประมาณความเสียหายที่เกิด ขึ้น เพื่อมิให้เกิดการลงโทษแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเป็นการซ้ำซ้อนทั้งในการประเมินรางวัลตอบแทนและการประมาณค่าความเสียหาย ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยควรจะคำนวณจากพื้นฐานที่สมมติว่าทรัพย์สินนั้นไม่ได้รับความเสียหาย และรางวัลตอบแทนที่คำนวณได้มานั้นจะ

<sup>112</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , *Kennedy's Law of Salvage* , p.416.

<sup>113</sup> *The Owner of the Motor Vessel Tojo Maru v. N.V. Bureau Wijsmuller* , (1972) A.C. 242

<sup>114</sup> *Ibid.*

นำมาหักด้วยมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น<sup>115</sup>

ผลของการกระทำผิดของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่มีต่อรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ในคดี *The Cape Packet*<sup>116</sup> ได้มีการชี้แจงว่า (1) ถ้าการกระทำผิดเกิดโดยเจตนาผู้ช่วยเหลือกู้ภัย จะสูญเสียสิทธิทั้งหมดในการเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย (2) ถ้าเป็นการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงจะห้ามมิให้มีการให้รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั้งสิ้น และ (3) ในกรณีการประมาทเลินเล่อประการอื่น จะมีผลทำให้ลดจำนวนรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยลงตามส่วน ตามความรุนแรงของการประมาทเลินเล่อ

## 2.9 มูลค่าสิ่งที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Saled Values)

มูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดในการประเมินค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ได้มีการกำหนดไว้ล่วงหน้า มูลค่าของสิ่งที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยคือมูลค่าในทางการเงินของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อเป็นประโยชน์แก่ผู้ที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้น และจะถูกนำมาประเมินเป็นรางวัลแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยรางวัลจะมีจำนวนไม่เกินกว่ามูลค่าทั้งหมดของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย มูลค่าของสิ่งที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยอาจเกิดขึ้นโดยสัญญา โดยการตัดสินของอนุญาโตตุลาการ หรือศาลหากมีการโต้แย้งกัน หรือโดยการตีราคา (Appraisement)

### 2.9.1 การประเมินมูลค่าที่ได้รับการเห็นชอบ (Agreed Valuation)

ในทางปฏิบัติส่วนใหญ่แล้วจะมีการระบุมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือไว้ในสัญญาซึ่งมูลค่าทรัพย์สินดังกล่าวจะมีผลถึงจำนวนรางวัลตอบแทน และต่อความรับผิดชอบในรางวัลตอบแทนตามส่วนของผลประโยชน์ที่ได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่อาจเกิดมีการโต้แย้งได้ในกรณีที่เจ้าของทรัพย์สินบางส่วนมิได้เป็นคู่สัญญา ไม่เห็นด้วยกับมูลค่าของทรัพย์สินของตนตามที่ระบุไว้ในสัญญา ดังนั้นเพื่อเป็นการหลีกเลี่ยงการโต้แย้งจึงควรให้ผู้มีผลประโยชน์ในทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทั้งหลายมีส่วนร่วมในสัญญาในส่วนมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือ ซึ่งหากไม่สามารถปฏิบัติได้เช่นนี้ หากเกิดการโต้แย้งขึ้น ศาลอาจตัด

<sup>115</sup> Ibid. pp. 270 , 281 , 289-290 , 300.

<sup>116</sup> (1848) 3W. Rob. 122.

สินกำหนดรางวัลและแบ่งส่วนรับผิดชอบตามมูลค่าทรัพย์สินที่พิสูจน์ได้โดยอาจนำมูลค่าของทรัพย์สินที่กำหนดในสัญญาเป็นหลักฐาน แต่ไม่ผูกพันศาลในการพิจารณาให้เป็นไปตามนั้น

### 2.9.2 การประเมินมูลค่าที่ถูกต้องแย้ง (Disputed Valuation)

ถ้ามีการโต้แย้งกันในมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยขึ้นระหว่างผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยและผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัย หรือผู้มีสิทธิในทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น หลักที่ได้รับการพิจารณาว่าถูกต้องก็คือให้ประเมินมูลค่าของทรัพย์สินเท่าที่ผู้รับการช่วยเหลือในสถานที่ที่ และในเวลาซึ่งการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นสิ้นสุดลง ไม่ว่าจะเป็เมืองท่า จุดหมายปลายทางหรือไม่ก็ตาม<sup>117</sup> ในการสิ้นสุดของการช่วยเหลือกู้ภัยโดยส่วนใหญ่แล้วจะได้รับการลงนามรับรองโดยนายเรือที่ได้รับการช่วยเหลือว่าเรือได้อยู่ในสถานที่ที่ปลอดภัยและไม่ต้องการการให้บริการอื่นใดอีก หรือในอีกกรณีหนึ่งการช่วยเหลือกู้ภัยอาจสิ้นสุดลงโดยการร้องขอจากฝ่ายที่ได้รับการช่วยเหลือซึ่งอาจเป็นสาเหตุเช่น สามารถได้รับการช่วยเหลือที่มีประสิทธิภาพมากกว่าเป็นต้น การพิจารณาถึงการสิ้นสุดของการช่วยเหลือกู้ภัยที่จะสิ้นสุดเมื่อเรืออยู่ในสถานที่ปลอดภัย ในสถานที่ที่ปลอดภัย มีหลักพิจารณาว่าเป็นสถานที่และเวลาที่เรือลำนั้นยังต้องการการช่วยเหลืออื่นใดที่จัดเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอีกหรือไม่<sup>118</sup> ถ้าหากยังคงต้องการสถานที่และเวลานั้นก็มีใช่เป็นสถานที่ปลอดภัยที่ทำให้สิ้นสุดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีผู้ช่วยเหลือหลายรายเข้าช่วยเหลืออย่างต่อเนื่องเพื่อพยายามรักษาทรัพย์สินมิให้สูญเสียไป การประเมินมูลค่าของทรัพย์สินจะทำในเวลาและสถานที่เพียงครั้งเดียว แต่อย่างไรก็ตามหากเป็นการช่วยเหลือที่แตกต่างกัน แยกออกจากกันและในโอกาสที่ต่างกัน การช่วยเหลือกู้ภัยแต่ละครั้งจะประเมินมูลค่าทรัพย์สินและรางวัลแยกกันออกไป<sup>119</sup> เมื่อรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยคิดคำนวณจากมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือ

<sup>117</sup> See The Sunheath (1925) 22 L.L. Rep. 361 ; The Gaupen (1925) 22 L.L. Rep. 371 ; The Lyra (No.2) (1978) 2 Lloyd's Rep. 30 , 33 ; see also CMI Draft Convention on Salvage art. 3-3 .

<sup>118</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , Kennedy's Law of Salvage , p.430

<sup>119</sup> Ibid. p.432



ณ เวลาที่สิ้นสุดการช่วยเหลือกู้ภัย หากเกิดเหตุการณ์ใดในภายหลังที่ทำให้มูลค่าทรัพย์สินนั้นเพิ่มขึ้นหรือลดลงก็จะไม่นำความแตกต่างมารวมคิดคำนวณรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>120</sup> โดยเฉพาะอย่างยิ่งมูลค่าของสินค้าที่มีการผันผวนตามมูลค่าราคากลาง

หลักฐานในการพิจารณามูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือ ศาลจะจัดทำบัญชีหลักฐานและวางน้ำหนักของหลักฐานนั้นตามที่เห็นสมควร แม้ว่าศาลจะไม่ถูกผูกพันโดยคำตัดสินจากหลักฐานที่หาได้โดยศาลอื่นหรือคู่กรณีในการช่วยเหลือกู้ภัย แต่ศาลก็สามารถนำหลักฐานดังกล่าวมาพิจารณาได้ ดังนั้นศาลอาจจะนำแนวคำตัดสินในคดีอื่นมาพิจารณาประกอบในการตัดสินในคดีหากเห็นว่าลักษณะการให้ความช่วยเหลือนั้นมีความคล้ายคลึงกัน

ในการพิจารณาหามูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยอาจกระทำได้โดยวิธี

1. มูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยคือราคาซึ่งผู้ซื้อที่มีความประสงค์ที่จะชำระสำหรับทรัพย์สินในสภาพและในเงื่อนไขที่ทรัพย์สินมีอยู่ในขณะที่สิ้นสุดการให้การช่วยเหลือกู้ภัย<sup>121</sup> หากทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยถูกขายไปภายหลังสิ้นสุดการช่วยเหลือกู้ภัยในเวลาอันสั้น กระบวนการในการขายทรัพย์สินนั้นจะก่อให้เกิดหลักฐานในมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย โดยลักษณะความน่าเชื่อถือของหลักฐานจะขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลายประการ กล่าวคือ<sup>122</sup>

- ประเภทของการขาย เช่นการประมูลราคา หรือการขายเป็นการส่วนบุคคล
- ขอบเขตของการประกาศให้รับรู้ถึงการขายทรัพย์สินนั้น
- การผันผวนของราคาทรัพย์สินในตลาดภายหลังที่การช่วยเหลือกู้ภัยสิ้นสุดลง

แต่ในบางครั้งราคาของการขายทรัพย์สินอาจไม่ส่งผลต่อการพิจารณาของศาล เช่นในกรณีการขายโดยผลของกฎหมาย (“Forced” sales) ซึ่งอาจจะไม่ได้สะท้อนให้เห็นถึงมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นจริงตามราคากลาง และ/หรือราคาทรัพย์สินนั้นจะได้รับผลจาก<sup>123</sup>

- ความไม่ตรงกันของเจตนาระหว่างผู้ซื้อและผู้ขาย ที่ฝ่ายผู้ขายมักไม่มีเจตนาที่จะขายทรัพย์สินนั้น

<sup>120</sup> See the The Hu (1970) P.106 , 115

<sup>121</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , Kennedy's Law of salvage , p.436

<sup>122</sup> Ibid.

<sup>123</sup> Ibid.

- ผู้ซื้อมักต้องชำระราคาทรัพย์สินเป็นเงินสด
- ความสงสัยในสภาพของทรัพย์สินที่ถูกขาย โดยผลของกฎหมาย
- การจำกัดขอบเขตในการสำรวจตรวจสอบทรัพย์สิน

2. การประเมินราคาทรัพย์สิน (Sound Value) มูลค่าของเรือซึ่งเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยส่วนใหญ่จะเป็นเรือที่ใช้ในทางการค้า มูลค่าของเรือจะเป็นผลสะท้อนจากความสามาถในการหารายได้ของเรือ ซึ่งโดยแท้จริงแล้วมูลค่าของเรือนั้นก็คือปัจจัยพื้นฐานของการลงทุนที่คาดหมายการหารายได้ของเรือตลอดอายุการใช้งาน<sup>124</sup> ดังนั้นการอ้างอิงราคาของทรัพย์สินจึงมีความสำคัญว่าจะอ้างอิงจากมูลค่าของเรือตามราคาตลาด หรือจะอ้างอิงตามมูลค่าของเรือตามสัญญาข้อผูกพันที่มีอยู่เช่น สัญญาจ้างเหมาระวางเรือ (Charterparty) ซึ่งในบางครั้งข้อสัญญาที่มีผูกพันกับเรืออาจทำให้มูลค่าของเรือลดน้อยลง

ปัญหาขัดแย้งเรื่องข้อผูกมัดในกรณีสัญญาจ้างเหมาระวางเรือที่มีอัตราจ้างเหมาสูงกว่าหรือน้อยกว่าราคาตลาด ณ วันที่สิ้นสุดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ว่าควรจะนำมาเป็นองค์ประกอบในการคำนวณหามูลค่าของเรือหรือไม่นั้น ในคดี *The San Onofre*<sup>125</sup> มีความเห็นว่าการประเมินมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่พิจารณาถึงสัญญาจ้างเหมาระวางเรือ โดยอ้างอิงกระบวนการทางศาลที่เรือสามารถถูกกักโดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและศาลสามารถนำออกขายโดยเป็นอิสระจากข้อผูกมัดในสัญญาจ้างเหมาระวางเรือ ในทางตรงกันข้าม ในคดี *The Castor*<sup>126</sup> ที่ได้ตัดสินว่าสัญญาจ้างเหมาระวางเรือควรจะนำไปร่วมพิจารณาในมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้ช่วยเหลือกู้ภัยด้วยเพราะเป็นการพิจารณาถึงความสามารถในการหารายได้ของเรือภายใต้สัญญาจ้างเหมาระวางเรือ โดยศาลในคดีนี้ได้อ้างอิงถึงในคดี *The Five Steel Barges* ที่เห็นว่าผู้ว่าจ้างเหมาเรือเป็นผู้มีผลประโยชน์ในเรือและผลประโยชน์ดังกล่าวสามารถส่งผลถึงการขายเรือ แต่อย่างไรก็ตามมีความเห็นว่าศาลควรนำเอาผลประโยชน์และความสามารถหากำไรของสัญญาจ้างเหมาระวางเรือไปประเมินมูลค่าของเรือ โดยมีข้อจำกัดว่าผลของการจ้างเหมา

<sup>124</sup> See *Argentina* (1888) 13P.D. 191 , 201

<sup>125</sup> (1917) P.96

<sup>126</sup> (1932) P.142.

ระวางเรื่อนั้นจะเป็นผลที่ขัดต่อมูลค่าของเรือในท้องตลาด<sup>127</sup>

แต่ในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average)<sup>128</sup> ในข้อ 17 ของ York - Antwerp Rules 1974 ได้กำหนดว่ามูลค่าของเรือจะถูกคำนวณโดยไม่นับรวมผลประโยชน์หรือผลเสียของสัญญาจ้างเหมาระวางเรือเปล่า หรือแบบช่วงระยะเวลา (Demise or Time Charterparty) ที่เรือถูกผูกพันอยู่ และในมาตรา 13 (3) ของ อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (International Convention on Salvage) ได้กำหนดให้จำนวนมูลค่าของรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมีจำนวนไม่เกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ได้ช่วยเหลือกู้ภัย ณ เวลาที่สิ้นสุดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

การประเมินมูลค่าของของค่าระวางเรือซึ่งเป็นวัตถุประสงค์แห่งการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีลักษณะต้องอาศัยพึ่งพาทรัพย์สินที่มีรูปร่างและเจ้าของทรัพย์สินมีความเสี่ยงในค่าระวางเรือ ซึ่งค่าระวางเรืออาจเป็นความเสี่ยงที่เกิดกับเจ้าของเรือ หรือเจ้าของสินค้า โดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยในส่วนของผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นๆ ในกรณีที่ค่าระวางเรือเป็นความเสี่ยงแก่เจ้าของเรือ ซึ่งหมายความว่า ค่าระวางเรื่อนั้นมีเงื่อนไขที่จะชำระต่อเมื่อเรือถึงจุดหมายปลายทาง ดังนั้นจำนวนค่าระวางเรือจะเพิ่มในมูลค่าของเรือหากการช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุดลง ณ ท่าเรือจุดหมายปลายทาง และค่าระวางเรือได้รับชำระ หากการช่วยเหลือกู้ภัยมิได้สิ้นสุดลง ณ ท่าเรือจุดหมายปลายทางและสินค้านำมาได้ถูกนำไปยังท่าเรือปลายทางที่กำหนดเจ้าของเรือจะไม่ได้รับค่าระวางเรือเนื่องจากไม่ปฏิบัติตามให้เป็นไปตามสัญญาขนส่งทางทะเล ยกเว้นในกรณีที่ ผู้เป็นเจ้าของสินค้าเป็นผู้ทำให้เจ้าของเรือไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาผู้เป็นเจ้าของเรือจะได้รับชำระค่าระวางสินค้าเต็มจำนวน หรือ เนื่องจากผู้เป็นเจ้าของสินค้าเลือกที่จะให้ขนส่งสินค้าไปยังจุดอื่นนอกเหนือจากจุดหมายปลายทางเดิม โดยผู้เป็นเจ้าของเรือจะได้รับชำระค่าระวางเรือตามอัตราส่วน

มูลค่าของสินค้าที่ได้ช่วยเหลือกู้ภัยเป็นไปตามหลักการพิจารณามูลค่าทรัพย์สิน ก็จะมีประเมินราคา ณ เวลา และสถานที่ที่สิ้นสุดการช่วยเหลือกู้ภัย โดยหากการช่วยเหลือกู้ภัยได้สิ้นสุด

<sup>127</sup> See the Lord Strathcona SS. Co.Ltd. v. Dominion Coal Co. (1926) A.C. 108 , P.C. ; see also Swiss Bank Corporation v. Lloyd's Bank Limited (1979) 1 Ch. 548.

<sup>128</sup> การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หมายถึงหลักเกณฑ์ในกรณีที่มีอันตรายร่วมกันเกิดขึ้นกับเรือหรือสินค้าในเรือทั้งหมด เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าจำเป็นต้องสละทรัพย์สินส่วนหนึ่งส่วนใดของเรือหรือสินค้า เพื่อรักษาทรัพย์สินส่วนที่เหลือไว้ เมื่อได้มีการปฏิบัติตามดังกล่าวแล้ว เจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าทั้งหมดต้องเข้าร่วมเฉลี่ยแบ่งส่วนค่าใช้จ่ายความเสียหายที่เกิดขึ้น ปัจจุบันการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะพิจารณาตาม York - Antwerp Rules.

สุดลง ณ ท่าเรือที่เป็นจุดหมายปลายทาง มูลค่าของสินค้าจะประเมินโดยวิธีหนึ่งวิธีใดในสองประการดังนี้<sup>129</sup>

1. ในราคา F.O.B. ของสินค้าที่ทำเรือเดินทางบวกกับค่าประกันภัยและค่าขนส่งสำหรับการเดินทาง

ในราคา C.I.F. ของสินค้าที่ทำเรือเดินทางบวกกับอัตรากำไร 10 เปอร์เซ็นต์ ซึ่งเป็นอัตราที่คาดหมายในทางการค้าส่งออก

2. ราคาขายของสินค้าที่สามารถเปรียบเทียบได้ที่ทำเรือจุดหมายปลายทางหากการช่วยเหลือกู้ภัยมิได้สิ้นสุด ณ ท่าเรือจุดหมายปลายทาง ส่งผลให้สินค้าเดินทางไปไม่ ถึงสถานที่ที่กำหนด หากมีการขายสินค้าในสถานที่นั้นราคาของสินค้าอาจจะไม่ใช่ราคาท้องตลาดที่แท้จริงของสินค้านั้น ซึ่งต้องมีการพิสูจน์ได้ว่าการขายนั้นมีเหตุผลสมควรหากปล่อยสินค้าไว้ให้นานหรือให้มีการขนส่งต่อไปจะเกิดความเสียหายแก่ตัวสินค้านั้น

### 2.9.3 การประเมินมูลค่าโดยการตีราคา (Appraisement)

ถ้าในกรณีที่ทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลถูกกัก ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิที่จะขอให้ Marshal of the Admiral Court เป็นผู้ตีราคามูลค่าของทรัพย์สิน แต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะต้องรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในการตีสราคนั้น แต่ถ้าหากราคาที่ตีค่านั้นมีจำนวนเกินกว่าราคาที่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินระบุไม่มากนัก จะถือเอาตามราคาที่ผู้ตีราคาไว้<sup>130</sup>

### 2.10 รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Reward)

ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีการให้รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเพื่อเป็นการสนับสนุนให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยในทะเล ในกรณีที่เป็นการช่วยเหลือกู้ภัยโดยปราศจากสัญญาตกลงในมูลค่าของค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ศาลได้พิจารณาให้รางวัลตอบแทนโดยไม่เพียงแต่เป็นการชดใช้ตามแรงงานที่ได้กระทำ (pro opere et labore) หรือตามจำนวนผลประโยชน์ที่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือได้รับ ศาลได้คำนึงถึงลักษณะของ

<sup>129</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , Kennedy's Law of Salvage , p. 450.

<sup>130</sup> Ibid, p.456

กฎหมายในทางสาธารณะที่เป็นการสนับสนุนการช่วยเหลือผู้ภัย<sup>131</sup> ซึ่งเป็นผลประโยชน์ต่อสังคมพาณิชย์โดยรวม สิ่งและผู้ช่วยเหลือผู้ภัยได้รับจึงมีลักษณะเป็นรางวัลตอบแทน (Reward) มากกว่าจะเป็นค่าตอบแทน (Remuneration) โดยองค์ประกอบในการกำหนดรางวัลตอบแทนในการช่วยเหลือผู้ภัย กรณีที่ศาลหรืออนุญาโตตุลาการเป็นผู้กำหนดรางวัลหรือค่าตอบแทนจะกำหนดโดย<sup>132</sup>

- ก. ราคาทรัพย์สินที่ช่วยเหลือเอาไว้ได้
- ข. อันตรายที่ผู้เข้าช่วยเหลือต้องเสี่ยงภัย
- ค. การลงทุนลงแรงในการช่วยเหลือผู้ภัย
- ง. ความเสียหายที่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลได้รับ
- จ. ความสามารถและอาชีพของผู้เข้าช่วยเหลือผู้ภัย

ทั้งนี้ในอนุสัญญากรุงบริสเซลเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ปี 1910 ในมาตรา 8 และในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 มาตรา 13 (1) ได้ศึกษาและกำหนดข้อพิจารณาสำหรับค่าตอบแทนไว้ โดยองค์ประกอบในการกำหนดรางวัลนี้สามารถแบ่งได้เป็น 2 ทางคือ

ก. องค์ประกอบด้านทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือผู้ภัย ประกอบด้วย

1. ระดับอันตรายต่อชีวิตมนุษย์
2. ระดับอันตรายต่อทรัพย์สิน
3. มูลค่าของทรัพย์สินที่ได้ช่วยเหลือ

ข. องค์ประกอบด้านผู้เข้าช่วยเหลือผู้ภัย

1. ระดับอันตรายต่อชีวิตมนุษย์
2. ระดับอันตรายที่มีต่อทรัพย์สินที่ใช้ในการช่วยเหลือผู้ภัย
3. ประเภทของผู้เข้าช่วยเหลือผู้ภัย
4. เวลาที่ใช้ในการช่วยเหลือผู้ภัย

<sup>131</sup> Ibid. p.457.

<sup>132</sup> ไททิจ เอกจรรย์กร , กฎหมายพาณิชย์นาวี , หน้า 306.

5.ภาระความรับผิดชอบของผู้เข้าช่วยเหลือผู้ภัยที่มีค่อนุคคลภายนอกเนื่องจากการเข้าช่วยเหลือผู้ภัยนั้น

6.ความสูญเสียและความเสียหายที่เกิดแก่ผู้เข้าช่วยเหลือผู้ภัย

แต่ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ.1989 ได้เพิ่มเติมสำหรับความพยายามในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่สภาพแวดล้อม [มาตรา 13 (1) (b)] การใช้เรือหรืออุปกรณ์อื่นในการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัย [มาตรา 13 (1) (i)] และความพร้อมและความมีประสิทธิภาพรวมทั้งมูลค่าของอุปกรณ์ที่ใช้ของผู้ช่วยเหลือผู้ภัย [มาตรา 13 (1) (j)]

จำนวนขนาดของรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยจะขึ้นกับจำนวนขององค์ประกอบต่างๆที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณีและที่สำคัญที่สุดคือมูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล โดยที่จำนวนเงินรางวัลตอบแทนนั้นจะไม่เกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือ แต่ในขณะเดียวกันก็มีข้อยกเว้นในการได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล โดยปรากฏในสองประการต่อไปนี้<sup>133</sup>

1.การห้าม โดยชัดแจ้งและสมเหตุสมผลของผู้ช่วยเหลือ ถ้าหากผู้ถูกช่วยเหลือได้ห้ามโดยชัดแจ้งและสมเหตุสมผลมิให้ผู้ช่วยเหลือเข้ากระทำการช่วยเหลือหากว่าผู้ช่วยเหลือได้ฝ่าฝืนกระทำลงไป ก็จะไม่มิตสิทธิได้รับรางวัลตอบแทน อย่างไรก็ตามการห้ามมิให้ผู้ช่วยเหลือต้องกระทำโดยชัดแจ้งและสมเหตุสมผล การห้ามที่ไม่ชัดแจ้งโดยอาจเป็นการนิ่งเฉยไม่ทำให้ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยไม่ได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

2.ความผิดของผู้ช่วยเหลือผู้ภัยที่ก่อให้เกิดการช่วยเหลือ หรือผู้ช่วยเหลือกระทำผิดในการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล หรือกระทำการใดโดยมิชอบอาจเป็นผลให้ศาลตัดสินสิทธิเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัย หรือลดจำนวนรางวัลตอบแทนนั้นลง

<sup>133</sup> ไพทิจิต เอกจริยกร ,การช่วยเหลือทางทะเลตามกฎหมายฝรั่งเศส ,วารสารนิติศาสตร์ , ปีที่ 19 ฉบับที่ 3 , หน้า129.

## 2.11 นุริมสิทธิในการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลโดยทั่วไปจะก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ขึ้นเมื่อการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นเป็นการให้ประโยชน์โดยแท้จริงคือเป็นสงวนรักษาทรัพย์สินนั้นไว้มิให้ได้รับความเสียหายหรือได้รับกลับคืนและไม่เป็นเพียงแต่การพยายามเท่านั้น<sup>134</sup> (เว้นแต่ในกรณีเป็นการพยายามป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่สภาพแวดล้อมดังกล่าวที่กำหนดในแบบมาตรฐานสัญญาช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลของลloyd และในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ปีค.ศ.1989 ซึ่งทั้งนี้หมายความว่า การได้รับประโยชน์ทุกประการที่ได้จากการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นจะก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องในรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ซึ่งในการเรียกร้องรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนี้ ศาลพาณิชย์นาวิกอังกฤษได้ใช้อำนาจบังคับเอากับตัวทรัพย์สิน (Action in rem) โดยเท่าเทียมกับการใช้อำนาจบังคับเอากับตัวบุคคล (Action in personam) สำหรับการบังคับเอากับตัวทรัพย์สิน (Action in rem) นี้ เป็นสิทธิเรียกร้องที่บังคับเอากับตัวทรัพย์สินโดยตรงซึ่งเป็นสิทธิที่มีต่อบุคคลทั่วไป สามารถใช้สิทธินั้นได้ทุกหนทุกแห่งทั่วโลกไม่ว่าทรัพย์สินจะอยู่ที่ใด โดยเป็นสิทธิที่มีสภาพบังคับตรงกันข้ามกับสิทธิเรียกร้องที่บังคับเอากับตัวบุคคล (Action in personam)<sup>135</sup> ซึ่งในความหมายของ In Rem นี้หมายความว่าความรวมถึงการฟ้องร้องใดๆที่กระทำต่อบุคคลโดยมีจุดประสงค์ที่จะต้องการการตัดสินพิพากษาในกรรมสิทธิ หรือดอกเบี้ยในทรัพย์สินที่กำหนดและอยู่ในเขตอำนาจของศาลที่ทำการฟ้องร้อง ในความแตกต่างระหว่างการเรียกร้องเอากับตัวทรัพย์สิน และการเรียกร้องเอากับตัวบุคคล อยู่เป่าประสงค์ของการฟ้องร้อง ซึ่งการฟ้องร้องเอากับตัวทรัพย์สินผู้ทำการฟ้องร้องจะยื่นฟ้องตัวทรัพย์สินโดยตรงต่อศาลที่ทรัพย์สินนั้นตั้งอยู่ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการควบคุมตัวทรัพย์สินนั้น แต่ในการเรียกร้องเอากับตัวบุคคลนั้นจะเป็นกรณีที่ตรงกันข้าม คือ เป็นการฟ้องร้องตัวบุคคล ต่อศาล เพื่อให้ศาลออกคำพิพากษาบังคับให้บุคคลนั้นปฏิบัติตามสิทธิเรียกร้องที่ผู้ฟ้องร้องมีอยู่

โดยในกฎหมาย Supreme Court Act 1981 กำหนดให้ ศาลสามารถนำวิธีการบังคับเอากับตัวบุคคลหรือวิธีการบังคับเอากับตัวทรัพย์สิน มาใช้กับการเรียกร้องที่เกิดจากลักษณะของการช่วยเหลือผู้ภัยและเป็นนุริมสิทธิทางทะเลในการเรียกร้องสำหรับการช่วยเหลือผู้ภัย โดย

<sup>134</sup> See the Fusilier (1865) Br. & L. 341,352(P.C.) , see also The Fleece (1850) 3 W. Rob. 278 , 282.

<sup>135</sup> ไมตรี ดันดิวุฒานนท์ . นุริมสิทธิทางทะเล , (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติธรรม , พ.ศ. 2537) หน้า 11.

สิทธิในการใช้วิธีการบังคับเอากับตัวทรัพย์สินที่เกี่ยวกับนุริมสิทธิทางทะเลได้ถูกกำหนดในมาตรา 21 (3) ในกฎหมายฉบับเดียวกัน อันเป็นกระบวนการในทางกฎหมายพาณิชย์ที่ได้ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จะบังคับตามสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีนุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Lien) มีสิทธิพิเศษเหนือทรัพย์สินที่ได้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยศาลให้นุริมสิทธิมีผลโดยวิธีการเรียกร้องเอากับตัวทรัพย์สิน ซึ่งส่งผลให้ทรัพย์สินที่ได้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจถูกกัก(Arrest)ได้เพื่อเป็นหลักประกันในการได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และหากจำเป็นสามารถนำทรัพย์สินนั้นนำออกขายในภายหลังได้ เว้นแต่จะมีการยอมรับถึงการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และมีการวางประกันและเข้าสู่กระบวนการทางศาล<sup>136</sup> การเปลี่ยนแปลงในกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครองในตัวทรัพย์สินไม่ส่งผลให้นุริมสิทธิทางทะเลดังกล่าวสิ้นสุดลงและนุริมสิทธิในรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจัดเป็นนุริมสิทธิที่มาก่อนนุริมสิทธิชนิดอื่นๆที่เกิดขึ้นก่อนต่อตัวทรัพย์สิน<sup>137</sup> ยกเว้นในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยครั้งใหม่ก็จะมีนุริมสิทธิเหนือกว่าการช่วยเหลือกู้ภัยในครั้งก่อน<sup>138</sup> แต่อย่างไรก็ตามนุริมสิทธิทางทะเลของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะสิ้นสุดลงเมื่อพ้นระยะเวลา 2 ปีนับจากวันที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้เกิดขึ้น (Maritime Convention Act 1911 มาตรา 8 )

ศูนย์วิทยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>136</sup> David W. Steel - Francis D. Rose , Kennedy's Law of Salvage , p.515.

<sup>137</sup> Ibid p.515

<sup>138</sup> Ibid p.516.