

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การขนส่งทางทะเลเป็นกิจการที่มีประวัติความเป็นมาที่ยาวนานตั้งแต่เมื่อสมัยหกพันปีก่อนโดยถือกำเนิดมาจากความต้องการในการเคลื่อนย้ายสิ่งของและสินค้าตลอดจนผู้คนไปสู่อีกสถานที่หนึ่ง เริ่มจากการใช้แรงคนและพลังจากธรรมชาติเป็นตัวขับเคลื่อนเรือ แล้วจึงวิวัฒนาการมาใช้เครื่องจักรไอน้ำ เครื่องยนต์ที่ใช้พลังงานจากแหล่งต่างๆ เช่น เครื่องยนต์ดีเซล ก๊าซธรรมชาติ ตลอดจนพลังงานนิวเคลียร์มาเป็นลำดับ การขนส่งทางทะเลนับได้ว่าเป็นการขนส่งที่สำคัญทางหนึ่งทั้งในอดีตและปัจจุบัน เนื่องจากการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่าย และเป็นการขนส่งที่สามารถบรรทุกสินค้าได้คราวละมากๆ จึงมีบทบาทสำคัญในการเคลื่อนย้ายสินค้าไปสู่ผู้รับปลายทาง แต่ในขณะเดียวกันการขนส่งทางทะเลนั้นก็ยังมีโอกาสเกิดความสูญเสียขึ้นได้หากเรือนั้นได้ประสบภัยทางทะเล ซึ่งเป็นภัยที่รุนแรงกว่าภัยทางบกและทางอื่นๆ ภัยทางทะเลนั้นอาจมีสาเหตุจากธรรมชาติ เช่น พายุ คลื่นลม กระแสน้ำ หมอก หรืออาจเกิดจากการกระทำของบุคคลทั้งจากภายในเรือหรือจากภายนอกเรือ เช่น ลูกเรือ ที่อยู่ห่างไกลจากการดูแลของเจ้าของเรือ หรือผลจากเรือลำอื่น นอกจากนี้ภัยอาจเกิดจากความบกพร่องของเรือลำนั้นเองก็ได้ เช่น เกิดจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะออกทะเล (Unseaworthiness) หรือเครื่องยนต์ชำรุด เมื่อเรือประสบภัยจนไม่สามารถที่จะช่วยเหลือตนเองได้ อาจทำให้ทรัพย์สินและชีวิตมนุษย์ที่อยู่ภายในเรือนั้น ตกอยู่ในอันตราย การขอความช่วยเหลือจากผู้อื่นที่จะผ่านไปมาในทะเล เหมือนดังเช่นการขอความช่วยเหลือเมื่อรถยนต์ชำรุดระหว่างการเดินทางย่อมจะเป็นไปโดยยากลำบากทั้งตัวผู้รับความช่วยเหลือ และทั้งตัวผู้ให้ความช่วยเหลือซึ่งอาจต้องเปลี่ยนเส้นทางจากเส้นทางเดินเรือตามปกติของตนมายังจุดที่เกิดเหตุ โดยใช้เวลาดำเนินทางหลายชั่วโมง และผู้ให้ความช่วยเหลือเองยังต้องเข้าเสี่ยงภัยในการเข้าช่วยเหลือผู้ภัยแก่เรือที่ประสบภัยด้วย อย่างไรก็ตามแม้ว่าในอดีตนั้นจะไม่มีกฎหมายกำหนดหน้าที่ให้เข้าช่วยเหลือผู้ภัยแก่ผู้ประสบภัย แต่ก็ถือว่าเป็นหน้าที่ในทางศีลธรรมที่ผู้ประสบเหตุควรให้ความช่วยเหลือแก่เพื่อนมนุษย์ด้วยกัน ประเทศอังกฤษซึ่งเป็นประเทศหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อกฎหมายพาณิชย์นาวี

มาก ได้กำหนดให้มีบทบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เนื่องด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นนอกจากจะเป็นการช่วยเหลือแก่เพื่อนมนุษย์ที่ตกในอันตรายแล้ว แต่ยังมีผลถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตรายนั้น เช่น เรือ หรือสินค้าที่เรือนั้นบรรทุกมา ในระหว่างอันจะเป็นการช่วยป้องกันไม่ให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจอีกทางหนึ่งด้วยเพราะมูลค่าของเรือเดินทะเลรวมทั้งสินค้าที่บรรทุกแต่ละลำนั้นมีมูลค่ามาก ดังนั้นการให้ความช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นหนทางหนึ่งที่จะช่วยเหลือมิให้เกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้น จึงมีความคิดในการสนับสนุนให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย (encouragement of rescue) โดยการให้รางวัลแก่ผู้ทำการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อเป็นการจูงใจให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยกันมากขึ้น นอกจากนั้นในทางกฎหมายระหว่างประเทศ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็ได้รับความสนใจจากนานาประเทศ จนทำให้เกิดอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้น ที่สำคัญเช่น อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ลงวันที่ 23 กันยายน ค.ศ.1910 (convention for the unification of certain rules of law respecting assistance and salvage at sea, sign at Brussels, September 23, 1910) แก้ไขเพิ่มเติมโดยพิธีสารแก้ไขอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ลงวันที่ 27 พฤษภาคม ค.ศ.1967 (Protocol to amend the convention for the unification of certain rules of law respecting assistance and salvage at sea, sign at Brussels, September 23, 1910, done at Brussels on May 27, 1967) และอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage, 1989) ในการศึกษาถึงความ เป็นมาตลอดจนแนวความคิดในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้จะทำให้เข้าใจถึงหลักการและเหตุผลของกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอันเป็นสาระสำคัญเรื่องหนึ่งของกฎหมายเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีและได้ถูกบัญญัติไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับทางพาณิชย์นาวีหลายฉบับดังที่กล่าวมาข้างต้น และในประเทศไทยเองเท่าที่ผ่านมากฎหมายไทยได้อ้างถึงการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ในกฎหมายหลายฉบับ โดยในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 มาตรา 3 กำหนดว่า สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้หรือผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยสามารถขอให้กักเรือได้ และในมาตรา 22 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบริวารสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 ได้กำหนดให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือเป็นผู้มีบริวารสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้น อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันไม่มีบทกฎหมายใด กำหนดหลักเกณฑ์และรายละเอียดเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้เลย ดังนั้นเมื่อประเทศไทยได้เริ่มให้ความสำคัญแก่กิจ

การพาณิชย์นาวีและกฎหมายพาณิชย์นาวี การพิจารณาและศึกษากฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอันเป็นสาระสำคัญประการหนึ่งของกฎหมายเกี่ยวกับพาณิชย์นาวี จะทำให้เข้าใจถึงสาระสำคัญและโครงสร้างพื้นฐานของกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและความจำเป็นในการมีกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยตรงในประเทศไทย ซึ่งจะเป็นการพัฒนากิจการพาณิชย์นาวีใน ด้านกฎหมายอีกทางหนึ่ง

1.2 สมมุติฐานและขอบเขตของการศึกษา

เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์แน่นอนเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล จึงสมควรที่จะมีกฎหมายไทยเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยเฉพาะขึ้นเพื่อความชัดเจนในการบังคับใช้กฎหมายต่อไป

ในการศึกษานี้จะทำการศึกษาวิจัยจากข้อกฎหมายและคำพิพากษาของต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยเฉพาะเท่านั้น โดยในการศึกษานี้จะอ้างอิงคำพิพากษาของศาลระบบคอมมอนลอว์ในส่วนที่เกี่ยวข้องและกล่าวถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้โดยรวมกันไป และจะไม่กล่าวถึงปัญหาเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยที่เกี่ยวข้องเนื่องกับเรื่องของรัฐ สำหรับในส่วนของลักษณะของกฎหมายการช่วยเหลือทางทะเลของไทยนั้น ผู้วิจัยจะทำการวิจัยถึงลักษณะและโครงสร้างโดยรวมของกฎหมายที่ควรจะเป็นแต่จะไม่กล่าวไปถึงส่วนรายละเอียดปลีกย่อย

1.3 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีวัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาหาหลักเกณฑ์ทางกฎหมายระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสำหรับใช้กับประเทศไทย
2. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการนำกฎหมายไทยมาบังคับใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
3. เพื่อเผยแพร่ความรู้และข้อมูลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแก่ผู้ที่สนใจ และเป็นแนวทางในการค้นคว้าศึกษาต่อไป

1.4 วิธีการศึกษาวิจัย

วิธีวิจัย เป็นการวิจัยจากหนังสือ วารสาร และเอกสารที่เกี่ยวข้อง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือผู้ภัยโดยเฉพาะ แต่โดยในปัจจุบันกฎหมายไทยได้อ้างถึงการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล เช่นในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 มาตรา 3 กำหนดว่าสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลเป็นสิทธิเรียกร้องที่เจ้าหนี้ หรือผู้ช่วยเหลือผู้ภัยสามารถขอให้กักเรือได้ ในพระราชบัญญัติการจำนองเรือและนุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 ได้กำหนดให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือผู้ภัยเรือเป็นผู้มีนุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้น เป็นต้น ดังนั้นหากเกิดกรณีที่มีผู้ขอให้กักเรือ หรือกล่าวอ้างว่าเป็นเจ้าหนี้ผู้ทรงนุริมสิทธิทางทะเลขึ้นแล้ว จะก่อให้เกิดปัญหาในการพิจารณาวินิจฉัยว่า การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นมีหลักเกณฑ์ สิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของคู่กรณีอย่างไร กฎหมายของประเทศไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้เหมาะสมกับแนวความคิดพื้นฐานของการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล นั่นคือการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลให้มากขึ้น เพื่อเป็นการช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในระหว่างอันตรายและเป็นการลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจ และความเสียหายของสภาพแวดล้อม ที่อาจเกิดขึ้นได้จากการอัปปางของเรือเดินทะเล

อนึ่ง โดยที่กิจการขนส่งทางทะเลเป็นกิจการที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศมาก ในปัจจุบันได้มีการพัฒนากิจการขนส่งทางทะเลของประเทศโดยประการต่างๆมากขึ้น ในทางกฎหมายได้เริ่มมีการบัญญัติกฎหมายกำหนดระเบียบ และการควบคุมที่เหมาะสมกับการขนส่งทางทะเล แต่ในบางเรื่อง ก็ยังไม่มีการบัญญัติกฎหมายขึ้นมาบังคับ โดยเฉพาะ เช่นในการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลดังที่ได้กล่าวมาข้างต้น

ฉะนั้น การวิจัยนี้จะเป็นทางหนึ่งที่จะช่วยค้นหาหลักเกณฑ์ของการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลที่ได้รับการยอมรับในต่างประเทศ เพื่อให้บุคคลที่สนใจจะได้มีแนวทางในการศึกษาค้นคว้าหาวิธีการที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยต่อไป