



วุฒิสภา



เผยแพร่ระเบียบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหาย
จากเรือโตเก้น พ.ศ.
(สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว)

บรรจุระเบียบวาระการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๖ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ)
วันจันทร์ที่ ๔ ตุลาคม ๒๕๕๗ **อ.พ. ๑๗/๒๕๕๗**

จัดทำโดย สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

www.senate.go.th

บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา

๑. ความเป็นมา

เนื่องจากปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง ทำให้การคมนาคมและการขนส่งทางทะเลขยายตัวเพิ่มขึ้น และเกิดกรณีเรือโดนกันมากขึ้น ซึ่งก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่เรือนั้น หรือทรัพย์สินบนเรือ และยังสามารถก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตหรือร่างกายของบุคคลบนเรือ อันนำมาซึ่งความรับผิดชอบทั้งทางแพ่งและทางอาญาด้วย แต่สาเหตุและผลตลอดจนประเด็นในการเดินเรือมีความแตกต่างจากกรณีละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ดังนั้น ในบางประเทศจึงมีกฎหมายเฉพาะ เพื่อใช้บังคับแก่กรณีเรือโดนกัน เช่น สหรัฐอเมริกา อังกฤษ และฝรั่งเศส เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการจัดทำอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายเกี่ยวกับการโดนกันระหว่างเรือ ค.ศ. ๑๙๑๐ (Brussels Convention) ซึ่งมีหลายประเทศเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว ตลอดจนมีการร่างกฎเกณฑ์ The Lisbon Rules ๑๙๘๗ ขึ้น โดย Committee Maritime International ซึ่งได้รวบรวมแนวทางการชดเชยค่าเสียหายจากเรือโดนกันขึ้นไว้

แต่ปัจจุบันสำหรับในส่วนของประเทศไทยนั้นยังไม่ได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้ และไม่มีกฎหมายพิเศษหรือกฎหมายเฉพาะวางหลักเกี่ยวกับเรื่องความผิดทางแพ่งและการคำนวณค่าเสียหายจากเรือโดนกันเป็นการเฉพาะ จึงมีความจำเป็นต้องมีกฎหมายนี้ เพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศในเรื่องดังกล่าว ซึ่งมีวิธีการที่แตกต่างจากกรณีละเมิดซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปที่ประเทศไทยใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ หากในอนาคตประเทศไทยประสงค์จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าวเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน ประเทศไทยก็จะสามารถดำเนินการได้ทันทีโดยไม่ต้องมีการออกกฎหมายเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญานี้อีก

จากเหตุผลดังกล่าวกระทรวงคมนาคม จึงได้เริ่มเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ และคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๔๒ เห็นชอบในหลักการ จากนั้นได้ส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา ก่อนที่คณะรัฐมนตรีจะนำเสนอต่อสภาผู้แทนราษฎรเพื่อพิจารณาเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๔๖ และสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาเสร็จแล้วจึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ต่อวุฒิสภา เมื่อวันที่ ๒๐ กันยายน ๒๕๔๖ เพื่อพิจารณาต่อไป

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. แบ่งบทบัญญัติออกเป็น ๓ หมวด ๒๓ มาตรา มีสาระสำคัญดังนี้

๒.๑ หลักการและเหตุผล

(ก) หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน

(ข) เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง ทำให้การคมนาคมและการขนส่งทางทะเลขยายตัวเพิ่มขึ้นและเกิดกรณีเรือโดนกันมากขึ้น ความเสียหายจากเรือโดนกันโดยมีเรือเดินทะเลเกี่ยวข้องเป็นกรณีที่มีลักษณะเฉพาะ โดยอาจมีสาเหตุและผลที่เป็นความเสียหายต่างออกไปจากกรณีละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงสมควรมีกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกี่ยวกับเรื่องความผิดทางแพ่งและการคำนวณค่าเสียหายจากเรือโดนกันโดยเฉพาะ และเพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒.๒ ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

“ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.”

(ร่างมาตรา ๑)

๒.๓ เรือโดนกัน

เรือโดนกันตามร่างพระราชบัญญัตินี้จะเกิดขึ้นในน่านน้ำใดก็ได้ และแบ่งออกเป็น ๒ กรณี

(ก) กรณีเรือปะทะกัน

เรือโดนกันจากกรณีเรือเดินทะเลปะทะกันหรือปะทะกับเรือลำอื่น ทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือดังกล่าว หรือแก่ทรัพย์สินหรือบุคคลบนเรือนั้น (ร่างมาตรา ๔)

(ข) กรณีเรือมิได้ปะทะกัน

เกิดจากกรณีที่เรือเดินทะเลก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินหรือบุคคลบนเรือลำอื่น หรือเกิดจากกรณีเรือลำอื่นได้ก่อให้เกิดความเสียหายข้างต้นแก่เรือเดินทะเล โดยมีสาเหตุจากการปฏิบัติการหรืองดเว้นปฏิบัติการเกี่ยวกับการบังคับหรือการควบคุมเรือ หรือการฝ่าฝืนกฎข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือ แม้ว่าเรือจะมิได้ปะทะกัน (ร่างมาตรา ๔)

๒.๔ ขอบเขตการใช้บังคับ

ไม่ใช้บังคับพระราชบัญญัตินี้แก่เรือสำหรับใช้ในการสงคราม หรือเรือของรัฐที่ใช้ในการปฏิบัติการเพื่อสาธารณประโยชน์ (ร่างมาตรา ๕)

๒.๕ ความรับผิดชอบจากเรือโดนกัน

เมื่อเกิดกรณีเรือโดนกันแล้ว โดยหลักความรับผิดชอบให้เป็นไปตามส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำ เว้นแต่กรณีเรือโดนกันจากอุบัติเหตุโดยเรือแต่ละลำได้ใช้ความระมัดระวังและความสามารถอย่างเต็มที่ และมีได้ละเมิดกฎข้อบังคับการเดินเรือใด หรือเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือไม่อาจรู้ได้ว่าเรือโดนกันจากสาเหตุใด ความเสียหายจะตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำ ทั้งนี้ ห้ามมิให้นำบทสันนิษฐานความผิดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายอื่นมาพิสูจน์ความผิดของเรือแต่ละลำ ส่วนการเรียกร้องค่าเสียหายนั้นต้องอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของเรือและไม่มีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงภาระผูกพันในหนี้ของบุคคลใดตามสัญญา รับชนหรือสัญญาอื่นใด (ร่างมาตรา ๗-๙ และร่างมาตรา ๑๓)

(ก) กรณีเกิดจากความผิดของเรือลำเดียว

หากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือลำใดลำหนึ่งเพียงลำเดียว เรือลำนั้นต้องรับผิดในความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากเรือโดนกันนั้น (ร่างมาตรา ๑๐)

(ข) กรณีเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป

หากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปความรับผิดของเรือแต่ละลำในความเสียหายที่เกิดขึ้นแบ่งออกได้ดังนี้

- กรณีไม่อาจกำหนดส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำได้ เรือลำที่ผิดทุกลำต้องรับผิดในความเสียหายดังกล่าวเท่า ๆ กัน (ร่างมาตรา ๑๑ วรรคหนึ่ง)

- ความเสียหายที่เกิดแก่เรือและทรัพย์สินบนเรือ เรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดไม่เกินส่วนแห่งความผิดของตน (ร่างมาตรา ๑๑ วรรคสอง)

- ความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือ เรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดอย่างลูกหนี้ร่วมกัน (ร่างมาตรา ๑๑ วรรคสาม)

(ค) กรณีเกิดจากความผิดของผู้นำร่อง

หากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของผู้นำร่อง เรือลำที่ผิดจะปฏิเสธความรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นมิได้ (ร่างมาตรา ๑๒)

๒.๖ ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้กรณีเรือโดนกัน

ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้กรณีเรือโดนกัน ต้องคำนวณจากความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงจากเรือโดนกันเท่านั้น (ร่างมาตรา ๑๔) โดยแบ่งประเภทของความเสียหายดังกล่าวออกเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

(ก) ความเสียหายแก่เรือ

- กรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิงหรือเรือได้รับความเสียหายจนค่าใช้จ่ายในการทำให้เรือกลับคืนสู่สภาพเดิมสูงกว่ามูลค่าของเรือในเวลาที่เรือโดนกัน ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ ให้รวมถึงราคาเรือตามมูลค่าในเวลาที่เรือโดนกัน และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่บัญญัติไว้ในร่างมาตรา ๑๕ (ร่างมาตรา ๑๕)

- กรณีที่เรือเสียหายบางส่วน ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ให้รวมถึงค่าซ่อมแซมชั่วคราวที่ได้กระทำขึ้นตามสมควร เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และค่าซ่อมแซมถาวร เพื่อให้เรือกลับคืนสู่สภาพเช่นก่อนเรือโดนกัน และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นที่เกี่ยวกับการซ่อมแซม ตลอดจนค่าใช้จ่ายอื่นที่บัญญัติไว้ในร่างมาตรา ๑๖ (ร่างมาตรา ๑๖)

- กรณีที่การซ่อมแซมเรือจำเป็นต้องนำวัสดุที่มีสภาพดีกว่าหรือมีมูลค่าสูงกว่ามาเปลี่ยนส่วนที่เสียหาย ให้ประโยชน์ดังกล่าวตกแก่เรือนั้น (ร่างมาตรา ๑๗)

(ข) ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ

- กรณีที่เป็นสินค้า

(๑) หากทรัพย์สินนั้นสูญหาย ให้คำนวณจากการใช้ราคาท้องตลาดในเวลาและ ณ ท่าปลายทางที่ทรัพย์สินควรจะได้อมาถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่จะเกิดขึ้น หากทรัพย์สินนั้นไปถึงท่าปลายทาง ถ้าไม่สามารถกำหนดราคาท้องตลาดได้ ให้คำนวณมูลค่าทรัพย์สินนั้นจากราคาที่บรรทุกลงเรือ บวกด้วยค่าระวางและค่าใช้จ่ายในการประกันภัยที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้จ่ายไป บวกด้วยส่วนเพิ่มซึ่งประเมินในอัตราไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของมูลค่าทรัพย์สินตามที่คำนวณข้างต้น

(๒) หากทรัพย์สินนั้นเสียหาย ให้คำนวณความเสียหายจากผลต่างระหว่างมูลค่าทรัพย์สิน ณ ท่าปลายทางในสภาพปกติกับมูลค่าในสภาพที่เสียหาย

(๓) หากทรัพย์สินนั้นเสื่อมสภาพอันเนื่องมาจากความล่าช้าของการเดินทางหลังจากที่เรือโดนกัน ให้คำนวณความเสียหายจากผลต่างระหว่างมูลค่าทรัพย์สิน ณ ท่าปลายทางในสภาพปกติกับมูลค่าในสภาพที่เสียหาย แต่ไม่รวมถึงความเสียหายจากการสูญเสียดังกล่าวที่เกิดจากการที่ราคาท้องตลาดตกต่ำลงในระหว่างความล่าช้าดังกล่าว (ร่างมาตรา ๑๘ วรรคหนึ่ง)

- กรณีเป็นทรัพย์สินอย่างอื่น

(๑) หากทรัพย์สินนั้นสูญหายหรือไม่อาจซ่อมแซมได้ ให้คำนวณความเสียหายจากมูลค่าของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาทดแทน

(๒) หากทรัพย์สินนั้นเสียหายและซ่อมแซมได้ ให้คำนวณความเสียหายจากค่าใช้จ่ายอันสมควรในการซ่อมแซม ซึ่งต้องไม่เกินมูลค่าของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาทดแทน (ร่างมาตรา ๑๘ วรรคสอง)

(ค) ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือ

การคำนวณค่าเสียหายประเภทนี้ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๑๙)

๒.๗ การชดใช้ค่าเสียหาย

(ก) กรณีความเสียหายจากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือลำเดียว

ให้นำความเสียหายทั้งหมดรวมเข้าด้วยกันทุกลำ และให้เรือลำที่ผิดชดใช้ค่าเสียหายทั้งหมดแก่เรือแต่ละลำตามความเสียหายที่เกิดขึ้น

(ข) กรณีความเสียหายจากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป

ให้นำความเสียหายทั้งหมดรวมเข้าด้วยกัน และให้คำนวณจำนวนความเสียหายที่เรือแต่ละลำต้องรับผิดชอบตามส่วนแห่งความผิดของเรือ หากเรือลำใดได้รับความเสียหายเกินกว่าส่วนแห่งความผิดของตนให้ได้รับชดใช้ค่าเสียหายส่วนที่เกินนั้นจากเรือลำอื่นที่รับผิดชอบไม่ครบตามส่วนแห่งความผิดของเรือลำนั้น (ร่างมาตรา ๒๐)

๒.๘ การระงับข้อพิพาท

ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกันตามพระราชบัญญัตินี้ (ร่างมาตรา ๒๒)

๒.๙ บทเฉพาะกาล

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่กรณีเรือโดนกันก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับ และให้ใช้กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่เรือโดนกันบังคับแก่คดีนั้น จนกว่าคดีจะถึงที่สุด

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ได้รวบรวมข้อมูล
ด้านต่าง ๆ ในกระบวนการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและ
ค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติเห็นชอบแล้ว ในคราว
ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เมื่อวันที่
๑๕ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๗ ซึ่งมีเนื้อหาประกอบด้วย ๒ ส่วน คือ

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิก
สภาผู้แทนราษฎร และผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติความ
รับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง
และค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.

เอกสารประกอบการพิจารณานี้จัดทำขึ้นเพื่อใช้ในราชการของวงงาน
วุฒิสภา โดยมุ่งเน้นสาระประโยชน์ในเชิงอ้างอิงเบื้องต้นเพื่อประกอบการพิจารณาของสมาชิก
วุฒิสภาในโอกาสต่อไป

สำนักกฎหมาย
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
๒๕ กันยายน ๒๕๔๗

“เอกสารประกอบการพิจารณา”

จัดทำโดย

นายหน้ท ผาสุข ผู้อำนวยการสำนักกฎหมาย

นายสุชาติ พันทองคำ ผู้อำนวยการกลุ่มงานกฎหมาย ๒

นางสาวนภพร ชวรงค์กร นิตกร ๕ นายรุ่งธรรม เปรมมางกูร นิตกร ๓

นายโสภณ ชาดบุษย์จารุ นิตกร ๓ นางสาวสุวรรณภา พรหมพิมพ์ วิทยากร ๓

นางสาววัลย์ภรณ์ พงษ์วิพันธุ์ เจ้าหน้าที่งานธุรการ ๖ นางสิริกันย์ ส่องแสง เจ้าหน้าที่งานธุรการ ๕

นายพัลลภ วงศ์พานิช เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑ นางกาญจนา ว่าบ้านเลน เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูล ๑

สำนักกฎหมาย สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร. ๐ ๒๕๓๑ ๙๒๙๖

ผลิตโดย

สำนักการพิมพ์

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา โทร ๐ ๒๕๔๔ ๑๕๗๔

สารบัญ

หน้า

สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหาย จากเรือโดนกัน พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว (บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา)	- ๑ -
สรุปสาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหาย จากเรือโดนกัน พ.ศ. ที่สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว.....	๑
ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา และประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.	๙
- ความเป็นมาของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหาย จากเรือโดนกัน พ.ศ.	๙
- ประเด็นสำคัญจากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหาย จากเรือโดนกัน พ.ศ.	๑๙
๑. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง	๑๙
๒. สรุปประเด็นสำคัญในการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง	๒๐
- ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา	๒๐
- ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่สาม	๒๖
ส่วนที่ ๒ ข้อมูลประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและ ค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.	๒๗
- สรุปร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.	๒๗

- สรุปสาระสำคัญตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ของกฎหมายเกี่ยวกับการเดินกันระหว่างเรือ ค.ศ. ๑๙๑๐ (Brussels Convention) และ The Lisbon Rules ค.ศ. ๑๙๘๗ ที่ใช้เทียบเคียงร่างพระราชบัญญัติ ความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือเดินกัน พ.ศ.	๓๐
- อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับเรือเดินกัน	๓๒
- ข่าวกที่เกี่ยวข้อง.....	๕๔

สรุปสาระสำคัญ

ร่างพระราชบัญญัติ

ความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.

สภาผู้แทนราษฎรลงมติเห็นชอบแล้ว

๑. หลักการและเหตุผล

๑.๑ หลักการ

ให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน

๑.๒ เหตุผล

โดยที่ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง ทำให้การคมนาคมและการขนส่งทางทะเลขยายตัวเพิ่มขึ้นและเกิดกรณีเรือโดนกันมากขึ้น ความเสียหายจากเรือโดนกันโดยมีเรือเดินทะเลเกี่ยวข้องเป็นกรณีที่มีลักษณะเฉพาะ โดยอาจมีสาเหตุและผลที่เป็นความเสียหายต่างออกไปจากกรณีละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงสมควรให้มีกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดทางแพ่งและการคำนวณค่าเสียหายจากเรือโดนกัน โดยเฉพาะ และเพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

๒. ชื่อพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๑)

พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.”

๓. คำปรารภ

โดยที่เป็นการสมควรให้มีกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน

๔. วันใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๒)

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

๕. บทบัญญัติเพื่อป้องกันปัญหาขัดหรือแย้งการบังคับใช้กฎหมาย (ร่างมาตรา ๓)

บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

๖. บทนิยามศัพท์ (ร่างมาตรา ๔)

ในพระราชบัญญัตินี้

“เรือ” หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

“เรือเดินทะเล” หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเลตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย

“เรือโค่นกัน” หมายความว่า การปะทะกันระหว่างเรือเดินทะเล หรือการที่เรือเดินทะเลปะทะกับเรือลำอื่น ทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือดังกล่าว หรือแก่ทรัพย์สินหรือแก่บุคคลบนเรือลำนั้น และให้หมายความรวมถึงความเสียหายดังกล่าวที่เกิดขึ้น โดยมีสาเหตุจากการปฏิบัติการหรืองดเว้นปฏิบัติการเกี่ยวกับการบังคับหรือการควบคุมเรือ หรือการฝ่าฝืนกฎหมายข้อบังคับเกี่ยวกับการเดินเรือ แม้ว่าเรือจะมีได้มีการปะทะกัน ทั้งนี้ ไม่ว่าเหตุจะเกิดขึ้นในน่านน้ำใดก็ตาม

๗. ขอบเขตการใช้บังคับ (ร่างมาตรา ๕)

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่เรือสำหรับใช้ในการสงคราม หรือเรือของรัฐที่ใช้ในการปฏิบัติการเพื่อสาธารณประโยชน์

๘. บทรักษาการตามพระราชบัญญัติ (ร่างมาตรา ๖)

ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

๙. เนื้อหาของร่างพระราชบัญญัติ

- ความรับผิดชอบกรณีเรือโค่นกัน (หมวด ๑)

๑. ส่วนแห่งความรับผิดชอบ (ร่างมาตรา ๗)

ความรับผิดชอบกรณีเรือโค่นกัน ให้เป็นไปตามส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำ

๒. ข้อยกเว้นบทสันนิษฐานความผิดตามกฎหมายอื่น (ร่างมาตรา ๘)

ในการพิสูจน์ความผิดกรณีเรือโค่นกัน ห้ามมิให้นำบทสันนิษฐานความผิดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายอื่นมาใช้บังคับ

๓. กรณีที่ความเสียหายตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำ (ร่างมาตรา ๙)

ถ้าเรือ โคนกันเกิดจากเหตุดังต่อไปนี้ ความเสียหายย่อมตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำ

- (๑) อุบัติเหตุ โดยพิศุจน์ได้ว่าเรือแต่ละลำที่เป็นคู่กรณีได้ใช้ความระมัดระวังและความสามารถในการเดินเรืออย่างเต็มที่แล้ว และไม่ได้ละเมิดกฎข้อบังคับใด ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือ
- (๒) เหตุสุควิสัย หรือ
- (๓) ไม่อาจรู้ได้ว่าเรือ โคนกันเกิดจากสาเหตุใด

๔. กรณีความผิดเกิดจากเรือลำเดียว (ร่างมาตรา ๑๐)

ถ้าเรือ โคนกันเกิดจากความผิดของเรือลำเดียว เรือลำนั้นต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น

๕. กรณีไม่อาจกำหนดส่วนแห่งความผิด (ร่างมาตรา ๑๑)

ถ้าเรือ โคนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป และไม่อาจกำหนดส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำได้ เรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเท่า ๆ กัน

ความเสียหายที่เกิดแก่เรือและทรัพย์สินบนเรือ เรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่เกินส่วนแห่งความผิดของตน

ความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือ เรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นอย่างลูกหนี้ร่วมกัน

๖. กรณีเรือโชนกันเนื่องจากความผิดของผู้นำร่อง (ร่างมาตรา ๑๒)

กรณีเรือ โคนกันเนื่องจากความผิดของผู้นำร่อง เรือลำที่ผิดจะปฏิเสธความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นมิได้ และให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบกรณีเรือ โคนกันตามพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าว

๗. ความรับผิดตามสัญญาและกฎหมายจำกัดความรับผิด (ร่างมาตรา ๑๓)

ความรับผิดกรณีเรือ โคนกันตามพระราชบัญญัตินี้ไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคลหนึ่งบุคคลใดในหน้าที่เกิดจากสัญญารับขนหรือสัญญาอื่น และไม่กระทบกระเทือนบทบัญญัติแห่งกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดกรณีเรือ โคนกัน

- **ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้กรณีเรือโดนกัน (หมวด ๒)**

๑. บททั่วไป (ส่วนที่ ๑)

(ก) ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ (ร่างมาตรา ๑๔)

ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้นั้น ได้แก่ ค่าเสียหายซึ่งคำนวณได้จากความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงจากเรือ โคนกันตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้

๒. ความเสียหายแก่เรือ (ส่วนที่ ๒)

(ก) กรณีเรือเสียหายสิ้นเชิงหรือได้รับความเสียหายจนมูลค่าสูงกว่ามูลค่าของเรือ (ร่างมาตรา ๑๕)

ในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง หรือเรือได้รับความเสียหายจนค่าใช้จ่ายในการทำให้อเรือกลับคืนสู่สภาพเดิมสูงกว่ามูลค่าของเรือในเวลาที่เรือโดนกัน ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ให้รวมถึงราคาเรือตามมูลค่าในเวลาที่เรือโดนกัน ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงประเภท อายุ สภาพ ลักษณะการใช้งาน ราคาแห่งมูลค่าประกันภัย ราคาเรือที่มีสภาพคล้ายคลึงกัน และปัจจัยอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับเรือนั้น

นอกจากค่าเสียหายตามวรรคหนึ่ง ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ ให้รวมถึงค่าใช้จ่ายดังต่อไปนี้

(๑) ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายไปเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันควรอย่างอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเรือโดนกัน

(๒) ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายให้แก่บุคคลภายนอกตามสัญญา โดยผลของกฎหมายหรือหนี้ตามกฎหมายอย่างอื่นเพราะเรือ โคนกัน

(๓) ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายไปเป็นค่าเชื้อเพลิงบนเรือและอุปกรณ์ประจำเรือที่สูญหายหรือเสียหายจากเรือ โคนกันที่ไม่ได้รวมอยู่ในการประเมินราคาเรือตามวรรคหนึ่ง

(๔) ค่าใช้จ่ายจากการขาดรายได้ในค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนอย่างอื่นที่จะได้รับตามสัญญาหรือจากการที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือ ทั้งนี้ ให้หักค่าใช้จ่ายอันจะเกิดขึ้นหากมีการปฏิบัติตามสัญญาหรือใช้ประโยชน์จากเรือนั้นออกเสียก่อน

(ข) กรณีเรือเสียหายบางส่วน (ร่างมาตรา ๑๖)

ในกรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ให้รวมถึงค่าซ่อมแซมชั่วคราวที่ได้กระทำให้ขึ้นตามสมควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและค่าซ่อมแซมถาวรเพื่อให้เรือกลับคืนสู่สภาพเช่นก่อนเรือโดนกัน และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นที่เกี่ยวกับการซ่อมแซม เช่น ค่าไล่แก๊ส ค่าทำความสะอาดถัง ค่าภาระท่าเรือ ค่าควบคุมดูแลการซ่อมแซม ค่าตรวจและยื่นยันมาตรฐานเรือ ค่าใช้ขู ค่าเทียบท่าหรือค่าบริการอย่างอื่นที่เรียกเก็บตามระยะเวลาที่ใช้ในการซ่อมแซม เป็นต้น

นอกจากค่าเสียหายตามวรรคหนึ่ง ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ ให้รวมถึงค่าใช้จ่ายดังต่อไปนี้

(๑) ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายไปเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอันควรอย่างอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเรือโค่นกัน

(๒) ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายให้แก่บุคคลภายนอกตามสัญญา โดยผลของกฎหมายหรือหนีตามกฎหมายอย่างอื่นเพราะเรือโค่นกัน

(๓) ค่าใช้จ่ายที่ได้จ่ายไปเป็นค่าเชื้อเพลิงบนเรือและอุปกรณ์ประจำเรือที่สูญหายหรือเสียหายจากเรือโค่นกันที่ไม่ได้รวมอยู่ในค่าซ่อมแซมตามวรรคหนึ่ง

(๔) ค่าใช้จ่ายจากการขาดรายได้ในค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนอย่างอื่นที่จะได้รับตามสัญญา หรือจากการที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือในระหว่างการซ่อมแซม ทั้งนี้ ให้นำค่าเสียหายอันจะเกิดขึ้นหากมีการปฏิบัติตามสัญญาหรือใช้ประโยชน์จากเรือนั้นออกเสียก่อน ในกรณีที่เรือได้รับการซ่อมแซมความเสียหายอันเกิดจากเรือโค่นกันพร้อมกับการบำรุงรักษาตามปกติที่มีขึ้นตามรอบระยะเวลาหรือพร้อมกับการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีอื่น ความเสียหายอันพึงเรียกได้ ให้รวมถึงค่าใช้จ่าย ค่าเทียบท่า หรือค่าบริการอย่างอื่นที่เรียกเก็บตามระยะเวลาเฉพาะในส่วนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการซ่อมแซมจากเรือโค่นกัน และค่าเสียหายจากการขาดรายได้หรือการที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือในระหว่างการซ่อมแซมเฉพาะในส่วนของระยะเวลาที่เพิ่มขึ้นเพราะการซ่อมแซมความเสียหายจากเรือโค่นกัน

(ค) กรณีจำเป็นต้องนำวัสดุสภาพดีกว่าหรือมีมูลค่าสูงกว่ามาเปลี่ยน

(ร่างมาตรา ๑๗)

ในกรณีที่การซ่อมแซมเรือจำเป็นต้องนำวัสดุที่มีสภาพดีกว่าหรือมีมูลค่าสูงกว่ามาเปลี่ยนส่วนที่เสียหาย ให้ประโยชน์ดังกล่าวตกแก่เรือนั้น

๓. ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ (ส่วนที่ ๓)

(ก) ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ (ร่างมาตรา ๑๘)

ในกรณีที่ทรัพย์สินบนเรือเป็นสินค้า ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ มีดังนี้

(๑) กรณีทรัพย์สินนั้นสูญหาย ความเสียหายคำนวณจากการใช้ราคาท้องตลาดในเวลาและ ณ ท่าปลายทางที่ทรัพย์สินควรจะได้อมาถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นหากทรัพย์สินนั้นไปถึงท่าปลายทาง ถ้าไม่สามารถกำหนดราคาท้องตลาดดังกล่าวได้ มูลค่าของทรัพย์สินคำนวณจากราคาที่บรรทุกลงเรือ บวกด้วยค่าระวางและค่าใช้จ่ายในการประกันภัยที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้จ่ายไป บวกด้วยส่วนเพิ่มซึ่งประเมินในอัตราไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของมูลค่าทรัพย์สินตามที่คำนวณข้างต้น

(๒) กรณีทรัพย์สินนั้นเสียหาย ความเสียหายคำนวณจากผลต่างระหว่างมูลค่าทรัพย์สิน ณ ท่าปลายทางในสภาพปกติกับมูลค่าในสภาพที่เสียหาย

(๓) กรณีทรัพย์สินนั้นเสื่อมสภาพอันเนื่องมาจากความล่าช้าของการเดินทางหลังจากที่เรือโดนกัน ความเสียหายอันพึงเรียกได้อันเป็นผลจากเรือโดนกันให้คำนวณตาม (๒) แต่ไม่รวมถึงความเสียหายจากการสูญเสียน้ำที่เกิดจากการที่ราคาท้องตลาดตกต่ำลงในระหว่างความล่าช้าดังกล่าว

ในกรณีที่ทรัพย์สินบนเรือเป็นทรัพย์สินอย่างอื่น ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ รวมถึง

(๑) กรณีทรัพย์สินสูญหายหรือไม่อาจซ่อมแซมได้ ความเสียหายคำนวณจากมูลค่าของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาทดแทน

(๒) กรณีทรัพย์สินเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้ ความเสียหายคำนวณจากค่าใช้จ่ายอันสมควรในการซ่อมแซมซึ่งต้องไม่เกินมูลค่าของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาทดแทน

๔. ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือ (ส่วนที่ ๔)

กรณีเรือโดนกันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือให้นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม (ร่างมาตรา ๑๙)

๕. การคำนวณการชดใช้ค่าเสียหาย (ส่วนที่ ๕)

ในกรณีที่ความเสียหายจากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป การคำนวณค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ให้นำค่าเสียหายทั้งหมดของเรือแต่ละลำรวมเข้าด้วยกันและให้คำนวณจำนวนค่าเสียหายที่เรือแต่ละลำต้องรับผิดชอบตามส่วนแห่งความผิดของเรือ

เรือที่ได้รับความเสียหายเกินกว่าที่ต้องรับผิดชอบวรรคหนึ่ง ให้ได้รับชดใช้ค่าเสียหายในส่วนที่เกินความรับผิดชอบนั้นจากเรือลำอื่นที่รับผิดชอบไม่ครบตามส่วนแห่งความผิดของเรือลำนั้น (ร่างมาตรา ๒๐)

- การใช้สิทธิทางศาล (หมวด ๓)

๑. อายุความในการฟ้องร้องคดี (ร่างมาตรา ๒๑)

สิทธิเรียกร้องในค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ ให้มีกำหนดอายุความสองปีนับแต่วันที่เรือทรัพย์สินบนเรือ ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือเกิดความเสียหาย

สิทธิไล่เบียดระหว่างเรือทุกลำที่มีส่วนผิดตามมาตรา ๑๑ วรรคสาม ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ใช้สิทธิไล่เบียดได้ใช้คำสั่งใหม่ทดแทน

ในการฟ้องคดี ถ้าเป็นที่พอใจแก่ศาลว่ามีเหตุตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ หรือมีเหตุสุดวิสัยทำให้เจ้าหนี้ไม่สามารถกักเรือลำหนึ่งลำใดของลูกหนี้ได้ภายในกำหนดอายุความตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองให้อายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบสามปีนับแต่วันที่เกิดความเสียหายหรือสองปีนับแต่วันที่ผู้ใช้สิทธิไล่เบียดได้ใช้คำสั่งใหม่ทดแทน แล้วแต่กรณี

ถ้าเจ้าหนี้ได้กักเรือของลูกหนี้แล้ว แต่มีเหตุสุดวิสัยทำให้เจ้าหนี้ไม่สามารถฟ้องคดีได้ก่อนครบกำหนดอายุความตามวรรคหนึ่ง วรรคสองหรือวรรคสาม ให้อายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือ

๒. เขตอำนาจศาล (ร่างมาตรา ๒๒)

คดีเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกันตามพระราชบัญญัตินี้ให้อยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

๑๐. บทเฉพาะกาล (ร่างมาตรา ๒๓)

พระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่กรณีเรือโดนกันที่เกิดขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัตินี้ใช้บังคับและให้ใช้กฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในวันที่เกิดเรือโดนกันบังคับแก่คดีดังกล่าวจนกว่าคดีจะถึงที่สุด

ส่วนที่ ๑

ความเป็นมา และประเด็นสำคัญจากการอภิปราย
ของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร
เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติ
ความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน
พ.ศ.

ความเป็นมา

ของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน

พ.ศ.

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. กระทรวงคมนาคมเป็นผู้นำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา โดยแต่เดิมใช้ชื่อว่า “ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ.” และมีเหตุผลการเสนอว่า โดยที่ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วและกว้างขวางทำให้การคมนาคมและการขนส่งทางทะเลขยายตัวเพิ่มขึ้นและเกิดกรณีเรือโดนกันมากขึ้น ความเสียหายจากเรือโดนกัน โดยมีเรือเดินทะเลเกี่ยวข้องเป็นกรณีที่มีลักษณะเฉพาะ โดยอาจมีสาเหตุและผลที่เป็นความเสียหายต่างออกไปจากกรณีละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงสมควรมีกฎหมายพิเศษที่วางหลักเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดทางแพ่งและการคำนวณค่าเสียหายจากเรือโดนกันโดยเฉพาะ และเพื่อให้เป็นการสอดคล้องกับมาตรฐานระหว่างประเทศจึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

ต่อมา คณะรัฐมนตรีได้มีมติอนุมัติในหลักการร่างพระราชบัญญัตินี้เมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๔๒ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา โดยให้รับข้อสังเกตของสำนักงานเลขาธิการคณะรัฐมนตรีไปประกอบการพิจารณาด้วย สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาจึงได้ดำเนินการตรวจพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ และได้แก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัตินี้จากเดิมชื่อ “ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ.” เป็นชื่อ “ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.” เพื่อให้สอดคล้องกับหลักการในร่างพระราชบัญญัตินี้ที่กำหนดไว้ ๒ เรื่อง คือ การแบ่งส่วนความรับผิดจากเรือโดนกันเรื่องหนึ่ง และการกำหนดวิธีการคิดค่าเสียหายอันพึงเรียกได้จากเรือโดนกันอีกเรื่องหนึ่ง นอกจากนี้คณะกรรมการกฤษฎีกายังได้แก้ไขร่างพระราชบัญญัตินี้ในส่วนอื่น เพื่อให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้นด้วย รายละเอียดปรากฏตามบันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาประกอบร่างพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งได้นำเสนออยู่ในเอกสารฉบับนี้แล้ว

จากนั้น เมื่อวันที่ ๑๖ กันยายน ๒๕๔๖ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบร่างพระราชบัญญัตินี้ ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอ และให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาก่อนนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป ต่อมา นายกรัฐมนตรีได้เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ ต่อสภาผู้แทนราษฎรเมื่อวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๔๖

ประธานสภาผู้แทนราษฎรได้บรรจุร่างพระราชบัญญัตินี้เข้าระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๒๐ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) เป็นพิเศษ วันพุธที่ ๘ ตุลาคม ๒๕๔๖ เป็นวาระเรื่องด่วน และที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ในวาระที่หนึ่ง รับหลักการ ในคราวการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๓ ครั้งที่ ๒๔ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๒๙ ตุลาคม ๒๕๔๖

ที่ประชุมมีมติรับหลักการร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วยคะแนนเสียงเป็นเอกฉันท์ และตั้งคณะกรรมการวิสามัญคณะหนึ่ง จำนวน ๓๕ คน เพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ กำหนดแปรญัตติภายใน ๗ วัน

คณะกรรมการวิสามัญ ประกอบด้วย

- | | |
|---------------------------------|---|
| ๑. นายเจริญ จรรย์โกมล | เป็นประธานคณะกรรมการ |
| ๒. นายเกษม สรศักดิ์เกษม | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายประวิช นิลวัชรมณี | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. นางอัญชลี วานิช เทพบุตร | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายมหารณพ เดชวิทักษ์ | เป็นรองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. ร้อยตำรวจเอก ขจร เทศมาสา | เป็นเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๗. นายวรวุฒิ ภูมมะกาญจนะ | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๘. นายประเสริฐศิริ สุขะวัธนกุล | เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๙. นายภิมุข สิมะโรจน์ | เป็นโฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๐. นายนพคุณ รัฐผไท | เป็นโฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๑. นายกล้าคาน ปาทาน | ๑๒. นายขจิตร ชัยนิคม |
| ๑๓. นายเจือ ราชสีห์ | ๑๔. นายชยันติ ไกรกาญจน์ |
| ๑๕. นายชัยพร ธนถาวรลาภ | ๑๖. นายณรงค์ศักดิ์ วงศ์สังวาลย์ |
| ๑๗. นายทวีศักดิ์ สีมะฆานนท์ | ๑๘. นายเทิดภูมิ ใจดี |
| ๑๙. นายบุญส่ง ไช้เกษ | ๒๐. นายประสาน มโนสิทธิกุล |
| ๒๑. นายปิลันธน์ จิตต์ธรรม | ๒๒. นายพ้อง ชีวานนท์ |
| ๒๓. นายพิชิตพล ศรียานนท์ | ๒๔. นายไพจิต ศรีวรขาน |
| ๒๕. นางสาวภูวนิดา คุณผลิน | ๒๖. นายมานอชญา วิชัยกุล |
| ๒๗. นายวิโรจน์ ญาณพิชิต | ๒๘. นายวิสาร เดชะธีราวัฒน์ |
| ๒๙. นายศุภชัย โพธิ์สุ | ๓๐. นายสนั่น สุธากุล |
| ๓๑. นายสอนชัย สิริรายกุล | ๓๒. นายสาธิต อุไรเวโรจนการ |
| ๓๓. นายสุรพงษ์ โตวิจักษณ์ชัยกุล | ๓๔. นางสาวอรุณี ชำนาญยา |
| ๓๕. นายอาคม สุวรรณนพ | |

เมื่อคณะกรรมการวิสามัญได้พิจารณาเสร็จแล้ว ได้เสนอร่างพระราชบัญญัตินี้ พร้อมรายงานการพิจารณาของคณะกรรมการต่อประธานสภาผู้แทนราษฎร และได้บรรจุระเบียบวาระการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๒๖ (สมัยสามัญทั่วไป) วันพุธที่

๑๒ พฤษภาคม ๒๕๔๗ ซึ่งที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา ในคราวการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ชุดที่ ๒๑ ปีที่ ๔ ครั้งที่ ๑๒ (สมัยสามัญนิติบัญญัติ) วันพุธที่ ๑๕ กันยายน ๒๕๔๗ โดยพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราจนจบร่าง และได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำแต่อย่างใด

เมื่อจบการพิจารณาในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตราแล้ว ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาต่อไปในวาระที่สาม และลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัตินี้ด้วยคะแนนเสียงข้างมาก และส่งให้วุฒิสภาพิจารณาต่อไป

อนึ่ง เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาและลงมติในวาระที่หนึ่ง รับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัตินี้แล้ว ประธานวุฒิสภาได้พิจารณามอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญกิจการวุฒิสภาพิจารณาว่าจะเห็นสมควรมอบหมายให้คณะกรรมการวิสามัญประจำวุฒิสภาคณะใดหรือจะตั้งคณะกรรมการวิสามัญขึ้นเพื่อพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ ตามความนัยข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๐๙ และในคราวการประชุมคณะกรรมการวิสามัญกิจการวุฒิสภา วันจันทร์ที่ ๓ พฤศจิกายน ๒๕๔๖ ที่ประชุมได้พิจารณาเห็นควรมอบหมายให้คณะกรรมการการยุติธรรมและสิทธิมนุษยชน วุฒิสภา พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัตินี้ เป็นการล่วงหน้า แล้วรายงานต่อประธานวุฒิสภาเป็นเรื่องด่วน เพื่อรายงานให้วุฒิสภาทราบ ทั้งนี้ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของสมาชิกวุฒิสภาต่อไป

บันทึกสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา
ประกอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกั น พ.ศ.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ที่ นร ๐๒๐๔/๑๔๕๒๖ ลงวันที่ ๒๑ ตุลาคม ๒๕๕๒ ถึงสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา ความว่า กระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกั น พ.ศ. ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๑๙ ตุลาคม ๒๕๕๒ อนุมัติหลักการ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณาโดยให้รับข้อสังเกตของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีไปประกอบการพิจารณาด้วย

ในการพิจารณาร่างพระราชบัญญัตินี้ สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ตรวจพิจารณาโดยมีผู้แทนกระทรวงคมนาคม (สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี) ผู้แทนกระทรวงการต่างประเทศ (กรมสนธิสัญญาและกฎหมาย) และผู้แทนกระทรวงยุติธรรม (ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ) เป็นผู้ชี้แจงรายละเอียด และสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเห็นสมควรจัดทำบันทึกประกอบร่างฯ ดังต่อไปนี้

๑. หลักการของร่างพระราชบัญญัติที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีหลักการในการแบ่งส่วนความรับผิดจากเรือโดนกั น ตามแนวทางของอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายเกี่ยวกับการโดนกั น ระหว่างเรือ ค.ศ. ๑๙๑๐ (Brussels Convention) และการกำหนดวิธีการคิดค่าเสียหายอันพึงเรียกได้จากเรือโดนกั น ตามแนวทางของ The Lisbon Rules ค.ศ. ๑๙๘๗ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

๑. การกำหนดความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกั น และการกำหนดค่าเสียหายที่คำนวณได้จากความเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกั น

๒. การกำหนดคำนิยาม “เรือโดนกั น” หมายถึง การโดนกั นระหว่างเรือเดินทะเลด้วยกัน หรือระหว่างเรือเดินทะเลกับเรืออื่น ไม่ว่าเหตุเกิดขึ้นในทะเลหรือไม่ก็ตาม และได้กำหนดบทนิยาม “เรือเดินทะเล” หมายถึงเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

๓. ความรับผิดจากเรือโดนกั นขึ้นอยู่กับความผิดของเรือแต่ละลำ หากเรือโดนกั นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเกิดจากความผิดของเรือลำใด ความเสียหายจะตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำนั้น ความรับผิดจากเรือโดนกั นแบ่งออกได้ดังนี้

๓.๑ เรือโดนกั นเกิดจากความผิดของเรือเพียงลำเดียว เจ้าของเรือลำนั้นต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เรือลำนั้นได้ก่อขึ้น

๓.๒ เรือโดนกั นเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป เจ้าของเรือแต่ละลำต้องชดใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เรือแต่ละลำได้ก่อขึ้นตามส่วนแห่งความผิด

๔. ค่าเสียหายจากความเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกัน ซึ่งแบ่งความเสียหายออกเป็น ๓ ประเภท คือ ความเสียหายแก่เรือ ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ และความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลบนเรือ

๕. ความเสียหายแก่เรือ แบ่งออกได้ดังนี้

๕.๑ เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ค่าเสียหาย ได้แก่ ราคาเรือตามมูลค่าในเวลา ที่เรือโดนกันโดยคำนึงถึงประเภท อายุ สภาพ ความสามารถในการหารายได้ ลักษณะการใช้งาน ราคาแห่ง มูลประกันภัย ราคาเรือที่คล้ายคลึงกันและปัจจัยอย่างอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจำนวนเงินที่จ่ายไปเพื่อการ ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การบรรเทาความเสียหาย ค่าภาระและค่าใช้จ่าย อย่างอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเรือโดนกัน ตลอดจนจำนวนเงินที่ผู้เสียหายได้ใช้ให้แก่บุคคลภายนอกตามข้อผูกพัน แห่งสัญญาหรือโดยผลของกฎหมายเพราะเรือโดนกัน

๕.๒ เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน ค่าเสียหาย ได้แก่ ค่าซ่อมแซมชั่วคราว ที่ได้กระทำขึ้นตามสมควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น และค่าซ่อมแซมถาวรเพื่อให้เรือกลับสู่สภาพเช่นก่อนเรือโดนกัน รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ผู้เสียหายได้ออกไป ในทำนองเดียวกับกรณีเรือเสียหายโดยสิ้นเชิง หากผู้เสียหายเลือกไม่ซ่อมแซมเรือ ค่าเสียหายในกรณีนี้ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่จะพึงใช้ในการซ่อมแซมเรือ

๖. ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ กรณีที่เป็นสินค้า

๖.๑ หากเป็นกรณีสูญหาย ค่าเสียหาย ได้แก่ ราคาท้องตลาดของทรัพย์สินนั้น ณ ท่าปลายทางในเวลาทรัพย์สินนั้นควรไปถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายที่พึงจะเกิดขึ้นหากทรัพย์สินนั้นไปถึง ท่าปลายทาง หากไม่สามารถกำหนดราคาท้องตลาดดังกล่าวได้ ค่าเสียหายจะ ได้แก่ ราคาทรัพย์สิน ขณะบรรทุกลงเรือ รวมกับค่าระวางและค่าเบี้ยประกันภัย (ถ้ามี) บวกด้วยอ็กร้อยละสิบของผลรวม ของจำนวนดังกล่าว หรืออีกนัยหนึ่ง คือ ร้อยละหนึ่งร้อยสิบของราคาสินค้ารวมค่าระวาง หรือราคาสินค้า รวมค่าระวางและค่าประกันภัยสินค้า

๖.๒ หากเป็นกรณีไม่สูญหาย เพียงแต่ได้รับความเสียหาย ค่าเสียหาย ได้แก่ ส่วนต่างของราคาทรัพย์สินในสภาพปกติกับในสภาพที่เสียหาย

๗. ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ กรณีที่เป็นทรัพย์สินอย่างอื่น

๗.๑ หากเป็นกรณีสูญหายหรือเสียหายจนไม่สามารถซ่อมแซมได้ ค่าเสียหาย ได้แก่ ราคาของทรัพย์สินขณะที่สูญหายหรือค่าใช้จ่ายอื่นอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาแทน

๗.๒ หากเป็นกรณีทรัพย์สินนั้นเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้ ค่าเสียหาย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการซ่อมแซมทรัพย์สิน แต่ไม่เกินราคาของทรัพย์สินนั้นหรือค่าใช้จ่ายอัน สมควรในการหาทรัพย์สินมาแทน

๘. ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือ กำหนดให้ น้า บทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

๙. กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาล ที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีแพ่งที่เกิดจากเรือโดนกัน

๒. ความเห็นของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในการเสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ตั้งข้อสังเกตว่า การกำหนดคำนิยามของคำว่า “เรือโดนกัน” ให้หมายความว่า การโดนกันระหว่างเรือเดินทะเลด้วยกัน หรือระหว่างเรือเดินทะเลกับเรืออื่น ไม่ว่าเหตุจะเกิดขึ้นในทะเลหรือไม่ก็ตาม และกำหนดคำนิยามของคำว่า “เรือ” ให้หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด จะทำให้ความหมายกว้างมากจนไม่อาจจะทำให้เกิดความเข้าใจได้ชัดเจนว่าหมายความว่ารวมถึง แพ เจ็ตสกี หรือเครื่องเล่นกีฬาทางน้ำด้วยหรือไม่นั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้มีหลักการเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ให้สอดคล้องกับ The Lisbon Rules ค.ศ. ๑๙๘๗ ซึ่งได้กำหนดคำนิยามของคำว่า “เรือโดนกัน” หมายถึงการโดนกันระหว่างเรือ โดยต้องมีเรือเดินทะเลอย่างน้อยหนึ่งลำเป็นคู่กรณี และ “เรือ” หมายถึงสิ่งต่าง ๆ ที่เป็นยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด รวมถึงสิ่งปลูกสร้างทางน้ำอื่น ๆ ด้วย อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้จำกัดขอบเขตการใช้ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ให้ครอบคลุมถึงเฉพาะสิ่งต่าง ๆ ที่เป็นยานพาหนะทางน้ำเพื่อให้เป็นไปตามหลักการที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี (ปัจจุบัน คือ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี) ได้เสนอมา และได้กำหนดคำนิยามของคำว่า “เรือ” ให้สอดคล้องกับพระราชบัญญัติที่เกี่ยวกับการเดินเรือฉบับอื่น ๆ ซึ่งหมายถึงเฉพาะยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดสำหรับสิ่งปลูกสร้างทางน้ำอย่างอื่นที่มีได้เป็นยานพาหนะ หากโดนกับเรือเดินทะเลก็ให้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดมาใช้บังคับแก่กรณีดังกล่าว

๓. สาระสำคัญของร่างกฎหมายที่ผ่านการตรวจพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาได้เสนอร่างฯ ให้คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ตรวจพิจารณา ซึ่งผลการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๑. ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

เดิมกระทรวงคมนาคมได้เสนอร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยใช้ชื่อว่า “ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ.” ซึ่งคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้บัญญัติขึ้นเพื่อกำหนดหลักการ ๒ เรื่อง คือ การแบ่งส่วนความรับผิดจากเรือโดนกัน และการกำหนดวิธีการคิดค่าเสียหายอันพึงเรียกได้จากเรือโดนกัน จึงได้แก้ไขชื่อร่างพระราชบัญญัติให้ชัดเจนมากขึ้นตามเจตนารมณ์ของร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ โดยได้แก้ไขเป็น “ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.”

๒. เรือโดนกัน

เดิมร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ มิได้บัญญัติเกี่ยวกับลักษณะเรือโดนกันไว้อย่างชัดเจน คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ควรกำหนดขอบเขตการใช้บังคับไว้เพื่อความชัดเจนในการใช้บังคับกฎหมายว่าเรือโดนกันตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้จะเกิดขึ้นในน่านน้ำใดก็ได้ โดยแบ่งออกเป็น ๒ กรณี คือ

๒.๑ กรณีเรือปะทะกัน

เรือโดนกันเกิดจากกรณีที่เรือเดินทะเลได้ปะทะกับเรือลำอื่น ทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือ หรือแก่ทรัพย์สินหรือแก่บุคคลบนเรือลำอื่นนั้น หรือเกิดจากการที่เรือลำอื่นได้ปะทะกับเรือเดินทะเล และทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือเดินทะเล หรือแก่ทรัพย์สินหรือแก่บุคคลบนเรือเดินทะเลนั้น (นิยามคำว่า “เรือโดนกัน” ตามร่างมาตรา ๔)

๒.๒ กรณีเรือมิได้ปะทะกัน

เกิดจากกรณีที่เรือเดินทะเลได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินหรือบุคคลบนเรือลำอื่น หรือเกิดจากกรณีที่เรือลำอื่นได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือเดินทะเลหรือทรัพย์สินหรือบุคคลบนเรือเดินทะเล และความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมีสาเหตุมาจากการปฏิบัติการหรืองดเว้นปฏิบัติการเกี่ยวกับการบังคับหรือควบคุมการเดินเรือ หรือการฝ่าฝืนระเบียบเกี่ยวกับการบังคับหรือการควบคุมเรือ (ร่างมาตรา ๕)

๓ ความรับผิดชอบจากเรือโดนกัน มีสาระสำคัญ ดังนี้

เดิมร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ได้กำหนดห้ามนำข้อสันนิษฐานความผิดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายอื่นมาใช้ในการพิสูจน์ความผิดที่ก่อให้เกิดเรือโดนกัน คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ควรตัดออกเนื่องจากตาม Brussels Convention กำหนดให้ยกเลิกข้อสันนิษฐานความผิด ซึ่งหมายถึงหากมีบทบัญญัติใดที่บัญญัติเกี่ยวกับข้อสันนิษฐานความผิดในเรื่องเรือโดนกันโดยเฉพาะแล้ว ให้ยกเลิกบทบัญญัติดังกล่าวนั้นเสีย และให้ใช้บทบัญญัติตามอนุสัญญาดังกล่าวนั้นแทน ดังนั้น เมื่อปรากฏว่าไม่มีบทบัญญัติใดตามกฎหมายไทยที่บัญญัติเกี่ยวกับข้อสันนิษฐานความผิดในเรื่องเรือโดนกันไว้โดยเฉพาะตามที่อนุสัญญาได้บัญญัติไว้ และตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ได้กำหนดหลักการเรื่องการแบ่งส่วนความรับผิดไว้แล้ว คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) จึงเห็นว่าควรกำหนดหลักการในเรื่องดังกล่าวเพิ่มเติมให้ชัดเจนขึ้น โดยกำหนดว่า ความรับผิดให้เป็นไปตามส่วนแห่งความผิด (ร่างมาตรา ๗) แต่ในกรณีที่เรือโดนกันเกิดจากอุบัติเหตุ เหตุสุดวิสัย หรือไม่อาจรู้ได้ว่าเรือโดนกันเกิดจากสาเหตุใด ความเสียหายย่อมตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำที่โดนกัน (ร่างมาตรา ๘) การเรียกร้องค่าเสียหายตามบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติฉบับนี้ ต้องอยู่ภายใต้บังคับกฎหมายว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของเรือและไม่มีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงภาระผูกพันตามสัญญารับประกันหรือสัญญาอื่นใด (ร่างมาตรา ๑๒)

๓.๑ กรณีเกิดจากความผิดของเรือลำเดียว

หากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือลำใดลำหนึ่งเพียงลำเดียว เรือลำนั้นต้องรับผิดในความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากเรือโดนกันนั้น (ร่างมาตรา ๙)

๓.๒ กรณีเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป

หากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป ความรับผิดของเรือแต่ละลำในความเสียหายที่เกิดขึ้น แบ่งออกได้ดังนี้

(๑) กรณีไม่อาจกำหนดส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำได้ หรือปรากฏว่าส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำเท่ากัน ให้แบ่งความรับผิดตามความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจากเรือโดนกันออก

เป็นส่วน ๆ ตามจำนวนของเรือลำที่ผิด โดยเรือลำที่ผิดทุกลำนั้นต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวเท่า ๆ กัน (ร่างมาตรา ๑๐ วรรคหนึ่ง)

(๒) กรณีความเสียหายที่เกิดแก่เรือหรือทรัพย์สินบนเรือ ให้ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือโดนกันของเรือลำที่ผิด ไม่เกินส่วนแห่งความผิดของเรือลำที่ผิดนั้น (ร่างมาตรา ๑๐ วรรคสอง)

(๓) กรณีความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือ ให้ความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากเรือโดนกันของเรือทุกลำที่ผิด เป็นความรับผิดชอบร่วมกันและแทนกัน โดยเรือลำที่ผิดลำใดได้ชดใช้ทรัพย์สินเพื่อความเสียหายดังกล่าวไปเกินกว่าส่วนแห่งความผิดของเรือลำที่ผิดนั้น ให้เรือลำที่ผิดนั้นมีสิทธิไล่เบี้ยเรียกทรัพย์สินดังกล่าวที่ได้ชดใช้เกินกว่าส่วนแห่งความผิดของเรือลำนั้น จากเรือลำที่ผิดลำอื่นได้ (ร่างมาตรา ๑๐ วรรคสาม)

๓.๓ กรณีเกิดจากความผิดของผู้นำร่อง

หากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของผู้นำร่อง แม้ว่าผู้นำร่องนั้นจะได้ดำเนินการตามข้อบังคับของกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือแล้วก็ตาม ให้ถือว่าเรือโดนกันตามกรณีนี้เกิดจากความผิดของเรือลำที่ผู้นำร่องดังกล่าวดำเนินการนำร่องให้แก่เรือลำนั้น (ร่างมาตรา ๑๑)

๔ ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้จากเรือโดนกัน

เดิมร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคม เสนอ ได้กำหนดให้การคิดค่าเสียหายนั้นให้คิดเป็นตัวเงิน คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ควรตัดออก และได้กำหนดหลักเกณฑ์ซึ่งสอดคล้องกับ The Lisbon Rules ไว้เป็นหลักเกณฑ์ในการคิดค่าเสียหาย โดยได้แก้ไขการจัดโครงสร้างเกี่ยวกับการกำหนดวิธีการคิดค่าเสียหายอันพึงเรียกได้จากเรือโดนกันตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ ซึ่งกำหนดให้คำนวณได้จากความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงจากเรือโดนกัน (ร่างมาตรา ๑๓) โดยแบ่งประเภทของความเสียหายดังกล่าวออกเป็น ๓ ประเภทดังนี้

๔.๑ ความเสียหายแก่เรือ

การที่เรือโดนกันอาจทำให้เรือสูญหายหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง หรือเสียหายแต่เพียงบางส่วนก็ได้ การคำนวณค่าเสียหายจากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือ นั้น จึงพิจารณาแยกเป็นกรณี ดังนี้

(๑) กรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิงหรือเรือได้รับความเสียหายจนค่าใช้จ่ายในการทำให้เรือกลับคืนสู่สภาพเดิมสูงกว่ามูลค่าของเรือในเวลาที่เราโดนกัน ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ตามกรณีนี้ได้แก่ ราคาเรือตามมูลค่าในเวลาที่เราโดนกัน และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในร่างมาตรา ๑๔

(๒) กรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ตามกรณีนี้ได้แก่ ค่าซ่อมแซมชั่วคราวที่ได้กระทำขึ้นตามสมควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและค่าซ่อมแซมถาวรเพื่อให้เรือกลับคืนสู่สภาพเช่นก่อนเรือโดนกัน และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นที่เกี่ยวกับการซ่อมแซม รวมถึงค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ตามที่บัญญัติไว้ในร่างมาตรา ๑๕

กรณีที่มีการซ่อมแซมเรือจำเป็นต้องนำวัสดุที่มีสภาพดีกว่าหรือมีมูลค่าสูงกว่า มาเปลี่ยนส่วนที่เสียหาย ให้ประโยชน์เช่นว่านั้นตกแก่เรือลำนั้น (ร่างมาตรา ๑๖) ในส่วนของกรณีที่ไม่มีการซ่อมแซมความเสียหายบางส่วนนั้น เดิมร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดกัน พ.ศ. ที่กระทรวงคมนาคมเสนอ ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายเท่าที่จะพึงใช้ซ่อมแซมเรือให้กลับคืนสู่สภาพเดิมก่อนเรือโดกันนั้น คณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะที่ ๖) ได้พิจารณาแล้ว เห็นว่า ควรตัดออก เนื่องจากผู้เสียหายย่อมมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าเสียหายอยู่แล้ว แม้ว่าผู้เสียหายนั้นจะไม่นำเรือไปซ่อมแซมก็ตาม

๔.๒ ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ

การที่เรือโดกันนั้น นอกจากจะทำให้เรือสูญหายหรือเสียหายโดยสิ้นเชิงหรือเสียหายแต่เพียงบางส่วนแล้ว อาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือนั้นด้วย การคำนวณค่าเสียหายจากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินบนเรือนั้น (ร่างมาตรา ๑๗) จึงพิจารณาแยกเป็นกรณี ดังนี้

(๑) กรณีที่เป็นสินค้า

(ก) หากทรัพย์สินนั้นสูญหาย ให้คำนวณความเสียหายจากการใช้ราคาท้องตลาดในเวลาและ ณ ท่าปลายทางที่ทรัพย์สินควรจะได้อมาถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นหากทรัพย์สินนั้นไปถึงท่าปลายทาง ถ้าไม่สามารถกำหนดราคาท้องตลาดดังกล่าวได้ ให้คำนวณมูลค่าของทรัพย์สินนั้นจากราคาที่บรรทุกลงเรือ บวกด้วยค่าระวางและค่าใช้จ่ายในการประกันภัยที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้จ่ายไป บวกด้วยส่วนเพิ่มซึ่งประเมินในอัตราไม่เกินร้อยละสิบของมูลค่าทรัพย์สินตามที่คำนวณข้างต้น

(ข) หากทรัพย์สินนั้นเสียหาย ให้คำนวณความเสียหายจากผลต่างระหว่างมูลค่าทรัพย์สิน ณ ท่าปลายทางในสภาพปกติกับมูลค่าในสภาพที่เสียหาย

(ค) หากทรัพย์สินนั้นเสื่อมสภาพอันเนื่องมาจากความล่าช้าของการเดินทางหลังจากที่เรือโดกัน ให้คำนวณความเสียหายจากผลต่างระหว่างมูลค่าทรัพย์สิน ณ ท่าปลายทางในสภาพปกติกับมูลค่าในสภาพที่เสียหาย แต่ไม่รวมถึงความเสียหายจากการสูญเสียน้ำที่เกิดจากการที่ตลาดตกต่ำลงในระหว่างความล่าช้าดังกล่าว

(๒) กรณีที่เป็นทรัพย์สินอย่างอื่น

(ก) หากทรัพย์สินนั้นสูญหายหรือไม่อาจซ่อมแซมได้ ให้คำนวณความเสียหายจากมูลค่าของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาทดแทน

(ข) หากทรัพย์สินนั้นเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้ ให้คำนวณความเสียหายจากค่าใช้จ่ายอันสมควรในการซ่อมแซมซึ่งต้องไม่เกินมูลค่าของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาทดแทน

๔.๓ ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือ

การที่เรือโดกันนั้น นอกจากจะทำให้เกิดความเสียหายแก่เรือหรือทรัพย์สินบนเรือนั้นแล้ว อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือนั้น การคำนวณค่าเสียหายจากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัยของบุคคลบนเรือนั้น ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม(ร่างมาตรา ๑๘)

๕ การชดใช้ค่าเสียหาย

๕.๑ กรณีความเสียหายจากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือลำเดียว ให้นำความเสียหายทั้งหมดของเรือแต่ละลำรวมเข้าด้วยกัน และให้เรือลำที่ผิดนั้นชดใช้ค่าเสียหายจากความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดแก่เรือที่ได้รับความเสียหายแต่ละลำตามความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือแต่ละลำนั้น

๕.๒ กรณีความเสียหายจากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป ให้นำความเสียหายทั้งหมดของเรือแต่ละลำรวมเข้าด้วยกัน และให้คำนวณจำนวนความเสียหายที่เรือแต่ละลำต้องรับผิดชอบตามส่วนแห่งความผิดของเรือ หากเรือลำใดได้รับความเสียหายเกินกว่าส่วนแห่งความผิดของตน ให้ได้รับชดใช้ค่าเสียหายในส่วนที่เกินนั้นจากเรือลำอื่นที่รับผิดชอบไม่ครบตามส่วนแห่งความผิดของเรือลำนั้น (ร่างมาตรา ๑๙)

๖ การระงับข้อพิพาท

๖.๑ อายุความในการฟ้องร้องคดี

ในกรณีที่เรือลำที่เสียหายหรือเจ้าหน้มีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ แต่เรือลำที่ผิดหรือลูกหน้ไม่ยอมชดใช้ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ดังกล่าวแล้ว หรือกรณีที่เป็นการใช้สิทธิไล่เบี่ยระหว่างเรือทุกลำที่มีส่วนผิด ให้เรือลำที่เสียหายหรือเจ้าหน้ หรือผู้ใช้สิทธิไล่เบี่ยนำคดีไปฟ้องร้องภายในระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ในร่างมาตรา ๒๐

๖.๒ การระงับข้อพิพาทโดยศาล

ในกรณีที่ศาลไทยมีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดี ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน (ร่างมาตรา ๒๑)

อนึ่ง เนื่องจากการปฏิรูประบบราชการ จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับความรับผิดชอบและอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ หน่วยงานรับผิดชอบร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ เปลี่ยนจาก สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์ เป็น กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ ตามมาตรา ๒๐ และมาตรา ๒๑ แห่งพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ และตามมาตรา ๕๒ แห่งพระราชกฤษฎีกาโอนกิจการบริหารและอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. ๒๕๔๕ พ.ศ. ๒๕๔๕

สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

กรกฎาคม ๒๕๔๖

ประเด็นสำคัญ

จากการอภิปรายของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรและผลการพิจารณา เกี่ยวกับร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหาย จากเรือโดนกัน พ.ศ.

๑. สรุปประเด็นสำคัญและผลการพิจารณาของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎร ในวาระที่หนึ่ง

๑.๑ เหตุผลที่รับหลักการ

- ปัจจุบันการค้าระหว่างประเทศได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วและกว้างขวาง ทำให้การคมนาคมและการขนส่งทางทะเลขยายตัวเพิ่มขึ้นและเกิดกรณีเรือโดนกันมากขึ้น ซึ่งเป็นกรณีที่มีลักษณะเฉพาะ โดยอาจมีสาเหตุและความเสียหายต่างออกไปจากกรณีละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จึงสมควรมีกฎหมายพิเศษเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและการคำนวณค่าเสียหายจากเรือโดนกันโดยเฉพาะ เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรฐานและความตกลงระหว่างประเทศ
- ปัจจุบันมีเรือของคนไทยไม่จดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติไทยแต่กลับไปจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติอื่น เพราะกฎหมายการพาณิชย์นาวิของไทยยังมีข้อบกพร่อง การจดทะเบียนเป็นเรือสัญชาติอื่นได้รับสิทธิประโยชน์มากกว่า

๑.๒ ข้อสังเกต

- ประเทศไทยยังไม่มีความพร้อมและความชำนาญในการประเมินความเสียหายจากเรือโดนกัน ซึ่งจำเป็นต้องมีความเชี่ยวชาญเฉพาะ (แม้กระทั่งอู่ต่อเรือหรืออู่ซ่อมเรือที่ได้มาตรฐานประเทศไทยก็ยังมี)
- ความเสียหายจากเรือโดนกัน อาจเกิดความเสียหายทางด้านทรัพยากรทางทะเลหรือก่อให้เกิดมลพิษในทะเลมหาศาล แต่ร่างกฎหมายฉบับนี้กลับไม่ได้กำหนดมาตรการบรรเทาความเสียหายด้านสิ่งแวดล้อมดังกล่าวแต่อย่างใด
- ตามร่างมาตรา ๗ ที่กำหนดว่า ความรับผิดกรณีเรือโดนกันให้เป็นไปตามส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำนั้น อาจเกิดปัญหาการตีความได้ว่า ตามส่วนแห่งความผิดอย่างไร ในประเด็นนี้รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมได้ตอบชี้แจงต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรว่า คงไม่มีปัญหาใด ๆ เพราะมีหลักในการเฉลี่ยความรับผิดตามมาตรฐานสากลอยู่แล้ว
- ร่างมาตรา ๘ (ร่างมาตรา ๙ ที่ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรแล้ว) ได้กำหนดเป็นบทยกเว้นความรับผิดกล่าวคือ ถ้าเรือโดนกันด้วยเหตุที่กำหนดไว้ในร่างมาตราดังกล่าว (๑) – (๓) แล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำ

จึงมีข้อสังเกตว่ากรณีเช่นนี้ผู้ที่ได้รับความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และอนามัยจากเรือโดนกัน ด้วยเหตุดังกล่าวจะเรียกค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายจากเรือลำใดได้หรือไม่

- ร่างมาตรา ๑๑ (ร่างมาตรา ๑๒ ที่ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร แล้ว) กำหนดความรับผิดกรณีเรือโดนกันเนื่องจากความผิดของผู้นำร่องไว้ไม่ชัดเจน ประเด็นนี้รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคมได้ตอบชี้แจงต่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร สรุปได้ว่า หากมีกรณีดังกล่าวเกิดขึ้น ถือเป็นหลักการว่าเรือใหญ่จะต้องทราบว่า ตนเอง ควรจะเดินเรือเข้าไปหรือไม่ จะโทษเรื่อนำร่องไม่ได้ กรณีจึงต้องปรับความรับผิด ตามหลักทั่วไปของร่างพระราชบัญญัตินี้ โดยพิจารณาจากความรับผิดของเรือใหญ่ที่โดนกัน เท่านั้น

- ร่างมาตรา ๒๑ (ร่างมาตรา ๒๒ ที่ผ่านการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร แล้ว) ควรจะมีการกำหนดให้คู่กรณีสามารถระงับข้อพิพาททางแพ่งจากเรือโดนกัน โดยกระบวนการอนุญาโตตุลาการได้ด้วย

- ไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดบทเฉพาะกาลไว้ เพราะตามหลักทั่วไป กฎหมายไม่มีผลใช้บังคับย้อนหลังอยู่แล้ว

ผลการพิจารณาของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่หนึ่ง

มติที่ประชุม ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้ลงมติรับหลักการแห่งร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้ด้วยคะแนนเสียงเป็นเอกฉันท์

๒. สรุปประเด็นสำคัญและผลการพิจารณาของสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง

๒.๑ ประเด็นที่มีการอภิปรายและได้รับความสนใจอย่างกว้างขวาง

มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรบางท่านสอบถามถึงการแก้ไขคำจำกัดความคำว่า “เรือโดนกัน” ที่ให้หมายความรวมถึงความเสียหายเกิดขึ้น แม้ว่าเรือจะมีได้มีการปะทะกันด้วยว่ามีความหมายเช่นไร

คณะกรรมการชี้แจงว่า การแก้ไขถ้อยคำในคำจำกัดความดังกล่าว เพราะในบางกรณีความเสียหายอาจเกิดขึ้นได้ ถึงแม้ว่าเรือจะมีได้ปะทะกัน เช่น ความเสียหายที่เกิดจากคลื่นน้ำจากเรืออีกลำหนึ่งจึงจำเป็นต้องแก้ไขให้ชัดเจน

๒.๒ ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สอง ชั้นพิจารณาเรียงตามลำดับมาตรา

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.

ชื่อร่างพระราชบัญญัติ

ไม่มีการแก้ไข

คำปรารภ

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๖

ไม่มีการแก้ไข

หมวด ๑ ความรับผิดชอบ

กรณีเรือโค่นกัน

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๗

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๗/๑

คณะกรรมการพิจารณาเพิ่มขึ้นใหม่

คณะกรรมการพิจารณาเพิ่มขึ้นใหม่ ดังนี้

“ มาตรา ๗/๑ ในการพิสูจน์ความผิดกรณีเรือโค่นกัน ห้ามมิให้นำบทสันนิษฐานความผิดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายอื่นมาใช้บังคับ ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการเพิ่มขึ้นใหม่ของคณะกรรมการ

มาตรา ๘

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๙

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๙ ถ้าเรือโค่นกันเกิดจากความผิดของเรือลำเดียว เรือลำนั้นต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

มาตรา ๑๐

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๑๐ ถ้าเรือโค่นกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป และไม่อาจกำหนดส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำได้ หรือปรอททุรสสวนแห่งสวนผิดของเรือแต่ละลำเท่ากันให้แบ่งสวนเสียหายทั้งหมดเป็นสวนๆ ตามสวนสวนเรือลำที่ผิด และเรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายแต่ละลำที่เกิดขึ้นเท่า ๆ กัน

ความเสียหายที่เกิดแก่เรือและทรัพย์สินบนเรือ เรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่เกินส่วนแห่งความผิดของตน

มาตรา ๑๖

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๖ ในกรณีที่การซ่อมแซมเรือจำเป็นต้องนำวัสดุที่มีสภาพดีกว่าหรือมีมูลค่าสูงกว่ามาเปลี่ยนส่วนที่เสียหาย ให้ประโยชน์เช่นว่านี้ดังกล่าวตกแก่เรือนั้น”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

ส่วนที่ ๓ ความเสียหาย

แก่ทรัพย์สินบนเรือ

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๗

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๑๗ ในกรณีที่ทรัพย์สินบนเรือเป็นสินค้า ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ มีดังนี้

(๑) กรณีทรัพย์สินนั้นสูญหาย ความเสียหายคำนวณจากการใช้ราคาท้องตลาดในเวลาและ ณ ท่าปลายทางที่ทรัพย์สินควรจะได้อันถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่จะเกิดขึ้นหากทรัพย์สินนั้นไปถึงท่าปลายทาง ถ้าไม่สามารถกำหนดราคาท้องตลาดดังกล่าวได้ มูลค่าของทรัพย์สินคำนวณจากราคาที่บรรทุกลงเรือ บวกด้วยค่าระวางและค่าใช้จ่ายในการประกันภัยที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้จ่ายไป บวกด้วยส่วนเพิ่มซึ่งประเมินในอัตราไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของมูลค่าทรัพย์สินตามที่คำนวณข้างต้น

(๒) กรณีทรัพย์สินนั้นเสียหาย ความเสียหายคำนวณจากผลต่างระหว่างมูลค่าทรัพย์สิน ณ ท่าปลายทางในสภาพปกติกับมูลค่าในสภาพที่เสียหาย

(๓) กรณีทรัพย์สินนั้นเสื่อมสภาพอันเนื่องมาจากความล่าช้าของการเดินทางหลังจากที่เรือโดนกัน ความเสียหายอันพึงเรียกได้อันเป็นผลจากเรือโดนกันให้คำนวณตาม (๒) แต่ไม่รวมถึงความเสียหายจากการสูญเสียน้ำที่เกิดจก การที่เรือท้องตลาดตกต่ำลงในระหว่างความล่าช้าดังกล่าว

ในกรณีที่ทรัพย์สินบนเรือเป็นทรัพย์สินอย่างอื่น ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ รวมถึง

(๑) กรณีทรัพย์สินสูญหายหรือไม่อาจซ่อมแซมได้ ความเสียหายคำนวณจากมูลค่าของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาทดแทน

(๒) กรณีทรัพย์สินเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้ ความเสียหายคำนวณจากค่าใช้จ่ายอันสมควรในการซ่อมแซมซึ่งต้องไม่เกินมูลค่าของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาทดแทน”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

ส่วนที่ ๔ ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย

หรืออนามัยของบุคคลบนเรือ

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๘

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๑๘ กรณีเรือ โคนกันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือให้นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

ส่วนที่ ๕ การชดเชยค่าเสียหาย

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๑๙

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๑๙ ในกรณีที่ความเสียหายจากเรือ โคนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป การคำนวณค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ให้นำค่างวดค่าเสียหายทั้งหมดของเรือแต่ละลำรวมเข้าด้วยกันและให้คำนวณจำนวนค่างวดค่าเสียหายที่เรือแต่ละลำต้องรับผิดชอบตามส่วนแห่งความผิดของเรือ

เรือที่ได้รับความเสียหายเกินกว่าที่ต้องรับผิดชอบวรรคหนึ่ง ให้ได้รับชดเชยค่าเสียหายในส่วนที่เกินค่างวดรับผิดชอบนั้นจากเรือลำอื่นที่รับผิดชอบไม่ครบตามส่วนแห่งความผิดของเรือลำนั้น ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการ

หมวด ๓ การใช้สิทธิทางศาล

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๒๐

มีการแก้ไข

คณะกรรมการแก้ไข ดังนี้

“ มาตรา ๒๐ สิทธิเรียกร้องในค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ ให้มีกำหนดอายุความสองปี นับแต่วันที่เรือ ทรัพย์สินบนเรือ ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือเกิดความเสียหาย

ชดเชยค่างวดการใช้สิทธิไล่เบี้ยระหว่างเรือทุกลำที่มีส่วนผิดตามมาตรา ๑๐ วรรคสาม ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ใช้สิทธิไล่เบี้ยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทน

ในการฟ้องคดี ถ้าเป็นที่พอใจแก่ศาลว่าเจ้าหนี้มีเหตุให้ตามกฎหมายว่าด้วยการกักเรือ หรือมีเหตุสุดวิสัย ทำให้เจ้าหนี้ไม่สามารถกักเรือลำหนึ่งลำใดของลูกหนี้ได้ตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา ในกำหนดอายุความตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสองให้อายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบสามปีนับแต่วันที่เกิดความเสียหายหรือสองปีนับแต่วันที่ผู้ใช้สิทธิไต่เบี่ยงได้ใช้ค่าสินไหมทดแทน แล้วแต่กรณี

ถ้าเจ้าหนี้ได้กักเรือของลูกหนี้แล้ว แต่มีเหตุสุดวิสัยทำให้เจ้าหนี้ไม่สามารถฟ้องคดีได้ ก่อนครบกำหนดอายุความตามวรรคหนึ่ง วรรคสองหรือวรรคสามให้อายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบสามสิบวันนับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดีปิดหมายกักเรือ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

มาตรา ๒๑

มีการแก้ไข

คณะกรรมการธิการแก้ไข ดังนี้

“มาตรา ๒๑ คำฟ้องคดีเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือ โคนกันตามพระราชบัญญัตินี้ ให้อยู่ในเขตอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ”

มติ ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรเห็นด้วยกับการแก้ไขของคณะกรรมการธิการ

บทเฉพาะกาล

ไม่มีการแก้ไข

มาตรา ๒๒

ไม่มีการแก้ไข

เมื่อที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎรได้พิจารณาเรียงตามลำดับมาตราเสร็จแล้ว ที่ประชุมได้พิจารณาทั้งร่างเป็นการสรุปอีกครั้งหนึ่ง ตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๔๔ ข้อ ๑๑๖ โดยไม่มีสมาชิกสภาผู้แทนราษฎรผู้ใดขอแก้ไขเพิ่มเติมถ้อยคำ จึงเป็นอันจบการพิจารณาในวาระที่สอง

ผลการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรในวาระที่สาม

ที่ประชุมสภาผู้แทนราษฎร ได้ลงมติเห็นชอบด้วยกับร่างพระราชบัญญัตินี้ ด้วยคะแนนเสียงข้างมาก และส่งให้วุฒิสภาเพื่อพิจารณาต่อไป

ส่วนที่ ๒

ข้อมูลประกอบการพิจารณา

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่ง

และค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.

สรุปร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ.¹

๑. เหตุผลและความจำเป็น

จากการเพิ่มปริมาณจำนวนเรือสินค้าหรือเรืออื่นทั้งที่เป็นเรือไทยและเรือต่างชาติที่เดินเรืออยู่ในอาณาเขตประเทศไทย ทำให้เกิดความเสี่ยงของการโดนกันของเรือมากขึ้น ซึ่งอาจจะไม่ได้เกิดขึ้นเพราะการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมเรือเท่านั้น แต่ยังสามารถเกิดจากลักษณะทางธรรมชาติของทะเลซึ่งเป็นผลให้เกิดความรับผิดและจำนวนความเสียหายต่าง ๆ ขึ้น

ดังนั้น การนำเอากฎหมายว่าด้วยการละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลมอาจไม่เหมาะสมกับสภาพการดำเนินธุรกิจการเดินเรือ จึงควรมีกฎหมายเฉพาะที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลเพื่ออำนวยความสะดวกแก่เรือเดินทะเลที่เดินเรือผ่านหรือเข้ามาในอาณาเขตน่านน้ำไทย สามารถป้องกันคดีในประเทศไทยโดยปรับใช้ตามกฎหมายเฉพาะของประเทศไทยและแก้ไขปัญหาการขัดกันของกฎหมายโดยเฉพาะสำหรับเรือโดนกันที่มีภูมิรัฐชาติต่างกันด้วย

๒. สาระสำคัญของร่างพระราชบัญญัติ

๒.๑ ตามร่างพระราชบัญญัตินี้จะใช้บังคับกับกรณีเรือโดนกันที่เกิดจากเรือเดินทะเลโดนกับเรือลำอื่น หรือเรือลำอื่นโดนกับเรือเดินทะเลรวมทั้งกรณีเรือทะเลได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินหรือบุคคลบนเรือลำอื่นหรือกรณีเรือลำอื่นได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือเดินทะเลหรือทรัพย์สินหรือบุคคลบนเรือเดินทะเล

๒.๒ ตามร่างพระราชบัญญัติกำหนดหลักการไว้ ๒ เรื่อง คือ การแบ่งส่วนความรับผิดจากเรือโดนกันและการกำหนดวิธีการคิดค่าเสียหายอันพึงเรียกได้จากเรือโดนกัน

๒.๓ การแบ่งส่วนความรับผิดจากเรือโดนกันขึ้นอยู่กับความผิดของเรือแต่ละลำ
ดังนั้น ถ้าเรือโดนกันเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือไม่สามารถพิสูจน์ว่าเกิดจากความผิดของฝ่ายใด ความเสียหายจะตกเป็นพับแก่ผู้ที่ได้รับ

ในกรณีที่เรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือเพียงลำเดียว เจ้าของเรือลำนั้นจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายใด ๆ อันได้ก่อขึ้น

ถ้าเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป เจ้าของเรือแต่ละลำจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายใด ๆ อันได้ก่อขึ้นตามส่วนแห่งความผิดเว้นแต่โดยพฤติการณ์แล้วไม่สามารถกำหนดส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำได้หรือปรากฏว่าความผิดของเรือแต่ละลำเท่ากัน เจ้าของเรือแต่ละลำจะต้องรับผิดชอบเป็นส่วนเท่า ๆ กัน

¹ ที่มา : กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี

ถ้าเรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัย บรรดาเรือที่มีส่วนผิดจะต้องร่วมกันและแทนกันใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ในระหว่างเจ้าของเรือที่มีส่วนผิด ความรับผิดชอบจะเป็นไปตามส่วนแห่งความผิด

๒.๔ การกำหนดวิธีการคิดค่าเสียหายอันพึงเรียกได้จากเรือโดนกัน ตามร่างพระราชบัญญัตินี้ แบ่งเป็น ๓ เรื่อง คือ

๑. ความเสียหายแก่เรือ

ในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ค่าเสียหายได้แก่ ราคาเรือตามมูลค่า ในเวลาที่เรือโดนกันโดยคำนึงถึงประเภท อายุ สภาพ ลักษณะการใช้งาน ราคาแห่งมูลประกันภัย ราคาเรือที่คล้ายคลึงกันและปัจจัยอย่างอื่นที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ผู้เสียหายยังสามารถได้รับค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ เช่น ค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเรือโดนกัน ค่าใช้จ่ายที่ผู้เสียหายได้ใช้ให้แก่บุคคลภายนอกตามข้อผูกพันแห่งสัญญา โดยผลของกฎหมายหรือหนีตามกฎหมายอย่างอื่นเพราะมีเหตุเรือโดนกัน เป็นต้น

ในกรณีที่เรือเสียหายบางส่วน ค่าเสียหายได้แก่ค่าซ่อมแซมชั่วคราวที่ได้กระทำขึ้นตามสมควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และค่าซ่อมแซมถาวรเพื่อให้เรือกลับสู่สภาพเช่นก่อนเรือโดนกัน รวมถึงค่าใช้จ่ายที่จำเป็นอย่างอื่นที่เกี่ยวกับการซ่อมแซม เช่น ค่าไล่แก๊ส ค่าภาระท่าเรือ เป็นต้น และรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าเสียหายอันพึงเรียกได้เช่นเดียวกับกรณีเรือเสียหายโดยสิ้นเชิง

๒. ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ

ถ้าเป็นสินค้าที่อยู่บนเรือ

- ในกรณีสูญหาย ค่าเสียหายได้แก่ ราคาท้องตลาด ณ ท่าปลายทางของทรัพย์สินนั้นในเวลาที่ทรัพย์สินนั้นควรมาถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นหากทรัพย์สินขณะบรรทุกลงเรือบวกรด้วยค่าระวางและค่าใช้จ่ายในการประกันภัยที่ฝ่ายที่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายได้จ่ายไปบวกด้วยอีกร้อยละ ๑๐ ของมูลค่าทรัพย์สินตามที่คำนวณข้างต้น

- ในกรณีทรัพย์สินเสียหาย ค่าเสียหายได้แก่ ส่วนต่างของราคาทรัพย์สินในสภาพปกติกับในสภาพที่เสียหาย

ถ้าเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นที่มีใช้สินค้าที่อยู่บนเรือ

- ในกรณีสูญหายหรือเสียหายจนไม่สามารถซ่อมแซมได้ ค่าเสียหาย ได้แก่ ราคาของทรัพย์สินขณะสูญหายหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินแทน

- ถ้าทรัพย์สินเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้ ค่าเสียหาย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการซ่อมแซมทรัพย์สิน แต่ไม่เกินราคาของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินแทน

๓. ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกายและอนามัย

ในร่างพระราชบัญญัตินี้กำหนดให้กรณีเรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัย นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

๓. ประโยชน์ของร่างพระราชบัญญัติ

๓.๑ การมีกฎหมายเฉพาะจะทำให้เกิดความชัดเจนในการพิจารณา พิพากษา ในเรื่องเรือโดนกันโดยเฉพาะกรณีที่เกิดการขัดกันของกฎหมาย

๓.๒ เป็นการส่งเสริมและพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยให้ทันสมัย และสอดคล้องกับแนวกฎหมายต่างประเทศซึ่งจะช่วยผลักดันให้มีการยุติข้อพิพาทจาก กรณีเรือโดนกันในประเทศไทยมากขึ้น

๓.๓ หากในอนาคตประเทศไทยประสงค์จะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ เกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน ประเทศไทยก็จะสามารถดำเนินการได้ทันที โดยไม่ต้องมีการออกกฎหมายภายในเพื่ออนุวัติการตามอนุสัญญาข้างต้นอีก

**สรุปสาระสำคัญตามอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน
ของกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ ค.ศ. ๑๙๖๐ (Brussels Convention)
และ The Lisbon Rules ค.ศ. ๑๙๘๗ ที่ใช้เทียบเคียงร่างพระราชบัญญัติความรับผิด
ทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือเดินกัน พ.ศ.**

๑. หลักการในการแบ่งส่วนความรับผิดจากเรือเดินกันตามแนวทางของอนุสัญญา
ระหว่างประเทศเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือ
ค.ศ. ๑๙๖๐ (Brussels Convention) และ The Lisbon Rules ค.ศ. ๑๙๘๗
และการกำหนดค่าเสียหายที่คำนวณได้จากความเสียหายอันเกิดจากเรือเดินกัน
ตามแนวทางของ The Lisbon Rules ค.ศ. ๑๙๘๗

๒. การกำหนดคำนิยาม “เรือเดินกัน” หมายถึง การเดินกันระหว่างเรือเดินทะเล
ด้วยกันหรือระหว่างเรือเดินทะเลกับเรืออื่น ไม่ว่าจะเกิดขึ้นในทะเลหรือไม่ก็ตาม
และได้กำหนดบทนิยาม “เรือเดินทะเล” หมายถึงเรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

๓. ความรับผิดจากเรือเดินกันขึ้นอยู่กับความผิดของเรือแต่ละลำ หากเรือเดินกัน
เกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเกิดจากความผิดของเรือลำใด ความเสียหาย
จะตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำนั้น ความรับผิดจากเรือเดินกันแบ่งออกได้ดังนี้

๓.๑ เรือเดินกันเกิดจากความผิดของเรือเพียงลำเดียว เจ้าของเรือลำนั้น
ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เรือลำนั้นได้ก่อขึ้น

๓.๒ เรือเดินกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป เจ้าของเรือ
แต่ละลำต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เรือแต่ละลำได้ก่อขึ้นตามส่วน
แห่งความผิด

๔. ค่าเสียหายจากความเสียหายอันเกิดจากเรือเดินกัน ซึ่งแบ่งความเสียหายออกเป็น
๓ ประเภท คือ ความเสียหายแก่เรือ ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ และความเสียหาย
แก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลบนเรือ

๕. ความเสียหายแก่เรือ แบ่งออกได้ดังนี้

๕.๑ เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ค่าเสียหาย ได้แก่ ราคาเรือตามมูลค่า
ในเวลาที่เรือเดินกัน โดยคำนึงถึงประเภท อายุ สภาพ ความสามารถในการหารายได้
ลักษณะการใช้งาน ราคาแห่งมูลค่าประกันภัยราคาเรือที่คล้ายคลึงกันและปัจจัยอย่างอื่น
ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจำนวนเงินที่จ่ายไปเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเฉลี่ย
ความเสียหายทั่วไป การบรรเทาความเสียหาย ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นที่เกิดขึ้น
เพราะเรือเดินกัน ตลอดจนจำนวนเงินที่ผู้เสียหายได้ใช้ให้แก่บุคคลภายนอกตามข้อผูกพัน
แห่งสัญญาหรือโดยผลของกฎหมายเพราะเรือเดินกัน

๕.๒ เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน ค่าเสียหาย ได้แก่ ค่าซ่อมแซมชั่วคราว ที่ได้กระทำขึ้นตามสมควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ในเส้นทางเดินเรือนั้นและค่าซ่อมแซมถาวรเพื่อให้เรือกลับสู่สภาพเช่าก่อนเรือโดนกัน รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ผู้เสียหายได้ออกไปในการทำงานเกี่ยวกับกรณีเรือเสียหายโดยสิ้นเชิง หากผู้เสียหายเลือกไม่ซ่อมแซมเรือ ค่าเสียหายในกรณีนี้ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่จะพึงใช้ในการซ่อมแซมเรือ

๖. ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ กรณีที่เป็นสินค้า

๖.๑ หากเป็นกรณีสูญหาย ค่าเสียหาย ได้แก่ ราคาท้องตลาดของทรัพย์สินนั้น ณ ท่าปลายทางในเวลาที่ทรัพย์สินนั้นควรไปถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายที่พึงเกิดขึ้น หากทรัพย์สินนั้นไปถึงท่าปลายทาง หากไม่สามารถกำหนดราคาท้องตลาดดังกล่าวได้ ค่าเสียหายจะได้แก่ราคาทรัพย์สินขณะบรรทุกกลางเรือรวมกับค่าระวางและค่าเบี้ยประกันภัย (ถ้ามี) บวกด้วยอีกร้อยละสิบของผลรวมของจำนวนดังกล่าว หรืออีกนัยหนึ่ง คือ ร้อยละหนึ่งร้อยสิบของราคาสินค้ารวมค่าระวาง หรือราคาสินค้ารวมค่าระวาง และค่าประกันภัยสินค้า

๖.๒ หากเป็นกรณีไม่สูญหาย เพียงแต่ได้รับความเสียหาย ค่าเสียหาย ได้แก่ ส่วนต่างของราคาทรัพย์สินในสภาพปกติกับในสภาพที่เสียหาย

๗. ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ กรณีที่เป็นทรัพย์สินอย่างอื่น

๗.๑ หากเป็นกรณีสูญหายหรือเสียหายจนไม่สามารถซ่อมแซมได้ ค่าเสียหาย ได้แก่ ราคาของทรัพย์สินขณะที่สูญหายหรือค่าใช้จ่ายอื่นอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาแทน

๗.๒ หากเป็นกรณีทรัพย์สินนั้นเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้ ค่าเสียหาย ได้แก่ ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการซ่อมแซมทรัพย์สิน แต่ไม่เกินราคาของทรัพย์สินนั้น หรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาแทน

อนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับเรือโดนกัน*

ถ้าจะกล่าวถึงอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับเรือโดนกันก็จะพบว่า มีอนุสัญญาระหว่างประเทศดังกล่าวอยู่หลายฉบับ โดยบางฉบับเกี่ยวข้องกับโดยตรงมากกว่าฉบับอื่นๆ บางอนุสัญญาเป็นเรื่องการใช้อำนาจของรัฐ บางอนุสัญญาก็เป็นเรื่องเฉพาะเกี่ยวกับเรือโดนกันโดยตรง

๑ อนุสัญญากรุงเจนีวาว่าด้วยทะเลหลวง^{๑๑} ค.ศ. ๑๙๕๘ (Convention on the High Seas 1958)

มาตรา ๑๑ กำหนดไว้ว่า

๑. ในกรณีที่มีการโดนกันหรือมีอุบัติเหตุอื่นใดของการเดินเรือเกี่ยวกับเรือในทะเลหลวง ซึ่งพัวพันถึงความรับผิดชอบทางอาญาหรือทางวินัยของนายเรือ หรือของบุคคลอื่นใดในประจำการของเรือ การดำเนินคดีทางอาญาหรือทางวินัยต่อบุคคล เช่นว่านั้นมิอาจกระทำได้ เว้นแต่จะกระทำโดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายตุลาการหรือฝ่ายปกครองของรัฐเจ้าของธงหรือของรัฐซึ่งบุคคลเช่นว่าเป็นคนชาติ

๒. ในเรื่องทางวินัย รัฐซึ่งได้ออกใบรับรองสำหรับนายเรือหรือใบรับรองความสามารถหรือใบอนุญาตจะมีอำนาจแต่ผู้เดียวที่จะสั่งเพิกถอนใบรับรองเช่นว่านั้น หลังจากได้ดำเนินกระบวนการทางกฎหมายโดยถูกต้องแล้ว แม้ว่าผู้ถือจะมีสัญชาติของรัฐซึ่งออกใบรับรองให้ก็ตาม

๓. การจับกุมหรือกักกันเรือ แม้ในฐานะเป็นมาตรการในการสอบสวน จะสั่งให้กระทำโดยเจ้าหน้าที่ไดนอกเหนือไปจากเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงมิได้

๒ อนุสัญญาแห่งสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. ๑๙๘๒ (The United Nations Convention on the Law of the Sea 1982)

มาตรา ๘๗ กำหนดว่า^{๑๒}

๑. ในกรณีที่มีการโดนกันหรืออุบัติเหตุอื่นใดของการเดินเรือเกี่ยวกับเรือในทะเลหลวง ซึ่งพัวพันถึงความรับผิดชอบทางอาญาหรือทางวินัยของนายเรือ หรือของบุคคลอื่นใดที่ประจำการในเรือ การดำเนินคดีทางอาญาหรือทางวินัยกับบุคคลเช่นว่านั้นมิอาจกระทำได้ ยกเว้นจะกระทำโดยเจ้าหน้าที่ฝ่ายตุลาการหรือฝ่ายปกครองของรัฐเจ้าของธงหรือของรัฐซึ่งบุคคลเช่นว่าเป็นคนชาติ

๒. ในเรื่องทางวินัย ให้รัฐซึ่งออกใบรับรองสำหรับนายเรือ หรือใบรับรองความสามารถ หรือใบอนุญาต มีอำนาจแต่ผู้เดียวที่จะสั่งเพิกถอนใบรับรองเช่นว่านั้น หลังจากได้ดำเนินกระบวนการทางกฎหมายโดยชอบแล้ว แม้ว่าผู้ถือจะมีสัญชาติของรัฐซึ่งออกใบรับรองให้ก็ตาม

^{๑๑} ดู จุมพต สายสุนทร., อนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล (United Nations Convention on the Law of the Sea), (กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัดบีเจเพลทโปรดักเชสเซอร์), ๒๕๓๗, น. ๘๖

^{๑๒} เพิ่งอ้าง

*ที่มา : กฎหมายพาณิชย์นาวี, ไพฑูริย์ เอกจริยกร, ๒๕๔๑

๓. การจับกุมหรือกักกันเรือ แม้ในฐานะเป็นมาตรการในการสอบสวนจะ
สั่งให้กระทำโดยเจ้าหน้าที่ไดนอกเหนือไปจากเจ้าหน้าที่ของรัฐเจ้าของธงมิได้

๓ กฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการป้องกันเรือโดนกันในทะเล ค.ศ.
๑๙๗๒ (The International Regulation for preventing Collisions at Sea 1972)
ซึ่งได้ถูกร่างขึ้นมาแทนอนุสัญญาเกี่ยวกับการป้องกันเรือโดนกัน ค.ศ. ๑๙๔๘ เพื่อทำ
ให้กฎเกณฑ์ดังกล่าวเหมือนกันในประเทศต่างๆ จะได้เข้าใจและใช้หลักเกณฑ์เดียวกัน
ซึ่งประเทศไทยก็ได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้และออกพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน
พ.ศ. ๒๕๒๕ มาเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญานับนี้

๔ อนุสัญญากรุงบรัสเซล ลงวันที่ ๒๓ กันยายน ค.ศ. ๑๙๑๐ ว่าด้วยการ
ทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเรือโดนกัน (International
Convention for the Unification of Certain Rules of law with respect to Colli-
sion between Vessels, Brussels, September 23, 1910)

ในช่วงก่อนๆ ได้เคยกล่าวถึงอนุสัญญานับนี้ไปแล้วบ้างแต่ยังมีได้กล่าวถึงใน
รายละเอียด ในหัวข้อนี้จึงจะกล่าวถึงหลักเกณฑ์ต่างๆ ของอนุสัญญานับนี้ อื่นๆ แม้
ว่าประเทศไทยจะมีได้เข้าเป็นภาคีผูกพันตามอนุสัญญานับนี้ก็ตาม แต่หลักเกณฑ์
ในเรื่องเรือโดนกันดังที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยก็มีหลัก
เกณฑ์ในบางเรื่องที่ไม่สอดคล้องกับกฎเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา สารสำคัญของอนุ
สัญญานับนี้ที่ควรจะได้มีการศึกษาถึงมีอยู่ ๔ หัวข้อใหญ่ๆ คือ

- ๑) ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาและการบังคับใช้อนุสัญญา
- ๒) หลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบอันเกิดขึ้นจากเรือโดนกัน
- ๓) อายุความในการฟ้องร้องคดี
- ๔) หน้าที่ในการช่วยเหลือเมื่อเกิดเหตุเรือโดนกัน

๑) ขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาและการบังคับใช้อนุสัญญา

ก. อนุสัญญานับนี้จะใช้บังคับแก่การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความ
เสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือ สิ่งของหรือบุคคลที่อยู่บนเรือ อันเกิดจากการที่เรือโดนกัน
ไม่ว่าเรือทั้ง ๒ ลำ จะเป็นเรือเดินทะเลทั้งคู่หรือเรือลำใดลำหนึ่งเป็นเรือที่เดินในลำน้ำ
ภายใน (มาตรา ๑) ให้พึงสังเกตว่า ถ้าหากเรือทั้ง ๒ ลำที่มาโดนกันเป็นเรือที่ใช้เดินใน
ลำน้ำแล้วก็ไม่เข้าเงื่อนไขนี้

ข. อนุสัญญาจะใช้บังคับโดยไม่คำนึงถึงท้องน้ำที่เรือเกิดโดนกันขึ้น เมื่ออนุ
สัญญากำหนดไว้ดังนี้จึงมีความเห็นว่าอนุสัญญานับนี้จะใช้บังคับแก่การที่เรือโดนกัน
ทั้งในน่านน้ำภายใน ในทะเลอาณาเขต ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือในทะเลหลวง

ค. อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับเมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ค.ศ. ๑๙๑๓

๒) หลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบอันเกิดขึ้นจากเรือโดนกัน

ก. เรือโดนกันอันเกิดจากอุบัติเหตุ (Accidental) เหตุสุดวิสัยหรือเหตุที่ยังเป็นที่สงสัยอยู่

มาตรา ๒ ของอนุสัญญาฉบับนี้ กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ว่า หากเรือโดนกันนั้นเกิดจากอุบัติเหตุ (Accidental) หรือเกิดจากเหตุสุดวิสัย (Un cas de force majeure) หรือมีข้อสงสัยเกี่ยวกับสาเหตุแห่งการโดนกัน ความเสียหายที่ผู้ใดได้รับก็ตกเป็นพับแก่ฝ่ายนั้น และเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาโต้เถียงที่ว่า ถ้าเรือลำหนึ่งหรือทั้ง ๒ ลำ จอดทอดสมออยู่จะมีผลเป็นอย่างไร อนุสัญญาจึงกำหนดว่ากฎเกณฑ์ที่กล่าวมาแล้วก็ยังคงใช้บังคับ แม้ว่าเรือทั้ง ๒ ลำหรือลำใดลำหนึ่งจะจอดทอดสมออยู่ก็ตามในขณะเกิดอุบัติเหตุ

ข. เรือโดนกันอันเกิดจากความผิด

อนุสัญญาฉบับนี้กำหนดกฎเกณฑ์ในเรื่องเรือโดนกันอันเกิดจากความผิดไว้เป็น ๒ กรณี คือ

๑) เรือโดนกันอันเกิดจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

๒) เรือโดนกันอันเกิดจากความผิดของทั้งสองฝ่าย

๑) เรือโดนกันอันเกิดจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

มาตรา ๓ กำหนดไว้มีใจความว่า “ถ้าการโดนกันนั้นได้เกิดขึ้นจากความผิดของเรือลำใด เรือลำนั้นก็ต้องมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน”

๒) เรือโดนกันอันเกิดจากความผิดร่วมกัน

ในกรณีที่เรือโดนกันอันเกิดขึ้นจากความผิดร่วมกันอาจจะแบ่งได้อีก ๒ กรณี คือ ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความเสียหายทางวัตถุกับความเสียหายทางร่างกาย

- ความเสียหายทางวัตถุ

หากว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นแก่เรือ สินค้า สิ่งของต่างๆ หรือทรัพย์สินอื่นของลูกเรือ ของผู้โดยสาร หรือของบุคคลอื่นที่อยู่บนเรือ เรือที่ได้กระทำความผิดนี้จะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัดส่วนแห่งความผิดของตน โดยไม่ต้องรับผิดชอบร่วมกัน (Solidarité)...(มาตรา ๔ วรรค ๒)

- ความเสียหายแก่ร่างกาย

ในกรณีที่บุคคลภายนอกได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการตาย หรือการบาดเจ็บ เรือที่มีความผิดนั้นจะต้องร่วมกัน (Solidairement) รับผิดชอบ แต่เรือที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าส่วนที่ตนจะต้องรับผิดชอบตามวรรค ๑ ของมาตรานี้มีสิทธิจะไป

เรียกร้องเอาจากเรือลำอื่นได้ (ดูมาตรา ๑ วรรคสาม)

ส่วนที่ว่าเรือแต่ละฝ่ายจะต้องรับผิดชอบอย่างไรนั้น กรณีนี้จะต้องดูตาม มาตรา ๔ วรรคแรกที่กำหนดว่า ความรับผิดชอบของเรือแต่ละลำนั้นขึ้นอยู่กับสัดส่วนของความผิดที่แต่ละฝ่ายได้ทำขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม หากตามสถานการณ์ไม่อาจที่จะสามารถกำหนดสัดส่วนเช่นนั้นได้ หรือว่าความผิดดูเหมือนจะมีสัดส่วนเท่าๆ กัน ความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายก็จะมีเท่าๆ กัน

๓) อายุความในการฟ้องร้องคดี

มาตรา ๗ ของอนุสัญญา กำหนดอายุความในการฟ้องร้องคดีเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายไว้มีกำหนด ๒ ปีนับแต่เกิดเหตุเรือโดนกัน ในกรณีนี้ หากเราเปรียบเทียบกับอายุความตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. ๒๔๕๖ มาตรา ๓๐๘ ซึ่งมีกำหนดเวลา ๖ เดือน หรืออายุความ ๑ ปีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา ๔๔๘ อายุความตามอนุสัญญานี้จะยาวกว่า

๔) หน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือเมื่อมีเกิดเหตุเรือโดนกัน

ในอดีตนั้น หน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือซึ่งกันและกันในทะเลเป็นเพียงหน้าที่ในทางศีลธรรม และเป็นการแสดงออกซึ่งความสามัคคีเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกันของผู้ที่เดินทางไปมาในทะเล การช่วยเหลือนั้นมีทั้งการช่วยเหลือในกรณีที่ไม่มีการโดนกันของเรือ เช่น เรือลำใดลำหนึ่งประสบกับปัญหาหรือภัยอันตรายจากภัยธรรมชาติ หรือจะเป็นกรณีที่เรือโดนกันแล้วทำให้เรือลำใดลำหนึ่งหรือของทั้งสองลำ ได้รับความเสียหาย หน้าที่ในการให้ความช่วยเหลือในกรณีหลังนี้ต่อมาได้กลายเป็นหน้าที่ในทางกฎหมาย หากไม่กระทำก็จะมีโทษ

อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเรือโดนกันฉบับที่เรากล่าวถึงกันอยู่นี้ก็ได้กำหนดหน้าที่ในการช่วยเหลือไว้ในมาตรา ๘ มีใจความสำคัญว่าหลังจากเกิดเหตุเรือโดนกัน กัปตันเรือของเรือแต่ละลำที่โดนกันจะต้องช่วยเหลือแก่เรือลูกเรือ หรือผู้โดยสารของเรืออีกลำหนึ่งเท่าที่เขาจะทำได้โดยปราศจากภัยที่น่าเกรงกลัว (Danger sérieux) ที่จะคุกคามต่อเรือ ลูกเรือหรือผู้โดยสารของเรือของตน

กัปตันเรือของเรือแต่ละลำ จะต้องแจ้งให้เรืออีกลำหนึ่งทราบถึงชื่อเรือ หรือเมืองท่าจดทะเบียนของเรือของตน อีกทั้งสถานที่ที่เรือนั้นเดินทางมาและสถานที่ที่เรือจะเดินทางไป เท่าที่เขาสามารถจะทำได้

อย่างไรก็ตามการที่กัปตันเรือกระทำการฝ่าฝืนไม่เข้าทำการช่วยเหลือเรืออีกลำหนึ่ง อนุสัญญานี้กำหนดว่าเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบในเหตุดังกล่าวมาแล้ว

(มาตรา ๘ วรรคท้าย)

สำหรับโทษของการไม่กระทำตามหน้าที่ที่อนุสัญญาฉบับนี้ได้กำหนดไว้
 อนุสัญญากำหนดว่า หากกฎหมายภายในของประเทศภาคีใดไม่ลงโทษแก่การฝ่าฝืน
 หน้าที่ดังกล่าว ประเทศนั้นๆ จะต้องจัดการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือเสนอแก่ฝ่ายนิติ
 บัญญัติถึงมาตรการที่จำเป็นในการที่จะลงโทษการฝ่าฝืนนั้น มาตรา ๘ ของอนุสัญญา
 ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้ ณ วันที่ ๑ มกราคม ค.ศ. ๑๙๘๑ มีดังนี้คือ^{๓๓}

RATIFICATION :

Austria	February 1, 1913
Belgium	February 1, 1913
Brazil	December 31, 1913
Denmark	June 18, 1913
France	February 1, 1913
German Democratic Republic	
German Federal, Republic of	February 1, 1913
Great Britain	February 1, 1913
Greece	September 29, 1913
Hungary	February 1, 1913
Ireland	February 1, 1913
Italy	June 2, 1913
Japan	January 12, 1914
Malgache Republic	February 1, 1913
Mexico	February 1, 1913
Nicaragua	July 18, 1913
Netherlands	February 1, 1913
Norway	November 12, 1913
Portugal	July 25, 1913
Rumania	February 1, 1913

^{๓๓} NAGENDRA SINGH, *International maritime law Convention*, Volume 4, (London : Stevens & Sons Limited), pp. 2958 - 2959

Russia	February 1, 1913
Sweden	November 12, 1913

ACCESSION :

Angola	July 20, 1914
Argentine	February 28, 1922
Australia	September 9, 1930
Norfolk Island	February 1, 1913
Papua-New Guinea	February 1, 1913
Barbados	February 1, 1913
Canada	September 25, 1914
Cape Verde Isles	July 20, 1914
Cyprus	February 1, 1913
Danzig	June 2, 1922
Egypt	November 29, 1943
Esthonia	May 15, 1929
Fiji	October 10, 1970
Finland	July 17, 1923
Gambia	February 1, 1913
Ghana	February 1, 1913
Goa	July 20, 1914
Great Britain	February 1, 1913
Bahamas, Belize, Bermuda, Cai- mans, Caicos & Turks Islands, Falkland Isles & Dependencies, Gibraltar, Granada, Hong-Kong, Antigua, Dominica, Montserrat, St. Christopher Nevis, Anguilla, British Virgin Islands, Seychelles, Soloman Islands, St. Helena, St. Lucia, St. Vincent, Wei-Hai-Wei.	February 1, 1913
Guiana	February 1, 1913

Guinée-Bissau	July 20, 1914
Haiti	August 18, 1951
Indian Union	February 1, 1913
Iran	April 26, 1966
Jamaica	February 1, 1913
Kenya	February 1, 1913
Kiribati	February 1, 1913
Latvia	August 2, 1932
Lybia	November 9, 1934
Macao	July 20, 1914
Federated Malay States of Perak, Selangor, Negrisembilan & Pehang	February 1, 1913
Malta	February 1, 1913
Mauritius	February 1, 1913
Mozambique	July 20, 1914
Newfoundland	March 11, 1914
New Zealand	May 19, 1913
Nigeria	February 1, 1913
Paraguay	November 22, 1967
Poland	June 2, 1922
Sao Thome e Principe Iles	July 20, 1914
Sierra Leone	February 1, 1913
Singapore	February 1, 1913
Somaliland	February 1, 1913
Spain	November 17, 1923
Sri-Lanka	February 1, 1913
Switzerland	May 28, 1954
Timor	July 20, 1914
Tonga	June 13, 1978

Trinidad & Tobago	February 1, 1913
Turkey	July 3, 1955
Tuvalu	February 1, 1913
Uruguay	July 21, 1915
U.S.S.R.	July 10, 1936
Yugoslavia	December 31, 1931
Zaire Republic	July 17, 1967

๕ อนุสัญญากรุงบรัสเซล ลงวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ๑๙๕๒ ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่ง ว่าด้วยเรือโคลนกัน (International Convention on Certain Rules Concerning Civil Jurisdiction in Matter of Collision, Brussels May 10, 1952)

หลักเกณฑ์บางเรื่องเฉพาะที่สำคัญๆ มีดังนี้คือ

๑) ขอบเขตในการใช้บังคับของอนุสัญญานี้

อนุสัญญานี้จะใช้บังคับแก่การฟ้องร้องคดีอันสืบเนื่องมาจากการโคลนกันที่เกิดขึ้นระหว่างเรือเดินทะเลหรือระหว่างเรือเดินทะเลกับเรือที่เดินในลำน้ำภายใน (Bateaux de navigation intérieure) (ดูมาตรา ๑ วรรคแรกของอนุสัญญา)

อนุสัญญานี้จะใช้บังคับเกี่ยวกับการฟ้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการกระทำหรือการละเว้นในการควบคุมเรือ หรือการฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ที่เรือลำหนึ่งได้ก่อให้เกิดให้แก่เรือ สิ่งของ หรือบุคคลที่อยู่บนเรืออีกลำหนึ่ง แม้ว่าจะไม่มีการโคลนกันก็ตาม

๒) ศาลที่มีอำนาจพิจารณาคดี

อนุสัญญานี้กำหนดให้ฝ่ายโจทก์เป็นผู้เลือกที่จะฟ้องยังศาลใดศาลหนึ่งดังต่อไปนี้ก็ได้คือ

ก. ศาลที่มีการกักเรือ (Une saisie) ของจำเลยหรือเรือลำอื่นที่เป็นของจำเลย ในกรณีที่การกักเรือได้รับการอนุญาตให้ทำได้ หรือสถานที่ที่การกักเรืออาจมีขึ้น (Lieu ou la saisie aurait pu être pratiquée) และสถานที่ที่จำเลยได้ให้หลักประกัน หรือการประกันอย่างอื่น

ค. ศาลที่การโคลนกันได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจ เมื่อการโคลนกันนั้นได้เกิดขึ้นในท่าเรือและอ่าวที่จอดเรือ (Rade) รวมทั้งในลำน้ำภายใน (Eaux intérieures)

อย่างไรก็ตาม มาตรา ๒ ของอนุสัญญายังเปิดโอกาสให้คู่กรณีสามารถตกลง

กันว่าจะนำคดีไปฟ้องร้องยังศาลที่ตกลงกัน หรือนำคดีไปมอบให้อนุญาโตตุลาการเป็น
ผู้พิจารณา

ประเทศที่เป็นภาคีสัญญานับนี้ ณ วันที่ ๑ มกราคม ๑๙๘๑ มีดังนี้ คือ**

RATIFICATION :

Belgium	April 10, 1961
Egypt	August 24, 1955
France	May 25, 1957
Germany (F.R.)	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	March 18, 1959
Greece	March 15, 1965
Holy See	August 10, 1956
Italy	November 9, 1979
Portugul	May 4, 1957
Spain	December 8, 1953
Yugoslavia	March 14, 1955

ACCESSION :

Algeria	August 18, 1964
Argentina	April 19, 1961
Bahamas	May 12, 1965
Cameroon	April 23, 1958
Centrafica Republic	April 23, 1958
Comores Isles	April 23, 1958
Congo Popular Republic	April 23, 1958
Costa Rica	July 13, 1955
Djibouti	April 23, 1958
Dominican Republic	May 12, 1965
Fiji	October 10, 1974

** Ibid, p.p. 3110-3111

France	
Overseas Territories	April 23, 1958
Gabon	April 23, 1958
German Dem. Rep.	February 14, 1979
Germany	
Land Berlin	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	
Overseas Territories	
Antigua, Cayman Islands, Montserrat, St. Christopher Nevis, Anguilla, St. Helena, St. Vincent,	
Northern Borneo	May 12, 1965
Belize, Turk's Isles and Caecos	September 21, 1965
Bermuda	May 30, 1963
British Virgin Islands	May 29, 1963
Falkland Island and dependencies	October 17, 1969
Gibraltar, Hong Kong,	March 29, 1963
Guernsey	December 8, 1965
Grenada	May 12, 1965
Guinea Republic	April 23, 1958
Guiana	March 29, 1963
Haute-Volat	April 23, 1958
Ivory Coast	April 23, 1958
Khmere Republic	November 12, 1956
Kiribati	September 21, 1965
Malgache Republ.	April 23, 1958
Mauretania	April 23, 1958
Mauritius	March 29, 1963
Niger	April 23, 1958
Nigeria	November 7, 1963

North Borneo	March 29, 1963
Paraguay	November 22, 1967
Saravak	August 28, 1962
Senegal	April 23, 1958
Seychelles	March 29, 1963
Solomon Isles	September 21, 1965
St. Lucia	May 12, 1965
Sudan	April 23, 1958
Switzerland	May 28, 1954
Syrian Arab Republic	August 1, 1974
Tchad	April 23, 1958
Tonga	June 13, 1978
Togo	April 23, 1958
Tuvalu	September 21, 1965
Zaire Republic	July 17, 1967

๖ อนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางอาญาในเรื่องเรือโคลนกันและเหตุการณ์อื่นๆ ในการเดินเรือ ลงวันที่ ๑๐ พฤษภาคม ค.ศ. ๑๙๕๒ (International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Penal Jurisdiction in Matters of Collision or Others Incidents in Navigaion Brussel May 10, 1952)

เมื่อเกิดเหตุเรือโคลนกันขึ้นอาจจะมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย อันเนื่องมาจากการประมาทเลินเล่อของเรือลำใดลำหนึ่งหรือของเรือทั้งสองลำ หรือมีการฝ่าฝืนกฎหมายอันเกิดจากการเดินเรือ โดยเรือทั้งสองลำมีสัญชาติต่างกันและไปโคลนกันไม่ว่าในทะเลหลวง ในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ หรือในทะเลอาณาเขตของประเทศใดประเทศหนึ่ง หรือเรือได้เข้าไปจอดแวะภายหลังจากเกิดเหตุเรือโคลนกัน ก็มีปัญหาเกิดขึ้นว่าศาลของประเทศใดมีเขตอำนาจในการรับพิจารณาคดีอาญาได้ ซึ่งในอดีตได้เคยมีข้อเท็จจริงในคดี Lotus^{๑๔} ว่า เรือกลไฟของฝรั่งเศสชื่อ Lotus และเรือบรรทุก

^{๑๔} จุมพต สายสุนทร, คําอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยเขตอำนาจของรัฐ และความคุ้มกันจากเขตอำนาจของรัฐ (Jurisdiction of States and Immunity from their jurisdiction) (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์เดือนตุลา), ๒๕๓๘

ถ่านหินของตุรกีชื่อ Boz-Kourt ได้ชนกันในทะเลหลวงประมาณ ๕-๖ ไมล์ทะเล ทางทิศเหนือของ Cape Sigri (Mitylene) เรือ Boz-Kourt จม และมีชาวตุรกีเสียชีวิต ๘ คน เมื่อเรือ Lotus มาถึงเมือง Istanbul ในวันต่อมา เจ้าหน้าที่ก็ได้ทำการสอบสวนคดีเรือชนกันดังกล่าว และได้ดำเนินการฟ้องร้องคดีอาญาตามกฎหมายของตุรกีแก่กัปตันเรือ Boz-Kourt ชื่อ Hussan Bey และเจ้าหน้าที่ต้นหนเรือ Lotus ชื่อ เรือโท Demons ซึ่งเป็นคนสัญชาติฝรั่งเศส ต่อมาศาลอาญาแห่งเมือง Istanbul ได้พิพากษาลงโทษจำคุกและปรับเรือโท Demons ส่วน Hassan Bey ได้รับโทษหนักกว่าเรือโท Demons เล็กน้อย

การพิพากษาลงโทษเรือโท Demons โดยศาลของตุรกีทำให้รัฐบาลของฝรั่งเศสไม่พอใจและได้ให้ความคุ้มครองทางการทูต (Diplomatic protection) แก่เรือโท Demons เรียกร้องต่อตุรกีว่า ศาลของตุรกีไม่มีเขตอำนาจที่จะพิจารณาคดีของเรือโท Demons ทั้งนี้เพราะการชนกันของเรือ Lotus และ Boz-Kourt นั้นเกิดขึ้นในทะเลหลวง ดังนั้นฝรั่งเศสจึงอ้างว่าเฉพาะศาลของรัฐเจ้าของธงของเรือ Lotus เท่านั้นที่จะพิจารณาคดีลูกเรือของเรือ Lotus ได้ ซึ่งก็คือศาลของฝรั่งเศสนั่นเอง ในวันที่ ๑๒ ตุลาคม ๑๙๒๖ ตุรกีและฝรั่งเศสได้ทำความตกลงกัน (Compromis) โดยในความตกลงดังกล่าว ทั้งตุรกีและฝรั่งเศสขอให้ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศวินิจฉัยว่าการดำเนินคดีอาญาแก่เรือโท Demons ตามกฎหมายตุรกีนั้นขัดต่อข้อ ๑๕ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยเงื่อนไขการมีถิ่นที่อยู่และธุรกิจ และเขตอำนาจ (Convention Respecting Conditions of Residence, Business and Jurisdiction) ลงวันที่ ๒๔ กรกฎาคม ๑๙๒๓ ซึ่งลงนามพร้อมกับสนธิสัญญาสันติภาพแห่งโลซาน (Lausanne Peace Treaty) ค.ศ. ๑๙๒๓ ซึ่งบัญญัติว่า ปัญหาทั้งปวงในเรื่องเขตอำนาจในส่วนของความสัมพันธ์ระหว่างตุรกีและรัฐผู้ลงนามอื่นๆ ควรจะวินิจฉัยตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศหรือไม่ และในกรณีที่ศาลมีคำวินิจฉัยว่าการลงโทษเรือโท Demons ขัดกับอนุสัญญาดังกล่าวให้ศาลกำหนดค่าเสียหายให้แก่เรือโท Demons ด้วย ซึ่งศาลได้มีคำวินิจฉัยว่าการดำเนินคดีอาญาแก่เรือโท Demons โดยตุรกีนั้นไม่เป็นการขัดกับหลักกฎหมายระหว่างประเทศ

ดังนั้น จึงได้มีความคิดเห็นว่าน่าที่จะมีการกำหนดกฎเกณฑ์ร่วมกันอันเป็นที่ยอมรับกันได้ในประเทศต่างๆ ซึ่งต่อมาก็ได้เกิดมีการร่างอนุสัญญาฉบับนี้ขึ้น

สาระสำคัญของประการของอนุสัญญาฉบับนี้

๑. ในกรณีที่มีเรือโดนกันหรือมีเหตุการณ์อื่นที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ และนำมาซึ่งความรับผิดชอบทางอาญาหรือทางวินัยของนายเรือ หรือบุคคลอื่นใดที่ทำหน้าที่ให้บริการของเรือ การดำเนินการฟ้องร้องคดีจะทำได้ก็แต่เฉพาะต่อศาล หรือเจ้าหน้าที่

ฝ่ายปกครองที่มีอำนาจของรัฐที่เรื่อนั้นชักธงในขณะที่เกิดการโดนกัน หรือเกิดเหตุการณ์ในการเดินเรื่อนั้น

๒. การกักเรือหรือการหน่วงเหนี่ยวแม้จะเป็นมาตรการในการสอบสวน จะทำได้ก็แต่โดยเจ้าหน้าที่ของรัฐที่เรื่อนั้นชักธง

๓. บทบัญญัติของอนุสัญญาไม่เป็นอุปสรรคขัดขวางแก่รัฐที่จะใช้อำนาจของตน ในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการใช้มาตรการเกี่ยวกับใบรับรองถึงเขตอำนาจและใบอนุญาตที่รัฐเป็นผู้ให้ หรือในการดำเนินคดีแก่บุคคลของรัฐนั้นอันเนื่องมาจากการฝ่าฝืนที่กระทำขึ้นบนเรือที่ชักธงของรัฐนั้น ในกรณีที่เกิดเหตุเรือโดนกันหรือเหตุอื่นใดในการเดินเรือ

๔. อนุสัญญาไม่ใช่บังคับแก่การโดนกันของเรือหรืออุบัติเหตุในการเดินเรือที่เกิดขึ้นในท่าเรือและที่ทอดจอดเรือ (Rade) ตลอดจนในน่านน้ำภายใน นอกจากนี้รัฐภาคีสามารถที่จะสงวนสิทธิของตนในการดำเนินคดีแก่การฝ่าฝืนกฎหมายที่เกิดขึ้นในทะเลอาณาเขตของตนได้ ในขณะที่ลงนามหรือในขณะที่ให้สัตยาบันหรือการภาคยานุวัติได้

ประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้โดยการให้สัตยาบันและเข้าภาคยานุวัติ ณ วันที่ ๑ มกราคม ค.ศ. ๑๙๘๑ มีดังนี้คือ^{๖๖}

ให้สัตยาบัน

Belgium	April 10, 1961
Egypt	August 24, 1955
France	May 20, 1955
Germany (F.R.)	October 6, 1972
Great Britain and Northern Ireland	March 18, 1959
Greece	March 15, 1965
Holy See	August 10, 1956
Italy	November 9, 1979
Lebanon	July 19, 1975
Netherlands	June 25, 1971
Portugal	May 4, 1957

^{๖๖} NAGENDRA SINGH, op. cit., footnote 33, p.p. 3113 - 3115

Spain	December 8, 1953
Yugoslavia	April 21, 1956
ภคยานุวัตติ	
Argentina	April 19, 1961
Bahamas	May 12, 1965
Benin	April 23, 1958
Burma Union	July 8, 1953
Cemeroon	April 23, 1958
Centrafica, Republic of	April 23, 1958
Comore, Isles	April 23, 1958
Congo Popular Republic	April 23, 1958
Costa Rica	July 23, 1958
Djibouti	April 23, 1958
Dominican Republic	May 12, 1965
Fiji	March 29, 1963
France	
Overseas Territories	April 23, 1958
Gabon	April 23, 1958
Germany	
Land Berlin	October 6, 1972
Great Britain and Norther Lreland	
Overseas Terrories	
Antigua, Cayman Isles, Montserrat,	
St. Cristopher-Nevis, Anguila,	
St. Helena, St. Vincent	May 12, 1965
Belize, Turk's Isles and Caecos	September 21, 1965
Bermuda	May 30, 1963
British Virgin Isles	May 29, 1963
Falkland islands and dependencies	October 17, 1969
Gibraltar, Hong Kong	March 29, 1963
Guernsey	December 8, 1965

Grenada	May 12, 1965
Guiana	March 29, 1965
Guinea	April 23, 1958
Haiti	September 17, 1954
Haute-Volta	April 23, 1958
Ivory Coast	April 23, 1958
Khmere Republic	November 17, 1956
Kiribati	September 21, 1965
Malgache Republic	April 23, 1958
Mauritania	April 23, 1958
Mauritius	March 29, 1963
Niger	April 23, 1958
Nigeria	November 7, 1963
North Borneo	March 29, 1963
Paraguay	November 22, 1967
Sarawak	August 28, 1962
Senegal	April 23, 1958
Seychlles	March 29, 1963
Solomon Isles	September 21, 1965
St. Lucia	May 12, 1965
Sudan	April 23, 1958
Switzerland	May 28, 1954
Syrian Arabic Republic	July 10, 1972
Tchad	April 23, 1958
Togo	April 23, 1958
Tonga	June 13, 1978
Tuvalu	September 21, 1965
Republic of Vietnam	November 26, 1955
Zaire Republic	July 17, 1967

จะเห็นได้ว่าในบรรดาประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญานี้ไม่ปรากฏว่ามีรายชื่อของประเทศไทย ทำให้เห็นได้ว่าประเทศไทยหาได้เป็นภาคีอนุสัญญานี้แต่อย่างใดไม่ อนุสัญญานี้จึงไม่มีผลบังคับใช้แก่ประเทศไทย ปัญหาที่น่าคิดก็คือว่าประเทศไทยควรจะเข้าเป็นภาคีอนุสัญญานี้หรือไม่ เพราะในกรณีที่เรือไทยเกิดไปชนกับเรือต่างชาติในประเทศอื่น หรือในทะเลหลวงก็คงจะมีประเด็นปัญหาในเรื่องเขตอำนาจศาลในทางอาญาได้ว่าประเทศใดจะมีอำนาจในการพิจารณาคดี โดยเฉพาะอย่างยิ่งหากมีการนำคดีอาญามาฟ้องศาลไทยนั้นจะทำได้หรือไม่ ซึ่งถ้าหากจะนำมาตรา ๔ วรรค ๒ ของประมวลกฎหมายอาญาที่บัญญัติว่า “การกระทำความผิดในเรือไทยหรืออากาศยานไทย ไม่ว่าจะอยู่ ณ ที่ใดให้ถือว่ากระทำความผิดในราชอาณาจักร” ก็มีปัญหาว่าจะใช้ได้หรือไม่เพราะคำว่า การกระทำความผิดในเรือไทยนั้นหมายถึงเกิดบนเรือ แต่การโดนกันของเรือนั้นเกิดนอกเรือ แต่ความเสียหายได้เกิดบนเรือคือมีคนบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย

นอกจากอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรือโดนกันทั้ง ๒ ฉบับดังกล่าวข้างต้นแล้ว ก็ปรากฏว่าได้มีการร่างกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับเรือโดนกัน ซึ่งกฎเกณฑ์ดังกล่าวไม่ใช่อนุสัญญาระหว่างประเทศ แต่เป็นกฎเกณฑ์ที่คู่กรณีเกี่ยวกับเรือโดนกันสามารถตกลงกันนำไปใช้ได้ ซึ่งผลก็เหมือนกับ York-Antwerp Rules 1994 ในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งหากคู่กรณีไม่ตกลงให้นำมาใช้ กฎเกณฑ์ดังกล่าวก็จะมีผลใช้บังคับ กฎเกณฑ์ในเรื่องเรือโดนกันนี้มีชื่อว่า The Lisbon Rules 1987 ซึ่ง Lisbon Rules นี้ถูกร่างขึ้นมาเพื่อทำให้การชดเชยค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากเรือโดนกันนั้นเหมือนๆ กัน

The Lisbon Rules 1987 ประกอบด้วยส่วนใหญ่ๆ ๓ ส่วนด้วยกันคือ^๓

๑. คำจำกัดความต่างๆ (Definitions) ซึ่งจะให้คำจำกัดความเกี่ยวกับถ้อยคำดังต่อไปนี้คือ เรือเดินทะเล การชนกัน ผู้มีสิทธิเรียกร้อง (Claimant) ความเสียหาย ความสูญหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) ทรัพย์สิน ค่าระวาง การยึดหน่วง (Detention)

๒. กฎข้อ A-E ซึ่งเป็นกฎที่กำหนดเป็นตัวอักษร

๓. กฎที่กำหนดเป็นตัวเลขโรมัน ซึ่งในกฎที่หนึ่ง จะกล่าวถึงในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total loss) กฎที่สอง เป็นเรื่องความเสียหายที่เกิดแก่เรือ (Damage to Vessel) กฎที่สาม เกี่ยวกับทรัพย์สินบนเรือ กฎที่สี่ เกี่ยวกับความเสียหายของทรัพย์สิน

^๓ รายละเอียดดูใน Document, The Lisbon Rules 1987, Journal of maritime law and Commerce, Vol. 18, No. 4, October 1987, pp. 557 - 582

สินบนเรือ (Property on board) กฎที่ห้าเป็นเรื่องดอกเบี้ย (Interest) เพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น และกฎที่หก จะเป็นเรื่องเกี่ยวกับสกุลเงินตรา (Currency) ที่จะใช้กำหนดความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น

ซึ่งผู้เขียนจะได้นำสาระสำคัญบางประการมากล่าวสรุปไว้ ณ ที่นี้คือ^{๔๔}

กฎข้อ A กฎเกณฑ์นี้อาจจะถูกนำไปใช้ในกรณีที่มีการเรียกร้องเอาค่าเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกัน และการนำกฎเกณฑ์นี้มาใช้ก็ไม่ถือว่าเป็นการยอมรับผิด (อันเกิดจากเรือโดนกัน)

กฎข้อ B เมื่อเรือเดินทะเลลำหนึ่งได้เข้าเกี่ยวข้องในการโดนกัน กฎเกณฑ์นี้ จะใช้บังคับแก่การกำหนดค่าเสียหาย กฎเกณฑ์เหล่านี้จะไม่ขยายนำไปใช้ในการกำหนดถึงความรับผิด (ในการโดนกัน) หรือมีผลต่อสิทธิในการจำกัดความรับผิด

กฎข้อ C ภายใต้บังคับของกฎที่ขึ้นต้นด้วยตัวเลข (The number rules) ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีสิทธิได้รับการชดใช้เฉพาะเพื่อความเสียหายที่ถือว่าสมเหตุสมผลที่เป็นผลโดยตรงและโดยทันทีจากการโดนกัน (Such damages as may reasonably be considered to be the direct and immediate consequence of the collision)

กฎข้อ D ภายใต้บังคับของกฎข้อ C และกฎที่ขึ้นต้นด้วยตัวเลข ค่าเสียหาย จะทำให้ผู้มีสิทธิเรียกร้องกลับคืนไปอยู่ในสภาพทางการเงินเช่นเดียวกันกับผู้มีสิทธิเรียกร้องมีอยู่ หากไม่มีการโดนกันเกิดขึ้น^{๔๕}

กฎข้อ E ภาระการพิสูจน์ยืนยันถึงการสูญหายหรือเสียหายนั้นตกอยู่กับผู้ที่มีสิทธิเรียกร้อง แต่ความเสียหายดังกล่าวจะไม่ได้รับการชดใช้เท่าที่บุคคลผู้ถูกร้องสามารถแสดงให้เห็นว่าผู้มีสิทธิเรียกร้องสามารถหลีกเลี่ยงหรือบรรเทา (Mitigated) ความสูญหายหรือเสียหายโดยการใชความระมัดระวังอย่างสมเหตุผล (The exercise of reasonable diligence)

กฎข้อ ๑ (Rule I) : ความสูญหายสิ้นเชิง

๑. ในกรณีที่เรือสูญหายโดยสิ้นเชิง ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะมีสิทธิได้รับความเสียหายเท่ากับราคาซื้อเรือเช่นเดียวกันในตลาด ณ วันที่เกิดการโดนกัน หากว่าไม่มีเรือเช่นเดียวกันที่จะจัดหามาได้ ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าเสียหายตาม

^{๔๔}ไม่เป็นคำแปลที่เป็นทางการและใช้เฉพาะเพื่อประโยชน์ในการศึกษาเท่านั้น ซึ่งผู้สรุปเอาใจความสำคัญบางส่วนมาเท่านั้น และปรับปรุงให้อ่านและเข้าใจง่าย

^{๔๕}ซึ่งก็เป็นหลัก Restitutio in Integrum คือหลักการทำให้กลับคืนสู่สถานะเดิมนั่นเอง

ราคาเรือ ณ วันที่เกิดการโดนกันที่คำนวณโดยอ้างอิงกับ ประเภท อายุ สภาพ ลักษณะของการดำเนินงานของเรือและปัจจัยที่เกี่ยวข้องอื่นๆ

๒. ความเสียหายที่จะได้รับในกรณีที่เรือสูญหายโดยสิ้นเชิง รวมถึง :

a) การชดใช้เงินคืนที่ได้ออกไปก่อนเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัย (Reimbursement of salvage) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และค่าภาระและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นตามสมควรอันเกิดจากการโดนกัน

b) การชดใช้เงินคืนที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องที่กลายเป็นผู้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายที่ได้จ่ายให้แก่บุคคลอื่นเพื่อความรับผิดชอบดังกล่าวที่เกิดจากการโดนกัน ซึ่งเป็นไปตามสัญญากฎหมายหรือหนี้ตามกฎหมายอื่นใด

c) การชดใช้เงินเพื่อการสูญเสียค่าระวางสุทธิ (Net freight lost) ค่าเชื้อเพลิง และอุปกรณ์ของเรือ (Ship's gear) ที่ได้สูญหายไปอันเป็นผลจากการโดนกัน และไม่รวมถึงมูลค่าเรือที่กำหนดตามกฎหมายข้อ ๑ ข้างต้น

d) ภายใต้อาณัติเงินคืนเพื่อสิทธิเรียกร้องจากการสูญเสียค่าระวางเรือตามข้อ C ข้างต้น จะมีค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญเสียการใช้ประโยชน์จากเรือในระหว่างเวลาที่จำเป็นและเหมาะสมในการหาเรือแทน ไม่ว่าเรือจะถูกนำมาแทนเรือนั้นหรือไม่ก็ตาม (For the period reasonable necessary to find a replacement whether the vessel is actually replace or not) ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวจะถูกคำนวณตามกฎหมายข้อ ๒ หักด้วยดอกเบี้ยที่ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับตามกฎหมายข้อ ๔ เพื่อระยะเวลาดังกล่าว

กฎข้อที่ ๒ (Rule II) ความเสียหายที่เกิดแก่เรือ

๑. ในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายที่ไม่เป็นความสูญหายโดยสิ้นเชิง ตามที่กำหนดไว้ในกฎเกณฑ์ (ที่กล่าวมาแล้ว) ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย คือ

a) ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมชั่วคราวตามความจำเป็นที่ได้ทำไปและค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมถาวรที่สมเหตุสมผลที่ได้เสียไป

ค่าใช้จ่ายเหล่านี้รวมถึง (แต่ไม่จำกัดไว้ที่) ค่าใช้จ่ายใดๆ ที่จำเป็นในการนำเรือขึ้นอู่แห้ง การไล่ก๊าซ (Gasfreeing) หรือการทำความสะอาดระวางเรือ ค่าภาระท่าเรือ ค่าตรวจสอบและการจัดลำดับชั้นเรือ รวมทั้งค่าภาระอู่แห้งและ หรือค่าใช้จ่ายท่าเรือ เพื่อระยะเวลาที่ใช้ไปในการซ่อมแซมเรือ

อย่างไรก็ตาม เมื่อการซ่อมแซมความเสียหายอันเกิดจากการโดนกันได้มีขึ้นพร้อมกับงานของเจ้าของเรือเองด้วยที่เป็นเรื่องเกี่ยวกับความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) ของเรือ หรือเกี่ยวกับสาระสำคัญของงานซ่อมแซม

ที่เกิดจากเหตุการณ์อื่น หรือเวลาที่ใช้ได้ถูกยึดเวลาออกไป (Deferred to) และได้มีพื้นฐานเป็นการเข้าอยู่เป็นปกติประจำ ความเสียหายนั้นจะรวมถึง (แต่ไม่จำกัดไว้ที่) ค่าใช้อยู่แห่ง ค่าใช้ท่าเทียบเรือ และ/หรือค่าภาระที่กำหนดตามเวลาอื่นใด (other time-based charge) เฉพาะเท่าที่ระยะเวลาดังกล่าวที่มีค่าภาระเกิดขึ้นในขอบเขตที่เกิดจากการซ่อมแซมความเสียหายอันเกิดจากการโดนกัน

b) เงินที่ออกไปเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัย การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและค่าภาระอื่นใดและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นโดยสมควรอันเกิดจากการโดนกัน

c) เงินที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องได้กลายเป็นผู้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย และได้ชดใช้แก่บุคคลอื่นไปเพื่อความรับผิดชอบดังกล่าวที่เกิดจากการโดนกัน โดยเหตุผลทางสัญญา ทางกฎหมายและหนี้อื่นตามกฎหมาย

d) เงินที่ต้องชดใช้เพื่อการสูญเสียค่าระวางสุทธิและค่าใช้จ่ายไปในการจัดหาหาแทนซึ่งเชื้อเพลิง และเครื่องอุปกรณ์ของเรือที่สูญหายไปอันเป็นผลจากการโดนกัน และไม่ได้รวมอยู่ในค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมตามกฎหมายข้อ ๒ (๑) (a)

๒) ความเสียหายที่ได้รับการชดใช้นั้นรวมถึง

a) (ภายใต้การชดใช้เงินคืน) สิทธิเรียกร้องเพื่อการสูญเสียค่าระวางเรือตามกฎหมายข้อ ๒ (๑) (d) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการสูญเสียสุทธิซึ่งรายได้ที่เกิดจากการโดนกัน (The net loss of earnings arising from the collision) ค่าสินไหมทดแทนนี้จะกำหนดขึ้นโดยการกำหนดถึงรายได้รวมของเรือที่สูญหายไป (The gross earning of vessel lost) ระหว่างที่เรือถูกหน่วงเหนี่ยวไว้ โดยคำนวณอ้างอิงกับรายได้ของเรือหรือโดยอ้างอิงกับรายได้ของเรืออื่นที่คล้ายกันในการค้าเหมือนกัน และหักด้วยค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่จะเกิดขึ้นตามปกติในอันที่จะทำให้ได้รับรายได้รวม (Gross earnings) เช่น ค่าเช่าเรือที่จะต้องจ่าย เงินที่ต้องจ่ายแก่ลูกเรือและค่าเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับท่าเรือ (Port disbursement) และค่าประกันภัย

b) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงในระหว่างที่เรือถูกหน่วงเหนี่ยว (คงเพื่อการซ่อมแซมนั่นเอง) นอกจากที่กำหนดไว้ในกฎข้อ ๒ (๑)

๓) ในการตีความกฎข้อ ๒ (๒) ข้อกำหนดเฉพาะเหล่านั้นมีผลใช้บังคับ

a) เมื่อการหน่วงเหนี่ยวเรือได้เกิดขึ้นระหว่างการปฏิบัติการตามสัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว (Voyage charter) และการหน่วงเหนี่ยวดังกล่าวไม่ได้นำมาซึ่งการเลิกสัญญาเช่าเรือ ค่าสินไหมทดแทนนั้นจะคำนวณโดยการใช้ค่าเฉลี่ยรายได้สุทธิของการเดินทาง ๒ เทียบก่อน และ ๒ เทียบการเดินทางหลังจากการที่เรือถูกหน่วงเหนี่ยวไว้ แต่เมื่อไม่มีการเดินเรือ ๒ เทียบก่อนและ ๒ เทียบหลัง เพื่อใช้อ้างอิงได้ ก็

ให้ใช้จ่ายได้สุทธิของการเดินทางที่เกี่ยวข้องอื่น หรือถ้าหากว่าไม่มีการเดินทางที่เกี่ยวข้องอื่น ก็ใช้การเดินทางเที่ยวที่ได้เกิดการโดนกันขึ้นเป็นฐานในการคำนวณ (or if there are no other relevant voyages on the voyages during which the collision took place shall from the basis of compensation)

ถ้าหากผลจากการหน่วงเหนี่ยว สัญญาเช่าเรือได้ถูกยกเลิก และยังไม่มีการได้รับค่าระวางเรือ ค่าเสียหายจะรวมถึงการสูญเสียค่าระวางสุทธิด้วย

b) เมื่อการหน่วงเหนี่ยวเรือได้เกิดขึ้นในระหว่างที่เรือถูกใช้ในการให้บริการเดินเรือแบบประจำเส้นทาง ค่าเสียหายเพื่อการถูกหน่วงเหนี่ยวจะกำหนด ดังนี้คือ

๑) เมื่อการหน่วงเหนี่ยวได้เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางที่เรือดำเนินการอยู่ ณ เวลาที่มีการโดนกัน ก็ใช้ (การหน่วงเหนี่ยว) รายได้สุทธิต่อวันของการเดินทางนั้นมาคำนวณเพื่อระยะเวลาของการเดินทางที่จะต้องใช้หากไม่มีการโดนกันเกิดขึ้น

๒) เมื่อการหน่วงเหนี่ยวได้เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทางอื่น ๆ ที่เรือได้ดำเนินการ ณ เวลาที่เกิดการโดนกัน โดยการใช่ (แก่การหน่วงเหนี่ยว) ค่าเฉลี่ยรายได้สุทธิใน ๒ เที่ยวการเดินทางครั้งก่อนและการเดินทาง ๒ เที่ยวต่อมา แต่ถ้าไม่อาจจะอ้างอิงถึงการเดินทาง ๒ เที่ยวก่อนและ ๒ เที่ยวต่อมา การคำนวณก็อ้างอิงเอาจากการเดินทางเที่ยวอื่น ๆ และถ้าไม่มีการเดินทางเที่ยวอื่น ๆ ค่าเสียหายจะถูกกำหนดโดยอ้างอิงกับรายได้สุทธิของเรือเช่นเดียวกันที่ใช้ในทางการค้าเหมือน ๆ กัน

c) ถ้าการหน่วงเหนี่ยวได้เกิดขึ้นในระหว่างที่เรือได้ดำเนินการภายใต้สัญญาเช่าเรือแบบรายเที่ยว ค่าเสียหายจะรวมถึงการสูญเสียค่าเช่าสุทธิในระหว่างที่เรือถูกหน่วงเหนี่ยวไว้ แต่ถ้าผลจากการที่เรือได้ถูกหน่วงเหนี่ยวนั้น สัญญาเช่าเรือได้ถูกยกเลิก ค่าเสียหายจะรวมถึงค่าเช่าสุทธิที่จะมีการชำระตามสัดส่วนของสัญญาเช่าเรือที่ยังไม่ได้ถูกปฏิบัติตามสัญญา ซึ่งการกำหนดนี้จะทำให้รายได้สุทธิจริงในระหว่างสัดส่วนของการเดินทางดังกล่าว (Allowance being made for any actual net earnings during that portion)

๔) เมื่อการซ่อมแซมความเสียหายอันเกิดจากการโดนกันได้ถูกทำขึ้นพร้อมกับงานของเจ้าของเรือที่เป็นเรื่องสำคัญเกี่ยวกับความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือ หรือสาระสำคัญของงานซ่อมแซมเกิดจากเหตุการณ์อื่น หรืองานซ่อมแซมถูกทำให้ยึดเยื่อออกไป และได้มีขึ้นในฐานะที่เป็นการเข้าอยู่ตามปกติ ความเสียหายนั้นจะรวมถึงค่าทดแทนเพื่อการหน่วงเหนี่ยวเฉพาะเท่ากับขอบเขตที่ระยะเวลาที่การซ่อมแซมใช้ไปโดยสมควรในการซ่อมแซมความเสียหาย อันเกิดจากการโดนกัน

กฎข้อ ๓ (Rule 3) ทรัพย์สินบนเรือ

๑. ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าเสียหายเมื่อทรัพย์สินนั้นได้รับความสูญหายหรือเสียหายอันเป็นผลจากการโดนกัน

๒. ในกรณีที่ทรัพย์สินนั้นมีมูลค่าทางการค้า ความเสียหายดังกล่าวจะถูกคำนวณดังนี้

a) หากว่าทรัพย์สินดังกล่าวสูญหาย ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะมีสิทธิได้รับการชดเชยคืบตามราคาตลาด ณ ท่าเรือปลายทาง ในเวลาที่ทรัพย์สินนั้นควรจะมาถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายที่ประหยัดไว้ได้ แต่เมื่อราคาตลาดของทรัพย์สินนั้นไม่สามารถกำหนดได้ ก็ให้ใช้ราคาของทรัพย์สินนั้น ณ เวลาส่งลงเรือบวกด้วยค่าระวางเรือ และเบี้ยประกันภัย หากว่าผู้มีสิทธิเรียกร้องเป็นผู้ชำระ บวกด้วยผลกำไร (Plus a margin for profit) ที่กำหนดไว้ไม่เกินร้อยละ ๑๐ ของมูลค่าของทรัพย์สินที่คำนวณตามวิธีการข้างต้น

b) หากว่าทรัพย์สินนั้นได้รับความเสียหาย ผู้มีสิทธิเรียกร้องมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเท่ากับส่วนต่างระหว่างมูลค่าของทรัพย์สินในสภาพที่ดี ณ จุดหมายปลายทาง และมูลค่าของทรัพย์สินในสภาพที่เสียหาย

แต่ในกรณีที่ความเสียหายทางกายภาพได้เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินดังกล่าวได้เกิดจากการเดินทางที่ต้องเนิ่นนานออกไปอันเนื่องจากการโดนกัน ค่าเสียหายจะถูกกำหนดโดยอาศัยพื้นฐานหลักเกณฑ์เดียวกัน อย่างไรก็ตาม เมื่อความสูญหายเกิดจากการที่ราคาตลาดได้ตกลงไป (From a fall in the market) ระหว่างการเนิ่นนานออกไปของการเดินทาง ความเสียหายนี้ก็จะไม่ได้รับการชดเชย

๓) ในกรณีที่เป็นทรัพย์สินอื่นๆ ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะมีสิทธิได้รับการชดเชย

a) ตามมูลค่าของทรัพย์สินนั้นหรือราคาที่สมควรในการหาทรัพย์สินมาแทน เมื่อทรัพย์สินนั้นสูญหาย หรือไม่อาจซ่อมแซมได้

b) ค่าใช้จ่ายตามสมควรในการซ่อมแซม แต่ไม่เกินมูลค่าของทรัพย์สินหรือค่าใช้จ่ายในการจัดหาทรัพย์สินมาแทน หากทรัพย์สินนั้นสูญหาย และสามารถถูกซ่อมแซมได้

กฎข้อ ๔ (Rule 4) : ดอกเบี้ย

๑) จะมีการจ่ายดอกเบี้ยในค่าเสียหายเพิ่มเติมจากจำนวนต้นเงิน

๒) ดอกเบี้ยจะเริ่มนับตั้งแต่วันที่เกิดการโดนกันจนถึงวันที่มีการจ่ายเงิน เพื่อสิทธิเรียกร้องตามกฎข้อที่ ๑

ส่วนสิทธิเรียกร้องอื่นๆ ดอกเบี้ยจะเริ่มนับตั้งแต่วันที่เกิดความสูญหาย หรือค่าใช้จ่ายได้เกิดขึ้นจนถึงวันที่มีการจ่าย

กฎข้อที่ ๕ (Rule 5) : สกุลเงินตรา

เว้นไว้เสียคู่สัญญาจะได้ตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นในการใช้สกุลเงินใดเป็นการเฉพาะในการคำนวณความเสียหายของตน วิธีการดังต่อไปนี้จะนำมาใช้ :

- ความสูญหายและค่าใช้จ่ายจะถูกแปลงจากสกุลเงินที่เกิดขึ้นเป็น SDR. ณ อัตราแลกเปลี่ยนที่มีอยู่ในวันที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย
 - จำนวนเงินสุดท้ายที่ต้องชำระจะถูกคำนวณเป็น SDR. และส่วนต่างจะถูกชดใช้แก่ผู้มีสิทธิเรียกร้องเป็นสกุลเงินที่ผู้มีสิทธิเรียกร้องจะเลือก ณ อัตราแลกเปลี่ยนในวันที่มีการจ่ายเงิน
 - เมื่อไม่มีอัตราที่เป็นทางการ อัตราแลกเปลี่ยนของ SDR. จะถูกกำหนดเป็นสกุลเงินตราโดยการเปลี่ยนค่าเป็นและจาก SDR. มาเป็นจะอ้างอิงกับ US ดอลลาร์
-

ข่าวที่เกี่ยวข้อง

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกั น พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกั น พ.ศ. ที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา (คณะกรรมการกฤษฎีกา คณะที่ 6) ตรวจสอบพิจารณา และกระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นชอบด้วย ตามที่สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาเสนอ และให้ส่งคณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนนำเสนอสภาผู้แทนราษฎรต่อไป

ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว เป็นการวางหลักเกี่ยวกับเรื่องความรับผิดทางแพ่งและการคำนวณค่าเสียหายจากเรือโดนกั น แต่ได้แก้ไขปรับปรุงบางประการ เพื่อให้สอดคล้องกับเจตนารมณ์ของ Brussels Convention และ The Lisbon Rules ค.ศ. 1987 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่เรือโดนกั น และกรณีเรือเดินทะเลได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินหรือบุคคลบนเรือลำอื่น โดยมีสาเหตุมาจากการปฏิบัติการ หรือฉะฉานการปฏิบัติการเกี่ยวกับการบังคับหรือควบคุมการเดินเรือ หรือฝ่าฝืนระเบียบเกี่ยวกับการบังคับหรือควบคุมเรือ แม้ว่าจะมิได้มีการปะทะกัน ไม่ว่าเหตุที่เกิดขึ้นในน่านน้ำใดก็ตาม แต่มิให้ใช้บังคับแก่เรือรบ หรือเรืออื่นของรัฐที่มีได้มีไว้เพื่อการพาณิชย์

2. ถ้าเรือโดนกั นเกิดจากอุบัติเหตุโดยพิสุจน์ได้ว่าเรือแต่ละลำที่เป็นคู่กรณีได้ใช้ความระมัดระวังและความสามารถในการเดินเรืออย่างเต็มที่แล้ว และไม่ได้ละเมิดกฎข้อบังคับใด ๆ เกี่ยวกับการเดินเรือ หรือเหตุสุดวิสัย หรือไม่อาจรู้ว่าจะเกิดจากสาเหตุใด ความเสียหายย่อมตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำ

3. ความรับผิดกรณีเรือโดนกั นอันเกิดจากความผิดของเรือลำเดียว เรือลำนั้นต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น ถ้าเป็นความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไปและไม่อาจกำหนดส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำ ให้แบ่งความเสียหายเป็นส่วน ๆ ตามจำนวนเรือลำที่ผิดและรับผิดชอบในความเสียหายแต่ละลำเท่ากัน ถ้าความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือเรือทุกลำที่ผิดต้องรับผิดชอบบรรดาความเสียหายร่วมกันและแทนกัน

4. หากเรือโดนกั นเกิดจากความผิดของผู้นำร่อง แม้ว่าผู้นำร่องได้ดำเนินการตามข้อบังคับของกฎหมายเกี่ยวกับการเดินเรือแล้วก็ตาม ให้ถือว่าเกิดจากความผิดของเรือลำที่ผู้นำร่องดังกล่าวดำเนินการนำร่องให้

5. ความรับผิดกรณีเรือโดนกั นตามพระราชบัญญัตินี้ไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคลหนึ่งบุคคลใดในหน้าที่เกิดจากสัญญาฉบับหนึ่งหรือสัญญาอื่น และไม่กระทบกระเทือนบทบัญญัติแห่งกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดกรณีเรือโดนกั น

* ที่มา : NEWScenter

6. ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้นั้น ได้แก่ ค่าเสียหายซึ่งคำนวณได้จากความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงจากเรือโดนกันตามที่บัญญัติไว้ในหมวดนี้ กรณีเรือเสียหายโดยสิ้นเชิงหรือได้รับความเสียหายจนค่าใช้จ่ายในการทำให้เรือคืนสู่สภาพเดิมสูงกว่ามูลค่าของเรือในเวลาที่เรือโดนกัน และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายเพื่อช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลค่าใช้จ่ายแก่บุคคลภายนอกตามสัญญาค่าขาดรายได้ในค่าระวาง ค่าเช่า ฯลฯ เป็นต้น

7. ค่าเสียหายที่พึงเรียกได้กรณีเรือเสียหายเพียงบางส่วน คือ ค่าซ่อมแซมชั่วคราวที่กระทำขึ้นตามสมควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และค่าซ่อมแซมถาวรเพื่อให้เรือกลับสู่สภาพเช่นเดิมก่อนเรือโดนกัน และค่าใช้จ่ายอื่นอันจำเป็น

8. กำหนดหลักเกณฑ์การคำนวณความเสียหายแก่ทรัพย์สินเรือ ในกรณีทรัพย์สินเสียหาย สูญหาย หรือเสื่อมสภาพ

9. ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลบนเรือ ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

10. ค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ ให้มีกำหนดอายุความสองปีนับแต่วันที่เรือ ทรัพย์สินบนเรือ ชีวิต ร่างกายหรืออนามัยของบุคคลบนเรือเกิดความเสียหาย และกำหนดอายุความการใช้สิทธิไล่เบียดระหว่างเรือทุกลำให้มีกำหนดหนึ่งปีนับแต่วันที่ผู้ใช้สิทธิไล่เบียดได้ใช้ค่าสินไหมทดแทน

11. ให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน --จบ--

กรมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เปิดเสรีจดทะเบียนเรือลำเลียง

นายวันชัย ศรทุลทัต อธิบดีกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เปิดเผยว่า รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม (นายพิเชษฐ สติรชวาล) ได้ให้ความเห็นชอบการจดทะเบียนเรือลำเลียงได้โดยเสรีตามที่คณะกรรมการพิจารณากลับกรองการอนุญาตให้จดทะเบียนเรือลำเลียง กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เสนอปัญหาและมาตรการการแก้ไขปัญหาการจดทะเบียนเรือลำเลียงเสรี เพื่อให้สอดคล้องกับการปฏิบัติตามยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ในการเพิ่มขีดความสามารถของระบบบริการขนส่งให้คุ้มค่าและทั่วถึง

กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี โดยคณะกรรมการพิจารณากลับกรองการอนุญาตให้จดทะเบียนเรือลำเลียง รายงานผลความคืบหน้าของการศึกษาปัญหาและมาตรการการแก้ไขปัญหาการจดทะเบียนเรือลำเลียงเสรีต่อกระทรวงคมนาคม เพื่อทบทวนนโยบายการจำกัดปริมาณเรือลำเลียงของกระทรวงคมนาคม ก่อนที่จะให้ความเห็นชอบให้มีการเปิดจดทะเบียนเรือลำเลียงได้อย่างเสรีต่อไป โดยมีประเด็นปัญหาสำคัญที่ต้องทบทวน และมาตรการแก้ไขที่เป็นประโยชน์ คือ ปัญหาการกีดขวางการจราจร ที่คาดว่าหากมีการจดทะเบียนเสรีเรือลำเลียงจะทำให้เกิดการกีดขวาง

การจราจรทางน้ำ ซึ่งตามบทบัญญัติของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ.2456 ประกอบกับพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ.2522 ได้บัญญัติเกี่ยวกับการควบคุมและการลงโทษผู้ฝ่าฝืนการเดินเรือตามบทบัญญัติดังกล่าว ในลักษณะเดียวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่ใช้ควบคุมผู้ขับรถใช้ถนน ดังนั้น เจ้าหน้าที่จึงสามารถใช้กลไกของกฎหมายการเดินเรือ และกฎหมายป้องกันเรือโดนกันฯ เป็นตัวควบคุมมิให้เรือลำเลียงไปกีดขวางการจราจรทางน้ำได้

นอกจากนี้ สำหรับปัญหาการนำเรือลำเลียงมาทำเป็นโกดังสินค้าลอยน้ำ จากการศึกษา ลักษณะของเรือลำเลียงที่ทำการควบคุมการจอดเทียบอยู่นี้ จะมีลักษณะเป็นเรือที่ระวางปิดทั้งหมด และมีเพียงผ้าใบทำเป็นหลังคาคลุมระวางไว้เพียงเพื่อป้องกันแดดฝนขณะลำเลียงเรือสินค้าเท่านั้น ดังนั้น หากเจ้าของเรือนำเรือลำเลียงมาทำเป็นโกดังสินค้าลอยน้ำ สินค้าที่เก็บไว้จะเสียหายได้โดยง่าย และถ้านำเรือไปจอดตามที่ต่าง ๆ ทั่วไปก็จะยากต่อการควบคุมดูแลรักษาสินค้าอาจถูกโจรกรรมได้โดยง่าย นอกจากนี้ ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ มาตรา 114 ได้บัญญัติห้ามมิให้ผู้ใดเอาเรือเก็บสินค้าทอดสมออยู่เป็นการประจำ เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากเจ้าท่า ซึ่งบทบัญญัตินี้สามารถควบคุมมิให้มีการนำเรือลำเลียงมาทำเป็นโกดังเก็บสินค้าลอยน้ำได้

การเปิดเสรีการจอดเทียบเรือลำเลียงตามข้อเสนอของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีนี้ นับเป็นการใช้กลไกของตลาดควบคุม เช่นเดียวกับการเปิดจอดเทียบเรือเสรีรถแท็กซี่ของกรุงเทพมหานคร ซึ่งมีความสอดคล้องกับกฎหมายรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 50 วรรคสอง ที่ให้เสรีภาพในการพิจารณาพิจารณาการอนุญาตจอดเทียบเรือลำเลียง นอกจากนี้ ยังช่วยสนับสนุนยุทธศาสตร์และเป้าหมายการให้บริการของกระทรวงคมนาคม เพื่อรองรับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ อันได้แก่ การเพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการคมนาคมขนส่งให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึง ช่วยส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาทางด้านการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำลำคลอง และบริเวณชายฝั่งทะเลของประเทศไทยแทนการขนส่งทางรถยนต์ ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการภาคเอกชน และผลภาวะต่าง ๆ ทางด้านสิ่งแวดล้อมเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสภาวะที่ราคาน้ำมันมีแนวโน้มสูงขึ้นในปัจจุบันนี้--จบ--

ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ.

คณะรัฐมนตรีอนุมัติหลักการร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ และให้ส่งสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกาตรวจพิจารณา พร้อมด้วยข้อเสนอของสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี แล้วส่งให้คณะกรรมการประสานงานสภาผู้แทนราษฎรพิจารณา ก่อนเสนอสภาผู้แทนราษฎรพิจารณาต่อไป

ทั้งนี้ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชยนาวีได้เสนอว่า เนื่องจากจำนวนเรือเดินทะเลที่เดินอยู่ในอาณาเขตประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ทั้งที่เป็นเรือไทยและเรือต่างประเทศ การเพิ่มปริมาณเรือและการเดินเรือดังกล่าวทำให้ความเสี่ยงของการเกิดเรือโดนกันมีมากขึ้นตามไปด้วย และเนื่องจากเรือโดนกันอาจไม่ได้เกิดขึ้นโดยตรงจากการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ควบคุมเรือแต่

เพียงอย่างเดียว แต่ทะเลซึ่งโดยสภาพไม่อาจควบคุมหรือคาดการณ์ได้มีส่วนสำคัญที่จะทำให้เกิดความรับผิดชอบหรือจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้นผันแปรไป การนำเอากฎหมายว่าด้วยการละเมิดโดยทั่วไปมาอนุโลมใช้จะไม่เหมาะสมกับธุรกิจการเดินเรือและอาจไม่ยุติธรรมต่อผู้ที่เกี่ยวข้อง และการโดนกันของเรือเดินทะเลส่วนใหญ่จะมีองค์ประกอบด้านต่างประเทศเข้ามาเกี่ยวข้อง กระทรวงคมนาคมจึงได้เสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว ซึ่งเป็นกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับใช้บังคับแก่กรณีเรือโดนกัน โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

1. มีลักษณะเป็นกฎหมายเอกชน (private law) ที่จะนำมาปรับใช้เพื่อกำหนดสัดส่วนความรับผิดของเจ้าของเรือที่เกี่ยวข้องกับกรณีเรือโดนกัน และกำหนดขอบเขตค่าสินไหมทดแทนที่จะพึงใช้ให้แก่ผู้เสียหายเมื่อเกิดเรือโดนกัน

2. กำหนดความรับผิดจากเรือโดนกันขึ้นอยู่กับความผิดของเรือแต่ละลำ ในกรณีที่เรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป เจ้าของเรือแต่ละลำจะต้องรับผิดตามสัดส่วนแห่งความผิดที่เรือของตนก่อขึ้น กล่าวคือ ศาลจะพิจารณาระดับความผิดของเรือแต่ละลำ และให้เจ้าของเรือรับผิดตามส่วนแห่งระดับความผิดนั้น ซึ่งในทางปฏิบัติอาจกำหนดเป็นร้อยละ เช่น 70:30 หรือเป็นสัดส่วนเช่น 1/3:2/3 เป็นต้น

3. กำหนดให้บังคับใช้แก่กรณีเรือโดนกันที่เกี่ยวข้องกับเรือเดินทะเล คือ เรือซึ่งโดยสภาพแล้วสามารถใช้เดินทะเลได้อย่างน้อย 1 ลำ โดยเรือเดินทะเลดังกล่าวอาจเป็นเรือสินค้า เรือโดยสาร เรือประมงหรือเรือสำราญก็ได้

4. กำหนดให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีเขตอำนาจในการพิจารณาพิพากษาคดีทางแพ่งที่เกิดจากเรือโดนกัน -จบ-

สภารับร่างพ.ร.บ.การขนส่ง

เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม มีการประชุมสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งมีนายสุชาติ ตันเจริญ รองประธานสภาผู้แทนราษฎร เป็นประธานการประชุม โดยที่ประชุมได้รับหลักการในวาระที่ 1 ในร่าง พ.ร.บ.การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ร่าง พ.ร.บ.การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ และร่าง พ.ร.บ.ความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกันที่คณะรัฐมนตรีเป็นผู้เสนอ โดยร่างกฎหมายทั้ง 3 ฉบับดังกล่าวเป็นกฎหมายที่มีเนื้อหาเกี่ยวเนื่องกัน

นายนิกร จำนง รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ชี้แจงว่า สาระสำคัญของร่างกฎหมายเพื่อรองรับให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค ซึ่งในความร่วมมือของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน มีโครงการสร้างถนนเชื่อมพม่า-เวียดนาม ตัดผ่าน จ.พิษณุโลก และโครงการสร้างทางรถไฟทรานส์เอเชีย คุณหมิง สาธารณรัฐประชาชนจีน ผ่านไทยไปสิ้นสุดที่