

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

บทสรุป

โดยปกติแล้วเรือโดนกัน คือ การที่เรือสองลำมากระทบกระแทกหรือสัมผัสกันจริง ๆ แต่กรณีที่เรือลำหนึ่งไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรืออีกลำหนึ่ง โดยไม่มีการกระทบกระแทกหรือสัมผัสกันจริงๆ เช่น เรือลำหนึ่งทำคลื่นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรืออีกลำหนึ่ง กรณีเช่นนี้แนวทางตามกฎหมายต่างประเทศก็ให้ถือว่าเป็นกรณีเรือโดนกันด้วย เมื่อมีกรณีที่เป็นกรณีเรือโดนกันของเรือแล้ว และก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นก็ต้องมีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่กันด้วย

เมื่อศึกษาถึงการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันตามกฎหมายต่างประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษ อเมริกา ก็ได้วางแนวทางแก้ปัญหาของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันเพื่อให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมไว้เป็นพิเศษแตกต่างจากกรณีละเมิดทั่ว ๆ ไป โดยได้วางมาตรการในการชดเชยค่าเสียหายต่าง ๆ ในกรณีเรือโดนกันไว้ค่อนข้างชัดเจน ซึ่งก็เห็นว่าหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ของกฎหมายอังกฤษและอเมริกามีลักษณะที่ใกล้เคียงกัน เช่น การกำหนดค่าเสียหายแก่เรือหรือการคำนวณรายรับที่สูญเสียไปจากกรณีเรือโดนกัน แต่บางกรณีก็อาจแตกต่างกัน เช่น การกำหนดค่าเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือซึ่งได้รับความเสียหาย โดยตามกฎหมายอังกฤษจะกำหนดให้ใช้มูลค่าสินค้า ณ ท่าปลายทางในขณะที่ตามกฎหมายอเมริกากลับกำหนดให้ใช้ราคาสินค้า ณ ท่าต้นทาง อย่างไรก็ตาม ก็มีกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศอันหนึ่งซึ่งก็คือ Lisbon Rules ก็ได้พยายามวางหลักเกณฑ์เพื่อให้ประเทศต่าง ๆ ได้ตัดสินใจหรือวางหลักเกณฑ์ของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน ซึ่งหลักเกณฑ์ส่วนใหญ่จะสอดคล้องกับกฎหมายอังกฤษและอเมริกาโดย Lisbon Rules ได้วางแนวทางในเรื่องค่าเสียหายประเภทต่าง ๆ จัดไว้เป็นหมวดหมู่ที่ชัดเจน และมีตัวอย่างที่อธิบายค่าเสียหายแต่ละประเภทที่เป็นประเด็นในการที่จะให้ผู้ประกอบการเรือได้ทราบสิทธิของตัวเองในกรณีเรือโดนกันด้วย อย่างไรก็ตาม ก็อาจจะมีบางกรณีที่ Lisbon Rules ก็ไม่ได้วางแนวทางแก้ปัญหาไว้

กรณีประเทศไทย ถ้ามีกรณีเรือโดนกันและต้องตกอยู่ภายใต้กฎหมายไทย การแก้ไข ปัญหาในปัจจุบันมีพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ซึ่งเป็นกฎหมาย เฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเรือ โคนกันแต่ก็ปรากฏว่าในพระราชบัญญัติดังกล่าวมีบทบัญญัติเฉพาะในเรื่อง หลักเกณฑ์ความรับผิด แต่ไม่มีบทบัญญัติในเรื่องค่าสินไหมทดแทน ฉะนั้น กฎหมายที่จะนำมาปรับ ใช้ในเรื่องค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกันจึงได้แก่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ ละเมิดมาตรา 438 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ให้ดุลพินิจอย่างกว้างขวาง ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกันจึงขาดความชัดเจน และอาจจะไม่ครอบคลุมถึงค่าเสียหายกรณีต่าง ๆ ในทางพาณิชย์นาวี ที่ ป.พ.พ.จะครอบคลุมไปถึงได้ ซึ่งอาจจะเกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เสียหายในบางประการ เช่น กรณี ของค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค่าลากจูงเรือ และการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งก็เป็นเรื่องเฉพาะ ในทางการพาณิชย์นาวี ฉะนั้น จึงต้องมีการหาแนวทางแก้ไขปัญหาในเรื่องค่าสินไหมทดแทนใน กรณีเรือ โคนกันตามวิทยานิพนธ์ฉบับนี้

จากการศึกษากฎหมายของประเทศกลุ่ม Common Law เช่น ประเทศอังกฤษ และ อเมริกา ก็ปรากฏว่ามีแนวทางบางประการที่อาจจะนำมาใช้ได้และไม่ขัดต่อกฎหมายไทย เช่น ใน การกำหนดค่าเสียหายต่าง ๆ แต่ก็ยังอาจจะไม่ครอบคลุมถึงการกลับคืนสู่ฐานะเดิมที่แท้จริงเพราะมี บางประเด็นที่ยังอาจไม่ชัดเจน เช่น การคิดค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือในกรณีที่เรือเสียหายโดย ลื่นเชิง ซึ่งผู้เขียนได้ศึกษาหลัก Lisbon Rules ว่า อาจจะครอบคลุมถึงประเด็นต่าง ๆ ที่กฎหมาย อังกฤษและอเมริกาไปไม่ถึง และอาจนำมาปรับใช้ในกฎหมายไทยได้ และจากการศึกษาก็พบว่า Lisbon Rules ก็มีแนวทางที่ดีหลายประการ เช่น การประเมินราคาค่าเสียหาย หรือแม้แต่การกำหนด ค่าเสียหายบางกรณีจะเป็นการใช้ดุลพินิจในที่สุดก็ตาม อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนคิดว่าก็ยังมีบางประเด็น ที่ยังไม่ครบถ้วนที่จะนำมาใช้ในกฎหมายไทย เช่น ประเด็นเรื่องการเอาอุปกรณ์ที่มีมูลค่าสูงกว่ามา เปลี่ยนอุปกรณ์ที่เสียหาย หรือในบางสถานการณ์ที่ Lisbon Rules ไม่ได้วางแนวทางแก้ปัญหาไว้ เช่น กรณีที่เจ้าของเรือได้มีการขายเรือไปก่อนมีการซ่อมแซมเรือกรณีนี้ก็อาจนำไปสู่ความขัดแย้งขึ้น มาได้ และอาจจะทำให้ผู้เสียหายไม่ได้รับการชดใช้ความเสียหายที่แท้จริง ดังนั้น ในบางกรณีจึงอาจ จะต้องมีการนำหลักกฎหมายของประเทศอังกฤษหรืออเมริกามาใช้ปรับใช้แทน ในปัจจุบันได้มี ความพยายามร่างกฎหมายเฉพาะที่นำมาใช้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกัน ซึ่ง แนวทางส่วนใหญ่ก็จะเข้าไปในแนวทางที่ได้ศึกษามาแล้วข้างต้น

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาวิเคราะห์มาแล้วดังกล่าวข้างต้น ผู้เขียนเห็นว่า หลักการของ Lisbon Rules มีบทบัญญัติที่ค่อนข้างชัดเจนและได้รวบรวมค่าเสียหายต่าง ๆ ไว้เป็นหมวดหมู่ ทั้งยังมีแนวทางส่วนใหญ่ที่สอดคล้องกับกฎหมายของอังกฤษและอเมริกา ซึ่งจะยังให้เกิดความเป็นธรรมแก่คู่กรณี ได้ชัดเจนขึ้น จึงเห็นว่าน่าจะมีวามเหมาะสมที่น่าจะนำมาใช้ได้ เนื่องจากง่ายต่อการศึกษามากกว่า หลักกฎหมายของอังกฤษและอเมริกาซึ่งอยู่ในรูปของคำพิพากษา โดยจะต้องมีบทบัญญัติพิเศษแยกออกไปจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดซึ่งมีแนวทางที่เป็นไปได้อยู่ 2 ประการ คือ

แนวทางแรก อาจจะไปเพิ่มเติมในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 เพราะเป็นกฎหมายเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับเรือโค่นกันอยู่แล้ว ซึ่งได้กล่าวมาแล้วว่าในพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวมีแต่บทบัญญัติเฉพาะในเรื่องหลักเกณฑ์ความรับผิด แต่ไม่มีบทบัญญัติในเรื่องค่าสินไหมทดแทน ฉะนั้น จึงอาจเพิ่มหมวดว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนลงไปพระราชบัญญัติดังกล่าว อย่างไรก็ตาม เนื่องจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 มุ่งใช้บังคับกับเรือที่เดินในลำน้ำเป็นหลัก ในขณะที่กฎหมายในทางพาณิชย์จะให้ความสำคัญกับเรือเดินทะเลเป็นสำคัญ ดังนั้น การแก้ไขพระราชบัญญัตินี้จึงยังอาจไม่สามารถแก้ไขปัญหของเรือโค่นกันได้อย่างเหมาะสม เว้นแต่ จะต้องการให้มีกฎหมายในเรื่องค่าสินไหมทดแทนใช้บังคับกับเรือเดินในลำน้ำและที่เดินในทะเลอยู่ด้วยกัน

แนวทางที่สอง อาจยกร่างพระราชบัญญัติขึ้นมาอีกฉบับหนึ่งซึ่งแตกต่างหากจากพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โดยมีขอบเขตที่มุ่งใช้กับเรือเดินทะเลเป็นหลัก เพราะกฎหมายในทางพาณิชย์จะให้ความสำคัญกับเรือทะเลมากกว่าเรือที่เดินในลำน้ำควรมีการกำหนดหลักเกณฑ์เหล่านี้ลงไปด้วย คือ

1. ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายแก่เรือ โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้ราคาเรือ ค่าระวาง และค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือและค่าใช้จ่ายจากเรือโค่นกัน ในกรณีดังต่อไปนี้ คือ กรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิงและกรณีที่เรือเสียหายเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง หรือกรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน

2. ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ โดยกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับค่าเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เป็นสินค้า คือ ให้ใช้ราคาสินค้า ณ ท่าปลายทาง และกรณีทรัพย์สินอย่างอื่นก็ให้ใช้ราคาในขณะที่เรือโดนกันเป็นเกณฑ์

3. ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย ควรระบุให้แน่ชัดว่าให้นำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดมาปรับใช้ได้ เนื่องจากมีความชัดเจนในการกำหนดค่าเสียหายอยู่แล้ว

โดยสรุป หากประเทศไทยมีกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันโดยเฉพาะ โดยมีสาระสำคัญและหลักเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นนี้ ก็จะทำให้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันเป็นไปโดยเหมาะสมและชัดเจนแน่นอนยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยลดปัญหาข้อขัดแย้งจากการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากเรือโดนกันได้