

บทที่ 1

บทนำ



1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การสัญจรไปมาในทางน้ำโดยใช้เรือเป็นพาหนะก็เช่นเดียวกับการสัญจรไปมาบนบก โดยทางรถยนต์ย่อมเกิดอุบัติเหตุได้อยู่เสมอ ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบนบกที่สำคัญก็คือ รถยนต์ชนกัน ส่วนในทางน้ำก็คือ เรือ โคนกัน การ โคนกันของเรืออาจเกิดขึ้นได้บ่อย ๆ ไม่ว่าจะเป็นเรือที่สัญจรไปมาในแม่น้ำลำคลอง หรือแม้แต่ในท้องทะเลที่ดูกว้างใหญ่จนดูเหมือนว่าการ โคนกันเป็นสิ่งที่เป็นไปได้ยาก แต่เรือที่แล่นด้วยความเร็วเมื่อมีการเปลี่ยนทิศทางหรือมีการหยุดเรือจะไม่สามารถทำได้ในทันทีทันใดเหมือนกับรถยนต์ รวมทั้งเส้นทางในทางน้ำยังไม่มีแนวแบ่งเส้นการจราจรเหมือนบนบก จึงทำให้การ โคนกันอาจเกิดขึ้นได้อยู่เสมอ ๆ ซึ่งการ โคนกันของเรือแต่ละครั้งอาจนำมาซึ่งความเสียหายแก่บุคคลและทรัพย์สิน นอกจากนี้ การ โคนกันของเรือยังอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่การทำประมงของรัฐชายฝั่งอันเนื่องมาจากการรั่วไหลของน้ำมันซึ่งก่อให้เกิดมลภาวะทางทะเล (marine pollution) ด้วย แม้รัฐต่าง ๆ จะได้พยายามสร้างกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ขึ้นมาเพื่อป้องกันเรือ โคนกันแล้วก็ตาม แต่ความผิดพลาดของมนุษย์อาจเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาเมื่อการป้องกันเรือ โคนกันไม่ได้ผล ปัญหาที่ตามมาก็คือ เรื่องสิทธิหน้าที่ ความรับผิดชอบ และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ในต่างประเทศเรือ โคนกันจัดเป็นอุบัติเหตุทางทะเลประเภทหนึ่งในจำนวน 3 ประเภทที่มีอยู่ในทางพาณิชย์นาวี ได้แก่ เรือ โคนกัน (COLLISION) การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (SALVAGE) และการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (GENERAL AVERAGE) ซึ่งแต่ละประเภทจะมีหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่มีลักษณะเฉพาะเป็นของตนเอง ซึ่งจัดได้ว่าเป็นกฎเกณฑ์พิเศษในทางพาณิชย์นาวีที่นำมาใช้กับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทางทะเล ตัวอย่างเช่น เรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปถือเป็นระบบกฎหมายที่เก่าแก่ซึ่งจะถูกรับใช้ในท้องทะเลเท่านั้น และได้ถูกกล่าวอ้างเป็นครั้งแรกใน

Lex Rhodia de Jactu ใน ค.ศ. ที่ 6¹ ซึ่งพวกโรมันได้ทำการรวบรวมขึ้นจากประเพณีปฏิบัติที่นักเดินเรือชาว Rhode ใช้กันอยู่ ตามหลักเกณฑ์นี้เจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าจะต้องร่วมกันชดใช้เพื่อ ความเสียหายในสินค้าที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง² ในกรณีเรือโดนกันก็เช่นกันมีหลักเกณฑ์ที่ ได้รับการพัฒนาขึ้นมาให้มีลักษณะพิเศษไม่ว่าจะเป็นเรื่องความรับผิดหรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หลักเกณฑ์ที่กล่าวนี้ได้รับการพัฒนาขึ้นมาจนเป็นที่ยอมรับกันในหมู่ผู้ทำกิจการพาณิชย์นาวี โดยได้รับอิทธิพลมาจากประเทศที่มีกองเรือเดินทะเลซึ่งหากินอยู่กับท้องทะเลไม่ว่าจะเป็นประเทศ อังกฤษ อเมริกา หรือฝรั่งเศส กฎหมายพาณิชย์นาวีของอังกฤษนั้นกล่าวได้ว่ามีอิทธิพลต่อกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก และมีอิทธิพลต่อการร่างอนุสัญญาระหว่างประเทศ ที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายพาณิชย์นาวีในอดีตที่ผ่านมา ในขณะที่กฎหมายฝรั่งเศสก็มีอิทธิพลและเป็นแม่แบบของกฎหมายพาณิชย์นาวีของหลายประเทศเช่นกัน³

ในปัจจุบันมีอนุสัญญาที่เกี่ยวกับเรือโดนกันที่สำคัญอยู่ 2 เรื่อง คือ อนุสัญญากรุงบรัสเซล ลงวันที่ 23 กันยายน 1910 ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเรือโดนกัน (International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collisions Between Vessels, signed at Brussels, September 23, 1910) และกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน ค.ศ. 1972 (International Regulations for Preventing Collisions at Sea 1972) สำหรับประเทศไทยมิได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาดังกล่าวแต่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีอนุสัญญาดังกล่าว

เมื่อมีกรณีเรือโดนกันและเกิดความเสียหายขึ้น ก็อาจก่อให้เกิดความรับผิดแก่เจ้าของเรือได้ ความรับผิดที่จะกล่าวนี้ก็คือ ความรับผิดในทางแพ่ง (civil liability) ซึ่งหลักเกณฑ์ความรับผิดในทางแพ่งอาจแบ่งแยกพิจารณาได้เป็น 2 ส่วน คือ เรื่องความรับผิดและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เมื่อเกิดกรณีเรือโดนกันแล้ว ในเบื้องต้นจะต้องพิจารณาก่อนว่าฝ่ายใดจะต้องรับผิด มีหลัก

¹ Grime Robert, *Shipping Law*, 2nd ed. (London, Sweet & Maxwell, 1991), P.11.

² ไพทิต เอกจริยกร, *กฎหมายพาณิชย์นาวี* (กรุงเทพ : บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2537), หน้า 316.

³ เรื่องเดียวกัน, หน้า 21.

เกณฑ์อย่างไร ซึ่งถือเป็นเรื่องหลักเกณฑ์ความรับผิด เมื่อรู้ว่าฝ่ายใดผิดฝ่ายใดถูกแล้วจึงมาพิจารณาว่าค่าสินไหมทดแทนจะชดใช้กันอย่างไร ซึ่งวิทยานิพนธ์นี้จะมุ่งศึกษาเฉพาะเรื่องค่าสินไหมทดแทน

โดยปกติแล้วหลักพื้นฐานของความรับผิดในกรณีเรือ โคนกันมีความคล้ายคลึงกับหลักความรับผิดในทางละเมิด ซึ่งมีรากฐานอยู่บนความผิด (fault) หรือความประมาท (negligence) ฉะนั้น เมื่อมีการเรือ โคนกันขึ้น หลักความรับผิดของกฎหมายละเมิดก็อาจนำมาปรับใช้ได้ในการณ์ที่ประเทศนั้น ๆ ไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับเรือ โคนกันบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ อย่างไรก็ตาม แม้แนวคิดพื้นฐานจะมีความคล้ายคลึงกัน แต่อุบัติเหตุจากที่เกิดขึ้นในทางบกมักจะเป็นความผิดของมนุษย์ที่อาจใช้ความระมัดระวังได้ ขณะที่อุบัติเหตุจากเรือ โคนกันมักจะเกี่ยวพันหรือมีที่มาจากภัยอันตรายต่าง ๆ ในท้องทะเลที่อยู่นอกเหนือความคาดหมายของมนุษย์ ดังนั้น ประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่จึงมักจะแยกกฎหมายที่นำมาใช้ในการประมาทในทางบกเช่น กรณีรถยนต์ชนกัน กับประมาทในทางน้ำ เช่น กรณีเรือ โคนกัน ออกจากกันโดยการวางกฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดในกรณีเรือ โคนกันไว้เป็นการเฉพาะ

ไม่เพียงแต่ในเรื่องความรับผิดในกรณีเรือ โคนกันเท่านั้นที่มีกฎหมายเฉพาะ แม้แต่ในเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกันตามกฎหมายต่างประเทศก็ได้วางแนวทางการชดใช้ไว้เป็นการเฉพาะด้วย โดยในต่างประเทศ เช่น ประเทศอังกฤษ และอเมริกา ซึ่งเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมาย Common Law ศาลได้ตัดสินวางบรรทัดฐานเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกันไว้เป็นพิเศษแตกต่างไปจากค่าสินไหมทดแทนกรณีละเมิดทั่ว ๆ ไป ซึ่งทำให้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายต่างประเทศนั้นมีความชัดเจนแน่นอน ในบางประเทศที่มีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกันมีผลทำให้การฟ้องร้องคดีลดลงไปมาก เนื่องจากเมื่อเกิดกรณีเรือ โคนกันคู่กรณีจะรู้สถานะทางกฎหมายของตนเองในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จึงมักใช้ชีวิตใจจางกันโดยไม่ต้องฟ้องร้องกัน

ในปัจจุบันมีอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับเรือ โคนกัน ซึ่งกล่าวถึงหลักเกณฑ์ความรับผิดในกรณีเรือ โคนกัน แต่อนุสัญญาดังกล่าวไม่รวมถึงเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ที่จริงแล้วในร่างเดิมของอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับเรือ โคนกัน ได้รวมเอาเกณฑ์เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเข้าไว้ด้วย แต่ต่อมาได้มีการตัดเอาส่วนนี้ออกไปจากอนุสัญญา และได้มีการร่างกฎ

เกณฑ์เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันขึ้นมาแทนมีชื่อว่า "Lisbon Rules 1987" ซึ่งจัดทำโดยคณะกรรมการในทางพาณิชย์ระหว่างประเทศ คือ The Comité Maritime International (CMI) โดยกฎเกณฑ์ดังกล่าวเป็นกฎเกณฑ์ที่จัดทำขึ้นเพื่อมุ่งให้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากเรือโดนกันมีหลักเกณฑ์ในรูปแบบเดียวกัน อย่างไรก็ตาม กฎเกณฑ์ดังกล่าวมิใช่อนุสัญญาระหว่างประเทศ แต่เป็นกฎเกณฑ์ที่คู่กรณีที่เกี่ยวข้องกับเรือโดนกันสามารถตกลงนำมาใช้ได้ ซึ่งมีผลเหมือนกับ York-Antwerp 1974* ซึ่งหากคู่กรณีไม่ตกลงให้นำมาใช้กฎเกณฑ์ดังกล่าวก็จะไม่มีผลบังคับใช้ระหว่างคู่กรณีแต่อย่างใด

กรณีประเทศไทยในอดีตที่ผ่านมาการติดต่อระหว่างกันจะใช้เส้นทางคมนาคมทางน้ำเป็นหลักโดยมียานพาหนะที่สำคัญคือเรือ เมื่อการเดินเรือเป็นที่นิยมกันมากและเรือที่สัญจรไปมากมีจำนวนมากจึงอาจเกิดความไม่เป็นระเบียบเรียบร้อยและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุเรือโดนกันอันทำความเสียหายแก่ทรัพย์สินและชีวิตร่างกายของประชาชนได้ ดังนั้น จึงได้มีการมีประกาศใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำสยาม ที่ตราขึ้นเมื่อวันจันทร์ ที่ 24 มิถุนายน รัตนโกสินทร์ศก 124 ซึ่งต่อมาถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 โดยเนื้อหาสาระสำคัญของ พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ เป็นเรื่องเกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ และการกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบในทางแพ่งเกี่ยวกับเรือโดนกันด้วย แต่ไม่มีบทบัญญัติในเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่กัน ฉะนั้น หลักกฎหมายที่นำมาปรับใช้ในเรื่องค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันในขณะนั้นจึงได้แก่ หลักกฎหมายในทางประทุษร้ายส่วนแพ่งซึ่งเป็นหลักกฎหมายก่อนจะมีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ หลักดังกล่าวถูกนำมาใช้กับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในทุกเรื่องโดยให้เป็นดุลพินิจศาลในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามที่เห็นสมควร แต่หลังจากได้มีการประกาศใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในปี พ.ศ. 2466 แล้ว เมื่อเกิดกรณีเรือโดนกัน การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ต้องนำบทบัญญัติว่าด้วยละเมิดมาบังคับ

*York-Antwerp 1974 ไม่ใช่อนุสัญญาระหว่างประเทศ แต่เป็นกฎเกณฑ์ในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่คู่สัญญาดกลงนำมาใช้ได้

ใช้ เนื่องจาก พรบ.ให้ใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้บัญญัติว่ากฎหมายใดที่ขัดหรือแย้งกับ พรบ.นี้ให้ใช้ พรบ.นี้บังคับ เมื่อปรากฏว่าหลักกฎหมายประทุษร้ายส่วนแพ่งเป็นหลักกฎหมายในเรื่องเดียวกับกฎหมายว่าด้วยละเมิด หลักกฎหมายประทุษร้ายส่วนแพ่งก็ต้องถูกยกเลิกไปและให้ใช้กฎหมายว่าด้วยละเมิดแทน

ในปัจจุบัน ปพพ. ลักษณะละเมิดก็ยังคงเป็นกฎหมายทั่วไปที่นำมาใช้กับการกำหนดค่าสินไหมทดแทนในทางแพ่งได้ในทุกเรื่อง ดังนั้น แม้ว่ากฎหมายในทางพาณิชย์ของไทยจะยังไม่ มีบทบัญญัติในเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกันเป็นการเฉพาะก็ตาม ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ใช้กับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีละเมิดทั่ว ๆ ไปซึ่งให้ดุลพินิจในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนแก่ศาลอย่างกว้างขวางก็อาจนำมาใช้บังคับในกรณีดังกล่าวได้เพียงแต่ลักษณะของค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้อาจขาดความชัดเจนแน่นอน ต่างจากค่าสินไหมทดแทนในทางพาณิชย์ที่มีลักษณะเฉพาะที่มีความชัดเจนกว่า เช่น มีการกำหนดค่าเสียหายที่เกิดแก่เรือ ค่าขาดประโยชน์และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ นอกเหนือไปจากการกำหนดค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดทั่วไป ฉะนั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษาวิเคราะห์เกี่ยวกับหลักเกณฑ์เหล่านั้นว่ามีความแตกต่างกันอย่างไร มีข้อดีข้อด้อยอย่างไร เพื่อเป็นแนวทางในการพัฒนากฎหมายของประเทศไทยและการมีกฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกันต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษาวิจัย

เพื่อทำการศึกษาถึงกฎเกณฑ์ในทางพาณิชย์เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกันว่ามีกฎเกณฑ์ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกันอย่างไรเมื่อเกิดกรณีเรือ โคนกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวทางกฎหมายของประเทศอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules 1987 และศึกษาแนวทางของประเทศไทยว่ามีหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้โดยเฉพาะหรือไม่ และหากนำแนวทางของต่างประเทศมาจะมีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้กับกรณีเรือ โคนกันแค่ไหนเพียงใด

1.3 ขอบเขตของการศึกษาวิจัย

ทำการศึกษาวเคราะห์และเปรียบเทียบถึงวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันตามแนวทางในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนของศาลอังกฤษ อเมริกา และเปรียบเทียบกับกฎเกณฑ์ของ Lisbon Rules 1987 ซึ่งเป็นข้อตกลงมาตรฐานของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันในทางพาณิชย์ระหว่างประเทศ รวมถึงการพิจารณากฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งได้แก่ ป.พ.พ.ลักษณะละเมิดและร่าง พรบ.ความรับผิดชอบทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ด้วย

1.4 สมมติฐานของการวิจัย

ด้วยกฎหมายในทางพาณิชย์ของไทยยังไม่มีบทบัญญัติเฉพาะครอบคลุมถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกัน กฎหมายของไทยที่นำมาปรับใช้ในกรณีนี้คือ ป.พ.พ. ลักษณะละเมิดซึ่งเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีละเมิดทั่ว ๆ ไป ที่ให้ดุลพินิจศาลในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนได้อย่างกว้างขวาง แต่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันในทางพาณิชย์จะมีหลักเกณฑ์ที่มีลักษณะเฉพาะที่มีความชัดเจน จึงสมควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นการเฉพาะเพื่อให้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันเป็นไปโดยเหมาะสมและชัดเจนแน่นอนยิ่งขึ้น ซึ่งจะช่วยลดปัญหาข้อขัดแย้งจากการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากเรือโดนกันได้

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- (1) ทำให้ทราบถึงกฎเกณฑ์ในทางพาณิชย์เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกัน
- (2) ทำให้ทราบถึงความแตกต่างระหว่างกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันของต่างประเทศและแนวคิดระหว่างประเทศกับกฎหมายของไทยที่จะนำมาใช้บังคับในกรณีเรือโดนกัน
- (3) เป็นแนวทางในการที่จะบัญญัติกฎหมายขึ้นมาใช้เป็นการเฉพาะซึ่งจะทำให้คู่กรณีที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ทราบถึงสถานะของตนเองในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน