



เอกสารประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป
จากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

บรรจุระเบียบวาระการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญทั่วไป) เป็นพิเศษ
วันจันทร์ที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๔๗

อ.พ. ๗/๒๕๔๗

สรุปสาระสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

จากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.

ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ

๑.๒ เหตุผล

โดยที่จารีตประเพณีสากลของการเดินเรือกำหนดให้ผู้ได้รับความเสียหายโดยตรงจากการเสียหายทรัพย์สินหรือผู้ที่เสียค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน มีสิทธิเรียกเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินที่พ้นจากภัยอันตรายต้องร่วมเฉลี่ยในความสูญเสียหรือความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายดังกล่าว แต่การปฏิบัติตามจารีตประเพณีสากลของการเดินเรือดังกล่าวยังไม่มีความหมายรองรับโดยชัดแจ้ง ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ ดังนั้น สมควรมีกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือเพื่อรองรับจารีตประเพณีสากลของการเดินเรือ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.”

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ

๔. บทจำกัดสิทธิเสรีภาพตามรัฐธรรมนูญ

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติบางประการเกี่ยวกับการจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคล ซึ่งมาตรา ๒๙^(๑) ประกอบกับมาตรา ๔๘^(๒) ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย บัญญัติให้กระทำได้โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมาย

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๕๐

^(๑) “มาตรา ๒๙ การจำกัดสิทธิและเสรีภาพของบุคคลที่รัฐธรรมนูญรับรองไว้จะกระทำมิได้ เว้นแต่โดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายเฉพาะเพื่อการที่รัฐธรรมนูญนี้กำหนดไว้และเท่าที่จำเป็น และจะกระทบกระเทือนสาระสำคัญของสิทธิและเสรีภาพนั้นมิได้

กฎหมายตามวรรคหนึ่งต้องมีผลใช้บังคับเป็นการทั่วไปและไม่มุ่งหมายให้ใช้บังคับแก่กรณีใดกรณีหนึ่งหรือแก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งเป็นการเจาะจง ทั้งต้องระบุบทบัญญัติแห่งรัฐธรรมนูญที่ให้อำนาจในการตรากฎหมายนั้นด้วย

บทบัญญัติวรรคหนึ่งและวรรคสองให้นำมาใช้บังคับกับกฎหรือข้อบังคับที่ออกโดยอาศัยอำนาจตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายด้วย โดยอนุโลม”

^(๒) “มาตรา ๔๘ สิทธิของบุคคลในทรัพย์สินอันย่อมได้รับความคุ้มครอง ขอบเขตแห่งสิทธิและการจำกัดสิทธิเช่นนี้ย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ

การสัมปทานย่อมได้รับความคุ้มครอง สิทธิของบุคคลในการสัมปทานย่อมเป็นไปตามที่กฎหมายบัญญัติ”

๕. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

๖. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๓)

ในพระราชบัญญัตินี้

"ความเสียหายทั่วไป" หมายความว่า ความสูญเสีย หรือความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใด ที่เป็นผลโดยตรงจากการเสียสละทรัพย์สิน หรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งจงใจกระทำขึ้นตามสมควร เพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

"เรือ" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

"เจ้าของเรือ" หมายความว่า ผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือ เว้นแต่กรณีมีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือ ให้หมายถึง เฉพาะผู้เช่าหรือผู้เช่าซื้อซึ่งควบคุมและครอบครองเรือโดยผลแห่งสัญญา

"ผู้ประเมิน" หมายความว่า ซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ในด้านการประเมินความเสียหายทั่วไปซึ่งเจ้าของเรือ ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไป หรือผู้มีส่วนได้เสียอื่นใด แล้วแต่กรณี แต่งตั้งให้ ดำเนินการประเมินความเสียหายทั่วไปและกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามพระราชบัญญัตินี้

"ผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป" หมายความว่า เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สิน ซึ่งเรือ หรือทรัพย์สินของตนรอดพ้นจากภัยอันตราย และสามารถเดินทางไปถึงท่าปลายทางหรือถึงท่าที่การเดินทาง ต้องสิ้นสุดลงตามมาตรา ๖

๗. หลักทั่วไป

- หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและข้อยกเว้น
การใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๔)

หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ให้เป็นไปตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่จะมีการตกลงกันเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเป็นอย่างอื่น

บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ไม่กระทบกระเทือนถึงความสมบูรณ์ของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่มูลกรณีเกิดขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ

๘. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๕)

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๙. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

- การใช้สิทธิเรียกร้องในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (หมวด ๑)

๑. กรณีเรือหรือทรัพย์สินรอดพ้นภัยอันตรายและเดินทางถึงท่าปลายทาง

(ร่างมาตรา ๖)

ในกรณีที่เรือหรือทรัพย์สินรอดพ้นจากภัยอันตราย และสามารถเดินทางไปถึงท่าปลายทาง หรือถึงท่าที่การเดินทางต้องสิ้นสุดลง เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินที่รอดพ้นจากภัยอันตราย ดังกล่าวจะต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปกับผู้ที่ได้รับความเสียหายทั่วไป

ความในวรรคหนึ่งมิให้ใช้บังคับแก่กรณีที่ทรัพย์สินที่รอดพ้นจากภัยอันตรายเป็นสัมภาระ หรือของใช้ส่วนตัวของผู้โดยสารหรือคนประจำเรือ หรือไปรษณีย์ภัณฑ์

๒. กรณีภัยอันตรายเกิดขึ้นจากความผิดของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดที่เผชิญ

ภัยอันตรายร่วมกัน (ร่างมาตรา ๗)

สิทธิเรียกร้องในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะยังคงมีอยู่แม้ว่าภัยอันตรายจะเกิดขึ้น จากความผิดของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

ความในวรรคหนึ่งไม่ตัดสิทธิของผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในการเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนจากผู้ที่เกิดความเสียหายทั่วไปหรือยกความเสียหายทั่วไปนั้นเป็นข้อต่อสู้

๓. การใช้สิทธิเรียกร้องเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปโดยเจ้าของเรือและผู้ได้รับความ

ความเสียหายทั่วไป (ร่างมาตรา ๘)

เจ้าของเรืออาจเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ย ความเสียหายทั่วไปภายในเวลาอันควรนับแต่วันที่การเดินทางสิ้นสุดลง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนด ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามหมวด ๒

ถ้าเจ้าของเรือมิได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปออกกล่าว เป็นหนังสือให้เจ้าของเรือดำเนินการแล้วแต่เจ้าของเรือไม่ดำเนินการภายในสามสิบวันนับแต่วันที่ได้รับ คำบอกกล่าว ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปอาจเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ย ความเสียหายทั่วไปได้โดยตรงตามหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่คู่กรณี จะได้ตกลงกันหรือนำคดีสู่ศาล

- หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (หมวด ๒)

๑. กรณีเจ้าของเรือเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

(ร่างมาตรา ๙)

ในกรณีที่เจ้าของเรือเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ให้เจ้าของเรือดำเนินการดังต่อไปนี้

(๑) แต่งตั้งผู้ประเมิน และ

(๒) มีหนังสือแจ้งพฤติการณ์แห่งความเสียหายทั่วไป และที่เกี่ยวกับสถานที่ติดต่อของผู้ประเมินที่ตนแต่งตั้ง ไปยังเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน เท่าที่อาจทราบได้จากเอกสารการขนส่งหรือหลักฐานอย่างอื่นที่อยู่ในความครอบครองของตน

๒. สิทธิยึดหน่วงทรัพย์สินของผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

โดยเจ้าของเรือ (ร่างมาตรา ๑๐)

เมื่อเจ้าของเรือได้ดำเนินการตามมาตรา ๙ แล้ว ให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหน่วงทรัพย์สินของผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่บรรทุกอยู่บนเรือไว้จนกว่าผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นได้ร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือมอบหลักประกันตามควรอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(๑) เงินสด

(๒) หนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือผู้รับประกันภัย หรือ

(๓) เอกสารอย่างอื่นซึ่งมีข้อความแสดงว่าผู้ออกเอกสารนั้นจะร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามจำนวนที่จะได้กำหนดขึ้น

๓. หน้าที่แจ้งรายละเอียดความเสียหายทั่วไปของเจ้าของทรัพย์สิน

หรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สิน (ร่างมาตรา ๑๑)

เมื่อได้รับแจ้งตามมาตรา ๙ (๒) แล้ว ให้เจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินซึ่งได้รับความเสียหายทั่วไปแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ประเมินทราบถึงรายละเอียดของความเสียหายทั่วไปพร้อมหลักฐานภายในหกเดือนนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง

๔. อำนาจหน้าที่ของผู้ประเมิน (ร่างมาตรา ๑๒ และมาตรา ๑๓)

ผู้ประเมินอาจร้องขอให้ผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับมูลค่าทรัพย์สินของตนภายในสิบสองเดือนนับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ

ในกรณีที่เจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินซึ่งได้รับความเสียหายทั่วไปไม่ดำเนินการตามมาตรา ๑๑ หรือผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปไม่ดำเนินการตามมาตรา ๑๒ ผู้ประเมินมีสิทธิประเมินความเสียหายทั่วไปและมูลค่าของทรัพย์สินที่รอดพ้นจากภัยอันตรายตามข้อเท็จจริง

ที่ปรากฏแก่ตน ซึ่งเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินซึ่งได้รับความเสียหายทั่วไปหรือผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะได้แย้งได้ต่อเมื่อการประเมินนั้นไม่ถูกต้องอย่างชัดเจน

๕. ผู้รับผิดชอบค่าตอบแทนผู้ประเมิน (ร่างมาตรา ๑๔)

ผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแต่ละรายจะต้องรับผิดชอบในค่าตอบแทนผู้ประเมิน และค่าใช้จ่ายตามสมควรที่ผู้ประเมินได้ใช้ในการประเมินความเสียหายทั่วไปและกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยให้นำค่าตอบแทนและค่าใช้จ่ายดังกล่าวมารวมกับจำนวนความเสียหายทั่วไปที่ประเมินได้ตามมาตรา ๑๗ หรือมาตรา ๑๘ แล้วแต่กรณีด้วย

**๖. อัตราส่วนความเสียหายทั่วไปซึ่งผู้ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหาย
ทั่วไปแต่ละรายต้องรับผิดชอบ (ร่างมาตรา ๑๕)**

ความเสียหายทั่วไปซึ่งผู้ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแต่ละรายต้องรับผิดชอบ จะเท่ากับอัตราส่วนระหว่างจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เกิดขึ้น กับมูลค่ารวมของเรือและทรัพย์สินทั้งหมด คุณด้วยมูลค่าเรือหรือทรัพย์สินของตน

**๗. หลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าหรือมูลค่ารวมของเรือและทรัพย์สิน
(ร่างมาตรา ๑๖)**

การประเมินมูลค่าหรือมูลค่ารวมของเรือและทรัพย์สินตามมาตรา ๑๕ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) การประเมินมูลค่าเรือหรือทรัพย์สินที่ไม่ใช่สินค้า ให้ถือมูลค่าสุทธิที่แท้จริงของเรือและทรัพย์สิน ณ เวลาและท่าที่การเดินทางต้องสิ้นสุดลง โดย

(ก) ในการประเมินมูลค่าเรือ มิให้นำค่าเสียหายที่เกิดจากการขาดประโยชน์หรือการเสื่อมสิทธิในรายได้ที่เกิดจากเรือมารวมคำนวณด้วย

(ข) ในกรณีที่มีความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้นโดยการเสียสละส่วนหนึ่งของเรือหรือทรัพย์สิน ให้นำจำนวนความเสียหายทั่วไปที่ได้จากการประเมินตามหลักเกณฑ์ในมาตรา ๑๗ (๑) และ (๓) มารวมกับผลการประเมินตาม (๑) (ก) ด้วย

(๒) การประเมินมูลค่าทรัพย์สินที่เป็นสินค้า ให้ถือมูลค่า ณ เวลาที่ชนถ่ายจากเรือ โดย

(ก) ในกรณีที่มีใบกำกับสินค้าที่ออกให้แก่ผู้รับสินค้า ให้ถือเอาราคาที่ปรากฏในใบกำกับสินค้านั้น แต่ถ้าหากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้านั้นก่อนหรือขณะที่ชนถ่ายจากเรือ ให้หักจำนวนความเสียหายนั้นจากราคาที่ปรากฏในใบกำกับสินค้าดังกล่าว

(ข) ในกรณีที่ไม่มีใบกำกับสินค้าตาม (๒) (ก) ให้ถือเอาราคาขณะที่บรรทุกลงเรือหักด้วยจำนวนความเสียหายที่เกิดแก่สินค้านั้นก่อนหรือขณะที่ชนถ่ายจากเรือ หากมีค่าใช้จ่ายในการประกันภัยและค่าระวางที่เจ้าของสินค้าหรือผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าได้จ่ายไปให้นำมารวมคำนวณด้วย

(ค) ในกรณีที่มีความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้นโดยการเสียดุลสินค้า ให้นำจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เกิดขึ้นกับสินค้าดังกล่าวที่ได้จากการประเมินตามหลักเกณฑ์ในมาตรา ๑๗ (๒) มารวมคำนวณเป็นมูลค่าสินค้าตาม (๒) (ก) หรือ (ข) ด้วย

๘. หลักเกณฑ์การประเมินจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เกิดจากการเสียดุลทรัพย์สิน (ร่างมาตรา ๑๗)

การประเมินจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เกิดขึ้นจากการเสียดุลทรัพย์สิน ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(๑) การเสียดุลส่วนหนึ่งส่วนใดของเรือ ให้ถือราคาค่าซ่อมแซมตามสมควร ในกรณีที่ไม่มีค่าซ่อมแซม ให้ถือค่าเฉลี่ยระหว่างราคาของเรือในสภาพปกติกับสภาพที่เสียหายเมื่อมาถึงท่าปลายทางหรือถึงท่าที่การเดินทางต้องสิ้นสุดลง ทั้งนี้ ไม่เกินประมาณการค่าซ่อมแซมตามสมควร

(๒) การเสียดุลสินค้าบนเรือ ให้ถือเอาราคา ณ เวลาที่ขนถ่ายจากเรือ โดยพิจารณาจากราคาสินค้าที่ถูกเสียดุลตามที่ปรากฏในใบกำกับสินค้าที่ออกให้แก่ผู้รับสินค้า หากไม่มีใบกำกับสินค้า เช่นว่านั้น ให้ถือเอาราคาขณะขึ้นเรือ ทั้งนี้ ถ้ามีค่าใช้จ่ายในการประกันภัยและค่าระวางที่เจ้าของสินค้าหรือผู้มีส่วนได้เสียในสินค้าได้จ่ายไป ให้นำมารวมคำนวณด้วย

ในกรณีที่มีการขายสินค้านั้นก่อนเวลาขนถ่ายจากเรือและไม่มีการตกลงกำหนดจำนวนความเสียหายทั่วไปไว้เป็นอย่างอื่น ให้นำเงินได้สุทธิจากการขายสินค้านั้นมาหักออกจากราคาดังกล่าว

(๓) การเสียดุลทรัพย์สินอย่างอื่นนอกจากทรัพย์สินตาม (๑) หรือ (๒) ให้ถือราคาทรัพย์สินดังนี้

(ก) ในกรณีที่ทรัพย์สินนั้นเสียหายโดยสิ้นเชิง ให้ถือราคาท้องตลาดของทรัพย์สินนั้น ณ ท่าปลายทางหรือท่าที่การเดินทางต้องสิ้นสุดลง

(ข) ในกรณีที่ทรัพย์สินนั้นเสียหายบางส่วน ให้ถือราคาค่าซ่อมแซมหรือผลต่างระหว่างราคาท้องตลาดของทรัพย์สินนั้นในสภาพปกติกับสภาพที่เสียหาย

(๔) การเสียดุลในค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสาร หรือค่าตอบแทนอย่างอื่นที่จะได้รับตามสัญญาอันเนื่องมาจากการเสียดุลทรัพย์สิน ให้ถือเอาจำนวนสุทธิของค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสาร หรือค่าตอบแทนอย่างอื่นที่พึงจะได้รับหากไม่มีความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้น

๙. การประเมินจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เป็นค่าใช้จ่ายกรณีพิเศษ (ร่างมาตรา ๑๘)

การประเมินจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เป็นค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ ให้ถือ
จำนวนค่าใช้จ่ายตามสมควร และให้รวมถึงจำนวนเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ไม่ว่าจะช่วยเหลือ
กู้ภัยทางทะเลนั้นกระทำโดยมีสัญญาหรือไม่ก็ตาม

จำนวนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อแทนที่ค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษตามวรรคหนึ่ง ให้ถือเป็น
จำนวนค่าใช้จ่ายที่สามารถนำมาเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปได้ ทั้งนี้ จะต้องไม่เกินจำนวนที่จะพึงเป็นหากมี
การใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษเกิดขึ้น

๑๐. วันที่เริ่มคำนวณดอกเบี้ยในจำนวนความเสียหายทั่วไป (ร่างมาตรา ๑๙)
ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในจำนวนความเสียหายทั่วไป นับแต่วันที่
มีการเสียชีวิตทรัพย์สินหรือได้ใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ แล้วแต่กรณี

- คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (หมวด ๓)

๑. เขตอำนาจศาล (ร่างมาตรา ๒๐)

คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามพระราชบัญญัตินี้ให้อยู่ในอำนาจพิจารณา
พิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

๒. อายุความ (ร่างมาตรา ๒๑)

สิทธิเรียกร้องในส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ให้มีอายุความดังนี้

(๑) ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง ให้มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่แจ้งจำนวน
ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ไปยังผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป แต่ไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่
ความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้น

(๒) ในกรณีที่ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปเป็นผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง ให้มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่
วันที่แจ้งจำนวนส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ไปยังผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป แต่ไม่เกินเจ็ดปี
นับแต่วันที่ความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้น

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้รวบรวมข้อมูล
ด้านต่าง ๆ ในกระบวนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป
จากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว
ในคราวการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๙ (สมัยสามัญทั่วไป)
เมื่อวันพุธที่ ๓ มีนาคม ๒๕๔๗ ซึ่งมีเนื้อหาประกอบด้วยข้อมูล ๒ ส่วน คือ

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิก
สภาผู้แทนราษฎร

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณา

เอกสารประกอบการพิจารณาฉบับนี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการของวงงาน
วุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสาระประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้นเพื่อประกอบการพิจารณาของ
สมาชิกวุฒิสภาในโอกาสต่อไปเท่านั้น

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
มีนาคม ๒๕๔๗

“เอกสารประกอบการพิจารณา”

จัดทำโดย

นายहित ผาสุข ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย

นายสุชาติ พิณฑองคำ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย ๒

นางสาวนภพร ชวรงค์กร นิตติกร ๔ นายโสภณ ชาดบุญย์จาร์ นิตติกร ๓

นายรุ่งธรรม เปรมมางกูร นิตติกร ๓ นางสาวสุพร นิลทัพ วิทยากร ๕

นางสาวสุวรรณา พรหมพิมพ์ วิทยากร ๓

นายพัลลภ วงศ์พานิช เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๔๔๕ ๕๖๒๓

ผลิตโดย

สำนักการพิมพ์

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร ๐ ๒๒๔๔ ๑๗๔๑

สารบัญ

หน้า

| | | |
|-----------|--|----|
| ส่วนที่ ๑ | ความเป็นมา และประเด็นสำคัญจากการอภิปราย | |
| | ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ย | |
| | ความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. | ๑ |
| - | ความเป็นมา และประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร | |
| | เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตราย | |
| | ในการเดินเรือ พ.ศ. | ๑ |
| - | สรุปประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร | |
| ๑. | สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร | |
| | ในวาระที่หนึ่ง | ๗ |
| ๒. | สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร | |
| | ในวาระที่สอง | ๗ |
| - | ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง | |
| | ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา | ๑๑ |
| - | ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สาม | ๑๔ |
| ส่วนที่ ๒ | ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป | |
| | จากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. | |
| - | คำชี้แจงประกอบร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตราย | |
| | ในการเดินเรือ พ.ศ. | ๑๕ |
| - | สรุปสาระสำคัญของ The York – Antwerp Rules 1994 ที่ใช้เทียบเคียง | |
| | ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ | |
| | พ.ศ. | ๑๗ |
| - | The York – Antwerp Rules 1994 กฎยอร์คแอนท์เวิร์ป 1994 | ๑๘ |

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมา และประเด็นสำคัญจากการอภิปราย
ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ
การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตราย
ในการเดินเรือ พ.ศ.

ความเป็นมา

ของร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตราย ในการเดินเรือ พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ. กระทรวงคมนาคมเป็นผู้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาโดยแต่เดิมใช้ชื่อว่า “ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป พ.ศ.” และมีเหตุผลการเสนอว่า โดยที่จารีตประเพณีสากลของการเดินเรือกำหนดให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายโดยตรงจากการเสียหายทรัพย์สินหรือผู้ที่เสียค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน มีสิทธิเรียกเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปโดยเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินที่พ้นจากภัยอันตรายต้องร่วมเฉลี่ยในความสูญเสียหรือความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายดังกล่าว แต่การปฏิบัติตามจารีตประเพณีสากลของการเดินเรือดังกล่าว ยังไม่มีกฎหมายรองรับโดยชัดแจ้ง ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ ดังนั้น สมควรมีกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ เพื่อรองรับจารีตประเพณีสากลของการเดินเรือ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติในหลักการร่างพระราชบัญญัตินี้เมื่อวันที่ ๑๔ พฤศจิกายน ๒๕๔๓ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นและข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรม และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ไปพิจารณาด้วย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจึงได้ดำเนินการตรวจพิจารณา ร่างพระราชบัญญัตินี้ และได้แก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัตินี้จากเดิมชื่อ “ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป พ.ศ.” เป็นชื่อ “ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.” เพื่อให้ชื่อร่างพระราชบัญญัตินี้สื่อถึงเจตนารมณ์ได้ชัดเจนและมีความหมายครอบคลุมยิ่งขึ้น รายละเอียดปรากฏตามบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งได้นำเสนออยู่ในเอกสารฉบับนี้แล้ว

จากนั้น เมื่อวันที่ ๙ กันยายน ๒๕๔๖ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัตินี้ ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอ และให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป ต่อมา นายกรัฐมนตรีได้เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ ต่อสภาผู้แทนราษฎร เมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๔๖

ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้บรรจุร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เข้าระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๒๐ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๔๖ และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ในวาระที่หนึ่ง ชั้นรับหลักการ ในคราวการประชุมสภาผู้แทนราษฎร

ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๒๔ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๒๕ ตุลาคม ๒๕๔๖ ที่ประชุมมีมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วยคะแนนเสียงเป็นเอกฉันท์ และตั้งกรรมาธิการวิสามัญคณะหนึ่ง จำนวน ๓๕ คน เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดแปรญัตติภายใน ๗ วัน

คณะกรรมการวิสามัญ ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------|---|
| ๑. นายเจริญ จรรย์โกมล | เป็นประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายเกษม สรศักดิ์เกษม | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายประวิช นิลวัชรมนตรี | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นายอัญชลี วานิช เทพบุตร | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายมหารมณพ เดชวิทักษ์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. ร้อยตำรวจเอก ขจร เทศมาลา | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๗. นายารวุฒิ ภูมมะกาญจนะ | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๘. นายประเสริฐศิริ สุขะวัณกุล | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๙. นายภิมุข สิมะโรจน์ | เป็นโฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๐. นายนพคุณ รัฐผไท | เป็นโฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๑. นายกล้าคาน ปาทาน | ๑๒. นายขจิตร ชัยนิคม |
| ๑๓. นายเจือ ราชสีห์ | ๑๔. นายชยันติ ไกรกาญจน์ |
| ๑๕. นายชัยพร ธนถาวรลาม | ๑๖. นายณรงค์ศักดิ์ วงศ์สังวาลย์ |
| ๑๗. นายเท็ดภูมิ ใจดี | ๑๘. นายบุญส่ง ไข่เกษ |
| ๑๙. นายประสาน มโนสิทธิกุล | ๒๐. นายปัสันธน์ จิตต์ธรรม |
| ๒๑. นายพ็อง ชีวานันท์ | ๒๒. นายพิชิตพล ศรียานนท์ |
| ๒๓. นายไพจิตร ศรัทธาน | ๒๔. นางสาวกวนนิดา คุณผลิน |
| ๒๕. นายมานิชญ์ วิชัยกุล | ๒๖. นายวีโรจน์ ญาณพิชิต |
| ๒๗. นายวิสาร เตชะธีราวัฒน์ | ๒๘. นายศุภชัย โพธิ์สุ |
| ๒๙. นายสนั่น สุธากุล | ๓๐. นายสอนชัย สิริรายกุล |
| ๓๑. นายสาธิต ปิตุเตชะ | ๓๒. นายสาธิต อยู่ไรเวโรจนการ |
| ๓๓. นายสุรพงษ์ โตวิจักษณ์ชัยกุล | ๓๔. นายสาวอรุณี ชำนาญยา |
| ๓๕. นายอาคม สุวรรณนพ | |

เมื่อคณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาเสร็จแล้ว ได้เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้พร้อมรายงานการพิจารณาของคณะกรรมการต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร และได้บรรจุ

ระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๕ ครั้งที่ ๙ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่ ๓ มีนาคม ๒๕๕๗ ซึ่งที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ในวาระที่สอง ขึ้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา ในคราวการประชุมครั้งเดียวกัน

โดยพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราจนจบร่าง และได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขเพิ่มเติมก้อยคำแต่อย่างใด

เมื่อจบการพิจารณาในวาระที่สอง ขึ้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สาม และลงมติเห็นชอบด้วยกับ ร่างพระราชบัญญัตินี้ด้วยคะแนนเสียงข้างมากและส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไป

อนึ่ง เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว ประธานวุฒิสภาได้พิจารณามอบหมายให้ คณะกรรมาธิการวิสามัญกิจการวุฒิสภาพิจารณาว่าจะเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมาธิการสามัญประจำวุฒิสภาคณะใดหรือจะตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญขึ้นเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ตามความนัยข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๐๙ และในคราวประชุมคณะกรรมาธิการวิสามัญกิจการวุฒิสภา วันจันทร์ที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๖ ที่ประชุมได้พิจารณาเห็นควรมอบหมายให้คณะกรรมาธิการการยุติธรรมและสิทธิมนุษยชน วุฒิสภา พิจารณาศึกษาาร่างพระราชบัญญัตินี้ เป็นการล่วงหน้า แล้วรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นเรื่องด่วน เพื่อรายงานให้วุฒิสภาทราบ ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาต่อไป

เรื่องเสร็จที่ ๓๔๒/๒๕๕๖

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือที่ นร ๐๒๐๔/๑๕๒๗๐ ลงวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ อนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคม เสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้ความเห็นและข้อสังเกตของ สำนักงานศาลยุติธรรม และสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีไปพิจารณาด้วย

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๑) ตรวจพิจารณา โดยมีผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริม การพาณิชย์นาวี ผู้แทนสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ผู้แทนสำนักงานศาลยุติธรรม ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้า ทางเรือแห่งประเทศไทย และผู้แทนสมาคมประกันวินาศภัย เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และหน่วยงานดังกล่าว ได้แจ้งยืนยันความเห็นชอบกับการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้แล้ว

๑. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัตินี้

(๑) พระราชบัญญัตินี้เป็นการกำหนดให้เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินที่รอดพ้นจาก ภัยอันตรายที่เกิดขึ้นระหว่างเดินทาง ร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่ผู้ได้รับความสูญเสียหรือความเสียหาย ที่เป็นผลโดยตรงจากการเสียหายทรัพย์สิน หรือได้ออกค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งจงใจกระทำขึ้น ตามสมควรเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน (ร่างมาตรา ๖)

(๒) เจ้าของเรือที่ประสบอันตรายอาจเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปภายใน เวลาอันควร แต่หากเจ้าของเรือไม่เรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปภายในเวลาอันควร และเมื่อ ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปได้บอกกล่าวให้เจ้าของเรือดำเนินการแล้วแต่เจ้าของเรือไม่ดำเนินการภายใน สามสิบวันนับแต่วันที่รับคำบอกกล่าว ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปอาจเป็นผู้เรียกให้มีการเฉลี่ยความ เสียหายทั่วไปเองได้ (ร่างมาตรา ๘)

(๓) ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นผู้เรียกร้องให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เจ้าของเรือ จะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

(ก) แต่งตั้งผู้ประเมินให้ทำหน้าที่ประเมินความเสียหายทั่วไปและกำหนดส่วนเฉลี่ย ความเสียหายทั่วไปที่ผู้ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแต่ละรายต้องรับผิดชอบ และ

(ข) แจ้งเป็นหนังสือไปยังเจ้าของหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตราย ร่วมกันเพื่อให้บุคคลเหล่านั้นทราบถึงพฤติการณ์แห่งความเสียหายทั่วไป ชื่อและสถานที่ติดต่อของ ผู้ประเมิน (ร่างมาตรา ๙)

(๔) เจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินต้องแจ้งเป็นหนังสือให้ผู้ประเมินทราบถึงรายละเอียดของความเสียหายทั่วไปพร้อมหลักฐานภายในหกเดือนนับแต่วันที่ได้รับแจ้ง (ร่างมาตรา ๑๑)

(๕) หากเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินไม่แจ้งให้ผู้ประเมินทราบถึงรายละเอียดของความเสียหายทั่วไปที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของตนภายในหกเดือน หรือหากผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปไม่แสดงรายละเอียดเกี่ยวกับมูลค่าทรัพย์สินของตนให้ผู้ประเมินทราบภายในสิบสองเดือน ผู้ประเมินมีสิทธิประเมินความเสียหายทั่วไปและมูลค่าของทรัพย์สินที่รอดพ้นจากภัยอันตรายตามข้อเท็จจริงที่ปรากฏแก่ตนได้ ซึ่งเจ้าของทรัพย์สิน ผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สิน หรือผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะโต้แย้งได้ต่อเมื่อการประเมินนั้นไม่ถูกต้องอย่างชัดเจน (ร่างมาตรา ๑๓)

(๖) ผู้ประเมินที่ได้รับการแต่งตั้งจะต้องทำหน้าที่ประเมินมูลค่าเรือหรือทรัพย์สินของผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป จำนวนความเสียหายที่เกิดจากการเสียหายทรัพย์สิน และจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เป็นค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษตามหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ (ร่างมาตรา ๑๖ ร่างมาตรา ๑๗ และร่างมาตรา ๑๘)

(๗) คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ (ร่างมาตรา ๒๐)

๒. ความเห็นและข้อสังเกตของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

(๒.๑) ข้อสังเกตของสำนักงานศาลยุติธรรม

(๒.๑.๑) การแต่งตั้งผู้ประเมินควรกำหนดคุณสมบัติของผู้ประเมินไว้ในร่างกฎหมายนี้ด้วย เพื่อให้เกิดความน่าเชื่อถือและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๑) พิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย จึงแก้ไขนิยามคำว่า “ผู้ประเมิน” โดยกำหนดคุณสมบัติให้ผู้ประเมินต้องเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินความเสียหายทั่วไป (ร่างมาตรา ๓)

(๒.๑.๒) ร่างมาตรา ๘ (ร่างมาตรา ๑๕ เดิม) ข้อความว่า “...ภายในระยะเวลาอันควร...” ควรกำหนดระยะเวลาเจาะจงในการเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เพื่อป้องกันปัญหาการตีความในเรื่องของระยะเวลาที่อาจมีความเห็นไม่สอดคล้องกันได้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๑) พิจารณาแล้วเห็นควรกำหนดไว้เช่นเดิม เนื่องจากหากกำหนดระยะเวลาเจาะจงไว้ อาจทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ เนื่องจากการเกิดความเสียหายทั่วไปในแต่ละกรณีจะใช้ระยะเวลาในการเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายไม่เท่ากัน เช่น กรณีความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้นที่ห่างไกล ซึ่งการติดต่อทำได้ลำบาก จึงทำให้ต้องใช้ระยะเวลาที่ยาวนานกว่ากรณีความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้นในท้องทะเลทั่วไป

(๒.๒) ข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

(๒.๒.๑) ร่างมาตรา ๑๗ (ร่างมาตรา ๑๐ เดิม) กำหนดให้คำว่า “ทรัพย์สิน” หมายความรวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสาร และค่าตอบแทนอย่างอื่นด้วย และมีการใช้คำว่า “ทรัพย์สิน” ในหลายมาตรา ควรกำหนดนิยามของคำว่า “ทรัพย์สิน” เพื่อให้ตรงตามความมุ่งหมายในการใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๑) พิจารณาแล้วเห็นควรให้ถ้อยคำดังกล่าวมีความหมายตามความหมายทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สำหรับกรณีการประเมิน

ความเสียหายทั่วไปตามร่างมาตรา ๑๗ ที่กำหนดถึงสิทธิที่จะได้รับค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสาร และค่าตอบแทนอย่างอื่นด้วยนั้น เนื่องจากสิทธิต่าง ๆ ดังกล่าวเป็นความเสียหายที่ได้รับจากการเสียชีวิตของทรัพย์สินจึงถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่สามารถนำมาเรียกให้มีการเฉลี่ยได้ จึงมิได้กำหนดนิยามคำว่า “ทรัพย์สิน” ไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(๒.๒.๒) ควรมีการกำหนดนิยามคำว่า “เจ้าของทรัพย์สิน” เพื่อให้ทราบว่า ในพระราชบัญญัตินี้ต้องการให้ถ้อยคำดังกล่าวมีความหมายเพียงใด โดยจะให้หมายความเฉพาะผู้ถือกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นเท่านั้น หรือต้องการให้หมายความรวมถึงผู้ยึดถือครอบครองทรัพย์สินนั้นในนามบุคคลอื่นด้วย คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๑) พิจารณาแล้วเห็นควรให้ถ้อยคำดังกล่าวมีความหมายตามความหมายทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะหมายถึงผู้ที่เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินนั้นเท่านั้น จึงมิได้กำหนดนิยามคำว่า “เจ้าของทรัพย์สิน” ไว้ในพระราชบัญญัตินี้

(๒.๒.๓) ควรกำหนดนิยามของคำว่า “ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไป” ให้ชัดเจน คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๑) พิจารณาแล้วเห็นควรกำหนดนิยามคำว่า “ความเสียหายทั่วไป” ไว้ในบทนิยามร่างมาตรา ๓ เพื่อให้ตรงตามความมุ่งหมายในการใช้พระราชบัญญัตินี้ และเมื่อมีการกำหนดนิยามคำว่า “ความเสียหายทั่วไป” ไว้แล้ว คณะกรรมการฯ จึงเห็นว่าไม่จำเป็นต้องกำหนดนิยามคำว่า “ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไป” เพิ่มอีก

(๒.๒.๔) ร่างมาตรา ๑๔ วรรคสอง (ร่างมาตรา ๑๑ วรรคสาม เดิม) ที่กำหนดว่า ค่าใช้จ่ายที่สามารถนำมาเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปได้ต้องไม่เกินจำนวนที่จะพึงเป็นนั้น ข้อความว่า “จำนวนที่จะพึงเป็น” ควรกำหนดว่าจะใช้ราคาใดเป็นเกณฑ์ เพื่อป้องกันการตีความในเรื่องของจำนวนเงินที่อาจมีความเห็นไม่สอดคล้องกัน คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๑) พิจารณาแล้วเห็นว่า ข้อความว่า “จำนวนที่จะพึงเป็น” หมายความว่า กรณีที่ต้องมีการใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษเกิดขึ้นแต่ไม่ได้ใช้จ่ายไป โดยได้มีการใช้จ่ายในกรณีอื่นแทนที่การใช้จ่ายดังกล่าว ซึ่ง “จำนวนที่จะพึงเป็น” ได้แก่จำนวนค่าใช้จ่ายตามสมควรที่มาตรฐานทางวิชาชีพเดียวกันปฏิบัติ แต่ถึงอย่างไรหากปัญหาในเรื่องจำนวนเงินดังกล่าวไม่ยุติ คู่กรณีอาจนำคดีเสนอต่อศาลได้ จึงไม่มีการแก้ไขข้อความดังกล่าว

(๒.๒.๕) ร่างมาตรา ๑๓ (ร่างมาตรา ๑๓ วรรคสามเดิม) ที่กำหนดให้มีการโต้แย้งการประเมินได้ต่อเมื่อเห็นว่าการประเมินนั้นไม่ถูกต้องอย่างชัดแจ้งนั้น ควรกำหนดหลักเกณฑ์และระยะเวลาให้ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไป เจ้าของเรือ หรือเจ้าของทรัพย์สินที่รอดพ้นภัยอันตราย คัดค้านหรือโต้แย้งการประเมินความเสียหายเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๑) พิจารณาแล้วเห็นควรคงร่างมาตรา ๑๓ ไว้เช่นเดิม เนื่องจากร่างมาตรา ๑๓ เป็นบทบัญญัติที่มีลักษณะเป็นการลงโทษในกรณีไม่ปฏิบัติตามร่างมาตรา ๑๑ และร่างมาตรา ๑๒ ซึ่งไม่ควรมีการกำหนดระยะเวลาในการโต้แย้งการประเมินไว้ เนื่องจากระยะเวลาอาจแตกต่างกันแล้วแต่กรณีขึ้นอยู่กับวันแจ้งการประเมินของผู้ประเมินไปยังผู้มีส่วนได้เสียซึ่งอาจไม่ใช่วันเดียวกันสำหรับผู้มีส่วนได้เสียทุกคน

๓. สำคัญในการแก้ไขร่างพระราชบัญญัติฯ (ที่ผ่านการตรวจพิจารณาของ คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๑๑))

(๓.๑) เปลี่ยนชื่อร่างพระราชบัญญัติจาก “ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป พ.ศ.” เป็น “ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.” เพื่อให้ชื่อร่างพระราชบัญญัติสื่อเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัตินี้ได้ชัดเจนและมีความหมายครอบคลุมยิ่งขึ้น

(๓.๒) ได้มีการจัดลำดับในการร่างบทบัญญัติในมาตราต่างๆ ให้เป็นหมวดหมู่ เพื่อให้ง่ายต่อการทำความเข้าใจและการใช้บังคับ โดยแบ่งเป็น หมวด ๑ การใช้สิทธิเรียกร้องในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หมวด ๒ หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และหมวด ๓ คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

(๓.๓) แก้ไขร่างมาตรา ๓ (บทนิยาม) ดังนี้

(๓.๓.๑) เพิ่มนิยามคำว่า “ความเสียหายทั่วไป” เพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของร่างพระราชบัญญัตินี้ โดยนำความในร่างมาตรา ๔ เดิมมากำหนดเป็นนิยาม

(๓.๓.๒) แก้ไขนิยามคำว่า “ผู้ประเมิน” หมายความว่า ผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมินความเสียหายทั่วไปซึ่งเจ้าของเรือ ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไป หรือผู้มีส่วนได้เสียอื่นใด แล้วแต่กรณี แต่งตั้งให้ดำเนินการประเมินความเสียหายทั่วไปและกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามร่างพระราชบัญญัตินี้ โดยเพิ่มบทบัญญัติซึ่งเป็นการกำหนดคุณสมบัติขั้นพื้นฐานของผู้ประเมิน

(๓.๓.๓) เพิ่มนิยามคำว่า “ผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป” เนื่องจากในร่างพระราชบัญญัตินี้มีการบัญญัติโดยใช้ถ้อยคำดังกล่าวในหลายมาตรา

(๓.๔) แก้ไขร่างมาตรา ๑๕ (ร่างมาตรา ๘ เดิม) (การคำนวณส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปซึ่งผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแต่ละรายต้องรับผิดชอบ) เพื่อให้มีความหมายที่ชัดเจนและเข้าใจได้ง่ายยิ่งขึ้น

(๓.๕) แก้ไขร่างมาตรา ๘ (ร่างมาตรา ๑๕ เดิม) (การเรียกให้เฉลี่ยความเสียหายทั่วไป) โดยเพิ่มกำหนดเวลาให้เจ้าของเรือต้องดำเนินการเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปภายในสามสิบวันนับแต่วันได้รับคำบอกกล่าวจากผู้ได้รับความเสียหายทั่วไป หากเจ้าของเรือไม่ดำเนินการภายในระยะเวลาดังกล่าว ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปสามารถเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปได้เอง

(๓.๖) ตัดร่างมาตรา ๑๙ เดิม ที่กำหนดให้บทบัญญัติที่ขัดหรือแย้งกับร่างพระราชบัญญัตินี้ให้ใช้ร่างพระราชบัญญัตินี้แทน เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้เป็นกฎหมายใหม่และเมื่อมีสภาพใช้บังคับแล้ว บทบัญญัติต่างๆ ที่เป็นเรื่องเดียวกับที่ร่างพระราชบัญญัตินี้บัญญัติไว้ หากขัดหรือแย้งกับร่างพระราชบัญญัตินี้ย่อมไม่มีผลใช้บังคับอีกต่อไปอยู่แล้ว

ประเด็นสำคัญ

จากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและผลการพิจารณา เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจาก ภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.

๑. สรุปประเด็นสำคัญและผลการพิจารณาของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง

๑.๑ เหตุผลที่รับหลักการ

- สมควรมีกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ เพื่อรองรับจารีตประเพณีสากลของการเดินเรือระหว่างประเทศที่กำหนดให้ผู้ได้รับความเสียหายโดยตรงจากการเสียสละทรัพย์สิน หรือผู้ที่เสียค่าใช้จ่ายเป็นพิเศษ เพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน มีสิทธิเรียกเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินที่พ้นจากภัยอันตรายต้องร่วมเฉลี่ยในความสูญเสียหรือความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายดังกล่าว เพราะประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับจารีตประเพณีสากลเช่นว่านี้เป็นอย่างชัดเจน ทำให้เกิดความไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ ทั้ง ๆ ที่ประเทศไทยต้องเดินเรือระหว่างประเทศกับประเทศอื่น ๆ ด้วย

- ปัจจุบันการขนส่งทางทะเลของประเทศไทยอ่อนด้อยกว่าประเทศอื่นมาก ความอ่อนด้อยประการหนึ่งคือกฎหมาย กล่าวคือ ที่ผ่านมามากเกิดความเสียหายจากการเดินเรือจะปรับใช้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งไม่สอดคล้องกับจารีตประเพณีสากล จึงสมควรมีกฎหมายฉบับนี้เพื่อสร้างความมั่นใจกับต่างประเทศและสร้างหลักประกันที่ดีให้กับนักธุรกิจที่จะมาดำเนินธุรกิจกับคนไทย ดังนั้น ร่างกฎหมายฉบับนี้และร่างกฎหมายฉบับอื่นเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล จึงเป็นร่างกฎหมายที่จำเป็นต้องตราขึ้นอย่างรวดเร็ว

๑.๒ ข้อสังเกต

- สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรบางท่านตั้งข้อสังเกตว่า ผู้ประเมินความเสียหายที่ได้รับการแต่งตั้งจะเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและมีความรู้ความสามารถเพียงพอ เพราะหากผู้ประเมินไม่มีความรู้ความสามารถแล้ว อาจก่อให้เกิดความเสียหายได้

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมตอบชี้แจงว่า โดยหลักการแล้วจะมีกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศกำหนดไว้ โดยจะมีการตั้งคณะกรรมการประเมินชุดหนึ่ง เพื่อเสนอความเห็นต่อศาล หากไม่พอใจการประเมินก็สามารถทบทวนการประเมินใหม่ได้

- สมาชิกสภาผู้แทนราษฎรบางท่านตั้งข้อสังเกตว่า เหตุใดร่างมาตรา ๒๐ จึงกำหนดให้คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามร่างพระราชบัญญัตินี้ อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมตอบชี้แจงว่า เหตุที่กำหนดให้คดีเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปอยู่ในเขตอำนาจของศาลทรัพย์สินทางปัญญา เพราะคดีประเภทนี้เป็นคดีเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ

ผลการพิจารณาของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง

มติที่ประชุม ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วยคะแนนเสียงเป็นเอกฉันท์

๒. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา

๒.๑ ประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง

- ประเด็นเกี่ยวกับบทนิยามศัพท์ตามร่างมาตรา ๓ คำว่า

“ผู้ประเมิน”

ประเด็นนี้คณะกรรมการวิสามัญ ได้แก้ไขบทนิยามศัพท์คำว่า “ผู้ประเมิน” จากเดิมที่กำหนดว่าผู้ประเมินต้องเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านการประเมิน เป็นผู้ประเมิน ต้องเป็นผู้ซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ในด้านการประเมิน มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรบางท่านได้ตั้งข้อสังเกตว่า ตามร่างเดิมมีความชัดเจนดีอยู่แล้ว เพราะคำว่า “ผู้เชี่ยวชาญ” มีความหมายว่า ต้องเป็นผู้ที่มีความรู้และประสบการณ์อย่างแท้จริงเท่านั้น แต่ที่คณะกรรมการวิสามัญแก้ไขนั้น อาจจะทำให้มีการตั้งผู้ประเมินซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ด้านการประเมินเพียงเล็กน้อย อันจะก่อให้เกิดความเสียหายในการประเมินได้

คณะกรรมการวิสามัญได้ให้คำชี้แจง ดังนี้

การใช้คำว่า “ผู้เชี่ยวชาญ” จะก่อให้เกิดความเข้าใจผิดว่า ผู้ประเมิน ต้องเป็นผู้ที่มีความเชี่ยวชาญอย่างลึกซึ้งและจะต้องมีการขึ้นทะเบียนผู้ประเมินไว้ ซึ่งจะไม่เหมาะสมกับการทำธุรกิจประเภทนี้ และในการตั้งผู้ประเมิน เจ้าของเรื่องจะเป็นผู้แต่งตั้งซึ่งย่อมจะต้องแต่งตั้งจากผู้มีความสามารถแท้จริงและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายเพื่อเป็นการรักษาผลประโยชน์ของตนเองอยู่แล้ว เพราะฉะนั้น ในทางปฏิบัติจึงไม่ต้องเป็นห่วงว่าจะมีการแต่งตั้งผู้ที่มีความรู้ความสามารถน้อยมาเป็นผู้ประเมิน

- ประเด็นสิทธิเรียกร้องความเสียหายทั่วไปในกรณีภัยอันตราย
เกิดขึ้นจากความผิดของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

กรรมาธิการวิสามัญบางท่านตั้งข้อสังเกตว่า ความในร่างมาตรา ๙ ไม่จำเป็นต้องกำหนดไว้ เพราะโดยหลักการของร่างพระราชบัญญัตินี้ กรณีต้องเป็นไปตามความในร่างมาตรา ๙ อยู่แล้ว

คณะกรรมการวิชาการวิสามัญได้ให้คำชี้แจง ดังนี้

ความในร่างมาตรา ๗ นี้ จำเป็นต้องกำหนดไว้เพื่อให้เกิดความชัดเจนและไม่ต้องตีความในภายหลัง

- ประเด็นการบอกกล่าวให้เจ้าของเรือดำเนินการเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ประเด็นนี้คณะกรรมการวิชาการวิสามัญ ได้แก้ไขความในร่างมาตรา ๘ วรรคสอง ว่าการบอกกล่าวให้เจ้าของเรือดำเนินการเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้น ผู้ได้รับความเสียหายต้องบอกกล่าวเป็นหนังสือ มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรบางท่านตั้งข้อสังเกตว่า เหตุใดจึงต้องทำเป็นหนังสือ และจะต้องทำหนังสือเป็นภาษาไทย เพราะจะมีเรือหลายสัญชาติเข้ามาเกี่ยวข้อง

คณะกรรมการวิชาการวิสามัญได้ให้คำชี้แจง ดังนี้

เหตุที่แก้ไขให้กรณีดังกล่าว ต้องดำเนินการบอกกล่าวเป็นหนังสือ เพราะต้องการให้การบอกกล่าวมีหลักฐานชัดเจน และความในหนังสือจะจัดทำเป็นภาษาไทยก็ได้ เนื่องจากหากมีการพิพาทเกิดขึ้นก็จะต้องมีการดำเนินคดีในศาลทรัพย์สินทางปัญญา และการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทย ซึ่งถ้ามีการบอกกล่าวเป็นภาษาต่างประเทศก็จะมี การจัดทำคำแปลเป็นภาษาไทยอยู่แล้ว ไม่น่าจะเกิดปัญหาใด ความสำคัญอยู่ที่เนื้อความของหนังสือว่าเป็นการบอกกล่าวให้เจ้าของเรือดำเนินการมากกว่า

- ประเด็นเรื่องการประเมินมูลค่าค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสาร หรือค่าตอบแทนอย่างอื่น

ร่างมาตรา ๑๖ เป็นหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าหรือมูลค่ารวมของเรือและทรัพย์สิน ซึ่งต้องนำไปประเมินความเสียหายทั่วไปที่ผู้ร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป แต่ละรายต้องรับผิดชอบตามร่างมาตรา ๑๕ มีกรรมาธิการวิสามัญบางท่านตั้งข้อสังเกตว่า ในร่างมาตรา ๑๖ นี้ไม่มีการกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสาร หรือค่าตอบแทนอย่างอื่นไว้ด้วย จึงสมควรที่จะมีการกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินเพิ่มเติมไว้

คณะกรรมการวิชาการวิสามัญได้ให้คำชี้แจง ดังนี้

ในร่างมาตรา ๑๖ ได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าสิ่งเหล่านี้เรียบร้อยแล้ว โดยถือว่า ค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสาร หรือค่าตอบแทนอย่างอื่น เป็นค่าเรือหรือทรัพย์สินที่ไม่ใช่สินค้า ตามร่างมาตรา ๑๖ (๑)

๒.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณา
เรียงตามลำดับมาตรา

ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ
พ.ศ.

ชื่อร่างพระราชบัญญัติ ไม่มีการแก้ไข

คำปรารภ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๒ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๓ มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

"มาตรา ๓ ในพระราชบัญญัตินี้

"ความเสียหายทั่วไป" หมายความว่า ความสูญเสีย หรือความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใด
ที่เป็นผลโดยตรงจากการเสียหายทรัพย์สิน หรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งจงใจกระทำขึ้นตามสมควร
เพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

"เรือ" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

"เจ้าของเรือ" หมายความว่า ผู้มีกรรมสิทธิ์ในเรือ เว้นแต่กรณีมีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือ
ให้หมายถึงเฉพาะผู้เช่าหรือผู้เช่าซื้อซึ่งควบคุมและครอบครองเรือโดยผลแห่งสัญญา

"ผู้ประเมิน" หมายความว่า ผู้เชี่ยวชาญซึ่งมีความรู้ความสามารถหรือประสบการณ์ใน
ด้านการประเมินความเสียหายทั่วไปซึ่งเจ้าของเรือ ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไป หรือผู้มีส่วนได้เสียอื่นใด
แล้วแต่กรณี แต่งตั้งให้ดำเนินการประเมินความเสียหายทั่วไปและกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป
ตามพระราชบัญญัตินี้

"ผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป" หมายความว่า เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สิน
ซึ่งเรือหรือทรัพย์สินของตนรอดพ้นจากภัยอันตราย และสามารถเดินทางไปถึงท่าปลายทางหรือถึงท่าที่
การเดินทางต้องสิ้นสุดลงตามมาตรา ๖"

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

มาตรา ๔ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๕ ไม่มีการแก้ไข

หมวด ๑ การใช้สิทธิเรียกร้อง
ในการเจียมความเสียหายทั่วไป ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๖ ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๗ มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

"มาตรา ๗ สิทธิเรียกร้องในการเจียมความเสียหายทั่วไปจะยังคงมีอยู่แม้ว่าภัยอันตรายจะเกิดขึ้นจากความผิดของฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

ความในวรรคหนึ่งไม่ตัดสิทธิของผู้ที่ต้องร่วมเจียมความเสียหายทั่วไปในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายทั่วไปหรือยกความเสียหายทั่วไปนั้นเป็นข้อต่อสู้คดีที่เพิกผลเสีย"

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

มาตรา ๘ มีการแก้ไข

คณะกรรมการการแก้ไข ดังนี้

"มาตรา ๘ เจ้าของเรืออาจเรียกให้มีการเจียมความเสียหายทั่วไปจากผู้ที่ต้องร่วมเจียมความเสียหายทั่วไปภายในเวลาอันควรนับแต่วันที่การเดินทางสิ้นสุดลง ตามหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเจียมความเสียหายทั่วไปตามหมวด ๑

ถ้าเจ้าของเรือมิได้ดำเนินการตามวรรคหนึ่ง เมื่อผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปบอกกล่าวเป็นหนังสือให้เจ้าของเรือดำเนินการแล้วแต่เจ้าของเรือไม่ดำเนินการภายในสามสิบวันนับแต่วันที่รับคำบอกกล่าว ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปอาจเรียกให้มีการเจียมความเสียหายทั่วไปจากผู้ที่ต้องร่วมเจียมความเสียหายทั่วไปได้โดยตรงตามหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดส่วนเจียมความเสียหายทั่วไปที่คู่กรณีจะได้ตกลงกันหรือนำคดีสู่ศาล "

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

หมวด ๒ หลักเกณฑ์และวิธีการกำหนด

ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๙

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๐

มีการแก้ไข

คณะกรรมการมาธิการแก้ไข ดังนี้

" มาตรา ๑๐ เมื่อเจ้าของเรือได้ดำเนินการตามมาตรา ๙ แล้ว ให้เจ้าของเรือมีสิทธิยื่นฟ้องทรัพย์สินของผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่บรรทุกอยู่บนเรือไว้จนกว่าผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นได้ร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือให้มอบหลักประกันตามควรอย่างหนึ่งอย่างใด ดังต่อไปนี้

(๑) เงินสด

(๒) หนังสือค้ำประกันของธนาคารหรือผู้รับประกันภัย หรือ

(๓) เอกสารอย่างอื่นซึ่งมีข้อความแสดงว่าผู้ออกเอกสารนั้นจะร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ตามจำนวนที่จะได้กำหนดขึ้น "

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

มาตรา ๑๑

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๒

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๓

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๔

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๕

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๖

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๗

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๘

ไม่มีการแก้ไข

| | |
|---|---------------|
| มาตรา ๑๙ | ไม่มีการแก้ไข |
| หมวด ๓ คดีเกี่ยวกับการเจลาีย ความเสียหายทั่วไป | ไม่มีการแก้ไข |
| มาตรา ๒๐ | ไม่มีการแก้ไข |
| มาตรา ๒๑ | ไม่มีการแก้ไข |

ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

การพิจารณาในวาระที่สาม ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบ
ด้วยกับร่างพระราชบัญญัตินี้ด้วยคะแนนเสียงข้างมาก และส่งให้วุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไป

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา
ร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป
จากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.

คำชี้แจงประกอบร่างพระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตราย ในการเดินเรือ พ.ศ.

๑. เหตุผลและความจำเป็น

การปฏิบัติตามจารีตประเพณีการเดินเรือที่กำหนดให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายโดยตรงจากการเสียหายของทรัพย์สินหรือผู้ที่เสียค่าใช้จ่ายเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน มีสิทธิเรียกเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยเจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สินที่พ้นจากภัยอันตรายได้ร่วมเฉลี่ยในความสูญเสียหรือความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายดังกล่าว

ทั้งนี้ การปฏิบัติตามจารีตประเพณีของการเดินเรือยังไม่มีกฎหมายรองรับโดยชัดแจ้งทำให้เกิดปัญหาความไม่ชัดเจนในทางปฏิบัติ ดังนั้นจึงควรมีร่างกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือขึ้นเป็นการเฉพาะ

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

๑. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หมายความว่า การที่เจ้าของเรือและเจ้าของทรัพย์สิน ซึ่งเรือหรือทรัพย์สินของตนที่รอดพ้นจากอันตรายที่เกิดขึ้นระหว่างเดินทางเนื่องจากมีการเสียหายของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ ได้เข้าร่วมเฉลี่ยความสูญเสียความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายของบุคคลที่เสียหายหรือค่าใช้จ่ายดังกล่าว

๒. หลักเกณฑ์และวิธีการเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือให้เป็นไปตามบทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่กรณีได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น

๓. ความเสียหายทั่วไปที่จะเรียกให้มีการเฉลี่ยได้ ได้แก่ ความสูญเสีย ความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดที่เป็นผลโดยตรงจากการเสียหายของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษที่จงใจกระทำขึ้นตามสมควรเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

๔. ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นผู้เรียกร้องให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เจ้าของเรือจะต้องดำเนินการดังต่อไปนี้

๔.๑ แต่งตั้งผู้ประเมินให้ทำหน้าที่ประเมินความเสียหายทั่วไปและกำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่ผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแต่ละรายต้องรับผิดชอบ และ

๔.๒ แจกเป็นหนังสือไปยังเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกันเพื่อให้บุคคลเหล่านั้นทราบถึงพฤติการณ์แห่งความเสียหายทั่วไป ชื่อและสถานที่ติดต่อของผู้ประเมิน

๕. ผู้ประเมินที่ได้รับการแต่งตั้งจะต้องทำหน้าที่ประเมินมูลค่าเรือหรือทรัพย์สินของผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป จำนวนความเสียหายที่เกิดจากการเสียดสอทรัพย์สินและจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เกิดจากการใช้จ่ายตามหลักเกณฑ์ที่ปรากฏในร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้

๖. ผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแต่ละรายจะต้องรับผิดชอบในค่าตอบแทนผู้ประเมินและค่าใช้จ่ายตามสมควรที่ผู้ประเมินได้ใช้ในการประเมินความเสียหายทั่วไป กำหนดส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยให้นำค่าตอบแทนและค่าใช้จ่ายดังกล่าวมารวมกับจำนวนความเสียหายทั่วไปที่ประเมินได้

๗. เจ้าของเรือที่ดำเนินการเรียกให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปมีสิทธิยึดหน่วงทรัพย์สินของผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่บรรทุกอยู่บนเรือจนกว่าผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือให้หลักประกันอันเป็นที่พอใจ

๘. อายุความของสิทธิเรียกร้องที่เกิดขึ้นตามกฎหมายนี้แยกได้เป็น ๒ กรณี คือ

๘.๑ ในกรณีที่เจ้าของเรือเป็นผู้เรียกร้องให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ให้มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่มีการแจ้งจำนวนส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป แต่ไม่เกินห้าปีนับแต่วันที่เกิดความเสียหายทั่วไป

๘.๒ ในกรณีที่ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปเป็นผู้เรียกร้อง ให้มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่แจ้งจำนวนส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป แต่ไม่เกินกว่าเจ็ดปีนับแต่วันที่เกิดความเสียหายทั่วไป

๙. กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

ม. ประโยชน์ของร่างพระราชบัญญัติ

ก. ช่วยทำให้ระบบกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยมีความสมบูรณ์และสอดคล้องกับแนวกฎหมายสากลมากขึ้น

ข. ช่วยส่งเสริมให้มีการเสียดสอทรัพย์สินหรือออกค่าใช้จ่ายเพื่อปกป้องรักษาเรือและทรัพย์สินที่เผชิญอันตราย ซึ่งในที่สุดจะเป็นผลในการลดความร้ายแรงแห่งอันตรายที่เกิดขึ้นและความเสียหายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง

ค. ใช้เป็นบทบัญญัติในทางสารบัญญัติเพื่อการวินิจฉัยชี้ขาดข้อพิพาทในสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งได้กล่าวถึงในพระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. ๒๕๓๔ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. ๒๕๓๔

สรุปสาระสำคัญของ The York-Antwerp Rules 1994 ที่ใช้เทียบเคียงร่างพระราชบัญญัติ การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.

1. หลักการตาม The York-Antwerp Rules 1994 จะกำหนดค่านิยามว่า ความเสียหายทั่วไป หมายความว่า ความสูญเสีย หรือความเสียหายอย่างหนึ่งอย่างใดที่เป็นผลโดยตรงจากการ เสียสละทรัพย์สิน หรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ ซึ่งจงใจกระทำขึ้นตามสมควรเพื่อปกป้องรักษา เรือและทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน
2. กำหนดสิทธิเรียกร้องในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปว่าจะไม่ระงับไปถึงแม้ภัยอันตรายจะเกิดขึ้นจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่เผชิญภัยอันตรายแต่ก็จะไม่ตัดสิทธิผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยที่จะ เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนหรือยกข้อต่อสู้ได้ ๆ
3. กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิยึดหนึ่งในทรัพย์สินของผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจนกว่าเจ้าของทรัพย์สินนั้นได้ร่วมเฉลี่ยหรือให้หลักประกันโดยอาจวางประกันเป็นเงินสดหรือหนังสือ ค่าประกันของธนาคาร เป็นต้น
4. กำหนดให้เจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินซึ่งได้รับความเสียหายทั่วไปแจ้งเป็น หนังสือให้ผู้ประเมินทราบรายละเอียดความเสียหายทั่วไปพร้อมหลักฐาน ทั้งนี้ ผู้ประเมินอาจร้อง ขอให้ผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับมูลค่าทรัพย์สินภายใน 12 เดือนนับจากวันที่ได้รับการร้องขอและในกรณีที่ไม่ดำเนินการแจ้งหรือร้องขอ ผู้ประเมินมีสิทธิ ประเมินความเสียหายทั่วไปและมูลค่าของทรัพย์สินที่รอดพ้นจากภัยอันตรายตามข้อเท็จจริงที่ ปรากฏแน่นอน อย่างไรก็ตาม หากเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินซึ่งได้รับความเสียหายทั่วไปหรือผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเห็นว่าไม่ถูกต้องอย่างชัดเจนก็จะสามารถโต้แย้งได้
5. กำหนดหลักเกณฑ์การประเมินมูลค่าเรือ ทรัพย์สิน และสินค้า รวมทั้งประเมินจำนวนความเสียหายทั่วไปที่เกิดจากการเสียสละทรัพย์สิน
6. ผู้ได้รับความเสียหายทั่วไปมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในจำนวนความเสียหายทั่วไปนับแต่วันที่มีการ เสียสละทรัพย์สินหรือออกค่าใช้จ่าย

The York-Antwerp Rules 1994

กฎยอร์กแอนท์แวร์ป์ 1994

Rule of Interpretation

กฎของการตีความ

In the adjustment of general average the following Rules shall apply to the exclusion of any Law and Practice inconsistent therewith.

ในการกำหนดการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปให้ปรับใช้กฎต่อไปนี้สำหรับกฎหมายและแนวปฏิบัติใดที่ไม่สอดคล้องกับกฎนี้

Except as provided by the Rule Paramount and the numbered Rules, general average shall be adjusted according to the lettered Rules.

เว้นแต่ที่ปรากฏในกฎสูงสุดและกฎที่เรียงตามตัวเลข การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปต้องถูกกำหนดตามกฎที่เรียงตามตัวอักษร

Rule Paramount

กฎสูงสุด

In no case shall there be any allowance for sacrifice or expenditure unless reasonably made or incurred.

ไม่มีกรณีใดต้องมีการจ่ายค่าชดเชยสำหรับการเสียสละทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่าย เว้นแต่จะทำได้ทำหรือเกิดขึ้นโดยสมควร

Rule A

กฎ เอ

There is a general average act when, and only when, any extraordinary sacrifice or expenditure is intentionally and reasonably made or incurred for the common safety for the purpose of preserving... from peril the property involved in a common maritime adventure.

กรณีจะถือเป็นการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเฉพาะเมื่อได้มีการเสียสละทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายเป็นกรณีพิเศษ โดยเจตนาและตามสมควรที่กระทำขึ้นหรือเกิดขึ้นเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องรักษาทรัพย์สินที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกันจากอันตราย

General average sacrifices and expenditures shall be borne by the different contributing interests on the basis hereinafter provided.

การเสียสละทรัพย์สินและค่าใช้จ่ายในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปต้องรับภาระโดยผู้มีส่วนได้เสียตามส่วนแบ่งเฉลี่ยแตกต่างกันไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในกฎนี้

Rule B

กฎ บี

There is a common maritime adventure when one or more vessels are towing or pushing another vessel or vessels, provided that they are all involved in commercial activities and not in a salvage operation

ให้ถือว่าการเผชิญภัยอันตรายร่วมกันเมื่อเรือลำหนึ่งหรือหลายลำได้ลากจูงหรือผลักเรือลำหนึ่งหรือหลายลำ แม้ว่าเรือเหล่านั้นจะกระทำไปในเชิงพาณิชย์และไม่ได้เป็นการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย

When measures are taken to preserve the vessels and their cargoes, if any, from a common peril, these Rules shall apply.

หลักการนี้ให้ปรับใช้กับมาตรการต่างๆ ที่ได้มีขึ้นเพื่อรักษาเรือและสินค้าเหล่านั้น ถ้ามี จากภัยอันตรายที่เกิดขึ้นร่วมกัน

A vessel is not in common peril with another vessel or vessels if by simply disconnecting from the other vessel or vessels she is in safety; but if the disconnection is itself a general average act the common maritime adventure continues.

เรือที่ไม่ได้อยู่ในภัยอันตรายร่วมกับเรือลำอื่นไม่ว่าลำเดียวหรือหลายลำ หากแม้จะไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเรือลำอื่นลำเดียวหรือหลายลำ กลับทำให้เรือลำนั้นได้รับความปลอดภัย ถ้าการที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องนั้นเข้าลักษณะเป็นการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ให้การเผชิญภัยอันตรายร่วมกันก็ยังมีอยู่ต่อไป

Rule C

กฎ ซี

Only such losses, damages or expenses which are the direct consequence of the general average act shall be allowed as general average.

ความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายซึ่งเป็นผลโดยตรงจากพฤติการณ์การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเท่านั้นที่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

In no case shall there be any allowance in general average for losses, damages or expenses incurred in respect of damage to the environment or in consequence of the escape or release of pollutant substances from the property involved in the common maritime adventure.

ไม่มีกรณีใดที่ต้องมีการจ่ายค่าชดเชยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปสำหรับความสูญเสีย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดจากสิ่งแวดล้อมเสียหายหรือเกิดจากผลของการรั่วไหลหรือการปล่อยวัตถุสารที่ก่อมลพิษจากทรัพย์สินที่ได้เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน

Demurrage, loss of market, and any loss or damage sustained or expense incurred by reason of delay, whether on the voyage or subsequently, and any indirect loss whatsoever, shall not be admitted as general average.

ค่าเสียเวลาในการใช้ท่าเรือ ค่าการเสียตลาด และความสูญเสีย หรือความเสียหายอื่นใดที่ต้องรับภาระหรือชำระอันเนื่องมาจากความล่าช้า ไม่ว่าจะในระหว่างการเดินทางหรือภายหลังก็ตาม และการสูญเสียอื่นใดโดยทางอ้อมไม่ว่าประการใด จะไม่ถือว่าเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Rule D

กฎ ดี

Rights to contribution in general average shall not be affected, though the event which gave rise to

the sacrifice or expenditure may have been due to the fault of one of the parties to the adventure; but this shall not prejudice any remedies or defences which may be open against or to that party in respect of such fault.

สิทธิเรียกร้องในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะไม่เสียไป แม้ว่าเหตุที่ทำให้มีการเสียสละทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอาจเกิดขึ้นมาจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่เผชิญภัยอันตรายร่วมกัน อย่างไรก็ตามกรณีดังกล่าวไม่ตัดสิทธิการเรียกร้องความเสียหายหรือข้อต่อสู้อื่นที่เปิดโอกาสให้ดำเนินการต่อฝ่ายที่กระทำผิด

The onus of proof is upon the party claiming in general average to show that the loss or expense claimed is properly allowable as general average.

ภาระการพิสูจน์ให้ตกแก่ฝ่ายที่ใช้สิทธิเรียกร้องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยต้องพิสูจน์ว่าความสูญเสียความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เรียกร้องนั้นถูกต้องถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่เรียกให้เฉลี่ยได้

All parties claiming in general average shall give notice in writing to the average adjuster of the loss or expense in respect of which they claim contribution within 12 months of the date of the termination of the common maritime adventure.

ผู้มีส่วนได้เสียทั้งหมดที่ประสงค์จะใช้สิทธิเรียกร้องในการขอเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปต้องแจ้งเป็นหนังสือไปยังผู้ประเมินถึงความสูญเสียและค่าใช้จ่ายที่ตนจะเรียกร้องให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ภายใน 12 เดือนนับจากวันที่ภัยอันตรายที่เผชิญร่วมกันได้สิ้นสุดลง

Failing such notification, or if within 12 months of a request for the same any of the parties shall fail to supply evidence in support of a notified claim, or particulars of value in respect of a contributory interest, the average adjuster shall be at liberty to estimate the extent of the allowance or the contributory value on the basis of the information available to him, which estimate may be challenged only on the ground that it is manifestly incorrect.

การไม่แจ้งดังกล่าว หรือหากภายในสิบสอง (12) เดือนนับจากที่มีการร้องขอเช่นนั้น ผู้มีส่วนได้เสียฝ่ายใดที่ไม่ให้การสนับสนุนพยานหลักฐานสำหรับการใช้สิทธิเรียกร้อง หรือในส่วนที่เกี่ยวกับมูลค่าทรัพย์สินของตนที่ต้องร่วมเฉลี่ย ให้ผู้ประเมินมีสิทธิประมาณค่าชดเชยความเสียหายทั่วไป หรือมูลค่าของทรัพย์สินที่ต้องเฉลี่ยได้เองโดยอิสระ ทั้งนี้โดยอาศัยข้อมูลที่ตนมีอยู่ การประเมินนี้อาจถูกแย้งได้เฉพาะด้วยเหตุที่ว่าไม่ถูกต้องอย่างชัดเจนเท่านั้น

Rule F

กฎ เอฟ

Any additional expense incurred in place of another expense which would have been allowable as general average shall be deemed to be general average and so allowed without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the amount of the general average expense avoided.

ค่าใช้จ่ายพิเศษใดใดที่เกิดขึ้นจากค่าใช้จ่ายอื่นที่อยู่ในหลักเกณฑ์การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ให้ถือว่าเป็นกรณีความเสียหายทั่วไปที่จะได้รับเฉลี่ยด้วย ทั้งนี้ โดยไม่จำกัดค่านึงถึงทรัพย์สินที่รอดพ้นจากอันตรายของผู้มีส่วนได้เสียอื่น แต่ให้พิจารณาเพียงจำนวนค่าใช้จ่ายในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่ถูกหลีกเลี่ยง

Rule G

กฎ จี

General average shall be adjusted as regards both loss and contribution upon the basis of values at the time and place when and where the adventure ends.

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะถูกกำหนดจากทั้งความสูญเสียและจำนวนความเสียหายทั่วไปที่ต้องร่วมเฉลี่ย โดยพิจารณาบนพื้นฐานของราคา ณ เวลาและสถานที่เมื่อการเผชิญอันตรายได้สิ้นสุดลง

This rule shall not affect the determination of the place at which the average statement is to be made up.

กฎข้อนี้จะไม่กระทบกับการกำหนดสถานที่ซึ่งรายการการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปได้ถูกจัดทำขึ้น

When a ship is at any port or place in circumstances which would give rise to an allowance in general average under the provisions of Rules X and XI, and the cargo or part thereof is forwarded to destination by other means, rights and liabilities in general average shall, subject to cargo interests being notified if practicable, remain as nearly as possible the same as they would have been in the absence of such forwarding, as if the adventure had continued in the original ship for so long as justifiable under the contract of affreightment and the applicable law.

เมื่อเรือเข้าท่าหรือสถานที่ในสถานการณ์ที่ยินยอมให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อสิบ และสิบเอ็ด และสินค้าหรือทรัพย์สินอื่นในเรือได้ถูกขนส่งต่อไปยังปลายทางด้วยผู้อื่น ให้ถือว่าสิทธิ

และความรับผิดชอบในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปยังคงมีอยู่แก่เจ้าของสินค้านั้นเสมือนกับว่าทรัพย์สินเหล่านั้นไม่ได้ถูกส่งต่อไปอีกทอดหนึ่งแล้ว หากการเผชิญอันตรายร่วมกันในเรื่องดังกล่าวยังคงมีอยู่โดยพิจารณาถึงความเป็นธรรมตามสัญญาค้ำระวางและกฎหมายที่บังคับใช้ ทั้งนี้หากเป็นไปได้ ต้องมีการแจ้งเจ้าของสินค้านั้นทราบ

The proportion attaching to cargo of the allowances made in general average by reason of applying the third paragraph of this Rule shall not exceed the cost which would have been borne by the owners of cargo if the cargo had been forwarded at their expense.

สัดส่วนการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปของสินค้าที่เกิดตามเหตุผลการบังคับใช้ตามวรรคสามของกฎนี้จะต้องไม่เกินราคาของสินค้าที่เจ้าของสินค้าจะได้รับถ้าสินค้าได้ส่งต่อไปโดยค่าใช้จ่ายของตน

Rule I - Jettison of Cargo

กฎข้อ หนึ่ง - การทิ้งสินค้าลงทะเล

No jettison of cargo shall be made good as general average, unless such cargo is carried in accordance with the recognised custom of the trade.

การทิ้งสินค้าลงทะเลจะไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย เว้นแต่สินค้านั้นจะบรรทุกมาโดยผ่านพิธีการศุลกากรในทางการค้าอย่างถูกต้อง

Rule II - Loss or Damage by Sacrifices for the Common Safety

กฎข้อ สอง - ความสูญเสียหรือความเสียหายจากการสละทรัพย์สินเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน

Loss of or damage to the property involved in the common maritime adventure by or in consequence of a sacrifice made for the common safety, and by water which goes down a ship's hatches opened or other opening made for the purpose of making a jettison for the common safety, shall be made good as general average

ความสูญเสียหรือเสียหายของทรัพย์สินที่เผชิญอันตรายร่วมกันอันเป็นโดยหรือจากผลของการสละทรัพย์สินเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน และโดยน้ำที่ไหลลงสู่ฟาระวางเรือที่เปิดอยู่ หรือสิ่งอื่นๆที่เปิดอยู่ในปฏิบัติการทิ้งสินค้าลงทะเลโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อความปลอดภัยร่วมกัน จะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Rule III - Extinguishing Fire on Shipboard

กฎข้อ สาม - การดับไฟบนเรือ

Damage done to a ship and cargo, or either of them, by water or otherwise, including damage by beaching or scuttling a burning ship, in extinguishing a fire on board the ship, shall be made good as general average, except that no compensation shall be made for damage by smoke however caused or by heat of the fire.

ความเสียหายที่เกิดแก่ทั้งเรือและสินค้า หรืออย่างใดอย่างหนึ่งโดยน้ำหรือสิ่งอื่นใด รวมถึงความเสียหายจากการเกยหาดหรือน้ำเข้าในเรือที่ไหม้ไฟเพื่อดับเพลิงที่เกิดขึ้นบนเรือจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย อย่างไรก็ตาม จะไม่มีการชดเชยค่าเสียหายที่มาจากความเสียหายที่เกิดจากควันหรือความร้อนของไฟ

Rule IV - Cutting away Wreck

กฎข้อ สี่ - การตัดซากเรือ

Loss or damage sustained by cutting away wreck or parts of the ship which have previously been carried away or are effectively lost by accident shall not be made good as general average.

ความสูญเสียหรือความเสียหายที่มาจาก การตัดซากเรือ หรือส่วนของเรือซึ่งได้จมหรือสูญหายจากอุบัติเหตุจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Rule V - Voluntary Stranding

กฎข้อ ห้า - การเกยหาดโดยสมัครใจ

When a ship is intentionally run on shore for the common safety, whether or not she might have been driven on shore, the consequent loss or damage to the property involved in the common maritime adventure shall be allowed in general average.

เมื่อเรือมีเจตนาเกยตื้นเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน ไม่ว่าเรือนั้นจะมีการควบคุมเรือหรือไม่ก็ตาม ผลของความสูญเสีย หรือความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สินซึ่งเผชิญภัยอันตรายร่วมกันจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Rule VI - Salvage Remuneration

กฎข้อ หก - เงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัย

(a) Expenditure incurred by the parties to the adventure in the nature of salvage, whether under contract or otherwise, shall be allowed in general average provided that the salvage operations were carried out for the purpose of preserving from peril the property involved in the common maritime adventure. Expenditure allowed in general average shall include any salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment such as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

(เอ) ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าที่เผชิญอันตรายร่วมกันในลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัย ไม่ว่าจะมิสัญญาหรือไม่ก็ตามจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย หากการช่วยเหลือกู้ภัยนั้นมีขึ้นเพื่อรักษาทรัพย์สินที่เผชิญภัยร่วมกันให้รอดพ้นจากภัยอันตราย ค่าใช้จ่ายที่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยต้องให้รวมถึงเงินรางวัลการช่วยเหลือกู้ภัย โดยให้คำนึงถึงการใช้ทักษะและความสามารถของผู้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดแก่สิ่งแวดล้อม อาทิ เช่นตามที่กำหนดในมาตรา 13 วรรค 1 (บี) ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยปี ค.ศ. 1989

(b) Special compensation payable to a salvor by the shipowner under Article 14 of the said Convention to the extent specified in paragraph 4 of that Article or under any other provision similar in substance shall not be allowed in general average.

(บี) เงินค่าทดแทนพิเศษที่เจ้าของเรือจ่ายให้กับผู้ปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยตามมาตรา 14 ของอนุสัญญาดังกล่าวข้างต้น ภายใต้ขอบเขตของวรรค 4 หรือภายใต้บทบัญญัติอื่นซึ่งมีสาระสำคัญคล้ายคลึงกันไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Rule VII - Damage to Machinery and Boilers

กฎข้อ เจ็ด - ความเสียหายแก่เครื่องยนต์และหม้อน้ำ

Damage caused to any machinery and boilers of a ship which is ashore and in a position of

peril, in endeavouring to refloat, shall be allowed in general average when shown to have arisen from an actual intention to float the ship for the common safety at the risk of such damage; but where a ship is afloat no loss or damage caused by working propelling machinery and boilers shall in any circumstances be made good as general average.

ความเสียหายที่เกิดจากเครื่องยนต์และหม้อน้ำของเรือเมื่อเกยตื้น และอยู่ในลักษณะที่อาจเป็นภัยอันตราย โดยพยายามที่จะกู้เรือให้ลอยขึ้นมาใหม่จะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยเมื่อแสดงให้เห็นว่าเกิดจากเจตนาที่แท้จริงที่จะให้เรือลอยอยู่เพื่อความปลอดภัยร่วมโดยมีความเสี่ยงที่จะเกิดความเสียหายดังกล่าว แต่เมื่อเรือลอยตัวได้แล้ว จะไม่มีความสูญเสียหรือความเสียหายใดที่เกิดจากการทำงานของเครื่องยนต์และหม้อน้ำที่จะอยู่ในสถานการณ์นี้จะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Rule VIII - Expenses lightening a Ship when Ashore, and Consequent Damage

กฎข้อ แปด - ค่าใช้จ่ายการทำให้เรือเบาลงเมื่อเกยตื้นและเกิดความเสียหาย

When a ship is ashore and cargo and ship's fuel and stores or any of them are discharged as a general average act, the extra cost of lightening, lighter hire and reshipping (if incurred), and any loss or damage to the property involved in the common maritime adventure in consequence thereof, shall be admitted as general average.

เมื่อเรือเกยตื้นและสินค้าและน้ำมันเชื้อเพลิงและเสบียงของเรือแม้เพียงบางส่วนได้ถูกขนถ่ายออกจากเรือในพฤติการณ์ของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าใช้จ่ายกรณีพิเศษที่มาจากทำให้เรือเบาลง การเช่าเรือขนสินค้าขนาดเล็กมาขนถ่ายจากเรือใหญ่ และการถ่ายลำลงเรืออื่น ถ้ามี และความสูญเสียหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินใดใดที่เป็นผลมาจากการเผชิญภัยอันตรายร่วมกันจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Rule IX - Cargo, Ship's Materials and Stores used for Fuel

กฎข้อ เก้า - สินค้า อุปกรณ์ของเรือและเสบียงที่ถูกใช้เป็นเชื้อเพลิง

Cargo, ship's materials and stores, or any of them, necessarily used for fuel for the common safety at a time of peril shall be admitted as general average, but when such an allowance is made for the cost of ship's materials and stores the general average shall be credited with the estimated cost of the fuel which would otherwise have been consumed in prosecuting the

intended voyage.

สินค้า อุปกรณ์ของเรือและเสบียง หรือสิ่งอื่นใดที่จำเป็นต้องใช้เป็นเชื้อเพลิงเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน ณ เวลาที่เผชิญอันตรายจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย แต่ในการคำนวณการชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวสำหรับราคาของอุปกรณ์เรือและเสบียงจะถูกประเมินในราคาของเชื้อเพลิงที่ใช้ไปเพื่อให้เรือเดินทางในเส้นทางที่กำหนดไว้

Rule X - Expenses of Port of Refuge, etc.

กฎข้อ สิบ - ค่าใช้จ่ายในการเข้าท่าเรือเพื่อหลบภัย

(a) When a ship shall have entered a port or place of refuge or shall have returned to her port or place of loading in consequence of accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, the expenses of entering such port or place shall be admitted as general average; and when she shall have sailed thence with her original cargo, or a part of it, the corresponding expenses of leaving such port or place of refuge consequent upon such entry or return shall likewise be admitted as general average.

(เอ) เมื่อเรือจำเป็นต้องเข้าท่าหรือสถานที่อื่นเพื่อหลบภัย หรือจำเป็นต้องกลับไปยังท่าเรือหรือสถานที่ต้นทางที่ได้บรรทุกสินค้าลงเรืออันเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ การเสียสละสินค้าหรือสถานการณ์พิเศษอื่นใดที่จำเป็นต้องกระทำเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน และค่าใช้จ่ายในการเข้าท่าเรือให้ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย ทั้งนี้โดยบรรทุกสินค้าจำนวนเดิมที่มาจากต้นทางทั้งหมดหรือบางส่วน ค่าใช้จ่ายที่ต่อเนื่องกันในการออกจากท่าเรือหรือสถานที่ดังกล่าวในภายหลังที่มาจากการเข้าท่าหรือออกจากท่าเรือดังกล่าวให้ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยด้วย

But when a ship is at any port or place of refuge and is necessarily removed to another port or place because repairs cannot be carried out in the first port or place, the provisions of this Rule shall be applied to the second port or place as if it were a port or place of refuge and the cost of such removal including temporary repairs and towage shall be admitted as general average.

The provisions of Rule XI shall be applied to the prolongation of the voyage occasioned by such removal

แต่เมื่อเรือที่อยู่ในท่าเรือหรือสถานที่ใดเพื่อหลบภัย และจำเป็นต้องย้ายไปยังท่าเรือหรือสถานที่อื่นเพราะ

การซ่อมแซมไม่สามารถทำในท่าเรือหรือสถานที่แรกได้ บทบัญญัติของกฎข้อนี้จะบังคับใช้กับท่าเรือหรือสถานที่แห่งที่สองด้วยเสมือนกับว่าเป็นท่าเรือหรือสถานที่ที่ใช้ในการหลบภัย และค่าใช้จ่ายในการย้าย รวมถึงค่าซ่อมแซมชั่วคราวและค่าลากจูงให้ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย บทบัญญัติของกฎข้อสิบเอ็ดต้องนำมาบังคับใช้กรณีการเดินทางที่ขยายยาวออกไปซึ่งมาจากการเคลื่อนย้าย

(b)The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores whether at a port or place of loading, call or refuge, shall be admitted as general average, when the handling or discharge was necessary for the common safety or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, except in cases where the damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstances connected with such damage having taken place during the voyage.

(บี) ค่าใช้จ่ายในการยกสินค้าบนเรือหรือการขนสินค้าออกจากเรือ ค่าเชื้อเพลิงหรือเสบียงไม่ว่า ณ ท่าเรือหรือสถานที่ที่ขนสินค้าลงเรือ เข้าท่า หรือหลบภัยจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย เมื่อการยกสินค้าหรือการขนสินค้าออกจากเรือจำเป็นต้องกระทำเพื่อความปลอดภัยร่วมกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดแก่เรือที่มาจากกรเสียหายสละทรัพย์สิน หรือจากอุบัติเหตุที่ต้องซ่อมแซม ถ้าการซ่อมแซมนั้นเป็นสิ่งที่จำเป็นเพื่อให้เรือสามารถเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่เป็นกรณีเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือได้ถูกค้นพบที่ท่าเรือหรือสถานที่ที่บรรทุกสินค้าลงเรือ หรือการแวะเข้าเทียบท่าโดยไม่มีอุบัติเหตุหรือสถานการณ์พิเศษอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างเดินทางดังกล่าว

The cost of handling on board or discharging cargo, fuel or stores shall not be admissible as general average when incurred solely for the purpose of restowage due to shifting during the voyage, unless such restowage is necessary for the common safety. ค่าใช้

จ่ายในการยกสินค้าบนเรือหรือขนสินค้าออกจากเรือ ค่าเชื้อเพลิงหรือเสบียงจะไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย หากเกิดขึ้นเพียงวัตถุประสงค์ของการจัดระวางสินค้าเนื่องจากมีการสลับย้ายในระหว่างการเดินทาง เว้นแต่ว่าการจัดระวางสินค้าดังกล่าวจะจำเป็นเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน

(c)Whenever the cost of handling or discharging cargo, fuel or stores is admissible as general average, the costs of storage, including insurance if reasonably incurred, reloading and stowing of such cargo, fuel or stores shall likewise be admitted as general average. The provisions of

Rule XI shall be applied to the extra period of detention occasioned by such reloading or restowing. But when the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, storage expenses shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

(ซี) เมื่อใดที่ค่าใช้จ่ายในการยกสินค้าหรือขนสินค้าออกจากเรือค่าเชื้อเพลิงหรือเสบียงถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษา ให้รวมถึงค่าประกันภัยถ้าสมควรมี การบรรทุกอีกครั้งและเก็บรักษาสินค้า เชื้อเพลิงหรือเสบียงดังกล่าวจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย บทบัญญัติของกฎข้อ สิบเอ็ดจะถูกนำมาปรับใช้กับกรณีระยะเวลาพิเศษที่เพิ่มขึ้นจากการหน่วงเหนี่ยวเสียเวลาที่มาจากการบรรทุกอีกครั้งหรือการเก็บรักษาสินค้านั้น แต่หากเมื่อเรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมหรือไม่สามารถเดินทางไปยังเส้นทางที่กำหนดไว้เดิมได้ ค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยเฉพาะนับจากวันที่เรือไม่อยู่ในสภาพเหมาะสมจะเดินทางหรือวันที่ละทิ้งกำหนดการเดินทางเดิม หรือนับจากวันที่ขนสินค้าออกจากเรือเสร็จสมบูรณ์ในกรณีที่วันที่เรือไม่อยู่ในสภาพเหมาะสมจะเดินทางหรือวันที่ละทิ้งกำหนดการเดินทางเดิมเกิดก่อนวันดังกล่าว

Rule XI - Wages and Maintenance of Crew and other expenses bearing up for and in a port of refuge, etc.

กฎข้อ สิบเอ็ด - ค่าจ้างและค่าบำรุงรักษาของคนประจำเรือ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่มีขึ้นสำหรับหรือในท่าเรือที่หลบภัย

(a) Wages and maintenance of master, officers and crew reasonably incurred and fuel and stores consumed during the prolongation of the voyage occasioned by a ship entering a port or place of refuge or returning to her port or place of loading shall be admitted as general average when the expenses of entering such port or place are allowable in general average in accordance with Rule X (a).

(เอ) ค่าจ้างและค่าบำรุงรักษาของกัปตัน นายเรือและคนประจำเรือ ที่มีขึ้นโดยควร รวมทั้งค่าเชื้อเพลิงและเสบียงในระหว่างที่การเดินทางต้องการเสียเวลาเพิ่มในกรณีที่เรือต้องเข้าท่าหรือสถานที่เพื่อหลบภัยหรือกลับไปยังท่าเรือต้นทางหรือสถานที่ที่บรรทุกสินค้าลงเรือจะถือเป็นค่าเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยก็ต่อเมื่อค่าใช้จ่ายในการเข้าท่าหรือสถานที่ดังกล่าวถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยตามกฎหมายข้อ สิบ (เอ)

(b) When a ship shall have entered or been detained in any port or place in consequence of

accident, sacrifice or other extraordinary circumstances which render that necessary for the common safety, or to enable damage to the ship caused by sacrifice or accident to be repaired, if the repairs were necessary for the safe prosecution of the voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew reasonably incurred during the extra period of detention in such port or place until the ship shall or should have been ready to proceed upon her voyage, shall be admitted in general average.

(บี) ถ้าเรือเข้าท่าหรือถูกหน่วงเหนี่ยวล่าช้าในท่าเรือหรือสถานที่ได้อันเป็นผลจากอุบัติเหตุ การเสียสละทรัพย์สินบนเรือหรือสถานการณ์ในกรณีพิเศษอื่นใดที่เกิดขึ้นโดยจำเป็นเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน หรือเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดแก่เรือจากการเสียสละทรัพย์สินบนเรือหรือการที่การซ่อมแซมความเสียหายจากอุบัติเหตุ ถ้าการซ่อมแซมนั้นจำเป็นเพื่อให้สามารถเดินทางไปยังจุดหมายได้โดยปลอดภัย ค่าจ้างและค่าบำรุงรักษาของกัปตัน นายเรือและคนประจำเรือ ที่มีขึ้นโดยควรในระหว่างการหน่วงเหนี่ยวเสียเวลาของเรือเป็นกรณีพิเศษในท่าเรือหรือสถานที่ดังกล่าวจนกระทั่งเรือพร้อมหรือควรพร้อมจะเดินทางไปยังจุดหมายของตน ให้ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Fuel and stores consumed during the extra period of detention shall be admitted as general average, except such fuel and stores as are consumed in effecting repairs not allowable in general average.

น้ำมันเชื้อเพลิงและเสบียงที่ใช้ไปในระหว่างการหน่วงเหนี่ยวเสียเวลาของเรือเป็นกรณีพิเศษ ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย เว้นแต่กรณีที่น้ำมันเชื้อเพลิงและเสบียงที่ถูกใช้ไปจะเป็นผลมาจากการซ่อมแซมที่ไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ยินยอมให้เฉลี่ย

Port charges incurred during the extra period of detention shall likewise be admitted as general average except such charges as are incurred solely by reason of repairs not allowable in general average.

ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการหน่วงเหนี่ยวเสียเวลาของเรือเป็นกรณีพิเศษ ให้ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยเช่นกัน เว้นแต่กรณีค่าธรรมเนียมดังกล่าวจะเป็นผลมาจากการซ่อมแซมไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ยินยอมให้เฉลี่ย

Provided that when damage to the ship is discovered at a port or place of loading or call without any accident or other extraordinary circumstance connected with such damage having taken place

during the voyage, then the wages and maintenance of master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges incurred during the extra detention for repairs to damages so discovered shall not be admissible as general average, even if the repairs are necessary for the safe prosecution of the voyage.

ภายใต้เงื่อนไขว่าเมื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือถูกค้นพบที่ท่าเรือต้นทางหรือสถานที่ที่บรรทุกสินค้าลงเรือ โดยไม่มีอุบัติเหตุหรือสถานการณ์พิเศษอื่นใดที่เกี่ยวกับความเสียหายที่เกิดขึ้นในขณะเดินทาง ให้ค่าจ้างและค่าบำรุงรักษาของกัปตัน นายเรือและคนประจำเรือ รวมทั้งค่าเชื้อเพลิงและเสบียงที่ใช้ไปและค่าธรรมเนียมต่างๆสำหรับการใช้ท่าเรือที่เกิดขึ้นระหว่างการหน่วงเหนี่ยวเสียเวลาของเรือเป็นกรณีพิเศษ เพื่อทำการซ่อมแซมความเสียหายที่พบนั้นไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่เรียกให้เฉลี่ยได้ แม้ว่าการซ่อมแซมนั้นจะจำเป็นเพื่อให้สามารถเดินทางไปยังจุดหมายได้โดยปลอดภัยก็ตาม

When the ship is condemned or does not proceed on her original voyage, the wages and maintenance of the master, officers and crew and fuel and stores consumed and port charges shall be admitted as general average only up to the date of the ship's condemnation or of the abandonment of the voyage or up to the date of completion of discharge of cargo if the condemnation or abandonment takes place before that date.

เมื่อเรือไม่อยู่ในสภาพที่เหมาะสมหรือไม่สามารถเดินทางไปยังเส้นทางที่กำหนดไว้เดิมได้ ให้ค่าจ้างและค่าบำรุงรักษาของกัปตัน นายเรือและคนประจำเรือ รวมทั้งค่าเชื้อเพลิงและเสบียงที่ใช้ไปและค่าธรรมเนียมต่างๆสำหรับการใช้ท่าเรือที่เกิดขึ้นถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย เฉพาะจากวันที่เรือไม่อยู่ในสภาพเหมาะสมจะเดินทางหรือวันที่ละทิ้งกำหนดการเดินทางเดิม หรือนับจากวันที่ขนส่งสินค้าออกจากเรือเสร็จสมบูรณ์ในกรณีที่วันที่เรือไม่อยู่ในสภาพเหมาะสมจะเดินทางหรือวันที่ละทิ้งกำหนดการเดินทางเดิมเกิดก่อนวันดังกล่าว

(c) For the purpose of this and the other Rules wages shall include all payments made to or for the benefit of the master, officers and crew whether such payments be imposed by law upon the shipowners or be made under the terms of articles of employment.

(ซี) ภายใต้วัตถุประสงค์ของกฎนี้และกฎข้ออื่น ค่าจ้างให้รวมถึงการชำระเงินทั้งหมดที่จ่ายให้หรือจ่ายเพื่อผลประโยชน์ของกัปตัน นายเรือและคนประจำเรือ ไม่ว่าการชำระเงินดังกล่าวจะมีขึ้นตามกฎหมายบังคับใช้กับเจ้าของเรือหรือตามเงื่อนไขข้อตกลงการจ้างงาน

(d) The cost of measures undertaken to prevent or minimise damage to the environment shall be

allowed in general average when incurred in any or all of the following circumstances:

(ดี) ค่าใช้จ่ายที่มาจากมาตรการต่างๆที่ได้ทำขึ้นเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยเมื่อได้มีสถานการณ์ดังต่อไปนี้เกิดขึ้นทั้งหมดหรือบางส่วน

(i) as part of an operation performed for the common safety which, had it been undertaken by a party outside the common maritime adventure, would have entitled such party to a salvage reward;

(i) ถ้าส่วนหนึ่งของการปฏิบัติการที่กระทำขึ้นเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน ซึ่งหากการปฏิบัติการดังกล่าวกระทำได้โดยบุคคลภายนอกที่ไม่ได้เผชิญอันตรายร่วมกัน ฝ่ายดังกล่าวนั้นจะมีสิทธิได้รับเงินรางวัลจากการช่วยเหลือกู้ภัย

(ii) as a condition of entry into or departure from any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a);

(ii) ถ้าเงื่อนไขในการเข้ามา หรือออกไปจากท่าเรือหรือสถานที่เป็นสถานการณ์ตามที่กำหนดไว้ใน กฎข้อ สิบ (เอ)

(iii) as a condition of remaining at any port or place in the circumstances prescribed in Rule X(a), provided that when there is an actual escape or release of pollutant substances the cost of any additional measures required on that account to prevent or minimise pollution or environmental damage shall not be allowed as general average;

(iii) ถ้าเงื่อนไขของการที่อยู่ต่อในท่าเรือหรือสถานที่ใดเป็นสถานการณ์ตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อ สิบ (เอ) หากเมื่อมีการรั่วไหลหรือการปล่อยวัสดุสารที่เกิดมลพิษ ค่าใช้จ่ายที่มาจากมาตรการต่างๆที่เพิ่มขึ้นเพื่อป้องกันหรือบรรเทามลพิษหรือความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมจะไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

(iv) necessarily in connection with the discharging, storing or reloading of cargo whenever the cost of those operations is admissible as general average.

(iv) มีความจำเป็นเพื่อทำการขนสินค้าออกจากเรือ จัดเก็บรักษาหรือบรรทุกลูกสินค้าลงเรือและเมื่อค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าวถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ยินยอมให้เฉลี่ย

Rule XII - Damage to Cargo in Discharging, etc.

กฎข้อ 12 - สินค้าเสียหายในขณะที่ขนออกจากเรือ ฯลฯ

Damage to or loss of cargo, fuel or stores sustained in consequence of their handling, discharging, storing, reloading and stowing shall be made good as general average, when and only when the cost of those measures respectively is admitted as general average.

ความเสียหายหรือความสูญหายของสินค้า เชื้อเพลิงหรือเสบียงอันเป็นผลจากการยก ขนออกจากเรือ เก็บรักษา ขนขึ้นเรืออีกครั้งและจัดระวางจะถือเป็นค่าเสียหายที่ต้องเฉลี่ย เมื่อและเฉพาะเมื่อค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับมาตรการต่างๆ เหล่านั้นถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ยอมให้นำมาเฉลี่ย

Rule XIII - Deduction from Cost of Repairs

กฎข้อ สิบสาม - การหักลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม

Repairs to be allowed in general average shall not be subject to deductions in respect of "new or old" where old material or parts are replaced by new unless the ship is over fifteen years old in which case there shall be a deduction of one third. The deductions shall be regulated by the age of the ship from the 31st December of the year of completion of the construction to the date of the general average act, except for insulation, life and similar boats, communications and navigational apparatus and equipment, machinery and boilers for which the deductions shall be regulated by the age of the particular parts to which they apply.

การซ่อมแซมที่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปจะต้องไม่อยู่ภายใต้การหักลดที่เกี่ยวกับ "เก่าหรือใหม่" เมื่ออุปกรณ์หรือชิ้นส่วนเก่าของเรือได้ถูกแทนที่ด้วยของใหม่ เว้นแต่ว่าเรือจะมีอายุเกินสิบห้าปีในกรณีนี้ให้หักลดออกหนึ่งในสาม การหักลดจะถูกกำหนดโดยอายุของเรือนับจากวันที่ 31 ธันวาคม ของปีที่เรือได้ต่อเสร็จสมบูรณ์ จนถึงวันที่เหตุการณ์ความเสียหายทั่วไปได้เกิดขึ้น ยกเว้นสำหรับอุปกรณ์ฉนวน เรือช่วยชีวิตหรือเรือในลักษณะเดียวกัน อุปกรณ์และเครื่องมือในการสื่อสารและการเดินเรือ เครื่องยนต์และหม้อน้ำซึ่งส่วนหักลดจะกำหนดโดยอายุที่ชิ้นส่วนแต่ละชิ้นได้ใช้มา

The deductions shall be made only from the cost of the new material or parts when finished and ready to be installed in the ship.

No deductions shall be made in respect of provisions, stores, anchors and chain cables. Drydock

and slipway dues and costs of shifting the ship shall be allowed in full.

การหักลดจะนับจากราคาอุปกรณ์หรือชิ้นส่วนใหม่เมื่อเสร็จและพร้อมที่จะนำมาติดตั้งในเรือ
ไม่มีการหักลดที่เกี่ยวกับเสบียงอาหาร เเสบียง สมอเรือและโซ่เคเบิล สำหรับค่าอู่แห้งและคานเรือ และค่าใช้จ่าย
จ่ายในการถ่ายลำเรือให้คิดราคาเต็ม

The costs of cleaning, painting or coating of bottom shall not be allowed in general average unless the bottom has been painted or coated within the twelve months preceding the date of the general average act in which case one half of such costs shall be allowed.

ค่าใช้จ่ายในการทำความสะอาด ทาสีหรือเคลือบท้องเรือไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย เว้นเสีย
แต่ว่าท้องเรือได้มีการทาสีหรือเคลือบภายในสิบสอง (12) เดือน ก่อนวันที่เกิดเหตุการณ์การเฉลี่ยความเสียหาย
ทั่วไปซึ่งจะยอมให้คิดเพียงครึ่งราคาของค่าใช้จ่ายทั้งหมด

Rule XIV - Temporary Repairs

กฎข้อ สิบสี่ - การซ่อมแซมชั่วคราว

Where temporary repairs are effected to a ship at a port of loading, call or refuge, for the common safety, or of damage caused by general average sacrifice, the cost of such repairs shall be admitted as general average.

เมื่อการซ่อมแซมชั่วคราว ณ ท่าเรือต้นทางที่บรรทุกสินค้าลงเรือ ท่าที่เรือเข้าท่าหรือหลบภัย ส่งผลดีต่อเรือใน
อันก่อให้เกิดความปลอดภัยร่วมกัน หรือ การซ่อมแซมความเสียหายที่มาจากกาเสียหายสินค้า ค่าใช้จ่ายใน
การซ่อมแซมดังกล่าวให้ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Where temporary repairs of accidental damage are effected in order to enable the adventure to be completed, the cost of such repairs shall be admitted as general average without regard to the saving, if any, to other interests, but only up to the saving in expense which would have been incurred and allowed in general average if such repairs had not been effected there.

เมื่อการซ่อมแซมชั่วคราวสำหรับความเสียหายจากอุบัติเหตุมีผลให้ผ่านพ้นภัยอันตรายมาได้โดยสมบูรณ์ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมดังกล่าวจะถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย ทั้งนี้โดยไม่คำนึงถึงทรัพย์สินที่รอดพ้นจากอันตรายของผู้มีส่วนได้เสียอื่น แต่ให้พิจารณาเพียงจำนวนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการทำให้ทรัพย์สินพ้นภัยและถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย หากไม่มีการซ่อมแซมนั้นเกิดขึ้น

No deductions "new for old" shall be made from the cost of temporary repairs allowable as general average.

ไม่มีการหักลด "ใหม่แทนเก่า" ที่มาจากการซ่อมแซมชั่วคราวที่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Rule XV - Loss of Freight

กฎข้อ สิบห้า - การสูญเสียค่าระวาง

Loss of freight arising from damage to or loss of cargo shall be made good as general average, either when caused by a general average act, or when the damage to or loss of cargo is so made good.

Deduction shall be made from the amount of gross freight lost, of the charges which the owner thereof would have incurred to earn such freight, but has, in consequence of the sacrifice, not incurred.

การสูญเสียค่าระวางซึ่งเป็นผลจากความเสียหายหรือความสูญเสียสินค้าให้ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย ไม่ว่าจะมาจากเหตุการณ์ที่เป็นการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือเมื่อความเสียหายหรือความสูญเสียของสินค้าได้ส่งผลดี

การหักลดให้คำนวณจากจำนวนสุทธิของค่าระวางที่เสียไป หรือจำนวนค่าระวางที่เจ้าของพึงจะได้รับ ถ้าหากสินค้าไม่ได้ถูกเสียหายเลยไป

Rule XVI - Amount to be made good for Cargo Lost or Damaged by Sacrifice

กฎข้อ สิบสี่ - มูลค่าสินค้าที่สูญเสียหรือเสียหายจากการเสียสละสินค้า

The amount to be made good as general average for damage to or loss of cargo sacrificed shall be

the loss which has been sustained thereby based on the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value at the time of discharge shall include the cost of insurance and freight except insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo.

จำนวนมูลค่าสินค้าที่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปซึ่งสูญเสียหรือเสียหายจากการเสียสละสินค้าให้คำนวณจากความสูญเสียของสินค้าที่รอดพ้นภัยอันตรายโดยถือราคาสินค้า ณ ขณะเวลาที่ขนถ่ายจากเรือโดยพิจารณาจากใบกำกับสินค้าที่ออกให้แก่ผู้รับสินค้า หรือถ้าไม่มีใบกำกับสินค้าให้ใช้ราคาขณะที่ยังบรรทุกลงเรือ ทั้งนี้ ราคาสินค้า ณ เวลาที่ขนถ่ายจากเรือ ต้องรวมค่าประกันภัยและค่าระวาง เว้นแต่ค่าระวางจะถือเป็นความเสี่ยงของผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ไม่ใช่จากสินค้า

When cargo so damaged is sold and the amount of the damage has not been otherwise agreed, the loss to be made good in general average shall be the difference between the net proceeds of sale and the net sound value as computed in the first paragraph of this Rule.

เมื่อสินค้าที่เสียหายได้ถูกขายและจำนวนความเสียหายยังไม่ได้มีการตกลงไว้เป็นอย่างอื่น ความสูญเสียที่เป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยให้คำนวณจากส่วนต่างของเงินได้สุทธิจากการขายสินค้าและราคาสุทธิของสินค้าที่พึงได้ตามที่กำหนดในวรรค 1 ของกฎนี้

Rule XVII - Contributory Values

กฎข้อ สิบเจ็ด - การกำหนดมูลค่าทรัพย์สินที่ต้องเฉลี่ย

The contribution to a general average shall be made upon the actual net values of the property at the termination of the adventure except that the value of cargo shall be the value at the time of discharge, ascertained from the commercial invoice rendered to the receiver or if there is no such invoice from the shipped value. The value of the cargo shall include the cost of insurance and freight unless and insofar as such freight is at the risk of interests other than the cargo, deducting therefrom any loss or damage suffered by the cargo prior to or at the time of discharge. The value of the ship shall be assessed without taking into account the beneficial or detrimental effect of any demise or time charterparty to which the ship may be committed.

การกำหนดส่วนเฉลี่ยในความเสียหายทั่วไปจะต้องคำนวณจากราคาสุทธิที่แท้จริงของทรัพย์สิน ณ ขณะที่การเผชิญภัยร่วมกันได้สิ้นสุดลง เว้นแต่ราคาสินค้าจะต้องเป็นราคาสินค้า ณ ขณะเวลาที่ขนถ่ายจากเรือ โดย

พิจารณาจากใบกำกับสินค้าที่ออกให้แก่ผู้รับสินค้า หรือถ้าไม่มีใบกำกับสินค้าให้ใช้ราคาขณะที่บรรทุกลงเรือ ราคาสินค้า ณ เวลาที่ขนถ่ายจากเรือ ราคาสินค้าต้องรวมค่าประกันภัยและค่าระวาง เว้นแต่ค่าระวางจะเป็นความเสี่ยงของผู้มีส่วนได้เสียอื่นที่ไม่ใช่จากสินค้า หักลบกับความสูญเสียหรือความเสียหายที่มาจากสินค้าก่อนหรือขณะเวลาขนถ่ายออกจากเรือ มูลค่าเรือจะต้องเฉลี่ยโดยใช้ราคาเรือที่แท้จริง ณ เวลาที่เรือมาถึงท่าปลายทางซึ่งมีการขนถ่ายสินค้าออกจากเรืออย่างสมบูรณ์แล้ว ราคาของเรือจะต้องประเมินโดยไม่ต้องคำนึงถึงผลกระทบที่เป็นประโยชน์หรือก่อความเสียหายจากการเช่าเหมาเรือเปล่าหรือเช่าเหมาเรือโดยมีกำหนดระยะเวลาซึ่งเรือได้ทำสัญญาไว้ก่อนหน้านี้

To these values shall be added the amount made good as general average for property sacrificed, if not already included, deduction being made from the freight and passage money at risk of such charges and crew's wages as would not have been incurred in earning the freight had the ship and cargo been totally lost at the date of the general average act and have not been allowed as general average; deduction being also made from the value of the property of all extra charges incurred in respect thereof subsequently to the general average act, except such charges as are allowed in general average or fall upon the ship by virtue of an award for special compensation under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision similar in substance.

การกำหนดจำนวนมูลค่าเหล่านี้จะต้องนับเพิ่มจำนวนมูลค่าทรัพย์สินที่ได้เสียสละไป ซึ่งถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย หากยังไม่ได้รวม หักลดค่าระวางและค่าโดยสารที่เสี่ยงภัยและค่าจ้างคนประจำเรือซึ่งไม่มีขึ้นเนื่องจากเรือและสินค้าเหล่านั้นได้สูญหายไปทั้งหมด ณ วันที่เกิดเหตุการณ์การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย รวมทั้งหักลดค่าใช้จ่ายพิเศษที่เกิดจากราคาของทรัพย์สินซึ่งมีขึ้นภายหลังจากเกิดเหตุการณ์การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เว้นเสียแต่ว่าค่าใช้จ่ายดังกล่าวถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย หรือตกเป็นพับแก่เรือโดยอาศัยบทบัญญัติในเรื่องเงินรางวัลค่าตอบแทนพิเศษภายใต้มาตรา 14 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือภัย ค.ศ. 1989 หรือบทบัญญัติอื่นที่มีสาระสำคัญคล้ายคลึงกัน

In the circumstances envisaged in the third paragraph of Rule G, the cargo and other property shall contribute on the basis of its value upon delivery at original destination unless sold or otherwise disposed of short of that destination, and the ship shall contribute upon its actual net value at the time of completion of discharge of cargo.

ภายใต้สถานการณ์ที่กำหนดในวรรคสามของกฎข้อ จี สินค้าและทรัพย์สินอื่นต้องร่วมเฉลี่ยบนพื้นฐานของราคาสินค้าเมื่อมีการส่งมอบ ณ ปลายทาง เว้นแต่ว่าจะได้มีการขายหรือดำเนินการอื่นใดก่อนที่สินค้าจะถึงปลายทาง สำหรับเรือจะต้องเฉลี่ยโดยใช้ราคาเรือที่แท้จริง ณ เวลาที่ได้มาถึงท่าปลายทางซึ่งมีการขนถ่ายสินค้าออกจากเรืออย่างสมบูรณ์แล้ว

Where cargo is sold short of destination, however, it shall contribute upon the actual net proceeds of sale, with the addition of any amount made good as general average.

แม้สินค้าถูกขายไปก่อนถึงปลายทาง สินค้าดังกล่าวก็ยังต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปโดยใช้มูลค่าสุทธิของราคาสินค้าที่ขายได้ รวมกับจำนวนที่เป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Mails, passenger's luggage, personal effects and accompanied private motor vehicles shall not contribute in general average.

ไปรษณีย์ภัณฑ์ กระเป๋าเดินทางผู้โดยสาร ของใช้ส่วนตัวและพาหนะส่วนตัวที่ใช้จะได้รับการยกเว้นไม่ต้องร่วมในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

Rule XVIII - Damage to Ship

กฎข้อ สิบแปด - ความเสียหายแก่เรือ

The amount to be allowed as general average for damage or loss to the ship, her machinery and/ or gear caused by a general average act shall be as follows:

จำนวนที่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยสำหรับความเสียหายหรือความสูญเสียที่เกิดแก่เรือ เครื่องยนต์และ/หรือเกียร์ ที่มีผลมาจากพฤติการณ์การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ให้เป็นไปดังนี้

(a) When repaired or replaced,

The actual reasonable cost of repairing or replacing such damage or loss, subject to deductions in accordance with Rule XIII;

(๑) เมื่อมีการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนแทนของเดิม

ค่าใช้จ่ายที่แท้จริงตามควรที่ใช้ในการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนแทนของเดิมที่เสียหายหรือสูญหายดังกล่าว ทั้งนี้ โดยอยู่ภายใต้การหักลดตาม กฎข้อ สิบสาม;

(b) When not repaired or replaced,

The reasonable depreciation arising from such damage or loss, but not exceeding the estimated

cost of repairs. But where the ship is an actual total loss or when the cost of repairs of the damage would exceed the value of the ship when repaired, the amount to be allowed as general average shall be the difference between the estimated sound value of the ship after deducting therefrom the estimated cost of repairing damage which is not general average and the value of the ship in her damaged state which may be measured by the net proceeds of sale, if any.

(บี) เมื่อไม่มีการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนแปลงของเดิม

ให้ใช้ค่าความเสียหายที่เกิดขึ้นตามควรจากความเสียหายหรือความสูญเสีย แต่ต้องไม่เกินไปกว่าประมาณการค่าใช้จ่ายในการซ่อม สำหรับกรณีที่เรือเสียหายอย่างแท้จริงทั้งลำหรือเมื่อค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมความเสียหายเกินกว่ามูลค่าราคาของเรือหากทำการซ่อมแซม จำนวนที่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ยให้คำนวณจากผลต่างระหว่างราคาประเมินของเรือแท้จริงที่พึงมีซึ่งหักลดจำนวนประมาณการค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมซึ่งไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่เรียกเฉลี่ยได้แล้ว หักลดกับราคาของเรือในสภาพที่เสียหายซึ่งอาจคำนวณได้จากราคาขายสุทธิของเรือ หากมี

Rule XIX - Undeclared or Wrongfully Declared Cargo

กฎข้อ สิบเก้า - สินค้าที่ไม่ได้สำแดงหรือสำแดงไม่ถูกต้อง

Damage or loss caused to goods loaded without the knowledge of the shipowner or his agent or to goods wilfully misdescribed at time of shipment shall not be allowed as general average, but such goods shall remain liable to contribute, if saved.

ความเสียหายหรือความสูญเสียที่เกิดแก่สินค้าที่บรรจุทุกไว้บนเรือโดยเจ้าของหรือตัวแทนเรือมิได้รู้เห็นยินยอมหรือสินค้าที่เจตนาให้มีการบันทึกรายละเอียดของสินค้าไม่ตรงกับข้อเท็จจริงในขณะที่ส่งสินค้าลงเรือจะไม่ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่เรียกเฉลี่ยได้ อย่างไรก็ตามสินค้านี้ยังคงต้องรับผิดชอบในการร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หากรอดพ้นจากภัยอันตราย

Damage or loss caused to goods which have been wrongfully declared on shipment at a value which is lower than their real value shall be contributed for at the declared value, but such goods shall contribute upon their actual value.

ความเสียหายหรือความสูญเสียที่เกิดแก่สินค้าที่สำแดงไม่ถูกต้องในการขนส่งโดยแจ้งราคาไว้ต่ำกว่าราคาแท้จริงของสินค้า จะต้องได้รับการเฉลี่ยจากบุคคลอื่นเพียงเท่าราคาที่สำแดงไว้ แต่สินค้านี้ต้องร่วมเฉลี่ยในราคาที่แท้จริงของสินค้านั้น

Rule XX - Provision of Funds

กฎข้อ ยี่สิบ - บทบัญญัติเกี่ยวกับเงินทุน

A commission of 2 per cent. on general average disbursements, other than the wages and maintenance of masters, officers and crew and fuel and stores not replaced during the voyage, shall be allowed in general average.

ค่าคอมมิชชั่นร้อยละสองของค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ที่นอกเหนือจากค่าจ้างและค่าบำรุงรักษาของกัปตัน นายเรือและคนประจำเรือและเชื้อเพลิงและเสบียงซึ่งไม่ได้รับการทดแทนระหว่างการเดินทาง ให้ถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

The capital loss sustained by the owners of goods sold for the purpose of raising funds to defray general average disbursements shall be allowed in general average.

ความสูญเสียเงินทุนซึ่งรับภาระโดยเจ้าของสินค้าที่ได้ขายไปเพื่อวัตถุประสงค์ของการเพิ่มเงินทุนสำหรับออกค่าใช้จ่ายค่าความเสียหายทั่วไปถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

The cost of insuring general average disbursements shall also be admitted in general average.

ค่าใช้จ่ายการทำประกันภัยค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปถือเป็นความเสียหายทั่วไปที่ต้องเฉลี่ย

Rule XXI - Interest on Losses made good in General Average

กฎข้อ ยี่สิบเอ็ด - ดอกเบี้ยของความสูญเสียในความเสียหายทั่วไป

Interest shall be allowed on expenditure, sacrifices and allowances in general average at the rate of 7 per cent. per annum, until three months after the date of issue of the general average adjustment, due allowance being made for any payment on account by the contributory interests or from the general average deposit fund.

ให้คิดดอกเบี้ยได้จากค่าใช้จ่าย การเสียสละทรัพย์สินและจำนวนเงินชดใช้ความเสียหายทั่วไปในอัตราร้อยละเจ็ด ต่อปีจนถึงสามเดือนนับจากวันที่จัดทำใบรายการการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือกำหนดจำนวนค่าชดเชยความเสียหายทั่วไปที่ต้องชำระผ่านบัญชีของผู้มีส่วนได้เสียฝ่ายที่เสียสละทรัพย์สิน หรือจากการฝากเงินทุนการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

Rule XXII - Treatment of Cash Deposits

กฎข้อ ยี่สิบสอง - การเยียวยาด้วยการฝากเงิน

Where cash deposits have been collected in respect of cargo's liability for general average, salvage or special charges, such deposits shall be paid without any delay into a special account in the joint names of a representative nominated on behalf of the shipowner and a representative nominated on behalf of the depositors in a bank to be approved by both. The sum so deposited, together with accrued interest, if any, shall be held as security for payment to the parties entitled thereto of the general average, salvage or special charges payable by cargo in respect to which the deposits have been collected. Payments on account or refunds of deposits may be made if certified to in writing by the average adjuster. Such deposits and payments or refunds shall be without prejudice to the ultimate liability of the parties.

เมื่อการมีการเรียกร้องให้รวมรวมเงินฝากอันเนื่องมาจากความรับผิดชอบในตัวสินค้าสำหรับความเสียหายทั่วไป หรือ การช่วยเหลือกู้ภัยหรือค่าใช้จ่ายพิเศษ การฝากเงินดังกล่าวต้องกระทำโดยไม่ชักช้าผ่านบัญชีที่เปิดเป็นกรณีพิเศษในชื่อร่วมกันประกอบด้วยตัวแทนที่ได้รับการแต่งตั้งในนามของเจ้าของเรือและตัวแทนที่ถูกแต่งตั้งในนามของผู้ต้องชำระเงินผ่านธนาคาร ทั้งนี้โดยได้รับความเห็นชอบจากทั้งสองฝ่าย จำนวนเงินที่ต้องถูกฝากในบัญชี รวมทั้งดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น ถ้ามี จะถือเป็นหลักประกันการสำหรับการชำระเงินให้แก่ผู้มีส่วนได้เสียฝ่ายที่มีสิทธิได้รับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การช่วยเหลือกู้ภัย หรือค่าใช้จ่ายพิเศษของสินค้าซึ่งได้มีการสะสมเงินไว้ การเรียกให้ชำระเงินผ่านบัญชีหรือการส่งคืนเงินฝากอาจกระทำได้ถ้าได้รับการรับรองเป็นหนังสือจากผู้ประเมิน การฝากเงินและการเรียกให้ชำระเงินหรือคืนเงินดังกล่าวต้องทำไปโดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ความรับผิดชอบทั้งหมดของทุกฝ่าย
