

### ส่วนที่ 3

## เหตุอุบัติทางทะเล

(Contingencies, Evènements de mer)

ในขณะที่เรือกำลังเดินทะเลอยู่นั้น อาจเกิดเหตุการณ์พิเศษอันใดอันหนึ่งซึ่งมีความสำคัญมาก จำเป็นที่จะต้องมีกฎเกณฑ์เฉพาะใช้บังคับในกรณีนั้น เหตุการณ์ดังกล่าวก็ได้แก่ การโดนกันของเรือ (collision, abordage) และรวมไปถึงการช่วยเหลือกู้ภัยให้แก่เรือที่ตกอยู่ในอันตราย (salvage, l' assistance)

นอกจากนี้ จะได้ทำการศึกษาถึงกรณีที่นายเรือได้กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดไปเพื่อให้การเดินทางนั้นบรรลุถึงจุดหมายปลายทาง และหากการกระทำนั้นก่อให้เกิดความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายใด ๆ บุคคลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางนั้นก็ต้องร่วมกันเฉลี่ยความรับผิดชอบในเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายนั้น ๆ ด้วย (general average, avarie commune)



# บทที่ 1

## การโดนกันของเรือ

(Collision, Abordage)

เมื่อมีการโดนกันของเรือเกิดขึ้น ก็จำเป็นต้องมีการพิจารณากันถึงความรับผิดชอบของฝ่ายที่เป็นผู้ก่อความเสียหายหรือละเลยจนเป็นเหตุให้เรือเกิดโดนกันขึ้น ถ้าหากสามารถพิสูจน์ได้ว่าฝ่ายใดเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบแล้ว คือ เป็นผู้กระทำละเมิดหรือละเลยจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหาย เจ้าของเรือของฝ่ายนั้นก็ต้องรับผิดชอบ แม้ความผิดนั้นจะเกิดจากการกระทำของนายเรือหรือลูกเรือก็ตาม (ตามหลัก Vicarious Liability) ทั้งนี้เพราะถือว่าเจ้าของเรือเป็นนายจ้างจึงต้องรับผิดชอบในการกระทำของลูกจ้างของตนด้วย

ในกฎหมายไทย มีบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยมาตรา 303 ว่า “ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นด้วยความผิดหรือความละเลย ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นมากน้อยเท่าใด ให้ปรับเอาแก่เรือลำที่มีความผิดหรือความละเลยนั้น”

ดังนั้น ในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นเนื่องจากเรือโดนกันโดยมีฝ่ายใดเป็นผู้ทำความผิดหรือละเลย ฝ่ายนั้นก็ต้องชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้น แต่สำหรับกรณีที่ทั้งสองฝ่ายต่างก็มีความผิดด้วยกันทั้งคู่ คือต่างฝ่ายต่างก็เป็นผู้มีส่วนในการก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ในกรณีเช่นนี้ มาตรา 304 บัญญัติไว้ว่า ถ้าเรือที่โดนกันนั้น ต่างมีความผิด หรือละเลยทั้งสองลำ ท่านว่าไม่ต้องปรับให้ฝ่ายใดใช้ค่าเสียหายอันตรายซึ่งได้มีแก่เรือลำใดหรือทั้งสองลำ เว้นไว้แต่ถ้าพิจารณาได้ความว่ามูลเหตุที่โดนกันได้เกิดจากฝ่ายใดโดยมาก ฉะนั้น จึงให้ศาลซึ่งมีหน้าที่ตัดสินกำหนดจำนวนเงินที่ฝ่ายนั้นจะต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง

ตามกฎหมายไทย จึงให้อำนาจศาลที่จะใช้ดุลยพินิจกำหนดความรับผิดชอบเอาตามความหนักเบาแห่งความผิด หรือความละเลยของทั้งสองฝ่ายได้ แต่ในบางกรณีก็เป็นการยากที่จะชี้ชัดลงไปได้ว่า ใครมีส่วนในความผิดนั้นมากน้อยเพียงใด ด้วยเหตุนี้ ในกฎหมายของบางประเทศ จึงกำหนดให้คู่กรณีทั้งสองฝ่ายต้องรับผิดชอบคนละกึ่งหนึ่ง ถ้าไม่สามารถกำหนดอัตราส่วนแห่งความรับผิดชอบตามความหนักเบาของความผิดได้ แต่ถ้าหากสามารถกำหนดได้ก็ให้รับผิดชอบตาม

ความหนักเบาแห่งความผิดนั้น ๆ เช่น เรือ ก. ชนกับเรือ ข. โดยเรือ ก. เสียหาย 40 เรือ ข. เสียหาย 60 สำหรับความผิดนั้น หากสามารถกำหนดได้ว่าเรือ ก. มีความผิด  $\frac{3}{4}$  แต่เรือ ข. เพียง  $\frac{1}{4}$  เท่านั้น ในกรณีเช่นนี้ ความเสียหายทั้งหมดมี 100 เรือ ก. ต้องรับผิดชอบ 3 ใน 4 ก็คือ 75 แต่เรือ ก. เองเสียหาย 40 หักค่าเสียหายของตนออก เรือ ก. ก็ต้องชดใช้ความเสียหายให้แก่เรือ ข. เท่าจำนวนความรับผิดชอบที่เหลือคือ  $75 - 40 = 35$  เรือ ข. ก็จะได้รับชดใช้ความเสียหายจาก ก. ผู้ทำความผิดในอัตราส่วนที่มากกว่าตน 35 และตนเองซึ่งมีส่วนทำความผิดด้วย 1 ใน 4 ก็รับผิดชอบในจำนวน 25 แห่งความเสียหายที่เหลือ แต่ถ้าไม่สามารถแยกได้ว่าใครมีส่วนในความผิดมากน้อยเพียงใด ก็ให้แบ่งครึ่งความรับผิดชอบไป เรือ ก. รับผิดชอบ 50 เรือ ข. รับผิดชอบ 50 ดังนั้น เรือ ก. จะต้องใช้ค่าเสียหายให้แก่เรือ ข. เพียง  $50 - 40$  คือ 10 เท่านั้น ส่วนอีก 50 ที่เหลือตกเป็นความรับผิดชอบของเรือ ข. เองซึ่งต้องรับผิดชอบหนึ่งเท่ากัน

การแบ่งความรับผิดชอบกันคนละครึ่ง ดูเป็นวิธีการคิดคำนวณที่ง่ายและสะดวกดี แต่บางครั้งอาจก่อให้เกิดความไม่ยุติธรรมได้ เช่น เรือ ก. ชนกับเรือ ข. โดยเรือ ก. เสียหาย 2,000 \$ ส่วนเรือ ข. เสียหายเพียง 500 \$ ถ้าให้แบ่งความรับผิดชอบคนละครึ่ง ก็รับผิดชอบคนละ  $2,500 \div 2 = 1,250$  \$ เมื่อเรือ ข. เสียหายแล้ว 500 \$ (รับผิดชอบไปแล้ว 500) ก็เหลือที่จะต้องรับผิดชอบใช้ให้แก่เรือ ก. เพียง  $1,250 - 500 = 750$  \$ เรือ ก. ก็จะได้รับค่าชดใช้เพียง 750 \$ ส่วนอีก 1,250 \$ เรือ ก. ต้องรับผิดชอบเอง (คนละกึ่งหนึ่ง) แต่ถ้าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของเรือ ข. เป็นส่วนใหญ่ ก็ไม่ควรจะให้ ข. รับผิดชอบเพียงครึ่งเดียว ควรให้ ข. รับผิดชอบตามอัตราส่วนแห่งความผิดนั้น จะให้ ข. รับผิดชอบเพียงครึ่งเดียว (1,250 \$) ก็จะไม่ยุติธรรมแก่เรือ ก. ดังนั้น จึงควรให้ ข. รับผิดชอบเท่าความผิดที่เรือ ข. ได้ทำลง เช่น เรือ ข. ทำความผิด 3 ใน 4 ก็ให้รับผิดชอบถึง 3 ใน 4 นั้น ซึ่งได้แก่  $2,500 \times \frac{3}{4} = 1,875$  \$ (ส่วนเรือ ก. รับผิดชอบเพียง 1 ใน 4 คือ  $2,500 \times \frac{1}{4} = 625$  \$) เมื่อเรือ ข. ต้องรับผิดชอบ 1,875 \$ ก็ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เรือ ก. หลังจากหักความเสียหายของเรือตนแล้วเท่ากับ  $1,875 - 500 = 1,375$  \$ ดังนั้นจึงจะยุติธรรม

สำหรับกรณีที่เรือทั้งสองลำหรือมากกว่านั้น ร่วมกันก่อความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ก็ใช้หลักเกณฑ์เดียวกันที่กล่าวข้างต้น ทั้งนี้ เป็นไปตามมาตรา 305 ซึ่งบัญญัติเอาไว้ว่า

“เมื่อมีความผิด หรือละเลยเกิดขึ้นอย่างใดอันเรือที่เกี่ยวข้องมีความผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย ท่านว่าเจ้าของเรือ หรือนายเรือทั้งสองลำนั้น หรือลำใดแต่ลำเดียว ต้องรับผิดชอบใช้ค่าอันตราย หรือความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่สิ่งของที่บรรทุกในเรือหรือแก่บุคคล เพราะความผิด หรือความละเลยที่ได้กระทำนั้น

ถ้าและการต้องใช้ค่าอันตราย หรือความเสียหายนั้นตกหนักแก่เรือที่ต้องคดีนั้นแต่ลำเดียว ท่านว่าเรือลำนั้นย่อมมีอำนาจที่จะฟ้องร้องให้เรืออีกลำหนึ่งที่ต้องคดีด้วยกันช่วยใช้เงินที่ได้เสียไป

แล้ว นั้นก็หนึ่ง

ถ้าและทางพิจารณาตามกฎหมายได้พิพากษาว่า ความรับผิดชอบนั้นควรแบ่งกันเป็น  
อย่างอื่น นอกจากที่เข้ามาแล้วนั้น ท่านว่าการที่จะต้องใช้จ่ายเงินค่าอันตรายหรือความเสียหายต้อง  
เป็นไปตามคำพิพากษานั้น”

กฎหมายไทยที่นำมาให้พิจารณานี้เป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่การเดินทางเรือในน่านน้ำสยาม  
เท่านั้น ดังนั้น หากเป็นกรณีที่มีเรือโดนกัน ณ ที่อื่นที่มีได้อยู่ในน่านน้ำสยามแล้ว ก็มีได้ตกอยู่  
ในบังคับของกฎหมายนี้ จึงต้องนำหลักเกณฑ์แห่งกฎหมายระหว่างประเทศมาใช้ กฎหมาย  
ระหว่างประเทศในเรื่องเรือโดนกันนั้นก็มีอนุสัญญากรุงบรัสเซลฉบับวันที่ 23 กันยายน 1910  
ซึ่งบรรดาประเทศส่วนใหญ่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญานั้น แต่ประเทศไทยยังมิได้เป็นภาคี  
จึงไม่อาจใช้ออนุสัญญานี้ได้ แต่อย่างไรก็ดี กฎเกณฑ์ที่บัญญัติไว้เป็นกฎหมายที่ใช้กับการเดินทางเรือ  
ในน่านน้ำไทย ก็ยึดหลักเกณฑ์ที่ใกล้เคียงกับหลักเกณฑ์ในอนุสัญญา ดังนั้น หากมีอุบัติเหตุ  
เรือโดนกันเกิดขึ้น และศาลไทยมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีในกรณีเช่นนั้น และหากกฎหมาย  
ว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายของไทยบัญญัติให้ใช้กฎหมายไทยบังคับในประเด็นข้อพิพาทนั้น ๆ  
ผลของคดีก็คงเป็นไปในรูปเดียวกับที่อนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดไว้ จึงไม่น่าจะเกิดปัญหา  
ในทางปฏิบัติแต่อย่างใด<sup>(1)</sup> แต่อย่างไรก็ดี หากประเทศไทยได้มีกฎหมายภายในใช้บังคับโดยตรง  
แก่การโดนกันของเรือนอกอาณาเขตของประเทศไทย โดยยึดถือตามอนุสัญญากรุงบรัสเซลนั้น  
ก็น่าที่จะเป็นสิ่งที่ดี และเหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง

ในกรณีที่เรือโดนกันโดยมิใช่ความผิดของเรือฝ่ายใด (เหตุสุดวิสัย) อนุสัญญากรุงบรัสเซล  
ก็บัญญัติให้ความเสียหายตกเป็นพับแก่เรือลำที่ประสบเคราะห์กรรมนั้น ๆ เอง เช่นเดียวกับที่  
มาตรา 302 แห่งพระราชบัญญัติการเดินทางเรือในน่านน้ำไทยบัญญัติเอาไว้ กล่าวคือ

“ถ้ามีเหตุเรือโดนกันครั้งใด เป็นโดยความไม่ได้แกลังหรือเป็นเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความ  
สามารถของมนุษย์จะป้องกันได้ก็ดี ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่เรือลำใด  
มากน้อยเท่าใด ต้องเป็นพับกับเรือลำนั้นเองทั้งสิ้น”

เมื่อเรือเกิดการโดนกันขึ้น ฝ่ายใดจะต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อตนได้มีส่วนทำความผิดก่อให้เกิด  
เกิดความเสียหาย หากว่าตนมิได้มีส่วนทำความผิดก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น ๆ ด้วยเหตุนี้  
จึงต้องพิจารณาว่ากรณีใดบ้างที่จะถือได้ว่าเป็นความผิดของเรือลำใด

การพิจารณาว่าใครเป็นผู้ทำความผิดนั้น ก็พิจารณาได้จากข้อเท็จจริงเป็นราย ๆ ไป  
หากฝ่ายใดไม่ปฏิบัติตามกฎเกณฑ์ที่วางไว้เพื่อป้องกันเรือโดนกัน เช่น ไม่เคารพกฎเกณฑ์ที่  
พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2497 กำหนดไว้เกี่ยวกับเครื่องหมาย การให้สัญญาณ

(1) ดร. ธิดา ซาสีจันทร์ op. cit. หน้า 124.

เวลาส่วนกัน การปฏิบัติการเดินเรือในเวลาค่าคืน ฯลฯ ก็ต้องสันนิษฐานไว้เป็นเบื้องต้นว่าฝ่ายนั้น  
ได้กระทำความผิดอันเป็นเหตุให้ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายแล้ว

## บทที่ 2

# การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

(Salvage, L' assistance en Mer)

เนื่องจากการเดินเรือไม่ว่าจะเป็นการเดินเรือในแม่น้ำลำคลองหรือในทะเลก็สามารถเกิดอันตรายแก่ทรัพย์สินและร่างกายของผู้ใช้ประโยชน์จากเรือนั้น ๆ ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินเรือทางทะเล ซึ่งกินระยะเวลานาน อาจมีภัยเกิดขึ้นก่อความเสียหายอย่างร้ายแรงได้ทุกขณะ ดังนั้น เมื่อเรือลำใดประสบเคราะห์กรรม เรืออื่น ๆ ที่ประสบเหตุก็ต้องช่วยเหลือเรือที่กำลังตกอยู่ในอันตรายนั้น ยกตัวอย่างเช่น เรือบรรทุกน้ำมันปานามาที่ประสบอุบัติเหตุเมื่อเร็ว ๆ นี้ ก็ได้รับการช่วยเหลือโดยเรือญี่ปุ่น ซึ่งเป็นการบรรเทาความเสียหายให้ลดน้อยลงไปได้มาก

การที่เรือต้องช่วยเหลือซึ่งกันและกันเมื่อเรือลำอื่น ๆ ประสบภัยอันตรายนี้ เราถือกันว่าเป็นทั้งพันธะทางจิตใจและพันธะทางกฎหมายด้วย กล่าวคือ กฎหมายไม่ว่าจะเป็นกฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศจะมีข้อกำหนดให้นายเรือทุกลำเข้าช่วยเหลือเรือที่กำลังประสบภัยซึ่งหากนายเรือลำใดฝ่าฝืนไม่เข้าช่วยเหลือโดยไม่สามารถแก้ตัวได้ว่าสาเหตุที่ตนไม่เข้าช่วยเหลือนั้นเพราะเหตุใด ในกรณีนี้นายเรือนั้นก็มีความผิด อาจถูกลงโทษทางอาญา หรือต้องระวางโทษอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนด

สำหรับกฎหมายภายในของไทยนั้น มาตรา 312 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำสยาม พ.ศ. 2481 บัญญัติว่า

“เมื่อเกิดเหตุเรือสองลำโดนกันขึ้นเวลาใด นายเรือหรือผู้ที่ควบคุมทั้ง 2 ฝ่าย เมื่อเห็นว่าจะกระทำได้เพียงใด โดยไม่เป็นที่น่ากลัวอันตรายจะมีขึ้นแก่เรือ หรือลูกเรือ หรือคนโดยสาร (ที่หากจะมี) ในเรือของตน ท่านว่าเป็นหน้าที่ของนายเรือหรือผู้ควบคุมเรือควรจะทำดังต่อไปนี้ คือ

ก. ต้องช่วยเหลือตามความสามารถที่จะกระทำได้เพียงใดแก่เรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันและนายเรือ ลูกเรือ และคนโดยสาร (ถ้าหากมี) ของเรือลำนั้น เพื่อป้องกันให้พ้นจากอันตราย

ที่จะพึงเกิดจากเหตุที่เรือโดนกัน และต้องรอเรืออยู่ใกล้กับเรือลำนั้น จนกว่าจะเป็นที่แน่ใจว่าไม่ต้องให้ช่วยเหลืออีกต่อไป

ข. ต้องแจ้งชื่อเรือ ชื่อเมืองท่าที่เป็นสำนักของเรือของตน และมาจากเมืองท่าใดจะไปเมืองท่าใด แก่นายเรือ หรือผู้ที่ควบคุมเรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันนั้นให้ทราบ

ถ้านายเรือ หรือผู้ที่ควบคุมเรือลำใดละเลยไม่กระทำตามข้อปฏิบัติที่ว่าไว้ในมาตรานี้ และไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้ว่าเป็นด้วยเหตุใด ท่านว่าให้มีสิทธิพยานแน่นนอนว่าเป็นอย่างอื่น ต้องถือว่าเหตุเรือโดนกันนั้นได้เกิดขึ้นเพราะความประพฤติผิด หรือละเลย หรือความประพฤติละเมิดนั้น

ถ้านายเรือ หรือผู้ควบคุมเรือลำใดไม่มีเหตุอันสมควรที่จะแก้ตัวได้ และผู้นั้นไม่กระทำตามที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้ ท่านว่ามีความผิดต้องระวางโทษานุโทษเป็นสามสถาน สถานหนึ่งให้จำคุกไม่เกิน 60 เดือน สถานหนึ่งให้ปรับเป็นเงินไม่เกินกว่าพันบาท สถานหนึ่งทั้งจำทั้งปรับ เช่นว่าแล้วด้วยกัน และถ้าเป็นผู้มีประกาศนียบัตรสำหรับทำการในหน้าที่เช่นนั้น ท่านว่าต้องมีการพิจารณาความที่ประพฤติผิดและให้งดประกาศนียบัตรนั้นเสีย หรือห้ามไม่ให้ใช้อีกต่อไปก็ได้ สุดแต่สมควรแก่การ”

มาตราที่กล่าวมานี้เป็นการกำหนดหน้าที่ช่วยเหลือกู้ภัยหลังจากเกิดเรือโดนกันขึ้นสำหรับในกรณีอื่นที่ภัยมิได้เกิดจากเรือโดนกัน นายเรือก็ยังมีหน้าที่ต้องช่วยเหลือกู้ภัยให้เช่นกัน แต่ภาระหน้าที่จะเบาบางกว่าการช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีเรือโดนกันดังกล่าวข้างต้น

ในกรณีที่นายเรือได้กระทำตามหน้าที่ คือ เข้าช่วยเหลือกู้ภัยแก่เรือลำอื่นที่กำลังประสบภัยอันตรายอยู่ หลังจากช่วยเหลือกันแล้ว ก็จะมีปัญหากฎหมายเกิดขึ้นหลายประเด็นด้วยกัน เช่น ปัญหาเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายที่เสียไปเพื่อการช่วยเหลือนั้นจะตกอยู่กับใคร หรือปัญหาว่าภัยอันตรายที่เกิดแก่เรือที่เข้าช่วยเหลืออันเนื่องมาแต่ความเสียหายภัยในขณะที่เข้าช่วยเหลือนั้น จะมีผลทางกฎหมายเป็นประการใด เป็นต้น

ในปัจจุบันมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่วางกฎเกณฑ์เกี่ยวข้องกับปัญหาดังกล่าวอยู่ฉบับหนึ่ง คือ อนุสัญญากรุงบรัสเซลเมื่อวันที่ 23 พฤศจิกายน ค.ศ. 1910 ดังจะได้ศึกษากันโดยละเอียดต่อไป

ความจริงแล้ว การที่บุคคลหนึ่งเข้าช่วยเหลือบุคคลอื่นที่ตกอยู่ในภัยอันตรายโดยสมัครใจก็น่าจะถือเท่ากับว่ายอมรับความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นอันจะนำมาซึ่งความเสียหายแก่ตน รวมทั้งไม่อาจจะมาเรียกร้องเงินรางวัลตอบแทนได้ แต่สำหรับในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ผู้ช่วยเหลือมีสิทธิที่จะได้รับรางวัลในกรณีที่เสี่ยงภัยเข้าช่วยเหลือด้วย สิทธิเช่นนี้มีอยู่ตั้งแต่สมัยโรมันจวบจนกระทั่งทุกวันนี้



การที่ยินยอมให้สิทธิที่จะได้รับผลตอบแทนเป็นรางวัลเช่นนี้ ก็เนื่องมาจากเหตุผลว่า บุคคลใดก็ตามที่ฝ่าฟันอันตรายเพื่อเข้าช่วยเหลือ และได้ใช้กำลังร่างกายกำลังทรัพย์เข้าช่วยจนเป็นเหตุให้เรืออีกลำที่ตกอยู่ในอันตรายรอดพ้นจากอันตรายนั้น เรือที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือนั้นก็ควรจะต้องตอบแทนผู้ที่ช่วยเหลือตนด้วยเพื่อเป็นกำลังใจสำหรับการช่วยเหลือคราวต่อ ๆ ไป

เมื่อมีการเข้าช่วยเหลือกู้ภัย อันจะนำมาซึ่งสิทธิที่จะได้รับรางวัลตอบแทนนี้ จะต้องปรากฏด้วยว่า การกระทำเช่นนั้นต้องด้วยเงื่อนไขแห่งการช่วยเหลือดังจะกล่าวต่อไปนี้คือ

## เงื่อนไขของการช่วยเหลือ

1. ต้องเป็นการช่วยเหลือแก่ เรือ ที่อยู่ในภยันตราย (ในความหมายอย่างกว้าง คือ รวมถึงสินค้าและคนที่กำลังรับอันตรายด้วย แต่ไม่รวมไปถึงสิ่งอื่น ๆ ที่มีได้ใช้ในการเดินเรือ แต่เดิมนั้นถือว่าการช่วยนั้นจะต้องช่วยเหลือได้สิ่งอื่น ๆ ด้วย มิใช่ช่วยได้แต่ชีวิตมนุษย์ ลำพังการช่วยชีวิตมนุษย์นั้น จะไม่ได้รับค่าตอบแทน (there must be something saved more than life) เพราะถือว่าเป็นหน้าที่ทางกฎหมายที่จะต้องช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ที่อยู่ในอันตราย รางวัลค่าตอบแทนนั้นจะให้เพื่อตอบแทนทรัพย์ที่ถูกช่วยเหลือได้ มิใช่ให้เพื่อการช่วยชีวิต ในปัจจุบัน ถ้ามีการช่วยได้ทั้งทรัพย์สินและชีวิตมนุษย์ การช่วยเหลือชีวิตนั้นอาจได้รับค่าตอบแทนด้วย เช่น กรณีเรือ The Sarpedon ซึ่งบรรทุกทั้งสินค้าและคนโดยสารประสบภัย เรือ The Calderon จึงเข้าช่วยเหลือชีวิตมนุษย์กับสินค้ามาได้บ้าง ตัวเรือ The Sarpedon นั้นในที่สุดอัปปางลง ในกรณีนี้เรือ The Calderon ได้รับค่าตอบแทน 4,000 ปอนด์ เพื่อการช่วยชีวิตและสินค้า (ค.ศ. 1877)

ในกรณีที่มีเรือสองลำเข้ากู้ภัย ลำหนึ่งช่วยชีวิตมนุษย์ แต่อีกลำหนึ่งช่วยกู้ทรัพย์ ในกรณีเช่นนี้ก็ถือว่ามี การช่วยทั้งชีวิตและทรัพย์ที่จะทำให้สามารถเรียกค่าตอบแทนได้แล้ว ค่าตอบแทนนี้เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินต้องช่วยเหลือกัน ใน limit แห่งทรัพย์ที่ถูกช่วยเหลือมาได้เท่านั้น แต่ในบางประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษ ได้มีการตั้งทุนไว้เพื่อชำระค่ากู้ภัยแก่ชีวิตเอาไว้ด้วย โดยให้เรียกจากกองทุนที่เรียกว่า Mercantile Marine Fund

2. ต้องเป็นกรณีที่เรือตกอยู่ในภยันตราย (existence of danger) ส่วนภยันตรายจะต้องมีลักษณะร้ายแรงถึงขนาดเช่นใดนั้น ไม่มีหลักเกณฑ์แน่นอนตายตัว ศาลเองก็ไม่กล่าววงหลักเกณฑ์ที่จะให้ผู้ช่วยเหลือได้รับค่าตอบแทนต่อเมื่อมีภัยถึงขนาดร้ายแรงที่สุด เพราะอาจทำให้ผู้ที่เข้าช่วยเหลือลังเลใจไม่เข้าช่วย เพราะไม่แน่ใจว่าร้ายแรงถึงขนาดหรือไม่ ซึ่งถ้าไม่ถึงขนาดคนช่วยไปก็จะได้ไม่ได้รับค่าตอบแทน (ซึ่งก็จะเป็นอันตรายต่อการพาณิชย์นาวีโดยทั่ว ๆ ไป ในที่สุดก็จะมีใครสนใจให้ความช่วยเหลือกัน) อย่างไรก็ตาม ศาลก็ไม่สามารถปล่อยให้เป็นอิสระเสรี แม้มีภัย

ชนิดเดียวกันก็อ้างเรียกค่าตอบแทนกันได้ เพราะจะเป็นการเปิดโอกาสให้มีผู้ฉวยโอกาสเข้าช่วยเหลือ เพื่อหวังในค่าตอบแทนอันมีค่าสูง ซึ่งจะทำให้เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าซึ่งมีภัยนิดเดียวเสียจากการช่วยนั้นมากกว่าได้

อย่างไรก็ดี มีข้อควรสังเกตว่า การที่จะเรียกร้อยรางวัลเป็นค่าตอบแทนนั้น ผู้เข้าช่วยเหลือไม่จำเป็นต้องได้รับความยินยอมจากผู้ที่ได้รับมอบหมายให้ควบคุมทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือได้ ลำพังเพียงแต่สามารถอ้างได้ว่าเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้า ถ้าตกอยู่ในสถานการณ์เช่นนั้น ก็คงต้องตอบตกลงให้ช่วยเหลือแล้ว ปัญหาจึงมีอยู่ว่ากรณีใดบ้างที่จะถือได้ว่าเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าคงตอบตกลงแน่ ซึ่งต้องดูข้อเท็จจริงเป็นราย ๆ ไป

*ยกตัวอย่างเช่น* เรือ The Charlotte ตกอยู่ในภยันตรายในขณะที่จะแล่นเข้าฝั่ง มีหมอกฝน คลื่นจัดมาก จึงทอดสมอ หยุดอยู่กับที่ เสากระโดงเรือก็หัก ใบเรือฉีกขาดหมด เรืออีกลำหนึ่งจึงเข้าช่วยเหลือ ในกรณีนี้เราถือว่าเรือที่เข้าช่วยเหลือสามารถเรียกค่าตอบแทนได้ เพราะในสถานการณ์เช่นนั้น เรือลำนั้นไม่มีโอกาสที่จะเข้าท่าได้โดยปลอดภัย แม้ว่าจะไม่ใช่ภยันตรายที่ถึงขนาดจะทำให้เรืออับปางลงได้ในทันที (immediate) และจะต้องอับปางลงอย่างแน่นอน (absolute) แต่ถ้าหากว่าในขณะที่เข้าช่วยเหลือนั้น เรืออาจประสบความเสียหายหรือประสบเคราะห์กรรม ซึ่งอาจทำให้อับปางลงได้ ถ้าไม่รีบเข้าช่วยเหลือเสียก่อน ก็ถือว่าเป็นภยันตรายที่เพียงพอที่จะทำให้ผู้เข้าช่วยเหลือสามารถเรียกค่าตอบแทนได้แล้ว

นอกจากนี้ หากปรากฏว่าไม่มีภยันตรายใด ๆ เลย แต่นายเรือได้ให้สัญญาขอความช่วยเหลือโดยสำคัญผิด กรณีเช่นนี้ก็ทำให้เรือลำอื่นที่เข้าช่วยเหลือตามที่ได้รับคำร้องขอให้ช่วยเหลือนั้นสามารถเรียกค่าใช้จ่ายค่าเสียหายหรือค่าเสียหายที่ตนต้องได้รับจากการแจ้งเท็จนั้นด้วย ในบางประเทศ เช่น อังกฤษ กำหนดให้นายเรือที่แจ้งขอความช่วยเหลือโดยไม่มีสาเหตุแห่งภยันตรายนี้ต้องเสียค่าปรับด้วย (Merchant Shipping Act 1949) ตัวอย่างกรณี The Tower Bridge (1936) มีเรือลำหนึ่งตกอยู่ในอันตรายในระหว่างภูเขาน้ำแข็ง จึงได้ให้สัญญา SOS เรืออีกลำหนึ่งที่ได้ยินสัญญานั้นก็รีบตอบรับจะไปช่วย แล้วแล่นตรงไปช่วยด้วยความเร็วสูง เสียภัยมาก แต่ต่อมาภัยนั้นหมดไป เรือลำที่เข้าไปช่วยนั้นจึงทำแต่เพียงนำเรือลำแรกแล่นถูกทางออกไปสู่ทะเล ในกรณีนี้ถือว่าการช่วยเหลือทางจิตใจ (moral support) และการช่วยนำร่องนั้นเป็นการช่วยเหลือแล้ว จึงสามารถอ้างเอาค่าตอบแทนได้

3. กฎเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องการช่วยเหลือทางทะเลนี้จะไม่ใช้บังคับ ถ้าหากมีหนี้ระหว่างผู้ช่วยเหลือกับเรือที่ประสบภัยกันอยู่ก่อนแล้ว (preexisting-duty) เช่น มีหนี้ผูกพันตามสัญญากันอยู่แล้ว ในกรณีดังกล่าวนี้ ไม่ใช่การช่วยเหลือโดยสมัครใจ (Voluntary of the service) แต่เป็นการช่วยเหลือตามหน้าที่ที่มีอยู่ก่อนแล้ว จึงไม่ใช่กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

บังคับ เช่น เรือที่ทำการลากจูงตามสัญญา หรือนำร่องตามสัญญา เข้าช่วยกู้ภัย ก็ไม่ใช่การช่วยโดยสมัครใจ แต่กระทำตามหน้าที่ซึ่งไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าตอบแทน แต่ถ้าการเข้าช่วยเหลือนั้นมีลักษณะเกินเลยขอบเขตแห่งหน้าที่มาก ก็อาจกลายเป็นการกู้ภัยได้ แต่สำหรับลูกเรือที่ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าตอบแทนในการกู้เรือได้ เพราะเป็นการปฏิบัติตามสัญญาจ้างนั่นเอง

4. อย่างไรก็ดี การที่จะมีการเรียกค่าตอบแทนกันได้นั้น ต้องคำนึงถึงผลของการกู้ว่าสำเร็จหรือไม่ด้วย (Success) โดยปกติจะให้ผู้ช่วยเหลือได้ค่าตอบแทนตามจำนวนค่าแห่งทรัพย์สินที่ทำการช่วยเหลือกู้ภัยสำเร็จ ถ้ากรณีที่ช่วยไปได้บ้าง แต่ไม่สำเร็จ แล้วมีเรือลำอื่นมาช่วยต่อจนสำเร็จ เรือที่ช่วยลำแรกจะได้รับค่าตอบแทนอะไรด้วยหรือไม่

ตัวอย่าง The Cheerful 1918

เรือ The Cheerful เครื่องสี่ใบ เรือ City of Hamburg ประสบเหตุก็เข้าช่วยเหลือลากจูง หลังจากลากจูงได้หลายชั่วโมง ขอเกี่ยวก็หลุด เรือ The Cheerful ก็ทอดสมอตกอยู่ในอันตรายกว่าเดิมอีก ในขณะที่พยายามจะเกี่ยวขอเกี่ยวใหม่ เรือก็เกิดโดนกันโดยความไม่ชำนาญของเรือ City of Hamburg เรือ City of Hamburg จึงต้องเลิกการช่วยเหลือ ในที่สุดเรือทั้ง 2 ลำก็ถูกเรือลากจูงสองลำมาจาก Portland มาช่วยอีกทอดหนึ่ง

ในกรณีเช่นนี้ถือว่า City of Hamburg ไม่มีสิทธิได้รับรางวัล เพราะการช่วยเหลือนั้นกลับทำให้ The Cheerful ตกอยู่ในสถานการณ์ที่แย่กว่าเดิมก่อนการช่วยเหลือเสียอีก เรือ The Cheerful ไม่ได้รับประโยชน์อะไรจากการช่วยเหลือนั้น ๆ เลย

### คู่กรณีที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยมีใครบ้าง

มี 2 ฝ่ายด้วยกัน คือ ฝ่ายที่ทำการช่วยเหลือ (The Salvors) และฝ่ายที่ได้รับการช่วยเหลือ คือ เจ้าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือ ซึ่งได้แก่ เจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า (the owner of the ship or cargo)

ในกรณีที่มีเรือหลายลำแย่งกันเข้าช่วยเหลือเพื่อหวังค่าตอบแทน ซึ่งเป็นจำนวนเงินค่อนข้างสูง ก็มักจะให้ดูว่าเรือลำใดเป็นลำแรกที่เข้าใกล้เรือที่กำลังประสบอันตรายและสามารถช่วยเหลือได้ (first on sport) เรือลำอื่น ๆ ที่มาทีหลังไม่มีสิทธิแย่งเข้าช่วย แต่อย่างไรก็ดี ต้องคำนึงถึงเรือที่จะถูกช่วยให้ปลอดภัยเป็นใหญ่เสมอ ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของกัปตันที่จะให้ผู้ใดเข้าช่วยเหลือก็ได้ ถ้ากัปตันเห็นว่าการให้เรือหลาย ๆ ลำเข้าช่วยเหลือ เรือลำแรกไม่สามารถขัดขวางไม่ให้ลำอื่น ๆ เข้าช่วยเหลือด้วย ถ้าหากไม่ยินยอมให้เรือลำอื่นเข้าช่วยเหลือตามความประสงค์ของนายเรือ เรือที่เข้าช่วยนั้นก็ไม่มีสิทธิได้รับรางวัล

ในการเรียกร้องให้ชำระค่าตอบแทนนี้ นอกจากจะสามารถเรียกร้องเอาจากทรัพย์สิน

ที่ตนช่วยมาได้แล้ว (in rem) ยังสามารถที่จะเรียกร้องกับเจ้าของทรัพย์สินนั้น ๆ เป็นการส่วนตัว (in personal) แต่จะเรียกร้องได้เพียงเท่าค่าแห่งทรัพย์สินที่ช่วยเหลือมาได้เท่านั้น

### ค่าตอบแทน

โดยปกติมักคิดให้กันตามค่าแห่งทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือ เกินไปกว่านั้นจะไม่ได้รับการนำมาคิดเป็นค่าตอบแทน นอกจากนี้ ยังต้องคำนึงถึงความเสี่ยงภัยที่เรือซึ่งเข้าทำการช่วยเหลืออาจได้รับรวมถึงต้องคำนึงถึงค่าของเรือที่เข้าช่วยเหลือด้วย

*ตัวอย่าง* การคิดค่าตอบแทน กรณีเรือ The Nicolina (1843) ถูกละทิ้งอยู่กลางทะเล เรือ West Indianman ผ่านมาก็เข้าช่วยเหลือโดยส่งลูกเรือลงไปบนเรือลำนั้น 3 คน หัวหน้าเครื่อง 1 คน และสามารถติดเครื่องได้โดยง่าย ในกรณีนี้ คิดค่าแห่งทรัพย์สินที่ได้รับการช่วยเหลือเป็นเงิน 1,153 ปอนด์ จึงคิดให้เป็นค่าตอบแทน 550 ปอนด์ จากจำนวน 550 ปอนด์นี้ เจ้าของเรือที่เข้าทำการช่วยเหลือได้รับ 100 ปอนด์ ให้กับต้นเรือกับหัวหน้าเครื่องคนละ 100 ปอนด์ ที่เหลืออีก 150 ปอนด์ให้กับลูกเรือ 3 คน ส่วนอีก 100 ปอนด์ที่เหลือแบ่งแก่ลูกเรือทั้งหมดที่อยู่บนเรือโดยมิได้ลงไปช่วย

โดยปกติก่อนจะเข้าไปช่วยเหลือมักมีการตกลงคิดค่าตอบแทนกันแล้ว โดยทั่ว ๆ ไปใช้แบบฟอร์มของ Lloyd (Lloyd's Standard Form)

### บทที่ 3

## การเฉลี่ยความเสียหายทางทะเล

(General Average)

โดยปกติแล้ว ความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของบุคคลใด บุคคลนั้นก็ควรรับบาปเคราะห์ในความเสียหายนั้น ๆ เอง จะไปเรียกร้องให้บุคคลอื่น ๆ ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายกับตนด้วยไม่ได้ เพราะเป็นความเสียหายที่ตนต้องรับผิดชอบโดยเฉพาะบุคคล (Particular Average) ยกตัวอย่างเช่น เรือเดินทางอยู่ในทะเล เกิดเครื่องยนต์ขัดข้องทำให้เรือจำต้องเข้าอู่ซ่อม ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือนี้ตกอยู่กับเจ้าของเรือบุคคลอื่น ๆ เช่น เจ้าของสินค้า หากจำต้องร่วมเฉลี่ยในความเสียหายนั้น ๆ ไม่

แต่ในบางกรณี เรือและสินค้าอาจตกอยู่ในภยันตรายร่วมกัน (Common danger) และนายเรือจำต้องเสียสละส่วนแห่งสินค้าหรือเรือบางส่วนด้วยเจตนาที่จะให้ทั้งเรือและสินค้านั้นรอดพ้นจากภยันตรายนั้น ค่าใช้จ่ายหรือความเสียหายที่ได้กระทำไปนั้นถือว่าผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกคนต้องร่วมกันรับผิดชอบ ถือเป็นความเสียหายที่อาจเรียกให้เฉลี่ยความรับผิดชอบร่วมกันได้ (General Average, Avaries Communies)<sup>(1)</sup>

หลักเกณฑ์เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทางทะเลนี้ เป็นจารีตประเพณีที่มีอยู่มาเนิ่นนานแล้ว จากหลักฐานที่ค้นพบยืนยันได้ว่า ตั้งแต่สมัยโรมันก็มีการยอมรับหลักนี้แล้ว กล่าวคือ ในกฎหมาย “Lex Rhodia de jactu” ซึ่งเป็นกฎหมายโรมันที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือทางทะเล ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับการเฉลี่ยความเสียหายทางทะเลเอาไว้โดยตรงด้วย โดยกำหนดให้เจ้าของเรือกับเจ้าของสินค้าจำต้องร่วมกันรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการขนส่งสินค้านั้น คือเท่ากับเป็นหุ้นส่วนร่วมกัน ในการเดินทางคราวหนึ่ง ๆ หากการเดินทางคราวนั้นเกิดล้มเหลวมีความเสียหายใด ๆ ก็ต้องร่วมกันรับผิดชอบ

หลังจากสมัยโรมันแล้ว ก็ได้มีการนำเอากฎเกณฑ์นี้ไปบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายใน

<sup>(1)</sup>โปรดดู E.R. Hardy Ivamy “Payne’s carriage of goods by sea” Butterworths London, 1963 p. 117 ets. และ R. Rodiere, op. cit, p. 414-415.

ของแต่ละประเทศที่เกี่ยวข้องกับการเดินทะเล เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส เป็นต้น ในที่สุด เมื่อปี ค.ศ. 1890 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (The International Law Association) ได้รวบรวมกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทางทะเลนี้ขึ้นใหม่ ซึ่งเป็นที่ยอมรับและนำมาใช้กันทั่วไปตราเป็นทำนองนี้ กฎเกณฑ์นี้มีชื่อว่า “The York-Antwerp Rules” (ในภาษาฝรั่งเศสเรียกว่า “Les Règles d’ York et d’ Anvers”) กฎ York-Antwerp นี้ได้รับการปรับปรุงแก้ไขเรื่อยมา จนกระทั่งเมื่อปี ค.ศ. 1950 ได้ทำการปรับปรุงครั้งใหญ่<sup>(1)</sup> โดยได้แบ่งแยกกฎเป็นกฎ A ถึงกฎ G ซึ่งวางเกณฑ์ทั่ว ๆ ไปเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายว่ามีองค์ประกอบอย่างไร มีขอบเขตเพียงใด ภาระในการพิสูจน์ตกอยู่แก่ใคร ฯลฯ และยังมีกฎเกณฑ์พิเศษเฉพาะเหตุการณ์ที่ก่อความเสียหายนั้น ๆ แบ่งย่อยออกไปอีก 22 กฎ (กฎ I ถึงกฎ XXII)<sup>(2)</sup> กฎเกณฑ์ทั้งหลายที่มีอยู่ใน The York-Antwerp Rules นี้ยังไม่ละเอียดพอเพียง บางเรื่องยังไม่สามารถปรับบังคับด้วยกฎนี้ได้ จึงต้องอาศัยบังคับด้วยกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลไปตามเดิม

ในกรณีที่กฎเกณฑ์ที่เป็นตัวอักษร (A ถึง G) ขัดหรือแย้งกับกฎเกณฑ์ที่เป็นตัวเลขโรมัน (กฎ I ถึงกฎ XXII) ให้ถือเอากฎเกณฑ์ที่เป็นตัวเลขโรมันมีค่าเหนือกว่ากฎเกณฑ์ที่เป็นตัวอักษร

กฎเกณฑ์เหล่านี้มีความสำคัญมาก เพราะมักจะมีการอ้างอิงบังคับใช้เอาไว้ในสัญญาทางการค้าระหว่างประเทศอยู่เสมอ ๆ ในบางประเทศ เช่น เยอรมัน อังกฤษ และกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย ยอมรับกฎเหล่านี้โดยทั่วไป แต่ก็มีบางประเทศ เช่น ฝรั่งเศส ยังโต้แย้งบางกฎว่าไม่เหมาะสม แม้จะมีความเห็นไม่ลงรอยกันบางประการ แต่ก็น่าจะถือได้ว่ากฎนี้เป็นการพยายามสร้างกฎหมายเอกภาพที่เกี่ยวข้องกับการเฉลี่ยความเสียหายทางทะเลขึ้น อันเป็นสิ่งจำเป็นและจะมีประโยชน์เป็นอย่างมากต่อการเดินเรือทางทะเลในอนาคต

### กฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทางทะเล

เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างเดินเรือทางทะเล มิได้หมายความว่า จะต้องมีการเฉลี่ยความเสียหายกันทุกครั้งไป ความเสียหายใดจะถือเป็นความเสียหายอันอาจเรียกร้องให้มีการเฉลี่ยความรับผิดชอบร่วมกันนั้น จะต้องปรากฏว่าเจ้าของค้ประกอบแห่งการเฉลี่ยความเสียหายทางทะเลดังนี้

1. **จักต้องปรากฏว่ามีอันตรายร่วมกันในการเดินทางนั้น (A danger common to the whole adventure)**

อันตรายที่จะเกิดขึ้นและทำความเสียหายแก่การเดินทางนั้นจะต้องเป็นอันตรายที่

---

(1) ในปัจจุบัน คณะกรรมการกฎหมายทะเลระหว่างประเทศก็กำลังดำเนินการปรับปรุงอยู่

(2) โปรดดูกฎ York-Antwerp ที่แนบผนวกท้ายมาด้วยแล้ว

แท้จริง หรือมีเหตุอันควรเชื่อได้ว่าจะเกิดขึ้น มิใช่ภัยอันตรายที่นายเรือคาดหมายเอาไว้ว่าจะเกิดขึ้น<sup>(1)</sup> โดยปราศจากมูลเหตุใด ๆ ภัยอันตรายในที่นี้ไม่จำเป็นต้องเป็นภัยอันตรายที่ใหญ่หลวง หากเป็นภัยอันตรายที่นายเรือเห็นว่าจะทำความเสียหายแก่การขนส่งทางทะเลคราวนั้น จึงได้กระทำการใดไปเพื่อหลีกเลี่ยงภัยอันตรายนั้น ค่าใช้จ่ายและความสูญเสียที่นายเรือได้ทำไปนั้น ถือเป็นความเสียหายที่ต้องร่วมกันเฉลี่ยความรับผิดชอบได้

นอกจากนี้ ภัยอันตรายนั้นจักต้องปรากฏด้วยว่าเป็นภัยอันตรายต่อความปลอดภัยร่วมกัน (common safety)<sup>(2)</sup> ถ้าหากว่ามีมิใช่เป็นภัยอันตรายต่อความปลอดภัยร่วมกัน บุคคลอื่น ๆ ก็ไม่จำเป็นต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายด้วย เพราะเป็นหน้าที่ของนายเรือกับเจ้าของเรือที่จะต้องขนส่งสินค้าไปให้ถึงจุดหมายปลายทาง ค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่นายเรือหรือเจ้าของเรือกระทำไป เช่น ค่าลากจูง ค่านําร่อง จะถือเป็นค่าใช้จ่ายที่บุคคลอื่น ๆ ต้องร่วมรับผิดชอบด้วยมิได้

## 2. จักต้องปรากฏว่าการเสียสละนั้นเป็นการเสียสละที่แท้จริงและเป็นไปโดยเจตนา (The sacrifice must be real and intentional)

ความเสียหายหรือการเสียสละที่ได้กระทำไป ซึ่งจะถือว่าเป็นสิ่งที่นำมาเรียกร้องให้ทุกคนที่เกี่ยวข้องร่วมกันเฉลี่ยรับผิดชอบด้วยนั้นจะต้องเป็นการเสียสละที่แท้จริง ถ้ามิใช่การเสียสละที่แท้จริง จะนำมาคิดเฉลี่ยความเสียหายกันไม่ได้ ยกตัวอย่างเช่น นายเรือที่ได้ทำการตัดเสากระโดงเรือทิ้ง แต่เสากระโดงนั้นมีได้ใช้ประโยชน์ใด ๆ แล้ว เช่นนี้จะถือเป็นการเสียสละที่จะเรียกให้คนอื่น ๆ ร่วมรับผิดชอบไม่ได้

การเสียสละนี้ จะต้องเป็นการเสียสละโดยเจตนาด้วย ทั้งนี้เป็นไปตามกฎข้อ A ของ The York-Antwerp Rules<sup>(3)</sup> กล่าวคือ โดยปกตินั้นความเสียหายเกิดกับใคร ผู้นั้นก็เป็นผู้รับผิดชอบแต่ผู้เดียว เช่น ในระหว่างการเดินทาง ทางเรือหรือใบพัดเรือหักโดยเหตุใด ๆ ก็ตาม เจ้าของเรือก็เป็นผู้รับแห่งความเสียหายนั้นแต่ผู้เดียว ความเสียหายนั้นมิใช่เหตุแห่งการเฉลี่ยร่วมกันกับบุคคลอื่น ๆ หรือในกรณีที่เรือเกิดแล่นไปโดนกับเรือลำอื่น ความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ตกอยู่กับเจ้าของเรือทั้งสองลำนั้น แล้วแต่กรณีตามกฎหมายเกณฑ์เกี่ยวกับเรือโดนกันดังได้ศึกษากันมาแล้ว มิใช่เรื่องที่จะนำมาเฉลี่ยความเสียหายได้แต่อย่างใด หรือสินค้าใดเกิดพลัดตกลงไปในทะเลหรือถูกน้ำทะเลเปียกเสียหาย ผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นก็คือ เจ้าของสินค้า (ในกรณีที่

<sup>(1)</sup>โปรดดู E.R. Hardy Ivamy, op. cit., p. 118.

<sup>(2)</sup>ในบางประเทศ โดยเฉพาะประเทศอังกฤษ ยังไม่แน่ว่าการกระทำเพื่อหลีกเลี่ยงภัยอันตรายนั้นเป็นการกระทำเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน (common safety) หรือเพื่อผลประโยชน์ร่วมกันแต่ใน The York-Antwerp Rules ใช้คำว่า ความปลอดภัยร่วมกัน (Common safety)

<sup>(3)</sup>โปรดดูกฎเฉพาะในข้อ 3 (Rule III) ของ The York-Antwerp Rules ด้วย

ความเสียหายมิได้เกิดจากความผิดของผู้ขนส่ง) หรือเจ้าของเรือ (ในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากความผิดของนายเรือ หรือซึ่งอาจถือเอาได้ว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบ) ความเสียหายดังกล่าวมาเหล่านี้ ไม่สามารถนำมาเรียกร้องให้บุคคลอื่นร่วมรับผิดชอบได้ แต่มีความเสียหายบางอย่างที่นายเรือได้กระทำไปโดย เจตนา จะให้รอดพ้นจากภยันตรายนั้น ซึ่งถ้ามิได้เสียสละสิ่งหนึ่งสิ่งใดไปแล้ว ทั้งเรือและสินค้าจะต้องถึงแก่ความหายนะ การเสียสละโดยเจตนาเพื่อความปลอดภัยร่วมกันนี้ ถือเป็นเรื่องที่จะนำมาเฉลี่ยความเสียหายร่วมกันได้ เช่น ทะเลมึลลันจัด เรือบรรทุกสินค้าเต็มระวาง นายเรือเห็นว่าเพื่อความอยู่รอดต้องเอาสินค้าที่หนัก ๆ บางส่วนทิ้งทะเลเสีย การเสียสละสินค้าบางส่วนนี้เป็นไปเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าทุกคน ความเสียหายที่เจ้าของสินค้าที่ถูกทิ้งลงทะเลนี้ถือว่าเป็นความเสียหายที่นำมาเรียกให้เฉลี่ยรับผิดชอบร่วมกันได้

การแสดงเจตนาเสียสละนี้จะต้องกระทำโดยแท้จริงเพื่อมิให้นายเรือเปลี่ยนรูปความเสียหายเฉพาะเรื่อง (particular average) ให้กลายเป็นความเสียหายที่ต้องเฉลี่ยรับผิดชอบร่วมกัน (general average) แต่เดิมนั้นมีการบังคับให้นายเรือที่มีเจตนาจะสละบางอย่างเพื่อความปลอดภัยร่วมกันนี้ จำต้องร้องขอความเห็นชอบจากเจ้าของสินค้าเสียก่อน แต่ในปัจจุบันนายเรือแต่ผู้เดียวเป็นผู้ตัดสินใจ สำหรับแบบฟอร์มในการประกาศเจตนาเสียสละนี้ กฎหมายมิได้กำหนดไว้ จึงอาจกระทำด้วยวิธีใด ๆ ก็ได้ให้เป็นที่เห็นได้ว่ามีเจตนาสละเพื่อความปลอดภัยร่วมกันจริง ๆ

3. ภยันตรายที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องมิได้เกิดขึ้นโดยความผิดของฝ่ายที่จะร้องขอให้มีการเฉลี่ยความเสียหายกันด้วย (the fault of the person claiming contribution)<sup>(1)</sup>

ภยันตรายใดที่เกิดขึ้นจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง เช่น ผู้ส่งของบรรจุหีบห่อไม่ดี เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้นจะนำมาเฉลี่ยความเสียหายกับบุคคลอื่น ๆ ไม่ได้

4. การเสียสละที่ได้กระทำไปนั้นต้องประสบผลสำเร็จ (actually benefited)

ถ้าการเสียสละนั้นไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ใด ๆ ไม่มีสินค้าใดรอดพ้นจากภยันตรายเรือก็อับปาง ความเสียหายนั้นไม่อยู่ในขอบข่ายของการเฉลี่ยความเสียหายร่วมกันแต่อย่างใด

เมื่อเข้าหลักเกณฑ์ทั้งหลายดังกล่าว ผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายอันเกิดจากภยันตรายร่วมกันนั้นก็คือผู้มีประโยชน์ร่วมอยู่ในการขนส่งคราวนั้น คือ ทั้งเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าตามค่าแห่งทรัพย์สินที่พ้นภัยมาได้ ส่วนชีวิตมนุษย์นั้นไม่อาจนำมาเป็นส่วนในการคิดคำนวณค่าเสียหาย และไม่อาจนำมาแบ่งเฉลี่ยร่วมกัน

ที่กล่าวว่า ผู้ที่จะต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายคือผู้มีประโยชน์ร่วมอยู่ในการขนส่ง

---

<sup>(1)</sup>โปรดดู The York-Antwerp Rules, Rule D



คราวนั้น จะมีความหมายกว้างขวางเพียงใด ทั้งนี้เพราะว่าอาจต้องมีการเสียสละหลายครั้ง เจ้าของสินค้าที่ถูกสละไปครั้งแรกจะต้องร่วมเฉลี่ยในความเสียหายตลอดไปหรือไม่ (ปัญหานี้ก็คือ ปัญหาว่า เมื่อใดจึงถือว่ามีประโยชน์ร่วมอยู่ สินค้าที่ถูกทิ้งไปแล้วยังมีประโยชน์ร่วมอยู่เพื่อเฉลี่ย ความเสียหายในการสละสินค้าคราวหลังหรือไม่) ยกตัวอย่างเช่น มีสินค้าอยู่บนเรือ 10,000 ห่อ ห่อละ 100 บาท มีเจ้าของสินค้า 100 คน ถ้านายเรือเห็นว่ามิถุนันตรายร่วมกันจึงจำต้องเอาสินค้า ทิ้งลงทะเลเสีย 500 ห่อ การเสียสละคราวนั้น เสียหายไปทั้งสิ้น  $500 \times 100 = 50,000$  บาท ค่าเสียหาย 50,000 บาทนี้ เรียกได้จากเจ้าของสินค้าทั้ง 100 คน ตามจำนวนสินค้า 10,000 ห่อ (เจ้าของสินค้าที่ถูกทิ้งทะเลก็ต้องรับผิดชอบด้วยส่วนหนึ่ง)

10,000 ห่อ รับผิดชอบในความเสียหาย 50,000 บาท

$$1 \text{ ห่อ รับผิดชอบในความเสียหาย } \frac{50,000}{10,000} = 5 \text{ บาท}$$

ดังนั้น เจ้าของสินค้าทั้ง 100 คน ก็ต้องเฉลี่ยความเสียหายตามจำนวนสินค้าที่ตนมีอยู่ โดยต้องเสียห่อละ 5 บาท

ถ้าปรากฏว่าต่อมาเกิดมิถุนันตรายซ้ำขึ้นมาอีก จึงต้องทิ้งสินค้าไปอีก 1,000 ห่อ ๆ ละ 100 บาท ก็เป็นความเสียหายทั้งสิ้น  $10,000 \times 100 = 100,000$  บาท ความเสียหาย 100,000 บาทนี้ ผู้ที่จะต้องรับผิดชอบคือเจ้าของสินค้า 9,500 ห่อ ที่ยังเหลืออยู่บนเรือหลังจากพ้นมิถุนันตรายครั้งแรก มาแล้ว เจ้าของสินค้า 500 ห่อแรกที่ถูกทิ้งไปแล้วถือว่าหมดประโยชน์ร่วมในการเดินทางคราวนั้น แล้ว จึงไม่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายซ้ำอีก คงต้องรับผิดชอบเฉพาะความเสียหาย 50,000 บาท คราวแรกเท่านั้น