



สภานิติบัญญัติแห่งชาติ



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.

(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๐
วันพุธที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

อ.พ. ๒๐/๒๕๕๐



จัดทำโดย

สำนักกฎหมาย

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

Legislative Institutional Repository of Thailand

ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. บรรจุนระเบียบวาระการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๐ วันพุธที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการของวงงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ โดยมุ่งเน้นสารประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้นเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

เอกสารประกอบการพิจารณา

จัดทำโดย

นายณัฐ ผาสุข ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย
นายสุชาติ พันทองคำ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย ๒
นางสาวสมสมร นาคนาค นิตกร ๖ นางสาวจินดา สัตยาธิฐานวณิชย์ นิตกร ๔
นางสาวสุนันทา เรืองฉาย นิตกร ๔ นางสาวปรางทิพย์ หวังสมนึก นิตกร ๓
นางสาวสุวรรณา พรหมพิมพ์ วิทยากร ๕ นางสิริกัญญ์ ส่องแสง เจ้าพนักงานธุรการ ๖
นายพัลลภ วงศ์พานิช เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๒
กลุ่มงานกฎหมาย ๒ สำนักกฎหมาย โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๒๙๖

ผลิตโดย

กลุ่มงานการพิมพ์ สำนักการพิมพ์ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑ - ๔๒

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

ท่านสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ และผู้สนใจที่มีความประสงค์หรือต้องการที่จะศึกษาเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้าก่อนวันประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ สามารถสืบค้นข้อมูลเกี่ยวกับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้จากเว็บไซต์สภานิติบัญญัติแห่งชาติ www.senate.go.th

หรือขอรับเอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติได้ ในทุกวันอังคารของสัปดาห์ที่มีการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติเป็นต้นไป ที่ศูนย์บริการข้อมูลกฎหมาย วุฒิสภา อาคารรัฐสภา ๒ ชั้น ๑ หมายเลขโทรศัพท์ ๐๒ ๒๔๔ ๑๕๖๕

สารบัญ

หน้า

ส่วนที่ ๑ บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ความเป็นมา สรุปสาระสำคัญ บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

ประกอบร่างพระราชบัญญัติ

- บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ๑
- ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติ
การช่วยเหลือกักขังทางทะเล พ.ศ. ๓
- สรุปลงสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ
การช่วยเหลือกักขังทางทะเล พ.ศ. ๔
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัติ
การช่วยเหลือกักขังทางทะเล พ.ศ. ๑๕

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ

- บันทึกวิเคราะห์สรุปร่างพระราชบัญญัติ
การช่วยเหลือกักขังทางทะเล พ.ศ. ๒๓
- คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย ๒๕
- อนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกักขังทางทะเล ๑๙๑๐ และ ๑๙๘๙
และกฎหมายการช่วยเหลือกักขังทางทะเลของประเทศอังกฤษ
และสหรัฐอเมริกา ๓๑
- วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกักขังทางทะเล ๕๕
- บทสรุปและข้อเสนอแนะ ๕๘

ส่วนที่ ๓ ภาคผนวก

- ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกักขังทางทะเล พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ) ๖๑



ส่วนที่ ๑

- บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ
ความเป็นมา สรุปสาระสำคัญ
- บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติ





บทสรุปสำหรับสมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. เสนอโดยคณะรัฐมนตรีชุดที่มีพลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

เหตุผล

เนื่องจากการเดินเรืออาจต้องประสบภัยอันตรายอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สิน หรือบุคคลบนเรือ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย การกำหนดเงินตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายทางทะเลและบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดแก่สิ่งแวดล้อม ประกอบกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักสากล สมควรมีกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกี่ยวกับเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. มี ๓๔ มาตรา โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ได้แก่ การปฏิบัติการที่กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้เจตนาให้มีลักษณะติดตรึงถาวรอยู่กับแนวชายฝั่งซึ่งประสบอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ ไม่ว่าจะการปฏิบัติการนั้นจะมีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยไว้หรือไม่ก็ตาม

๒) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล จะก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับค่าตอบแทนซึ่งแบ่งออกเป็น เงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัย และค่าทดแทนพิเศษ

๓) เมื่อการปฏิบัติการของตนเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นปลอดภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินนั้นตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือหรือทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้

๔) การกำหนดจำนวนเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับจะพิจารณาจากสภาพข้อเท็จจริงต่าง ๆ กฎหมายกำหนดไว้เป็นแนวทาง ทั้งนี้ ต้องคำนึงถึงนโยบายที่จะสนับสนุนให้มีการปฏิบัติการ



๕) เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัย การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือที่ร่วมปฏิบัติการจะเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือนั้นซักซง ถ้าเป็นเรือไทยให้พิจารณาจากสภาพการปฏิบัติการว่าเป็นกรณีนำเรือเข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นกรณีที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือ หากเป็นกรณีแรก เงินรางวัลส่วนใหญ่จะตกแก่เจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นกรณีหลัง เงินรางวัลส่วนใหญ่จะตกแก่คนประจำเรือทุกคนในอัตราส่วนเท่า ๆ กัน

๖) ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือที่ประสบอันตรายเมื่อปรากฏว่าอันตรายที่เกิดขึ้นแก่เรือหรือสินค้าบนเรือนั้นมีผลคุกคามที่จะก่อความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม แม้ว่าปฏิบัติการของตนไม่เป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือสินค้านั้นปลอดภัย หรือเมื่อเงินรางวัลที่ได้รับจากการปฏิบัติการน้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่เสียไปในการปฏิบัติการ โดยค่าทดแทนพิเศษจะได้รับคือ ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการ หรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการกับเงินรางวัลแล้วแต่กรณี

๗) การปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนตามกฎหมายนี้จากผู้รอดชีวิต แต่ผู้ที่ปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์มีสิทธิได้รับส่วนแบ่งจากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับ และหากผู้ที่กระทำการช่วยเหลือได้ช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินเกิดขึ้น

ในโอกาสเดียวกัน ศาลอาจเพิ่มเงินตอบแทนที่ผู้กระทำการช่วยเหลือผู้ประสบภัยจะได้รับก็ได้

๘) ในกรณีที่มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยนายเรือ สัญญาที่ทำขึ้นจะมีผลผูกพันเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินบนเรือโดยอัตโนมัติ แต่ศาลมีอำนาจที่จะไม่บังคับตามสัญญานั้นทั้งหมดหรือบางส่วนหรือปรับเปลี่ยนข้อความในสัญญา หรือเพิ่ม/ลดจำนวนค่าตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญา หากปรากฏว่าสัญญานั้นได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิชอบหรือความกดดันอันเกิดจากภัยอันตรายที่คุกคาม และมีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม หรือเห็นว่าเงินตอบแทนตามสัญญาได้กำหนดไว้สูงหรือต่ำจนเกินไปเมื่อคำนึงถึงสภาพการปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้นจริง

๙) กฎหมายนี้ไม่ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำภายในประเทศโดยที่ไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง และไม่ใช้บังคับแก่เรือรบหรือเรือของรัฐ ตลอดจนแท่นหรือฐานขุดเจาะในทะเล ในขณะที่อยู่ในที่ตั้งสำหรับการสำรวจแสงประโยชน์หรือผลิตทรัพยากร

๑๐) อายุความของสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนที่เกิดขึ้นจากกฎหมายนี้มีกำหนดสองปี นับแต่วันที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยสิ้นสุดลง



LIRT

ความเป็นมา

ของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. เสนอโดยคณะรัฐมนตรีชุดที่มี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี เพื่อให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา เมื่อวันที่ ๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. คณะรัฐมนตรีชุดที่มี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรี ได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เห็นชอบร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคม ได้ยืนยันตามร่างที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาแล้ว และให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาก่อนนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาต่อไป

อนึ่ง ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ที่เสนอโดยคณะรัฐมนตรีชุดที่มี พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็นนายกรัฐมนตรีฉบับนี้ เป็นร่างพระราชบัญญัติซึ่งได้เคยเสนอโดยคณะรัฐมนตรีชุดที่มี พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร เป็นนายกรัฐมนตรี และได้ค้างการพิจารณาในระหว่างดำเนินการพิจารณาของคณะกรรมการวิสามัญสภาผู้แทนราษฎร จนกระทั่งเมื่อวันที่ ๒๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๔ มีพระราชกฤษฎีกายุบสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๔ จึงทำให้อายุของสภาผู้แทนราษฎรสิ้นสุดลง

สรุปสาระสำคัญ
ของร่างพระราชบัญญัติ
การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

๑.๒ เหตุผล

เนื่องจากการเดินเรืออาจต้องประสบภัยอันตรายอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สิน หรือบุคคลบนเรือ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย การกำหนดเงินตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบอันตรายทางทะเล และบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดแก่สิ่งแวดล้อม ประกอบกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล มีลักษณะเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักสากล สมควรมีกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกี่ยวกับเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.”

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

๔. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๕. บทบัญญัติเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมาย (ร่างมาตรา ๓)

บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน



LIART

๖. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๔)

ในพระราชบัญญัตินี้

“การช่วยเหลือกู้ภัย” หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใด ที่ได้กระทำขึ้น เพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบภัยอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

“เรือเดินทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับ สำหรับการตรวจเรือ

“ทรัพย์สิน” หมายความว่า ทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดตั้งถาวรอยู่กับ แนวชายฝั่ง และให้หมายความรวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่าระวางด้วย

“ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม” หมายความว่า ความเสียหายอย่างมาก ทางกายภาพแก่สุขอนามัยของมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทรัพยากรในน่านน้ำชายฝั่งทะเล ในน่านน้ำในประเทศหรือบริเวณต่อเนื่องใกล้เคียง ซึ่งเกิดขึ้นจากมลพิษ การปนเปื้อน อากาศ การระเบิดหรืออุบัติเหตุร้ายแรงอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน

“เงินตอบแทน” หมายความว่า เงินรางวัล เงินบำเหน็จ หรือเงินค่าทดแทน ซึ่งต้องจ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

๗. บทบัญญัติเพื่อยกเว้นการใช้บังคับของกฎหมาย (ร่างมาตรา ๕)

พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

(๑) การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำในประเทศ โดยไม่มีเรือเดินทะเล เข้ามาเกี่ยวข้อง

(๒) เรือรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยไม่ได้ใช้หรือมีไว้ใช้ เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองของรัฐ ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

(๓) แทนที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแทนหรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์ หรือผลิตทรัพยากรแร่ธาตุใต้ท้องทะเล

๘. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๖)

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้



LIART

๔. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

๔.๑ การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย (หมวด ๑)

๔.๑.๑ สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย (ส่วนที่ ๑)

- การทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย (ร่างมาตรา ๗)

ในการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย ให้นายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของเรือ และให้เจ้าของเรือหรือนายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ

- การบังคับตามสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย (ร่างมาตรา ๘)

ในการบังคับตามสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย ถ้าศาลเห็นว่าสัญญานั้นได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิชอบหรือความกดดันอันเกิดจากภัยอันตรายที่คุกคาม และมีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม หรือเห็นว่าเงินตอบแทนตามสัญญาได้กำหนดไว้สูงหรือต่ำจนเกินไปเมื่อคำนึงถึงสภาพการปฏิบัติที่ได้เกิดขึ้นจริง ศาลอาจมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(๑) ไม่ใช่สัญญานั้นทั้งหมดหรือบางส่วนบังคับแก่คู่สัญญา และใช้บทบัญญัติ

ในพระราชบัญญัตินี้บังคับแทน

(๒) ปรับเปลี่ยนข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของสัญญานั้น

(๓) เพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญาให้เหมาะสมกับ

สภาพการปฏิบัติที่ได้เกิดขึ้นจริง

๔.๑.๒ หน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย (ส่วนที่ ๒)

- หน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย (ร่างมาตรา ๙)

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ต่อเจ้าของเรือ นายเรือและเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ดังต่อไปนี้

(๑) การดำเนินการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยต้องกระทำด้วยความระมัดระวัง

ตามสมควร

(๒) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (๑) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้มากที่สุด

(๓) ขอความช่วยเหลือจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายชื่อเมื่อมีเหตุอันควร และ

(๔) ยอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการ เมื่อได้รับการร้องขออันควรจากเจ้าของเรือ นายเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ทั้งนี้ ถ้าปรากฏว่าการร้องขอดังกล่าวมีขึ้นโดยไม่มีเหตุอันควร ให้การปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นนั้น ไม่มีผลกระทบต่อเงินรางวัลที่พึงจะได้รับ



LIRT

- หน้าที่ของเจ้าของเรือ นายเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่น
ต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ในกรณีที่เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นประสบภัยอันตราย (ร่างมาตรา ๑๐)
ในกรณีที่เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นประสบภัยอันตราย เจ้าของเรือ นายเรือ
หรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่น มีหน้าที่ต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ดังต่อไปนี้

(๑) ให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ในระหว่างการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย
(๒) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (๑) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร
เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม
ให้มากที่สุด

(๓) ต้องรับมอบเรือ หรือทรัพย์สินคืน เมื่อเรือหรือทรัพย์สินนั้นได้ไปอยู่ใน
สถานที่ปลอดภัยแล้ว และได้รับการร้องขอโดยมีเหตุอันควรจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

- หน้าที่ของนายเรือต้องช่วยเหลือบุคคลผู้ตกอยู่ในภัยอันตรายแห่งชีวิต
ในทะเล (ร่างมาตรา ๑๑)

นายเรือมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายแห่งชีวิตในทะเล
ตามความสามารถที่จะกระทำได้โดยไม่ก่อให้เกิดภัยอันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือและบุคคล
บนเรือของตน

เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในผลที่นายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง

๙.๒ สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย (หมวด ๒)

๙.๒.๑ กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัล (ร่างมาตรา ๑๒)
ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัล ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นประโยชน์
ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินปลอดภัย

แม้เรือที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นเจ้าของเดียวกันกับเรือที่ประสบภัยอันตราย
สิทธิในการได้รับเงินรางวัลจะไม่เสียไป

๙.๒.๒ เกณฑ์การกำหนดเงินรางวัล (ร่างมาตรา ๑๓)

การกำหนดเงินรางวัล ให้ใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้ประกอบกัน ทั้งนี้ ให้คำนึงถึง
การส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย

- (๑) มูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นตามสภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้
- (๒) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันมิให้เกิด
ความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้มากที่สุด
- (๓) ระดับของความสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัย
- (๔) สภาพและระดับความรุนแรงของภัยอันตราย



LIART

(๕) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน และชีวิตบุคคล

(๖) เวลาที่เสียไปและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งความสูญเสียที่เกิดแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

(๗) ความเสี่ยงต่อความรับผิดชอบและความเสี่ยงอย่างอื่นที่เกิดแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรืออุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย

(๘) ความฉับพลันในการให้บริการ

(๙) เรือและเครื่องมือต่าง ๆ ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีไว้ใช้และที่ได้ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย

(๑๐) การเตรียมพร้อม ประสิทธิภาพและมูลค่าของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

๔.๒.๓ กำหนดผู้ที่ต้องจ่ายเงินรางวัล การเรียกเอาเงินรางวัล และสิทธิไต่เบี่ยง (ร่างมาตรา ๑๔)

ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือต้องจ่ายเงินรางวัลตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

ในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือ นั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเรียกเอาเงินรางวัลทั้งหมดนั้นจากเจ้าของเรือก็ได้

ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยใช้สิทธิตามวรรคสอง เจ้าของเรือซึ่งจ่ายเงินรางวัลไปนั้น มีสิทธิไต่เบี่ยงเอาแก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นตามส่วนที่ผู้มีส่วนได้เสียนั้นจะต้องจ่ายตามวรรคหนึ่ง

๔.๒.๔ การคำนวณเงินรางวัล (ร่างมาตรา ๑๕)

เงินรางวัลจะต้องไม่เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้อง

๔.๒.๕ กรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าตอบแทนพิเศษ (ร่างมาตรา ๑๖)

ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ซึ่งเรือลำนั้นเองหรือสินค้าในเรือได้คุกคามต่อการที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อม และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับเงินรางวัลตามมาตรา ๑๓ หรือได้รับเงินรางวัลตามมาตรา ๑๓ แต่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าตอบแทนพิเศษตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้จากเจ้าของเรือลำนั้นเท่ากับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับเงินรางวัลตามมาตรา ๑๓ แล้วแต่กรณี



LIART

ในกรณีตามที่ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ถ้าการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้เสียหายซึ่งผู้ช่วยเหลือผู้เสียหายได้ป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดต่อสภาพแวดล้อม เงินค่าทดแทนพิเศษซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าพึงจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือผู้เสียหาย อาจเพิ่มขึ้นได้อย่างสูงถึงร้อยละสามสิบของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือผู้เสียหาย ทั้งนี้ ศาลอาจจะเพิ่มเงินค่าทดแทนพิเศษขึ้นได้อีกหากศาลเห็นว่าเป็นธรรมและยุติธรรม โดยพิจารณาตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓ อย่างไรก็ตาม เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะได้รับต้องไม่เกินสองเท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือผู้เสียหาย

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือผู้เสียหายตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้หมายถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยมีเหตุอันควรที่ผู้ช่วยเหลือผู้เสียหายต้องจ่ายไป รวมถึงอัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงและมีเหตุอันควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓ (๘) (๙) และ (๑๐)

เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะต้องจ่ายตามมาตรา นี้ ให้จ่ายตามส่วนต่างระหว่างเงินค่าทดแทนพิเศษกับเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือผู้เสียหายจะได้รับตามมาตรา ๑๓

ถ้าผู้ช่วยเหลือผู้เสียหายประมาทเลินเล่อและไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดแก่สภาพแวดล้อม ผู้ช่วยเหลือผู้เสียหายนั้นอาจจะถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามมาตรา นี้ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน แล้วแต่กรณี

บทบัญญัติตามมาตรา นี้ไม่กระทบถึงสิทธิไต่เบี่ยงของเจ้าของเรือ

๙.๒.๖ การคำนวณเงินรางวัลกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือผู้เสียหายหลายราย

(ร่างมาตรา ๑๗)

ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือผู้เสียหายหลายราย ให้ใช้เกณฑ์ตามมาตรา ๑๓ เป็นฐานของการคำนวณเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้เสียหายเหล่านั้น

๙.๒.๗ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือจากเรือไทยและจากเรือต่างประเทศ ในกรณีที่ได้ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้เสียหาย (ร่างมาตรา ๑๘)

ในกรณีที่การช่วยเหลือผู้เสียหายได้ปฏิบัติการจากเรือไทย การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือให้พิจารณาว่าการปฏิบัติการนั้นเป็นการนำเรือเข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นการปฏิบัติการที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือ ถ้าปรากฏว่าเป็นกรณีนำเรือเข้าเสี่ยงภัย ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่เจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นกรณีที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือโดยเฉพาะ ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่คนประจำเรือทุกคนโดยระหว่างคนประจำเรือด้วยกัน ให้ได้รับส่วนแบ่งเงินรางวัลในอัตราส่วนที่เท่ากัน ทั้งนี้ เว้นแต่จะตกลงกันโดยชัดแจ้งไว้เป็นอย่างอื่น

ในกรณีที่การช่วยเหลือผู้เสียหายได้ปฏิบัติการจากเรือต่างประเทศ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือนั้นชักธง



LIRT

๙.๒.๘ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกับลูกจ้างที่ได้ปฏิบัติกรช่วยเหลือผู้ภัย ในกรณีที่การช่วยเหลือผู้ภัยไม่ได้ปฏิบัติการจากเรือ (ร่างมาตรา ๑๙)

ในกรณีที่การช่วยเหลือผู้ภัยไม่ได้ปฏิบัติการจากเรือ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกับลูกจ้างที่ตนได้ใช้ในการปฏิบัติการ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญา ระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกับลูกจ้างนั้น

ในกรณีที่กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกับลูกจ้าง เป็นกฎหมายไทย ให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๑๘ วรรคหนึ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม

๙.๒.๙ กำหนดให้ผู้ที่ทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทนจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิต แต่มีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรมจากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยได้รับ (ร่างมาตรา ๒๐)

ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทนจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตจากการกระทำนั้น

ในการช่วยเหลือผู้ภัยที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ให้ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตนั้น มีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรมจากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยได้รับ

๙.๒.๑๐ กำหนดให้ในกรณีที่มีการช่วยเหลือผู้ภัยที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยด้วยในคราวเดียวกันนั้น ศาลอาจเพิ่มเงินตอบแทนแก่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยที่ได้กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยนั้นก็ได้ (ร่างมาตรา ๒๑)

ในกรณีที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ถ้าผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตได้กระทำการช่วยเหลือผู้ภัยด้วยในคราวเดียวกัน ศาลอาจเพิ่มเงินตอบแทนที่ผู้กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยจะได้รับก็ได้

๙.๒.๑๑ กำหนดให้กรณีที่มีการทำสัญญาไว้ก่อนที่จะเกิดภัยอันตราย การปฏิบัติตามสัญญาไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน แต่ไม่รวมถึงกรณีที่การปฏิบัติการนั้นเป็นการกระทำนอกเหนือไปจากขอบเขตหน้าที่ตามสัญญานั้น (ร่างมาตรา ๒๒)

ในกรณีที่มีการทำสัญญาไว้ก่อนเกิดภัยอันตราย การปฏิบัติตามสัญญานั้น ไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน เว้นแต่การปฏิบัติการนั้นเป็นการกระทำนอกเหนือไปจากขอบเขตหน้าที่ตามสัญญานั้น

๙.๒.๑๒ การเสียสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือผู้ภัย (ร่างมาตรา ๒๓ และมาตรา ๒๔)

หากการช่วยเหลือผู้ภัยจำเป็นต้องมีขึ้นหรือต้องยกขึ้นเพราะความผิดหรือการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือผู้ภัย ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยนั้นอาจเสียสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนไปทั้งหมดหรือบางส่วน



LIRT

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกระทำการโดยกลฉ้อฉลหรือไม่สุจริต ย่อมสิ้นไปซึ่งสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทนโดยสิ้นเชิง

การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน หากได้กระทำไปโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามอันชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควรของบุคคลดังต่อไปนี้

(๑) เจ้าของเรือหรือนายเรือ ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือ หรือทรัพย์สินที่เคยอยู่บนเรือ

(๒) เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่ไม่ได้อยู่และไม่เคยอยู่บนเรือ

๙.๓ สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนและการดำเนินคดี (หมวด ๓)

๙.๓.๑ กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ (ร่างมาตรา ๒๕)

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ แต่หากมีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องดังกล่าวอันเป็นที่พอใจผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือนั้นได้อีก

๙.๓.๒ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิร้องขอให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย (ร่างมาตรา ๒๖)

หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยร้องขอ ให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย

๙.๓.๓ กำหนดให้ก่อนที่จะปล่อยทรัพย์สินบนเรือไปจากเรือที่ประสบภัยอันตรายและได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย เจ้าของเรือต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ ให้เจ้าของทรัพย์สินบนเรือนั้นจัดให้มีหลักประกันตามร่างมาตรา ๒๖ ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งมีสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนจะได้ร้องขอให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันดังกล่าวหรือไม่ก็ตาม (ร่างมาตรา ๒๗)

ก่อนที่จะปล่อยสินค้าไปจากเรือ เจ้าของเรือต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ ให้เจ้าของสินค้าจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้น ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะร้องขอตามมาตรา ๒๖ หรือไม่ก็ตาม



๙.๓.๔ กำหนดให้การเคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือ ภัยออกไปจากท่าเรือหรือสถานที่ที่เรือและทรัพย์สินนั้นมาถึงหลังจากเสร็จสิ้น การปฏิบัติการช่วยเหลือภัยนั้นต้องได้รับความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือภัย เว้นแต่ มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือภัยต่อเรือ หรือทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา ๒๘)

ห้ามมิให้เคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือภัยออกไปจาก ท่าเรือหรือสถานที่ที่เรือและทรัพย์สินนั้นมาถึงหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติการช่วยเหลือภัย โดยปราศจากความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือภัย เว้นแต่มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้อง ในเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือภัยต่อเรือหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง

๙.๓.๕ กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ เป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจาก การช่วยเหลือภัยตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๙)

คำฟ้องเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

๙.๓.๖ กำหนดให้ในกรณีที่มีข้อพิพาทเฉพาะเรื่องเงินตอบแทนระหว่าง ผู้ช่วยเหลือภัยกับบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนนั้น ผู้ช่วยเหลือภัยอาจยื่นคำขอ ฝ่ายเดียวโดยทำเป็นคำร้องขอต่อศาลในเวลาใด ๆ ก่อนพิพากษา ขอให้ศาลมีคำสั่ง ให้นำบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจ่ายเงินตอบแทนนั้นในจำนวนที่ไม่ได้แย้งกัน ให้แก่ผู้ช่วยเหลือภัย (ร่างมาตรา ๓๐)

ในกรณีที่การเรียกร้องเงินตอบแทนเป็นข้อพิพาทเฉพาะเรื่องเงินตอบแทน ผู้ช่วยเหลือภัยอาจยื่นคำขอฝ่ายเดียวโดยทำเป็นคำร้องขอต่อศาลในเวลาใด ๆ ก่อนพิพากษา ขอให้ศาลมีคำสั่งให้นำบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจ่ายเงินตอบแทนในจำนวนที่ไม่ได้แย้งกัน เมื่อศาลได้รับคำร้องนี้แล้วให้ดำเนินการไต่สวนก่อนก็ได้ ศาลอาจพิจารณาสั่งให้ผู้ช่วยเหลือภัย ได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนที่ร้องขอ

เมื่อผู้ช่วยเหลือภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนนั้นแล้ว ให้ลดหลักประกัน ที่วางไว้ตามมาตรา ๒๖ แก่บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนตามส่วน

๙.๓.๗ กำหนดให้การฟ้องคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทน ต้องฟ้องคดีต่อศาลภายใน ๒ ปี นับแต่วันที่การช่วยเหลือภัยสิ้นสุดลง (ร่างมาตรา ๓๑)

สิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทน ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในสองปีนับแต่วันที่ การช่วยเหลือภัยสิ้นสุดลง ให้เป็นอันขาดอายุความ



LIART

๘.๓.๘ กำหนดให้ทรัพย์สินใดที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิตามกฎหมาย

ในการยึด กัก หรือยึดหน่วง (ร่างมาตรา ๓๒ และมาตรา ๓๓)

ทรัพย์สินซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐหนึ่งรัฐใดซึ่งได้รับความคุ้มครอง
ของรัฐ ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย เว้นแต่เป็นกรณีที่รัฐซึ่งเป็น
เจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอม

สินค้าเพื่อมนุษยธรรมซึ่งรัฐหนึ่งรัฐใดได้บริจาค ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก
หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย หากรัฐนั้นได้ตกลงจ่ายเงินตอบแทน

๑๐. บทเฉพาะกาล (ร่างมาตรา ๓๔)

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อนวันที่
พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

เรื่องเสรีจที่ ๕๐/๒๕๕๗

**บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ...**

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๒๐๔/๗๐๒๖ ลงวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๕๓ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ... ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๕๓ อนุมัติหลักการ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้รับข้อสังเกตของกระทรวงการต่างประเทศ ไปประกอบการพิจารณาด้วย

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ตรวจพิจารณาโดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ปัจจุบัน คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี)) ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย) ผู้แทนกระทรวงยุติธรรม (ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ปัจจุบัน สังกัด สำนักงานศาลยุติธรรม)) และผู้แทนกระทรวงวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และสิ่งแวดล้อม (สำนักงานนโยบายและแผนสิ่งแวดล้อม (ปัจจุบัน เปลี่ยนชื่อเป็น สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สังกัด กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม)) เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกประกอบร่างฯ ดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีหลักการในการกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย การกำหนดเงินตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย และสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ตามแนวทางของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. ๑๙๘๙ (International Convention on Salvage, 1989) โดยมีสาระสำคัญดังนี้

๑. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หมายความว่า การปฏิบัติการใด ๆ ที่กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ ไม่ว่าจะมีการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยไว้หรือไม่ก็ตาม

๒. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน ซึ่งแบ่งออกเป็นเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัย และเงินค่าตอบแทนพิเศษ

๓. เมื่อการปฏิบัติการของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินอื่นปลอดภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นนั้นตามส่วนแบ่งมูลค่าของเรือหรือทรัพย์สินอื่นที่ช่วยเหลือไว้ได้

๔. การกำหนดจำนวนเงินรางวัลการช่วยเหลือผู้ภัยจะพิจารณาจากสภาพข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้เป็นแนวทาง ซึ่งต้องคำนึงถึงนโยบายที่จะสนับสนุนให้มีการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัย

๕. กรณีการช่วยเหลือผู้ภัยเป็นการปฏิบัติการจากเรือ เมื่อผู้ช่วยเหลือผู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือผู้ภัย การแบ่งเงินรางวัลดังกล่าวระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือที่ร่วมปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยจะเป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือขึ้นชกธง แต่ถ้าเป็นเรือไทย ให้พิจารณาจากสภาพการปฏิบัติการว่าเป็นกรณีนำเรือเข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นกรณีที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือ หากเป็นกรณีแรก เงินรางวัลส่วนใหญ่จะตกแก่เจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นกรณีหลัง เงินรางวัลส่วนใหญ่จะตกแก่คนประจำเรือทุกคนในอัตราส่วนเท่า ๆ กัน

กรณีการช่วยเหลือผู้ภัยมิได้เป็นการปฏิบัติการจากเรือ การแบ่งเงินรางวัลการช่วยเหลือผู้ภัยระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกับลูกจ้างที่ได้ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยนั้น ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกับลูกจ้าง

๖. ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยจะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือที่ประสบภัยอันตรายเมื่อปรากฏว่าภัยอันตรายที่เกิดขึ้นแก่เรือหรือทรัพย์สินอื่นบนเรือนั้นมีผลคุกคามที่จะก่อความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม แม้ว่าปฏิบัติการของผู้ช่วยเหลือผู้ภัยจะไม่ใช่ประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินอื่นบนเรือนั้นปลอดภัย หรือเมื่อเงินรางวัลการช่วยเหลือผู้ภัยที่ได้รับจากการปฏิบัติการน้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่เสียไปในการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัย โดยเงินค่าทดแทนพิเศษที่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยจะได้รับนั้น คือ ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยหรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยกับเงินรางวัลการช่วยเหลือผู้ภัย แล้วแต่กรณี

๗. การปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัยไม่ก่อให้เกิดสิทธิเรียกร้องเอาเงินตอบแทนตามกฎหมายนี้จากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิต แต่ผู้ที่ปฏิบัติการช่วยเหลือชีวิตผู้ประสบภัยนั้นมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งเงินตอบแทนจากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินอื่น หากการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินอื่นนั้นได้เกิดขึ้นในโอกาสเดียวกัน

๘. ในกรณีที่มีการทำสัญญาการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลโดยนายเรือ สัญญาที่ทำขึ้นนั้นจะมีผลผูกพันเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินอื่นบนเรือทันที แต่ศาลมีอำนาจที่จะไม่บังคับตามสัญญาการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลนั้นทั้งหมดหรือบางส่วน โดยอาจปรับเปลี่ยนข้อความในสัญญาและเพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญานั้น หากปรากฏว่าสัญญาการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลดังกล่าวได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิชอบและมีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม

๙. ร่างพระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือผู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำภายในประเทศโดยไม่มีเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง หรือเรือที่เกี่ยวข้องทุกลำไม่ใช่เรือเดินทะเล และไม่ใช้บังคับแก่เรือรบหรือเรืออื่นของรัฐ ตลอดจนเจ้าหน้าที่หรือฐานชุกจะในทะเลในขณะที่อยู่ในที่ตั้งสำหรับการสำรวจ แสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากร

๑๐. กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล

๑. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

เดิมร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ... ตามที่กระทรวงคมนาคม เสนอ มิได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้อย่างชัดเจน คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) เห็นว่า ควรบัญญัติกำหนดลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อความชัดเจนในการใช้ บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยตามร่างพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) จึงได้กำหนดคบทนิยามคำว่า การช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งหมายถึง การกระทำหรือกิจกรรมใดที่ได้กระทำขึ้น เพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นที่ไม่ใช่เรือ และเป็นทรัพย์สินที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดตรงถาวรอยู่กับ แนวชายฝั่ง โดยทรัพย์สินอื่นนั้นให้รวมถึงสิทธิที่จะได้รับชำระรางวัล ซึ่งเรือและทรัพย์สินอื่นดังกล่าวนั้นได้ ประสบอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ (ร่างมาตรา ๔) หากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้กระทำในน่านน้ำ ในประเทศ จะต้องมิใช่เรือเดินทะเลอย่างน้อยหนึ่งลำเข้ามาเกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นด้วย

อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัตินี้จะไม่นำมาใช้บังคับแก่เรือรบหรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยไม่ได้ใช้หรือมิได้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ปฏิบัติการช่วยเหลือ กู้ภัยนั้นและเรือดังกล่าวได้รับความคุ้มครองของรัฐตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกัน โดยทั่วไป และไม่นำมาใช้บังคับแก่แท่นที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแท่นหรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากร แร่ธาตุใต้ท้องทะเล (ร่างมาตรา ๕)

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามร่างพระราชบัญญัตินี้อาจเกิดขึ้นได้ ๒ กรณี คือโดย ข้อตกลงตามสัญญา (Salvage Contract) หรือโดยความสมัครใจของผู้ปฏิบัติการเมื่อพบผู้ประสบภัย (Pure Salvage) ก็ได้

(๑) กรณีมีการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย (Salvage Contract) ให้ดำเนินการ ตามที่คู่กรณีได้ตกลงกำหนดเงื่อนไขกันไว้ในสัญญาเป็นหลัก เว้นแต่เป็นกรณีที่ศาลอาจมีคำสั่งยกเลิกสัญญา ปรับเปลี่ยนข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของสัญญา และเพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบแทนตามร่างมาตรา ๘ และ กรณีที่เป็นการขัดต่อบทบัญญัติเกี่ยวกับหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยตามร่างมาตรา ๙ และร่างมาตรา ๑๐ โดยการทำสัญญาดังกล่าวนั้น นายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของเรือ และเจ้าของเรือหรือนายเรือมีอำนาจ ทำสัญญาแทนเจ้าของทรัพย์สินอื่นบนเรือด้วย (ร่างมาตรา ๗)

(๒) กรณีที่ไม่มีการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย (Pure Salvage) การช่วยเหลือ กู้ภัยนั้นจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ร่างพระราชบัญญัตินี้ได้บัญญัติไว้

๒. เงินตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) เห็นว่า คำว่า “ค่าตอบแทนการช่วยเหลือ กู้ภัยทางทะเล” ตามร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอนั้น มิได้บัญญัติให้สอดคล้องกับหลักสากล คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. ๑๙๘๙ (International Convention on Salvage, 1989) ดังนั้น จึงได้บัญญัติคำนิยามของคำว่า “เงินตอบแทน” ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ให้หมายถึง เงินรางวัล เงินบำเหน็จ หรือเงินค่าทดแทน ซึ่งต้องจ่ายตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๕) เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว



LIRT

๑๑. กำหนดอายุความการฟ้องคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือผู้ภัยให้ฟ้องคดีต่อศาลภายในสองปีนับแต่วันที่การช่วยเหลือผู้ภัยสิ้นสุดลง

๒. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กระทรวงการต่างประเทศได้มีข้อสังเกตเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ซึ่งคณะกรรมการกฤษฎีกา(คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว มีความเห็นในแต่ละประเด็น ดังนี้

(๑) คำนิยามของคำว่า “เรือ” ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ ยังไม่ตรงกับคำนิยามของคำว่า “Vessel” ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ค.ศ. ๑๙๘๔ ซึ่งครอบคลุมถึงเรือหรือพาหนะหรือสิ่งก่อสร้างใดที่สามารถใช้เดินทางทางน้ำได้ เว้นแต่ร่างพระราชบัญญัตินี้จะมีวัตถุประสงค์แตกต่างไปจากอนุสัญญาดังกล่าว คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า นิยามของคำว่า “เรือ” ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ครอบคลุมถึงยานพาหนะขนส่งทางน้ำทุกชนิดไม่ว่าจะมีรูปแบบอย่างไร ดังนั้น จึงมีความหมายสอดคล้องกับคำนิยามของคำว่า “Vessel” ตามอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว

(๒) ข้อ ๙ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ค.ศ. ๑๙๘๔ ให้อำนาจรัฐดำเนินการ รวมทั้งออกคำสั่งที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือผู้ภัยเพื่อให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่ยอมรับกันทั่วไป แต่ร่างมาตรา ๕ แห่งพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอนั้น ได้กำหนดให้องค์การของรัฐหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจกำหนดแนวทางสำหรับการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ซึ่งมีความหมายแคบกว่าที่อนุสัญญาดังกล่าวกำหนดไว้ อีกทั้งการกำหนดแนวทางดังกล่าวนี้เป็นอำนาจของฝ่ายบริหารที่กระทำได้อยู่แล้วโดยไม่จำเป็นต้องระบุไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้อีก คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นด้วยกับข้อสังเกตดังกล่าวจึงได้คัดร่างมาตรา ๕ แห่งร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอออก

(๓) ข้อ ๓๐ ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ค.ศ. ๑๙๘๔ กำหนดให้รัฐที่จะเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวสามารถตั้งข้อสงวนได้ ๔ กรณีด้วยกัน แต่ร่างมาตรา ๔ แห่งพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอได้นำข้อสงวนมาบัญญัติไว้เพียง ๒ กรณีเท่านั้น ดังนั้น ควรพิจารณาความเหมาะสมที่จะเพิ่มข้อสงวนอีก ๒ กรณีตามที่อนุสัญญาฉบับดังกล่าวเปิดโอกาสให้ตั้งข้อสงวนด้วย คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ไม่มีความจำเป็นต้องนำข้อสงวนทั้งหมดตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล มาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัตินี้เพราะขึ้นอยู่กับนโยบายของรัฐบาลในการที่จะเลือกทำข้อสงวน

๓. สาระสำคัญของร่างกฎหมายที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอร่างฯ ให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ตรวจสอบพิจารณา ซึ่งผลการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล พ.ศ. สรุปสาระสำคัญของร่างฯ ได้ดังนี้



LIART

๓. สิทธิของผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัย มีดังนี้

๓.๑ สิทธิได้รับเงินรางวัล

หากการช่วยเหลือผู้ถูกภัยเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบภัยอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ นั้นปลอดภัย ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยนั้นมีสิทธิได้รับเงินรางวัล (ร่างมาตรา ๑๒) ในการกำหนดเงินรางวัลนั้น ให้คำนึงถึงการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือผู้ถูกภัย โดยใช้เกณฑ์ตามร่างมาตรา ๑๓ พิจารณาประกอบกัน และเงินรางวัลนั้นจะต้องไม่เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอื่นที่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยได้ช่วยเหลือไว้ได้ แต่การคำนวณเงินรางวัลนั้นไม่รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือผู้ถูกภัย (ร่างมาตรา ๑๕) ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยมีสิทธิเรียกเอาเงินรางวัลดังกล่าวจากเจ้าของเรือและผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอื่นบนเรือนั้นตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือและทรัพย์สินอื่นที่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยได้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยไว้ได้ (ร่างมาตรา ๑๔)

๓.๒ สิทธิได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษ

กรณีที่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ถูกภัยเรือ ซึ่งเรือลำนั้นเองหรือทรัพย์สินอื่นบนเรือได้คุกคามต่อการที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อม ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยนั้นมีสิทธิได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษ โดยแบ่งออกได้เป็น ๒ กรณี ดังนี้ คือ

(๑) กรณีที่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยไม่ได้รับเงินรางวัลหรือได้รับเงินรางวัลแต่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัย ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือลำนั้น เท่ากับค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยหรือเท่ากับส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยกับเงินรางวัลแล้วแต่กรณี (ร่างมาตรา ๑๖ วรรคหนึ่ง)

(๒) กรณีตาม (๑) หากผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยได้กระทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดต่อสภาพแวดล้อม ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือลำนั้นหรือเจ้าของทรัพย์สินอื่นบนเรือลำนั้นเพิ่มขึ้นได้อีกอย่างสูงถึงร้อยละสามสิบของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัย ในกรณีนี้หากศาลได้พิจารณาตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องในการกำหนดเงินรางวัลตามร่างมาตรา ๑๓ แล้ว เห็นว่า เป็นธรรมและยุติธรรม ศาลอาจเพิ่มเงินค่าทดแทนพิเศษขึ้นได้อีก แต่ต้องไม่เกินสองเท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัย (ร่างมาตรา ๑๖ วรรคสอง)

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยทั้ง ๒ กรณีดังกล่าวข้างต้น หมายถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยมีเหตุอันควรที่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยต้องจ่ายไปในการช่วยเหลือผู้ถูกภัย รวมถึงอัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงและมีเหตุอันควร โดยคำนึงถึงความจำเป็นในการให้บริการช่วยเหลือผู้ถูกภัยเรือและเครื่องมือต่าง ๆ ที่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยมีไว้ใช้และที่ได้ใช้ในการช่วยเหลือผู้ถูกภัย ตลอดจนการเตรียมพร้อม ประสิทธิภาพและมูลค่าของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัย (ร่างมาตรา ๑๖ วรรคสาม) การจ่ายเงินค่าทดแทนพิเศษนั้น ให้จ่ายตามส่วนต่างระหว่างเงินค่าทดแทนพิเศษกับเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยจะได้รับ (ร่างมาตรา ๑๖ วรรคสี่)

๓.๓ สิทธิได้รับเงินตอบแทนเพิ่มเติม

ในการช่วยเหลือผู้ถูกภัยที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยด้วยในคราวเดียวกันนั้น ศาลอาจเพิ่มเงินตอบแทนแก่ผู้ช่วยเหลือผู้ถูกภัยที่ได้กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยนั้นก็ได้ (ร่างมาตรา ๒๑)



๓.๔ การเสียสิทธิได้รับเงินตอบแทน

หากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยได้กระทำการช่วยเหลือผู้ภัยไปโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้าม อันชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควรของเจ้าของเรือหรือนายเรือและเจ้าของทรัพย์สินอื่นที่ประสบอันตราย ในกรณีที่มีการช่วยเหลือผู้ภัยเรือ ทรัพย์สินอื่นบนเรือหรือทรัพย์สินอื่นที่เคຍอยู่บนเรือ หรือในกรณีที่มีการช่วยเหลือผู้ภัยทรัพย์สินอื่นที่ไม่ได้อยู่และไม่เคຍอยู่บนเรือ แล้วแต่กรณี การช่วยเหลือผู้ภัยนั้นไม่ก่อให้เกิด สิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน (ร่างมาตรา ๒๔) และหากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกระทำการโดยกลฉ้อฉลหรือไม่สุจริต ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยนั้นย่อมสิ้นไปซึ่งสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทนโดยสิ้นเชิง (ร่างมาตรา ๒๓ วรรคสอง) ในกรณีที่ การช่วยเหลือผู้ภัยจำเป็นต้องมีขึ้นหรือต้องยกขึ้นเพราะความผิดหรือการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือ ผู้ภัย ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยนั้นอาจเสียสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนนั้นไปทั้งหมดหรือบางส่วน (ร่างมาตรา ๒๓ วรรคหนึ่ง) กรณีที่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยประมาทเลินเล่อและไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมาก ที่สุดแก่สภาพแวดล้อม ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยนั้นอาจถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดหรือ แต่เพียงบางส่วน (ร่างมาตรา ๑๖ วรรคห้า)

๔. กรณีการช่วยเหลือผู้ภัยเป็นการปฏิบัติกรจากเรือ

กรณีเรือไทย การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือ นั้น ให้พิจารณา ว่าการช่วยเหลือผู้ภัยนั้นเป็นการนำเรือเข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นการอาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัว ของคนประจำเรือ หากเป็นการนำเรือเข้าเสี่ยงภัย ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่เจ้าของเรือ แต่หากเป็นการ อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือโดยเฉพาะ ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่คนประจำ เรือทุกคน โดยระหว่างคนประจำเรือด้วยกันให้ได้รับส่วนแบ่งเงินรางวัลในอัตราส่วนที่เท่ากัน เว้นแต่จะได้ ตกลงกันโดยชัดแจ้งไว้เป็นอย่างอื่น (ร่างมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่ง)

กรณีเรือต่างประเทศ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือ นั้น ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือนั้นชักธง (ร่างมาตรา ๑๔ วรรคสอง)

๕. กรณีการช่วยเหลือผู้ภัยมิได้เป็นการปฏิบัติกรจากเรือ

การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกับลูกจ้างที่ได้ปฏิบัติกรช่วยเหลือผู้ภัย ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกับลูกจ้างนั้น ในกรณีที่กฎหมาย ดังกล่าวเป็นกฎหมายไทย ให้นำร่างมาตรา ๑๔ วรรคหนึ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๑๕)

๖. สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือผู้ภัย

ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยซึ่งมีสิทธิเรียกร้องเงินตอบแทน อาจร้องขอให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบ ในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและ ค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย (ร่างมาตรา ๒๖) ก่อนที่จะปล่อยทรัพย์สินบนเรือไปจากเรือ ที่ประสบอันตรายและได้รับการช่วยเหลือผู้ภัย เจ้าของเรือต้องให้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้เจ้าของ ทรัพย์สินบนเรือนั้นจัดให้มีหลักประกันตามร่างมาตรา ๒๖ ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ช่วยเหลือผู้ภัยซึ่งมีสิทธิเรียกร้อง

ในเงินตอบแทนจะได้ร้องขอให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันดังกล่าวหรือไม่ก็ตาม (ร่างมาตรา ๒๗) การเคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยออกไปจากท่าเรือหรือสถานที่ที่เรือและทรัพย์สินนั้นมาถึงหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นต้องได้รับความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เว้นแต่มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต่อเรือหรือทรัพย์สินอื่นที่เกี่ยวข้อง (ร่างมาตรา ๒๘)

สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเหนือเรือและทรัพย์สินบนเรือตามร่างพระราชบัญญัตินี้แบ่งออกได้ ดังนี้ คือ

- (๑) บุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะมีบุริมสิทธิเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนเหนือเรือลำที่ประสบภัยอันตรายและได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย แต่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลดังกล่าวเหนือเรือลำได้อีกหากมีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องดังกล่าวอันเป็นที่พอใจแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย (ร่างมาตรา ๒๕)
- (๒) สิทธิตามกฎหมายในการยึด กัก หรือยึดหน่วงทรัพย์สินอื่นซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐหนึ่งรัฐใด หากรัฐซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอม (ร่างมาตรา ๒๖)
- (๓) สิทธิตามกฎหมายในการยึด กัก หรือยึดหน่วงทรัพย์สินอื่นซึ่งรัฐใดได้บริจาดเพื่อมนุษยธรรม หากรัฐนั้นมีได้ตกลงที่จะจ่ายค่าบริการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งได้กระทำต่อทรัพย์สินอื่นนั้น (ร่างมาตรา ๓๓)

๗. การระงับข้อพิพาท

ในกรณีที่มีข้อพิพาทเฉพาะเรื่องเงินตอบแทนระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับบุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนนั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจยื่นคำขอฝ่ายเดียวโดยทำเป็นคำร้องขอต่อศาลในเวลาใด ๆ ก่อนพิพากษา ขอให้ศาลมีคำสั่งให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจ่ายเงินตอบแทนนั้นในจำนวนที่ไม่ได้แย้งกันให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เมื่อศาลได้รับคำร้องดังกล่าวแล้ว ศาลอาจดำเนินการไต่สวนก่อนและพิจารณาสั่งให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนนั้นจ่ายตามจำนวนที่ร้องขอแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็ได้ เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนที่ร้องขอแล้ว ให้ลดหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจที่ไต่สวนไว้ตามส่วนของจำนวนเงินตอบแทนที่ได้จ่ายไป (ร่างมาตรา ๓๐) หลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจนั้น ให้รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนนั้นด้วย (ร่างมาตรา ๒๖)

๗.๑ อายุความในการฟ้องร้องคดี

หลักการในเรื่องนี้เป็นกรณียกเว้นหลักทั่วไปเรื่องอายุความตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่กำหนดให้คู่กรณีสามารถสละหรือขยายอายุความหรือตกลงยินยอมที่จะไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ในกรณีที่ถูกฟ้องคดีต่อศาลหรือมอบข้อพิพาทให้อนุญาตตุลาการเป็นผู้ชี้ขาดก็ได้ ซึ่งสอดคล้องตามบทบัญญัติที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. ๑๙๘๙ (International Convention on Salvage, 1989) และพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔ กล่าวคือ ถ้าฝ่ายที่ถูกเรียกร้องได้ทำความยินยอมเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ถูกเรียกร้องว่าจะไม่ยกอายุความขึ้นเป็นข้อต่อสู้ในกรณีที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกร้องฟ้องคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทให้

อนุญาตตุลาการชี้ขาด ความยินยอมนั้นให้ใช้บังคับได้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า การฟ้องคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนนั้นควรกำหนดอายุความไว้สองปีนับแต่วันที่ การช่วยเหลือผู้ภัยสิ้นสุดลงเพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายเกี่ยวกับการพาณิชย์ฉบับอื่น ๆ นั้น ซึ่งจะ กำหนดอายุความไม่เกินสองปี และตามบทบัญญัติมาตรา ๑๙๓/๑๔ (๑) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและ พาณิชยได้บัญญัติเรื่องการขยายอายุความไว้สอดคล้องกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัย ทางทะเล ค.ศ. ๑๙๘๘ อยู่แล้ว ดังนั้น ในส่วนของการขยายอายุความตามร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคม เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกาพิจารณานั้น ควรตัดออก ซึ่งผู้แทนกระทรวงคมนาคม ได้เห็นชอบด้วย จึงได้ปรับปรุงร่างพระราชบัญญัตินี้ตามหลักการดังกล่าว (ร่างมาตรา ๓๑)

๗.๒ การระงับข้อพิพาทโดยศาล

ในกรณีที่ศาลไทยมีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีแพ่งภาคี ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีแพ่งภาคีเกี่ยวกับสิทธิ เรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือผู้ภัยตามร่างพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๕)

อนึ่ง เนื่องจากมีการปฏิรูประบบราชการ จึงได้เปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับความ รับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัตินี้ คือ หน่วยงานรับผิดชอบ ร่างพระราชบัญญัตินี้ เปลี่ยนจาก สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี เป็น กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี ตามมาตรา ๒๐ และมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๕๕ และตามมาตรา ๕๒ แห่งพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการ ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุง กระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๕๕ พ.ศ. ๒๕๕๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

มกราคม ๒๕๕๗

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
พ.ศ.

บันทึกวิเคราะห์สรุป
ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
 พ.ศ. *

1. เหตุผลและความจำเป็นในการตราพระราชบัญญัติ

ก. เรือต้องเผชิญความเสี่ยงในอันตรายต่าง ๆ หลายประเภทจากการเดินเรือ ไม่ว่าจะเป็นภัยอันตรายแห่งท้องทะเล (Perils of the Sea) ภัยธรรมชาติ หรือแม้แต่เหตุอันตรายที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องของเรือหรือความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของคนประจำเรือนั่นเอง อันตรายที่เกิดขึ้นนอกจากจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สินที่บรรทุกอยู่บนเรือ บุคคลบนเรือนั้นแล้ว ยังอาจส่งผลถึงบุคคลภายนอกและสิ่งแวดล้อม

ข. การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือที่ประสบอันตรายนอกจากจะถือว่าเป็นหน้าที่ทางศีลธรรม ยังจัดได้ว่าเป็นจารีตประเพณีสากลของการเดินเรืออย่างหนึ่ง กล่าวคือ การปฏิบัติภารกิจใด ๆ ที่กระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบอันตรายในทะเล หากในที่สุดการปฏิบัติภารกิจนั้นเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินนั้นปลอดภัย ผู้ปฏิบัติการจะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับประโยชน์จากความปลอดภัยนั้น แต่หากการปฏิบัติภารกิจไม่เป็นประโยชน์ใด ๆ ต่อเรือหรือทรัพย์สินนั้น ผู้ปฏิบัติการจะไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนใด ๆ จารีตประเพณีนี้เป็นที่เรียกกันทั่วไปว่า "Salvage : No Cure, No Pay"

ค. การมีกฎหมายภายในเพื่อรองรับจารีตประเพณีดังกล่าวจะทำให้ระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสมบูรณ์ขึ้นและช่วยส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยแก่เรือและทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตราย ซึ่งจะส่งผลเป็นการจำกัดความร้ายแรงแห่งอันตรายที่เกิดขึ้นและลดความเสียหายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง

2. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ก. กฎหมายมีลักษณะเป็นกฎหมายเอกชน (Private law) ซึ่งจะปรับใช้เพื่อกำหนดสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ข. จะใช้บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในทะเลหรือในน่านน้ำใด ๆ แต่เรือที่เกี่ยวข้องอย่างน้อยหนึ่งลำต้องเป็นเรือเดินทะเล

ค. กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

3. ความเกี่ยวข้องกับการใช้กฎหมายของส่วนราชการอื่น

กฎหมายนี้ไม่มีผลเกี่ยวข้องหรือกระทบถึงการใช้อำนาจของส่วนราชการอื่น

4. ประโยชน์ของร่างพระราชบัญญัติ

ก. ช่วยทำให้ระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยสมบูรณ์และสอดคล้องกับแนวกฎหมายสากลมากขึ้น

ข. ช่วยส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยมีค่าตอบแทนเป็นแรงจูงใจ ซึ่งอาจเป็นผลให้มีการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดแก่เรือ ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อม หรือลดความเสียหายให้น้อยที่สุด

ค. ใช้เป็นบทบัญญัติในทางสารบัญญัติเพื่อการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทในสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งได้กล่าวถึงในกฎหมายอื่น ได้แก่ พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการจ้างเรือและบริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

ง. หากในอนาคตประเทศไทยประสงค์จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาองค์การทางทะเลระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (International Convention on Salvage, 1989) ซึ่งปัจจุบันมีประเทศภาคี 28 ประเทศและบทบัญญัติบางส่วนของอนุสัญญานี้ได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของสัญญามาตรฐานของการช่วยเหลือกู้ภัย (Standard form of salvage contract) รัฐบาลจะสามารถดำเนินการได้ทันทีโดยไม่ต้องออกกฎหมายใด ๆ เพิ่มเติมอีก



คำชี้แจงความจำเป็นในการตรากฎหมาย

ชื่อร่างกฎหมาย

ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.

ส่วนราชการหรือหน่วยงานผู้เสนอ

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

เหตุผลและความจำเป็นในการตรากฎหมาย

๑. วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

๑.๑ วัตถุประสงค์และเป้าหมายของภารกิจ

เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ทั้งในส่วนของกรปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย และการกำหนดสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ โดยอ้างอิงจากอนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage, 1989) ซึ่งเป็นอนุสัญญาที่เป็นหลักสากลว่าด้วยการกำหนดเงินค่าตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยมีหลักการสำคัญคือ "No cure, no Pay"

๑.๒ ความจำเป็นที่ต้องทำภารกิจ

๑.๒.๑ การเดินเรือในท้องทะเลเรืออาจประสบภัยอันตรายต่าง ๆ อันนำมาซึ่งความเสียหายแก่เรือ ทรัพย์สิน หรือบุคคลบนเรือ ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายกำหนดหน้าที่ในการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยในท้องทะเลซึ่งตามจารีตประเพณีในการเดินเรือสากล เรือที่อยู่ใกล้เคียงจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่เรือ อุปกรณ์ต่าง ๆ ของเรือ รวมทั้งสินค้าที่ตกอยู่ในอันตรายในท้องทะเลให้พ้นจากภัย หรือให้เกิดความเสียหายน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ ดังนั้น การตราพระราชบัญญัติฯ นี้ จะส่งเสริมให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัย และการดำเนินการป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย หรืออย่างน้อยก็จะช่วยบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่เจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า รวมถึงสิ่งแวดล้อม

๑.๒.๒ เพื่อให้กฎหมายของไทยในเรื่องดังกล่าวมีหลักการสอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากลเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป ซึ่งการที่ประเทศไทยออกกฎหมายโดยอ้างอิงหลักการดังกล่าวจะทำให้ภาพพจน์ของประเทศ และระดับความน่าเชื่อถือต่อกฎหมายพาณิชยนาวีของประเทศไทยได้รับการยอมรับมากขึ้น ในสายตาของต่างประเทศ และจะเป็นกลไกหลักที่สามารถพัฒนากิจการพาณิชยนาวีของประเทศ

๑.๓ เพื่อแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่อง ดังต่อไปนี้

ส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ทั้งนี้เพื่อป้องกันความสูญเสียทางเศรษฐกิจ หากเรือหรือทรัพย์สินเกิดประสบภัยอันตรายในทะเล รวมถึงบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดแก่สิ่งแวดล้อม รวมทั้งจะเป็นการกำหนดหลักเกณฑ์การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของประเทศไทยที่มีความชัดเจนและสอดคล้องกับหลักเกณฑ์สากล รวมทั้งจะช่วยสร้างความมั่นใจทั้งแก่กองเรือไทย และกองเรือต่างชาติ และเป็นการช่วยส่งเสริมกิจการพาณิชยนาวีของประเทศไทย ให้มีความทัดเทียมกับต่างชาติ

๑.๔ มาตรการที่จะบรรลุดุประสงค์ของภารกิจมีดังต่อไปนี้

- บัญญัติกฎหมายว่าด้วย การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
- เผยแพร่เนื้อหาสาระกฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อให้ความรู้ความเข้าใจแก่ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

๑.๕ ทางเลือกอื่นที่จะสามารถบรรลุดุประสงค์เดียวกัน

ไม่มี

๑.๖ เหตุผลที่ทำให้เชื่อว่ามาตรการนี้จะสามารถแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องนั้นได้ คือ ส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัยที่เกิดกับเรือ ทรัพย์สินของเรือที่ประสบภัยอันตรายในทะเล อีกทั้ง ร่างกฎหมายดังกล่าวยังกำหนดเงินค่าตอบแทนพิเศษในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ทำการป้องกันความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสิ่งแวดล้อมด้วย ดังนั้นจะเห็นได้ว่าร่าง พ.ร.บ.ดังกล่าวจะมีส่วนในการป้องกัน และ คุ้มครองสิ่งแวดล้อมของประเทศอีกทางหนึ่ง

เนื่องจากหลักการช่วยเหลือกู้ภัยตามอนุสัญญา Salvage เป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับของนานาชาติในประเทศไทย การที่ประเทศไทยออกกฎหมายโดยอ้างอิงหลักการดังกล่าวจะทำให้ภาพพจน์ของประเทศ และระดับความน่าเชื่อถือต่อกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศไทยในสายตาของต่างประเทศ ได้รับการยอมรับมากขึ้น กฎหมายดังกล่าวจะเป็นหนึ่งในกลไกที่ช่วยส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ด้วยเหตุดังกล่าวการออกกฎหมายฉบับนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์ทั้งทางตรง และทางอ้อมให้กับประเทศไทย

๒. ใครควรเป็นผู้ทำภารกิจ

๒.๑ เมื่อคำนึงถึงประสิทธิภาพต้นทุนและความคล่องตัวแล้ว เหตุใดจึงไม่ควรให้เอกชนทำภารกิจนี้

๒.๒ ถ้าเอกชนไม่ควรทำ เหตุใดจึงไม่ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทำภารกิจนี้

๓. ความจำเป็นในการออกกฎหมาย

๓.๑ ในการทำภารกิจ เหตุใดจึงจำเป็นต้องตรากฎหมาย

เพื่อให้กฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีผลบังคับใช้เป็นการทั่วไป ทั้งกับเรือไทยหรือบริเวณน่านน้ำภายในประเทศไทย โดยหลักกฎหมายดังกล่าวได้เทียบเคียงกับอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และในอนาคตหากประเทศไทยต้องการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าว ก็สามารถทำได้ทันทีเนื่องจากถือว่าการออกกฎหมายดังกล่าวเป็นการออกกฎหมายภายในเพื่อรองรับการอนุวัติการตามอนุสัญญาดังกล่าวแล้ว จึงจำเป็นต้องตรา พ.ร.บ. ว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.ขึ้น

๓.๒ ถ้าจำเป็นต้องตรากฎหมาย เหตุใดจึงไม่สมควรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้
ออก

๓.๓ (ก) การใช้บังคับกฎหมาย

พร้อมกันทุกท้องที่ เนื่องจาก ใช้บังคับเป็นการทั่วไป

ทอยยใช้เป็นท้องที่ ๑ ไป เนื่องจาก

ใช้บังคับเพียงบางท้องที่ เนื่องจาก

(ข) ระยะเวลาสิ้นสุดการใช้บังคับกฎหมาย ไม่มี

๓.๔ ลักษณะการใช้บังคับ

ระบบควบคุม

ระบบกำกับ

ระบบส่งเสริม

๓.๕ ประเภทของโทษที่กำหนด

โทษทางอาญา

มาตรการบังคับทางปกครอง

๔. ความซ้ำซ้อนกับกฎหมายอื่น

๔.๑ กฎหมายอื่นในเรื่องเดียวกันหรือทำนองเดียวกัน

๔.๒ เหตุผลที่ไม่สมควรยกเลิก แก้ไขหรือปรับปรุงกฎหมายอื่นที่มีอยู่เดิม

๕. ภาระต่อบุคคลและความคุ้มค่า

๕.๑ ผู้ซึ่งถูกกระทบโดยกฎหมาย

หน่วยงานราชการที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจการขนส่งทางทะเล เช่น กรมการ
ขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ เจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าซึ่งขนส่งโดยทางเรือ

๕.๒ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่ถูกกฎหมายบังคับใช้

๕.๓ สิทธิและเสรีภาพที่ถูกจำกัด

ไม่มี



LIART

๕.๔ ประโยชน์ที่ประชาชนและสังคมจะได้รับ

๕.๔.๑ การมีกฎหมายเฉพาะจะทำให้เกิดความชัดเจนในการจ่ายเงินตอบแทนในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งจะจูงใจให้มีการช่วยเรือและสินค้าที่ประสบภัยมากยิ่งขึ้น รวมทั้งจะบรรเทาความเสียหายของเรือและสินค้าในระบบการขนส่งทางทะเล และจะทำให้ระบบการขนส่งมีความมั่นคงยิ่งขึ้น

๕.๔.๒ ช่วยส่งเสริมและพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยให้มีความทันสมัย และสอดคล้องกับระบบกฎหมายสากล

๕.๕ ความยุ่งยากที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามกฎหมาย

ไม่มี

๕.๖ ความคุ้มค่าของภารกิจเมื่อคำนึงถึงงบประมาณที่ต้องใช้ ภาระหน้าที่ที่เกิดขึ้นกับประชาชน และการที่ประชาชนจะต้องถูกจำกัดสิทธิเสรีภาพเทียบกับประโยชน์ที่จะได้รับ

ไม่มี

๖. ความพร้อมของรัฐ

๖.๑ ความพร้อมของรัฐ

(ก) กำลังคนที่คาดว่าจะต้องใช้ ไม่มี

(ข) คุณวุฒิและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ที่จำเป็นต้องมี ไม่มี

(ค) งบประมาณที่คาดว่าจะต้องใช้ ไม่มี

๖.๒ วิธีการที่จะให้ผู้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายมีความเข้าใจ และพร้อมที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย

เผยแพร่และประชาสัมพันธ์

๗. ข้อเสนอแนะในการดำเนินการกับหน่วยงานอื่นที่ปฏิบัติภารกิจซ้ำซ้อนหรือใกล้เคียงกัน
ทำความเข้าใจกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๘. วิธีการทำงานและการตรวจสอบ

๘.๑ ระบบการทำงานที่สอดคล้องกับหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี
เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ทั้งในส่วนของเจ้าของเรือ และเจ้าของสินค้า

๘.๒ ระบบการตรวจสอบ

๘.๓ ระบบการคานอำนาจ



LIART

๙. กรอบหรือมาตรการป้องกันมิให้มีการตราอนุบัญญัติที่เป็นการขยายอำนาจเจ้าหน้าที่ของรัฐ หรือเพิ่มภาระแก่บุคคลจนเกินสมควร

๑๐. การรับฟังความคิดเห็น

๑๐.๑ โอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องแสดงความคิดเห็น

ในการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้ผ่านการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขโดยคณะอนุกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวี และคณะกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวี ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนทั้งจากภาครัฐ ภาคเอกชน และผู้ทรงคุณวุฒิจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่นสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี (โดยกรมเจ้าท่าเดิม) การท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงยุติธรรม กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา กรมศุลกากร สมาคมเจ้าของเรือไทย สมาคมประกันวินาศภัย และยังได้ผ่านการพิจารณาให้ความเห็นชอบของคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ในการประชุมครั้งที่ 3/2542

๑๐.๒ ข้อคัดค้านหรือความเห็นของผู้เกี่ยวข้อง

ไม่มี

ลงชื่อ

(_____)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

_____/_____/_____



Checklist การเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี

ชื่อเรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล พ.ศ.

กระทรวงคมนาคม

1	กำหนดเวลาที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรีอย่างช้าที่สุด					ภายในวันที่
2	ระดับความจำเป็นที่บังคับให้ต้องเสนอเรื่องต่อคณะรัฐมนตรี (ชี้ค ก)					รายละเอียด
	กฎหมาย	กฎ	ระเบียบ	มติ ครม.	อื่น ๆ	
	/					ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล พ.ศ. เป็นกฎหมายที่วางหลักเกี่ยวกับเรื่องการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือผู้ภัยและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือผู้ภัย และหลักเกณฑ์การจ่ายเงินตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลอันจะจูงใจให้มีการช่วยเหลือและสินค้าที่ประสบภัยยิ่งขึ้น ซึ่งจะบรรเทาความเสียหายของเรือและสินค้าในระบบการขนส่งทางทะเล ทำให้ระบบการขนส่งมีความมั่นคงยิ่งขึ้น
3	การตามความเห็นคณะกรรมการที่เกี่ยวข้องรวม หน่วยงาน					เหตุผลที่สอบถาม
	ชื่อหน่วยงาน			เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	
	-			-	-	-
4	การตามความเห็นคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง*			เห็นด้วย	ไม่เห็นด้วย	หมายเหตุ
	-			-	-	-
* แนบคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการและรายงานการประชุมของคณะกรรมการแต่ละคณะ						
5	ร่างมติคณะรัฐมนตรีที่ต้องการ					
พิจารณาเห็นชอบในร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล พ.ศ. เพื่อเสนอรัฐสภาต่อไป						
6	ลายมือชื่อผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรีและรัฐสภา					
(นายชลอ คุชรรัตน์) รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนาจการ) ผู้ประสานงานคณะรัฐมนตรี						



LIART

**อนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ๑๙๑๐ และ ๑๙๘๘
และกฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ และสหรัฐอเมริกา**

๑. อนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือและกู้ภัยทางทะเล ๑๙๑๐ (Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea)

อนุสัญญานี้ได้จัดทำขึ้นโดยการประชุมผู้มีอำนาจเต็ม (Plenipotentiaries) ของรัฐบาล ๒๕ ประเทศ ในวันที่ ๒๓ กันยายน ๑๙๑๐ (พ.ศ. ๒๔๕๓) ที่กรุงบรัสเซลส์ ประเทศเบลเยียม อนุสัญญานับนี้ถือว่าเป็นอนุสัญญาด้านพาณิชย์นาวีซึ่งได้รับความนิยมนมากที่สุด เพราะมีประเทศภาคีรวมแล้วกว่า ๑๐๐ ประเทศ

อนุสัญญา ๑๙๑๐ ได้รวบรวมเอาจารีตประเพณีของการเดินเรือ และกฎหมายภายในของประเทศต่าง ๆ มาจัดทำเป็นกฎเกณฑ์เพื่อความเป็นเอกกรูป (uniformity) ของกฎหมาย ประกอบด้วยข้อบท ๑๘ มาตรา ครอบคลุมหัวข้อต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

๑. ความหมายของการช่วยเหลือและกู้ภัยทางทะเล^๖
๒. เงื่อนไขของการได้รับค่าตอบแทน
๓. กรณีที่ไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน
๔. การกำหนดจำนวนค่าตอบแทนโดยสัญญา หรือคำพิพากษา และการแบ่งเงินค่าตอบแทน ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายคน และการแบ่งเงินตอบแทนในระหว่างบุคคลบนเรือที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย
๕. สิทธิของศาลที่จะแทรกแซงสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย
๖. เกณฑ์การพิจารณากำหนดจำนวนเงินค่าตอบแทน
๗. อายุความ
๘. หน้าที่ของนายเรือในการช่วยชีวิตบุคคล
๙. การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำโดยรัฐ
๑๐. ขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญา
๑๑. การมีผลใช้บังคับ การภาคยานุวัติ และการบอกเลิกอนุสัญญา

อนุสัญญา ๑๙๑๐ มีการแก้ไข ๑ ครั้ง โดย Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea Signed

^๖ ที่มา : ดร. จุฬา สุขมานพ, ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. : ศึกษาวิเคราะห์การนำมาใช้ในประเทศไทย, สถาบันพระปกเกล้า, ๒๕๕๗.

^{*} ประเทศที่เข้าเป็นภาคีอนุสัญญา ๑๙๘๘ ต้องบอกเลิกการเป็นภาคีอนุสัญญา ๑๙๑๐ จึงทำให้ปัจจุบันจำนวนประเทศภาคีลดลง.

^๖ อนุสัญญา ๑๙๑๐ ได้จัดทำขึ้นเป็นภาษาฝรั่งเศส และได้มีการแปลเป็นภาษาต่าง ๆ รวมถึงภาษาอังกฤษ คำว่า "Assistance and Salvage" มาจากคำว่า "d'Assistance et de sauvetage maritimes" จึงแปลเป็นภาษาไทยว่า "การช่วยเหลือและกู้ภัย" เพื่อคงที่มาของต้นฉบับ.

at Brussels on 23rd September 1910 ซึ่งทำขึ้นเมื่อวันที่ ๒๗ พฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๑๐ โดยได้มีการแก้ไขข้อบทมาตรา ๑๔ ของอนุสัญญา ๑๙๑๐ เพื่อให้อนุสัญญามีผลใช้บังคับแก่ การช่วยเหลือหรือบริการกู้ภัยซึ่งกระทำโดยหรือกระทำต่อเรือรบหรือเรืออื่นซึ่งรัฐหรือหน่วยงาน ของรัฐเป็นเจ้าของ เป็นผู้ดำเนินการหรือเป็นผู้เช่า (Charterer) ทั้งนี้ การใช้สิทธิเรียกร้องที่มีต่อรัฐ อันเนื่องมาจากการช่วยเหลือกู้ภัยกระทำต่อเรือรบหรือเรืออื่นซึ่งในเวลาที่มีการปฏิบัติการหรือ เวลาที่ใช้สิทธิเรียกร้อง รัฐได้เกณฑ์ไปใช้ในกิจการของรัฐซึ่งไม่ได้เป็นเชิงพาณิชย์ ให้กระทำ ณ ศาลในรัฐดังกล่าว

๒. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ๑๙๘๙ (International Convention of Salvage 1989)

อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย ๑๙๘๙ ได้จัดทำขึ้นเพื่อใช้แทน อนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือและ การกู้ภัยทางทะเล ๑๙๑๐ (convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Assistance and Salvage at Sea) ซึ่งหลังจากที่ใช้บังคับมาเป็นเวลากว่า ๗๐ ปี เนื่องจาก ปรากฏว่าบทบัญญัติบางส่วนเริ่มไม่เหมาะสมกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ด้วยวิวัฒนาการของอุตสาหกรรมเดินเรือ เรือมีขนาดใหญ่ขึ้นและมีโครงสร้างที่สลับซับซ้อน มากขึ้น เมื่อเรือดังกล่าวประสบอันตราย การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะกระทำยากขึ้นและใช้ค่าใช้จ่าย มากขึ้น ในขณะเดียวกันมีการลงทุนเพื่อให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยโดยเรือที่ใช้ปฏิบัติการมีขนาดใหญ่ พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่พร้อมให้ความช่วยเหลือแก่เรือที่ประสบอันตราย ในเกือบทุกสถานการณ์ กฎเกณฑ์ต่าง ๆ ที่เคยมุ่งบังคับใช้แก่ผู้ที่สมัครใจเข้าช่วยเหลือกู้ภัยโดยแท้ (Pure Salvors) จำเป็นต้องปรับเปลี่ยนให้เหมาะสมกับอุตสาหกรรมช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ที่ผู้ปฏิบัติการเป็นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาชีพ (professional salvors)

การดำเนินการแก้ไขอนุสัญญา ๑๙๑๐ อย่างจริงจังได้เริ่มต้นตั้งแต่ปี ค.ศ. ๑๙๘๐ การปรับปรุงแก้ไข Lloyd's Open Form Salvage Agreement เพื่อปรับปรุงสถานะของผู้ช่วยเหลือ กู้ภัยถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของอนุสัญญา ๑๙๘๙ อุตสาหกรรมประกันภัยได้ตกลงยินยอมที่จะชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนสำหรับกรรมธรรม์ประกันทางทะเลในกรณีที่เกิดการช่วยเหลือกู้ภัย แม้ว่าปฏิบัติการจะไม่เกิดผลสำเร็จ ร่างแก้ไขอนุสัญญา ๑๙๑๐ ร่างแรกได้จัดทำโดย Committee Maritime International (CMI) ซึ่งเป็นสถาบันที่จัดทำอนุสัญญา ๑๙๑๐ โดยได้มีการประชุมจัดทำ ที่กรุงมอนทรีออล ประเทศแคนาดา ในปี ๑๙๘๑ ร่างดังกล่าวได้นำมาใช้ในการพิจารณา Legal Committee ของ International Maritime Organization ระหว่างปี ๑๙๘๔ - ๑๙๘๗ และในที่สุด ได้รับการยอมรับจากที่ประชุม Diplomatic Confluence ในวันที่ ๒๘ เมษายน ๑๙๘๙^๓

^๓ N.J.J. Gaskell, the International Convention of Salvage ๑๙๘๙, International Journal of Estuarine and Coastal Law, Vol ๔, ๑๙๘๙, p ๒๖๔ - ๒๖๕.



อนุสัญญา ๑๙๘๘ มีข้อบทกำหนดให้มีผลใช้บังคับเมื่อครบ ๑ ปี นับจากวันที่มี ๑๕ ประเทศเข้าร่วมเป็นภาคี อนุสัญญามีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๑๔ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๓๔ หรืออีกนัยหนึ่ง การมีผลใช้บังคับของอนุสัญญาได้ใช้เวลาเพียง ๗ ปี ซึ่งถือว่าค่อนข้างเร็ว เมื่อเทียบกับอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีฉบับอื่น โดย ณ ในวันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๗ อนุสัญญา ๑๙๘๘ มีประเทศภาคีทั้งสิ้น ๔๔ ประเทศ^๕

สาระสำคัญของอนุสัญญา ๑๙๘๘

อนุสัญญา ๑๙๘๘ แบ่งออกเป็น ๕ ส่วน ได้แก่

๑. บททั่วไป

ในส่วนนี้มีข้อบทเกี่ยวกับคำนิยาม ขอบเขตการใช้บังคับ การช่วยเหลือกู้ภัย ทางทะเลที่ดำเนินการหรือควบคุมโดยรัฐ และสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยและการบังคับตามสัญญาดังกล่าว

๒. การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย

ในส่วนนี้มีข้อบทเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หน้าที่ของบุคคลบนเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ได้มีการช่วยเหลือกู้ภัย สิทธิของรัฐชายฝั่งที่จะใช้มาตรการเพื่อป้องกันชายฝั่งทะเลของตนจากมลพิษ การกำหนดหน้าที่ของนายเรือในการช่วยชีวิตมนุษย์ และการให้ความร่วมมือของประเทศภาคีเพื่อให้ปฏิบัติการสามารถดำเนินไปโดยมีประสิทธิภาพ

๓. สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ในส่วนนี้ถือว่าเป็นส่วนสำคัญที่สุดของอนุสัญญา ครอบคลุมหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการได้มีเงินรางวัล (reward) เกณฑ์ที่จะใช้กำหนดจำนวนเงินรางวัล การให้ค่าทดแทนพิเศษ (Special Compensation) สำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยเรือที่คุกคามจะก่อความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม การแบ่งเงินรางวัลในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายคน การช่วยชีวิตบุคคล และกรณีที่ไม่มียุทธวิธีได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

๔. การใช้สิทธิเรียกร้อง

ในส่วนนี้ได้วางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับบุริมสิทธิทางทะเลที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัย การวางหลักประกันสิทธิเรียกร้อง การจ่ายเงินตอบแทนในระหว่างกระบวนการพิจารณา (Interim Payment) อายุความ ดอกเบี้ยในหนี้เงินค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย การใช้สิทธิเรียกร้อง

^๕ Article ๒๔.

^๖ คิดเป็น ๓๔.๓๒% ของกองเรือโลก (World Tonnage) ได้แก่ ออสเตรเลีย แคนาดา จีน ไครเอเชีย เดนมาร์ก โดมินีกัน อียิปต์ เอสโทเนีย ฝรั่งเศส จอร์เจีย เยอรมัน กรีซ กินี กิอาน่า ไอซ์แลนด์ อินเดีย อิหร่าน อิตาลี จอร์แดน คินยา สดเวีย ลิทัวเนีย มาร์แชลไอซ์แลนด์ มอริทาเนีย มอริเชียส เม็กซิโก เนเธอร์แลนด์ นิวซีแลนด์ โอมาน โรมานี รัสเซีย ซาอุดีอาระเบีย เซียร์ราลีโอน สวีเดน สวิตเซอร์แลนด์ ซีเรีย ตองกา ตูนิเซีย สหราชอาณาจักร สหรัฐอเมริกา วานูอาตู และฮ่องกง.

ในกรณีที่เป็นสินค้าของรัฐหรือสินค้าเพื่อมนุษยธรรม และการส่งเสริมให้ประเทศภาคีเผยแพร่คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย

๕. กรรมสารสุดท้าย (Final Clauses)

ซึ่งแสดงเกี่ยวกับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา การมีผลใช้บังคับ การทิ้งข้อสงวน การบอกเลิกอนุสัญญา การแก้ไขเปลี่ยนแปลงอนุสัญญา ผู้เก็บรักษา (Depositary) อนุสัญญา

การมีผลของอนุสัญญา ๑๙๘๙ ในฐานะข้อสัญญา

จากที่ได้แสดงไว้ข้างต้นแล้วถึงรายชื่อ ๔๔ ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญา ๑๙๘๙ ณ วันที่ ๓๐ เมษายน พ.ศ. ๒๕๕๗ จึงเป็นที่เข้าใจได้ว่าด้วยบททั้งหมดที่เป็นสาระสำคัญของอนุสัญญา จะมีผลเป็นกฎหมายภายในของประเทศเหล่านั้น อย่างไรก็ตาม เป็นที่น่าสังเกตว่า ด้วยบทบางมาตราของอนุสัญญา ๑๙๘๙ ได้ถูกนำไปเป็นส่วนหนึ่งของแบบฟอร์มมาตรฐานของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ตัวอย่างเช่น ในแบบฟอร์มมาตรฐานของ Lloyd's หรือ Lloyd's Open Form 1995 (LOF 1995) ได้มีการอ้างถึงข้อบทเกี่ยวกับบทนิยาม (Article 1) สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Article 6) หน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและเจ้าของเรือและนายเรือที่ประสบภัยอันตราย (Article 8) เกณฑ์ในการกำหนดเงินรางวัล (Article 13) และเงินทดแทนพิเศษ (Article 14) และได้แสดงด้วยบทของมาตราดังกล่าวข้างต้นไว้ตอนท้ายของแบบฟอร์ม นอกจากนี้ ใน Lloyd's Open Form 2000 (LOF 2000) ได้กำหนดให้ข้อพิพาทตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย เป็นไปตามกฎหมายอังกฤษ เมื่อพิจารณาต่อไปว่าสหราชอาณาจักรเป็นภาคีอนุสัญญาและได้กำหนดให้บทบัญญัติของอนุสัญญา ๑๙๘๙ มีผลเป็นกฎหมายภายในของประเทศ กฎหมายที่จะนำมาปรับใช้แก่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยโดยส่วนใหญ่ก็จะเป็นกฎหมายตามอนุสัญญา ๑๙๘๙ นั่นเอง ด้วยเหตุผลดังกล่าว หลักการของอนุสัญญาจึงกลายเป็นข้อสัญญาและมีผลใช้บังคับระหว่างคู่สัญญาช่วยเหลือกู้ภัย ดังนั้น จึงอาจสรุปได้ว่าอนุสัญญา ๑๙๘๙ มีผลมากต่อระบบกฎหมายช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลระหว่างประเทศ

๓. กฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ

ประเทศอังกฤษมีกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) มาเป็นเวลานาน แนวความคิดดังกล่าวปรากฏอยู่ในทั้งในกฎหมายพาณิชย์และกฎหมายประกันภัยทางทะเล กล่าวคือ ในขณะที่กฎหมายพาณิชย์ได้ให้สิทธิผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัย เมื่อการปฏิบัติการของตนเกิดผลดีต่อความปลอดภัยของเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบอันตราย กฎหมายประกันภัยทางทะเลได้กำหนดให้เงินรางวัลที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เป็นความเสียหายที่สามารถเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ได้



LIRT

ศาลพาณิชย์นาวีของอังกฤษ (English Admiralty Court) ได้มีคำวินิจฉัยและวางหลักกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นจำนวนมาก และหลายประเทศได้นำหลักดังกล่าวไปปรับใช้เป็นกฎหมายภายในของตนจนกระทั่งได้มีการจัดทำอนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ๑๙๑๐ ซึ่งรัฐบาลสหราชอาณาจักร^{๑๗} ได้เข้าร่วมการจัดทำอนุสัญญามาตั้งแต่ต้นและเป็นหนึ่งในประเทศที่ได้ร่วมลงนามในอนุสัญญาดังกล่าว และตรากฎหมายขึ้นอนุวัติการอนุสัญญาในปี ค.ศ. 1911^{๑๘}

รัฐบาลสหราชอาณาจักรมีส่วนร่วมอย่างมากในการจัดทำอนุสัญญา ๑๙๘๘ มาตั้งแต่เมื่อครั้งเป็นร่างของ CMI ในปี ๑๙๘๐ หลังจากการให้สัตยาบันอนุสัญญา รัฐบาลสหราชอาณาจักรได้ตรา The Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994 ขึ้นเป็นกฎหมายอนุวัติการโดยกฎหมายดังกล่าวมีผลใช้บังคับในสหราชอาณาจักรตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ค.ศ. 1995 และด้วยเหตุที่ได้ร่วมจัดทำอนุสัญญามาโดยตลอด รัฐบาลสหราชอาณาจักรจึงอยู่ในฐานะยอมรับเนื้อหาทุกข้อบทของอนุสัญญา และได้ออกกฎหมายอนุวัติการโดยง่าย โดยการตราพระราชบัญญัติกำหนดให้อนุสัญญา ๑๙๘๘ มีผลเป็นกฎหมายของประเทศ^{๑๙} และแนบตัวบทอนุสัญญาไว้เป็นส่วนหนึ่งของพระราชบัญญัติ^{๒๐} ดังนั้น ทุกข้อบทของอนุสัญญา ๑๙๘๘ จึงมีผลเป็นกฎหมายภายในของสหราชอาณาจักร

อย่างไรก็ตาม ในพระราชบัญญัติดังกล่าวได้กำหนดรายละเอียดเพิ่มเติมจากอนุสัญญา ๑๙๘๘ ไว้บางประการ^{๒๑} ตัวอย่างเช่น ได้กำหนดให้อนุสัญญา ๑๙๘๘ ไม่ใช่บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งได้ดำเนินการในน่านน้ำภายใน และเรือที่เกี่ยวข้องทุกลำเป็นเรือที่ใช้เดินในน่านน้ำภายในเท่านั้น^{๒๒} และไม่ใช่บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งได้ดำเนินการในน่านน้ำภายในและเป็นกรณีที่ไม่มีเรือเข้ามาเกี่ยวข้อง^{๒๓} นอกจากนี้รัฐบาลสหราชอาณาจักรยังได้อาศัยพระราชบัญญัตินี้กำหนดบทลงโทษของการฝ่าฝืนหน้าที่ในการช่วยเหลือชีวิตบุคคลซึ่งอนุสัญญาได้กำหนดไว้ใน Article ๑๐ โดยได้กำหนดระวางโทษในทางอาญา^{๒๔} รวมทั้งได้กำหนดกลไกในการให้ค่าตอบแทนผู้ช่วยเหลือชีวิตบุคคลในเขตน่านน้ำของสหราชอาณาจักรหรือช่วยเหลือชีวิตบุคคลบนเรือสัญชาติสหราชอาณาจักรในน่านน้ำของประเทศใด ๆ โดยหากเป็นกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีสิทธิได้รับเงินรางวัลเนื่องจากเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายได้ถูกทำลายไป หรือจำนวนเงินที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับนั้นน้อยกว่าสภาพการปฏิบัติการ

^{๑๗} United Kingdom.

^{๑๘} กฎหมายดังกล่าว ได้แก่ Maritime Conventions Act 1911.

^{๑๙} Section ๑ (๑) Merchant Shipping (Salvage and Pollution) Act 1994.

^{๒๐} โปรดดู Schedule ๑ Part I.

^{๒๑} โปรดดู Schedule ๑ Part II : Provisions Having Effect in Connection with Convention.

^{๒๒} Section ๒ (๑) Part II.

^{๒๓} Section ๒ (๑) (b) Part II.

^{๒๔} Section ๓ Part II.



LIRT

ช่วยเหลือชีวิตที่ได้กระทำไป รัฐบาลอาจสั่งให้มีการจ่ายเงินค่าตอบแทนจากเงินงบประมาณให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้^{๔๔}

๔. กฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของสหรัฐอเมริกา

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นหลักกฎหมายพาณิชย์นาวี ซึ่งเป็นที่ยอมรับในสหรัฐอเมริกามาเป็นเวลานานแล้วเช่นกัน หลักดังกล่าวได้พัฒนาขึ้นเพื่อส่งเสริมให้มีความพยายามที่จะช่วยเหลือทรัพย์สินที่ประสบอันตรายในน่านน้ำที่เดินเรือได้ โดยผู้ที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนจากเจ้าของทรัพย์สินที่ปลอดภัย

องค์ประกอบของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

สิทธิเรียกร้องเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะเกิดขึ้นเมื่อ^{๔๕}

๑. เกิดอันตรายทางทะเลซึ่งทำให้ทรัพย์สินเสี่ยงที่จะสูญหาย ถูกทำลายหรือเสื่อมสภาพไป
๒. การเข้าช่วยเหลือกู้ภัยได้ทำขึ้นโดยสมัครใจ ไม่ได้เกิดจากหน้าที่ที่ต้องกระทำหรือจากสัญญาอย่างหนึ่งอย่างใดเป็นพิเศษ
๓. ความพยายามช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเกิดผลสำเร็จไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน

หน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติการโดยใช้ทักษะและความระมัดระวังตามสมควร (reasonable skill and care) และจะมีความรับผิดชอบหากปฏิบัติการโดยประมาทเลินเล่อ ทั้งนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการอาจจะเป็นผลให้จำนวนเงินรางวัลที่จะได้รับลดลง^{๔๖} อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยไม่เกิดผลสำเร็จ ผู้ช่วยเหลือไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายอันเกิดแก่เจ้าของทรัพย์สินหรือบุคคลภายนอก เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตน

เงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัย

ศาลหรือนุญาโตตุลาการจะกำหนดจำนวนเงินรางวัลกับการช่วยเหลือกู้ภัยโดยพิจารณาจากสภาพข้อเท็จจริงในขณะปฏิบัติการ ดังต่อไปนี้

๑. ระยะเวลาและแรงงานที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ใช้ในการปฏิบัติการ
๒. ความฉับพลัน ทักษะ และความอดสาหัสที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้แสดงให้เห็นเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัย

^{๔๔} Section ๔ Part II.

^{๔๕} The SABINE, ๑๐๑ US (๑๑ Otto) ๓๘๔ (๑๘๗๘); Markakis V S/S VOLENDAM, ๔๘๖ F. Supp. ๑๑๐๓ (S.D.N.Y. ๑๙๘๐).

^{๔๖} Noak's Ark V. Bentley & Felton Corp., ๒๕๒ F. 2d ๔๓๗ (๕th Cir ๑๙๖๑).

๓. มูลค่าของทรัพย์สินที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้นำไปเผชิญความเสี่ยงหรือได้ใช้
ในการปฏิบัติการ และระดับของอันตรายที่ทรัพย์สินดังกล่าวต้องเข้าเสี่ยง

๔. มูลค่าของทรัพย์สินที่ปลอดภัย

๕. ระดับของอันตรายที่ทรัพย์สินหรือบุคคลที่ตกอยู่ภายใต้อันตรายต้องเผชิญ^{๖๖}

จำนวนเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยที่พึงได้รับจะมีลักษณะที่จะจูงใจให้คนประจำเรือ
หรือบุคคลอื่นเข้าเสี่ยงภัยเพื่อช่วยเหลือเรือที่ประสบอันตราย ซึ่งมีจำนวนสูงสุดไม่เกินมูลค่า
ทรัพย์สินที่ปลอดภัย

กฎหมายสหรัฐอเมริกาได้กำหนดไว้ในทำนองเดียวกันกับกฎหมายของประเทศอื่น ๆ คือ
การช่วยเหลือชีวิตบุคคลเพียงอย่างเดียวไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินรางวัล อย่างไรก็ตาม
ผู้ช่วยเหลือชีวิตบุคคลอาจได้รับค่าตอบแทนในบางกรณี เช่น เมื่อปรากฏว่ามีการช่วยเหลือ
กู้ภัยทรัพย์สินเกิดขึ้นด้วย^{๖๗}

บุริมสิทธิทางทะเล (Maritime Lien)

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือทรัพย์สินของตนเข้าช่วยเหลือและเกิดผลสำเร็จ
ในการบังคับตามบุริมสิทธิทางทะเลดังกล่าว ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจฟ้องเรือเป็นจำเลยในลักษณะ
Action in rem หรือจะฟ้องบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในเงินรางวัลในลักษณะของ Action in personam
ก็ได้

กล่าวโดยสรุป ในระบบกฎหมายสหรัฐอเมริกา หลักในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
มีอยู่ทั้งที่เป็น common law จากคำพิพากษาของศาล และที่เป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษร
กล่าวคือ สหรัฐอเมริกาได้เป็นภาคีอนุสัญญาบรัสเซลส์ ๑๙๑๐ โดยการภาคยานุวัติ และได้ตรา
กฎหมาย Salvage Act ขึ้นใช้บังคับในปี ๑๙๑๒ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน Maritime Law
Association ของสหรัฐอเมริกาได้มีความพยายามที่จะผลักดันให้รัฐบาลออกเลิกการเป็นภาคี
อนุสัญญา ๑๙๑๐ และเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา ๑๙๘๙ แทน และได้เสนอร่างกฎหมาย
ที่จะอนุวัติการอนุสัญญา ๑๙๘๙ เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากความสับสนที่อาจเกิดขึ้น
จากที่อนุสัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับเนื่องมาจากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

๕. การเปรียบเทียบอนุสัญญา ๑๙๑๐ และ ๑๙๘๙

เพื่อแสดงให้เห็นถึงวิวัฒนาการของหลักการทางกฎหมายเพื่อรองรับสภาพ
ความเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการเดินเรือ และกลไกในการส่งเสริมการปฏิบัติการช่วยเหลือ
กู้ทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตรายในทะเลและการป้องกันและรักษาสภาพแวดล้อมทางทะเล
ขอแสดงตารางเปรียบเทียบข้อบทของทั้งสองอนุสัญญาเป็นรายหัวข้อ ดังนี้

^{๖๖} The BLACKWELL, ๗๗ U.S. (๑๐ Wall) ๑ (๑๘๖๙).

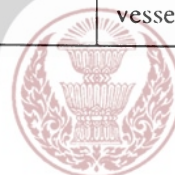
^{๖๗} ๔๖ U.S.C. Section ๗๒๙.



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
<p>1 คำนิยาม</p> <p>1.1 คำนิยาม "การช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล" และ "เรือ"</p>	<p>Article 1</p> <p>Assistance and salvage of seagoing vessels in danger, of any things on board, of freight and passage money, and also services of the same nature rendered by seagoing vessels to vessels of inland navigation or vice versa, are subject to the following provisions, without any distinction being drawn between these two kinds of service [viz, assistance and salvage], and in whatever waters the services have been rendered.</p>	<p>Article 1</p> <p>Definitions</p> <p>For the purpose of this Convention—</p> <p>(a) Salvage operation means any act or activity undertaken to assist a vessel or any other property in danger in navigable waters or in any other waters whatsoever.</p> <p>(b) Vessel means any ship or craft, or any structure capable of navigation.</p>
<p>1.2 คำนิยามอื่นๆ</p>	<p>-</p>	<p>(c) Property means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.</p>
		<p>(d) Damage to the environment means substantial physical damage to human health or to marine life or resources in coastal or inland waters or areas adjacent thereto, caused by pollution, contamination, fire, explosion or similar major incidents.</p> <p>(e) Payment means any reward, remuneration or compensation due under this Convention.</p> <p>(f) Organisation means the International Maritime Organisation.</p> <p>(g) Secretary-General means the Secretary-General of the Organisation.</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
2. ขอบเขตการใช้บังคับของอนุสัญญา	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p>The provisions of this Convention shall be applied as regards all persons interested when either the assisting or salving vessel or the vessel assisted or salvaged belongs to a State of the High Contracting Parties, as well as in any other cases for which the national laws provide.</p> <p>Provided always that:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. As regards persons interested who belong to a non-contracting State the application of the above provisions may be made by each of the contracting States conditional upon reciprocity. 	<p style="text-align: center;">Article 2</p> <p style="text-align: center;">Application of the Convention</p> <p>This Convention shall apply whenever judicial or arbitral proceedings relating to matters dealt with in this Convention are brought in a State Party.</p>
	<ol style="list-style-type: none"> 2. Where all the persons interested belong to the same State as the court trying the case, the provisions of the national law and not of the Convention are applicable. 3. Without prejudice to any wider provisions of any national laws, Article 11 only applies as between vessels belonging to the States of the High Contracting Parties. 	
	<p style="text-align: center;">Article 14</p> <p>This Convention does not apply to ships of war or to Government ships appropriated exclusively to a public service.</p>	<p style="text-align: center;">Article 4</p> <p style="text-align: center;">State-owned vessels</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Without prejudice to article 5, this Convention shall not apply to warships or other non-commercial vessels owned or operated by a State



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
		<p>and entitled, at the time of salvage operations, to sovereign immunity under generally recognised principles of international law unless that State decides otherwise.</p> <p>2. Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1, it shall notify the Secretary-General thereof specifying the terms and conditions of such application.</p>
		<p>Article 3</p> <p>Platforms and drilling units</p> <p>This Convention shall not apply to fixed or floating platforms or to mobile offshore drilling units when such platforms or units are on location engaged in the exploration, exploitation or production of sea-bed mineral resources.</p>
<p>3 ค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัย</p> <p>3.1 เงื่อนไขในการได้รับค่าตอบแทน</p>	<p>Article 2</p> <p>Every act of assistance or salvage of which has had a useful result gives a right to equitable remuneration. No remuneration is due if the services rendered have no beneficial result.</p>	<p>Article 12</p> <p>Conditions for reward</p> <p>1. Salvage operations which have had a useful result give right to a reward.</p> <p>2. Except as otherwise provided, no payment is due under this Convention if the salvage operations have had no useful result.</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
	<p>Article 2 paragraph 3</p> <p>In no case shall the sum to be paid exceed the value of the property salvaged.</p>	<p>Article 13</p> <p>Criteria for fixing the reward</p> <p>3. The rewards, exclusive of any interest and recoverable legal costs that may be payable thereon, shall not exceed the salvaged value of the vessel and other property.</p>
	<p>Article 5</p> <p>Remuneration is due notwithstanding that the salvage services have been rendered by or to vessels belonging to the same owner.</p>	<p>Article 12</p> <p>Conditions for reward</p> <p>3. This chapter shall apply, notwithstanding that the salvaged vessel and the vessel undertaking the salvage operations belong to the same owner.</p>
<p>3.2 กรณีที่ไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน</p>	<p>Article 3</p> <p>Persons who have taken part in salvage operations notwithstanding the express and reasonable prohibition on the part of the vessel to which the services were rendered, have no right to any remuneration.</p>	<p>Article 19</p> <p>Prohibition of salvage operations</p> <p>Services rendered notwithstanding the express and reasonable prohibition of the owner or master of the vessel or the owner of any other property in danger which is not and has not been on board the vessel shall not give rise to payment under this Convention.</p>
	<p>Article 4</p> <p>A tug has no right to remuneration for assistance to or salvage of the vessel she is towing or of the vessel's cargo, except where she has</p>	<p>Article 17</p> <p>Services rendered under existing contracts</p> <p>No payment is due under the provisions of this Convention unless</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
	rendered exceptional services which cannot be considered as rendered in fulfilment of the contract of towage.	the services rendered exceed what can be reasonably considered as due performance of a contract entered into before the danger arose.
	<p style="text-align: center;">Article 9</p> <p>No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this Article shall affect the provisions of the national laws on this subject.</p> <p>Salvors of human life, who have taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage or assistance, are entitled to a fair share of the remuneration awarded to the salvors of the vessel, her cargo, and accessories.</p>	<p style="text-align: center;">Article 16</p> <p style="text-align: center;">Salvage of persons</p> <p>1. No remuneration is due from persons whose lives are saved, but nothing in this article shall affect the provisions of national law on this subject.</p> <p>2. A salvor of human life, who has taken part in the services rendered on the occasion of the accident giving rise to salvage, is entitled to a fair share of the payment awarded to the salvor for salvaging the vessel or other property or preventing or minimising damage to the environment.</p>
3.3 ผู้มีอำนาจกำหนดจำนวนค่าตอบแทน	<p style="text-align: center;">Article 6</p> <p>The amount of remuneration is fixed by agreement between the parties, and, failing agreement, by the court.</p>	-
3.4 การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายคน	<p style="text-align: center;">Article 6 paragraph 2</p> <p>The proportion in which the remuneration is to be distributed amongst the salvors is fixed in the same manner.</p>	<p style="text-align: center;">Article 15</p> <p style="text-align: center;">Apportionment between salvors</p> <p>1. The apportionment of a reward under article 13 between salvors shall be made on the basis of the criteria contained in that article.</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
<p>3.5 การแบ่งเงินรางวัลระหว่างคนบนเรือที่ปฏิบัติการผู้ช่วยเหลือกู้ภัย</p>	<p>Article 6 paragraph 3</p> <p>The apportionment of the remuneration amongst the owner, master and other persons in the service of each salvaging vessel shall be determined by the law of the vessel's flag.</p>	<p>Article 15</p> <p>Apportionment between salvors</p> <p>2. The apportionment between the owner, master and other persons in the service of each salvaging vessel shall be determined by the law of the flag of that vessel. If the salvage has not been carried out from a vessel, the apportionment shall be determined by the law governing the contract between the salvor and his servants.</p>
<p>3.6 ข้อพิจารณาในการกำหนดจำนวนค่าตอบแทน</p>	<p>Article 8</p> <p>The remuneration is fixed by the court according to the circumstances of each case, on the basis of the following considerations: (a) firstly, the measure of success obtained, the efforts and deserts of the salvors, the danger run by the salvaged vessel, by her passengers, crew and cargo, by the salvors, and by the salvaging vessel; the time expended, the expenses incurred and losses suffered, and the risks of liability and other risks run by the salvors, and also the value of the property exposed to such risks, due regard being had to the special appropriation (if any) of the salvors' vessel for salvage purposes; (b) secondly, the value of the property salvaged.</p>	<p>Article 13</p> <p>Criteria for fixing the reward</p> <p>1. The reward shall be fixed with a view to encouraging salvage operations, taking into account the following criteria without regard to the order in which they are presented below—</p> <p>(a) the salvaged value of the vessel and other property;</p> <p>(b) the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment;</p> <p>(c) the measure of success obtained by the salvor;</p> <p>(d) the nature and degree of the danger;</p> <p>(e) the skill and efforts of the salvors in salvaging the vessel, other property and life;</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
		<p>(f) the time used and expenses and losses incurred by the salvors;</p> <p>(g) the risk of liability and other risks run by the salvors or their equipment;</p> <p>(h) the promptness of the services rendered;</p> <p>(i) the availability and use of vessels or other equipment intended for salvage operations;</p> <p>(j) the state of readiness and efficiency of the salvor's equipment and the value thereof.</p>
	<p>Article 8 paragraph 2</p> <p>The same considerations apply for the purpose of fixing the apportionment provided for by the second paragraph of Article 6.</p>	<p>Article 13</p> <p>Criteria for fixing the reward</p> <p>2. Payment of a reward fixed according to paragraph 1 shall be made by all of the vessel and other property interests in proportion to their respective salvaged values. However, a State Party may in its national law provide that the payment of a reward has to be made by one of these interests, subject to a right of recourse of this interest against the other interests for their respective shares. Nothing in this article shall prevent any right of defence.</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
3.7 การเสียสิทธิในเงินค่าตอบแทน	<p>Article 8 paragraph 3</p> <p>The court may deprive the salvors of all remuneration, or may award a reduced remuneration, if it appears that the salvors have by their fault rendered the salvage or assistance necessary or have been guilty of theft, fraudulent concealment, or other acts of fraud.</p>	<p>Article 18</p> <p>The effect of salvor's misconduct</p> <p>A salvor may be deprived of the whole or part of the payment due under this Convention to the extent that the salvage operations have become necessary or more difficult because of fault or neglect on his part or if the salvor has been guilty of fraud or other dishonest conduct.</p>
3.8 ค่าทดแทนพิเศษ	-	<p>Article 14</p> <p>Special compensation</p> <p>1. If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.</p> <p>2. If, in the circumstances set out in paragraph 1, the salvor by his salvage operations has prevented or minimised damage to the environment, the special compensation payable by the owner to the salvor under paragraph 1 may be increased up to a maximum of 30 per cent</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
		<p>of the expenses incurred by the salvor. However, the tribunal, if it deems it fair and just to do so and bearing in mind the relevant criteria set out in article 13, paragraph 1, may increase such special compensation further, but in no event shall the total increase be more than 100 per cent of the expenses incurred by the salvor.</p> <p>3. Salvor's expenses for the purpose of paragraphs 1 and 2 means the out-of-pocket expenses reasonably incurred by the salvor in the salvage operation and a fair rate for equipment and personnel actually and reasonably used in the salvage operation, taking into consideration the criteria set out in article 13, paragraph 1 (h), (i) and (j).</p> <p>4. The total special compensation under this article shall be paid only if and to the extent that such compensation is greater than any reward recoverable by the salvor under article 13.</p> <p>5. If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimise damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.</p> <p>6. Nothing in this article shall affect any right of recourse on the part of the owner of the vessel.</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
4. การแทรกแซงสัญญาช่วยเหลือ กู้ภัยโดยศาล	<p style="text-align: center;">Article 7</p> <p>Every agreement as to assistance or salvage entered into at the moment and under the influence of danger may, at the request of either party, be annulled or modified by the court, if it considers that the conditions agreed upon are not equitable.</p> <p>In all cases, when it is proved that the consent of one of the parties is vitiated by fraud or concealment, or when the remuneration is, in proportion to the services rendered, in an excessive degree too large or too small, the agreement may be annulled or modified by the court at the request of the party affected.</p>	<p style="text-align: center;">Article 7</p> <p style="text-align: center;">Annulment and modification of contracts</p> <p>A contract or any terms thereof may be annulled or modified if—</p> <p style="padding-left: 20px;">(a) the contract has been entered into under undue influence or the influence of danger and its terms are inequitable; or</p> <p style="padding-left: 20px;">(b) the payment under the contract is in an excessive degree too large or too small for the services actually rendered.</p>
5. อายุความ	<p style="text-align: center;">Article 10</p> <p>A salvage action is barred after an interval of two years from the day on which the operations of assistance or salvage terminate.</p> <p>The grounds upon which the said period of limitation may be suspended or interrupted are determined by the law of the court where the case is tried.</p> <p>The High Contracting Parties reserve to themselves the right to provide, by legislation in their respective countries, that the said period shall be extended in cases where it has not been possible to arrest the vessel assisted or salvaged in</p>	<p style="text-align: center;">Article 23</p> <p style="text-align: center;">Limitation of actions</p> <p>1. Any action relating to payment under this Convention shall be time-barred if judicial or arbitral proceedings have not been instituted within a period of two years. The limitation period commences on the day on which the salvage operations are terminated.</p> <p>2. The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration to the claimant. This period may in the like manner be further extended.</p>

หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
	the territorial waters of the State in which the plaintiff has his domicile or principal place of business.	3. An action for indemnity by a person liable may be instituted even after the expiration of the limitation period provided for in the preceding paragraphs, if brought within the time allowed by the law of the State where proceedings are instituted.
6. หน้าที่ในการช่วยชีวิตบุคคล	<p style="text-align: center;">Article 11</p> <p>Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel, her crew and her passengers, to render assistance to everybody, even though an enemy, found at sea in danger of being lost. The owner of a vessel incurs no liability by reason of contravention of the above provision.</p> <p style="text-align: center;">Article 12</p> <p>The High Contracting Parties, whose legislation does not forbid infringements of the preceding Article, bind themselves to take or to propose to their respective legislatures the measures necessary for the prevention of such infringements.</p> <p>The High Contracting Parties will communicate to one another as soon</p>	<p style="text-align: center;">Article 10</p> <p style="text-align: center;">Duty to render assistance</p> <p>1. Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost at sea.</p> <p>2. The States Parties shall adopt the measures necessary to enforce the duty set out in paragraph 1.</p> <p>3. The owner of the vessel shall incur no liability for a breach of the duty of the master under paragraph 1.</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
	as possible the laws or regulations which have already been or may be hereafter promulgated in their States for giving effect to the above provision.	
7 ความร่วมมือในการให้การช่วยเหลือกู้ภัย		<p style="text-align: center;">Article 11 Co-operation</p> <p>A State Party shall, whenever regulating or deciding upon matters relating to salvage operations such as admittance to ports of vessels in distress or the provision of facilities to salvors, take into account the need for co-operation between salvors, other interested parties and public authorities in order to ensure the efficient and successful performance of salvage operations for the purpose of saving life or property in danger as well as preventing damage to the environment in general.</p>
8. การช่วยเหลือกู้ภัยโดยรัฐ	<p style="text-align: center;">Article 13</p> <p>This Convention does not affect the provisions of national laws or international treaties as regards the organisation of services of assistance and salvage by or under the control of public authorities, nor, in particular, does it affect such laws or treaties on the subject of the salvage of fishing gear.</p>	<p style="text-align: center;">Article 5</p> <p>Salvage operations controlled by public authorities</p> <p>1. This Convention shall not affect any provisions of national law or any international convention relating to salvage operations by or under the control of public authorities.</p> <p>2. Nevertheless, salvors carrying out such salvage operations shall be</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
		<p>entitled to avail themselves of the rights and remedies provided for in this Convention in respect of salvage operations.</p> <p>3. The extent to which a public authority under a duty to perform salvage operations may avail itself of the rights and remedies provided for in this Convention shall be determined by the law of the State where such authority is situated.</p>
9. สิทธิของรัฐชายฝั่ง	-	<p>Article 9</p> <p>Rights of coastal States</p> <p>Nothing in this Convention shall affect the right of the coastal State concerned to take measures in accordance with generally recognised principles of international law to protect its coastline or related interests from pollution or the threat of pollution following upon a maritime casualty or acts relating to such a casualty which may reasonably be expected to result in major harmful consequences, including the right of a coastal State to give directions in relation to salvage operations.</p>
10. หน้าที่ของผู้ที่เกี่ยวข้อง	-	<p>Article 8</p> <p>Duties of the salvor and of the owner and master</p> <p>1. The salvor shall owe a duty to the owner of the vessel or other</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
		<p>property in danger—</p> <p>(a) to carry out the salvage operations with due care;</p> <p>(b) in performing the duty specified in subparagraph (a), to exercise due care to prevent or minimise damage to the environment;</p> <p>(c) whenever circumstances reasonably require, to seek assistance from other salvors; and</p> <p>(d) to accept the intervention of other salvors when reasonably requested to do so by the owner or master of the vessel or other property in danger; provided however that the amount of his reward shall not be prejudiced should it be found that such a request was unreasonable.</p> <p>2. The owner and master of the vessel or the owner of other property in danger shall owe a duty to the salvor—</p> <p>(a) to co-operate fully with him during the course of the salvage operations;</p> <p>(b) in so doing, to exercise due care to prevent or minimise damage to the environment; and</p> <p>(c) when the vessel or other property has been brought to a place of safety, to accept redelivery when reasonably requested by the salvor to do so.</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
11. บุริมสิทธิทางทะเล	-	<p style="text-align: center;">Article 20</p> <p style="text-align: center;">Maritime lien</p> <p>1. Nothing in this Convention shall affect the salvor's maritime lien under any international convention or national law.</p> <p>2. The salvor may not enforce his maritime lien when satisfactory security for his claim, including interest and costs, has been duly tendered or provided.</p>
12. การวางหลักประกัน	-	<p style="text-align: center;">Article 21</p> <p style="text-align: center;">Duty to provide security</p> <p>1. Upon the request of the salvor a person liable for a payment due under this Convention shall provide satisfactory security for the claim, including interest and costs of the salvor.</p> <p>2. Without prejudice to paragraph 1, the owner of the salvaged vessel shall use his best endeavours to ensure that the owners of the cargo provide satisfactory security for the claims against them including interest and costs before the cargo is released.</p> <p>3. The salvaged vessel and other property shall not, without the consent of the salvor, be removed from the port or place at which they first arrive after the completion of the salvage operations until</p>



หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
		satisfactory security has been put up for the salvor's claim against the relevant vessel or property.
13. Interim Payment	-	<p style="text-align: center;">Article 22 Interim payment</p> <p>1. The tribunal having jurisdiction over the claim of the salvor may, by interim decision, order that the salvor shall be paid on account such amount as seems fair and just, and on such terms including terms as to security where appropriate, as may be fair and just according to the circumstances of the case.</p> <p>2. In the event of an interim payment under this article the security provided under article 21 shall be reduced accordingly.</p>
14 ดอกเบี้ย	-	<p style="text-align: center;">Article 24 Interest</p> <p>The right of the salvor to interest on any payment due under this Convention shall be determined according to the law of the State in which the tribunal seized of the case is situated.</p>



LIRT

หลักการ	Convention 1910	Convention 1989
15 สินค้าพิเศษ		<p style="text-align: center;">Article 25</p> <p style="text-align: center;">State-owned cargoes</p> <p>Unless the State owner consents, no provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention by any legal process of, nor for any proceedings <i>in rem</i> against, non-commercial cargoes owned by a State and entitled, at the time of the salvage operations, to sovereign immunity under generally recognised principles of international law.</p>
		<p style="text-align: center;">Article 26</p> <p style="text-align: center;">Humanitarian cargoes</p> <p>No provision of this Convention shall be used as a basis for the seizure, arrest or detention of humanitarian cargoes donated by a State, if such State has agreed to pay for salvage services rendered in respect of such humanitarian cargoes.</p>



วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

๑. โครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัตินี้มีเจตนารมณ์ที่จะเป็นกลไกในการรองรับจารีตประเพณีสากลในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัย โดยกำหนดบทบัญญัติที่เป็นแนวเดียวกันกับสากลซึ่งใช้บังคับภายในประเทศ โดยมีอนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. ๑๙๘๙ เป็นต้นแบบ ดังนั้น ในชั้นนี้จะเปรียบเทียบเห็นถึงโครงสร้างของอนุสัญญาและร่างพระราชบัญญัติก่อนจะแสดงความคิดเห็นว่ามีความเหมาะสมหรือไม่เพียงใด

ตารางที่ ๑ การเปรียบเทียบโครงสร้างของอนุสัญญา และร่างพระราชบัญญัติฯ

อนุสัญญา Salvage 1989	ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
Chapter I บททั่วไป - คำนิยาม - ขอบเขตการมีผลใช้บังคับ - บทบัญญัติป้องกันการขัดกันของอนุสัญญาและกฎหมายภายใน - สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยและการแทรกแซงข้อความในสัญญา Chapter II การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย Chapter III สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย Chapter IV การเรียกร้องและการดำเนินคดี Chapter V กรรมสารสุดท้าย	บททั่วไป - ชื่อ/วันมีผลใช้บังคับ - คำนิยาม - ขอบเขตการใช้บังคับของกฎหมาย - บทบัญญัติป้องกันการขัดกันของกฎหมาย - ผู้รักษาการตามพระราชบัญญัติ หมวด ๑ การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย ส่วนที่ ๑ สัญญาการช่วยเหลือกู้ภัย ส่วนที่ ๒ หน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย หมวด ๒ สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หมวด ๓ สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนและการดำเนินคดี

เมื่อพิจารณาจากตารางเปรียบเทียบข้างต้น จะเห็นได้ว่าการจัดหมวดหมู่ของร่างพระราชบัญญัติส่วนใหญ่เป็นไปตามอนุสัญญา ส่วนที่แตกต่างจะมีเพียงกรณีที่ร่างพระราชบัญญัตินี้มีการแบ่งหมวดหมู่ย่อยในส่วนของปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยออกเป็น

๒ ส่วน คือ ส่วนที่เกี่ยวกับสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งมีบทบัญญัติเพียง ๒ มาตรา^{๒๐} และส่วนเกี่ยวกับหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งมีบทบัญญัติ ๓ มาตรา^{๒๑}

การกำหนดโครงสร้างร่างพระราชบัญญัติให้ใกล้เคียงกับอนุสัญญาจะมีข้อดีในด้านภาพลักษณ์ความสอดคล้องของกันและกัน เมื่อประเทศไทยจะดำเนินการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญา ก็สามารถแสดงให้องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ในฐานะ Depository ของอนุสัญญาตลอดจนประเทศภาคีอื่น ๆ ได้เห็นได้งานและชัดเจนว่ากฎหมายอนุวัติการ (Implementing legislation) ของไทยสอดคล้องกับสาระสำคัญทั้งหมดของอนุสัญญา

ในการประชุมคณะกรรมการกฎหมายพาณิชย์นาวี ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมพาณิชย์นาวี ฝ่ายเลขานุการของคณะกรรมการฯ มีจุดยืนในการยกร่างกฎหมายพาณิชย์นาวี ทุกฉบับว่า หลักการของร่างกฎหมายต้องเป็นไปตามกฎเกณฑ์สากลอันเป็นที่ยอมรับให้มากที่สุด โดยกฎเกณฑ์สากลดังกล่าวอาจเกิดจากอนุสัญญาระหว่างประเทศที่มีประเทศภาคีเป็นจำนวนมาก หรือกฎหมายภายในของบางประเทศ (เช่น สหราชอาณาจักร) ซึ่งมีการอ้างถึงหรือเป็นที่ยอมรับของศาลในประเทศอื่นที่มีอิทธิพลในด้านพาณิชย์นาวี ทั้งนี้ โครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติที่จัดทำขึ้นไม่จำเป็นต้องเป็นไปตามอนุสัญญาหรือกฎหมายต่างประเทศทั้งหมด โครงสร้างที่เหมาะสมควรมีลักษณะที่สามารถสื่อความเข้าใจแก่ผู้ใช้กฎหมายในประเทศไทยได้ดีที่สุด (user friendly)

โครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จัดทำโดยอดีตสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (สพว.)^{๒๒} ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ให้ความเห็นชอบและนำเสนอสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ได้จัดทำขึ้นโดยพิจารณาถึงสภาพความเป็นจริงในทางปฏิบัติ กล่าวคือ หลักการที่ปรากฏร่างพระราชบัญญัติได้เรียงลำดับตามระยะเวลาของเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้น และการใช้ถ้อยคำหรือชื่อของหมวดหมู่ได้เน้นในการสื่อความหมายมากกว่าการแปลตามอนุสัญญา^{๒๓}

เป็นที่น่าสังเกตด้วยว่า แม้โครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจะแตกต่างไปจากร่างของ สพว. และใกล้เคียงกับอนุสัญญา

^{๒๐} มาตรา ๗ กำหนดอำนาจในการทำสัญญาผูกพันบุคคลอื่น ซึ่งคล้ายกันกับตัวแทนจำเป็น (Agent of necessity) ในกฎหมายตัวแทน ส่วนมาตรา ๘ กำหนดให้อำนาจศาลในการมีคำสั่งไม่ใช้สัญญาหรือข้อความส่วนใดส่วนหนึ่งของสัญญา หากปรากฏว่าสัญญาหรือข้อความในสัญญาทำขึ้นภายใต้ความกดดันและมีข้อความไม่เป็นธรรม.

^{๒๑} มาตรา ๘ หน้าที่ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต่อเจ้าของเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบภัยอันตราย และมาตรา ๑๐ กำหนดหน้าที่ในทางกลับกัน ส่วนมาตรา ๑๑ ได้กำหนดหน้าที่ในการช่วยชีวิตมนุษย์.

^{๒๒} ภายหลังการปฏิรูประบบราชการในปี พ.ศ. ๒๕๔๕ สพว. ถูกแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน ส่วนหนึ่งไปรวมกับสำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และอีกส่วนหนึ่งไปรวมอยู่กักรมขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี.

^{๒๓} ตัวอย่างเช่น ร่าง สพว. ไม่มีหมวดที่เกี่ยวกับสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย แต่มีหมวด "คำตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย" ทั้งนี้ เนื่องจากหลักการทั้งหมดของเรื่องสิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามอนุสัญญา กล่าวถึงเฉพาะสิทธิในการได้รับคำตอบแทนจากการปฏิบัติการ ไม่มีสิทธิอย่างอื่น การใช้ชื่อหมวดว่า "คำตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย" จะสื่อความหมายและสะดวกในการค้นหาหรืออ้างอิงมากกว่า "สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย"

๑๕๘๕ มากกว่า แต่การเรียงมาตราในแต่ละหมวดหมู่ภายใต้โครงสร้างดังกล่าวไม่ได้เป็นไปตามอนุสัญญาทั้งหมด มีการย้ายบางข้อบท (Article) ของอนุสัญญาไปไว้ในหมวดหมู่อื่นของร่างพระราชบัญญัติ^{๕๕} และสลับลำดับของมาตราใหม่ ซึ่งเป็นที่เข้าใจได้ว่าสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกายอมรับในเจตนารมณ์ของร่าง สพว. ที่ประสงค์จะเน้นในเรื่องการสื่อความหมายและต้องการให้กฎหมายสอดคล้องกับลำดับเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นจริงในทางปฏิบัติ

กล่าวโดยสรุป โครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติในภาพรวมเป็นที่ยอมรับได้ เนื่องจากมีการวางหมวดหมู่ให้สอดคล้องกับอนุสัญญาและปรับลำดับของหลักการต่าง ๆ ภายในแต่ละหมวดหมู่ให้เป็นไปตามลำดับเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้น หากมีการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัย

^{๕๕} ตัวอย่างเช่น สารของ Article ๖ และ ๗ ซึ่งอยู่ในหมวดบททั่วไปของอนุสัญญา ปรากฏอยู่เป็นมาตรา ๗ และมาตรา ๘ ของร่างพระราชบัญญัติ ซึ่งอยู่ในหมวดการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัย.



บทสรุปและข้อเสนอแนะ

แม้ว่าเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะเป็นเรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย แต่ถือว่าเป็นจารีตประเพณีของการเดินเรือ ซึ่งเป็นที่รู้จักของวงการพาณิชย์และประกันภัยทางทะเลสากลมาเป็นเวลากว่า ๒๐๐ ปี

บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ ได้ถอดความมาจากอนุสัญญาว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ซึ่งในปัจจุบันมีผลเป็นกฎหมายภายในของ ๔๔ ประเทศ คิดเป็น ๓๔.๓๒% ของกองเรือโลก นอกจากนั้น ในสัญญามาตรฐานสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ใช้กันอยู่ทั่วไป ได้มีการอ้างอิงถึงอนุสัญญาหรือกำหนดให้กฎหมายของประเทศอังกฤษซึ่งได้ตรากฎหมายกำหนดให้อนุสัญญามีผลเป็นกฎหมายภายใน เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญา (governing law of the contract) จึงอาจนับได้ว่าอนุสัญญา ๑๙๘๙ คือแนวโน้มของกฎหมายช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่เป็นสากลในปัจจุบัน ดังนั้น การที่ประเทศไทยตัดสินใจจัดทำกฎหมายโดยใช้อนุสัญญาเป็นกรอบแนวทาง จึงเป็นการตัดสินใจที่ถูกต้อง

อดีตสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (สพว.) ได้ใช้เวลากว่า ๓ ปี ในการยกร่างและพิจารณาจัดทำร่างพระราชบัญญัติเพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี แต่เมื่อถึงขั้นตอนการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา มีกาปรับโครงสร้างของร่างพระราชบัญญัติให้สอดคล้องกับอนุสัญญา ๑๙๘๙ ยิ่งขึ้น แต่ยังคงรักษาเจตนารมณ์ของ สพว. ที่จะทำให้กฎหมายสามารถสื่อความเข้าใจแก่ผู้ใช้ได้ง่าย ร่างพระราชบัญญัตินี้จึงนับได้ว่าเป็นกฎหมายที่ดีและมีความประณีตในการจัดทำเป็นอย่างมาฉบับหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัตินี้คงต้องมีการปรับปรุงให้ครบถ้วนและถูกต้องตามหลักการของอนุสัญญา นอกจากนั้น บทบัญญัติบางส่วนจำเป็นต้องมีการแก้ไขให้สามารถสื่อความหมายได้ดีกว่าที่เป็นอยู่ และให้มีถ้อยคำที่สอดคล้องกับส่วนอื่น ๆ ของพระราชบัญญัติ โดยมีประเด็นที่สำคัญ ๆ ดังนี้

๑. เพิ่มมาตราใหม่อีก ๒ มาตรา หลังมาตรา ๕ เพื่อยืนยันการใช้อำนาจขององค์กรหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐ ในการกำหนดแนวทางสำหรับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำโดยเอกชน

๒. ปรับถ้อยคำ "minimize damage to environment" เป็น "ลดความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมให้น้อยที่สุด"

๓. เปลี่ยนข้อหมวด ๒ เป็น "เงินตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย"

๔. เพิ่มเงื่อนไขในการได้รับเงินตอบแทนตามพระราชบัญญัตินี้ โดยกำหนดมาตราใหม่ในตอนต้นของหมวด ๒ กำหนดว่า ถ้าการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยไม่เป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินปลอดภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีสิทธิได้รับเงินตอบแทนใด ๆ ตามพระราชบัญญัตินี้

๕. แก้ไขมาตรา ๑๖ เรื่องเงินค่าทดแทนพิเศษในวรรคสอง วรรคสามและวรรคห้า ที่ยังมีความคลาดเคลื่อนอยู่ให้ถูกต้องและสอดคล้องกับอนุสัญญา และตัดวรรคสี่ออก
๖. ปรับปรุงถ้อยคำในมาตรา ๑๘ มาตรา ๒๐ มาตรา ๒๑ มาตรา ๒๒ มาตรา ๒๕ มาตรา ๒๘ มาตรา ๓๒ และมาตรา ๓๓ ให้สื่อความหมายได้ชัดเจนขึ้น
๗. เพิ่มข้อความเกี่ยวกับการบังคับตามคำสั่ง Interim Payment ในมาตรา ๓๐
๘. เพิ่มข้อความให้สิทธิแก่ฝ่ายที่ถูกเรียกร้องที่จะทำหนังสือแสดงเจตนาว่า จะไม่ยกอายุความขึ้นต่อสู้ ในมาตรา ๓๑ เพื่อให้สอดคล้องกับอนุสัญญา

ส่วนที่ ๓

ภาคผนวก :

- ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัย
ทางทะเล พ.ศ.
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)



ด่วนที่สุด

ที่ นร ๐๕๐๓/๒๖๕๕

๖๑

สำนักเลขาธิการวุฒิสภา
ประชุมวุฒิสภา
คำสั่งวุฒิสภา
เลขที่..... 26
วันที่.....
เวลา..... 16.๐๐ น.

สำนักนายกรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

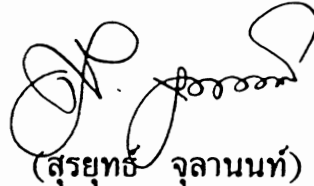
สิ่งที่ส่งมาด้วย ร่างพระราชบัญญัติในเรื่องนี้

ด้วยคณะรัฐมนตรีได้ประชุมปรึกษาลงมติให้เสนอร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

จึงขอเสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว พร้อมด้วยบันทึกหลักการและเหตุผล มาเพื่อขอได้โปรดนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณาตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พุทธศักราช ๒๕๔๙ ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเอก



(สุรยุทธ์ จุลานนท์)

นายกรัฐมนตรี

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๐๐ ต่อ ๓๐๖ - ๗

๐ ๒๒๘๐ ๕๐๕๔

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๕๐๕๘

(D148/E/๘)

กลุ่มงานพระราชบัญญัติ

รับที่..... ๒๖ / ๒๕๕๐

วันที่..... ๒๐ / ๐๒ / ๕๐

เวลา..... ๑๖.๐๕ น.

สำนักการประชุม

กลุ่มงานบริหารทั่วไป

รับที่..... ๒๖ / ๒๕๕๐ วันที่..... ๒๐ / ๐๒ / ๕๐

เวลา..... ๑๖.๐๕ น. ส่ง.....

สำนักการประชุม



LIRT

Legislative Institutional Repository of Thailand

ร่างฯ ที่ สคก. ตรวจสอบแล้ว
เรื่องเสร็จที่ ๔๐/ ๒๕๕๗

บันทึกหลักการและเหตุผล
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
พ.ศ.

หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

เหตุผล

เนื่องจากการเดินเรืออาจต้องประสบอันตรายอันก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือ
ทรัพย์สิน หรือบุคคลบนเรือ ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย การกำหนดเงินตอบแทน
ให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ประสบอันตรายทางทะเล
และบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดแก่สิ่งแวดลอม ประกอบกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีลักษณะ
เฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับหลักสากล สมควรมีกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกี่ยวกับเรื่องการช่วยเหลือ
กู้ภัยทางทะเลเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการปฏิบัติหน้าที่ในการช่วยเหลือกู้ภัยและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับ
สิทธิในการได้รับเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้



มาตรา ๔ ในพระราชบัญญัตินี้

“การช่วยเหลือกู้ภัย” หมายความว่า การกระทำหรือกิจกรรมใด ที่ได้กระทำขึ้น เพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินอื่นซึ่งประสบอันตรายในทะเลหรือน่านน้ำใด ๆ

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

“เรือเดินทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล ตามกฎข้อบังคับ สำหรับการตรวจเรือ

“ทรัพย์สิน” หมายความว่า ทรัพย์สินใด ๆ ที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดตรงถาวรอยู่กับ แนวชายฝั่ง และให้หมายความรวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่าระวางด้วย

“ความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม” หมายความว่า ความเสียหายอย่างมากทางกายภาพ แก่สุขอนามัยของมนุษย์ สิ่งมีชีวิตทางทะเล หรือทรัพยากรในน่านน้ำชายฝั่งทะเล ในน่านน้ำในประเทศ หรือบริเวณต่อเนื่องใกล้เคียง ซึ่งเกิดขึ้นจากมลพิษ การปนเปื้อน อัคคีภัย การระเบิดหรืออุบัติเหตุ ร้ายแรงอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน

“เงินตอบแทน” หมายความว่า เงินรางวัล เงินบำเหน็จ หรือเงินค่าทดแทน ซึ่งต้อง จ่ายตามพระราชบัญญัตินี้

มาตรา ๕ พระราชบัญญัตินี้มิให้ใช้บังคับแก่

(๑) การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำในน่านน้ำในประเทศ โดยไม่มีเรือเดินทะเลเข้ามาเกี่ยวข้อง

(๒) เรือรบ หรือเรืออื่นใดที่รัฐเป็นเจ้าของและดำเนินการ โดยไม่ได้ใช้หรือมิได้ใช้เพื่อ วัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์ในขณะที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น และได้รับความคุ้มครองของรัฐตามหลัก กฎหมายระหว่างประเทศอันเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไป

(๓) แท่นที่ตั้งอยู่กับที่หรือลอยน้ำ หรือฐานขุดเจาะในทะเลที่เคลื่อนที่ได้ หากแท่น หรือฐานขุดเจาะนั้นอยู่ในที่ตั้งในขณะที่กำลังทำการสำรวจหรือแสวงหาประโยชน์หรือผลิตทรัพยากร แร่ธาตุใต้ท้องทะเล

มาตรา ๖ ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวด ๑
การปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัย

ส่วนที่ ๑
สัญญาการช่วยเหลือผู้ภัย

มาตรา ๗ ในการทำสัญญาการช่วยเหลือผู้ภัย ให้นายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของเรือ และให้เจ้าของเรือหรือนายเรือมีอำนาจทำสัญญาแทนเจ้าของทรัพย์สินบนเรือ

มาตรา ๘ ในการบังคับตามสัญญาการช่วยเหลือผู้ภัย ถ้าศาลเห็นว่าสัญญานั้นได้ตกลงทำขึ้นภายใต้ความกดดันโดยมิชอบหรือความกดดันอันเกิดจากภัยอันตรายที่คุกคาม และมีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ไม่เป็นธรรม หรือเห็นว่าเงินตอบแทนตามสัญญาได้กำหนดไว้สูงหรือต่ำจนเกินไป เมื่อคำนึงถึงสภาพการปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้นจริง ศาลอาจมีคำสั่งอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

- (๑) ไม่ใช่สัญญานั้นทั้งหมดหรือบางส่วนบังคับแก่คู่สัญญา และใช้บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้บังคับแทน
- (๒) ปรับเปลี่ยนข้อกำหนดหรือเงื่อนไขของสัญญานั้น
- (๓) เพิ่มหรือลดจำนวนเงินตอบแทนที่กำหนดไว้ในสัญญาให้เหมาะสมกับสภาพการปฏิบัติการที่ได้เกิดขึ้นจริง

ส่วนที่ ๒
หน้าที่ในการช่วยเหลือผู้ภัย

มาตรา ๙ ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยมีหน้าที่ต่อเจ้าของเรือ นายเรือและเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ดังต่อไปนี้

- (๑) การดำเนินการปฏิบัติการช่วยเหลือผู้ภัยต้องกระทำด้วยความระมัดระวังตามสมควร
- (๒) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (๑) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้มากที่สุด
- (๓) ขอความช่วยเหลือจากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยรายอื่นเมื่อมีเหตุอันควร และ

(๔) ขอมให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการ เมื่อได้รับการร้องขออันควรจากเจ้าของเรือ นายเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ทั้งนี้ ถ้าปรากฏว่าการร้องขอดังกล่าวมีขึ้นโดยไม่มีเหตุอันควร ให้การปฏิบัติการหรือเข้าร่วมปฏิบัติการของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยรายอื่นนั้น ไม่มีผลกระทบต่อเงินรางวัลที่พึงจะได้รับ

มาตรา ๑๐ ในกรณีที่เรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นประสบภัยอันตราย เจ้าของเรือ นายเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่น มีหน้าที่ต่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ดังต่อไปนี้

- (๑) ให้ความร่วมมืออย่างเต็มที่ในระหว่างปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย
- (๒) ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่ตาม (๑) ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้มากที่สุด
- (๓) ต้องรับมอบเรือ หรือทรัพย์สินคืน เมื่อเรือหรือทรัพย์สินนั้นได้ไปอยู่ในสถานที่ปลอดภัยแล้ว และได้รับการร้องขอโดยมีเหตุอันควรจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา ๑๑ นายเรือมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายแห่งชีวิต ในทะเลตามความสามารถที่จะกระทำได้โดยไม่ก่อให้เกิดภัยอันตรายอย่างร้ายแรงแก่เรือและบุคคลบนเรือของตน

เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในผลที่นายเรือไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามวรรคหนึ่ง

หมวด ๒

สิทธิของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา ๑๒ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีสิทธิได้รับเงินรางวัล ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นประโยชน์ต่อการทำให้เรือหรือทรัพย์สินปลอดภัย

แม้เรือที่ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นเจ้าของเดียวกันกับเรือที่ประสบภัยอันตราย สิทธิในการได้รับเงินรางวัลจะไม่เสียไป

มาตรา ๑๓ การกำหนดเงินรางวัล ให้ใช้เกณฑ์ดังต่อไปนี้ประกอบกัน ทั้งนี้ ให้คำนึงถึงการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย

- (๑) มูลค่าของเรือและทรัพย์สินอย่างอื่นตามสภาพที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้
- (๒) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมให้มากที่สุด
- (๓) ระดับของความสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัย



LIART

(๔) สภาพและระดับความรุนแรงของภัยอันตราย

(๕) ทักษะและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินและ

ชีวิตบุคคล

(๖) เวลาที่เสียไปและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น รวมทั้งความสูญเสียที่เกิดแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

(๗) ความเสี่ยงต่อความรับผิดชอบและความเสี่ยงอย่างอื่นที่เกิดแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหรือ

อุปกรณ์ต่าง ๆ ที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย

(๘) ความฉับพลันในการให้บริการ

(๙) เรือและเครื่องมือต่าง ๆ ที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีไว้ใช้และที่ได้ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย

(๑๐) การเตรียมพร้อม ประสิทธิภาพและมูลค่าของอุปกรณ์ต่าง ๆ ของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

มาตรา ๑๔ ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือต้องจ่ายเงินรางวัลตามส่วนแห่งมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้ได้

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยเป็นประโยชน์แก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือ นั้น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเรียกเอาเงินรางวัลทั้งหมดนั้นจากเจ้าของเรือก็ได้

ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยใช้สิทธิตามวรรคสอง เจ้าของเรือซึ่งจ่ายเงินรางวัลไปนั้น มีสิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ผู้มีส่วนได้เสียในเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นตามส่วนที่ผู้มีส่วนได้เสียนั้นจะต้องจ่ายตามวรรคหนึ่ง

มาตรา ๑๕ เงินรางวัลจะต้องไม่เกินมูลค่าของเรือและทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ ทั้งนี้ ไม่รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้อง

มาตรา ๑๖ ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ ซึ่งเรือลำนั้นเองหรือสินค้าในเรือได้คุกคามต่อการที่จะก่อให้เกิดความเสียหายต่อสภาพแวดล้อม และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้รับเงินรางวัลตามมาตรา ๑๓ หรือได้รับเงินรางวัลตามมาตรา ๑๓ แต่น้อยกว่าค่าใช้จ่ายของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามที่กำหนดไว้ในมาตรานี้จากเจ้าของเรือลำนั้นเท่ากับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย หรือส่วนต่างระหว่างค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับเงินรางวัลตามมาตรา ๑๓ แล้วแต่กรณี

ในกรณีตามที่ได้ระบุไว้ในวรรคหนึ่ง ถ้าการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดต่อสภาพแวดล้อม เงินค่าทดแทนพิเศษซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าพึงจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย อาจเพิ่มขึ้นได้อย่างสูงถึงร้อยละสามสิบของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ทั้งนี้ ศาลอาจจะเพิ่มเงินค่าทดแทนพิเศษขึ้นได้อีก หากศาลเห็นว่าเป็นธรรมและยุติธรรม โดยพิจารณาตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓



LIART

อย่างไรก็ตาม เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะได้รับต้องไม่เกินสองเท่าของค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยตามวรรคหนึ่งและวรรคสอง ให้หมายถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นโดยมีเหตุอันควรที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องจ่ายไป รวมถึงอัตราที่เป็นธรรมสำหรับอุปกรณ์และบุคลากรที่ได้ใช้ไปจริงและมีเหตุอันควร ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงเกณฑ์ตามที่ระบุไว้ในมาตรา ๑๓ (๘) (๙) และ (๑๐)

เงินค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดที่จะต้องจ่ายตามมาตรา นี้ ให้จ่ายตามส่วนต่างระหว่างเงินค่าทดแทนพิเศษกับเงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับตามมาตรา ๑๓

ถ้าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเลินเล่อและไม่ทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอย่างมากที่สุดแก่สภาพแวดล้อม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจจะถูกตัดสิทธิที่จะได้รับเงินค่าทดแทนพิเศษตามมาตรา นี้ทั้งหมดหรือแต่เพียงบางส่วน แล้วแต่กรณี

บทบัญญัติตามมาตรา นี้ไม่กระทบถึงสิทธิไล่เบียดของเจ้าของเรือ

มาตรา ๑๗ ในกรณีที่มีผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหลายราย ให้ใช้เกณฑ์ตามมาตรา ๑๓ เป็นฐานของการคำนวณเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยเหล่านั้น

มาตรา ๑๘ ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือไทย การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือให้พิจารณาว่าการปฏิบัติการนั้นเป็นการนำเรือเข้าเสี่ยงภัยหรือเป็นการปฏิบัติการที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือ ถ้าปรากฏว่าเป็นกรณีนำเรือเข้าเสี่ยงภัย ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่เจ้าของเรือ แต่ถ้าเป็นกรณีที่อาศัยทักษะหรือความสามารถเฉพาะตัวของคนประจำเรือโดยเฉพาะ ให้เงินรางวัลส่วนใหญ่ตกแก่คนประจำเรือทุกคน โดยระหว่างคนประจำเรือด้วยกัน ให้ได้รับส่วนแบ่งเงินรางวัลในอัตราส่วนที่เท่ากัน ทั้งนี้ เว้นแต่จะตกลงกันโดยชัดแจ้งไว้เป็นอย่างอื่น

ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการจากเรือต่างประเทศ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างเจ้าของเรือและคนประจำเรือ ให้เป็นไปตามกฎหมายของประเทศที่เรือนั้นชักธง

มาตรา ๑๙ ในกรณีที่การช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ปฏิบัติการจากเรือ การแบ่งเงินรางวัลระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างที่ตนได้ใช้ในการปฏิบัติการ ให้เป็นไปตามกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างนั้น

ในกรณีที่กฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยกับลูกจ้างเป็นกฎหมายไทย ให้นำบทบัญญัติในมาตรา ๑๘ วรรคหนึ่งมาใช้บังคับโดยอนุโลม



LIART

มาตรา ๒๐ ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิเรียกเงินตอบแทนจากผู้ประสบภัยที่รอดชีวิตจากการกระทำนั้น

ในการช่วยเหลือผู้ภัยที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ให้ผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตนั้นมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งที่เป็นธรรมจากเงินตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยได้รับ

มาตรา ๒๑ ในกรณีที่มีการช่วยชีวิตผู้ประสบภัย ถ้าผู้ที่กระทำการช่วยชีวิตได้กระทำการช่วยเหลือผู้ภัยด้วยในคราวเดียวกัน ศาลอาจเพิ่มเงินตอบแทนที่ผู้กระทำการช่วยชีวิตผู้ประสบภัยจะได้รับก็ได้

มาตรา ๒๒ ในกรณีที่มีการทำสัญญาไว้ก่อนเกิดภัยอันตราย การปฏิบัติตามสัญญานั้นไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน เว้นแต่การปฏิบัติตามนั้นเป็นการกระทำนอกเหนือไปจากขอบเขตหน้าที่ตามสัญญานั้น

มาตรา ๒๓ หากการช่วยเหลือผู้ภัยจำเป็นต้องมีขึ้นหรือต้องยกขึ้นเพราะความผิดหรือการละเลยต่อหน้าที่ของผู้ช่วยเหลือผู้ภัย ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยนั้นอาจเสียสิทธิในการได้รับเงินตอบแทนไปทั้งหมดหรือบางส่วน

หากผู้ช่วยเหลือผู้ภัยกระทำการโดยกลฉ้อฉลหรือไม่สุจริต ย่อมสิ้นไปซึ่งสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทนโดยสิ้นเชิง

มาตรา ๒๔ การช่วยเหลือผู้ภัยไม่ก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับเงินตอบแทน หากได้กระทำไปโดยฝ่าฝืนคำสั่งห้ามอันชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควรของบุคคลดังต่อไปนี้

(๑) เจ้าของเรือหรือนายเรือ ในกรณีการช่วยเหลือผู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือ หรือทรัพย์สินที่เคຍอยู่บนเรือ

(๒) เจ้าของทรัพย์สินอย่างอื่นที่ประสบภัยอันตราย ในกรณีการช่วยเหลือผู้ภัยทรัพย์สินที่ไม่ได้อยู่และไม่เคຍอยู่บนเรือ

หมวด ๓

สิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนและการดำเนินคดี

มาตรา ๒๕ ผู้ช่วยเหลือผู้ภัยย่อมมีบุริมสิทธิทางทะเลเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องเงินตอบแทนจากการช่วยเหลือผู้ภัยเรือ แต่หากมีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องดังกล่าว

อันเป็นที่พอใจ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นไม่อาจอ้างบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือนั้นได้อีก

มาตรา ๒๖ หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยร้องขอ ให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้นด้วย

มาตรา ๒๗ ก่อนที่จะปล่อยสินค้าไปจากเรือ เจ้าของเรือต้องใช้ความพยายามอย่างเต็มที่ให้เจ้าของสินค้าจัดให้มีหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนอันเป็นที่พอใจ รวมถึงดอกเบี้ยและค่าใช้จ่ายในการใช้สิทธิเรียกร้องนั้น ทั้งนี้ ไม่ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะร้องขอตามมาตรา ๒๖ หรือไม่ก็ตาม

มาตรา ๒๘ ห้ามมิให้เคลื่อนย้ายเรือและทรัพย์สินอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยออกไปจากท่าเรือหรือสถานที่ที่เรือและทรัพย์สินนั้นมาถึงหลังจากเสร็จสิ้นการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย โดยปราศจากความยินยอมจากผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เว้นแต่มีการวางหลักประกันเพื่อสิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทนของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต่อเรือหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้อง

มาตรา ๒๙ คำฟ้องเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา ๓๐ ในกรณีที่มีการเรียกร้องเงินตอบแทนเป็นข้อพิพาทเฉพาะเรื่องเงินตอบแทน ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยอาจยื่นคำขอฝ่ายเดียวโดยทำเป็นคำร้องขอต่อศาลในเวลาใด ๆ ก่อนพิพากษา ขอให้ศาลมีคำสั่งให้บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนจ่ายเงินตอบแทนในจำนวนที่ไม่ได้แย้งกัน เมื่อศาลได้รับคำร้องนี้แล้วให้ดำเนินการไต่สวนก่อนก็ได้ ศาลอาจพิจารณาสั่งให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนที่ร้องขอ

เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับเงินตอบแทนตามจำนวนนั้นแล้ว ให้ลดหลักประกันที่วางไว้ตามมาตรา ๒๖ แก่บุคคลซึ่งต้องรับผิดชอบในเงินตอบแทนตามส่วน

มาตรา ๓๑ สิทธิเรียกร้องในเงินตอบแทน ถ้าไม่ได้ฟ้องคดีต่อศาลภายในสองปีนับแต่วันที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยสิ้นสุดลง ให้เป็นอันขาดอายุความ

มาตรา ๓๒ ทรัพย์สินซึ่งมิใช่เพื่อประโยชน์ในทางพาณิชย์ของรัฐหนึ่งรัฐใดซึ่งได้รับความคุ้มครองของรัฐ ย่อมไม่ตกอยู่ภายใต้การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย เว้นแต่เป็นกรณีที่รัฐซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นให้ความยินยอม



LIRT

มาตรา ๓๓ สินค้าเพื่อมนุษยธรรมซึ่งรัฐหนึ่งรัฐใดได้บริจาค ข่อมไม่ตกอยู่ภายใต้
การยึด กัก หรือยึดหน่วงตามกฎหมาย หากรัฐนั้นได้ตกลงจ่ายเงินตอบแทน

บทเฉพาะกาล

มาตรา ๓๔ พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นก่อนวันที่
พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายกรัฐมนตรี