

บทที่ 4

แนวทางการนำเอากฎหมายต่างประเทศและ Lisbon Rules

เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโคลนกันมาใช้ในกฎหมายไทย

ในบทที่ผ่านมา ๆ มาได้กล่าวถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโคลนกันทั้งของกฎหมายอังกฤษ และกฎหมายอเมริกา รวมถึง Lisbon Rules ซึ่งจะให้เห็นแนวทางเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโคลนกันในต่างประเทศ ในบทนี้ก็จะได้วิเคราะห์ว่าการนำกฎหมายต่างประเทศและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศดังกล่าวมาใช้ในกฎหมายไทยจะมีความเป็นไปได้เพียงใด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการนำเอาหลักเกณฑ์ของ Lisbon Rules มาใช้ เนื่องจาก Lisbon Rules ได้รวบรวมเอากฎเกณฑ์เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโคลนกันของกฎหมายหลายประเทศไว้อย่างเป็นหมวดหมู่ และมีความชัดเจน

ในปัจจุบันได้มีร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งจากเรือโคลนกัน พ.ศ. ซึ่งในส่วนของบทบัญญัติเกี่ยวกับเรือโคลนกันในเรื่องค่าสินไหมทดแทนก็ได้มีการนำ Lisbon Rules มาใช้เป็นแนวทางในการร่างด้วย แต่จะมีความเป็นไปได้มากน้อยเพียงใดจะได้พิจารณากันต่อไป

4.1 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโคลนกันก็มีหลักการเช่นเดียวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีละเมิดอื่น ๆ กล่าวคือ มีจุดมุ่งหมายที่จะชดใช้เยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เสียหายเพื่อให้ผู้เสียหายกลับคืนสู่ฐานะเดิมก่อนมีการละเมิดหรือเสมือนกับไม่มีการละเมิดเกิดขึ้นเลย ได้มีการศึกษามาแล้วว่าหลักการนี้เป็นที่ยอมรับในระบบกฎหมายทุกระบบไม่ว่าจะเป็นประเทศที่ใช้ระบบ Civil Law หรือ Common Law และหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิมหรือที่รู้จักกันในภาษาละตินว่า “Restitutio in Integrum”¹ ได้ถูกบัญญัติลงใน Lisbon Rules¹ ด้วย เพื่อเป็นการเน้นย้ำถึงหลักเกณฑ์ที่ว่าผู้เสียหายมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ความเสียหายเพียงเพื่อให้กลับคืนสู่สถานะเดิมเสมือน

¹ See Rule D.

หนึ่งไม่มีการโดนกันเกิดขึ้นเลย บทบัญญัติในลักษณะนี้แสดงให้เห็นว่า ไม่ต้องการนำหลักการของการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษ (punitive damages)* มาใช้กับการกำหนดค่าเสียหายในกรณีเรือโดนกัน เนื่องจากค่าเสียหายในลักษณะที่เป็นเชิงลงโทษนี้มีที่มาจากค่าเสียหายในทางละเมิดของประเทศกลุ่มที่ใช้กฎหมายระบบ Common Law ซึ่งการกำหนดค่าเสียหายยังมีแนวคิดในทางอาญาเจือปนอยู่ ด้วยเหตุที่กฎหมายลักษณะละเมิดของ Common Law พัฒนามาจากหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบทางอาญาเป็นสำคัญ ดังนั้น นอกจากจะกำหนดให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียหายตามความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว บางครั้งศาล Common Law ยังอาจจะกำหนดค่าเสียหายในส่วนที่เป็นการลงโทษผู้ทำละเมิดให้แก่ผู้เสียหายด้วย แต่ในทางประเทศกลุ่มซีวิลลอว์ การกำหนดค่าเสียหายในทางละเมิดมีที่มาจากประมวลกฎหมายแพ่งของโรมันในเรื่องทฤษฎีว่าด้วยหนี้ โดยถือว่าหนี้ละเมิดเป็นหนี้หนึ่ง จึงมุ่งหมายให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นในทำนองเดียวกับหนี้ตามสัญญา โดยยึดความเสียหายที่แท้จริงซึ่งผู้เสียหายได้รับเป็นเกณฑ์ โดยมีเหตุผลว่าผู้เสียหายไม่ควรได้รับการชดใช้เกินกว่าหนี้ที่ผู้ทำละเมิดมีต่อคน²

สำหรับประเทศไทย กฎหมายลักษณะละเมิดของไทยในยุคแรก เช่น กฎหมายตราสามดวงนั้น มิได้แยกความผิดทางอาญาออกจากความผิดทางแพ่งโดยเด็ดขาด ในสมัยที่ใช้กฎหมายตราสามดวงนั้น ความรับผิดชอบละเมิดถือว่าเป็นความผิดที่ต้องชดใช้ค่าปรับ โดยจะแบ่งให้แก่ผู้เสียหายส่วนหนึ่งที่เรียกว่าสินไหม และให้แก่หลวงส่วนหนึ่งเรียกว่าพินัย ดังนั้น ถ้าพิเคราะห์คำว่าสินไหมแล้ว จะเห็นว่าสินไหมนี้มีลักษณะเป็นทั้งค่าสินไหมทดแทนทางแพ่ง และค่าปรับทางอาญา กล่าวคือ นอกจากสินไหมจะเป็นเงินที่ใช้เป็นค่าทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้ว ยังมีจุดประสงค์ให้เป็นการลงโทษผู้ทำละเมิดอีกด้วย ต่อมากฎหมายไทยได้เข้าสู่แนวความคิดของเรื่องละเมิดในปัจจุบันโดยแยกออกจากกฎหมายอาญาอย่างเด็ดขาด และแนวคิดในเรื่องสินไหมจากเดิมก็เปลี่ยน

*ค่าเสียหายในเชิงลงโทษ หมายความว่า ค่าเสียหายเพิ่มเติมขึ้นนอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนความเสียหายตามธรรมดา และมีวัตถุประสงค์ในการลงโทษจำเลยโดยไม่ได้เป็นการวัดความสูญเสียหรือเสียหายของโจทก์

² กฤษฎา พิษณุ โกลล, “ค่าเสียหายในเชิงลงโทษ”, (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตร์ มหาวิทยาลัย บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531), หน้า 12.

ไปเป็นความเข้าใจในปัจจุบันที่ว่าผู้เสียหายไม่มีสิทธิที่จะเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดเกินกว่ามูลค่าของความเสียหายที่แท้จริง และได้มีการบัญญัติกฎหมายลักษณะละเมิดไว้โดยเฉพาะในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยถือเอาแบบอย่างจากประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย (Civil Law) หลายประเทศด้วยกัน³ ฉะนั้น แนวคิดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของไทยจึงเป็นไปในแนวทางเดียวกับแนวคิดของประเทศกลุ่ม Civil Law แต่อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ ในยุคต้น ๆ ศาลไทยยังคงนำแนวคิดในเรื่องการกำหนดค่าเสียหายในเรื่องลงโทษมาใช้ด้วย เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 64/2501 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 366/2474 ซึ่งไม่น่าจะถูกต้องตามแนวคิดของระบบกฎหมายของไทยที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม มีข้อพิจารณาว่าแม้ตามระบบ Common Law จะมีแนวคิดในเรื่องค่าเสียหายที่เป็นเชิงลงโทษ แต่ศาลอังกฤษและอเมริกาก็ยกเว้นไม่นำหลักการกำหนดค่าเสียหายในเชิงลงโทษมาใช้ในกรณีเรือโดนกัน แต่ศาลจะกำหนดค่าสินไหมทดแทนเฉพาะเพื่อให้ผู้กระทำความผิดกลับคืนสู่ฐานะเดิมเท่านั้น

นอกจากนี้แล้วยังมีข้อพิจารณาต่อไปอีกว่าการกำหนดค่าสินไหมทดแทนนั้นควรเป็นไปเพื่อชดใช้เยียวยาความเสียหาย ซึ่งความเสียหายนั้นต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากการกระทำของผู้ทำละเมิดด้วย แต่เนื่องจากการทำละเมิดครั้งหนึ่ง ๆ อาจจะมีผลเสียหายเกิดขึ้นหลายประการ จึงอาจมีปัญหาก่อเกิดขึ้นได้ว่า ผลเสียหายใดบ้างที่ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบ ซึ่งหลักในเรื่องนี้เป็นที่รู้จักกันว่าเป็นหลักในเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล (causation) ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 2 ว่า ทฤษฎีที่นำมาใช้ในการพิจารณาขอบเขตของความเสียหายมีอยู่ 2 ทฤษฎี คือ

1) ทฤษฎีผลโดยตรง ถือหลักว่าถ้าไม่มีการกระทำ ผลจะไม่เกิด ฉะนั้นผลที่เกิดขึ้นย่อมเกิดจากการกระทำ ในระบบ Civil Law การจะตัดสินว่าผลของการกระทำใดเป็นผลโดยตรงที่จำเลยจะต้องรับผิดชอบจะขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาลหรือผู้พิพากษาแต่ละคนเป็นหลัก

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 7.

2) ทฤษฎีผลธรรมดา ถือหลักว่าผู้กระทำผิดต้องรับผิดชอบในผลเสียหายที่โดยปกติเกิดจากการกระทำละเมิด ส่วนความเสียหายนอกเหนือจากความเสียหายโดยปกตินั้น ผู้กระทำจะต้องรับผิดชอบก็ต่อเมื่อเป็นความเสียหายที่วิญญูชนสามารถคาดหมายได้ด้วย หรือที่ในระบบ Common Law เรียกว่า “หลักการคาดเห็นผล” (foreseeable)

จากกรณีดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่าทฤษฎีที่นำมาใช้ในการกำหนดความรับผิดชอบของระบบกฎหมาย Civil Law และ Common Law นั้นต่างกัน โดยหลักการคาดเห็นผลของระบบ Common Law นี้ได้ถูกนำมาใช้ในการกำหนดความรับผิดในคดีเรือโดนกันด้วย จึงอาจจะทำให้มุมมองในการกำหนดความรับผิดในกรณีเรือโดนกันของทั้งสองระบบมีความแตกต่างกันออกไป สำหรับ Lisbon Rules นั้นได้นำหลักทฤษฎีผลโดยตรงของกลุ่มประเทศ Civil Law มาใช้⁴ เพื่อจัดข้อยุ่งยากในเรื่องที่ว่าความเสียหายประการใด เป็นความเสียหายที่ไกลเกินกว่าเหตุ ทั้งนี้ เนื่องจากทฤษฎีผลโดยตรงจะกำหนดให้เป็นดุลพินิจของศาลหรือผู้พิพากษาแต่ละคนเป็นผู้พิจารณา ในขณะที่ถ้าใช้ทฤษฎีผลธรรมดาศาลต้องพิจารณาโดยคำนึงถึงมาตรฐานของวิญญูชนด้วยซึ่งจะเป็นเรื่องที่ยุ่งยากพอสมควร อย่างไรก็ตาม แม้ว่าหลักทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลที่นำมากล่าวนี้จะเป็นทฤษฎีที่นำมาปรับใช้ในเรื่องของความรับผิดก็ตาม แต่หลักในเรื่องความรับผิดก็จะมีผลต่อเนื่องไปถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วย จึงสมควรกล่าวไว้ด้วยกัน

กล่าวโดยสรุป เมื่อพิจารณาถึงหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ก็มีความคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ ให้มีการชดใช้เยียวยาเพื่อให้คู่กรณีได้กลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนหนึ่งไม่มีการละเมิดเกิดขึ้นเลย แม้ว่าอาจมีความแตกต่างกันในแง่ของทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลอยู่บ้างก็ตาม ดังนั้น ในเบื้องต้นนี้จึงพอจะกล่าวได้ว่ามีความเป็นไปได้ที่จะนำแนวทางของกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และLisbon Rules มาใช้ในประเทศไทย อย่างไรก็ตาม คงต้องพิจารณาในรายละเอียดกันในหัวข้อต่อไปว่าจะมีความเป็นไปได้แค่ไหนเพียงใด

⁴ See Rule C

4.2 ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกัน

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงค่าสินไหมทดแทนที่พึงจะได้รับจากกรณีเรือโดนกันตามแนวทางของกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ว่ามีความแตกต่างกันหรือเหมือนกันอย่างไร เพื่อที่จะได้นำมาปรับใช้ได้อย่างเหมาะสมภายใต้กฎหมายไทย นอกจากนี้ จะได้พิจารณาร่าง พรบ.ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. เทียบเคียงไปพร้อมกันด้วยเพื่อให้เห็นว่ามี การรับเอาหลักใดมาใช้ในตัวร่างพระราชบัญญัติดังกล่าว

4.2.1 ความเสียหายแก่เรือโดนกัน

ก. การใช้ราคาเรือ

แนวคิดในการชดเชยราคาเรือเพื่อให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมในกรณีที่เรือเกิดการโดนกันจนเรือลำหนึ่งได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงนั้น ตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกามีหลักการร่วมกันคือได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดเชยมูลค่าเรือตามราคาท้องตลาดในวันที่เกิดการโดนกันขึ้นหนึ่ง หลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิมได้ถูกนำมาปรับใช้ใน Lisbon Rules ด้วยเช่นกัน โดยบทบัญญัติใน Rule I1 ได้กำหนดไว้ว่า “ในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเท่ากับราคาที่ซื้อเรือลำที่คล้ายคลึงกันในท้องตลาดในวันที่เกิดการโดนกันขึ้น แต่ถ้าไม่มีเรือลำที่คล้ายคลึงกัน ผู้เสียหายจะได้รับการเยียวยาตามมูลค่าเรือลำที่เสียหายในวันที่โดนกัน โดยคำนึงถึงชนิด อายุ สภาพและลักษณะของงานที่ปฏิบัติ นั้น หรือองค์ประกอบอื่นที่คล้ายคลึงกัน”

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถ้อยคำใน Rule I 1 ของ Lisbon Rules แล้วจะเห็นได้ว่า Lisbon Rules ได้พยายามเสนอมาตรการเยียวยาความเสียหายในทิศทางที่แตกต่างไปจากกฎหมายอังกฤษและอเมริกา กล่าวคือ โดยแทนที่มาตรการเยียวยาตาม Rule I 1 จะเป็นการใช้ราคาเรือตามราคาท้องตลาดเสียทีเดียว แต่ Rule II กลับเน้นไปที่การซื้อเรือลำที่คล้ายคลึงกันมาแทน แต่ถ้าไม่สามารถหาเรือลำที่คล้ายคลึงกันได้ ผู้เสียหายจึงจะได้รับการเยียวยาโดยวิธีการประเมินตามมูลค่าของเรือลำที่เสียหายในวันที่โดนกัน โดยคำนึงถึง ชนิด อายุ สภาพ และลักษณะของงานที่ปฏิบัติของเรือลำนั้น⁵

⁵ See Rule I1

เมื่อได้พิจารณามาตรการในการใช้ราคาเรือของ Lisbon Rules แล้วจะเห็นว่าที่ Lisbon Rules ได้กำหนดให้ใช้ราคาที่ใช้ซื้อเรือลำที่คล้ายคลึงกันนั้น อาจเกิดความไม่สะดวกในการแสวงหาเรือลำที่คล้ายคลึงกัน เพื่อนำมาใช้ในการประเมินราคา ทั้งนี้ เนื่องจากโดยข้อเท็จจริงแล้วเรือลำหนึ่งอาจมีลักษณะเฉพาะของตนเอง และมีความเป็นไปได้ที่เจ้าของเรืออาจจะได้รับชดใช้ราคาเรือมากกว่ามูลค่าจริงของเรือลำที่เสียหาย ดังนั้น จึงเห็นว่าถ้ากำหนดให้ใช้ราคาตลาดของเรือลำที่เสียหายน่าจะมีความสะดวก และมีความเหมาะสมมากกว่าเพราะแนวคิดของราคาตลาดนั้นจะมีความหลากหลาย ซึ่งก่อให้เกิดความยืดหยุ่นในการประเมินราคามากกว่า

จึงอาจจะสรุปได้ว่า หลักการในการประเมินราคาเรือโดยใช้ราคาตลาดของเรือลำที่เสียหายตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกันน่าจะเป็นหลักการที่เหมาะสมที่สุดในการที่รับเอามาใช้ได้ทั้งยังสอดคล้องกับแนวคำพิพากษาของศาลไทย เช่นคำพิพากษาฎีกาที่ 1550/2518 ตัดสินไว้ว่า “ค่าเสียหายแก่รถยนต์ที่ถูกชนจนเกิดไฟไหม้เสียหายทั้งหมด ให้ถือว่าเสียหายตั้งแต่อันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการกะประมาณราคา คือ เวลาที่ทำละเมิด” ตามคำพิพากษานี้ค่าเสียหายในเวลาที่ทำละเมิดก็คือราคาท้องตลาดของรถยนต์ตามสภาพที่พึงเป็นอยู่ในเวลาที่ทำละเมิดนั่นเอง

ในกรณีของร่าง พรบ.ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ในมาตรา 17(1) ได้กำหนดแนวทางในการใช้ราคาไว้ดังนี้ คือ ในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิงเจ้าของเรือจะได้รับชดใช้ราคาเรือตามมูลค่าในวันที่เกิดการโดนกัน ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงประเภท อายุ สภาพ ความสามารถในการหารายได้ ลักษณะงานที่ปฏิบัติ ราคาแห่งมูลประกันภัย ฯลฯ” จะเห็นได้ว่า แนวทางของร่าง พรบ.นี้เป็นไปในแนวทางเดียวกับที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น โดยมีได้นำบทบัญญัติของ Lisbon Rules ที่ให้ใช้ค่าเสียหายเท่ากับราคาที่ใช้ซื้อเรือลำที่คล้ายคลึงมาแทน

ข. ค่าระวางและค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือ

ในกรณีของการชดใช้ค่าระวางเรือ ซึ่งเจ้าของเรือจะต้องสูญเสียไปจากการที่เรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงนั้น ตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules มีหลักการที่คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ ในกรณีเรืออยู่ในระหว่างปฏิบัติตามสัญญาขนส่ง เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าระวางเฉพาะเที่ยวการขนส่งที่กำลังปฏิบัติอยู่นั้น ในทางปฏิบัติค่าระวางที่สูญเสียไปจะเกิดขึ้นในกรณีที่ตกลงกันว่าค่าระวางจะจ่ายให้ที่ปลายทางหรือจ่ายเป็นช่วง ๆ ตามระยะการเดินทางเท่านั้น แต่เจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าระวางที่คาดว่าจะได้รับในอนาคต สำหรับการว่าจ้างที่อาจจะมี

ต่อไปหลังการเดินเรือเกี่ยวกับกำลังปฏิบัติอยู่ และค่าระวางนี้จะต้องเป็นค่าระวางสุทธิจริง ๆ กล่าวคือ จะต้องมีการหักค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหากมีการปฏิบัติตามสัญญาขนส่งจนเสร็จสิ้นก่อน ซึ่งใน Lisbon Rules ก็ได้ใช้คำว่า “Net freight loss”

ในส่วนของค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือ ตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ก็มีแนวทางที่สอดคล้องกันแม้ว่าจะมีวิธีการที่ต่างกัน กล่าวคือ ตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกาไม่ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือแยกต่างหากจากราคาเรือ เพราะในการประเมินราคาเรือศาลจะรวมเอาความสามารถในการทำรายได้ของเรือเข้าไว้ด้วย จึงถือว่าค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือได้ถูกรวมเข้าไปในมูลค่าของเรือแล้ว แต่ตาม Lisbon Rules ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือ แยกต่างหากออกจากการประเมินราคาเรือ⁶ ซึ่งกรณีนี้เห็นว่าแนวทางของ Lisbon Rules น่าจะดีกว่าเพราะจะทำให้การคิดค่าเสียหายออกมาได้ชัดเจนขึ้นว่าเจ้าของเรือจะมีสิทธิได้รับชดเชยความเสียหายอะไรบ้าง และมีหลักเกณฑ์ในการคิดอย่างไร

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาหลักการคิดค่าระวางเรือและค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือให้แก่ผู้เสียหายตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules จะเห็นได้ว่ามีแนวคิดที่ดีและเป็นระบบ กล่าวคือ ในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ถ้าเรืออยู่ในระหว่างปฏิบัติตามสัญญารับขน เจ้าของเรือจะได้รับค่าระวางสำหรับการขนส่งที่วันนั้น แต่ไม่มีสิทธิอ้างเอาค่าระวางที่คาดว่าจะได้รับในอนาคตในฐานะที่เป็นค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือได้อีก เพราะถือว่าเรือยังติดอยู่ในช่วงเวลาการปฏิบัติตามสัญญารับขน เจ้าของเรือย่อมไม่สามารถนำเรือไปใช้ประโยชน์อย่างอื่นได้อีกนอกจากการปฏิบัติตามสัญญารับขนนั้น แต่ถ้าในกรณีเรือไม่ได้อยู่ในสัญญารับขน เจ้าของเรือก็จะมีสิทธิเรียกเอาค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือได้ เพราะถือว่าเมื่อเรือไม่ได้ติดอยู่กับสัญญารับขนใด ๆ เจ้าของเรือก็มีสิทธิที่จะเอาเรือไปใช้ประโยชน์ได้

กล่าวโดยสรุป บทบัญญัติในการเรียกค่าระวางและค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือตามกฎหมายอังกฤษ และอเมริกา และ Lisbon Rules มีแนวคิดที่ดี เป็นระบบ และมีความเป็นธรรมต่อผู้กระทำความเสียหายและเจ้าของเรือ เพราะจะช่วยให้การคิดคำนวณค่าเสียหายมีความชัดเจนขึ้น จึง

⁶ See Rule I 2 (d).

ควรที่จะรับเอามาปรับใช้ในกฎหมายไทยในกรณีเรือโค่นกันได้ นอกจากนี้ ตามที่ศึกษามาในบทที่ 2 แล้วว่า การตัดสินใจให้ค่าขาดประโยชน์ของศาลไทยโดยมากศาลจะใช้ดุลพินิจกำหนดให้แบบรวม ๆ จึงไม่ทราบว่าศาลมีวิธีการคิดอย่างไร หรือมีหลักเกณฑ์อย่างไร

เมื่อพิจารณาร่าง พรบ.ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโค่นกัน พ.ศ. เห็นได้ว่าได้มีการนำแนวทางของ Lisbon Rules มาใช้ด้วย โดยในร่างมาตรา 17 ได้กำหนดว่าในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ค่าเสียหายได้แก่ (5) “ค่าเสียหายจากการขาดรายได้ในค่าระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนอย่างอื่นที่จะได้รับตามสัญญา หรือจากการไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือในระหว่างเวลาอันควรที่ได้ใช้ไปเพื่อหาเรืออื่นมาแทน ไม่ว่าในที่สุดจะหาเรืออื่นมาแทนได้หรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้จะต้องหักค่าใช้จ่ายอันจะพึงมีขึ้นหากมีการปฏิบัติตามสัญญาหรือใช้ประโยชน์จากเรือนี้มาก่อน”

ค. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

ในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง นอกจากการชดเชยราคาเรือ และค่าระวางเรือหรือค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือ ซึ่งเป็นค่าเสียหายหลัก ๆ แล้ว ยังอาจมีค่าเสียหายอื่น ๆ ตามมาอีก ตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules มีแนวทางที่สอดคล้องกันเพียงแต่ว่า Lisbon Rules มีการบัญญัติไว้ชัดเจนและเป็นหมวดหมู่มากกว่าของอังกฤษและอเมริกา ซึ่งใน Lisbon Rules สามารถพิจารณาได้จาก Rule I 2

แต่โดยสรุปแล้ว ค่าใช้จ่ายตามแนวทางกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules อาจแบ่งออกได้เป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ ลักษณะแรก ค่าใช้จ่ายที่เจ้าของเรือต้องใช้จ่าย เช่น ค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าอุปกรณ์เรือ ที่ไม่ได้รวมอยู่ในการประเมินราคาเรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น ค่าใช้จ่ายส่วนนี้ตามกฎหมายของอังกฤษและอเมริกาเรียกว่าเป็น Out-of-pocket costs สำหรับค่าใช้จ่ายในกรณีนี้ Lisbon Rules ได้กำหนดไว้ใน Rule I 2(a) ลักษณะที่ 2 ค่าใช้จ่ายที่เป็นความรับผิดของเจ้าของเรือที่เกิดจากเรือโค่นกัน เช่น เงินที่เจ้าของเรือต้องรับผิดตามกฎหมายที่ได้ใช้ให้แก่บุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากข้อผูกพันแห่งสัญญาหรือโดยผลของกฎหมาย เพราะมีเหตุเรือโค่นกัน ซึ่งตามกฎหมาย อังกฤษและอเมริกาค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ก็จัดว่าเป็น out-of-pocket costs ด้วยเช่นกัน และ Lisbon Rules ก็ได้กำหนดไว้ใน Rules I 2 (b)

จากกรณีดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่าค่าใช้จ่าย 2 ลักษณะดังกล่าวก็เป็นค่าใช้จ่ายอันเป็นที่ยอมรับกันทั้งในกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษและอเมริกา รวมทั้งได้รับการยอมรับโดย Lisbon Rules ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศด้วย และถ้าพิจารณาตามกฎหมายไทยค่าใช้จ่ายเหล่านี้ ถ้าโจทก์พิสูจน์ให้ศาลเห็นได้ว่าโจทก์ได้ใช้จ่ายไปจริง โจทก์ก็มีสิทธิได้รับชดใช้ด้วย จึงเห็นว่าน่าจะเป็นแนวคิดของค่าใช้จ่ายที่สามารถรับมาใช้ในกฎหมายไทยได้ โดยอาจจะนำแนวทางของ Lisbon Rules มาเป็นหลักในการปรับใช้ เนื่องจากมีหลักเกณฑ์ที่บัญญัติแยกตามลักษณะของค่าใช้จ่ายไว้เป็นหมวดหมู่อย่างชัดเจน ในขณะที่ตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกาไม่มีการแยกลักษณะอย่างชัดเจน แต่เรียกโดยรวมว่าเป็น out-of-pocket costs

ในกรณีของร่าง พรบ.ความรับผิดทางแพ่งอันเกิดจากการโดนกัน พ.ศ. ก็ได้รับเอา Rule I2 (a) และ (b) ของ Lisbon Rules มาใช้ด้วย ซึ่งก็เป็นไปตามหลักการที่ได้วิเคราะห์ดังกล่าวข้างต้น นอกจากนี้ ในร่าง พรบ.ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ยังได้เพิ่มเติมบทบัญญัติบางประการนอกเหนือไปจากที่ปรากฏใน Lisbon Rules ด้วย โดยในมาตรา 17(6) ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับ“ค่าเสียหายอย่างอื่นซึ่งเป็นผลโดยตรงจากการที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง” ด้วย บทบัญญัติในมาตรา 17(6) นี้ เป็นบทบัญญัติที่เขียนไว้กว้าง ๆ อันเป็นการสร้างความยืดหยุ่นเพื่อให้สิทธิแก่เจ้าของเรือถ้ายังมีความเสียหายอื่นใดอีก แต่ก็มีปัญหาว่าจะเป็นการเขียนที่ซ้ำซ้อนกับมาตรา 17(2) หรือไม่ เพราะในมาตรา 17(2) ได้กำหนดให้มีการชดใช้ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นอันเกิดขึ้นเพราะเรือโดนกัน สำหรับกรณีนี้เห็นว่ามันน่าจะซ้ำซ้อนกันเพราะตามมาตรา 17(2) เน้นถึงภาระและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการจัดการแก่เรือที่ได้รับความเสียหายจากการโดนกัน ในขณะที่มาตรา 17(6) ได้แก่ค่าเสียหายอย่างอื่น ๆ นอกเหนือจากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นทั้งหมด ซึ่งผู้เขียนก็เห็นว่าควรมีบทบัญญัติกว้าง ๆ ในลักษณะนี้ที่ให้เจ้าของเรือสามารถฟ้องเรียกค่าเสียหายอื่น ๆ ได้ อีก ถ้าหากมี และศาลก็สามารถใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายนั้นๆได้เพื่อประโยชน์แห่งความยุติธรรม

ง. ดอกเบี้ย

ในการใช้ราคาเรือจะต้องมีการบวกดอกเบี้ยเข้าไปในราคาเรือด้วย ตามกฎหมายอังกฤษก็มีแนวทางสอดคล้องกับ Lisbon Rules คือ ในกรณีของความเสียหายโดยสิ้นเชิงดอกเบี้ยจะเริ่มคิด

ตั้งแต่วันที่เกิดการ โคนกัน ซึ่งกฎหมายลักษณะละเมิดของไทยก็มีหลักการเช่นเดียวกัน โดยได้กำหนดว่า “ในกรณีหนึ่งอันเกิดแต่มูลละเมิดลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดมาแต่เวลาที่ทำละเมิด ฉะนั้น หลักการคิดดอกเบี้ยในกรณีเรือ โคนกันตามกฎหมายอังกฤษ และ Lisbon Rules จึงน่าจะนำมาใช้ในกฎหมายไทยได้

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณา พรบ.ความรับผิดทางแพ่งจากเรือ โคนกัน พ.ศ. แล้วไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องดอกเบี้ยในค่าเสียหายแต่อย่างใด แต่ในกรณีนี้ก็จะเห็นได้ว่ามีบทบัญญัติที่สามารถนำมาใช้ได้อยู่แล้วดังที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 204 และมาตรา 206 แห่ง ป.พ.พ.และบทบัญญัติดังกล่าวก็เป็นไปในแนวทางเดียวกับต่างประเทศด้วย

4.2.2 ความเสียหายแก่เรือเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 ว่า หลักในเรื่องเรือเสียหายเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) นั้น โดยปกติแล้วเป็นหลักที่ถูกนำมาปรับใช้เฉพาะกรณีที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล แต่หลักนี้กฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ก็ได้นำมาปรับใช้ในเรื่องความรับผิดในกรณีเรือ โคนกันด้วย และหลัก Constructive Total Loss ในกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ก็มีแนวทางที่สอดคล้องกันด้วย โดยถือว่าในกรณีที่เรือ โคนกันและเป็นเหตุให้เรือได้รับความเสียหาย แต่ปรากฏว่าค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมมีจำนวนมากกว่ามูลค่าเรือ เจ้าของเรือจะมีสิทธิได้รับชดใช้เป็นจำนวนเพียงเท่ากับมูลค่าเรือในขณะที่ โคนกันและกรณีนี้ก็ให้ปรับเข้ากับหลักของกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิงด้วย

ถ้าพิจารณาในหลักการของ Constructive Total Loss แล้ว ถือได้ว่าเป็นหลักในการคิดค่าเสียหายที่ดีและเป็นธรรมแก่คู่กรณี เนื่องจากหลักการในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็เพื่อให้คู่กรณีกลับคืนสู่ฐานะเดิม เช่น กรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง การชดใช้ก็คือมูลค่าเรือ เพราะมูลค่าเรือก็คือความเสียหายที่แท้จริงของเจ้าของเรือ เช่นเดียวกับกรณีที่เรือเสียหาย แต่ยังไม่ถึงขนาดที่เรียกว่าเรือเสียหายโดยสิ้นเชิง แต่ถ้าหากจะมีการซ่อมแซมเรือ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือจะมีจำนวนมากกว่ามูลค่าของเรือ ในกรณีเช่นนี้ก็ควรให้เจ้าของเรือได้รับค่าเสียหายเท่ากับมูลค่าเรือ เช่นเดียวกับกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ซึ่งถือว่าเป็นค่าเสียหายอันแท้จริง ถ้าให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามจำนวนค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือ ซึ่งเกินกว่ามูลค่าของเรือก็จะกลายเป็นว่าเจ้าของเรือได้รับชดใช้เกินกว่าค่าเสียหายที่แท้จริง อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณากฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการ

ใช้ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดแล้ว ก็ไม่ปรากฏว่ามี บทบัญญัติในทำนองเดียวกับหลักการชดใช้ในเรื่อง Constructive total loss โดย ป.พ.พ.มาตรา 438 ได้บัญญัติไว้เพียงว่าค่าสินไหมทดแทนได้แก่ “...ค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้” ฉะนั้น ถ้าหากมี กรณีที่เรือเสียหายแต่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือจะมีจำนวนมากกว่ามูลค่าเรือ เช่นนี้ศาลจะ วินิจฉัยกรณีนี้อย่างไร เมื่อศึกษาถึงแนวคำพิพากษาฎีกาก็ไม่พบว่าไม่มีแนวคำพิพากษาพอที่จะเป็นตัวอย่างของกรณีดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตาม เห็นว่า หากมีกรณีที่เรือเสียหาย และปรากฏว่าค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือมีจำนวนมากกว่ามูลค่า ศาลก็น่าจะยึดถือหลักให้มีการชดใช้ความเสียหายอันแท้จริง ซึ่งจะจำกัดอยู่เพียงจำนวนเท่ากับมูลค่าของเรือลำนั้น จึงอาจสรุปได้ว่า หลักของการชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่เรือเป็น Constructive Total Loss ก็ไม่ขัดกับหลักกฎหมายของไทยที่มีอยู่ แต่หากมีการนำหลักการชดใช้ในเรื่อง Constructive Total Loss มาใช้ในกฎหมายไทย ก็น่าจะช่วยให้การพิจารณาค่าสินไหมทดแทนมีความครบถ้วนและชัดเจนขึ้น

ในกรณีของร่าง พรบ.ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโค่นกัน พ.ศ. ... ก็ได้นำหลัก การชดใช้ในเรื่อง Constructive Total Loss มาใช้ด้วย โดยในมาตรา 17 วรรคท้ายได้กำหนดว่า “ในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายจนค่าใช้จ่ายในการทำให้เรือกลับคืนสู่สภาพเดิมสูงกว่ามูลค่าของเรือในเวลา ที่เรือโค่นกันให้ถือว่าเรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงด้วย” ซึ่งจะเห็นได้ชัดว่าบทบัญญัติดังกล่าว ก็คือนิยามของคำว่า Constructive Total Loss ตามแนวทางของกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules นั่นเอง ดังนั้น การชดใช้ค่าเสียหายกรณีของ Constructive Total Loss ก็ให้นำหลักในเรื่องความเสียหายโดยสิ้นเชิงตามมาตรา 17 วรรคต้นมาใช้ด้วย

4.2.3 ความเสียหายแก่เรือแต่เพียงบางส่วน

ก. ค่าซ่อมแซมเรือ

หลักการชดใช้ค่าซ่อมแซมเรือเพื่อให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมในกรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วนนั้นขอแยกเป็นประเด็นในการพิจารณาดังต่อไปนี้ คือ

ประเด็นที่หนึ่ง

การซ่อมแซมเรืออาจจะทำได้ในรูปของการซ่อมแซมชั่วคราว และการซ่อมแซมอย่างถาวร ซึ่งตามหลักกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rule มีแนวทางที่สอดคล้องกัน กล่าวคือ เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าซ่อมแซมชั่วคราวที่ได้กระทำขึ้นเพื่อให้เรือสามารถเดินทางต่อไปได้อย่าง

ปลอดภัยตลอดเส้นทาง และค่าซ่อมแซมเรืออย่างถาวร แต่ค่าซ่อมแซมนั้นจะต้องเป็นจำนวนที่ได้ใช้จ่ายไปตามสมควรด้วย แต่ทั้งกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon ก็มีได้กำหนดลงไปว่าตามสมควรมีขอบเขตเพียงใด ทั้ง ๆ ที่เป็นประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นอยู่เสมอ

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาหลักการข้างต้น ที่ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าซ่อมแซมทั้งค่าซ่อมแซมชั่วคราวและถาวรที่ได้กระทำไปตามสมควรแล้ว ก็เห็นว่าน่าจะเหมาะสมดีแล้ว เพราะว่า ในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายแต่เพียงบางส่วนในระหว่างเดินทาง เรือก็อาจจะเสียหายจนไม่สามารถเดินทางได้อีก จึงมีความจำเป็นอยู่เองที่จะต้องมีการซ่อมแซมชั่วคราวก่อน เพื่อให้เรือสามารถเดินทางไปปฏิบัติภารกิจให้เสร็จก่อน หรือเพื่อไปเข้ารับการซ่อมแซมถาวรต่อไป ซึ่งจะเห็นว่าค่าซ่อมแซมชั่วคราวและถาวรก็เป็นค่าเสียหายที่เป็นผลโดยตรงจากเรือ โคนกันและไม่ถือว่าเป็นความเสียหายที่ไกลเกินกว่าเหตุ นอกจากนี้ การจะให้นิยามหรือขอบเขตของคำว่า “ค่าซ่อมแซมที่เป็นไปตามสมควร” คงจะเป็นไปได้ยาก เพราะสภาพการซ่อมแซมมีความหลากหลาย แต่ Lisbon Rules ก็ได้มีการยกตัวอย่างค่าซ่อมแซมไว้ด้วยเพื่อช่วยให้แนวทางของคำว่าค่าซ่อมแซมตามสมควรมีความชัดเจนขึ้น* โดยสรุปก็เห็นว่าหลักการที่ให้มีการซ่อมแซมเรือชั่วคราวและถาวรข้างต้นน่าจะเป็นหลักการที่นำมาใช้ในกฎหมายไทยต่อไปได้ โดยควรนำบทบัญญัติใน Rule II (a) ของ Lisbon Rules มาเป็นแนวทางประกอบด้วย

เมื่อพิจารณาตามร่าง พรบ.ความรับผิดชอบทางแพ่งจากเรือ โคนกัน พ.ศ. แล้วจะเห็นว่าก็มีแนวทางเดียวกับหลักการของกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules เพียงแต่ว่าในร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวได้มีการเน้นถ้อยคำของคำว่าค่าซ่อมแซมชั่วคราวและถาวรให้ชัดเจนขึ้น โดยในมาตรา 18 ได้กำหนดไว้ว่าในกรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน ค่าเสียหาย ได้แก่ (1) ค่าซ่อมแซมชั่วคราวที่ได้กระทำขึ้นตามสมควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือ นั้น และค่าซ่อมแซมถาวรเพื่อให้เรือกลับคืนสู่สภาพเช่นก่อนเรือ โคน

*เช่น ค่าใช้เรือ ค่าทำความสะอาดไล่แก๊ส ค่าทำความสะอาดถึง ค่ากระทำเรือ ค่าควบคุมดูแลการซ่อมแซม ค่าตรวจและยืนยันมาตรฐานเรือ เป็นต้น

กัน นอกจากนี้ ร่าง พรบ.นี้ยังได้รับเอาแนวทางของค่าใช้จ่ายที่ได้ยกตัวอย่างไว้ใน Rule II 1 (a) มาใช้ด้วย ซึ่งมีส่วนทำให้ประเด็นคำว่า ตามสมควรมีความชัดเจนขึ้นและยังเป็นแนวทางที่ช่วยในการวินิจฉัยของศาลต่อไปด้วย

ประเด็นที่สอง

ในระหว่างการซ่อมแซมเรือ อาจมีกรณีที่เจ้าของเรือถือโอกาสทำการปรับปรุงหรือบำรุงรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามปกติที่มีขึ้นตามรอบระยะเวลาการบำรุงรักษาเรือไปพร้อมกับการซ่อมแซมเรือด้วย ตามกฎหมายอังกฤษและกฎหมายอเมริกาก็เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับ Lisbon Rules ที่ได้กำหนดว่า ถ้าเจ้าของเรือทำการซ่อมแซมความเสียหายพร้อมกับการบำรุงรักษาตามปกติที่มีขึ้นตามรอบระยะเวลาพร้อมกับการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีอื่น ค่าซ่อมแซมจะรวมถึงค่าใช้จ่าย ค่าเทียบท่า หรือค่าบริการอื่นที่เรียกเก็บตามระยะเวลาเฉพาะในส่วนที่ใช้ซ่อมแซมความเสียหายจากการโคลนกัน⁷

เมื่อพิจารณาหลักการข้างต้นแล้ว เห็นว่า ก็เป็นบทบัญญัติที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรมเพราะผู้กระทำความเสียหายควรจะต้องรับผิดชอบความเสียหายเฉพาะที่เกิดจากการกระทำของตน ซึ่งก็คือ ค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บตามระยะเวลาเฉพาะในส่วนที่ใช้ซ่อมแซมเรือ แต่อย่างไรก็ตาม แม้จะดูเหมือนว่ามีกรณีที่เจ้าของเรืออาจจะได้ประโยชน์จากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือโดยเจ้าของเรืออาจเอาเรือเข้าไปบำรุงรักษาหรือให้ซ่อมแซมให้ครอบคลุมความเสียหายอื่น ๆ นอกจากความเสียหายของผู้กระทำความเสียหายที่ก่อให้เกิดขึ้นก็ตาม ซึ่งถ้าการซ่อมแซมที่เพิ่มนี้ หากไม่ทำให้ภาระของผู้กระทำความเสียหายต้องจ่ายค่าเสียหายเพิ่มขึ้นจากที่ตนทำความเสียหายแล้ว เจ้าของเรือก็ควรมีสติที่ได้รับประโยชน์ครั้งนี้ด้วย และไม่เป็นการขัดต่อหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิม อย่างไรก็ตาม แต่ถ้าพิจารณาในทางปฏิบัติก็อาจมีปัญหาอยู่เช่นกัน เช่น ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาที่ซ้ำซ้อนกัน บางทีก็อาจจะเป็นการยากที่จะพิสูจน์ให้เห็นชัดเจนว่า ช่วงระยะเวลาที่ซ่อมแซมจะยืดยาวออกไปเท่าไร สุดท้ายก็คงต้องใช้ดุลพินิจศาลในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้ถูกต้องต่อไป กล่าวโดยสรุป หลักการตามกฎหมายอังกฤษและ Lisbon Rules ก็ไม่ทำให้ผู้กระทำความเสียหายต้องรับภาระเพิ่มขึ้นจากการกระทำของตนจึงน่าจะนำมาใช้ได้โดยไม่ขัดต่อกฎหมายละเมิดของไทย

⁷ See Rule III (9)

ในกรณีของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือ โคนกัน พ.ศ. ก็ได้มีการรับเอาบทบัญญัติใน Rule II 1(a) ของ Lisbon Rules มาบัญญัติ โดยในมาตรา 18 วรรคท้าย ได้กำหนดไว้ว่า “ถ้าเจ้าของเรือทำการซ่อมแซมความเสียหายพร้อมกับการบำรุงรักษาตามปกติที่มีขึ้นตามระยะเวลาหรือพร้อมกับการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีอื่น ค่าซ่อมแซมที่พึงได้รับรวมถึง ค่าใช้เชื้อ ค่าเทียบท่า หรือค่าบริการอย่างอื่นที่เรียกเก็บตามระยะเวลาเฉพาะในส่วนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการซ่อมแซมตามมาตรานี้เท่านั้น”

จากบทบัญญัติในมาตรา 18 วรรคท้ายนี้ ก็ควรให้ประโยชน์แก่เจ้าของเรือในการที่จะบำรุงรักษาเรือตามปกติหรือซ่อมแซมความเสียหายตามแนวของกฎหมายอังกฤษ และ Lisbon Rules แต่จะได้เฉพาะค่าใช้เชื้อ ค่าเทียบท่า ค่าบริการอื่น ๆ เฉพาะระยะเวลาที่เกิดจากการซ่อมแซม ถ้าไม่ได้เกิดจากการซ่อมแซมก็เรียกไม่ได้

ประเด็นที่สาม

ในการซ่อมแซมเรืออาจจะมีกรณีที่วัสดุหรืออุปกรณ์ที่ได้รับความเสียหายแต่ไม่สามารถซ่อมแซมได้ จะต้องมีการเปลี่ยนวัสดุหรืออุปกรณ์จากชิ้นเดิมเป็นชิ้นใหม่ซึ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของเรือเพราะอาจจะได้ของที่ดีขึ้น ซึ่งตามกฎหมายอังกฤษมิได้ให้สิทธิผู้กระทำความเสียหายที่จะขอหักลดค่าวัสดุและอุปกรณ์ลงได้ ในขณะที่ตามกฎหมายอเมริกาศาลได้อนุญาตให้มีการขอลดราคาสำหรับอุปกรณ์ที่เปลี่ยนใหม่ลงได้ ถ้าอุปกรณ์ชิ้นใหม่นั้นได้ขยายอายุการใช้งานให้ยาวขึ้นกว่าชิ้นเดิม แต่ถ้าการเปลี่ยนนั้นไม่ได้ขยายอายุการใช้งานออกไป ผู้กระทำความเสียหายไม่มีสิทธิขอลดค่าอะไหล่ได้ แต่สำหรับ Lisbon Rules กลับไม่ได้กล่าวถึงกรณีที่ต้องมีการเปลี่ยนอุปกรณ์ที่มีสภาพที่ดีกว่าหรือมีมูลค่าสูงกว่ามาแทนอุปกรณ์ที่เสียหายโดย Lisbon Rules ได้กำหนดไว้เพียงแต่ว่า “เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับการชดเชยราคาอุปกรณ์เรือที่เสียหายอันเป็นผลมาจากเรือ โคนกันและไม่ถูกรวมอยู่ในค่าซ่อมแซมเรือ”⁸

เมื่อพิจารณาจากกรณีดังกล่าวข้างต้นแล้ว เห็นว่า ประเด็นของการเปลี่ยนวัสดุหรืออุปกรณ์เรือเป็นประเด็นที่เกิดขึ้นได้เสมอจากกรณีเรือ โคนกัน จึงควรมีบทบัญญัติที่กล่าวถึงกรณี

⁸ See Rule II 1 (d)

ที่มีการเปลี่ยนอุปกรณ์ขึ้นใหม่ที่มีมูลค่าสูงขึ้น หรือมีสภาพดีขึ้นมาแทนอุปกรณ์ชิ้นเดิมไว้ด้วย กรณีจึงเห็นได้ว่า บทบัญญัติใน Lisbon Rules ยังขาดบทบัญญัติในส่วนนี้ไป

ในส่วนของกฎหมายอเมริกาได้มีการอนุญาตขอลดราคาสำหรับอุปกรณ์ที่เปลี่ยนใหม่ลงได้ ถ้าการเปลี่ยนวัสดุหรืออุปกรณ์ขึ้นใหม่แทนชิ้นเก่าเพื่อให้อายุการใช้งานยาวนาน ซึ่งหลักการของอเมริกานี้เมื่อพิจารณาแล้วก็น่าจะมีความเหมาะสมและเป็นธรรม เพราะถ้าในกรณีที่มีการเอาอุปกรณ์ขึ้นใหม่ที่มีมูลค่าสูงกว่ามาเปลี่ยน และยังทำให้เจ้าของเรือได้รับประโยชน์จากระยะเวลาการใช้อุปกรณ์นั้นมากกว่าเดิม แต่ผู้กระทำความเสียหายไม่สามารถขอลดราคาอุปกรณ์ลงได้ก็จะกลายเป็นว่า เจ้าของเรือได้รับกำไรเพิ่มขึ้น อันจะมีลักษณะเป็นการหากำไรจากผู้กระทำความเสียหาย ซึ่งน่าจะเป็นการขัดต่อหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิม แต่ถ้าในกรณีที่มีการเปลี่ยนอุปกรณ์ขึ้นใหม่ที่มีราคาสูงกว่าชิ้นเดิมแต่ไม่ทำให้อายุการใช้งานขยายออกไปจากเดิม ผู้กระทำความเสียหายก็ไม่ควรมีสทธิขอลดราคาลงได้แม้ว่าอุปกรณ์ขึ้นใหม่จะมีมูลค่าสูงกว่าเดิมก็ตาม เพราะถือว่าเจ้าของเรือมีสิทธิได้รับการบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น และไม่ถือว่าเป็นการขัดต่อหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิมเพราะเจ้าของเรือไม่ได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นจากการเปลี่ยนอุปกรณ์ขึ้นใหม่ โดยสรุปจึงเห็นว่า หลักการของกฎหมายอเมริกาในเรื่องนี้เป็นหลักการที่ดี สอดคล้องกับหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิม จึงน่าจะเป็นแนวทางที่จะนำมาปรับใช้ในกฎหมายไทยได้

ในกรณีของร่าง พรบ.ความรับผิดชอบทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ไม่ได้นำหลักการของกฎหมายอเมริกามาใช้ แต่ได้กำหนดในมาตรา 20 ไว้ว่า “ถ้าในการซ่อมแซมตัวเรือได้นำวัสดุที่มีสภาพดีกว่าหรือมีมูลค่าสูงกว่ามาเปลี่ยนอุปกรณ์ที่เสียหาย ให้ประโยชน์เช่นว่านั้นตกแก่เจ้าของเรือ” เมื่อพิจารณาร่างมาตรา 20 แล้ว จะเห็นว่า เป็นบทบัญญัติเพื่อตัดปัญหาการโต้แย้งกันในประเด็นเรื่องการนำอุปกรณ์ขึ้นใหม่มาเปลี่ยน แต่บทบัญญัติเช่นนี้อาจจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้กระทำความเสียหายได้ในบางกรณี เพราะถ้าอุปกรณ์ขึ้นใหม่มีราคาสูงกว่าเดิมมากและการเปลี่ยนนั้นทำให้เจ้าของเรือได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้น เช่น ทำให้อายุการใช้งานขยายออกไป เจ้าของเรือก็จะได้กำไรจากการเปลี่ยนซึ่งอาจจะเป็นการขัดต่อหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิมได้ นอกจากนี้ ถ้อยคำในมาตรา 20 ก็อาจจะตีความไปได้ว่าอุปกรณ์เรือแม้เสียหายเพียงเล็กน้อยเจ้าของเรือก็อาจถือโอกาสเปลี่ยนได้ เพราะในมาตรา 20 ไม่ได้วางเงื่อนไขของการเอาอุปกรณ์ที่มีสภาพดีกว่าหรือสูงกว่ามาเปลี่ยนว่าจะทำได้ในกรณีใดบ้าง

ข. ค่าระวางหรือค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือ

ในกรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน การเรียกเอาการสูญเสียรายได้ (Loss of earnings) อันได้แก่ค่าระวางหรือการขาดประโยชน์จากการไม่ได้ใช้เรือในขณะที่เรืออยู่ระหว่างการซ่อมแซม นั้น ตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules มีหลักการหรือแนวคิดที่สอดคล้องไปในทางเดียวกัน กล่าวคือ ในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายแต่เพียงบางส่วนในขณะที่เรืออยู่ในระหว่างมีสัญญาขนส่ง และถ้าเหตุที่ทำให้เจ้าของเรือต้องสูญเสียรายได้ เช่น มีการยกเลิกสัญญาขนส่ง เจ้าของเรือย่อมมีสิทธิได้รับค่าสูญเสียรายได้ที่เป็นค่าระวางทั้งหมดสำหรับการขนส่งที่ขบวนนั้น แต่ค่าระวางนี้จะต้องมีการหักค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นแล้วจากการขนส่งออกก่อน เพื่อให้เป็นค่าระวางสุทธิ (Net freight) แต่ถ้าไม่ได้มีการเลิกสัญญา การสูญเสียรายได้ก็คือค่าขาดประโยชน์จากการไม่ได้ใช้เรือในระหว่างที่เรือซ่อมแซม อย่างไรก็ตาม ถ้าเจ้าของเรือไม่ได้นำเรือไปรับจ้างในช่วงเวลาที่ซ่อมแซม เจ้าของเรือจะเรียกร้องค่าเสียหายจากการสูญเสียรายได้

เมื่อพิจารณาหลักการของกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ข้างต้นแล้ว ก็มีหลักการที่คล้ายคลึงกับการคิดค่าระวางหรือค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ซึ่งก็เป็นหลักการชัดใช้ที่เป็นระบบและมีความชัดเจนในการคิดค่าเสียหาย โดยจะเห็นได้ชัดว่า กฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ได้ค้ำประกันว่า ถ้าเรือที่เข้ารับการซ่อมแซมอยู่ในระหว่างที่มีเรือรับจ้างขนส่งอยู่และได้มีการบอกเลิกสัญญาขนส่ง ค่าเสียหายก็คือค่าระวางสุทธิเพียงอย่างเดียว เจ้าของเรือไม่อาจเรียกค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือซ้ำซ้อนได้อีก เพราะถือว่าเจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบตามสัญญาขนส่งที่ทำอยู่ในระหว่างการซ่อมแซมเรือ นั้น เจ้าของเรือย่อมไม่สามารถนำเรือไปหาประโยชน์อย่างอื่นได้อีกในช่วงเวลานั้น แต่ถ้าไม่ได้มีการเลิกสัญญาขนส่งก็เท่ากับว่าเจ้าของเรือไม่ได้สูญเสียค่าระวาง ฉะนั้น การสูญเสียในกรณีนี้ก็คือการสูญเสียประโยชน์จากการไม่ได้ใช้เรือในช่วงระหว่างที่เวลาเรือซ่อมแซมอยู่นั้น

อย่างไรก็ตาม หลักการที่กล่าวมาข้างต้น เป็นหลักการคิดค่าเสียหายในเบื้องต้นเท่านั้น แต่ตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ยังได้วางหลักเกณฑ์เฉพาะสำหรับการคิดค่าระวางและค่าขาดประโยชน์จากการไม่ได้ใช้เรือในช่วงเวลาที่เรือเข้ารับการซ่อมแซม ในกรณีที่เรือตกอยู่ภายใต้สัญญาขนส่งประเภทต่าง ๆ เช่น สัญญาขนส่งประจำเส้นทาง สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว และสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา ซึ่งตามหลักกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon ก็มีแนวทางที่

สอดคล้องกัน อย่างไรก็ตาม แม้จะดูเหมือนว่า หลักเกณฑ์เฉพาะนี้จะช่วยทำให้การคิดคำนวณการสูญเสียรายได้ (loss of earnings) มีความชัดเจนขึ้น แต่ก็มีแนวทางที่ค่อนข้างยุ่งยากพอสมควร ซึ่งน่าจะก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งบทบัญญัติในส่วนของวิธีการคิดการสูญเสียค่าขาดประโยชน์จากการไม่ได้ใช้เรือในระหว่างซ่อมแซมเรือ เช่น ในกรณีที่เรืออยู่ในระหว่างการเช่าเรือรายเที่ยว ตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ได้กำหนดว่า ในกรณีที่เรืออยู่ระหว่างการซ่อมแซม ถ้าไม่ได้มีการบอกเลิกสัญญาเช่าเรือ การคิดค่าขาดประโยชน์จากการไม่ได้ใช้เรือในช่วงเวลาดังกล่าว ให้คำนวณโดยใช้รายได้สุทธิของเที่ยวการเดินทางเรือ สองเที่ยวก่อนและหลังการโดนกัน ซึ่งจะเห็นได้ว่าการอ้างอิงโดยใช้รายได้ของเที่ยวการเดินทางเรือหลังการโดนกัน ค่อนข้างเป็นเรื่องยุ่งยากในทางปฏิบัติ เพราะบทบัญญัติดังกล่าวจะทำให้การพิจารณาค่าสินไหมทดแทนจะต้องล่าช้าออกไปเพราะต้องรอให้เรือลำที่เสียหายสามารถเดินเรือได้ก่อนจึงจะสามารถหาเที่ยวการเดินทางเรือหลังการโดนกันได้

นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติของค่าระวางในการเดินเรือรายเที่ยวแต่ละเที่ยวก็ไม่เท่ากัน บางเที่ยวอาจจะได้น้อย บางเที่ยวอาจจะได้มากกว่าปกติหลายเท่าตัว ซึ่งถ้าเที่ยวการเดินทางเรือสองเที่ยวก่อนหรือหลังที่นำมาคิด เป็นเที่ยวที่ได้น้อยก็จะดูเหมือนการไม่เป็นยุติธรรมแก่เจ้าของเรือ ฉะนั้น ในการคิดค่าสูญเสียรายได้จากการไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือนี้ จึงน่าจะเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือสามารถพิสูจน์ได้ ถ้าพิสูจน์ไม่ได้ก็เห็นว่าศาลก็น่าจะเป็นผู้กำหนดให้ตามสมควร

กล่าวโดยสรุป หลักในการคิดคำนวณค่าสูญเสียรายได้ต่าง ๆ เช่น ค่าระวางและค่าขาดประโยชน์จากการไม่ได้ใช้เรือ ตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ก็เป็นหลักการที่ดี มีความชัดเจนและมีความเป็นธรรมแก่คู่กรณี จึงเห็นว่าน่าจะรับเอามาใช้ในกฎหมายไทยได้ ซึ่งจะช่วยให้หลักในการคิดคำนวณค่าเสียหายของการสูญเสียรายได้ตามกฎหมายไทยมีความชัดเจนขึ้น และถ้าพิจารณาถึงคดีการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายสำหรับการสูญเสียรายได้หรือประโยชน์ต่าง ๆ จากกรณีเรือโดนกันหรือรถยนต์ชนกันตามกฎหมายไทยแล้ว จะเห็นว่า การฟ้องคดีโดยมากโจทก์ก็จะฟ้องเรียกค่าเสียหายไปทุกอย่างที่เห็นว่าสามารถจะเรียกได้ ซึ่งการเรียกค่าเสียหายทุกกรณีนี้ ศาลจะใช้ดุลพินิจกำหนดค่าเสียหายไปอย่างกว้าง ๆ โดยไม่ได้ตัดสินชัดเจนว่าเป็นค่าเสียหายเรื่องอะไรบ้าง

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาหลักการคิดค่าระวางและค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้นแล้ว ผู้เขียนเองมีความเห็นว่า ควรจะนำเฉพาะหลักการในเรื่องต้นของการคิดระวางหรือค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือมาใช้ก็น่าจะเพียงพอ เนื่องจากหลักการคิดคำนวณในกรณีเฉพาะ ที่เรือมีสัญญาขนส่งประเภทต่าง ๆ เช่น สัญญาขนส่งประจำเส้นทาง สัญญาเช่าเรือรายเที่ยว สัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา ก่อนข้างซับซ้อนพอสมควรและอาจมีปัญหาในทางปฏิบัติของการนำมาใช้ รวมทั้งยังเป็นเรื่องใหม่ จึงเห็นว่าน่าจะรับเอาเฉพาะหลักการเบื้องต้นมาใช้จะเหมาะสมกว่า เพราะสามารถใช้ได้ครอบคลุมทุกกรณีได้อยู่แล้ว แต่ในอนาคตหากเห็นว่า ควรมีบทบัญญัติเฉพาะก็อาจเสนอแก้ไขกันต่อไปก็ได้

ในกรณีของร่าง พรบ.ความรับผิดชอบทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ก็ได้รับเอาแนวทางซึ่งเป็นหลักการทั่วไปของกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules มาใช้ด้วยแต่ไม่ได้นำหลักการเฉพาะในกรณีที่เรืออยู่ในระหว่างมีสัญญาขนส่งประเภทต่าง ๆ มาใช้ ทั้งนี้ คงจะเห็นว่าไม่เหมาะสมที่จะนำมาใช้ จึงได้บัญญัติให้อยู่ในลักษณะเดียวกับมาตรา 17(5) ในกรณีการเรียกค่าระวางหรือค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง

ค. ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

ค่าใช้จ่ายอย่างอื่นในกรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน ตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules ก็มีลักษณะเดียวกับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ในกรณีที่เรือเสียหาย โดยสิ้นเชิง ซึ่งได้กล่าวไปแล้วในหัวข้อของกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิงจึงไม่ขอกล่าวซ้ำอีก⁹

4.2.4 ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ

ในกรณีเรือโดนกันนอกจากความเสียหายแก่ตัวเรือแล้ว ยังอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือด้วย ซึ่งแยกการพิจารณาใช้ค่าเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือออกได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้

⁹ โปรดดูหัวข้อที่ 3.2.1 ข้อ.ค

4.2.4.1. ทรัพย์สินบนเรือเป็นสินค้า (Cargo)

(ก.) กรณีที่ทรัพย์สินบนเรือที่เป็นสินค้าได้สูญหาย

ในกรณีที่สินค้าสูญหายตามกฎหมายอังกฤษและ Lisbon Rules มีแนวทางที่สอดคล้องกันโดยมีหลักการร่วมกัน คือ ได้กำหนดให้เจ้าของสินค้ามีสิทธิได้รับชดใช้ค่าของสินค้าตามราคาท้องตลาดของสินค้านั้น ณ ท่าปลายทางในเวลาทีสินค้านั้นควรไปถึง และในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดราคาท้องตลาด ณ ท่าปลายทางได้ ก็ให้ใช้ราคาโดยคำนึงถึงราคาสินค้า ณ ท่าต้นทาง บวกด้วยค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และกำไรที่คาดว่าจะได้รับ ขณะที่ตามกฎหมายอเมริกาจะมีแนวทางที่แตกต่างออกไป โดยตามกฎหมายอเมริกาให้ใช้มูลค่าของสินค้า ณ ท่าขนส่งต้นทางเป็นหลักในการคำนวณ

เมื่อพิจารณาหลักดังกล่าวข้างต้นแล้ว เห็นได้ว่า หลักของกฎหมายอังกฤษและ Lisbon Rules น่าจะมีความเหมาะสมมากกว่า ของกฎหมายอเมริกา เพราะในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดแก่สินค้าก็ต้องนำหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิมมาใช้ด้วย โดยควรกำหนดให้เจ้าของสินค้ามีสิทธิได้รับชดใช้ความเสียหายให้ใกล้เคียงกับฐานะเดิมมากที่สุด เช่น เจ้าของควรจะได้ประโยชน์จากสินค้าของตนอย่างไร ก็ต้องมีการชดใช้ให้แก่เจ้าของสินค้าได้รับตามนั้นด้วย เสมือนว่าไม่มีการโดนกันเลย เมื่อพิจารณาหลักการข้างต้นแล้ว ก็จะเห็นว่า ราคาสินค้าที่ควรจะเป็นก็คือ ราคาสินค้า ณ ท่าปลายทาง ในเวลาทีสินค้านั้นควรไปถึงนั่นเอง เพราะถือว่าถ้าไม่มีการโดนกัน เจ้าของสินค้าก็สามารถนำสินค้านั้นไปขายได้ในราคา ณ ท่าปลายทาง ซึ่งโดยปกติก็ต้องมีราคาสูงกว่าที่ต้นทาง ฉะนั้น หลักการชดใช้ราคาหรือมูลค่าสินค้าที่สูญหายอันเกิดจากเรือโดนกันของอังกฤษและ Lisbon Rules จึงเป็นหลักการที่สอดคล้องกับหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิม

เมื่อพิจารณาจากกฎหมายไทยที่มีอยู่ เห็นได้ว่ามีการยอมรับเอาหลักในการคิดคำนวณดังกล่าวคือราคาที่ท่าปลายทางมาใช้ใน พระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 โดยได้มีการนำหลักการดังกล่าวมาใช้ในการคิดคำนวณราคาของทีสูญหายตามสัญญารับขนของทางทะเลด้วย โดยในมาตรา 61(1) ได้กำหนดว่า การคำนวณราคาของทีสูญหายมีหลักเกณฑ์ดังนี้ “ถ้าของสูญหายหรือเสียหายทั้งหมด ให้คำนวณเท่ากับราคาทีของนั้นจะมีในเวลาทีพึงส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง” ดังนั้น หลักการคิดคำนวณราคาสินค้าทีสูญหายในกรณีเรือโดนกันของอังกฤษและ Lisbon Rules จึงมีส่วนที่สอดคล้องกับแนวคิดตามกฎหมายไทยอยู่แล้วแม้ว่าตามกฎหมายไทยจะเป็นเรื่องการคิดคำนวณในกรณีของสัญญารับขนก็ตาม แต่ก็เพื่อให้ผู้เสียหายได้รับค่าเสียหายกลับคืนเสมือนกับที่

คนได้รับทรัพย์สินจากผู้ขนส่งในสภาพที่ไม่เสียหาย กล่าวโดยสรุปแนวคิดหรือหลักการของกฎหมายอังกฤษและ Lisbon Rules ก็สามารนำมาปรับใช้ในประเทศไทยได้

(ข.) กรณีทรัพย์สินบนเรือที่เป็นสินค้าได้เสียหาย

มาตรการในการเยียวยาความเสียหายเพื่อให้อัตราคืนสู่ฐานะเดิมในกรณีที่สินค้าเสียหาย อันเป็นผลมาจากเรือโดนกันตามกฎหมายอังกฤษและ Lisbon Rules ก็ยังมีความสอดคล้องกัน โดยในกรณีนี้ค่าเสียหายได้แก่ ส่วนต่างของราคาสินค้าในสภาพปกติที่ควรไปถึง ณ ท่าปลายทางกับในสภาพที่เสียหาย ส่วนตามกฎหมายอเมริกาจะมีความแตกต่างออกไป โดยกฎหมายอเมริกาได้กำหนดใช้ราคา ณ ท่าต้นทางเป็นหลักในการคิดคำนวณ ซึ่งหลักการของอังกฤษและ Lisbon Rules ก่อนข้างเป็นหลักการที่ดีและเป็นธรรมกว่าของอเมริกา และเป็นหลักการคิดคำนวณที่สอดคล้องกับหลักอัตราคืนสู่ฐานะเดิม โดยให้มีการชดเชยส่วนต่างของราคาสินค้าที่ลดลงไปจากเดิมที่ควรจะได้รับ ณ ท่าปลายทาง

เมื่อพิจารณาจากกฎหมายไทยอันได้แก่ พรบ.รับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็มีหลักการในการคิดคำนวณค่าเสียหายจากกรณีสินค้าที่รับขนได้เสียหาย ที่คล้ายคลึงกัน การคิดค่าเสียหายในกรณีที่สินค้าเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกันตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกา โดยในมาตรา 61(2) ได้กำหนดไว้ว่า “ถ้าของสูญหายหรือเสียหายบางส่วน ให้คำนวณตามส่วนโดยเทียบกับราคาของอย่างเดียวกันและคุณภาพเท่าเทียมกันที่ยังเหลืออยู่ในเวลาส่งมอบ ณ ท่าปลายทาง

จึงเห็นว่าหลักในการคิดคำนวณค่าเสียหายในกรณีที่สินค้าเสียหายในกรณีเรือโดนกันตามกฎหมายอังกฤษ และ Lisbon Rules ถ้าเป็นแนวคิดที่ถูกรับมาใช้ในกฎหมายไทยอยู่แล้ว เพียงแต่ตามกฎหมายไทยเป็นเรื่องของการรับขน

ในกรณีของ พรบ.ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ก็มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการคิดค่าเสียหายแก่สินค้าบนเรือที่เสียหายที่เป็นไปตามหลักการที่ได้วิเคราะห์มาตามแล้วที่ได้กล่าวมาข้างต้น โดยในร่าง พรบ.ดังกล่าวได้รับเอา Lisbon Rules มาเป็นแนวทางในการปรับใช้ด้วย*

*ดูมาตรา 22 ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ.

4.2.4.2 ทรัพย์สินบนเรืออย่างอื่น (Other property)

ในกรณีที่ทรัพย์สินสูญหาย ตามกฎหมายอังกฤษและ Lisbon Rules มีความคล้ายคลึงกัน กล่าวคือ การชดเชยค่าเสียหายก็ให้ใช้ราคาในขณะที่เรือโดนกันเป็นพื้นฐานในการคิดคำนวณ กรณีที่ทรัพย์สินเสียหายตามกฎหมายอังกฤษวางหลักไว้อย่างกว้าง ๆ คล้าย ๆ กับกรณีที่ทรัพย์สินสูญหายคือให้มีการใช้ราคาค่าเสียหายในขณะที่เกิดความเสียหายซึ่งก็คือค่าซ่อมแซมทรัพย์สิน ซึ่งก็มีแนวทางสอดคล้องกับ Lisbon Rules โดยใน Lisbon Rules จะวางหลักเกณฑ์ไว้ชัดเจนว่า “ถ้าทรัพย์สินนั้นเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้ เจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิได้รับการชดเชยสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมแต่ไม่เกินมูลค่าของสินค้าหรือราคาตามสมควรในการหาของอื่นมาแทน¹⁰

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาหลักการข้างต้นทั้งของอังกฤษและ Lisbon Rules ก็มีหลักการที่คล้ายคลึงกับหลักการของการคิดคำนวณค่าเสียหายแก่ตัวเรือ ซึ่งก็มีพื้นฐานในการคิดคำนวณภายใต้หลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิม เช่น ในกรณีที่ทรัพย์สินสูญหายก็ให้มีการใช้ราคาในขณะที่สูญหาย หรือกรณีที่ทรัพย์สินเสียหายก็ให้ได้รับการชดเชยค่าซ่อมแซมแต่ไม่เกินมูลค่าของสินค้า แต่บทบัญญัติของ Lisbon Rules ค่อนข้างจะมีความชัดเจนแน่นอนกว่าของอังกฤษ ฉะนั้น ถ้าพิจารณาในแง่ของการนำมาใช้แล้ว Lisbon Rules จึงน่าจะเหมาะสมที่จะนำมาปรับใช้ได้มากกว่า

ในกรณีของร่าง พรบ. ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ก็ปรากฏว่าได้มีการนำแนวทางของ Lisbon Rules มาใช้ด้วย โดยในร่างมาตรา 23 ได้กำหนดว่าในกรณีที่ทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือนอกจากทรัพย์สินตามมาตรา 22

- (1) กรณีทรัพย์สินสูญหายหรือเสียหายซ่อมแซมไม่ได้ ค่าเสียหายได้แก่ราคาของทรัพย์สินขณะที่สูญหาย หรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาแทน
- (2) กรณีทรัพย์สินเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้ ค่าเสียหายได้แก่ ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการซ่อมแซมทรัพย์สินนั้น แต่ไม่เกินราคาของทรัพย์สินนั้น หรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาแทน

¹⁰ Rule III 3.

4.2.5 ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในบทที่ 3 ว่า ในคดีเรือโดนกั้นประเทศอังกฤษและอเมริกาจะมุ่งเน้นตัดสินวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในกรณีของความเสียหายที่เกิดแก่เรือหรือสินค้าบนเรือเป็นหลัก ไม่ปรากฏว่ามีกรวางหลักเกณฑ์เป็นพิเศษในเรื่องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นแก่ชีวิตและร่างกายในกรณีเรือโดนกั้น หลักเกณฑ์ในเรื่องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย จะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ทั่วไปในเรื่องละเมิด ฉะนั้น ในกรณีที่เรือโดนกั้นและเกิดการบาดเจ็บหรือล้มตาย การใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ชีวิตและร่างกาย ตามกฎหมายอังกฤษจะเป็นไปตาม Law Reform Act 1934 และ Fatal Accident Act 1849 และตามกฎหมายอเมริกาจะเป็นไปตาม The survival statute และ Death Statute

ในส่วนของ Lisbon Rules ก็มีแต่เฉพาะหลักเกณฑ์ในเรื่องของความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินบนเรือ ไม่ปรากฏว่ามีบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่ชีวิตและร่างกายของบุคคลบนเรือ ที่จริงแล้วในร่างเดิมของ Lisbon Rules ก็มีบทบัญญัติในส่วนของการใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อชีวิตและร่างกายไว้ด้วย แต่ภายหลังได้มีการตัดบทบัญญัติในส่วนนี้ออกไป ดังนั้น จึงจะเห็นได้ว่าบทบัญญัติ Lisbon Rules เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกั้นนั้น จึงยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์ทีเดียว

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น เมื่อปรากฏว่าทั้งกฎหมายอังกฤษ และอเมริกา ได้นำกฎหมายลักษณะละเมิดทั่วไปมาใช้ และ Lisbon Rules ก็ไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับชีวิตร่างกาย แนวทางที่ควรจะเป็นสำหรับในกฎหมายเรือโดนกั้นของไทย ก็คือ การนำกฎหมายละเมิดมาใช้ อันได้แก่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด ซึ่งในร่าง พรบ. ความรับผิดชอบทางแพ่งของเรือโดนกั้น พ.ศ. ก็ได้บัญญัติให้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมาใช้ด้วย*

*ดูร่างมาตรา 24 ของร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งจากเรือโดนกั้น พ.ศ.