บทที่ 3

ความจำเป็นของการมีกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในประเทศไทย

โดยทั่วไปแล้วสิทธิและความรับผิดในของบุคคลอันเนื่องมาจากธุรกิจพาณิชยนาวีหรือการเดินเรือจะมีที่มาจากกรณีต่างๆดังนี้คือ

-สิทธิและหน้าที่อันเกิดจากสัญญา (Maritime Contract) เช่นตามสัญญารับขนของทางทะเล สัญญาซ่อมบำรุงเรือ

-สิทธิและความรับผิดเนื่องจากการละเมิด (Maritime Tort) เช่นกรณีเรือโดนกัน หรือเรือชนท่าเรือหรือทรัพย์สินอื่นใด ทำให้ทรัพย์สินผู้อื่นเสียหาย หรือมีผู้บาดเจ็บหรือเสียชีวิต

-สิทธิและหน้าที่จากผลของกฎหมาย (By Operation of Law) ซึ่งอาจเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรหรือกฎหมายจารีตประเพณี กฎหมายภายในหรือกฎหมายระหว่างประเทศ เช่นกรณีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) หรือจากการช่วยเหลือกู้ภัย เป็นต้น

ในปัจจุบันประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวกับสิทธิและหน้าที่ในทางพาณิชยนาวีโดยเฉพาะอยู่สามฉบับคือพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 ในกฎหมายแต่ละฉบับที่กล่าวนั้นต่างมีข้อกำหนดที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปรากฏอยู่แต่ก็เฉพาะในส่วนที่มีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายฉบับนั้นเท่านั้น

3.1 กฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในปัจจุบัน

ขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีบทกฎหมายใด ที่กำหนดถึงหลักเกณฑ์ในเรื่องการช่วยเหลือกู้ทางทะเล รวมทั้งสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage Agreement) ไว้ คงมีแต่เพียง

บัญญัติกฎหมายที่เกี่ยวข้อง คือ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534 และพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537 และกฎหมายไทยที่กำหนดหน้าที่ในการช่วยเหลือคนที่ตกอยู่ในอันตรายโดยมีการกำหนดโทษทางอาญาแก่ผู้ที่ฝ่าฝืนไว้ใน มาตรา 312 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 โดยกำหนดให้นายเรือหรือผู้ควบคุมเรือที่เกิดเหตุเรือโดนกันมีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือตามความสามารถที่จะกระทำได้เพียงใดแก่นายเรือ ลูกเรือ และคนโดยสาร ของเรืออีกลำหนึ่งที่โดนกันเพื่อป้องกันมิให้เกิดอันตรายและต้องรออยู่ใกล้กับเรือลำนั้นจนกว่าเป็นที่แน่ใจว่าไม่ต้องการให้ช่วยเหลืออีกต่อไป และมาตรา 374 ประมวลกฎหมายอาญา กำหนดให้ผู้ที่พบเห็นผู้อื่นตกอยู่ในอันตรายแห่งชีวิต มีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือหากอาจช่วยได้โดยไม่มีอันตรายต่อตัวเองหรือผู้อื่น อย่างไรก็ตามในการกำหนดหน้าที่ให้ความช่วยเหลือนั้นก็มีแต่เฉพาะหน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือแก่ชีวิตมนุษย์เท่านั้น ไม่ได้กำหนดหน้าที่ให้บุคคลมีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือทรัพย์สินไว้

3.1.1 พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534

พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 บัญญัติขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์หลักคือเพื่อกำหนดสิทธิและหน้าที่และความรับผิดชอบของผู้ประกอบกิจการขนส่งทางทะเลและบุคคลที่เกี่ยวข้องให้แน่ชัดอันจะเป็นผลให้การประกอบธุกิจการขนของทางทะเลเป็นไปโดยราบรื่นและขจัดปัญหาที่เกิดขึ้นกับทุกฝ่าย และจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีของประเทศอีกทางหนึ่ง

ในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 นี้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ในมาตรา 55 ที่ให้สิทธิผู้ขนส่งที่จะอ้างเอาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมาเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของตนได้ โดยบัญญัติไว้ว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้าถ้าพิสูจน์ได้ว่าการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้านั้นเป็นผลจากการใช้มาตรการทั้งปวง เพื่อช่วยชีวิตมนุษย์ในทะเล หรือจากการใช้มาตรการอันสมควรเพื่อช่วยทรัพย์สินในทะเล แต่ผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดตามส่วนของตนในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ถ้ามี" ซึ่งโดยปกติผู้ขนส่งไม่สามารถออกนอกเส้นทางของตนได้เพื่อให้เรือเดินทางถึงจุดหมายปลายทางในเวลา แต่เนื่องด้วยผู้ขนส่งทราบว่ามีชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินตกอยู่ในอันตรายต้องได้รับความช่วยเหลือ จึงเข้าไปให้ความช่วยเหลือโดยอาจเกิดความเสียหายแก่ผู้ขนส่งในการที่สินค้าที่ขนส่งได้รับความสูญหาย เสียหายหรือขนส่งไปถึงที่หมายล่าช้ากว่ากำหนด ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดให้แก่ผู้ขนส่งในการเข้าช่วยเหลือชีวิตมนุษย์และทรัพย์สินในทะเลไว้

3.1.2 พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534

การกักเรือนั้นมีวัตถุประสงค์ทั่วไปเพื่อเป็นการสร้างหลักประกันให้แก่เจ้าหนี้หรือผู้เสียหายที่จะมีโอกาสได้รับชำระหนี้ตามสิทธิของตนจากเจ้าของเรือด้วยการกักเรือเพื่อบังคับให้เจ้าของเรือต้องปรากฏตัวต่อสู้คดีในเขตอำนาจศาลนั้นหรือก็ต้องวางประกันเพื่อให้มีการปล่อยเรือซึ่งเจ้าหนี้สามารถที่จะรับชำระหนี้เอาจากประกันได้ในภายหลังเมื่อตนชนะคดี[1] การกักเรือมีความแตกต่างจากการยึดเรือเพราะการยึดเรือกระทำตามคำสั่งศาลโดยให้เจ้าหนี้ตามคำพิพากษาหรือเจ้าพนักงานบังคับคดียึดเรือเพื่อทำการขายเรือส่วนการกักเรือจะกระทำโดยเจ้าหนี้ที่มีสิทธิเรียกร้องซึ่งสามารถขอให้ศาลสั่งกักเรือได้แม้ยังไม่มีการฟ้องคดีตามสิทธิเรียกร้อง สิทธิเรียกร้องการกักเรือจึงยังไม่ใช่การกักเรือเพื่อขายเรือเนื่องจากเรือที่ถูกกักสามารถถูกปล่อยจากการกักเรือได้[2]

ในส่วนที่กำหนดเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น ในมาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 กำหนดว่าสิทธิเรียกร้องของเจ้าหนี้ที่เกี่ยวกับเรือ ที่จะขอให้กักเรือตามพระราชบัญญัตินี้ได้ต้องเป็นสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากเหตุการณ์หรือกรณีต่างๆตามที่

---

[1] ประเสริฐศิริ สุขะวัธนกุล , "กฎหมายว่าด้วยการกักเรือ" , วารสารนิติศาสตร์ ,ปีที่ 17 ฉบับที่ 4 ธันวาคม 2530 , หน้า 74-90

[2] ไผทชิต เอกจริยกร , กฎหมายพาณิชยนาวี ,หน้า127.

มาตรา 3 ของพระราชบัญญัติการกักเรือกำหนดไว้ โดยการช่วยเหลือกู้ภัยได้ถูกกำหนดไว้ในข้อ (ข)

3.1.3 พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ. 2537

พระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล บัญญัติขึ้นเพื่อจุดประสงค์เพื่อให้มีความชัดเจนในสิทธิที่จะได้รับการชำระหนี้ของเจ้าหนี้จำนองและเจ้าหนี้ผู้ทรงบุริมสิทธิทางทะเลก่อนเจ้าหนี้อื่นๆทั่วไป โดยในพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดสิทธิเรียกร้องใดบ้างที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือ และลำดับในการได้รับชำระหนี้ของสิทธิเรียกร้องประเภทต่างๆไว้ในมาตรา 22 ซึ่งกำหนดให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยเรือ เป็นผู้มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือลำนั้นในลำดับที่สามจากสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลทั้งหมดสี่ประเภท คือ ลำดับแรกสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการทำงานในฐานะนายเรือ ลูกเรือหรือคนประจำเรือของเรือลำนั้น ลำดับที่สอง สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บของบุคคลใดๆที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น ลำดับที่สามสิทธิเรียกร้องเอาค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยของเรือลำนั้น และลำดับที่สี่สิทธิเรียกร้องในมูลละเมิดที่เกิดจากการดำเนินงานของเรือลำนั้น แต่ไม่รวมถึงสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการสูญหายหรือเสียหายของสินค้าและสิ่งของของผู้โดยสารที่อยู่ในเรือลำนั้น

3.2 การปรับใช้กฎหมายไทยกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

จากที่กล่าวมาถึงกฎหมายไทยที่มีบทบัญญัติเกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในพระราชบัญญัติการกักเรือ และพระราชบัญญัติการจำนองเรือและบุริมสิทธิทางทะเล กฎหมายได้กำหนดไว้แต่เพียงสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นสิทธิเรียกร้องที่สามารถขอให้ศาลสั่งกักเรือได้ หรือเป็นสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือซึ่งจะได้รับชำระหนี้ก่อนเจ้าหนี้ธรรมดารายอื่นๆ แต่มิได้มีกฎหมายสารบัญญัติใดของไทยที่กำหนดรับรองสิทธิของการช่วยเหลือกู้ภัยหรือข้อกำหนดอื่นใดในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัย

ไว้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการช่วยเหลือกู้ภัยที่มิได้มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ว่าหากมีการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้วจะทำให้เกิดหนี้ที่ผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องชำระให้แก่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสามารถใช้สิทธิเรียกร้องในหนี้ดังกล่าวเรียกร้องให้ผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยชำระหนี้นั้นได้

หนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นแนวความคิดที่มาจากระบบ Civil Law ที่มีรากฐานมาจากกฎหมายโรมันอีกต่อหนึ่ง ซึ่งถือว่าหนี้เป็นความรับผิดในทางแพ่ง[3] โดยมีที่มาหรือมูลแห่งหนี้คือจากนิติกรรม และนิติเหตุ[4] อันได้แก่ ละเมิด ลาภมิควรได้ จัดการงานนอกสั่ง และหนี้ที่เกิดจากเหตุอื่นที่มีบทบัญญัติของกฎหมายกำหนดไว้เป็นพิเศษ ด้วยเหตุนี้เมื่อการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลยังไม่มีกฎหมายกำหนดถึงสิทธิและหน้าที่ของทั้งผู้ช่วยเหลือและผู้รับการช่วยเหลือไว้โดยเฉพาะ หากเกิดมีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดขึ้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะสามารถเรียกร้องให้ผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยแก่ตนได้หรือไม่ จึงต้องพิจารณาถึงที่มาของหนี้ในตามกฎหมายไทยและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังต่อไปนี้

3.2.1 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยไม่มีสัญญาและหลักนิติเหตุ

จากที่กล่าวข้างต้นนิติเหตุเป็นที่มาหรือมูลแห่งหนี้ประการหนึ่งซึ่งนิติเหตุคือเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดผลในกฎหมายให้มีการเคลื่อนไหวแห่งสิทธิที่เกิดขึ้นเองโดยอำนาจของกฎหมายนอกจากนิติกรรม โดยนิติเหตุนี้อาจเกิดขึ้นโดยการกระทำของบุคคลก็ได้หรือจะไม่

---

[3] โสภณ รัตนากร , คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้บทเบ็ดเสร็จทั่วไป , พิมพ์ครั้งที่สอง , (กรุงเทพ : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา , พ.ศ.2533) , หน้า49.

[4] จี๊ด เศรษฐบุตร , หลักกฎหมายแห่งลักษณะนิติกรรมและหนี้ , (กรุงเทพ : เอราวัณการพิมพ์ , พ.ศ.2522) , หน้า 378.

เกิดจากการกระทำของบุคคลก็ได้[5] ดังนั้น จึงสามารถแบ่งประเภทของนิติเหตุได้เป็นสองประเภท[6] คือ

1.นิติเหตุที่มิได้เกิดจากการกระทำของบุคคล อันได้แก่เหตุการณ์ตามธรรมชาติ ซึ่งกฎหมายยอมรับรองเช่นการเกิดของบุคคลที่ก่อให้เกิดสิทธิ การตายของบุคคลเป็นเหตุให้มรดกของผู้ตายตกทอดแก่ทายาท หรือระยะเวลา ที่ล่วงเลยอาจส่งผลให้สิทธิเรียกร้องขาดอายุความ

2.นิติเหตุที่เกิดจากการกระทำของบุคคล

ก. การกระทำที่มุ่งประสงค์จะให้เกิดผลในกฎหมายผูกพันกันได้แก่นิติกรรม ซึ่งรวมทั้งสัญญาอันเป็นนิติกรรมหลายฝ่าย

ข. การกระทำที่ไม่มุ่งประสงค์จะให้เกิดผลในกฎหมาย แต่มีผลให้เกิดสิทธิและหน้าที่ผูกพันกันตามกฎหมายได้แก่ละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้ และการกระทำอย่างอื่นอันมีผลตามกฎหมาย เมื่อการกระทำนั้นได้กระทำไปตามที่กฎหมายกำหนดไว้ผลในกฎหมายก็เกิดขึ้นเอง

สำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ในประเภทที่มิได้มีการทำสัญญาตกลงกันไว้ ในประเทศที่มีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลต่างรับรู้ว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นไม่จำเป็นต้องมีข้อตกลงทำสัญญากันไว้ กฎหมายได้รับรองสิทธิในการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไว้ โดยในประเทศที่มีระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ จะพิจารณาให้หนี้ที่ต้องชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยเป็น Quasi Contractual Obligation และเมื่อพิจารณาในหลักกฎหมายโรมันแล้ว Quasi Contract เป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ ประเภทหนึ่งประกอบขึ้นด้วยการจัดการงานนอกสั่ง ลาภมิควรได้ และการกระทำอันมีลักษณะเฉพาะบุคคล (Condictio)ตามที่กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 หัวข้อ 2.4

---

[5] ไชยยศ เหมรัชตะ , กฎหมายว่าด้วยนิติกรรม , (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , พ.ศ.2527) , หน้า9.

[6] จี๊ด เศรษฐบุตร , หลักกฎหมายแห่งลักษณะนิติกรรมและหนี้ , หน้า6.

ในอนุสัญญาเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 ก็ได้กำหนดในมาตรา 12 ข้อ 1. ว่า "การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีผลอันเป็นประโยชน์จะก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับรางวัลตอบแทน" และในมาตรา 1. คำจำกัดความของการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้กำหนดว่า "หมายถึงการกระทำหรือกิจกรรมใดๆที่กระทำเพื่อช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินในทะเลหรือที่ใดๆในน้ำ" ดังนั้น หากการกระทำใดเป็นการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยตามคำจำกัดความในมาตรา 1 ก็สามารถได้รับสิทธิที่จะได้รับรางวัลตามมาตรา 12 ได้ โดยไม่ต้องมีการทำสัญญากำหนดสิทธิกันเป็นข้อตกลงไว้เป็นการเฉพาะ

ดังนั้นหนี้ในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยจึงเป็นหนี้เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์ โดยที่มีกฎหมายรับรองให้การกระทำนั้นมีผลในกฎหมาย อันเป็นลักษณะของนิติเหตุประเภทหนึ่ง แต่โดยที่ในประเทศไทยขณะนี้ยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมารับรองให้การกระทำคือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีผลก่อให้เกิดสิทธิและความรับผิดในทางแพ่งที่ทำให้ผู้รับการช่วยเหลือหรือผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือมีหนี้ที่ต้องชำระค่าตอบแทนสำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มิได้มีการทำข้อตกลงหรือการทำสัญญากันไว้ ฉะนั้นจึงควรนำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ได้กล่าวมาในบทที่ 2 มาปรับใช้กับหลักกฎหมายไทยประเภทต่างๆที่ใกล้เคียงและที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อเป็นการพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการบังคับใช้กฎหมายไทยกับกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

3.2.1.1 หลักจัดการงานนอกสั่ง (Management of Affaire Without Mandate) จากที่กล่าวมาแล้วว่า การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสามารถจัดเป็นนิติเหตุประเภทหนึ่งที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์แล้วมีกฎหมายมารับรองการกระทำนั้นให้มีผลทางกฎหมาย แต่เมื่อในขณะนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมารับรองดังกล่าว จึงต้องพิจารณาถึงหลักกฎหมายไทยที่มีความใกล้เคียง ซึ่งในนิติเหตุยังมีกฎหมายที่มีความใกล้เคียงคือ การจัดการงานนอกสั่งซึ่งเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ที่ไม่ได้เกิดจากการแสดงเจตนา (Declaration of Intention) โดยกฎหมายว่าด้วยการจัดการงานนอกสั่งของไทยนั้นยึดหลักของประมวลกฎหมายแพ่งของเยอรมัน ญี่ปุ่น ฝรั่งเศสและสวิสเซอร์แลนด์ ซึ่งมีรากฐานมาจากกฎหมายโรมันซึ่งเรียกว่า "Negotiorium Gestio" เป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ชนิดหนึ่งซึ่งเป็นผลของกฎหมาย

บัญญัติไว้เป็นพิเศษไม่ได้เกิดจากการตกลงยินยอม หรือว่าขานวานใช้โดยตัวการแก่ผู้เข้าจัดการทำกิจการแทนผู้อื่น ว่าเป็นของตนนั้นทราบดีว่าไม่ใช่เป็นกิจการของตนก็ยังเข้าจัดการแทน ทั้งนี้เพื่อประโยชน์แก่ผู้จัดการงานนอกสั่งและตัวการ หากการที่ผู้เข้าจัดการได้ทำลงนั้นเป็นไปในทางที่สมประโยชน์แก่ตัวการ แนวความคิดของกฎหมายการจัดการงานนอกสั่งเพื่อเป็นการคุ้มครองสนับสนุนการเอื้อเฟื้อ ระหว่างเพื่อนมนุษย์นั้นอาจพิจารณาเห็นได้จากการที่กฎหมายว่าด้วยการจัดการงานนอกสั่งนั้นมีบทบัญญัติกำหนดให้ผู้เป็นตัวการมีหนี้ที่จะต้องชดใช้ค่าใช้จ่าย (Reimbursement of Outlay) แก่การกระทำของผู้เข้าจัดการที่สมประโยชน์และต้องตามความประสงค์อันแท้จริงหรือที่พึงสันนิษฐานได้ตามที่กฎหมายกำหนด (ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 401)[7] โดยผู้จัดการประสงค์ที่จะเรียกค่าใช้จ่ายคืนคือไม่มีเจตนาที่จะทำให้เปล่า

เมื่อเปรียบเทียบกับในส่วนของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยเปรียบเทียบจาก

1.แนวความคิดและหลักการสำคัญในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล คือ หลักการได้รับประโยชน์โดยไม่เป็นธรรม (Unjust Enrichment) ซึ่งเป็นแนวความคิดที่จะให้มีการตอบแทนที่ยุติธรรมแก่ผู้ที่เสี่ยงภัยเข้าทำการช่วยเหลือกู้ภัยที่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้รับการช่วยเหลือ หรือผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ตกอยู่ในระหว่างอันตราย และแนวความคิดในประการที่สองคือ แนวคิดในเรื่องการส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย (Encouragement of Rescue) อันเป็นแนวความคิดในทางหลักนโยบายมหาชน อันมีจุดประสงค์ที่จะเพิ่มการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้มากขึ้นโดยไม่ใช้วิธีการออกกฎหมายมาบังคับแต่ใช้การให้รางวัลตอบแทนเป็นการจูงใจแทน ซึ่งจากที่กล่าวมาทั้งสองแนวคิดนี้ต่างเป็นแนวคิดที่ประกอบกันขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์สุดท้ายก็คือการพยายามเพิ่มการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้มากขึ้น เมื่อกลับมาพิจารณาถึงแนวความคิดของกฎหมายเรื่องการจัดการงานนอกสั่ง ปรากฏว่าการจัดการงานนอกสั่งเป็นกฎหมายที่กำหนดขึ้นเพื่อเป็นการคุ้มครองสนับสนุนการเอื้อเฟื้อกันในระหว่างมนุษย์ในสังคม อันเป็น

---

[7] มาตรา 401 วรรค 1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ "ถ้าการที่เข้าจัดการงานนั้นเป็นการสมประโยชน์ของตัวการ และต้องตามความประสงค์อันแท้จริงของตัวการหรือตามความประสงค์ตามที่พึงจะสันนิษฐานได้นั้นไซร้ ท่านว่าผู้จัดการจะเรียกให้ชดใช้เงินอันตนได้พึงออกไปคืนแก่ตนอย่างเช่นตัวแทนก็ได้และบทบัญญัติมาตรา 816 วรรค 2 นั้น ท่านก็ให้นำมาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม" มาตรา 401 วรรค 1 นี้มีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 683 ; ดูเพิ่มเติม เรื่องเดียวกัน,หน้า129

ลักษณะที่คล้ายคลึงกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั่นเอง เพียงแต่กฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นเรื่องเฉพาะกรณีสำหรับการช่วยเหลือกันในหมู่ชาวเรือในทะเลซึ่งอาจมีอันตรายร้ายแรงต่อผู้รับการช่วยเหลือ หรือ ผู้เข้าทำการช่วยเหลือกู้ภัยเองก็ตาม แต่ในขณะเดียวกันการจัดการงานนอกสั่งเป็นเรื่องการช่วยเหลือกันโดยการเข้าทำกิจการของผู้อื่น (Take Charge an Affair for nother) ซึ่งเป็นความหมายอย่างกว้างๆ[8]

2.เงื่อนไขในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่จะได้รับรางวัลตอบแทนนั้นจะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขของการช่วยเหลือกู้ภัยคือ

ก.มีทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งในกรณีนี้หากพิจารณาตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 ในมาตรา 1[9] ทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยจะมีความหมายกว้าง ซึ่งได้แก่ เรือ หรือ ทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตรายในทะเล หรือที่ใดๆในน้ำ

ข.เป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินที่เป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยที่ตกอยู่ในอันตรายในขณะที่มีการช่วยเหลือ

ค.ผู้ช่วยเหลือเป็นผู้ที่กระทำโดยสมัครใจ ซึ่งเป็นการเข้าช่วยเหลือโดยที่ผู้เข้าช่วยเหลือมิได้มีหน้าที่ที่กฎหมายกำหนด (Public Duty) หรือมีหน้าที่ตามข้อผูกพันตามสัญญาใดๆ (Private Duty)

ง.การช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีผลสำเร็จก่อประโยชน์แก่ผู้รับการช่วยเหลือ หรือเจ้าของทรัพย์สินนั้น

ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 395 กำหนดถึงหลักเกณฑ์ของการจัดการงานนอกสั่งว่า "บุคคลใดเข้าทำกิจการแทนผู้อื่นโดยเขามิได้ว่าขานวานใช้ให้ทำก็ดี หรือโดยมิได้มีสิทธิที่จะทำการงานนั้นแทนผู้อื่นด้วยประการใดก็ดี ท่านว่าบุคคลนั้นจะต้องจัดการงาน

---

[8] ประสิทธิ์ โฆวิไลกุล ,คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจัดการงานนอกสั่งลาภมิควรได้ , (กรุงเทพ: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน, พ.ศ.2539) , หน้า19

[9] ดูภาคผนวก ข., International Convention on Salvage 1989 , Art. 1.

ไปในทางที่สมประโยชน์แก่ตัวการตามความประสงค์ที่แท้จริงของตัวการ" ดังนั้นหลักเกณฑ์ที่สำคัญในการจัดการงานนอกสั่งจึงประกอบด้วย[10]

ก.เป็นการเข้าทำกิจการแทนผู้อื่น ซึ่งหมายความว่าการเข้าจัดการอันเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือกิจการของเจ้าของทรัพย์หรือตัวการซึ่งอาจจะกระทำโดยใครก็ได้และการเข้าทำกิจการของผู้อื่นนั้นจะเป็นนิติกรรมหรือไม่ก็ได้ แต่ถ้าการเข้าทำกิจการของผู้จัดการนั้นเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ของตนเองแล้วก็มิใช่เป็นการจัดการงานนอกสั่ง

ข.ผู้จัดการเข้าทำโดยเขามิได้ว่าขาน วานใช้ให้ทำ หรือไม่มีสิทธิที่จะทำการงานนั้นแทนผู้อื่นด้วยประการใด กล่าวคือผู้จัดการเข้าทำการแทนผู้อื่นโดยเขามิได้สั่ง หรือไม่ได้รับมอบหมายให้เป็นตัวแทน เป็นการกระทำโดยสมัครใจ(Voluntary)และปราศจากอำนาจ(Unauthorized)[11] แต่เป็นการเข้าทำงานให้ผู้อื่นอันมีผลให้เกิดสิทธิและหน้าที่ผูกพันและบังคับได้ตามกฎหมาย ที่วางหลักไว้โดยยึดหลักความเป็นธรรม และเพื่อคุ้มครองสนับสนุนให้ความเอื้อเฟื้อระหว่างเพื่อนมนุษย์ในสังคม

ค.ต้องจัดการงานไปในทางที่จะให้สมประโยชน์แก่ตัวการตามความประสงค์ที่แท้จริงของตัวการ หรือตามที่พึงสันนิษฐานได้ว่าเป็นความประสงค์ของตัวการ การพิจารณาถึงความประสงค์ของตัวการนั้นต้องคำนึงว่าโดยปกติวิญญูชนจะเข้าใจว่าบุคคลในฐานะเช่นนั้นจะดำเนินการอย่างไรโดยต้องมีการวินิจฉัยเป็นเรื่องๆไป

3.หนี้จากการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้นเป็นไปหลักนโยบายสนับสนุนส่งเสริมให้มีการช่วยเหลือกู้ภัย (Public Policy for encouragement of Rescue) ด้วยความประสงค์ในทางนโยบายและประโยชน์ในทางการค้าการเดินเรือที่จะได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล[12] จึงได้กำหนดให้การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเมื่อได้กระทำเป็นผลสำเร็จจะได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย ซึ่งเรียกว่า เงินรางวัล (Reward) ซึ่งจะมีฐานะเป็นค่าตอบแทนสำหรับการเข้าช่วยเหลือ โดยศาลผู้พิจารณาจะพิจารณามากกว่าแรงงานหรือเงินที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้จ่าย

---

[10] วิมลศิริ ชำนาญเวช - ประสิทธิ์ โฆวิไลกูล , คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจัดการงานนอกสั่งและลาภมิควรได้ , (กรุงเทพ : คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย) , หน้า6.

[11] เรื่องเดียวกัน หน้า114.

[12] See Falcke v. Scottish Imperail Insurance Co. (1886) 34Ch. D.234 , 248-249.

ไป ดังนั้นรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัยจึงมิใช่เพียงการทดแทนค่าใช้จ่ายที่ออกไป ดังจะเห็นได้จากในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ.1989 มาตรา 13 ข้อ 1.ที่กำหนดให้ รางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะถูกกำหนดในทรรศนะของการส่งเสริมการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

แต่สำหรับการจัดการงานนอกสั่งหนี้ที่ตัวการมีต่อผู้เข้าจัดการแทนนั้นจะประกอบด้วย

- ค่าใช้จ่ายที่ตัวผู้เข้าจัดการแทนได้ออกไปก่อน
- ภาระเป็นหนี้อย่างหนึ่งอย่างใดที่ผู้เข้าจัดการเนื่องจากการจัดการ ซึ่งพิเคราะห์ตามเหตุควรนับว่าเป็นการจำเป็น (มาตรา 816 วรรค 2) และผู้จัดการจะแสวงหาประโยชน์จากการจัดการงานนอกสั่งไม่ได้ เช่นผู้จัดการไม่อาจเรียกบำเหน็จจากตัวการได้ และสิทธิของผู้จัดการตามมาตรา 401 นั้น บัญญัติว่าเป็นสิทธิที่จะเรียกให้ใช้ "เงิน"อันผู้จัดการได้ออกไปเกี่ยวกับการจัดการนั้น โดยในภาษาอังกฤษใช้คำว่า "Reimburstment of his outlay"

4.ในเรื่องค่าตอบแทนระหว่างกรณีกฎหมายการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และหลักกฎหมายจัดการงานนอกสั่งยังมีข้อแตกต่างประการสำคัญที่ปัจจุบันในนานาประเทศต่างให้ความสำคัญ ซึ่งก็คือการให้ค่าตอบแทนพิเศษ เพื่อเป็นการคุ้มครองสภาพแวดล้อมมิให้เสียหายจากการก่อมลภาวะของเรือที่ประสบอันตราย โดยค่าตอบแทนในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยนอกจากเป็นรางวัลสำหรับการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้ว ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี 1989 ได้กำหนดให้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยยังประกอบด้วยค่าทดแทนพิเศษ (Special Compensation) ตามมาตรา 14 ของอนุสัญญา[13] กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสามารถได้รับค่าทดแทนพิเศษ หากได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยต่อเรือที่ไม่ว่าจะโดยตัวเรือ หรือ สินค้า ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่สภาพแวดล้อม หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่สามารถได้รับเงินรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยตามกรณีปกติได้ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าทดแทนพิเศษ เป็นจำนวนค่าใช้จ่ายตามสมควรที่ผู้

---

[13] ดูภาคผนวก ข. , International Convention on Salvage ,1989 ,Art. 14.

ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัย และหากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย โดยป้องกันมิให้เกิดความเสียหายแก่สภาพแวดล้อม หรือ ให้เกิดน้อยที่สุด ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยนั้นจะได้รับค่าทดแทนพิเศษเพิ่มขึ้นจากจำนวนค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้นอีกไม่เกินร้อยละ 30 และหากศาลเห็นเป็นการสมควร และเป็นการยุติธรรมแล้ว ศาลสามารถเพิ่มจำนวนค่าทดแทนพิเศษที่เพิ่มขึ้นเป็นไม่เกินหนึ่งเท่าได้

5. ในการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี 1989 มาตรา 20 และมาตรา 21 กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่มีสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยมีบุริมสิทธิทางทะเล และสามารถขอให้ผู้มีภาระในการชำระหนี้ค่าตอบแทนวางหลักประกันตามสมควรสำหรับเป็นการประกันการชำระหนี้ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยได้ ก่อนจะทำการเคลื่อนย้ายทรัพย์สิน หรือเรือที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ในขณะที่การจัดการงานนอกสั่งนั้นไม่มีกฎหมายกำหนดการคุ้มครองสิทธิเรียกร้องในค่าทดแทนค่าใช้จ่ายที่ผู้จัดการได้ใช้จ่ายไป

6. โดยพื้นฐานการจัดการงานนอกสั่งและการช่วยเหลือกู้ภัยจะเป็นกฎหมายที่มีขึ้นเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมให้มีการเอื้อเฟื้อเพื่อนมนุษย์เหมือนกัน ในกรณีเกิดการกระทำผิดของผู้ช่วยเหลือกู้ภัย ความรับผิดของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะเกิดอยู่กับสถานะของผู้ช่วยเหลือว่าเป็นผู้ที่มีอาชีพในการช่วยเหลือกู้ภัยหรือไม่ ระดับของหน้าที่ที่ต้องใช้ความระมัดระวังของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยที่เป็นผู้มีอาชีพเช่นนั้นจะต้องใช้ความระมัดระวังในขั้นที่สูงกว่าผู้ที่ไม่มีอาชีพช่วยเหลือกู้ภัยที่มีระดับหน้าที่ใช้ความระมัดระวังตามธรรมดาปกติและต้องรับผิดในการกระทำประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น

ส่วนในกฎหมายการจัดการงานนอกสั่งมาตรา 396 ได้กำหนดว่า “ถ้าการที่เข้าจัดการงานนั้นเป็นการขัดกับความประสงค์ที่แท้จริงของตัวการก็ดี หรือขัดกับความประสงค์ตามที่พึงสันนิษฐานได้ก็ดี และผู้จัดการก็ควรจะได้รู้สึกเช่นนั้นแล้วด้วยไซร้ ท่านว่าผู้จัดการจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตัวการเพื่อความเสียหายอย่างใดๆอันเกิดแต่ที่ได้เข้าจัดการนั้น แม้ทั้งผู้จัดการจะมิได้มีความผิดประการอื่น” ตามความในมาตรานี้ผู้จัดการจะต้องรับผิดใช้ค่าเสียหายในการที่ทำโดยควรรู้ว่าขัดกับความประสงค์ของตัวการ ซึ่งถือเป็นการทำละเมิดต่อตัวการส่วนในข้อความที่ว่า “แม้ทั้งผู้จัดการจะมิได้มีความผิดประการอื่น”หมายความว่าแม้ผู้จัดการมิได้จงใจ

หรือมิได้ประมาทเลินเล่อและทำให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่เจ้าของทรัพย์ แต่โดยที่ผู้จัดการไม่กระทำการตามที่ควรรู้ว่าเป็นความประสงค์ของตัวการก็เป็นเหตุพอที่ผู้จัดการจะต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตัวการ[14] และในมาตรา 398 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวถึงการกระทำเพื่อปัดป้องอันตรายที่มีมาใกล้ตัวการ ทั้งแก่ตัว แก่ชื่อเสียง หรือแก่ทรัพย์สินของตัวการเป็นการจัดการงานนอกสั่งที่ผู้จัดการต้องรับผิดชอบแต่เพียงที่จงใจทำผิด หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงเท่านั้น

จากที่ได้ทำการเปรียบเทียบแล้วหากให้การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นอยู่ภายในบังคับของหลักกฎหมายการจัดการงานนอกสั่งแล้ว ข้อแตกต่างที่สำคัญคือเรื่องหนี้ที่กฎหมายกำหนดจะมิได้เป็นไปตามหลักและแนวความคิดของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ที่กฎหมายต้องการส่งเสริมให้ผู้คนในทะเลเข้าช่วยเหลือกันและกันในท้องทะเลที่มีอันตรายมากกว่าบนบกและห่างไกลจากการช่วยเหลือของผู้คนและการบริการในทางสาธารณะ ซึ่งหากนำหลักกฎหมายการจัดการงานนอกสั่งมาปรับใช้แก่การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้วจะทำให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้รับการตอบแทนเป็นการชดใช้แต่เพียงค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ออกไปในการให้ความช่วยเหลือเท่านั้น ซึ่งไม่เป็นไปตามหลักการและแนวคิดในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

3.2.2 สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

3.2.2.1 สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกับหลักนิติกรรมสัญญา ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแม้ว่าไม่จำเป็นต้องมีสัญญาตกลงกัน กำหนดเรื่องสิทธิในค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยก็ตาม แต่การช่วยเหลือกู้ภัยในปัจจุบันมักกระทำโดยมีการทำสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยไว้ เป็นหลักฐาน ซึ่งสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็ถูกบังคับเป็นไปตามหลักกำหมายว่าด้วยสัญญาทั่วไปตามที่ได้กล่าวไว้ในบทที่ 2 หัวข้อ 2.6.1 ลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล กล่าวคือ สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยต้องประกอบด้วยคู่สัญญาตั้งแต่สองฝ่าย เข้าแสดงเจตนาทำสัญญาข้อตกลง

---

[14] ประสิทธิ์ โฆวิไลกูล , คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยจัดการงานนอกสั่งลาภมิควรได้ , หน้า28

ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งในหลักนิติกรรมในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ปรากฏในมาตรา 149 โดยบัญญัติไว้ว่า "นิติกรรมหมายความว่าการใดๆอันทำลงโดยชอบด้วยกฎหมายและด้วยใจสมัครมุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคล เพื่อจะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับซึ่งสิทธิ" นิติกรรมนั้นเป็นเครื่องมือที่กฎหมายมอบให้แก่บุคคลเพื่อใช้สร้างสิทธิและหน้าที่ผูกพันกันตามสมัครใจ เป็นเหตุหนึ่งที่ทำให้สิทธิเกิดความเคลื่อนไหวตามความประสงค์ของบุคคล ส่วนสัญญานั้นคือ นิติกรรมหลายฝ่ายซึ่งเกิดขึ้นโดยการแสดงเจตนาของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปอันเป็นคำเสนอและคำสนองถูกต้องตรงกันย่อมเกิดผลเป็นสัญญาอันเป็นบ่อเกิดแห่งหนี้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 ว่าด้วยหนี้ ประการหนึ่ง สารสำคัญของสัญญาประกอบด้วยสารสำคัญ 3 ประการคือ[15]

ประการแรก ต้องมีบุคคลเป็นคู่สัญญาตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปสัญญานั้นเกิดจากการแสดงเจตนาของบุคคลเพื่อก่อสิทธิและหน้าที่ผูกพันกันเป็นเจ้าหนี้และลูกหนี้

ประการที่สอง ต้องมีการแสดงเจตนาเป็นคำเสนอคำสนองถูกต้องตรงกันสัญญาจึงเกิดขึ้นโดยฝ่ายที่เริ่มแสดงเจตนาแสดงความประสงค์ขึ้นก่อนถือว่าเป็นฝ่ายทำคำเสนอ ฝ่ายที่ตกลงตอบรับตามคำเสนอเป็นฝ่ายที่ทำคำสนอง ในสัญญานั้นฝ่ายใดจะเป็นฝ่ายแสดงเจตนาทำคำเสนอขึ้นก่อนก็ได้

ประการที่สาม ต้องมีวัตถุที่ประสงค์ในการแสดงเจตนาทำนิติกรรมทุกประเภทต้องมีวัตถุที่ประสงค์ อันเป็นประโยชน์สุดท้ายที่ผู้แสดงเจตนาทำนิติกรรมต้องการจะให้เกิดขึ้น[16] แต่วัตถุประสงค์นั้นต้องเป็นวัตถุประสงค์ที่ไม่ต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย เป็นการพ้นวิสัย หรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนอันจะมีผลทำให้นิติกรรมตกเป็นโมฆะ (มาตรา 150 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์)

ในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล สภาพแห่งการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมักเป็นกรณีที่ผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัย โดยตัวเอง หรือทรัพย์สินของผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นตกอยู่ใน

---

[15] ศักดิ์ สนองชาติ , คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา , (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ ,พ.ศ. 2527) ,หน้า325.

[16] ศาสตราจารย์ ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช , ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้ เล่ม 1 , หน้า 132.

ภยันตรายต้องการความช่วยเหลือจากบุคคลอื่นให้ตน หรือทรัพย์สินรอดพ้นจากอันตราย ดังนั้น ในสถานการณ์เช่นนั้นผู้รับความช่วยเหลืออาจถูกกดดันจากอำนาจการต่อรองของทางฝ่ายผู้ช่วยเหลือกู้ภัยให้เข้าทำสัญญาที่ไม่เป็นธรรมขึ้นได้โดยง่าย ดังนั้นจากที่กล่าวมาในบทที่ 2 นั้นแต่เดิมศาลพาณิชย์นาวีของอังกฤษไม่ยอมรับ รับรองว่าสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะสามารถกระทำได้ ถึงแม้ว่าต่อมาจะมีการยอมรับให้มีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้แล้ว แต่ศาลพาณิชย์นาวียังคงมีอำนาจในการ ยกเลิก หรือเปลี่ยนแปลงแก้ไข ข้อสัญญานั้นได้หากพิจารณาว่าสัญญานั้นไม่เป็นธรรม โดยทั้งนี้ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์นั้นให้ความสำคัญกับหลักเรื่องอำนาจต่อรองมาก[17] และอำนาจของศาลดังกล่าวนี้ยังถูกรับรองโดยอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1910 และในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 ในมาตรา 7 ซึ่งกำหนดให้สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาจถูกยกเลิก หรือแก้ไขได้ หากสัญญานั้นได้กระทำขึ้นโดยมีอิทธิพลจากอันตราย หรือ ข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม หรือค่าตอบแทนตามสัญญาที่กำหนดไว้สูงหรือต่ำมากจนเกินควรสำหรับการการให้บริการที่ได้กระทำลง ซึ่งแสดงให้เห็นว่าสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นสัญญาที่ควรจะได้รับการพิจารณาวินิจฉัยอย่างรอบคอบในการบังคับใช้ตามสัญญาและโดยเจตนารมย์แห่งกฎหมายที่ต้องการสนับสนุนให้เกิดการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลการตัดสินให้สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยที่ไม่เป็นธรรมเป็นอันโมฆะเสียทั้งสิ้นย่อมไม่ชอบด้วยเจตนารมย์ของกฎหมายดังกล่าว

สำหรับการช่วยเหลือกู้ภัยที่หากเกิดมีขึ้นและเข้าสู่การพิจารณาของศาลไทยแล้ว เมื่อมีการแสดงเจตนาตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลขึ้นโดยผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัย การยอมรับบังคับให้ตามสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหากสัญญาได้กระทำลงโดยไม่มีวัตถุประสงค์แห่งสัญญาที่ต้องห้ามโดยชัดเจน เป็นการพ้นวิสัย หรือเป็นการขัดขวางต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีงามของประชาชน การนั้นก็ใช้บังคับเป็นสัญญาได้ แต่ถ้าสัญญานั้นกระทำลงโดยฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีอำนาจต่อรองเหนือกว่าอีกฝ่ายหนึ่งในสภาพที่จำเป็นต้องได้รับการช่วยเหลือดังกล่าวผู้รับความช่วยเหลืออาจต้องรับเข้าทำสัญญาโดยไม่สามารถต่อ

---

[17] ไชยยศ เหมะรัชตะ , กฎหมายว่าด้วยสัญญา , (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย , พ.ศ. 2535) , หน้า 82.

รองได้ ศาลอาจจะวินิจฉัยชี้ขาดว่าเป็นการกระทำโดยขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีต่อประชาชนในการใช้ความจำเป็นของบุคคลอื่นที่ตกอยู่ในภยันตรายมาเป็นเครื่องต่อรองให้ตนได้รับประโยชน์สูงเกินควร ทั้งนี้การขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนไม่มีบทวิเคราะห์ศัพท์ไว้ในกฎหมาย แต่อาจให้ความหมายกว้างๆว่า การกระทำใดซึ่งมีผลกระทบกระเทือนถึงความมั่นคงรัฐ เศรษฐกิจของประเทศ ความสงบสุขของสังคมและหรือความมั่นคงของสถาบันครอบครัว ย่อมเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยของประชาชน ศีลธรรมอันดีของประชาชนหมายความถึงธรรมเนียมประเพณีของสังคม ซึ่งอาจเปลี่ยนแปลงได้ตามยุคสมัย การใดที่กระทบกระเทือนถึงศาสนาหรือหลักในศาสนาใดศาสนาหนึ่งอาจเกี่ยวทั้งความสงบเรียบร้อยของประชาชนและศีลธรรมอันดีของประชาชน [18] ดังนั้นหากศาลพิจารณาเห็นว่าการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ทำขึ้นโดยมีอันตรายที่เกิดแก่ผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นอิทธิพลที่บีบบังคับให้ผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยเข้าทำ สัญญาโดยตนเป็ นฝ่ายเสียเปรียบนั้นเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้วการกระทำนั้นจะตกเป็น โมฆะ

3.2.2.2 สัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลกับสัญญาจ้างทำของ เมื่อพิจารณาว่าสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นสัญญาที่อาจใช้บังคับกันระหว่างคู่สัญญาได้ในฐานะเป็นนิติกรรมหลายฝ่ายที่คู่สัญญาแสดงเจตนาที่จะผูกนิติสัมพันธ์ระหว่างกันขึ้น ดังนั้นนิติกรรมสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยจะมีลักษณะจัดเป็นสัญญาประเภทใดนั้น เมื่อพิจารณาถึงประเภทของเอกเทศสัญญาในบรรพ 3 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว การช่วยเหลือกู้ภัยจะมีลักษณะที่คล้ายกับสัญญาจ้างทำของเนื่องจาก การช่วยเหลือกู้ภัยและการจ้างทำของต่างเป็นสัญญาสองฝ่ายที่มีวัตถุประสงค์ในการตกลงทำงานให้แก่อีกฝ่ายจนเป็นผลสำเร็จ และโดยปกติของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะได้รับรางวัลเมื่อการช่วยเหลือกู้ภัยเป็นผลสำเร็จตามหลัก No Cure - No Pay แต่อย่างไรก็ตามลักษณะพิเศษบางส่วนของสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยในปัจจุบัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในแบบสัญญามารตรฐานของลอยด์ ซึ่งเป็นแบบสัญญาที่ได้รับการยอมรับให้เป็นแบบมาตรฐานของ

---

[18] ศักดิ์ สนองชาติ . คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา . หน้า42.

การช่วยเหลือกู้ภัยก็ยังมีลักษณะที่แตกแยกไปจากสัญญาจ้างทำของโดยปกติกล่าวคือ ในมาตรา 587 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ให้บทนิยามของสัญญาจ้างทำของไว้ว่า "อันว่าสัญญาจ้างทำของนั้นคือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งเรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงรับจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง เรียกว่าผู้ว่าจ้าง และผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น" ซึ่งสาระสำคัญของการจ้างทำของนั้นคือต้องมีคู่สัญญาสองฝ่ายเป็นสัญญาต่างตอบแทนกันและสัญญานั้นสมบูรณ์เพียงเจตนาตกลงกันไม่ต้องทำเป็นหนังสือตามแบบ และข้อสำคัญคือสัญญาจ้างทำของนี้ผู้ว่าจ้างต้องการผลสำเร็จของงานจึงจ่ายค่าจ้างและผู้รับจ้างไม่อยู่ในบังคับบัญชาต้องปฏิบัติตามคำสั่งของผู้ว่าจ้าง[19] การตกลงรับจะทำงานสิ่งใดโดยสำเร็จในการจ้างทำของมิได้หมายความเฉพาะการทำสิ่งของที่จะแตะต้องสัมผัสได้เท่านั้น แต่หมายความรวมถึงการงานอย่างอื่นที่จะต้องใช้สมอง ความคิด ความรู้ความสามารถอื่นๆด้วย หากนำเอาสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยมาพิจารณาเปรียบเทียบกับสัญญาจ้างทำของแล้วจะเห็นว่ามีความคล้ายคลึงกัน คือสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในส่วนที่เป็นการช่วยเหลือทรัพย์สินนั้น ผู้รับการช่วยเหลือ และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเมื่อได้แสดงเจตนาถูกต้องตรงกันในอันที่จะผูกพันให้ผู้เข้าช่วยเหลือมีหน้าที่ที่จะให้ความช่วยเหลือแก่ทรัพย์สินของผู้รับการช่วยเหลือ ซึ่งได้แก่ เรือ หรือสินค้าโดยผู้รับการช่วยเหลือย่อมต้องการผลสำเร็จในงานคือการช่วยเหลือให้ทรัพย์สินของตนได้รับความปลอดภัย และผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าตอบแทนแก่การช่วยเหลือกู้ภัยที่สำเร็จนั้นโดยเป็นไปตามหลักการพื้นฐานของการช่วยเหลือกู้ภัยคือ หลัก No cure - No pay ที่ปรากฏเป็นสาระสำคัญในสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยของลอยด์ (ข้อสัญญาข้อ 1 (b) ของแบบมาตรฐานสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของลอยด์ ฉบับปี 1990) แต่ว่าในปัจจุบันสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยได้ตระหนักถึงผลของการทำลายสิ่งแวดล้อม โดยภายใต้แบบมาตรฐานสัญญาช่วยเหลือกู้ภัย

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

[19] สุปีน พูลพัฒน์ , คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เช่าทรัพย์ เช่าซื้อ จ้างแรงงาน จ้างทำของ รับขน , (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ , พ.ศ. 2527) , หน้า 217.

ของลอยด์ในฉบับเดิม (ปี 1980) ก็ได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับค่าทดแทน ที่เป็นข้อยกเว้นหลัก No Cure - No Pay ว่า แม้การการช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ประสบความสำเร็จ หรือประสบความสำเร็จแต่เพียงบางส่วนก็สามารถได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายและเงินเพิ่มพิเศษไม่เกินร้อยละ 15 หากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นได้กระทำโดยความพยายามอย่างยิ่งที่จะป้องกันมิให้เกิดการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือ ซึ่งปัจจุบันแบบสัญญามาตรฐานของลอยด์ได้รับการปรับปรุงแก้ไขใหม่ในปี ค.ศ. 1990 ได้กำหนดขยายให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลสามารถได้รับค่าทดแทนพิเศษ (Special Compensetion) ไม่เพียงเฉพาะกรณีการรั่วไหลของน้ำมันแต่รวมถึงเหตุใดที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่สภาพแวดล้อมด้วย (ข้อสัญญาข้อ 2 แบบมาตรฐานสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของลอยด์ โดยนำมาตรา 14 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 มาบังคับใช้ในสัญญา) นอกจากนี้ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่ว่าจะเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยที่กระทำขึ้นโดยมีสัญญาหรือไม่ก็ตาม กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นผู้มีบุริมสิทธิทางทะเลเหนือทรัพย์สินที่ได้ช่วยเหลือไว้ แต่ในขณะเดียวกันในสัญญาจ้างทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นผู้รับจ้างจะมีบุริมสิทธิแต่เพียงในสัญญาจ้างทำของเป็นการงานทำขึ้นบนอสังหาริมทรัพย์เท่านั้น (มาตรา 273 อนุ 3 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) ซึ่งจะเห็นได้โดยชัดว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหากปรับเข้าเป็นสัญญาจ้างทำของตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว อาจไม่สามารถมีบุริมสิทธิเหนือทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ เนื่องจากโดยส่วนใหญ่การช่วยเหลือทางทะเลจะกระทำขึ้นเพื่อช่วยเหลือกู้ภัย เรือ หรือสินค้าที่อยู่ในเรือเป็นส่วนใหญ่ เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไม่สามารถมีบุริมสิทธิเหนือทรัพย์สินที่ได้ให้ความช่วยเหลือกู้ภัยตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยต้องเข้ารับชำระหนี้ในอันดับเสมอกับหนี้ธรรมดาอื่นๆ ซึ่งโดยลักษณะแห่งหนี้แล้วการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นหนี้ที่เป็นคุณแก่เจ้าหนี้รายอื่นในทรัพย์ที่ได้ให้ความช่วยเหลือกู้ภัยโดยเป็นการรักษาทรัพย์สินให้คงอยู่ ดังนั้นหากจะนำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมาปรับใช้กับหลักกฎหมายจ้างทำของแล้วอาจเกิดความไม่เหมาะสมแห่งสภาพของสัญญาเกิดขึ้นซึ่งจะไม่ก่อให้เกิดประโยชน์ในการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีให้เทียบเท่าต่างประเทศได้

3.2.3 ผู้มีอำนาจกระทำแทนเจ้าของทรัพย์ที่ประสบภัยมีฐานะเป็นตัวแทนตามกฎหมายไทยหรือไม่

ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเจ้าของเรือ หรือเจ้าของสินค้าที่ตกอยู่ในอันตรายในทะเลมักจะถูกผูกพันโดยสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งสัญญาดังกล่าวจะทำโดยตัวแทนของเจ้าของเรือ ได้แก่นายเรือ ที่มักจะเป็นผู้ที่เข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยไม่ว่าจะเป็นทางด้านผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหรือทางด้านผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยโดยสิทธิและหน้าที่ของนายเรือจะเป็นไปตามหลักกฎหมายเรื่องตัวแทนกล่าวคือนายเรือจะอยู่ในฐานะเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าหรือทรัพย์สินอื่นๆได้จะต้องได้รับการมอบอำนาจจากตัวการคือผู้เป็นเจ้าของเรือหรือทรัพย์สินเสียก่อนไม่ว่าจะโดยชัดแจ้งหรือปริยาย แต่ในกรณีที่ไม่มีการมอบอำนาจดังกล่าวในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ได้ให้อำนาจแก่บุคคลเข้ากระทำการเสมือนเป็นตัวแทนของบุคคลหนึ่งได้โดยปราศจากการมอบอำนาจให้เป็นตัวแทน ซึ่งเรียกว่าเป็นตัวแทนโดยจำเป็น แต่ทั้งนี้ต้องปรากฏว่าเป็นกรณีที่อยู่ภายใต้สถานการณ์อันจำเป็นโดยเป็นวิธีการเดียวที่จะกระทำได้ในสถานการณ์เช่นนั้นและผู้กระทำไม่สามารถติดต่อกับผู้เป็นตัวการได้ และการที่กระทำได้กระทำลงโดยความซื่อสัตย์ต่อผลประโยชน์ของตัวการ[20] ซึ่งในเรื่องการกระทำการแทนของนายเรือจะมีผลผูกพันแก่เจ้าของเรือ หรือ เจ้าของสินค้า ทรัพย์สินภายในเรืออาจมีความไม่แน่นอนตามหลักกฎหมายตัวแทนในประเทศต่างๆ ซึ่งในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี 1989 ในมาตรา 6 ได้กำหนดให้ นายเรือมีอำนาจในการตกลงเข้าทำสัญญาปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในนามของเรือ และนายเรือหรือเจ้าของเรือจะมีอำนาจในการตกลงทำสัญญาดังกล่าวในนามของเจ้าของทรัพย์สินที่อยู่บนเรือด้วย อันเป็นข้อกำหนดเพื่อลดความไม่แน่นอนในเรื่องอำนาจของนายเรือที่จะทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลให้มีผลผูกพันแก่เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินที่อยู่ในเรือ

ในหลักกฎหมายไทยว่าด้วยตัวแทน การเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของนายเรือให้มีผลผูกพันผู้เป็นเจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินในเรือนั้น ตามมาตรา 797 ประมวล

---

[20] A.G. GUEST , Anson's Law of Contract , p. 538.

กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดว่า "สัญญาตัวแทนคือ สัญญาซึ่งให้บุคคลคนหนึ่งเรียกว่าตัวแทนมีอำนาจจะทำการแทนบุคคลหนึ่งเรียกว่าตัวการและตกลงจะทำการดั่งนั้น อันความเป็นตัวแทนนั้นจะเป็นโดยการแต่งตั้งแสดงออกชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้" จากข้อความในกฎหมายที่กล่าว สัญญาตัวแทนจะเกิดขึ้นต้องมีความตกลงยินยอมที่จะมีนิติสัมพันธ์กันระหว่างผู้ที่เป็นตัวการและผู้ที่เป็นตัวแทนไม่ว่าจะโดยชัดแจ้งหรือปริยาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ตัวแทนทำนิติกรรมกับบุคคลภายนอกในฐานะผู้ทำแทนและต้องกระทำการภายในขอบอำนาจที่ตัวการมอบให้กระทำ[21]

ความเป็นตัวแทนตามกฎหมายไทยนั้นเกิดขึ้นได้ 3 ประการคือ

1. โดยการแต่งตั้งแสดงออกชัด

2. โดยปริยาย

3. โดยการให้สัตยาบัน

1. โดยการแต่งตั้งแสดงออกชัด ได้แก่ตัวการแสดงเจตนาโดยชัดแจ้งว่าประสงค์จะมอบอำนาจให้ตัวแทนทำกิจการใดแทนตนและตัวแทนยอมรับทำกิจการนั้น ซึ่งการแสดงออกอาจทำโดยหนังสือหรือวาจาก็ได้ เว้นแต่เป็นกรณีที่กฎหมายกำหนดว่าต้องทำเป็นหนังสือหรือมีหลักฐานเป็นหนังสือ (มาตรา 798 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) การแต่งตั้งโดยแจ้งชัดนี้ตัวแทนจะมีอำนาจกระทำการตามที่กำหนดไว้ในสัญญาตัวแทนซึ่งอาจกำหนดวิธีการหรือเงื่อนไขเกี่ยวกับการจัดการงานนั้นไว้ โดยตัวแทนจะมีอำนาจทำการนั้นเฉพาะเพียงเท่าที่ตัวการกำหนด อย่างไรก็ตามในกฎหมายระบบคอมมอนลอว์การแต่งตั้งตัวแทนโดยชัดแจ้งหรือ Actual Authority นี้ตัวแทนยังมีอำนาจโดยปริยาย (Implied Authority) ในการกระทำปฏิบัติกิจการที่ได้รับมอบหมายโดยชัดแจ้งให้ลุล่วงไปเว้นแต่จะมีการกำหนดขอบเขตของอำนาจไว้โดยชัดในสัญญาตัวแทน เช่นในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยที่กฎหมายอังกฤษถือว่านายเรือของเรือที่ตก

---

[21] กมล สนธิเกษตริน , ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยตัวแทนและนายหน้า , พิมพ์ครั้งที่ 8 , (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ ,พ.ศ.2536) , หน้า1.

อยู่ในอันตรายมีอำนาจโดยปริยายในการจัดการเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทั้งนี้เพราะเป็นการปฏิบัติเพื่อให้กิจการที่ได้รับมอบหมาย คือการนำเรือไปยังจุดหมายปลายทางได้ลุล่วงไป

2.ตัวแทนโดยปริยาย ความเป็นตัวแทนโดยปริยายอาจเกิดขึ้นโดยมิได้มีการแต่งตั้งโดยชัดอันได้แก่การแสดงออกโดยปริยายจากกิริยาหรือโดยพฤติการณ์ในเรื่องนั้นๆทำให้เข้าใจว่าเป็นเจตนาของตัวการ ที่ให้ตัวแทนกระทำการอย่างหนึ่งอย่างใดแทนตนและตัวแทนนั้นตกลงโดยปริยายรับทำการแทนให้ หรือเกิดจากในกรณีที่เป็นตัวแทนโดยจำเป็นในเหตุฉุกเฉินซึ่งในกฎหมายไทยมีบัญญัติไว้เพียงมาตรา เดียวคือมาตรา 802 โดยมีความว่า "ในเหตุฉุกเฉินเพื่อป้องกันมิให้ตัวการต้องเกิดความเสียหายท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าตัวแทนจะทำการใดๆ เช่นอย่างวิญญูชนจะพึงกระทำก็ย่อมมีอำนาจกระทำได้ทั้งสิ้น" อันแสดงให้เห็นว่าการเป็นตัวแทนโดยจำเป็นนั้น ผู้กระทำต้องมีฐานะเป็นตัวแทนของผู้เป็นตัวการอยู่แล้ว มิฉะนั้นจะไม่เข้าลักษณะเป็นตัวแทนแต่อาจเป็นการจัดการงานนอกสั่ง[22] และการที่กระทำไปนั้นต้องเป็นการกระทำในเรื่องฉุกเฉินที่ต้องกระทำหรือจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งโดยรีบด่วนป้องกันมิให้ตัวการได้รับความเสียหาย ในกฎหมายระบบคอมมอนลอว์มีหลักตัวแทนโดยจำเป็น (Agency of Necessity) ที่แตกต่างกับกฎหมายไทยคือมีความหมายที่กว้างกว่าไม่จำเป็นที่ผู้เป็นตัวแทนโดยจำเป็นจะต้องมีฐานะเป็นตัวแทนของตัวการอยู่ก่อน เพียงแต่มีความสัมพันธ์อย่างหนึ่งอย่างใดไม่ว่าความสัมพันธ์นั้นจะเป็นไปโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ก็ทำให้บุคคลนั้นสามารถเข้าจัดการแทนได้ในเหตุฉุกเฉิน

ตัวแทนที่เกิดขึ้นโดยปริยายอีกประเภทหนึ่งคือตัวแทนโดยกฎหมายปิดปากหรือที่เรียกว่าตัวแทนเชิด ตาม มาตรา 821 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งเมื่อเกิดขึ้นแล้วปิดปากตัวการมิให้ได้เถียงว่าผู้ที่ตนเชิดว่าเป็นตัวแทนนั้นไม่ใช่ตัวแทนของตน หรือเมื่อมีบุคคลหนึ่งแสดงตัวว่าเป็นตัวแทนของตัวการและตัวการเองนั้นก็ทราบ จนบุคคลภายนอกเข้าใจโดยสุจริตว่าบุคคลนั้นเป็นตัวแทนจริงๆ

---

[22] เรื่องเดียวกัน หน้า 25.

ความเป็นตัวแทนโดยปริยายนี้เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย เมื่อข้อเท็จจริงได้เข้าลักษณะข้างต้นแล้วผู้กระทำจะมีฐานะเป็นตัวแทนโดยไม่ต้องได้รับความยินยอมหรือให้สัตยาบันอีก

3.โดยการให้สัตยาบัน ความเป็นตัวแทนโดยการให้สัตยาบันนี้อาจเกิดขึ้นโดย ตัวการและตัวแทนมีความสัมพันธ์เป็นตัวการตัวแทนกันแล้ว แต่ตัวแทนได้กระทำกิจการที่นอกเหนือจากขอบอำนาจที่ได้รับมอบมา ซึ่งถือว่ากิจการนั้นไม่ใช่กิจการของตัวการแต่เมื่อตัวการได้ทราบและรับรองในภายหลัง การกระทำนั้นก็ถือเสมือนว่าเป็นกิจการของตัวการและมีผลเสมือนเป็นกิจการที่ตัวแทนมีอำนาจกระทำมาตั้งแต่ต้น หรือ ตัวการและตัวแทนยังไม่มีความสัมพันธ์กันมาก่อน เมื่อบุคคลคนหนึ่งได้กระทำกิจการแทนลงไป เจ้าของกิจการนั้นเข้าถือรับรองหรือเข้ารับเอาประโยชน์ในกิจการนั้นภายหลังผู้ที่ทำกิจการนั้นอยู่ในฐานะที่เป็นตัวแทนมาแต่ต้น[23] การให้สัตยาบันอาจทำได้สองวิธีคือการให้สัตยาบันโดยตรง หรือการให้สัตยาบันโดยปริยาย[24] ในการให้สัตยาบันโดยตรงนั้นได้แก่การแสดงออกชัดแจ้งว่าตนยินยอมและรับเอากิจการหรือการกระทำที่ตัวแทนกระทำไป ซึ่งอาจจะเป็นด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้ ส่วนการให้สัตยาบันโดยปริยายนั้นอาจถือเอาได้จากกริยาหรือความประพฤติของผู้ที่ถูกอ้างว่าตัวแทนกระทำการแทนนั้นเช่นการเข้ารับเอาประโยชน์จากการกระทำของตัวแทนการเข้ารับเอาในภายหลังที่ตัวแทนได้กระทำเป็นเรื่องที่ยังไม่ปรากฏขึ้นในขณะที่ตัวแทนกระทำการนอกเหนืออำนาจ(Ultra Vires)หรือกระทำลงไปก่อนที่ตัวการจะมีตัวตน

จากหลักการเข้าเป็นตัวแทนตามกฎหมายไทยที่กล่าวข้างต้น นายเรือจะเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยให้มีผลผูกพันเจ้าของเรือได้ จะต้องปรากฏว่า ในเวลาก่อนเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลผู้เป็นเจ้าของเรือ มีการทำสัญญามอบอำนาจโดยชัดแจ้ง หรือเป็นตัวแทนโดยปริยายอย่างใดอย่างหนึ่งแก่นายเรือให้มีอำนาจกระทำแทนเจ้าของเรือ หรืออาจเป็นการให้สัตยาบันโดยเจ้าของเรือในภายหลัง และในกรณีตัวแทนโดยจำเป็น การกำหนดให้นายเรือเป็นตัวแทนโดยจำเป็นของเจ้าของเรือได้นั้นนายเรือจะต้องมีฐานะเป็นตัวแทนอย่างใดอย่างหนึ่งของ

---

[23] เรื่องเดียวกัน หน้า 29.

[24] เรื่องเดียวกัน หน้า 35.

เจ้าของเรือเสียก่อนที่นายเรือจะกระทำการใดๆให้มีผลผูกพันแก่เจ้าของเรือได้ ดังนั้นเมื่อเกิดอันตรายต่อตัวการหรือทรัพย์สินของตัวการ นายเรือในฐานะตัวแทนของเจ้าของเรือในการรับส่งสินค้าจะสามารถกระทำการใดๆเพื่อป้องกันมิให้เจ้าของเรือเสียหายก็จะต้องได้รับการมอบอำนาจ มิฉะนั้นการกระทำการใดๆที่ตัวนายเรือกระทำลงจะไม่สามารถผูกพันเจ้าของเรือได้

ส่วนในกรณีสินค้า หรือทรัพย์สินในเรือนั้น ระหว่างนายเรือและผู้เป็นเจ้าของสินค้าหรือทรัพย์สินนั้นไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆระหว่างกัน แม้ว่านายเรือจะมีฐานะเป็นตัวแทนเข้ากระทำการแทนเจ้าของเรือในการรับส่งสินค้า ก็มิได้มีฐานะเป็นตัวแทนของเจ้าของสินค้า หรือทรัพย์สินบนเรือ ดังนั้นหากนายเรือไม่ได้รับการแต่งตั้งให้มีอำนาจโดยชัดแจ้ง หรือโดยปริยายตามหลักกฎหมายเรื่องตัวแทนตามมาตรา 798 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แล้ว หากนายเรือกระทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลลงไป จะไม่มีผลผูกพันกับเจ้าของสินค้าหรือทรัพย์สิน นอกจากในภายหลังนั้นเจ้าของสินค้าจะให้การสัตยาบันในสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่นายเรือได้กระทำขึ้น

ฉะนั้นในเรื่องอำนาจเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของนายเรือ ที่จะมีผลผูกพันเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้า หรือทรัพย์สินใดๆในเรือ จึงเกิดความไม่แน่นอนและอาจเกิดข้อโต้แย้งในเรื่องอำนาจเข้าทำสัญญาของนายเรือได้ แต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติเป็นการยอมรับโดยทั่วไปว่านายเรือเป็นตัวแทนของเจ้าของเรือในการควบคุมเรือสั่งการใดๆในกรณีที่จำเป็นได้

3.2.4 ผลตอบแทนที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยได้รับตามกฎหมายไทย

3.2.4.1 ผลตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแบบไม่มีสัญญาตามกฎหมายไทย ผลตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือจะได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้น ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศไม่ว่าจะเป็นอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปี ค.ศ.1910 (มาตรา 2) ซึ่งกำหนดให้การกระทำใดๆของการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีผลเป็นประโยชน์จะให้สิทธิในการได้รับค่าตอบแทนที่ยุติธรรม (Equitable Remuneration) อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปี ค.ศ.1989 (มาตรา 12) กำหนดให้ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้รับสิ่งตอบแทนจากการเข้าช่วยเหลือกู้ภัยที่มีผลเป็นประโยชน์คือ เงินรางวัล (Reward) อย่างไรก็ตามแม้สิ่งที่ผู้ช่วย

เหลือได้รับจากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นอาจเรียกว่าเงินรางวัลหรือค่าตอบแทนก็ตาม ต่างเป็นสิ่งตอบแทนที่ไม่ได้เป็นเพียงการใช้คืน (Reimbursement) ค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลออกใช้ไป เหมือนดังในกรณี ผู้จัดการแทนได้รับชดใช้เงินอันตนได้ออกไปคืนในเรื่องการจัดการงานนอกสั่ง มาตรา 401 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้นจะถูกกำหนดขึ้นในทางที่เป็นการสนับสนุนการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล[25] โดยการคิดจำนวนเงินรางวัลจะคิดไม่เพียงแต่เงินหรือแรงงานที่ผู้ช่วยเหลือใช้ไปเท่านั้น แต่จะพิจารณาถึงส่วนอื่นเช่น มูลค่าเรือหรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือ ฝีมือและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายแก่สภาพแวดล้อมหรือให้เกิดน้อยที่สุด ระดับความสำเร็จของการช่วยเหลือกู้ภัย สภาพและความรุนแรงของอันตราย ฝีมือและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการทำให้เรือหรือทรัพย์สินอื่น และชีวิตมนุษย์ปลอดภัย ความเสี่ยงภัยที่เกิดกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน ความพร้อม ประสิทธิภาพและมูลค่าของเครื่องมือที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัย แต่อย่างไรก็ตามมูลค่าของรางวัลนี้จะไม่เกินกว่ามูลค่าการช่วยเหลือของเรือหรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัย ยิ่งไปกว่านั้นภายใต้อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยหากไม่มีสิทธิที่จะได้รับเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือเงินรางวัลนั้นน้อยกว่าค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีขึ้น ถ้าการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นกระทำขึ้นในกรณีที่เรือหรือทรัพย์สินอื่นที่อยู่ในอันตรายมีผลที่จะก่อความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อม ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีสิทธิได้รับค่าทดแทนพิเศษจากเจ้าของเรือที่ประสบอันตราย ในอัตราไม่เกินร้อยละ 30 ของค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีขึ้น หรือหากศาลเห็นเป็นการสมควรจากการพิจารณาข้อเท็จจริงในการพิจารณามูลค่าของรางวัลตอบแทนศาลอาจกำหนดค่าทดแทนพิเศษเพิ่มขึ้นอีกก็ได้ แต่จะไม่เกินกว่า 100 เปอร์เซนต์ ของค่าใช้จ่ายที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีขึ้น[26]

เมื่อพิจารณาทางกฎหมายไทยแล้วหากการช่วยเหลือกู้ภัยเกิดขึ้นโดยปราศจากสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และปราศจากกฎหมายเฉพาะรองรับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลอาจ

---

[25] International Convention on Salvage, 1989 Art. 13.

[26] Ibid, Art. 14 (1)-(2).

ต้องปรับเป็นการจัดการงานนอกสั่งที่ผู้จัดการแทนได้กระทำลงเพื่อเป็นการป้องกันอันตรายที่มีมาใกล้ตัวการ ตามมาตรา 395 และมาตรา 398 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่อย่างไรก็ตามดังที่กล่าวมาใน หัวข้อ 3.2.1.1 ว่าผู้จัดการในกรณีการจัดการงานนอกสั่งจะไม่มีสิทธิได้รับบำเหน็จ จะได้รับแต่เพียง การชดใช้เงินที่ผู้จัดการได้ใช้จ่ายในกิจการของตัวการ โดยเป็นการสมตามความประสงค์อันแท้จริงหรือตามที่พึงสันนิษฐานได้ (มาตรา 401 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) และผู้จัดการนั้นต้องมีประสงค์ในการเรียกค่าใช้จ่ายคืน ไม่มีเจตนาจะทำให้เปล่า (มาตรา 403 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์)

อย่างไรก็ตามการปรับใช้การจัดการงานนอกสั่งอาจทำให้การช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีฐานะเป็นหนี้ที่ทรง บุริมสิทธิทางทะเล ตาม พระราชบัญญัติจำนองและบุริมสิทธิทางทะเล พ.ศ.2537 และไม่สามารถร้องขอต่อศาลให้ทำการกักเรือที่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเพื่อบังคับการชำระหนี้ ตามพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ.2534 ได้

<u>3.2.4.2 ผลตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยมีสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยตามกฎหมายไทย</u>
เมื่อมีการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดขึ้นและมีผลโดยสมบูรณ์ตามกฎหมายแล้ว ย่อมก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ในระหว่างคู่กรณีซึ่งเป็นคู่สัญญาในมูลหนี้อันเกิดสัญญานั้น และมูลหนี้ดังกล่าวจะก่อให้เกิดสิทธิแก่คู่สัญญา ที่เป็นฝ่ายเจ้าหนี้ในการเรียกให้คู่สัญญาอีกฝ่ายในฐานะลูกหนี้ ปฏิบัติการชำระหนี้นั้น และคู่สัญญาที่เป็นฝ่ายลูกหนี้ย่อมมีหน้าที่ต้องปฏิบัติการชำระหนี้นั้น ถ้าไม่ปฏิบัติชำระหนี้ให้ถูกต้อง คู่สัญญาที่เป็นฝ่ายเจ้าหนี้ย่อมมีสิทธิที่จะฟ้องร้องให้ปฏิบัติการชำระหนี้ได้ แต่สิทธิและหน้าที่อันคู่สัญญาจะต้องปฏิบัติต่อกันนั้นย่อมเป็นไปตามที่ตกลงทำสัญญากำหนดกันไว้ โดยสิทธิและหน้าที่ซึ่งเกิดขึ้นจากข้อตกลงและข้อกำหนดของกฎหมายนั้นเป็นบุคคลสิทธิ์ (Jus in Personam) เป็นสิทธิ์เรียกร้องที่มีอยู่เฉพาะต่อบุคคลอันเป็นคู่กรณี

ในสัญญาช่วยเหลือกู้ทางทะเลมีลักษณะเป็นสัญญาต่างตอบแทนซึ่งผู้ช่วยเหลือกู้ภัยมีหน้าที่ช่วยเหลือทรัพย์สินให้รอดพ้นจากอันตราย และผู้รับการช่วยเหลือกู้ภัยก็มีหน้าที่ที่ต้องชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามที่ตกลงกัน กล่าวคือเป็นสัญญาที่คู่สัญญาต่างมีหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติต่อกันทำให้ต่างฝ่ายต่างเป็นเจ้าหนี้ซึ่งกันและกันและก่อให้เกิดสิทธิและหน้า

ที่ที่สำคัญของคู่สัญญาสองประการ[27] คือ ประการแรก หากคู่สัญญาฝ่ายใดไม่ชำระหนี้ อีกฝ่ายหนึ่งก็มีสิทธิที่จะไม่ชำระหนี้ตอบแทนเว้นแต่หนี้อีกฝ่ายหนึ่งจะยังไม่ถึงกำหนดชำระ (มาตรา 369 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) ประการที่สองถ้าการชำระหนี้ของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งตกเป็นพ้นวิสัยเพราะเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดอันโทษอีกฝ่ายไม่ได้นั้น ลูกหนี้ไม่มีสิทธิจะรับชำระหนี้ตอบแทน (Res perit Debitori)

3.2.5 การนำหลักการอุดช่องว่างของกฎหมายตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาบังคับใช้กับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในกรณีที่ไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรกำหนดไว้ที่จะนำมาปรับมาใช้กับข้อเท็จจริงได้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 วรรค 2 ได้กำหนดว่า "เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับแก่คดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้นให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป" ตามที่มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กำหนดไว้ แสดงว่าวิธีการอุดช่องว่างแห่งกฎหมายมีดังนี้ คือ

ก.ให้ใช้จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ซึ่งจะเป็นข้อเท็จจริงที่จะต้องพิจารณาว่าตามจารีตประเพณีของท้องถิ่นนั้นๆมีหลักการปฏิบัติในเรื่องดังกล่าวอย่างไร

ข.ถ้าไม่มีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ต้องพิจารณาโดยอาศัยกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งซึ่งเป็นกรณีที่ยกบทกฎหมายที่บัญญัติไว้ในเรื่องอื่น แต่เป็นบทกฎหมายที่บัญญัติไว้สำหรับข้อเท็จจริงที่ใกล้เคียงกัน

ค.ในกรณีที่ไม่มีบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง มาตรา 4 ได้กำหนดให้นำหลักกฎหมายทั่วไปมาใช้ ซึ่งในความหมายของ "หลักกฎหมาย" ทั่วไปนี้[28] ได้แก่หลักกฎหมายที่ผู้

---

[27] ไชยยศ เหมะรัชตะ , กฎหมายว่าด้วยสัญญา , หน้า374

[28] หยุด แสงอุทัย , ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป , พิมพ์ครั้งที่ 11 (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์ประกายพรึก ,พ.ศ.2535) , หน้า 128

ร่างกฎหมายนำมาใช้ร่างกฎหมายฉบับนั้น หลักกฎหมายทั่วไปนี้จะทราบได้จากการนำบทมาตราต่างๆ หลายๆมาตราที่บัญญัติสำหรับข้อเท็จจริงที่คล้ายคลึงกันมาพิจารณาและเมื่อพิจารณาตัวบทกฎหมายหลายมาตรา ก็จะพบหลักกฎหมายทั่วไป ซึ่งเป็นวิธีพิจารณาค้นคว้าจากเรื่องเฉพาะหลายๆเรื่องมาสู่หลักเกณฑ์ทั่วไป

เมื่อเกิดปัญหาในการใช้กฎหมายใดมาปรับใช้ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เมื่อไม่ปรากฏว่าประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่และความรับผิดในทางแพ่งในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมาก่อน จึงต้องเริ่มจากการพิจารณาว่าประเทศไทยมีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้หรือไม่ ซึ่งในเรื่องจารีตประเพณีโดยในเรื่องการขนส่งทางทะเลซึ่งเป็นกรณีที่มีความเกี่ยวข้องใกล้ชิดกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ยังมีความเห็นของนักกฎหมายจำนวนมากที่เห็นแตกต่างกันอยู่โดยแนวคำพิพากษาของศาลจะยึดแนวที่ให้นำเอาหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้แก่คดี แต่นักกฎหมายหลายฝ่ายไม่ได้มีความเห็นคล้อยตามโดยเห็นพ้องว่ากรณีจะต้องบังคับตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ศาลชอบที่จะพิจารณาถึงจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นเป็นหลัก เพราะว่าประเทศไทยได้เคยติดต่อค้าขายกับต่างประเทศมาเป็นเวลานานดังนั้นจึงเป็นที่เข้าใจว่าประเทศไทยจะต้องมีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล แต่อย่างไรก็ตามการตรวจสอบว่าประเทศไทยมีจารีตประเพณีท้องถิ่นในเรื่องการขนส่งทางทะเลเป็นเรื่องที่ยากที่จะตรวจสอบกำหนดลงได้[29] จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นของไทยในเรื่องนี้มีว่าอย่างไร ในกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแม้ว่าเป็นสาขาหนึ่งของกฎหมายเกี่ยวกับการพาณิชยนาวีเช่นเดียวกับการขนส่งทางทะเล แต่ก็มิใช่เป็นเรื่องเดียวกัน โดยเป็นเรื่องที่จำกัดอยู่ในแวดวงของผู้ที่เกี่ยวข้องเท่านั้นมิได้แพร่หลายเหมือนกฎหมายลักษณะอื่น การจะชี้ว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีจารีตประเพณีท้องถิ่นในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง หากศาลไม่ได้รู้เห็นในเรื่องนั้นแล้วคู่ความก็ยังสามารถนำสืบพิสูจน์ได้ว่าประเทศไทยได้มีจารีตประเพณีในเรื่องนั้นๆหรือไม่ แต่ทั้งนี้การนำสืบในจุดนี้อาจเป็นเรื่องที่ยากดังเช่นในกรณีของการขนส่งทางทะเลเป็นต้น ดังนั้นหากเป็นเรื่อง

---

[29] เกริก วณิกกุล ,กฎหมายว่าด้วยการรับขนหรือขนส่งทางทะเล : หน้าที่และความรับผิดของผู้ขนส่ง , วารสารกฎหมาย , ปีที่ 11 ฉบับที่ 1 ,ธันวาคม 2529 - มีนาคม 2530 , หน้า164.

ของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแล้วไม่เป็นที่สงสัยเลยว่าการจะชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยมีจารีตประเพณีในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยคงเป็นไปได้ยากกว่าเรื่องการขนส่งทางทะเลมาก

ประการต่อมาจะต้องพิจารณาถึงบทกฎหมายที่มีความใกล้เคียงอย่างยิ่ง ซึ่งในแนวคำพิพากษาฎีกาเรื่องที่เกี่ยวกับการรับขนของทางทะเลในขณะเวลาที่ไม่มีกฎหมายโดยเฉพาะใช้บังคับนั้น ศาลได้ยึดถือในการนำเอากฎหมายไทยซึ่งพิจารณาเทียบเคียงในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาบังคับปรับใช้แก่คดี ซึ่งในกรณีของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ การพิจารณาว่ามีบทกฎหมายใกล้เคียงหรือไม่นั้น ต้องพิจารณาจากบทกฎหมายในเรื่องอื่นที่มีข้อเท็จจริงใกล้เคียงกัน ซึ่งถ้าหากถือว่าการจัดการงานนอกสั่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นบทกฎหมายที่มีความใกล้เคียงกับการช่วยเหลือกู้ภัยทะเล ผลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้รับก็จะไม่สอดคล้องกับหลักแนวความคิดของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ที่ได้รับการยอมรับในประเทศต่างๆ อีกทั้งตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในเรื่องเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยอีกด้วย

ในประการสุดท้ายสำหรับการอุดช่องว่างของกฎหมายตาม มาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นั้นได้แก่ การบังคับตามหลักกฎหมายทั่วไป ซึ่งในแนวคำพิพากษาฎีกาที่เกี่ยวข้องกับการบังคับตามหลักกฎหมายทั่วไป ซึ่งเป็นเรื่องของการประกันภัยทางทะเลตามคำพิพากษาฎีกาที่ 7350/2537 ได้ตัดสินว่า สัญญาประกันภัยทางทะเลตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 ให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล แต่กฎหมายทะเลของประเทศไทยยังไม่มี ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ จึงต้องวินิจฉัยคดีตามหลักกฎหมายทั่วไป กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ จึงควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัย โดยทั้งนี้ในหมายเหตุท้ายคำพิพากษาฎีกาฉบับนี้กล่าวถึงเรื่องการยอมรับกฎหมายต่างประเทศเมื่อไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่อาจนำมาใช้ต่อคดีได้ ได้กล่าวว่าผลของหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เป็นช่องทางที่ศาลฎีกาได้ใช้ในการยอมรับเอากฎหมายต่างประเทศมาใช้ในการตัดสินคดี โดยแสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า ศาลใช้กฎหมายอังกฤษด้วยความเชื่อว่ากฎหมายนี้มีสถานะเป็นหลักกฎหมายทั่วไป ทั้งนี้ศาลไทยมิได้ใช้กฎหมายอังกฤษเป็นกฎหมายของรัฐ แต่ในการที่ศาลจะฟังว่ากฎหมายอังกฤษมีสถานะเป็นหลักกฎหมายทั่วไปมิได้มีการชี้ว่าต้องมีเงื่อนไขอย่างไรและคู่ความได้กล่าวอ้างอย่างไร ทั้งนี้อาจเป็นเพราะประเทศ

อังกฤษเป็นมหาอำนาจทางทะเลมาแต่เดิมมีการค้าขายทางทะเลอย่างกว้างขวางรู้จักจารีตประเพณีและหลักกฎหมายทั่วไปเกี่ยวกับการค้าขายทางทะเลอย่างดี การพิจารณาพิพากษาวางหลักกฎหมายของอังกฤษ เป็นการบังคับการให้เป็นไปตามหลักจารีตประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งโดยสรุปแล้วศาลของประเทศไทยไม่ปฏิเสธในการใช้กฎหมายต่างประเทศในคดีแพ่งและพาณิชย์หากว่ามีกฎหมายไทยให้อำนาจศาล แต่อย่างไรก็ตามก็ยังมีความระมัดระวังในการยอมรับใช้กฎหมายต่างประเทศอยู่ ดังจะเห็นได้ว่า การยอมรับเอากฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับจะเกิดขึ้นไม่บ่อยนัก และในบางกรณีแม้ว่าจะเป็นเรื่องที่ไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรโดยเฉพาะเช่นกัน ศาลก็มักมิได้ใช้กฎหมายต่างประเทศมาตัดสิน

ดังนั้น แม้ว่าแนวการพิจารณาตัดสินของศาลได้นำเอาหลักกฎหมายอังกฤษมาใช้กับการประกันภัยทางทะเลในฐานะเป็นหลักกฎหมายทั่วไปแล้ว แต่ในการที่ศาลในรัฐหนึ่งจะนำเอากฎหมายต่างประเทศมาบังคับใช้ในการตัดสินคดีนั้นเป็นกรณีที่เกิดขึ้นไม่ได้โดยง่าย เนื่องจากหลักกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยอำนาจอธิปไตยของรัฐและความเท่าเทียมกันของรัฐ รัฐต่างๆย่อมมีอธิปไตยที่สมบูรณ์และเด็ดขาดเหนือดินแดนของตน กฎหมายของรัฐย่อมมีเขตอำนาจในทางกฎหมายเหนือดินแดนและประชาชนของตนเท่านั้น การยอมรับเอากฎหมายของประเทศอื่นมาใช้จึงเป็นการกระทำที่ถือว่าเสียเอกราชทางการศาล[30] เว้นแต่จะเป็นการยอมรับจากหลักอัธยาศัยไมตรี (Principle of Comity) หรือหลักต่างตอบแทน (Principle of Reciprocity) เพื่อประโยชน์ของความแน่นอนในทางกฎหมายและเสถียรภาพในทางกฎหมายของนิติสัมพันธ์ที่มีลักษณะระหว่างประเทศ

3.3 บทวิเคราะห์อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989

ในการพิจารณากำหนดลักษณะของกฎหมายไทยที่อาจจะเกิดมีขึ้นเพื่อรับรองสิทธิและกำหนดความรับผิดในทางแพ่งสำหรับกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนั้น เนื่องด้วยในปัจจุบันมีข้อตกลงในทางระหว่างประเทศเป็นอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวด้วยการช่วย

---

[30] ดูคำพิพากษาฎีกาที่ 7350/2537 และหมายเหตุท้ายฎีกา

เหลือกู้ภัยทางทะเลอยู่สองฉบับ คืออนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1910 และอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับใหม่ คือ อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ฉบับปี ค.ศ. 1989 ซึ่งในการกำหนดลักษณะของกฎหมายไทยที่จะมีขึ้นเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยตรง จึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำการวิเคราะห์พิจารณาถึงหลักเกณฑ์ที่ได้รับการยอมรับจากนานาประเทศ ซึ่งนอกจากการศึกษากำหมายของต่างประเทศที่มีกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือทางทะเลแล้วก็สามารถพิจารณาได้จากข้อกำหนดในอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยทั้งนี้จะทำการวิเคราะห์อนุสัญญาระหว่างประเทศ ปี ค.ศ.1989 ที่ได้ถูกจัดทำขึ้นแก้ไขอนุสัญญากรุงบรัสเซล ปี ค.ศ.1910 ให้มีความเหมาะสมแก่สภาพการณ์ในปัจจุบัน โดยมีแนวความคิดเกี่ยวกับการป้องกันความเสียหายที่จะเกิดแก่ประโยชน์ของบุคคลภายนอก หรือ "Liability Salvage" ซึ่งแนวความคิดนี้ได้ถูกนำไปใช้แก้ไขแบบสัญญามาตรฐานการช่วยเหลือกู้ภัยของลอยด์ หรือ LOF 1980 ก่อนที่จะเกิดมีอนุสัญญาระหว่างประเทศปี 1989 โดยผลของการแก้ไขดังกล่าวส่งผลให้เกิดข้อกำหนดยกเว้นหลัก No Cure - No Pay ในกรณีการรั่วไหลน้ำมันลงสู่ทะเลจากเรือบรรทุกน้ำมันแม้ว่าผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ประสบความสำเร็จในการช่วยเหลือกู้ภัยหรือประสบความสำเร็จแต่เพียงบางส่วน และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยยังสามารถได้รับเงินรางวัลตอบแทนเป็นจำนวนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริง และส่วนเพิ่มอีก ร้อยละ 15 ของค่าใช้จ่ายดังกล่าว หรือที่เรียกว่า ข้อกำหนด Safety-Net ซึ่งในภายหลังอนุสัญญาระหว่างประเทศ ปี ค.ศ. 1989ก็ได้ขยายข้อยกเว้นนี้ออกไปครอบคลุมถึงการก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากเรือ หรือสินค้าใดๆที่ตกอยู่ในอันตราย โดยไม่จำกัดแต่เพียงเรือบรรทุกน้ำมันเท่านั้น (มาตรา 14 อนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปี 1989) โดยในเอกสารแนบท้ายอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี 1989 เองได้แสดงถึงจุดประสงค์ของอนุสัญญาฉบับนี้ว่าเพื่อเป็นการป้องกันสภาพแวดล้อมทางทะเล[31]

---

[31] ดูภาคผนวก ข. เอกสารแนบท้ายอนุสัญญาฉบับที่ 3.

ในอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ปี ค.ศ. 1989 นี้นอกจากจุดประสงค์ของอนุสัญญาฉบับนี้ ยังมีข้อควรพิจารณาในบางประการคือ

1.ในข้อนิยามความหมายของอนุสัญญาปี ค.ศ.1989 มาตรา 1 (b) ได้กำหนดคำนิยามของ เรือ (Vessel) ไว้ยังไม่เป็นที่แน่ชัด โดยกำหนดแต่เพียงกว้างๆว่า เรือ หมายถึง เรือเดินทะเล เรือ หรือโครงสร้างที่มีความสามารถในการเดินทะเล ซึ่งในปัจจุบันยังมีข้อโต้แย้งกันในความหมายของ เรือเดินทะเล (Ship) และในความหมายของความสามารถในการเดินทะเล (Capable of Navigation) แม้ว่าวัตถุหรือโครงสร้างบางอย่างจะถูกใช้หรือเคยได้ใช้ในการเดินทะเล แต่ก็ไม่มีข้อกำหนดว่าลักษณะเช่นใดจึงจะถือว่ามีความสามารถในการเดินทะเลไว้ให้ชัดเจน และในนิยามความหมายของปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลในมาตรา 1 นี้ได้ให้คำนิยามสำหรับวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้อย่างกว้าง ซึ่งในอดีตตามแนวคำพิพากษาของศาลพาณิชย์นาวีที่เป็นที่ยอมรับกันได้กำหนดอย่างละเอียดให้ เรือ อุปกรณ์และสินค้าของเรือ รวมถึงซากเรือและสิ่งอัปปาง และค่าระวางเรือเป็นทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลซึ่งเป็นผลให้คำนิยามของทรัพย์สินอันเป็นวัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยไม่สามารถยืดหยุ่นปรับให้เหมาะสมกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น (เว้นแต่จะมีการบัญญัติกฎหมายกำหนดเป็นการเฉพาะ เช่น ชีวิต หรืออากาศยานเป็นต้น)

2.ในมาตรา 3. ของอนุสัญญาปี ค.ศ. 1989 ได้กำหนดไม่ให้นำอนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับแก่แท่นขุดเจาะน้ำมัน หรือโรงงานไม่ว่าจะมีลักษณะยึดติดอยู่กับที่ หรือลอยอยู่ในทะเล หากว่าแท่นขุดเจาะหรือโรงงานได้ตั้งขึ้นเพื่อการสำรวจ การใช้หาประโยชน์ หรือเพื่อผลิตแร่ธาตุจากท้องทะเล ซึ่งเป็นการกำหนดข้อกำจัดที่เป็นการขัดกับวัตถุประสงค์ของอนุสัญญาในการกระตุ้นผู้ช่วยเหลือกู้ภัยให้คุ้มครองสภาพแวดล้อม ซึ่งทำให้ข้อกำหนด Safety Net ในมาตรา 14 ตามอนุสัญญานี้ ก็จะสามารถใช้ได้ในกรณีที่ "เรือ" ได้ทำความเสียหายแก่สภาพแวดล้อมเท่านั้น ไม่สามารถขยายความหมายของเรือไปสู่ แท่นขุดเจาะน้ำมัน หรือโรงงานกลางทะเลที่มีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายแก่สภาพแวดล้อมในขณะทำการสำรวจ หรือปฏิบัติงานในการผลิตแร่ธาตุในทะเลได้เช่นกัน

3.ในกรณีของอำนาจในการเข้าตกลงทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามมาตรา 6 (2) ของอนุสัญญาปี ค.ศ. 1989 ได้กำหนดให้นายเรือมีอำนาจในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทาง

ทะเลในนามของเจ้าของเรือ และเจ้าของทรัพย์สินทั้งหลายบนเรือได้เพื่อเป็นการยุติปัญหาที่อาจเกิดขึ้นจากข้อสงสัยในอำนาจของนายเรือในการเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยแทนเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สิน ถึงแม้ว่าในกฎหมายอังกฤษ จะมีการยอมรับถึงเรื่องการเข้าเป็นตัวแทนโดยจำเป็นโดยมีเงื่อนไขว่า เป็นกรณีมีความจำเป็นเกิดขึ้น นายเรือไม่สามารถติดต่อเจ้าของทรัพย์สินได้ และ การที่กระทำลงเพื่อประโยชน์ของเจ้าของทรัพย์สินนั้นโดยไม่จำเป็นต้องมีฐานะเป็นตัวการตัวแทนกันมาก่อนเหมือนดังเช่นหลักกฎหมายเรื่องตัวแทนโดยจำเป็นของไทยในมาตรา 802 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ก็ตาม แต่ก็ยังเกิดปัญหาขึ้นในกรณีที่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินบนเรือมีจำนวนมากและผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินอาจมีความเห็นที่ต่างกันในการเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ดังนั้นการกำหนดให้อำนาจในการเข้าทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแก่นายเรือจึงเป็นการป้องกันมิให้เกิดความยุ่งยากในเรื่องอำนาจของนายเรือในกรณีดังกล่าวนี้ และทั้งนี้ ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมักเป็นกรณีที่ต้องกระทำโดยเร่งด่วนเพื่อช่วยให้ทรัพย์สิน และบุคคลในเรือพ้นจากอันตราย การขาดความมั่นใจในอำนาจของนายเรือในการทำสัญญาช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลว่ามีผลผูกพันแก่เจ้าของเรือ หรือทรัพย์สินบนเรือ อาจทำให้การปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยต้องเนิ่นช้าออกไป และก่อให้เกิดความเสียหาย หรืออันตรายต่อบุคคลบนเรือนั้นมากขึ้น

4.อนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับ ปี ค.ศ. 1989 ได้ยอมรับในเรื่องหลักอิสระในการทำสัญญา (Freedom of Contract) ในมาตรา 6 กำหนดให้ใช้ข้อความในอนุสัญญานี้กับการช่วยเหลือกู้ภัยใดๆ เว้นแต่จะมีข้อตกลงไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือปริยายให้เป็นประการอื่น ทั้งนี้หลักอิสระในการทำสัญญาเป็นหลักพื้นฐานในการเจรจาในพาณิชย์ทั่วไป

5.หน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือตามมาตรา 10 ของอนุสัญญา ปี 1989 ได้กำหนดให้ นายเรือทุกคนมีหน้าที่ให้ความช่วยเหลือแก่บุคคลใดๆที่ตกอยู่ในอันตรายในทะเล หากการช่วยเหลือนั้นจะไม่ก่อให้เกิดอันตรายร้ายแรงแก่เรือ หรือผู้โดยสารในเรือ หน้าที่ตามมาตรา 10 นี้จัดได้ว่าเป็นหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดบังคับให้กระทำซึ่งเป็นการกำหนดหน้าที่ในลักษณะของกฎหมายมหาชน ในอนุสัญญาในทางกฎหมายแพ่งฉบับนี้

6. การช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ ฉบับปี 1989 นี้ ได้กำหนดไว้ในมาตรา 16 ว่า ผู้ที่ได้รับการช่วยเหลือชีวิตจะไม่มีภาระหน้าที่ในการจ่ายรางวัลตอบแทน แต่ในข้อ 2 ของมาตรา 16 นี้ได้ให้สิทธิแก่ผู้ช่วยเหลือชีวิตที่จะได้รับส่วนแบ่งจากผู้ที่เข้าช่วยเหลือเรือ หรือทรัพย์สินอื่นในคราวเดียวกัน ซึ่งมีข้อสังเกตบางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือชีวิตนี้ แม้ว่าจะเป็นที่ยอมรับกันว่า การช่วยเหลือชีวิต ในขณะที่ผู้อื่นได้เข้าช่วยเหลือเรือ หรือทรัพย์สิน ผู้เข้าช่วยเหลือชีวิตสามารถได้รับรางวัลตอบแทนได้ โดยแบ่งส่วนจากเงินรางวัลที่ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินได้รับ ซึ่งในอนุสัญญาฉบับนี้ก็ได้สะท้อนแนวคิดเดียวกันนี้ทั้งนี้เพื่อจุดประสงค์ที่จะไม่ให้เกิดความไม่ยุติธรรมแก่ผู้เข้าช่วยเหลือชีวิต แต่ในทางกลับกันจากแนวคิดในเรื่องการช่วยเหลือชีวิตโดยแท้จริงนั้น ชีวิตมนุษย์เป็นสิ่งที่ไม่สามารถประเมินค่าได้การส่งเสริมให้มีการคำนวณค่าของชีวิตไม่น่าเป็นสิ่งที่ได้รับการสนับสนุน และควรได้รับการยอมรับว่าการช่วยเหลือชีวิตเป็นการกระทำตามหน้าที่ในทางศีลธรรม และเพื่อมนุษยธรรม ต่อผู้ที่ตกอยู่ในอันตราย

7.ในเงื่อนไขการได้รับรางวัลตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ในมาตรา 12 แห่งอนุสัญญา ฉบับปี 1989 นี้ ได้ยืนยันในการคงไว้ซึ่งหลัก No Cure - No Pay โดยกำหนดว่าการช่วยเหลือกู้ภัยที่มีผลเป็นประโยชน์เท่านั้นจึงจะได้รับรางวัลตอบแทน แต่อย่างไรก็ตามในมาตรา 12 ข้อ 2 ก็ได้เปิดช่องไว้สำหรับสิทธิในการได้รับค่าทดแทนพิเศษตามมาตรา 14 อันเป็นข้อยกเว้นหลัก No Cure - No Pay

ในหลักเกณฑ์พิจารณารางวัลตอบแทนมีกำหนดไว้ในมาตรา 13 แห่งอนุสัญญา ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นกรณีที่อนุญาโตตุลาการของลอยด์นำมาเป็นองค์ประกอบในการพิจารณาถึงรางวัลตอบแทนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยควรได้รับในปัจจุบันอยู่แล้ว แต่จะมีกรณีที่แตกต่างคือ ในเงื่อนไขข้อ (b) ที่กำหนดถึงความพยายามและทักษะของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมหรือเกิดความเสียหายน้อยที่สุด

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย