

บทที่ 2

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันตามกฎหมายไทย

2.1 ความหมายของคำว่า "เรือโดนกัน"

ความหมายของคำว่า "เรือโดนกัน" ตามกฎหมายไทยคืออะไร หรือมีความหมายว่าอย่างไร ถ้าพิจารณากฎหมายในทางพาณิชย์ของไทยที่เกี่ยวข้องกับเรือโดนกัน ซึ่งได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 แล้วจะเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวมิได้ให้ความหมายของคำว่าเรือโดนกัน แต่ให้เฉพาะความหมายของคำว่า "เรือ" ไว้ เช่น

- พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 (มาตรา 3)

"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดไม่ว่าจะใช้เพื่อบรรทุก ลำเลียง โดยสาร ลาก อัด ดัน ยก ชุดหรือลอก รวมทั้งยานพาหนะอย่างอื่นที่สามารถใช้น้ำได้ทำนองเดียวกัน

- พระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522

"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิดรวมทั้งยานพาหนะทางน้ำชนิดที่ไม่มีระวางขับน้ำและเครื่องบินทะเล ซึ่งใช้หรือสามารถใช้ในการขนส่งทางน้ำได้

ฉะนั้น ในการพิจารณาความหมายของเรือโดนกันจึงอาจต้องแบ่งพิจารณาเป็นสองส่วน คือ คำว่า "เรือ" กับคำว่า "โดน" ซึ่งคำว่า "เรือ" คงต้องพิจารณาจากกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับนั้น ๆ ส่วนคำว่า "โดน" นั้น เมื่อปรากฏว่าในพระราชบัญญัติต่าง ๆ ของไทยที่เกี่ยวกับการเดินเรือมิได้ให้ความหมายไว้โดยเฉพาะจึงคงต้องพิจารณาจากความหมายตามธรรมดาทั่วไป ซึ่งพิจารณาได้จากพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน ซึ่งได้ให้คำนิยามคำว่า "โดน" ไว้ว่า

""โดน" หมายความว่า กระทบกระแทก กระทบกระทั่ง สัมผัสถูกต้อง"

ฉะนั้น จึงอาจสรุปความหมายของเรือโดนกันในเบื้องต้นนี้ ได้ว่า คือ การที่เรือมากระทบกระแทก หรือสัมผัสกัน

แต่มีข้อน่าสังเกตว่าเหตุใดกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เช่น พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 และพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 จึงใช้คำว่า "โดน" ไม่ใช่คำว่า "ชน" เหมือนอย่างกรณีรถยนต์ชนกัน กรณีนี้ ศ.ดร.ไพฑูริศ เอกจริยกร ได้ให้ความเห็นว่า คำว่า "ชน" นั้น ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน หมายความว่า "โดนกันแรง ๆ" แต่กรณีที่เรือสองลำมาโดนกันเบา ๆ ไม่ถึงขั้นที่เรียกว่าชนกันหรือโดนกันแรง ๆ ก็อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือได้ ดังนั้น การใช้คำว่า "โดน" ก็ดูจะสมเหตุสมผลอยู่'

มีข้อพิจารณาประการหนึ่งว่า หากว่าเรือลำหนึ่งได้ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรืออีกลำหนึ่ง เช่น การที่คลื่นท้ายเรือใหญ่ไปทำให้เรือเล็กอีกลำหนึ่งล่มลง หรือทำให้สิ่งของหรือบุคคลบนเรือเล็กได้รับความเสียหาย กรณีนี้จะถือว่าเป็นความเสียหายที่เกิดจากการโดนกันหรือไม่เพราะกรณีนี้ไม่ได้มีการโดนกันจริง ๆ ของเรือทั้ง 2 ลำ และจะต้องนำหลักเกณฑ์ในเรื่องเรือโดนกันมาใช้หรือไม่ ในต่างประเทศได้นำหลักเกณฑ์ในเรื่องเรือโดนกันมาใช้ด้วย² สำหรับประเทศไทย เคยมีคำพิพากษาศาลฎีกา ที่ 122/2474 ได้วินิจฉัยไว้ว่า เรือยนต์ร่นไปทำคลื่นซัดเรือแจวล่มเสียหาย ท่านว่าทั้งเจ้าของและผู้ควบคุมเรือยนต์ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือแจวตามประมวลแพ่งมาตรา 437" จึงเห็นได้ว่าในกรณีที่เรือลำหนึ่งแล่นไปทำคลื่นซัดเรืออีกลำหนึ่งล่มเสียหาย ศาลก็ได้ตัดสินให้มีการชดใช้ค่าเสียหายด้วย อย่างไรก็ตาม กรณีตามคำพิพากษาในเรื่องนี้ศาลตัดสินโดยใช้กฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด โดยมีได้กล่าวถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดในเรื่องเรือโดนกันตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 จึงยังมีอาจสรุปได้ว่ากรณีดังกล่าวเป็นเรื่องเรือโดนกัน

อนึ่งในปัจจุบันได้มีการร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. โดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ซึ่งในร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว

¹ ไพฑูริศ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี, (กรุงเทพ : บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2537), หน้า 43.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 280.

ในส่วนที่ว่าด้วยบทนิยามได้ให้ความหมายของเรือโค่นกันไว้ว่า "เรือโค่นกัน" หมายความว่า การโค่นกันระหว่างเรือเดินทะเลด้วยกัน หรือระหว่างเรือเดินทะเลกับเรืออื่น ไม่ว่าเหตุที่เกิดขึ้นในทะเลหรือไม่ก็ตาม จากความหมายของคำว่า เรือโค่นกันตามร่างพระราชบัญญัติฉบับนี้เห็นได้ว่ามุ่งให้ใช้บังคับกับเรือเดินทะเลเป็นหลัก* ฉะนั้น จากความหมายดังกล่าวข้างต้น หากเป็นกรณีการโค่นกันระหว่างเรือที่เดินในลำน้ำด้วยกัน ก็ไม่เข้าในความหมายของเรือโค่นกันตามร่างพระราชบัญญัตินี้ นอกจากนี้ร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังได้ให้ความหมายของเรือโค่นกันต่อไปอีกว่า ให้หมายความรวมถึงกรณีที่เรือเดินทะเลลำหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่หรือได้รับความเสียหายจากเรือลำอื่น แม้ว่าจะไม่มีการโค่นกันเกิดขึ้นก็ตาม อย่างไรก็ตาม เนื่องจากร่างพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวยังอยู่ในระหว่างการพิจารณากร่างโดยสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ดังนั้นสาระสำคัญของร่างหรือถ้อยคำ อาจจะถูกแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงได้ตลอดเวลา ในขั้นนี้จึงจะศึกษาตามร่างฯเพียงเท่าที่ปรากฏอยู่ในขณะนี้

กล่าวโดยสรุป แม้กฎหมายฉบับต่าง ๆ ของไทยที่เกี่ยวกับการเดินเรือจะมีได้ให้นิยามของคำว่า "เรือโค่นกัน" ไว้โดยตรง แต่ในทางปฏิบัติตามแนวคำพิพากษาก็ยังไม่มีปัญหาเกี่ยวกับคำ ๆ นี้ อย่างไรก็ตาม ถ้าจะให้ให้ความหมายของคำว่า "เรือโค่นกัน" ก็อาจสรุปได้ว่าหมายความถึง การที่ยานพาหนะทางน้ำมากระทบกระแทกหรือสัมผัสกัน ทั้งนี้ โดยพิจารณาจากนิยามคำว่า "เรือ" ตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 เป็นหลักเพราะเป็นกฎหมายที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบที่เกิดจากเรือโค่นกัน ผนวกกับการพิจารณาความหมายของคำว่า "โค่น" ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน

2.2 ปัญหาการใช้กฎหมายบังคับแก่คดีและเขตอำนาจศาล

2.2.1 ปัญหาการใช้กฎหมายบังคับแก่คดี

*ดูภาคผนวกร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งว่าด้วยอุบัติเหตุการเดินเรือทางทะเล พ.ศ. ในมาตรา 3,4

ปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้นกับเรือหรือการขนส่งทางทะเลมีความแตกต่างกับปัญหาทางกฎหมายที่เกิดขึ้นกับการขนส่งทางบก เพราะว่าเรือที่แล่นผ่านไปยังน่านน้ำของประเทศต่าง ๆ อาจะนำมาซึ่งข้อพิพาทที่มีข้อเท็จจริงที่พัวพันกับต่างประเทศ (foreign elements) อยู่เสมอ ๆ เมื่อมีกรณีหรือเรื่องที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายเรื่องใดที่มีข้อเท็จจริงพัวพันกับต่างประเทศเช่น คู่สัญญามีสัญชาติต่างกัน ในกรณีเช่นนี้มีปัญหา 2 ประการที่จะต้องพิจารณาคือ

1. ศาลของรัฐนั้นจะมีอำนาจพิจารณาคดีนั้นหรือไม่ (คดีอยู่ในอำนาจของศาลแห่งรัฐนั้นหรือไม่) (choice of jurisdiction)
2. ศาลจะใช้กฎหมายของรัฐใดมาเป็นหลักในการวินิจฉัยประเด็นต่าง ๆ (choice of laws)

สำหรับปัญหาที่ว่าศาลจะมีอำนาจพิจารณาพิพากษาคดีที่มีข้อเท็จจริงพัวพันกับต่างประเทศเช่นนั้นหรือไม่ ย่อมต้องพิจารณาจากกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งและพระธรรมนูญศาลยุติธรรมแห่งรัฐนั้น ๆ³

เมื่อเกิดกรณีเรือโดนกันขึ้นหากเป็นการ โดนกันของเรือที่มีสัญชาติเดียวกัน* และอยู่ภายในเขตน่านน้ำที่ถือเป็นราชอาณาจักรของรัฐใดแล้ว ก็ย่อมไม่เกิดปัญหาทางกฎหมายในเรื่องการนำกฎหมายมาปรับใช้ แต่หากเรือที่โดนกันเป็นเรือต่างสัญชาติกัน เช่น กรณีเรือสัญชาติไทยชนกับเรือ

³ กมล สนธิเกษตริน. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2535), หน้า 205

*โดยปกติแล้วเรือทุกลำโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือเดินทะเลจะต้องมีสัญชาติโดยการจดทะเบียนเรือสัญชาติของเรือถือว่ามีผลสำคัญทำให้เรือมีความสัมพันธ์กับประเทศที่เรือมีสัญชาติและทำให้รัฐสามารถควบคุมหรือให้ความคุ้มครองแก่เรือนั้นได้, โปรดคู "ไพทซิต เอกจริยกร, อ้างแล้ว, เซงอรธที่ 2, หน้า 46-48

สัญชาติอังกฤษ และมีความจำเป็นต้องขึ้นศาลไทยแล้ว ก็อาจมีข้อโต้แย้งเรื่องกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับว่าจะใช้กฎหมายของไทยหรือของประเทศอังกฤษ เห็นได้ว่ากรณีนี้จะมีประเด็นเรื่องที่มีข้อเท็จจริงพัวพันกับต่างประเทศ (foreign elements) เข้ามาเกี่ยวข้องด้วย ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาการขัดกันของกฎหมาย (conflict of law)*

เมื่อมีปัญหาในเรื่องการขัดกันของกฎหมายเกิดขึ้น จึงควรต้องพยายามที่จะขจัดการขัดกันแห่งผลของคดี กล่าวคือ หาหนทางให้ได้ว่าทำอะไรจึงจะทำให้คดีเรื่องหนึ่ง ๆ ได้รับการตัดสินเหมือนกัน และมีผลอย่างเดียวกัน ไม่ว่าจะนำคดีนั้นไปฟ้องร้องที่ศาลของประเทศใด เมื่อมีกรณีที่มีข้อเท็จจริงพัวพันกับต่างประเทศเกิดขึ้น ก็จะต้องใช้กฎหมายว่าด้วยการขัดกันของกฎหมายเป็นเครื่องชี้ว่า จะนำกฎหมายใดมาปรับใช้แก่กรณี แต่ในการวินิจฉัยปัญหาขัดกันแห่งกฎหมายจะต้องให้ลักษณะกฎหมายแก่ข้อเท็จจริงที่เป็นปัญหานั้นทุกครั้ง เพราะนอกจากจะเป็นการทำให้ศาลสามารถนำเอากฎหมายว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมายและกฎหมายภายในของประเทศใดประเทศหนึ่งมาใช้บังคับแก่กรณีได้แล้ว การให้ลักษณะกฎหมายแก่ข้อเท็จจริงแตกต่างกัน ยังทำให้การวินิจฉัยคดีแตกต่างกันด้วย⁴ เช่น เมื่อเกิดเหตุการณ์หนึ่ง ศาลของประเทศหนึ่งเห็นว่าเป็นเรื่องทางละเมิด แต่ศาลอีกประเทศหนึ่งเห็นว่าเป็นเรื่องทางสัญญาถ้าเป็นเช่นนี้กฎหมายที่ศาลของสองประเทศ จะนำมาใช้ก็ย่อมแตกต่างกัน

ในกรณีเรือโดนกันไม่ค่อยจะมีปัญหาในเรื่องการให้ลักษณะกฎหมายแก่ข้อเท็จจริงเท่าใดนักเพราะกฎหมายทุกประเทศจะมองว่าเป็นเรื่องทางละเมิด ฉะนั้น ปัญหาการให้ลักษณะกฎหมายแก่ข้อเท็จจริงจึงหมดไป เมื่อเห็นว่าเป็นเรื่องละเมิดแล้ว จึงต้องมาพิจารณากฎหมายว่าด้วย

*คำว่า “การขัดกันของกฎหมาย” ในที่นี้มีได้หมายความว่ากฎหมายประเทศหนึ่งขัดหรือแย้งกับกฎหมายอีกประเทศหนึ่ง แต่เป็นการขัดกันในแง่ที่ว่าจะนำกฎหมายของประเทศใดมาปรับใช้แก่คดี

⁴ กมล สนธิเกษตริณ, คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล, หน้า 228-232.

การขัดกันของกฎหมายต่อไป ซึ่งกรณีของไทยคือ พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 โดยมาตรา 15 ได้บัญญัติว่า "หนี้ซึ่งเกิดจากการละเมิด ให้บังคับตามกฎหมายแห่งถิ่นที่ข้อเท็จจริงที่ทำให้เป็นการละเมิดนั้นได้เกิดขึ้น" ฉะนั้น เมื่อมีการ โคนกันของเรือต่างสัญชาติกัน เช่น เรือสัญชาติไทยชนกับเรือสัญชาติอังกฤษในทะเลอาณาเขตของประเทศไทย กรณีจึงต้องใช้กฎหมายละเมิดของไทยมาปรับแก้คดี แต่ปัญหาว่าถ้าเป็นการ โคนกันของเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทย กรณีจะถือว่าเป็นการ โคนกันในน่านน้ำของไทยซึ่งจะต้องใช้กฎหมายของไทยบังคับหรือไม่ ทั้งนี้ เนื่องจากในเขตเศรษฐกิจจำเพาะนั้นรัฐมีเพียงสิทธิอธิปไตย (sovereign rights) คือ สิทธิที่จะแสวงหาประโยชน์จากทรัพยากรธรรมชาติในทะเลเท่านั้น ต่างจากในทะเลอาณาเขตที่รัฐมีอำนาจอธิปไตย (sovereignty) โดยสมบูรณ์

นอกจากนี้ หากปรากฏว่าเกิดกรณีเรือ โคนกันในทะเลหลวงซึ่งเป็นเขตที่ไม่อยู่ในอำนาจอธิปไตยของรัฐใด กรณีจึงไม่มีกฎหมายแห่งถิ่นที่ข้อเท็จจริงซึ่งทำให้เกิดขึ้นตามความในมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 จึงเกิดเป็นช่องว่างของกฎหมายขึ้นมาว่าจะใช้กฎหมายแห่งรัฐใดมาปรับใช้แก้กรณีนี้ สำหรับปัญหานี้ มีคดีที่พอนำมาเทียบเคียงเป็นหลักในการพิจารณาได้ คือ คดี "Lotus" เป็นคดีระหว่างฝรั่งเศสกับตุรกีในเรื่องการใช้เขตอำนาจรัฐในคดีอาญา กรณีเรือ โคนกันในทะเลหลวง คดีดังกล่าวได้ขึ้นสู่ศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ (The Permanent Court of International Justice) ในปี ค.ศ. 1927 โดยมีข้อเท็จจริงและคำตัดสินดังนี้ เรือกลไฟของฝรั่งเศสชื่อ "Lotus" ได้ชนกับเรือบรรทุกผู้โดยสารในทะเลหลวง ปรากฏว่าเรือตุรกีจมและมีชาวตุรกีเสียชีวิต 8 คน เจ้าหน้าที่ได้ทำการสอบสวนและฟ้องร้องเรือฝรั่งเศสตามกฎหมายตุรกี และศาลพิพากษาให้ลงโทษกัปตันเรือ "Lotus" ซึ่งมีสัญชาติฝรั่งเศส รัฐบาลฝรั่งเศสไม่พอใจคำตัดสินดังกล่าวโดยอ้างว่าศาล ตุรกีไม่มีเขตอำนาจที่จะพิจารณาคดีเรือฝรั่งเศส เพราะการชนกันเกิดขึ้นในทะเลหลวง เฉพาะศาลของรัฐเจ้าของธงเท่านั้นที่จะพิจารณาคดี ลูกเรือของเรือ "Lotus" ได้ ซึ่งก็คือศาลฝรั่งเศสนั่นเอง ต่อมาได้มีการตกลงกันให้เสนอข้อพิพาทต่อศาลยุติธรรมระหว่างประเทศ และศาลได้มีคำตัดสินซึ่งได้กล่าวไว้ในตอนหนึ่งว่า "หากการกระทำอันเป็นความผิดซึ่งกระทำในทะเลหลวงส่งผลต่อเรือที่ชักธงของรัฐอื่น หลักดินแดนข้างต้นก็จะนำมาใช้บังคับเสมือนหนึ่งว่าดินแดนของรัฐสองรัฐเข้ามาเกี่ยวข้องกัน จึงสรุปได้ว่า ไม่มีกฎหมายใน

กฎหมายระหว่างประเทศที่ห้ามรัฐเจ้าของธงของเรือที่ผลของการกระทำความผิดเกิดขึ้น ที่จะถือว่าความผิดนั้นได้กระทำในดินแดนของตน"

จากคำตัดสินของศาลยุติธรรมระหว่างประเทศข้างต้น ก็น่าจะนำมาปรับใช้กับคดีแพ่งในกรณีเรือโค่นกันได้ กล่าวคือ หากเป็นกรณีเรือต่างสัญชาติโค่นกันในทะเลหลวง ก็ต้องถือว่าศาลของประเทศใดประเทศหนึ่ง ย่อมมีอำนาจที่จะเลือกใช้กฎหมายของประเทศที่เรือนั้นมีสัญชาติมาใช้บังคับได้ เนื่องจากในกรณีเรือโค่นกันถือเสมือนหนึ่งว่าดินแดนของรัฐสองรัฐเข้ามาเกี่ยวข้องกัน

2.2.2 เขตอำนาจศาลในกรณีเรือโค่นกัน

ในหัวข้อ 2.2.1 ได้กล่าวมาแล้วว่าเมื่อมีกรณีจะต้องปฏิบัติตามกฎหมายเรือใดที่มีข้อเท็จจริงพัวพันกับต่างประเทศ เช่น คู่กรณีมีสัญชาติต่างกัน ในกรณีเช่นนี้มีปัญหา 2 ประการ ที่จะต้องพิจารณาคือ ประการแรก ศาลของรัฐนั้นจะมีอำนาจพิจารณาคดีนั้นหรือไม่ (คดีอยู่ในเขตอำนาจศาลของรัฐนั้นหรือไม่) (choice of jurisdiction) ประการที่สอง ศาลจะใช้กฎหมายของรัฐใดมาเป็นหลักในการวินิจฉัย (choice of laws) สำหรับปัญหาในประการแรกคือเรื่องเขตอำนาจศาลย่อมต้องดูกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง และพระธรรมนูญศาลยุติธรรม ซึ่งตามกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งหลักจะอยู่ในมาตรา 4(2) คือ คำฟ้องให้เสนอต่อศาลที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในเขตศาล หรือต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาล ซึ่งตามมาตรา 4(2) นี้เป็นกรณีที่จำเลยมีภูมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรและมูลคดีเกิดขึ้นในราชอาณาจักร ฉะนั้น เกิดกรณีเรือโค่นกันในทะเลอาณาเขต ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของราชอาณาจักรศาลไทยก็มีอำนาจที่จะพิจารณาคดีได้ แต่ปัญหาว่าถ้าเรือที่โค่นกันเป็นเรือต่างสัญชาติกัน เช่น เรือสัญชาติไทยโค่นกันกับเรือสัญชาติอังกฤษในเขตทะเลหลวง กรณีนี้จะเกิดปัญหาขึ้นได้เพราะมูลคดีเกิดขึ้นนอกราชอาณาจักร และถ้าปรากฏว่าเจ้าของเรืออังกฤษไม่มีภูมิลำเนาในประเทศไทย ก็ไม่อาจใช้หลักในมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งได้ ต่อมาได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งในปี พ.ศ. 2534 โดยได้เพิ่ม

มาตรา 4 ตรี⁵ ขึ้นซึ่งได้บัญญัติว่า "คำฟ้องอื่นนอกจากที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ทวิ ซึ่งจำเลยมิได้มี ฎมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรและมูลคดีมิได้เกิดขึ้นในราชอาณาจักร ถ้าโจทก์เป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือมีฎมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร ให้เสนอต่อศาลแพ่งหรือศาลที่โจทก์มีฎมิลำเนาอยู่ในเขตศาล" ดังนั้น หลังจากมีการแก้ไขในปี พ.ศ. 2534 แล้ว ศาลแพ่งก็มีเขตอำนาจที่จะพิจารณาคดีที่มูลคดีเกิดขึ้นนอกราชอาณาจักรและจำเลยมิได้มีฎมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักรได้ ถ้าโจทก์เป็นผู้มีสัญชาติไทย หรือมีฎมิลำเนาอยู่ในราชอาณาจักร

ในปัจจุบันมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งในเรื่อง เรือโดกันอยู่ 1 ฉบับ ได้แก่ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่ง กฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเขตอำนาจศาลในทางแพ่งว่าด้วยเรือโดกัน ค.ศ. 1952 ซึ่งอนุสัญญา ฉบับนี้ได้วางหลักเกณฑ์เพื่อขจัดปัญหาเรื่องเขตอำนาจศาลในการที่จะพิจารณาคดีเรือโดกัน เช่น กรณีที่เรือสัญชาติไทยโดกันกับเรือสัญชาติอังกฤษในเขตน่านน้ำไทย ปัญหาที่อาจเกิดขึ้นได้ว่าจะ ฟ้องคดีที่ศาลประเทศใดได้บ้าง ถ้าพิจารณาตามกฎหมาย คือ ประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความ แพ่งมาตรา 4 ได้วางหลักเกณฑ์ไว้ว่า โจทก์สามารถเสนอคดีได้ต่อศาลที่มูลคดีเกิดขึ้นในเขตศาล หรือต่อศาลที่จำเลยมีฎมิลำเนาอยู่ในเขตศาล เมื่อกรณีนี้การโดกันเกิดขึ้นในเขตน่านน้ำไทย จึงถือ ว่ามูลคดีเกิดขึ้นในเขตราชอาณาจักรไทย ศาลไทยจึงมีอำนาจที่จะพิจารณาคดีได้ แม้เจ้าของเรือ สัญชาติอังกฤษจะไม่มีฎมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยก็ตาม อย่างไรก็ตาม ถ้าเจ้าของเรือสัญชาติอังกฤษ ซึ่งไม่มีฎมิลำเนาอยู่ในประเทศไทยได้ประกอบธุรกิจหรือเคยประกอบธุรกิจอยู่ในประเทศไทย เจ้า ของเรือสัญชาติไทยก็อาจเสนอคดีต่อศาลไทยได้ตามมาตรา 3 แห่งประมวลกฎหมายวิธีพิจารณา ความแพ่ง

แต่ปัญหาอาจจะมีว่าถ้าไม่ได้มีการฟ้องร้องเรือสัญชาติอังกฤษยังศาลไทย จนกระทั่งเรือ สัญชาติอังกฤษได้เดินทางกลับประเทศไปแล้ว หรือเดินทางต่อไปยังประเทศอื่น เจ้าของเรือไทยจะ

⁵ มาตรา 4 ตรี เพิ่มเติมโดยมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติแก้ไขเพิ่มเติมประมวลกฎหมาย วิธีพิจารณาความแพ่ง (ฉบับที่ 12) พ.ศ. 2534 (ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 108 ตอนที่ 49 หน้า 1 (ฉบับ พิเศษ) วันที่ 27 สิงหาคม 2534)

สามารถฟ้องร้องเจ้าของเรืออังกฤษได้ที่ประเทศอังกฤษซึ่งเป็นภูมิลำเนาของเจ้าของเรืออังกฤษได้หรือไม่ หรือจะสามารถฟ้องร้องคดีต่อศาลที่ประเทศที่เรือนั้นเดินทางไปถึงได้หรือไม่ ซึ่งก็ต้องไปพิจารณากฎหมายอังกฤษหรือกฎหมายที่เรือนั้นเดินทางไปถึงว่ามีเขตอำนาจอย่างไร กรณีจึงเห็นได้ว่าอาจจะมีปัญหาในเรื่องเขตศาลที่จะฟ้องร้องคดีเกิดขึ้นได้

ดังนั้น อนุสัญญาฉบับดังกล่าวนี้จึงได้วางแนวทางแก้ไขปัญหาโดยกำหนดให้โจทก์ซึ่งเป็นคนสัญชาติของประเทศคู่ภาคีเป็นผู้เลือกที่จะฟ้องร้องยังศาลใดศาลหนึ่งดังต่อไปนี้ คือ

- ก. ศาลที่มีจำนวนมีภูมิลำเนาหรือที่จำนวนมีที่ทำการ
- ข. ศาลที่มีการกักเรือของจำนวนหรือเรือลำอื่นที่เป็นของจำนวนในกรณีที่มีการกักเรือได้รับการอนุญาตให้ทำได้ หรือสถานที่ที่การกักเรืออาจมีขึ้น และสถานที่ที่จำนวนได้ให้ประกันหรือประกันอย่างอื่น

ค. ศาลที่การโดนกันได้เกิดขึ้นในเขตอำนาจ หรือเมื่อการโดนกันนั้นได้เกิดขึ้นภายในท่าเรือและอ่าวที่จอดเรือ รวมทั้งในน่านน้ำภายใน⁶

เมื่อพิจารณาถึงบทบัญญัติของอนุสัญญาฉบับดังกล่าวนี้ จะเห็นได้ว่า ได้กำหนดให้โจทก์สามารถเลือกฟ้องจำนวน ณ สถานที่ต่าง ๆ กันไปไม่ว่าเหตุของเรือโดนกันจะเกิดขึ้นในเขตน่านน้ำของประเทศไทยหรือแม้แต่ในเขตทะเลหลวง (High sea) ซึ่งอนุสัญญาฉบับนี้จะมีส่วนก่อให้เกิดผลดีในแง่ของการฟ้องร้องบังคับคดีได้จริงในระหว่างประเทศคู่ภาคี โดยโจทก์อาจเลือกฟ้องจำนวนได้ที่ศาลจำนวนมีภูมิลำเนาหรือประกอบธุรกิจ หรือศาลที่มีการยื่นคำร้องขอให้กักเรือของจำนวน เป็นต้น

2.3 ความรับผิดชอบในกรณีเรือ โดนกันตามกฎหมายไทย

2.3.1 หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบ

⁶ ไพทิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 300

ได้กล่าวมาแล้วว่าหลักความรับผิดในกรณีเรือโดนกันมีความคล้ายคลึงกับหลักความรับผิดในทางละเมิด ซึ่งมีรากฐานอยู่บนความผิด (fault) หรือความประมาท (negligence) หากเกิดกรณีเรือโดนกันขึ้น หลักความรับผิดของกฎหมายละเมิดก็อาจจะถูกนำมาใช้ อย่างไรก็ตาม ประเทศต่าง ๆ ส่วนใหญ่จะแยกกฎหมายที่จะนำมาใช้ในกรณีประมาทในทางบก เช่น กรณีรถยนต์ชนกันกับประมาทในทางน้ำ เช่น กรณีเรือโดนกัน ออกจากกัน สำหรับประเทศไทยเมื่อเกิดกรณีเรือโดนกัน หลักเกณฑ์ความรับผิดตามกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องและอาจนำมาปรับใช้ ได้แก่

(ก) ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด

เมื่อเกิดกรณีเรือโดนกันและก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือขึ้น บทบัญญัติที่จะนำมาใช้คือ บทบัญญัติในเรื่องละเมิด มาตรา 420 ซึ่งบัญญัติไว้ว่า "ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมายให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างใดอย่างหนึ่งก็ดี ท่านว่าผู้นั้นทำละเมิดจำต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น"

จากหลักเกณฑ์ในมาตรา 420 นี้ หากเรือลำหนึ่งจงใจหรือประมาทเลินเล่อแล่นไปโดนเรืออีกลำหนึ่งให้ได้รับความเสียหาย เรือลำที่จงใจหรือประมาทเลินเล่อจำต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดของตนให้แก่เรือลำที่ได้รับความเสียหาย

แต่ถ้าหากปรากฏว่าการ โดนกันของเรือทั้งสองลำเกิดจากความผิดของเรือทั้งสองฝ่ายในกรณีนี้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 442 บัญญัติไว้ว่า "ค่าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งของผู้เสียหายประกอบด้วยไซ้ ท่านให้นำบทบัญญัติแห่งมาตรา 223 มาใช้บังคับโดยอนุโลม" ซึ่งมาตรา 223 บัญญัติไว้ว่า "ถ้าฝ่ายผู้เสียหายได้มีส่วนทำผิดอย่างใดอย่างหนึ่ง ก่อให้เกิดความเสียหายด้วยไซ้ ท่านว่าหนี่อันจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ฝ่ายผู้เสียหายมากน้อยเพียงใดนั้น ต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณ ข้อสำคัญก็คือว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร"

จากบทบัญญัติมาตรา 442 และมาตรา 223 จะเห็นได้ว่า หากผู้เสียหายมีส่วนผิดก่อให้เกิดความเสียหาย การกำหนดความรับผิดในค่าสินไหมทดแทนจะต้องดูว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นใครเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายมากกว่ากัน หากว่าความเสียหายที่ตนได้รับ จำเลยมีส่วนผิดอยู่มาก

ต้องเอาความเสียหายที่ตนมีส่วนก่อให้เกิดหักลดส่วนที่จำเลยต้องรับผิดชอบแล้วจึงจะเป็นส่วนที่จำเลยต้องรับผิดชอบ⁷

(ข) พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456

เมื่อเกิดกรณีเรือโคลนกันนในเขตน่านน้ำไทย กฎหมายที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับอีกฉบับคือพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 เนื้อหาสาระส่วนใหญ่เป็นข้อบังคับเกี่ยวกับความปลอดภัยทางการเดินเรือ แต่ก็มีบทบัญญัติเกี่ยวกับความรับผิดชอบในทางแพ่งอยู่ในมาตรา 302-312 ซึ่งเป็นเรื่องหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดจากเรือโคลนกัน โดยอาจแบ่งความรับผิดชอบออกได้เป็น 3 สาเหตุ คือ

(1) เรือโคลนกันอันเกิดจากความไม่ได้แก้มหรือเป็นเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความสามารถของมนุษย์จะป้องกันได้ มาตรา 302 ได้บัญญัติไว้ว่า "ถ้ามีเหตุเรือโคลนกันครั้งใดเป็นโดยความไม่ได้แก้มหรือเป็นโดยเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความสามารถของมนุษย์จะป้องกันได้ก็ดี ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่เรือลำใดมากน้อยเท่าใดต้องเป็นพบกับเรือลำนั้นเองทั้งสิ้น"

มีข้อสังเกตว่า ถ้อยคำภาษากฎหมายในมาตรานี้ค่อนข้างจะโบราณ ซึ่งทำให้น่าคิดว่าพอจะเทียบเคียงกับเรื่องเหตุสุดวิสัยได้ โดยเฉพาะในกรณีที่เรือโคลนกันอันเกิดจากเหตุใด ๆ ซึ่งเหลือความสามารถของมนุษย์ที่จะป้องกันได้ก็ดี อย่างไรก็ดี ตามตัวบทมาตรานี้ยังมีเนื้อหาที่แตกต่างไปจากบทบัญญัติในเรื่องเหตุสุดวิสัยตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 8 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์⁸

(2) เรือโคลนกันอันเกิดจากความผิดของเรือลำใดลำหนึ่ง กรณีนี้มาตรา 303 ได้บัญญัติไว้ว่า "ถ้ามีเหตุเรือโคลนกันครั้งใดเป็นความผิดหรือความละเลย ท่านว่าอันตรายและความเสียหายที่ได้มีขึ้นมากน้อยเท่าใดให้ปรับเอาแก่เรือลำที่มีความผิดหรือละเลยนั้น"

⁷ สุขุม ศุภนิติย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด (กรุงเทพฯ : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2537), หน้า 228.

⁸ ไพทิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์, หน้า 284.

จากบทบัญญัติในมาตรานี้ หากความเสียหายเกิดขึ้นเพราะเกิดจากความรับผิดชอบของเรือ แต่เพียงลำเดียว เรือลำที่เป็นฝ่ายผิดก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด

(3) ความรับผิดอันเกิดจากความผิดของเรือทั้งสองลำ

หลักเกณฑ์ที่อยู่ในมาตรา 304 ซึ่งได้บัญญัติไว้ว่า "ถ้าเรือที่โดนกันนั้นต่างมีความผิด และละเลยทั้งสองลำ ท่านว่าไม่ต้องปรับให้ฝ่ายใดชดใช้ค่าเสียหายอันตรายซึ่งได้มีแก่เรือลำใดหรือทั้งสองลำ เว้นไว้แต่ถ้าพิจารณาได้ความว่ามูลเหตุที่โดนกันได้เกิดจากฝ่ายใดโดยมาก ฉะนั้น จึงให้ศาลที่มีหน้าที่ตัดสินกำหนดจำนวนเงินที่ฝ่ายนั้นจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้อีกฝ่ายหนึ่ง"

หลักของมาตรา 304 ก็คือ ถ้าเรือที่โดนกันต่างมีความผิดหรือละเลยทั้งสองลำ ความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำไป ศาลไม่จำเป็นต้องกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้แก่เรือลำที่ได้รับความเสียหาย

ข้อยกเว้นถ้าศาลพิจารณาได้ความว่ามูลเหตุที่โดนกันเกิดจากฝ่ายใดมากกว่าก็ให้ศาลเป็นผู้กำหนดค่าสินไหมทดแทนที่ฝ่ายนั้นจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งที่มีความผิดน้อยกว่า

ข้อสังเกต ถ้าพิจารณาประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 แล้ว จะเห็นได้ว่า ความรับผิดชอบของเรือทั้งสองลำจะมีความแตกต่างกัน โดยตามหลักเกณฑ์ของ ป.พ.พ.มาตรา 442 ซึ่งได้บัญญัติให้นำมาตรา 223 มาใช้โดยอนุโลมนั้น จะยึดหลักที่ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นใครเป็นผู้ที่มีส่วนผิดมากกว่ากันหรือใครเป็นผู้ก่อภัยน้อยกว่ากัน แต่หลักเกณฑ์ตาม พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ในมาตรา 304 จะยึดหลักว่า ถ้าเรือที่โดนกันต่างมีความผิดทั้งสองลำ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะตกเป็นพับแก่เรือแต่ละลำไป เว้นแต่ ถ้าพิจารณาว่ามูลเหตุที่โดนกันเกิดจากฝ่ายใดมากกว่า จึงให้ศาลกำหนดจำนวนเงินที่ฝ่ายนั้นจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง

จากหลักเกณฑ์ที่แตกต่างกันข้างต้น แสดงให้เห็นถึงแนวคิดทางกฎหมาย (legal concept) ที่แตกต่างกันระหว่างกฎหมายว่าด้วยละเมิดกับกฎหมายว่าด้วยเรือโดนกัน หลักเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเรือ โดนกันอันเกิดจากความผิดของเรือทั้งสองฝ่ายตามพรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยพุทธศักราช 2456 นั้นมีเหตุผลมาจากเรื่องที่จะให้ผู้เดินเรือได้คำนึงถึงความปลอดภัยในการเดิน

เรือให้มาก เนื่องจากก่อนหน้าที่มี พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 จะมีผลใช้บังคับ ขณะนั้นกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการเดินเรือยังมีน้อย ฉะนั้น เพื่อให้ผู้เดินเรือมีความระมัดระวัง จึงได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์ของกฎหมายในลักษณะดังกล่าวขึ้นมา กล่าวคือ ถ้าต่างฝ่ายต่างขาดความระมัดระวังก็จะไปเรียกร้องเอาอีกฝ่ายหนึ่งไม่ได้

2.3.2 ปัญหาในการปรับใช้กฎหมาย

เมื่อเกิดกรณีเรือ โคนกันขึ้นปัญหาอาจเกิดขึ้นได้ว่าจะต้องปรับใช้บทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดหรือบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 เพราะว่ากฎหมายทั้งสองฉบับนี้มีเนื้อหาสาระในเรื่องเดียวกันใกล้เคียงมาก เช่น ความรับผิดชอบ อายุความ มีคำพิพากษาที่น่าสนใจเกี่ยวกับปัญหาดังกล่าว ดังนี้

คำพิพากษาฎีกาที่ 1128/2499 การฟ้องคดีละเมิดเรื่องเรือ โคนกันมีอายุความตามที่บัญญัติไว้ใน ป.พ.พ. มาตรา 448 ซึ่งกำหนดไว้ 1 ปี ไม่ใช่ 6 เดือนตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 มาตรา 308

คำพิพากษาฎีกาที่ 3088/2524 อายุความฟ้องร้องเกี่ยวกับละเมิดตามที่บัญญัติไว้ใน พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 มาตรา 308 มีกำหนด 6 เดือน ถูกยกเลิกโดย ป.พ.พ. มาตรา 448 ต้องใช้อายุความ 1 ปี ตามมาตรา 448 เป็นบทบังคับ

คำพิพากษาฎีกาทั้งสองฉบับนี้ ศาลฎีกาตัดสินว่ามาตรา 308 ตาม พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ซึ่งเป็นเรื่องอายุความได้ถูกยกเลิกโดย ป.พ.พ.ว่าด้วยละเมิด แต่มีปัญหาว่าบทบัญญัติอื่น ๆ ซึ่งมีเนื้อหาสาระในเรื่องเดียวกันจะถูกยกเลิกโดย ป.พ.พ.หรือไม่ เช่น บทบัญญัติมาตรา 302-304 แห่ง พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ซึ่งเป็นเรื่องหลักเกณฑ์ความรับผิดชอบอันเกิดจากเรือ โคนกัน

คำพิพากษาที่เกี่ยวกับเรื่องเรือ โคนกันส่วนใหญ่ไม่ได้กล่าวไว้โดยชัดเจน ในกรณีนี้คงต้องพิจารณาตามหลักกฎหมายทั่วไป เห็นได้ว่า พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ. 2456 ขณะที่ ป.พ.พ.ว่าด้วยละเมิดประกาศใช้เมื่อ พ.ศ. 2468 ตามหลักกฎหมายทั่วไปมีอยู่ว่ากฎหมายใหม่ยกเลิกกฎหมายเก่า แต่ก็มีใช้จะเป็นไปตามนี้เสมอไป เพราะกฎหมายที่จะถูกยกเลิก

ต้องเป็นกฎหมายเรื่องและประเภทเดียวกันเท่านั้น กล่าวคือ ต้องเป็นกฎหมายประเภททั่วไปด้วยกัน หรือเป็นกฎหมายประเภทพิเศษด้วยกันเท่านั้น ทั้งนี้ เพราะกฎหมายแยกออกเป็นกฎหมายทั่วไปและกฎหมายพิเศษ ฉะนั้น ถ้ากฎหมายใหม่เป็นกฎหมายพิเศษกฎหมายเก่าเป็นกฎหมายทั่วไป กฎหมายใหม่ย่อมไม่ยกเลิกกฎหมายเก่า เช่นเดียวกับกฎหมายใหม่ที่เป็นกฎหมายทั่วไปย่อมไม่ยกเลิกกฎหมายเก่าที่เป็นกฎหมายพิเศษ⁹

จะเห็นได้ว่า พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยมีลักษณะเป็นกฎหมายพิเศษ เนื่องจากเป็นกฎหมายที่ใช้กับการเดินเรือโดยเฉพาะ แต่หลักเกณฑ์ในเรื่องละเมิดตาม ป.พ.พ.เป็นหลักกฎหมายทั่วไปใช้กับการละเมิดทุกเรื่อง ฉะนั้น ป.พ.พ.ว่าด้วยละเมิดจึงไม่น่าจะยกเลิกบทบัญญัติใน พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ

อย่างไรก็ตาม อาจมีข้อโต้แย้งว่าหลักเกณฑ์ที่กล่าวมาข้างต้นนี้น่าจะใช้ได้เฉพาะในกรณีที่กฎหมายฉบับที่ออกมาในภายหลังมิได้กำหนดว่าให้ยกเลิกกฎหมายฉบับที่มีอยู่ก่อน แต่ถ้าเป็นกรณีที่กฎหมายฉบับหลังได้กำหนดว่าให้ยกเลิกกฎหมายฉบับที่มีอยู่ก่อนแล้ว ผลก็คือต้องบังคับใช้ตามกฎหมายฉบับใหม่ กระนั้นก็ตามข้อโต้แย้งนี้ก็ยังมีข้อโต้แย้งได้อีกหากพิจารณาจากบทบัญญัติของมาตรา 3 ของ ป.พ.พ. ซึ่งบัญญัติไว้เพียงกว้าง ๆ ว่า “ตั้งแต่วันที่ใช้ประมวลกฎหมายนี้สืบไป ให้ยกเลิกบรรดากฎหมาย กฎและข้อบังคับอื่น ๆ ในส่วนที่บัญญัติไว้แล้วในประมวลกฎหมายนี้ ซึ่งแย้งกับบทแห่งประมวลกฎหมายนี้” ตัวยกดังกล่าวได้กำหนดไว้เพียงกว้าง ๆ หาได้ระบุชัดว่าให้ยกเลิกบทบัญญัติใน พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ไม่ กรณีจะต่างออกไปหากว่ามีพรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยอีกฉบับหนึ่ง ที่กำหนดว่าให้ยกเลิกพรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยฯฉบับก่อนหน้านั้น¹⁰

⁹ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 295.

¹⁰ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี, หน้า 296.

2.4 แนวทางของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโค่นกันตามกฎหมายไทย

เมื่อเรือสองลำมาโค่นกันและก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชดใช้ให้แก่ผู้กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง สิ่งแรกที่ต้องพิจารณาคือการที่เรือโค่นกันนั้นเป็นความผิดของฝ่ายใดหรือทั้งสองฝ่าย ซึ่งเป็นเรื่องหัวข้อของความรับผิดชอบที่ได้กล่าวถึงไปแล้ว เมื่อพิจารณาได้แล้วว่าฝ่ายใดจะต้องเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน สิ่งที่จะต้องพิจารณาต่อไปก็คือ จะมีการกำหนดค่าสินไหมทดแทนกันอย่างไร กฎหมายที่จะเข้ามาเกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ได้แก่ พรบ. การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด

2.4.1 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456

พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 มีทั้งหมด 312 มาตราและมีกฎกระทรวงและข้อบังคับที่ออกตาม พรบ.ดังกล่าวเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่เป็นข้อบังคับที่เกี่ยวกับความปลอดภัยในการเดินเรือ แต่จะมีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความรับผิดในทางแพ่ง ในมาตรา 302-312 ซึ่งเป็นความรับผิดในกรณีเรือโค่นกัน ซึ่งจะได้ศึกษาต่อไปว่า พรบ.ฉบับนี้ มีบทบัญญัติเกี่ยวกับค่าชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ อย่างไร

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติในมาตรา 302 – 312 ซึ่งเป็นบทบัญญัติเรื่องความรับผิดทางแพ่งแล้วจะเห็นได้ว่าตั้งแต่มาตรา 302-304 เป็นเรื่องหลักเกณฑ์ความรับผิดอันเกิดจากเรือโค่นกัน ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในหัวข้อเรื่องความรับผิด

ส่วนในมาตราอื่นเมื่อพิจารณาแล้วปรากฏว่ามีได้เป็นเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยตรงเพราะมิได้ระบุถึงลักษณะของค่าสินไหมทดแทนที่ศาลจะกำหนดให้ว่าได้แก่อะไรบ้าง แต่เป็นเพียงกำหนดเรื่องสิทธิเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นเท่านั้น เช่น มาตรา 305 วรรคแรก ได้บัญญัติไว้ว่า “เมื่อมีความผิด หรือความทะเล่เกิดขึ้นอย่างใด อันเรือที่เกี่ยวข้องมีความผิดด้วยกันทั้งสองฝ่าย ท่านว่าเจ้าของหรือนายเรือทั้งสองลำนั้น หรือลำใดแต่ลำเดียว ต้องรับผิดชอบใช้ค่าอันตรายหรือความเสียหายที่ได้มีขึ้นแก่สิ่งของที่บรรทุกในเรือหรือแก่บุคคล เพราะความผิดหรือทะเล่ที่ได้กระทำนั้น”

มาตรา 307 ได้บัญญัติไว้ว่า “ถ้าการที่เรือ โคนกันเป็นเหตุให้เสียชีวิตหรือเกิดบาดเจ็บแก่บุคคล ท่านว่าเงินค่าเสียหายที่ต้องส่งเสียในส่วนนี้ต้องไต่ก่อนค่าเสียหายอย่างอื่น ๆ”

จะเห็นว่าในมาตรา 305 เป็นเรื่องความรับผิดชอบในความเสียหายต่อสิ่งของที่บรรทุกในเรือหรือบุคคลบนเรือ (เป็นมาตราที่ต่อเนื่องจากมาตรา 304 โดยมาตรา 304 เป็นเรื่องเกี่ยวกับความรับผิดชอบในความเสียหายที่มีต่อเรือและอุปกรณ์แห่งเรือ) โดยมาตรา 305 ได้กำหนดให้ผู้ที่เป็นเจ้าของที่บรรทุกบนเรือ และบุคคลบนเรือซึ่งได้รับความเสียหายมีสิทธิเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าของเรือทั้งสองลำ หรือเจ้าของเรือแต่เพียงลำใดลำหนึ่งก็ได้

สำหรับในมาตรา 307 ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้ความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายว่า ศาลจะต้องพิจารณากำหนดค่าสินไหมทดแทนในส่วนนี้ก่อนค่าสินไหมทดแทนในส่วนอื่น ๆ ด้วย

2.4.2 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เมื่อเรือสองลำมาโดนกันและเกิดความเสียหายขึ้น ก็จะต้องมีการชดใช้เยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันดังกล่าวนี้ในเมื่อไม่มีกฎหมายใดกำหนดไว้เป็นการเฉพาะเพราะแม้แต่ พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 ซึ่งเป็นกฎหมายเฉพาะยังไม่มียกข้อยกเว้นเกี่ยวกับการกำหนดค่าสินไหมทดแทนแต่อย่างใด* ฉะนั้นจึงต้องนำป.พ.พ. ลักษณะละเมิดในส่วนที่ว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนซึ่งเป็นกฎหมายทั่วไปมาปรับใช้แทนโดยบทบัญญัติที่เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวมีบัญญัติอยู่ในมาตรา 438-448

*ปัจจุบันมีการยกพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งจากเรือ โคนกัน พ.ศ. ขึ้นซึ่งเนื้อหาส่วนหนึ่งเป็นเรื่องความรับผิดจากเรือ โคนกันและมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไว้โดยตรง ซึ่งต่อไปหากร่าง พรบ.ดังกล่าวมีผลใช้บังคับ ก็จะสามารนำมาใช้เป็นหลักในการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือ โคนกันโดยถือว่าเป็นกฎหมายเฉพาะได้

2.4.2.1 แนวคิดและหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

จุดมุ่งหมายในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายก็คือการเยียวยาให้ผู้เสียหายได้กลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนหนึ่งมิได้มีการละเมิดเกิดขึ้น ในกรณีที่ไม่สามารถทำให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมได้ ก็ต้องพยายามชดใช้เยียวยาให้ใกล้เคียงกับสภาพที่เป็นอยู่เดิมมากที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้ เช่น ในกรณีเอาทรัพย์สินของผู้อื่นไปก็ต้องคืนให้ แต่ในกรณีที่ไม่สามารถคืนทรัพย์สินได้ เพราะทรัพย์สินนั้นได้ถูกทำลายไปแล้ว ก็ต้องชดใช้กันโดยประการอื่น เช่น การใช้ราคาทรัพย์สิน นอกจากการใช้ราคาทรัพย์สินแล้ว ยังอาจจะต้องชดใช้การสูญเสียให้แก่ผู้เสียหายที่ต้องเสียหายในกรณีอื่น ๆ ด้วย เช่น ค่าเสียหายจากการขาดประโยชน์ในการใช้ทรัพย์สินเนื่องมาจากการทำละเมิดต่อตัวทรัพย์สินนั้น และถ้ายังมีความเสียหายประการอื่นอีกก็ต้องมีการชดใช้เยียวยากันต่อไปด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้เสียหายได้กลับสู่ฐานะเดิมให้มากที่สุดตามที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น¹¹ สำหรับในกรณีที่มีการทำละเมิดซึ่งจะต้องมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน บทบัญญัติที่เป็นหลักทั่วไปตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็คือมาตรา 438 ซึ่งได้บัญญัติว่า “ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใด เพียงใดนั้น ให้วินิจฉัยตามควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันพึงบังคับให้ใช้ความเสียหายใด ๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย”

กรณีตามมาตรา 438 วรรคแรก ได้บัญญัติให้การกำหนดค่าสินไหมทดแทนเป็นดุลพินิจของศาล ส่วนมาตรา 438 วรรคสอง เป็นบทบัญญัติที่วางหลักของคำว่า “ค่าสินไหมทดแทน” อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาตรา 438 วรรคสองแล้วก็อาจจะทำให้เข้าใจไปได้ว่า การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมิได้เพียง 3 ประเภท คือ การคืนทรัพย์สิน การใช้ราคาทรัพย์สิน และค่าเสียหายอันพึงบังคับใช้ แต่ความจริงแล้วมิได้หมายความว่าค่าสินไหมทดแทนในคดีละเมิดจะมีเพียงเท่าที่บัญญัติไว้ในมาตรา 438 วรรคสอง แต่ยังรวมถึงการชดใช้เยียวยาโดยวิธีอื่นด้วย ซึ่งไม่มีการชดใช้กันเป็นเงิน และไม่มี

¹¹ ประจักษ์ พุทธิสมบัติ, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง (กรุงเทพฯ : บริษัท ศิริสมบัติการพิมพ์ จำกัด, 2535), หน้า 183.

การคืนทรัพย์สินหรือราคา เช่น การที่ศาลสั่งให้บุคคลผู้ทำละเมิดจัดการตามควรเพื่อให้ชื่อเสียงของผู้เสียหายกลับคืนดีดังเดิมแทนการใช้ค่าเสียหายตามความในมาตรา 447 ก็ได้

นอกจากนี้ ยังมีความเห็นว่า คำว่าค่าสินไหมทดแทนมีความหมายกว้างกว่าค่าเสียหาย ซึ่งตามมาตรา 432 วรรคสอง ค่าสินไหมทดแทนมี 2 กรณี คือ 1. การคืนทรัพย์สินของผู้เสียหายซึ่งผู้ละเมิดเอาไปโดยแย่งการครอบครองรวมทั้งการใช้ราคาทรัพย์สินให้แก่ผู้เสียหาย การคืนหรือชดใช้ราคาทรัพย์สินนี้ไม่มีอายุความ เพราะเจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิติดตามเอาคืนทรัพย์สินของตนได้ตลอดเวลาตามความในมาตรา 1336 แต่ถ้าเป็นกรณีการทำลายทรัพย์สินซึ่งไม่ใช่การเอาไปหรือการแย่งการครอบครอง เช่น การวางเพลิงเผาทรัพย์สิน การทำให้เสียทรัพย์สิน ประมาทขับรถชนรถเขา ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายตามมาตรา 438 วรรคสอง ซึ่งอยู่ในบังคับอายุความของมาตรา 448 กล่าวคือมีอายุความ 1 ปี นับแต่วันถูกระทำละเมิดและรู้ตัวผู้ละเมิด¹²

อย่างไรก็ตาม ในการฟ้องเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนนั้น โจทก์มีภาระต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าโจทก์ได้รับความเสียหาย เพราะถ้าไม่มีความเสียหายก็ไม่มีอะไรจะต้องชดใช้กัน แนวคิดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้กล่าวมาแล้วว่าเป็นการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อให้คู่กรณีกลับคืนสู่ฐานะเดิมมิใช่เป็นการค้าหากำไร ดังนั้น แม้ว่ามาตรา 438 วรรคแรกจะบัญญัติให้การกำหนดค่าสินไหมทดแทนเป็นดุลพินิจของศาลที่จะกำหนดตามพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิดก็ตามแต่ศาลก็จะกำหนดค่าสินไหมทดแทนโดยจำกัดเฉพาะเพื่อความเสียหายอันแท้จริงเท่านั้น

กล่าวโดยสรุป การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นการชดใช้เยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เสียหายเพื่อให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมก่อนมีการละเมิด โดยโจทก์มีภาระที่จะต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความเสียหายว่ามีอยู่จริง เพราะหลักการของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นการเยียวยาความเสียหายมิใช่เป็นการค้าหากำไร

¹² เรื่องเดียวกัน, หน้า 264-265.

2.4.2.2 ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด

เมื่อมีการทำละเมิดซึ่งจะต้องมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกัน การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวก็ต้องพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด โดยบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับค่าสินไหมทดแทนจะอยู่ในมาตรา 438-448 แต่เพื่อให้เกิดความสะดวกแก่การศึกษาวิเคราะห์กันต่อไป ในหัวข้อนี้จะขอแยกลักษณะของค่าสินไหมทดแทนออกเป็น 2 กรณี คือ

(ก) ความเสียหายอันเกิดแก่ตัวทรัพย์สิน

- ราคาทรัพย์สินหรือค่าเสียหายต่อทรัพย์สิน

ในกรณีที่มีการทำละเมิดต่อทรัพย์สินเป็นเหตุให้ทรัพย์สินนั้นได้รับความเสียหาย ซึ่งจะต้องมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องในกรณีนี้ ก็คือ มาตรา 438 วรรคสอง และ มาตรา 440

มาตรา 438 วรรค 2 บัญญัติว่า “อนึ่งค่าสินไหมทดแทนได้แก่ การคืนทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้องเสียไปเพราะละเมิด หรือใช้ราคาทรัพย์สินรวมทั้งค่าเสียหายอันพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อกำขึ้นนั้นด้วย”

จากกรณีบทบัญญัติมาตรา 438 วรรค 2 ดังกล่าวข้างต้นในกรณีที่ผู้เสียหายถูกทำละเมิดต่อทรัพย์สินการเยียวยา ก็คือทำให้ทรัพย์สินอยู่ในสภาพเดิมเท่าที่จะทำได้ จะขอยกตัวอย่างในกรณีดังต่อไปนี้ เช่น กรณีการลักเอาทรัพย์สินของผู้อื่นไป ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ การคืนทรัพย์สิน แต่จะต้องเป็นกรณีที่สามารคืนทรัพย์สินได้ ซึ่งถ้าคืนไม่ได้ก็ต้องใช้ราคาทรัพย์สินแทน และ นอกเหนือจากการใช้ราคาทรัพย์สินแล้ว ถ้าผู้เสียหายยังได้รับความเสียหายอย่างใด ๆ อีก ผู้เสียหายก็มีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายที่เรียกว่าค่าเสียหายอันพึงบังคับเพื่อความเสียหายใด ๆ เช่น การสูญเสียประโยชน์จากการที่ไม่ได้ใช้ทรัพย์สิน แต่ถ้าเป็นกรณีที่ทรัพย์สินถูกทำลายหรือทำให้บุบสลาย เช่น เรือโดนกันหรือรถชนกัน เช่นนี้มิใช่เป็นกรณีการเอาทรัพย์สินของผู้อื่นไปจึงไม่ต้องมีการคืนทรัพย์สินหรือใช้ราคาทรัพย์สิน แต่ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายได้ซึ่งถือเป็นค่าสินไหมทดแทนตามความในมาตรา 438 วรรค 2 คือ เป็นค่าเสียหายแก่ตัวทรัพย์สินที่เรียกว่าค่าเสียหายอันพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อกำขึ้นนั้น ซึ่งโดยปกติคือการใช้เงิน

แต่ปัญหามีอยู่ว่าค่าเสียหายที่จะต้องชดใช้กันนี้ได้แก่ค่าเสียหายอะไรบ้าง เพราะมาตรานี้มิได้แยกแยะหรือยกตัวอย่างไว้ ฉะนั้น โจทก์จึงมีภาระจะต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นว่าโจทก์เสียหายอย่างไร เช่น ในกรณีรถยนต์ชนกันหรือเรือโดนกัน โดยปกติค่าเสียหายประการแรกที่จะต้องชดใช้ก็คือค่าเสียหายแก่ตัวรถหรือเรือ ซึ่งก็แล้วแต่ว่าทรัพย์สินนั้นเสียหายทั้งหมดหรือแต่บางส่วน ถ้าทรัพย์สินนั้นเสียหายทั้งหมด ค่าเสียหายก็คือมูลค่าของตัวทรัพย์สิน ถ้าทรัพย์สินนั้นเสียหายแต่เพียงบางส่วนค่าเสียหายก็คือค่าซ่อมแซมตัวทรัพย์สินให้กลับคืนสู่สภาพเดิม แต่ก็ยังมีปัญหาเกี่ยวกับการตีมูลค่าของตัวทรัพย์สินเพื่อการใช้ค่าเสียหายในกรณีที่ทรัพย์สินนั้นเสียหายทั้งหมด เช่น รถยนต์หรือเรือถูกชนจนเสียหายหมดทั้งคันหรือทั้งลำ ถ้าพิจารณาความในมาตรา 438 วรรค 2 จะเห็นว่ามิได้ให้คำตอบไว้ แต่เคยมีคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1550/2518 ตัดสินไว้ว่า ค่าเสียหายแก่รถยนต์ที่ถูกชนจนเกิดไฟไหม้เสียหายทั้งหมดนั้น ให้คิดราคาค่าเสียหายตั้งแต่เวลาอันเป็นฐานที่ตั้งแห่งการประมาณราคา คือเวลาทำละเมิด กับให้ใช้ดอกเบี้ยจากจำนวนเงินนั้น จากคำพิพากษานี้จะเห็นได้ว่า ราคาค่าของตัวทรัพย์สินนั้นให้คิดตั้งแต่วันทำละเมิด ไม่ใช่คิดจากราคาปัจจุบัน

- ค่าเสียหายอื่น ๆ

นอกจากค่าเสียหายแก่ตัวทรัพย์สินแล้ว หากผู้เสียหายได้รับความเสียหายอย่างอื่นอีก ผู้เสียหายก็มีสิทธิได้รับชดใช้สำหรับจำนวนที่ตนได้ใช้จ่ายไปด้วย เพราะมาตรา 438 วรรค 2 ใช้คำว่า “ค่าเสียหายอันพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้เกิดขึ้นนั้นด้วย” แต่สำหรับค่าเสียหายอื่น ๆ นี้คงไม่อาจกำหนดลงไปได้ว่ามีอะไรบ้าง เพราะต้องขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงที่ผู้เสียหายแต่ละรายได้รับเป็นกรณี ๆ ไป สำหรับค่าเสียหายอื่น ๆ นี้ เมื่อศึกษาจากแนวคำพิพากษาศาลฎีกาแล้วพอจะยกตัวอย่างได้ดังต่อไปนี้ เช่น

- คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1480/2510 รถยนต์บรรทุกของโจทก์ให้เช่าไม่ได้เพราะการละเมิดของลูกจ้างจำเลย ทำให้โจทก์ขาดผลกำไรจากการให้เช่าที่เคยได้รับอันเป็นค่าเสียหายโดยตรงจากผลแห่งการที่ลูกจ้างจำเลยได้ละเมิดแก่โจทก์ จำเลยซึ่งเป็นนายจ้างต้องร่วมรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายนี้ ด้วย

- 261/2536 ค่าใช้จ่ายทั่วไปในโรงงาน เช่น ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปา ค่าสึกหรอของเครื่องจักรเครื่องมือ และค่าควบคุมซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ส่งเจ้าหน้าที่ออกไปตรวจสอบความเสียหายและดำเนินการต่าง ๆ เป็นค่าใช้จ่ายที่จะต้องมีแน่นอนและการที่โจทก์ได้ใช้ไปในการซ่อมรถจักรดีเซลของโจทก์ที่ได้รับความเสียหายซึ่งสามารถคิดคำนวณเฉลี่ยออกมาได้ จึงเป็นค่าเสียหายโดยตรงที่เกิดจากการกระทำละเมิดของจำเลย โจทก์ก็มีสิทธิเรียกค่าเสียหายทั้งสองส่วนนี้ได้

จากคำพิพากษานี้จะเห็นว่า รถจ้างดีเซลของโจทก์ถูกทำละเมิดได้รับความเสียหายซึ่งในการซ่อมรถจักรดีเซลจะมีค่าใช้จ่ายทั่วไปในโรงงาน เช่น ค่าไฟฟ้า ค่าน้ำประปา ค่าสึกหรอของเครื่องจักร ค่าควบคุมซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ส่งเจ้าหน้าที่ออกไปตรวจสอบความเสียหายและดำเนินการต่าง ๆ โจทก์จึงฟ้องเรียกค่าเสียหายดังกล่าว ศาลตัดสินให้โจทก์มีสิทธิเรียกค่าเสียหายทั้งสองส่วนนี้ได้ โดยศาลให้เหตุผลว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่ต้องมีแน่นอน และโจทก์ได้ใช้ไปในการซ่อมแซมรถจักรดีเซลของโจทก์ที่ได้รับความเสียหายซึ่งสามารถคิดคำนวณเฉลี่ยออกมาได้ จึงเป็นค่าเสียหายโดยตรงที่เกิดจากการละเมิดของจำเลย

กล่าวโดยสรุป ในกรณีที่มีการทำละเมิดต่อตัวทรัพย์สินเป็นเหตุให้ทรัพย์สินได้รับความเสียหายหรือบุบสลาย เช่น ในกรณีรถยนต์ชนกันหรือเรือโดนกัน ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายได้ตามมาตรา 438 วรรคสอง ส่วนค่าเสียหายจะได้แก่อะไรบ้างนั้น เป็นเรื่องที่โจทก์จะต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นถึงค่าเสียหายที่ตนได้เสียไปเพราะการละเมิด ซึ่งจากการศึกษาดังกล่าวข้างต้นในกรณีของรถยนต์ชนกันหรือเรือโดนกัน อาจสรุปได้ว่าค่าเสียหายมักจะได้แก่ มูลค่าของรถยนต์หรือเรือในกรณีทรัพย์สินนั้นเสียหายทั้งหมด แต่ถ้าทรัพย์สินนั้นเสียหายแต่เพียงบางส่วน ค่าเสียหายได้แก่ ค่าซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม นอกจากนี้ ยังอาจจะมีค่าเสียหายในกรณีอื่นอีกเช่นค่าขาดประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สินนั้น และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าน้ำประปา ค่าไฟฟ้า ค่าควบคุมของเจ้าหน้าที่ระหว่างการซ่อมแซม เป็นต้น ซึ่งถ้าหากค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเป็นค่าเสียหายที่เป็นผลโดยตรงที่เกิดจากการทำละเมิด โจทก์ก็มีสิทธิเรียกค่าเสียหายนี้ได้

- ดอกเบี้ยในค่าเสียหาย

ตามมาตรา 206 บัญญัติว่า “ในกรณีหนี้อันเกิดแต่มูลละเมิดลูกหนี้ได้ชื่อว่าผิดนัดมาแต่เวลาที่ทำละเมิด

มาตรา 204 บัญญัติว่า หนี้เงินนั้น ท่านให้คิดดอกเบี้ยในระยะเวลาผิดนัดร้อยละเจ็ดถึงต่อปี ฯลฯ”

นอกจากค่าเสียหายที่จะต้องมีการชดใช้กันแล้ว เมื่อได้กำหนดค่าเสียหายเป็นตัวเงินเรียบร้อยแล้ว โจทก์ย่อมมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยในจำนวนเงินค่าเสียหายนั้นได้ ในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับแต่วันที่จำเลยทำละเมิดตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 206 และมาตรา 204

(ข) ความเสียหายต่อชีวิตและร่างกาย

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ชีวิตและร่างกายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นไปตามมาตรา 443-446 ซึ่งอาจแบ่งออกได้เป็น 2 กรณี ดังต่อไปนี้ คือ

ก. ค่าสินไหมทดแทนในกรณีผู้ถูกทำละเมิดถึงตาย

มาตรา 443 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาถึงตายนั้น ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ ค่าปลงศพ รวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอื่น ๆ อีกด้วย

ถ้ามิได้ตายในทันที ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ ค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้ เพราะไม่สามารถประกอบกิจการงานนั้นด้วย

ถ้าว่าเหตุที่ตายลงนั้น ทำให้บุคคลหนึ่งคนใดต้องขาดไร้อุปการะตามกฎหมายไปด้วย ไซ้รู้ ท่านว่าบุคคลนั้นชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

มาตรา 445 “ในกรณีทำให้เขาถึงตาย หรือให้เสียหายแก่ร่างกายอนามย์ก็ดี ในกรณีทำให้เขาเสียเสรีภาพก็ดี ถ้าผู้ต้องเสียหายมีความผูกพันตามกฎหมายจะต้องทำการงานให้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกในครัวเรือน หรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอกนั้น ไซ้รู้ ท่านว่าบุคคลผู้จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อที่เขาต้องขาดแรงงานอันนั้น ไปด้วย

จากบทบัญญัติดังกล่าวพอจะจำแนกได้ว่าผู้เสียหายจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอย่างไรได้บ้าง ซึ่งค่าสินไหมทดแทนในกรณีทำให้เขาถึงตาย มีดังต่อไปนี้

1. ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็น

ค่าปลงศพ หมายถึง ค่าจัดการศพตามประเพณีหรือลัทธิศาสนาของผู้ตาย เช่น ค่าหีบศพ ผ้าห่อศพ ส่วนค่าใช้จ่ายอันจำเป็น น่าจะหมายถึง ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวกับการปลงศพโดยตรง อย่างไรก็ตาม คำพิพากษาฎีกาก็ไม่เคยจำแนกแยกแยะว่าอย่างไรจึงเรียกว่าเป็นค่าปลงศพ หรือค่าใช้จ่ายอันจำเป็น ทั้งกฎหมายก็กำหนดรวม ๆ กันไปว่าให้ใช้ค่าปลงศพรวมทั้งค่าใช้จ่ายอันจำเป็น

คำพิพากษาฎีกาที่ 1646/2514 ค่าปลงศพและค่าใช้จ่ายอันจำเป็น จะต้องพิจารณาตามสมควร ตามความจำเป็นและตามฐานะของผู้ตาย ทั้งต้องพิจารณาถึงประเพณีการทำศพตามลัทธินิยมประกอบด้วย และต้องไม่ใช่รายการที่ฟุ่มเฟือยเกินไป หาใช่ว่าเมื่อจ่ายไปเท่าไรแล้วจะเรียกเอาได้หมด

คำพิพากษาฎีกาที่ 2707/2516 ค่ารถยนต์ที่ใช้รับส่งแขกที่มาช่วยงานด้วยไม่ใช่ค่าใช้จ่ายอันจำเป็น

คำพิพากษาฎีกาที่ 2473/2526 ค่าพิมพ์หนังสือแจกในงานศพเรียกให้ชดใช้ตามสมควรแก่ฐานะของผู้ตายเป็นค่าใช้จ่ายอันจำเป็น

2. ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย

ค่ารักษาพยาบาลก่อนตาย หมายความว่า ค่ารักษา ค่าห้องพัก ค่าอุปกรณ์การแพทย์ซึ่งผู้ตายได้ใช้จ่ายไปในระหว่างรักษาตัวก่อนที่จะถึงแก่ความตาย โดยหากก่อนตายได้เสียค่ารักษาพยาบาลไปเท่าใด ทายาทย่อมมีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้ทำละเมิดได้ มีคำพิพากษาฎีกาที่ 450/2516 ได้วินิจฉัยว่า ค่าจ้างพยาบาลเฝ้าไข้ ค่ายา ค่าจ้างรถแท็กซี่ที่ภรรยาไปเฝ้าเยี่ยมโจทก์ผู้ตายที่โรงพยาบาลเป็นค่าเสียหายที่โจทก์มีสิทธิเรียกเอาได้

3. ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ก่อนตาย

ในกรณีที่ผู้ถูกทำละเมิดมิได้ตายในทันที นอกจากค่ารักษาพยาบาลก่อนตายแล้วผู้เสียหายยังมีสิทธิได้รับค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการทำงานที่ผู้เสียหายจะได้รับหากมีการประกอบการเงินตามปกติด้วย

4. ค่าขาดไร้อุปการะ

การขาดไร้อุปการะเป็นกรณีที่ผู้ตายมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องอุปการะบุคคลใดบุคคลหนึ่ง แต่เพราะมีการทำละเมิดต่อผู้ตายจึงเป็นเหตุให้บุคคลนั้นขาดผู้อุปการะ ในการฟ้องร้องเรียกค่าไร้อุปการะตามมาตรา 443 นี้ ได้มีคำพิพากษาฎีกาวางแนวการเรียกค่าขาดไร้อุปการะไว้ดังนี้

4.1 ต้องเป็นสิทธิตามกฎหมาย หรือหน้าที่ตามกฎหมายในการอุปการะ มีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติไว้ เช่น

มาตรา 1453 วรรคสอง “สามีภรรยาต้องช่วยเหลืออุปการะเลี้ยงดูกัน”

มาตรา 1535 บัญญัติว่า “บุตรจำต้องอุปการะเลี้ยงดูบิดามารดา”

มีคำพิพากษาฎีกาที่ 1601/2492 วินิจฉัยไว้ว่าบุตรที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายไม่มีสิทธิฟ้องเรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูผู้พี่มาบิดา

4.2 ไม่จำเป็นต้องมีการอุปการะกันจริง

คำพิพากษาฎีกาที่ 412-413/2515 ผู้เยาว์อายุ 4 ขวบ ถึงแก่ความตายโดยการทำละเมิดของจำเลยทำให้บิดาของผู้เยาว์นั้นต้องขาดไร้อุปการะจากผู้ตายตามกฎหมายบิดาของผู้เยาว์ชอบที่จะได้รับค่าขาดไร้อุปการะทั้งในปัจจุบันและในอนาคต โดยไม่ต้องพิจารณาว่าขณะเกิดเหตุผู้ตายได้อุปการะบิดาจริงหรือไม่

4.3 สิทธิเรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูมีเฉพาะกรณีทำให้เขาถึงตายเท่านั้นถ้าผู้ถูกทำละเมิดไม่ตายแต่บาดเจ็บหรือทุพพลภาพไม่สามารถทำมาหากินได้ ผู้ขาดอุปการะเลี้ยงดูไม่มีสิทธิเรียกค่าอุปการะเลี้ยงดูได้

คำพิพากษาฎีกา 1251/2505 ความรับผิดชอบตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 443 ซึ่งให้สิทธิผู้ขาดไร้อุปการะตามกฎหมายที่จะฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนได้นั้นต้องเป็นกรณีที่

ผู้ทำละเมิดทำให้เขาถึงตาย หากมีการทำละเมิดแต่ไม่ถึงตาย ผู้ทำละเมิดก็ไม่ต้องรับผิดชอบผู้ทำอย่างว่า
ขาดไร้อุปการะ

5. ค่าขาดแรงงาน

ตามมาตรา 445 ค่าขาดแรงงานมีได้ 2 กรณี คือ

1. ขาดแรงงานในครัวเรือน

การขาดแรงงานในครัวเรือนเป็นกรณีที่ผู้ตายมีความผูกพันตามกฎหมายที่จะต้อง ทำ
การทำงานให้แก่บุคคลอื่นในครัวเรือนซึ่งเป็นความผูกพันที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น มาตรา 1435 แห่ง
ป.พ.พ. ได้บัญญัติไว้ว่า “สามีภริยาต้องช่วยเหลืออุปการะเลี้ยงดูกัน” หรือมาตรา 1531(3) บัญญัติไว้
ว่า บิดามารดามีสิทธิให้บุตรทำงานตามสมควรแก่ความสามารถและฐานะรูป

คำพิพากษาฎีกาที่ 1812/2535 การขาดแรงงานในครอบครัวถ้าเป็นการขาดไร้อุปการะ
อย่างหนึ่ง หากเหตุที่ผู้ตายถึงแก่ความตายจากการกระทำละเมิดทำให้โจทก์ซึ่งเป็นสามีผู้ตายต้อง
ขาดแรงงานในครอบครัวไปด้วย โจทก์ก็สามารถเรียกค่าสินไหมทดแทนส่วนนี้ได้

2. ขาดแรงงานในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก

การขาดแรงงานในอุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก เป็นกรณีที่ผู้ตายมีความผูกพันที่
จะต้องทำงานให้แก่อุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก เช่น กรณีการทำงานตามสัญญาจ้างแรงงาน

ข. ค่าสินไหมทดแทนในกรณีทำละเมิดให้เขาเสียหายแก่ร่างกาย

มาตรา 444 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยนั้น ผู้ต้องเสีย
หายชอบที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายอันตนต้องเสียไป และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถ
ประกอบการทำงานสินเชื่อหรือแต่บางส่วน ทั้งในเวลาปัจจุบันและในเวลาอนาคตด้วย

ถ้าในเวลาพิพากษาคดี เป็นพันวิสัยจะหยั่งรู้ได้แน่ๆ ว่า ความเสียหายนั้นได้มีแท้จริง
เพียงใด ศาลจะกล่าวในคำพิพากษาว่ายังสงวนไว้ซึ่งสิทธิที่จะแก้ไขคำพิพากษานั้นอีกภายในระยะ
เวลาไม่เกินสองปีก็ได้”

มาตรา 446 บัญญัติว่า “ในกรณีทำให้เขาเสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัยก็ดีในกรณีทำให้เขาเสียหายเสรีภาพก็ดี ผู้ต้องเสียหายจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงินด้วยอีกก็ได้ สิทธิเรียกร้องอันนี้ไม่โอนกันได้ และไม่ตกสืบถึงทายาท เว้นแต่สิทธิจะได้รับสภาพกันไว้โดยสัญญาหรือได้เริ่มฟ้องคดีตามสิทธินั้นแล้ว

อนึ่ง หญิงที่ต้องเสียหายเพราะผู้ใดทำผิดอาญาเป็นทุรศีลธรรมแก่ตนก็ย่อมมีสิทธิเรียกร้องทำนองเดียวกันนี้”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นในกรณีทำละเมิดให้เสียหายแก่ร่างกายหรืออนามัย เรียกว่าค่าเสียหายได้ ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไป

ค่าใช้จ่ายอันตนต้องเสียไปตามมาตรา 444 จะได้แก่อะไรบ้างเมื่อเป็นความเสียหายแก่เนื้อตัวร่างกาย ค่าใช้จ่ายที่ต้องเกิดขึ้นก็คือค่ารักษาพยาบาล เพื่อให้ร่างกายกลับคืนสู่สภาพเดิม เช่น ค่าแพทย์ ค่ายาเป็นต้น นอกจากนี้ ค่าจ้างนางพยาบาลเฝ้าไข้ ค่าจ้างแท็กซี่ไปเยี่ยมไข้ ค่าฟองฟักในโรงพยาบาลก็เรียกได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 450/2516)

2. ค่าเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาปัจจุบันและในอนาคต

ในกรณีที่ร่างกายเจ็บป่วยเพราะถูกทำละเมิด และจะต้องเข้ารับการรักษาพยาบาลในระหว่างนั้นย่อมไม่สามารถประกอบการงานได้ จึงถือได้ว่าเป็นการเสียความสามารถประกอบการงานในเวลาปัจจุบันควบคู่กันไปด้วย เช่น การขาดประโยชน์ทำมาหาได้ระหว่างรักษาตัวและในกรณีที่ถูกละเมิดเป็นเหตุให้ต้องทุพพลภาพหรือสูญเสียอวัยวะ เช่น เสียแขนขาหรือตาบอด ไม่สามารถทำงานอาชีพที่เคยทำอยู่ได้ ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกค่าสูญเสียความสามารถประกอบการงานที่จะมีต่อไปในอนาคตได้ด้วย

แนวคำพิพากษา

คำพิพากษาฎีกาที่ 829/2509 ในกรณีที่ทำให้เสียหายแก่ร่างกายนั้น ค่าสินไหมทดแทนได้แก่ค่ารักษาพยาบาลรวมทั้งค่าเสียหายที่ต้องขาดประโยชน์ทำมาหาได้เพราะไม่สามารถประกอบการงาน และค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานสิ้นเชิงหรือแต่บางส่วนทั้งในปัจจุบันและในเวลาอนาคตด้วย การที่โจทก์ต้องถูกออกจากราชการก่อนถึงกำหนดการเกษียณอายุ

เพราะเสียความสามารถในการประกอบการทำงาน ทำให้เสียอาชีพขาดประโยชน์ทำมาหาได้ตามปกติไป ต้องถือว่าเป็นค่าเสียหายตามที่กฎหมายบัญญัติไว้

คำพิพากษาฎีกาที่ 1895/2521 จำเลยขับรถประมาทชนโจทก์บาดเจ็บสาหัสกระดูกกรอบเข้าซ้ายแตกเป็นชิ้นเล็กชิ้นน้อย แม้หายแล้วเดินไม่สะดวกจะพิการตลอดชีวิต และไม่สามารถประกอบงานอาชีพได้ตลอดชีวิตอีกด้วย โจทก์จึงเรียกค่าเสียหายที่เสียความสามารถประกอบอาชีพได้

3. ค่าขาดแรงงาน

ค่าขาดแรงงานในกรณีทำให้เสียหายแก่ร่างกายเรื้อรังอนามัยมีแนววินิจฉัยเกี่ยวกับการขาดแรงงานในกรณีถึงตาย ซึ่งเคยกล่าวมาแล้วจึงไม่ขอกกล่าวถึงอีก

4. ความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน

ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายในกรณีนี้ เป็นค่าเสียหายซึ่งโดยปกติคิดเป็นเงินเป็นทองไม่ได้ เช่น การทนทุกข์ทรมานจากการเจ็บป่วยหรือการเสียโฉม การเสื่อมเสียเสรีภาพเพราะถูกขัง เป็นต้น ซึ่งจะไม่เหมือนกับค่าเสียหายในกรณีอื่นซึ่งอาจจะคำนวณเป็นเงินได้ เช่น ราคาทรัพย์สินที่เสียหาย ค่ารักษาพยาบาล ค่ายา แต่ค่าเสียหายที่มีมิใช่ตัวเงินดังกล่าวนี้ในท้ายที่สุดก็ต้องขอให้ชดเชยกันด้วยเงินนั่นเอง นอกจากนี้ มาตรา 446 วรรค 2 ยังได้บัญญัติให้หญิงซึ่งถูกทำละเมิดอันเป็นความผิดอาญาทางเพศ เช่น ถูกข่มขืน มีสิทธิเรียกค่าเสียหายอันมิใช่ตัวเงินได้ด้วย

คำพิพากษาฎีกา ที่ 1936/2517 ค่าเสื่อมสุขภาพอนามัยที่โจทก์เรียกร้องให้จำเลยชดเชยฐานละเมิดทำให้โจทก์เสียหายแก่ร่างกายอนามัยนั้น เป็นค่าทดแทนความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินตาม ป.พ.พ.มาตรา 446

คำพิพากษาฎีกาที่ 2488/2523 สุนัขหลบออกไปได้ขณะจำเลยเปิดประตู สุนัขจึงออกไปกัดโจทก์ แสดงว่าจำเลยมิได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในการเลี้ยงดูสุนัข จำเลยต้องชดเชยค่าเสียหายให้โจทก์รวมทั้งค่าทดแทนความตกใจและทุกข์ทรมานด้วย

อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่าความเสียหายอันมิใช่ตัวเงินจะต้องเป็นการทำละเมิดอันส่งผลโดยตรงต่อจิตใจหรือความรู้สึกของผู้กระทำละเมิดด้วย ฉะนั้น กรณีการเศร้าโศกเสียใจเพราะภริยาตายจึงเรียกไม่ได้ (คำพิพากษาฎีกาที่ 789/2502)

2.4.2.3 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันตามแนวคำพิพากษา

จากการศึกษาบทบัญญัติเกี่ยวกับหลักเกณฑ์และวิธีการกำหนดค่าสินไหมทดแทนตาม ป.พ.พ.มาแล้ว จึงเป็นที่น่าศึกษาว่าศาลได้นำบทบัญญัตินี้ดังกล่าวมากำหนดค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกันอย่างไรบ้าง และค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันจะมีอะไรบ้าง ซึ่งคงจะต้องศึกษาจากแนวคำพิพากษาฎีกา

อย่างไรก็ตาม โดยที่วิทยานิพนธ์นี้มุ่งเน้นถึงค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันเท่านั้น การยกคำพิพากษาฎีกามากล่านั้นจึงจะขอยกคำพิพากษาฎีกาเฉพาะที่เกี่ยวกับเรื่องเรือโดนกัน มาศึกษาว่า ศาลมีแนวทางในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนอย่างไร จากการศึกษาคำพิพากษาฎีกาก็ปรากฏว่ามีคำพิพากษาในเรื่องเรือโดนกันอยู่น้อยมาก และประเด็นเรื่องค่าสินไหมทดแทนก็มีใช้ประเด็นหลักที่คู่ความโต้เถียงกันในชั้นฎีกา ฉะนั้น คำพิพากษาที่นำมาแสดงนี้จะคัดมาเฉพาะเนื้อหาสาระบางตอนในคำพิพากษาฎีกาฉบับเต็ม ที่กล่าวถึงเรื่องค่าเสียหายหรือราคาสินไหมทดแทนที่เป็นประโยชน์มาศึกษา

คำพิพากษาฎีกาที่ 717/2469 คดีระหว่างนายกุ้ยย่ง นายเรือ โป๊ะอ้ายเสงเฮง โจทก์กับเรือยนต์กิสนา ของบริษัทบริติชอินเดียนสตีมนิวเกชั่น จำกัด จำเลย คดีนี้ศาลต่างประเทศได้เคยพิพากษายกฟ้องโจทก์ และมีการนำมาฟ้องศาลแพ่งอีกโดยโจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายเป็นเงินประมาณ 70,000 บาทจากจำเลย ซึ่งคดีนี้ศาลฎีกาได้ตัดสินให้โจทก์ชนะคดี แต่ให้ศาลต่างประเทศเป็นผู้กำหนดค่าเสียหาย ฉะนั้น คดีนี้จึงไม่มีประเด็นเรื่องค่าเสียหาย

คำพิพากษาฎีกาที่ 858/2473 คดีนี้โจทก์ฟ้องเรียกเงิน 6,328 บาท 5 สตางค์ เป็นค่าเสียหายที่ต้องสูญข่าวสารไปโดยอ้างว่าเกิดแต่ความประมาทเลินเล่อของจำเลยที่ทำให้เรือข้าวโจทก์จมลงเพราะเรือโดนกัน จำเลยให้การปฏิเสธความรับผิด ศาลฎีกาและศาลอุทธรณ์วินิจฉัยว่าเหตุที่เกิดโดนกันนี้เนื่องมาจากนายท้ายเรือโจทก์ประมาทเลินเล่อ จำเลยไม่ต้องรับผิด

คำพิพากษาฎีกาที่ 122/2474 โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายที่เรือจำเลยแล่นทำคลื่นซัดเรือของโจทก์ล่ม เป็นเงิน 141 บาท ศาลชั้นต้นยกฟ้อง ศาลอุทธรณ์และศาลฎีกาพิพากษาให้โจทก์ชนะคดี และให้จำเลยใช้ค่าเสียหายให้กับโจทก์

จากคำพิพากษาฎีกาที่ยกมานี้จะเห็นว่าเป็นคำพิพากษาที่โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายมา
รวม ๆ และไม่มีประเด็นของการแยกแยะค่าเสียหายที่เกิดขึ้นว่า โจทก์จะฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทด
แทนเรื่องใด ซึ่งคำพิพากษาฎีกาฉบับอื่น ๆ ที่ไม่ยกขึ้นมากล่าวก็มีลักษณะเดียวกันนี้* แต่มีคำ
พิพากษาฎีกาที่น่าสนใจอยู่ 2 ฉบับ คือ

คำพิพากษาฎีกาที่ 1098/2496 โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายจากจำเลยในกรณีที่เรือ โจทก์
และจำเลยชนกัน เป็นเหตุให้โจทก์เสียหาย 5 รายการ รวมเป็นค่าเสียหาย 142,202 บาท 75 สตางค์
โจทก์งมสินค้าและสิ่งของต่าง ๆ ได้คืนรวม 5,386 บาท โจทก์ยังคงเสียหาย 136,816 บาท 85 สตางค์
แต่โจทก์ยังสงวนสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายเพิ่มเติมอีก หากการซ่อมแซมเรือต้องเสียเวลาเกินกว่า 2
เดือน

จำเลยให้การต่อสู้คดีว่า ถึงแม้จะเสียหายจำเลยก็ไม่ต้องรับผิดชอบ เพราะมิใช่ความผิดของ
จำเลยและฟ้องแย้งเรียกค่าเสียหาย คือ ค่าซ่อมแซมเรือ 3,485 บาท กับค่าจ้างและค่าใช้จ่ายของคน
เรือจำเลยที่ต้องหยุดเพราะต้องซ่อมแซมเรือ เป็นเงิน 1,500 บาท

ศาลฎีกาตัดสินว่า เหตุที่เรือโดนกันเป็นเพราะจำเลยกระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย จำเลย
ต้องรับผิดชอบในเรื่องค่าเสียหายแก่ทรัพย์สินของโจทก์นั้น โจทก์นำสืบพยานบุคคลและพยานเอกสาร
ว่า ได้เสียหายไปตามจำนวนที่โจทก์ฟ้องและขาดผลประโยชน์กำไรรายได้ เดือนละ 5,000 บาท คิด
จำนวน 2 เดือน เป็นเงิน 10,000 บาทเศษ เมื่อรวมกับค่าเสียหายของทรัพย์สินจึงเป็นจำนวนเงิน
128,956 บาท 84 สตางค์

จากคำพิพากษานี้จะเห็นว่าเป็นคำพิพากษาที่โจทก์ฟ้องเรียกค่าเสียหายจากกรณีเรือโดนกัน ซึ่งอาจ
แยกค่าเสียหายที่โจทก์เรียกได้ดังนี้ คือ

- 1) ค่าซ่อมแซมเรือ
- 2) ค่าสินค้าและสิ่งของต่าง ๆ บนเรือ
- 3) ค่าขาดประโยชน์

*ตัวอย่างเช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 21199/2473, คำพิพากษาฎีกาที่ 237/2491 โดยมีคำ
พิพากษาฎีกาที่ 3426/16, 1282/14 เป็นคดีอาญาฟ้องกันกรณีเรือโดนกัน

สำหรับค่าเสียหายตาม 1) และ 2) เป็นการฟ้องเรียกค่าเสียหายแบบรวม ๆ ซึ่งเป็นค่าเสียหายแก่ทรัพย์สิน นอกจากนี้ ศาลยังได้กำหนดค่าเสียหายในกรณีที่ขาดประโยชน์จากการใช้เรือให้ด้วย

คำพิพากษาฎีกาที่ 3080/2524 หากจำเลยที่ 1 สั่งให้นายเรือแล่นกลางแม่น้ำเจ้าพระยา และแล่นไปให้พ้นตรงที่จอดเรือฉลอมของโจทก์เสียก่อน แล้วจึงเลี้ยวขวาเพื่อทอดสมอหรือปฏิบัติหน้าที่ตามกฎหมายที่ออกตามความใน พรบ.การเดินเรือในน่านน้ำไทยฯ ประกอบกับใช้ความช้าของในวิชาการเดินเรือเป็นอย่างดีที่จำเลยที่ 1 มีอยู่ด้วยแล้ว ก็จะไม่เกิดเหตุโดนกันขึ้นเมื่อละเลยไม่ปฏิบัติ จำเลยที่ 1 ประมาทเลินเล่อทำให้เรือ ร.โดนเรือฉลอมของโจทก์เสียหาย แม้เรือโจทก์จอดเทียบเป็นลำที่ 3 ฝ่าฝืนกฎหมายก็ตาม ก็หาใช่เป็นผลโดยตรงที่ก่อให้เกิดเรือโดนกันไม่

ศาลชั้นต้นพิพากษาให้จำเลยทั้งสองร่วมกันซ่อมเรือฉลอมให้แก่โจทก์ในสภาพเดิม ถ้าจำเลยไม่ซ่อม ให้จำเลยใช้ค่าซ่อมเรือเป็นเงิน 150,000 บาท และร่วมกันใช้ค่าขาดประโยชน์เป็นเงิน 28,000 บาท ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน จำเลยทั้งสองฎีกา แต่เป็นการฎีกาในประเด็นอื่นซึ่งมิใช่เรื่องค่าเสียหาย ต่อมาศาลฎีกาพิพากษาให้จำเลยแพ้ จำเลยจึงต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายตามคำพิพากษาของศาลอุทธรณ์

จากคำพิพากษาฎีกาฉบับนี้ ศาลได้ตัดสินให้จำเลยใช้ค่าเสียหายเป็นค่าซ่อมแซมเรือและค่าขาดประโยชน์ ซึ่งจะเห็นได้ว่าคำสินไหมทดแทนในคำพิพากษานี้มีลักษณะเดียวกับคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1098/2496 นอกจากนี้ คำพิพากษาฉบับนี้ยังได้กล่าวถึงหลักผลโดยตรงด้วยความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องเป็นผลโดยตรงอันเกิดจากความประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เรือโดนกัน ฉะนั้น เมื่อความเสียหายจะต้องเป็นผลโดยตรง คำสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจึงได้แก่ คำสินไหมทดแทนที่เป็นผลโดยตรงจากเรือโดนกันด้วย

จากคำพิพากษาฎีกาที่ยกมากล่าวตอนต้นมิได้กล่าวถึงรายละเอียดเกี่ยวกับคำสินไหมทดแทนเท่าใดนัก เป็นเพียงเรื่องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายโดยรวม ๆ ส่วนคำพิพากษา 2 ฉบับหลัง ได้ให้แนวทางในเรื่องคำสินไหมทดแทนมากขึ้น โดยศาลได้กำหนดคำสินไหมทดแทนในเรือโดนกันไว้ว่า ได้แก่ ค่าซ่อมแซมเรือ ค่าเสียหายสำหรับทรัพย์สินบนเรือ คือค่าสินค้าและสิ่งของต่าง ๆ ที่สูญหายและค่าเสียหายประการสุดท้าย คือ ค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือ แต่ในคำพิพากษาไม่ได้กล่าว

ถึงเรื่องดอกเบี้ยในค่าเสียหายเนื่องจากโจทก์มิได้เรียกมา แต่เมื่อพิจารณาตาม ป.พ.พ.มาตรา 206 แล้วโจทก์ก็มีสิทธิเรียกเอาดอกเบี้ยสำหรับค่าเสียหายต่าง ๆ ได้ด้วย

นอกจากนี้ ยังมีข้อนำพิจารณาต่อไปว่า ในคดีเรือโดนกันตามคำพิพากษาส่วนใหญ่เป็นการที่เรือโดนกันในลำน้ำ มิใช่เป็นการโดนกันในทะเล ซึ่งหากเป็นการโดนกันของเรือเดินทะเลในทะเลนั้น อาจจะมีค่าใช้จ่ายอย่างหนึ่งเกิดขึ้น เช่น ค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage) ค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (general average) หรือค่าลากจูงเรือ (towage) ซึ่งค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เหล่านี้เป็นค่าใช้จ่ายที่เป็นที่ยอมรับกันในกฎหมายพาณิชย์ของประเทศต่าง ๆ และในระหว่างประเทศ ซึ่งมักจะมีกฎหมายกำหนดไว้โดยเฉพาะ แต่กรณีของประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายในเรื่องนี้ จึงเป็นที่น่าคิดว่า ค่าใช้จ่ายชนิดนี้จะนำมาฟ้องเรียกได้หรือไม่ นอกจากนี้ ในกรณีเรือเดินทะเล การซ่อมแซมเรืออาจมีค่าใช้จ่ายหลายอย่างมากกว่าการซ่อมแซมเรือเดินในลำน้ำโดยปกติ เช่น ค่าใช้ตู้ ค่าเทียบท่าขณะซ่อมแซม ค่ายื่นยันมาตรฐานเรือ น้ำมันที่รั่วไหลลงสู่ทะเล ซึ่งตรงจุดนี้ยังไม่อาจทราบได้ว่าศาลจะพิจารณาคำหนดค่าใช้จ่ายเหล่านี้อย่างไรบ้าง

แต่เมื่อพิจารณาบทบัญญัติเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนตาม ป.พ.พ.ลักษณะละเมิดตามที่ได้ศึกษาในหัวข้อที่แล้วว่ามาตรา 438 วรรค 2 ได้กำหนดให้มีการใช้ค่าเสียหายอันจะพึงบังคับให้ใช้เพื่อความเสียหายใด ๆ อันได้ก่อขึ้นนั้นด้วย คำว่าค่าเสียหายอันพึงบังคับให้ใช้นั้นมีความหมายกว้าง ซึ่งอาจจะได้แก่ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่โจทก์ได้เสียไป โจทก์จึงมีสิทธิเรียกค่าเสียหายส่วนนี้ได้ แต่ทั้งนี้ ต้องเป็นค่าเสียหายที่เป็นผลโดยตรงมาจากเรือโดนกันด้วย โดยโจทก์จะต้องพิสูจน์ให้เห็นถึงความเสียหายเหล่านั้น

กล่าวโดยสรุป จากการที่มีคำพิพากษาศาลฎีกาเกี่ยวกับเรื่องเรือโดนกันอยู่น้อยมากทำให้ไม่สามารถศึกษาถึงแนวทางเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในเรื่องนี้ได้มากนัก แต่เป็นที่เข้าใจได้ว่าการฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนในกรณีละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์โจทก์มีหน้าที่แสดงและนำสืบค่าเสียหายที่โจทก์ได้รับ ซึ่งศาลจะใช้ดุลพินิจตามมาตรา 438 กำหนดค่าสินไหมทดแทนที่เป็นผลโดยตรงจากเรือโดนกัน เพราะแนวคิดของกฎหมายละเมิดเป็นการเยียวยาให้กลับคืนสู่สภาพเดิมมิใช่การหากำไร ฉะนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่าการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด ซึ่งเป็นบทบัญญัติทั่วไปในเรื่องละเมิดที่ให้ดุลพินิจศาลอย่างอิสระและอย่าง

กว้างขวางมาใช้ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทน จึงอาจทำให้หลักในการกำหนดค่าสินไหมทด
แทนขาดความชัดเจนแน่นอน