บทที่ 3

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันตามกฎหมายต่างประเทศและLisbon Rules 1987

ในบทนี้จะกล่าวถึงค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งได้แก่ ประเทศอังกฤษ และประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก เนื่องจากประเทศเหล่านี้มีอิทธิพลต่อกฎหมายภายในของหลายประเทศ รวมทั้ง Lisbon Rules 1987 ซึ่งถือว่าเป็นกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกัน ซึ่งจัดทำขึ้นโดย Comité Maritime International (CMI) ที่จริงแล้วร่างอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับเรือโดนกัน (The 1910 Brusseles Convention on Collision) ได้รวมเอากฎเกณฑ์ในเรื่องค่าสินไหมทดแทนไว้กับเรื่องความรับผิด แต่ภายหลังได้มีการตัดเอาส่วนนี้ออกไปจากอนุสัญญาดังกล่าว[1] ฉะนั้น Lisbon Rules ซึ่งจัดทำขึ้นในภายหลัง จึงไม่มีผลบังคับใช้เป็นกฎหมายเหมือนอย่างกับอนุสัญญากรุงบรัสเซลเกี่ยวกับเรือโดนกัน แต่ถือเป็นกฎเกณฑ์เสริมที่คู่กรณีสามารถนำมาตกลงใช้ได้ ซึ่งมีผลเสมือน York-Antwerp 1974 ซึ่งเป็นกฎเกณฑ์ในเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป*

ก่อนที่จะกล่าวถึงว่าค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันตามกฎหมายต่างประเทศและกฎเกณฑ์ระหว่างประเทศจะเป็นสถานใด เพียงใด ในตอนต้นของบทนี้จะกล่าวถึง ความหมายของเรือโดนกัน เพราะหลักเกณฑ์ของเรือโดนกันจะนำมาใช้บังคับก็ต่อเมื่อเป็นการโดนกันตาม

---

[1]Jean Warot, "A Comment on the Lisbon Rules on Compensation for Collision Damages in Collision Cases", Journal of Maritime Law and Commerce 18, No. 4 (October :1987): P.583.

*ในใบตราส่งหรือสัญญาชาร์เตอร์เรือ (charterparty) มักจะมีข้อกำหนดให้นำ York-Antwerp 1974 มาใช้หากมีกรณีเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้นด้วย

ความหมายของกฎหมาย จากนั้นจะเป็นเรื่องความรับผิดซึ่งเป็นขั้นตอนต่อไปหลังจากที่ถือได้ว่าเป็นกรณีเรือโดนกันตามกฎหมายในส่วนของความรับผิดนี้เป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าใครจะเป็นผู้รับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกัน

3.1 ความหมายของคำว่า "เรือโดนกัน"

การจะนำหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการค่าสินไหมทดแทนกรณีความเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกันมาใช้ ในเบื้องต้นจะต้องพิจารณาก่อนว่ากรณีเช่นใดจึงจะอยู่ในความหมายของเรือโดนกัน ในการพิจารณาความหมายของเรือโดนกันอาจแบ่งแยกพิจารณาได้เป็นสองส่วน คือ ความหมายของคำว่า "เรือ" กับคำว่า "โดนกัน"

ปัญหาแรกที่จะต้องพิจารณาก็คือคำว่า เรือคืออะไร หรือมีความหมายอย่างไร การที่จะให้ความหมายหรือคำจำกัดความ (definition) ของ “เรือ” ที่ครอบคลุมและเหมาะสมเป็นเรื่องค่อนข้างยากลำบากเนื่องจากต้องพิจารณาข้อเท็จจริงที่เป็นองค์ประกอบหลายประการเช่น ความสามารถในการลอยน้ำ ความสามารถในการสัญจรไปมา หรือความสามารถในการขับเคลื่อนของเรือ ตามกฎหมายอังกฤษคือ The Merchant Shipping Act 1894 ใน Section 742 ได้ให้นิยามของเรือไว้ว่า " เรือ" (vessel) หมายความรวมถึงเรือกลหรือเรือขนาดเล็กหรือเรือในลักษณะอย่างอื่นที่ใช้ในการสัญจรไปมาในน้ำ ส่วน “เรือกล” นั้นหมายความรวมถึงเรือในทุกลักษณะที่ใช้ในการสัญจรไปมาในน้ำ แต่ไม่รวมถึงเรือที่ใช้การพาย*

ตามคำจำกัดความข้างต้นจะเห็นว่าเรือตามความหมายของ The Merchant Shipping Act 1894 มีหลักเกณฑ์สำคัญที่ต้องพิจารณาคือ ประการแรก ต้องเป็นสิ่งที่ใช้ในการขนส่งสิ่งของหรือคน เช่น ในคดี Gas Float Whitton No. 2 (1897) Gas Float ซึ่งเป็นแพหรือทุ่นชนิดหนึ่งซึ่งใช้ในการส่งสัญญาณให้แก่เรือในการเดินทางไม่ถือว่าเป็น "เรือ" (ship or vessel) ถึงแม้จะสามารถเคลื่อนที่ได้และมีลักษณะคล้ายเรือ เหตุผลเพราะว่าไม่ได้ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อจุดประสงค์ในการขนส่งสินค้า

---

*“Vessel” includes any ship or boat, or any other description of vessel used in navigation.

“Ship” includes every description of vessel used in navigation not propelled by oars.

หรือผู้โดยสาร องค์ประกอบประการที่สอง คือ ต้องใช้สัญจรไปมาในน้ำเป็นปกติ ตัวอย่างเช่น ในคดี Polpen Shipping Co. V. Commercial Union (1943) ได้ตัดสินว่าการที่เรือชนกันกับเครื่องบินทะเล (flying-boat) ในน้ำไม่อยู่ในความหมายของเรือโดนกัน (collision) เพราะถึงแม้ว่า flying-boat จะสามารถแล่นไปมาในน้ำได้แต่ก็มิใช่การแล่นไปมาบนน้ำโดยปกติ[2]

ใน Lisbon Rules 1982 ได้ให้คำนิยามของเรือไว้ว่า "เรือ" หมายถึง เรือหรือยานพาหนะเครื่องจักร แท่นขุดเจาะ หรือทุ่นใด ๆ ซึ่งเกี่ยวพันในการโดนกัน ไม่ว่าจะมีความสามารถในการแล่นไปมาในน้ำหรือไม่* จะเห็นได้ว่าความหมายของคำว่า "เรือ" ใน Lisbon Rules จะมีความหมายกว้างขวางกว่าคำว่า “เรือ” ใน The Merchant Shipping Act 1894 ของอังกฤษ ความหมายของเรือตาม Lisbon Rules ไม่จำเป็นที่จะต้องมีความสามารถแล่นไปมาในน้ำได้เช่น ทุ่นที่ลอยอยู่ ก็อยู่ในความหมายของคำว่าเรือด้วย ถ้าหากเข้ามาเกี่ยวข้องกับเหตุเรือโดนกัน จึงอาจสรุปได้ว่า การให้ความหมายของเรือให้ตรงกันเป็นเรื่องที่ค่อนข้างลำบาก เพราะขึ้นอยู่กับจุดมุ่งหมายในการบังคับใช้กฎหมายแต่ละฉบับ แต่ถ้าหากจะให้ความหมายโดยทั่วไป "เรือ" ก็น่าจะหมายถึงยานพาหนะที่สามารถแล่นได้ในทางน้ำจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง

ปัญหาประการต่อไปที่จะพิจารณาคือ ความหมายของคำว่า "โดนกัน" ตามความหมายโดยทั่วไปแล้วเรือโดนกันหมายถึงการที่เรือสองลำมามีการกระทบกระแทกหรือสัมผัสจริงๆ (actual contact) ซึ่งโดยปกติจะต้องเป็นการโดนกันระหว่างตัวเรือ (hull) ปัญหาว่าหากตัวเรือไปโดนกับอุปกรณ์อื่น ๆ ของเรือ เช่น สมอเรือ หรือสายพ่วงเรือ จะอยู่ในความหมายของการโดนกันหรือไม่ ในคดี Re Margetts V. Ocean Accident (1901) ซึ่งเป็นคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่าเรือลำหนึ่งได้แล่นไปชนกับสมอเรือของเรือลำอื่น ศาลอังกฤษได้ตัดสินว่าเป็นการโดนกันที่จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วย นอกจากนี้แล้ว ตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้วว่าการโดนกันโดยปกติจะต้องมีการกระทบกระแทกหรือสัมผัสกันจริงๆ คือมีการโดนกันทางกายภาพ ซึ่งอาจเป็นการ

---

[2]Donald O'May, Marine Insurance (London : Sweet & Maxwell, 1993), P.228-229.

*“Vessel” means any ship, craft machine, rig or platform whether capable of navigation or not which is involved in a collision.

โดนกันระหว่างตัวเรือ (hull) ด้วยกัน หรือตัวเรือกับอุปกรณ์อื่น ๆ ของเรือ ปัญหาว่าหากไม่มีการโดนกันทางกายภาพ เช่น เรือลำใหญ่แล่นผ่านเรือลำเล็กแล้วคลื่นท้ายเรือลำใหญ่ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือลำเล็กจะถือว่าเป็นกรณีความเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกันหรือไม่ สำหรับปัญหานี้ตามกฎหมายของอังกฤษให้ถือว่าเป็นความเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกันด้วย* สำหรับ Lisbon Rules ได้ให้ความหมายคำว่า โดนกันไว้ว่า หมายถึงเหตุอุบัติใด ๆ ซึ่งเกี่ยวพันกับเรือสองลำหรือมากกว่าและก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหาย แม้ว่าจะไม่มีการโดนกันจริง ๆ ก็ตาม**

จากกรณีดังกล่าวจึงน่าจะสรุปได้ว่า โดยทั่วไปตามนิยามของการโดนกัน จะแสดงให้เห็นว่ามีการกระทบกระแทกหรือสัมผัสกันระหว่างเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป อย่างไรก็ตาม กฎหมายในประเทศส่วนใหญ่มักจะกำหนดไปในทางเดียวกัน โดยมีคำนิยามของคำว่าเรือโดนกันเพื่อแสดงให้เห็นว่า ถ้อยคำดังกล่าวครอบคลุมกรณีที่เรือลำหนึ่งก่อความเสียหายให้แก่เรือลำอื่น แม้ว่าจะไม่มีการกระทบกระแทกหรือสัมผัสกันจริง ๆ

3.2 <u>ความรับผิดในกรณีเรือโดนกันของต่างประเทศ</u>

3.2.1 หลักเกณฑ์ความรับผิด

หลักเกณฑ์ความรับผิดในกรณีเรือโดนกันที่สำคัญที่จะนำมากล่าวถึงนี้ก็คือหลักเกณฑ์ของอนุสัญญากรุงบรัสเซลว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเรือโดนกัน เนื่องจากอนุสัญญาฉบับนี้ประเทศต่าง ๆ เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาฉบับนี้เป็นจำนวนมาก

---

*เช่นในคดี The Port Victoria (1990) ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่าเรือลำหนึ่งได้ทำคลื่นไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรืออีกลำหนึ่ง ศาลอังกฤษได้ตัดสินว่าเป็นกรณีเรือโดนกันด้วย

**"collision" means any accident involving two or more vessels which causes loss or damage even if no actual contract has taken place.

เช่น อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมัน อิตาลี กรีก เป็นต้น ประเทศสหรัฐอเมริกาแม้มิได้เป็นภาคีในอนุสัญญานี้ด้วยก็ตาม สหรัฐอเมริกาก็มีส่วนร่วมในการจัดทำอนุสัญญานี้และศาลสูงสหรัฐฯก็ได้ตัดสินโดยยึดหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญานี้ด้วยเช่นกัน และสำหรับประเทศไทย พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พุทธศักราช 2456 ก็มีหลักเกณฑ์คล้ายคลึงกับอนุสัญญาฉบับนี้ด้วย

สำหรับหลักเกณฑ์ความรับผิดอันเกิดจากเรือโดนกันตามอนุสัญญาดังกล่าวอาจแยกได้เป็น 3 ประการดังนี้

ก. เรือโดนกันอันเกิดจากอุบัติเหตุ (accidental) เหตุสุดวิสัย (Force majeure) หรือสาเหตุแห่งการโดนกันที่ยังเป็นที่สงสัยอยู่ (left in doubt)

อนุสัญญาได้กำหนดให้ความเสียหายตกเป็นพับแก่ฝ่ายที่ได้รับความเสียหายนั้น นอกจากนี้หลักเกณฑ์ตามมาตรานี้ยังใช้บังคับกับเรือลำใดลำหนึ่งหรือทั้งสองซึ่งจอดทอดสมออยู่ในขณะที่เกิดเหตุเรือโดนกันด้วย [3]

ข. เรือโดนกันอันเกิดจากความผิดฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

ในกรณีเรือโดนกันอันเกิดจากความผิดของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง อนุสัญญาได้กำหนดให้เรือลำที่ก่อให้เกิดความเสียหายมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่เรือลำที่ได้รับความเสียหาย[4]

ค. เรือโดนกันอันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่ทั้งสองลำขึ้นไป

อนุสัญญาได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ดังนี้คือ

1. ถ้าเรือทั้งสองลำหรือมากกว่านั้นมีส่วนผิดความรับผิดของเรือแต่ละลำเป็นตามส่วนแห่งระดับความผิดที่ตนได้ก่อขึ้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ หากเป็นไปไม่ได้ที่จะกำหนดระดับความผิดของเรือแต่ละลำ หรือถ้าปรากฏว่าความผิดของเรือแต่ละลำมีเท่ากัน ให้ถือว่าส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำมีเท่ากัน[5]

---

[3] See article 2.

[4] See article 3.

[5] See article 4 paragraph 1.

โดยหลักแล้วการใช้ค่าสินไหมทดแทนมากน้อยเท่าใดต้องเป็นไปตามส่วนแห่งระดับความผิดของเรือแต่ละลำ เช่น เรือลำหนึ่งพิสูจน์ได้ว่าผิดเพียง 20% ส่วนเรืออีกลำหนึ่งผิด 80% ความรับผิดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นก็จะเป็น 20:80 เว้นแต่ในบางสถานการณ์ที่ไม่สามารถจะกำหนดระดับความรับผิดของเรือแต่ละลำได้ หรือปรากฏว่าความผิดของเรือแต่ละลำมีเท่ากัน ส่วนความรับผิดของเรือแต่ละลำจะเท่ากัน

2) ในกรณีเป็นความเสียหายที่มีต่อเรือ สินค้าบนเรือ สัมภาระ ผู้โดยสารหรือบุคคลอื่นใดที่อยู่บนเรือ ความรับผิดของเรือแต่ละลำเป็นไปตามส่วนที่กล่าวข้างต้น และแม้ว่าจะมีความเสียหายที่มีก่อให้แก่บุคคลภายนอก ความรับผิดของเรือดังกล่าวจะจำกัดเพียงส่วนแห่งความรับผิดของตนเท่านั้น[6]

ค่าเสียหายในกรณีนี้ให้เป็นไปตามส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำโดยไม่ต้องรับผิดร่วมกัน ผู้เสียหายจะฟ้องเรือแต่ละลำได้ไม่เกินส่วนแห่งความผิดของเรือลำนั้น ๆ

3) สำหรับความเสียหายในกรณีตายหรือบาดเจ็บ เรือแต่ละลำต้องร่วมกันรับผิดต่อบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตาม เรือลำที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปมากกว่าส่วนแห่งความผิดมีสิทธิที่จะเรียกร้องส่วนที่เกินคืนได้จากเรือลำอื่น[7]

สำหรับค่าเสียหายในกรณีนี้ อนุสัญญาได้กำหนดว่าเรือทุกลำจะต้องร่วมกันรับผิดซึ่งก็หมายถึงว่าต้องรับผิดอย่างลูกหนี้ร่วมกัน คือ ผู้เสียหายมีสิทธิที่จะฟ้องเรียกค่าเสียหายจากเรือลำใดลำหนึ่งก็ได้โดยไม่ต้องคำนึงถึงว่าเรือลำใดมีส่วนแห่งความผิดเท่าใด แต่ระหว่างเรือด้วยกันต้องรับผิดเป็นไปตามส่วนของตน อนุสัญญาจึงกำหนดให้เรือลำที่ได้ชดใช้ค่าเสียหายไปมากกว่าส่วนที่ตนต้องรับผิดย่อมมีสิทธิที่จะเรียกร้องส่วนที่เกินคืนได้จากเรือลำอื่น

---

[6] See article 4 paragraph 2.

[7] See article 4 paragraph 3.

3.2.2 การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ

การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเล คือ การที่เจ้าของเรือเดินทะเลอ้างการจำกัดความรับผิดเพื่อที่จะได้ไม่ต้องรับผิดเต็มจำนวนความเสียหายที่แท้จริงซึ่งเจ้าของเรือเดินทะเลต้องรับผิดต่อบุคคลอื่น ไม่ว่าความรับผิดนั้น ๆ จะเกิดขึ้นจากมูลละเมิด สัญญา หรือโดยผลของกฎหมาย[8]

ในกรณีเรือโดนกันซึ่งก่อให้เกิดความรับผิดแก่เจ้าของเรืออันเนื่องมาจากมูลละเมิดก็อาจมีการจำกัดความรับผิดได้เช่นกัน เมื่อเจ้าของเรืออาจจำกัดความรับผิดของตนเองได้ก็หมายความว่าเจ้าของเรือฝ่ายที่มีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอาจไม่จำต้องรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนความเสียหายก็ได้ แต่จะรับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินที่ได้จำกัดความรับผิดไว้ การจำกัดความรับผิดนั้นมิได้หมายความว่า ไม่ต้องรับผิด เพราะเมื่อเจ้าของเรือเดินทะเลไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหาย หรือไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายหรือผู้ใด เช่นความเสียหายนั้นมิได้เกิดจากความผิดของเจ้าของเรือ หรือเจ้าของเรือสามารถอ้างเหตุยกเว้นความรับผิดขึ้นมาเพื่อปฏิเสธความรับผิดได้ การพิจารณาในเรื่องการจำกัดความรับผิดก็ไม่มีประโยชน์เพราะเมื่อเจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดแล้วก็ไม่มีอะไรที่ต้องชดใช้ให้แก่ใคร[9]

กฎหมายพาณิชยนาวีของนานาประเทศได้รับรู้ถึงกฎเกณฑ์ในเรื่องการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเลมาเป็นเวลานานแล้ว ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายของประเทศในกลุ่ม common law เช่น อังกฤษ หรือในกลุ่ม civil law เช่น ฝรั่งเศส เป็นต้น แต่ในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายยอมรับให้เจ้าของเรือเดินทะเลมีสิทธิในการจำกัดความรับผิดของตนได้ ดังนั้น ในกรณีที่เจ้าของเรือเดินทะเลต้องรับผิด ก็จะต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายเต็มจำนวน[10]

---

[8]ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชยนาวี (กรุงเทพ : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2537), หน้า 108.

[9] เรื่องเดียวกัน, หน้า 109.

[10] เรื่องเดียวกัน, หน้า 108.

ปัจจุบันมีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือที่สำคัญอยู่ 3 ฉบับ คือ

ก) อนุสัญญากรุงบรัสเซล ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ. 1924 ว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน ซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือเดินทะเล (International Convention for the Unification of certain rules Relation to the Limitation of the Liability of Owners of seagoing vessels, Brussels, August 25, 1924)

ข) อนุสัญญากรุงบรัสเซล ลงวันที่ 10 ตุลาคม ค.ศ. 1957 ว่าด้วยการจำกัดความรับของเจ้าของเรือเดินทะเล (Convention relation to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing ships, 10 October 1957)

ค) อนุสัญญากรุงลอนดอน ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน ค.ศ. 1976 ว่าด้วยการจำกัดความผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล (Convention on Limitation of Shipowners' Liability for Maritime Claims, 19 November 1976)

3.3 ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันตามกฎหมายต่างประเทศและ Lisbon Rules 1987

3.3.1 หลักเกณฑ์ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

โดยปกติแล้วหลักการพื้นฐานของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็คือ จะต้องมีการใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มตามความเสียหายที่เกิดขึ้น เพื่อให้คู่กรณีกลับคืนสู่สภาพเดิมก่อนที่จะมีเหตุแห่งความเสียหาย หลักของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่กล่าวถึงนี้คือ “หลักการกลับคืนสู่สถานะเดิม” หรือที่รู้จักกันในภาษาละตินว่า “Restitutio in integrum” ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ที่ได้ยอมรับในระบบกฎหมายทุกระบบ ไม่ว่าจะเป็นระบบ Civil Law หรือ Common Law หลักเกณฑ์นี้นำมาใช้เมื่อมีการทำละเมิดเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย โดยผู้ได้รับความเสียหายจะได้รับการเยียวยาเพื่อให้กลับคืนสู่สภาพเดิม อย่างไรก็ตาม แม้ถ้อยคำจะใช้คำว่า “กลับคืนสู่สภาพเดิม” แต่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กลับคืนสู่สภาพเดิมอาจไม่สามารถกระทำได้ในทางปฏิบัติ เพราะบางครั้งความ

เสียหายที่เกิดขึ้นก็ไม่อาจจะกลับสู่สภาพเดิมได้จริง ๆ แต่ก็ให้มีการเยียวยาให้ใกล้เคียงสภาพเดิมที่สุด เช่น การเสียแขนขาไปแต่ได้รับเงินค่าเสียหายมาแทน กรณีเช่นนี้จะถือว่าเป็นการกลับคืนสู่สภาพเดิมได้หรือไม่ จะเห็นได้ว่าการได้รับเงินมาก็ไม่ทำให้ร่างกายกลับคืนสู่สภาพเดิมได้ แต่ก็ถือว่าเป็นวิธีการเยียวยาเพื่อให้ใกล้เคียงสภาพเดิมที่ดีที่สุดเท่าที่จะเป็นไปได้[11] ในคดีเรือโดนกัน การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็ตั้งอยู่บนพื้นฐานของหลัก Restitutio in integrum โดยให้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กลับคืนสู่สถานะเดิมก่อนมีการโดนกัน และหลักการกลับคืนสู่สถานะเดิมหรือ Restitutio in integrum นี้ เป็นหลักการที่ได้รับการยอมรับไว้ใน Lisbon Rules 1987 ด้วย[12]

อย่างไรก็ตาม มีข้อน่าพิจารณาประการหนึ่งว่า ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการละเมิดเพื่อให้คู่กรณีกลับคืนสู่ฐานะเดิมนี้ บางครั้งมีปัญหาเกิดขึ้นว่า ในการกระทำละเมิดครั้งหนึ่งอาจก่อให้เกิดความเสียหายหลายอย่างหรือต่อเนื่องกัน มีปัญหาว่าผู้กระทำต้องรับผิดในผลที่เกิดขึ้นทั้งหมดหรือไม่ เช่น ขับรถยนต์ไปชนรถยนต์ของคนอื่นเป็นเหตุให้รถยนต์นั้นได้รับความเสียหาย สิ่งแรกเป็นความเสียหายที่ต้องชดใช้คือความเสียหายแก่ตัวรถยนต์ อันได้แก่ค่าซ่อมแซม แต่ในระหว่างที่รถยนต์เข้ารับการซ่อมแซมอยู่เจ้าของรถยนต์อาจจะสูญเสียประโยชน์จากการใช้รถยนต์ของตนในการให้คนอื่นเช่ารถยนต์ และเจ้าของอาจอ้างต่อไปได้ว่าเป็นเหตุให้เขาสูญเสียโอกาสจากการนำรายรับนั้นไปลงทุนอื่น ๆ อีกซึ่งจะมีรายได้เพิ่มพูนขึ้นมา กรณีจากตัวอย่างข้างต้นจะเห็นได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเป็นความเสียหายที่ต่อเนื่องกันไป กรณีเช่นนี้ผู้กระทำจะต้องรับผิดต่อการกระทำของตนแค่ไหนเพียงใด

โดยหลักแล้วคงจะให้ผู้กระทำรับผิดในผลทั้งหมดคงไม่ได้ ผู้กระทำจึงต้องรับผิดเฉพาะความเสียหายที่เป็นมาจากการกระทำของตน ไม่ต้องรับผิดในความเสียหายซึ่งโดยปกติไม่มีทางเกิดจากการกระทำของตนหรือในทางทฤษฎีเรียกว่าต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล (causation) แต่การวินิจฉัยว่า ผลของการกระทำนั้นเป็นผลมาจากการกระทำของผู้กระทำผิดบางครั้งเป็นเรื่องยากที่จะพิสูจน์ ศาลประเทศต่าง ๆ ทั้งในระบบ Common Law และ Civil Law มีแนว

---

[11] Rogers, W.V.H., Winfieled and Jolowicz on Tort, 4th ed. (London:Sweet & Maxwell, 1994), P.145.

[12] See Rule D.

วินิจฉัยเรื่องความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลแตกต่างกันไป แต่พอที่จะสรุปทฤษฎีที่ศาลใช้กันอยู่แบ่งได้เป็นสองทฤษฎีดังต่อไปนี้[13]

ทฤษฎีแรกคือ ทฤษฎีผลโดยตรง เป็นทฤษฎีที่ศาลในระบบ Civil Law ใช้กันอยู่โดยถือว่าถ้าไม่มีการกระทำผลย่อมจะไม่เกิดขึ้น ผลที่เกิดขึ้นนั้นถือว่าเป็นผลมาจากการกระทำ เช่น ก.ต่อย ข. ล้มลงขณะล้มลงนั้นศรีษะของ ข. ฟาดพื้นทำให้ ข. ถึงแก่ความตาย ก. ต้องรับผิดในความตายของ ข. แต่อย่างไรก็ตาม หากการกระทำอันหนึ่งก่อให้เกิดผลหลายอย่างต่อเนื่องกัน ปัญหาของทฤษฎีนี้จึงเกิดขึ้นต่อไปว่า ความเสียหายใดบ้างเป็นผลโดยตรงจากการกระทำ การจะให้ผู้กระทำผิดรับผิดทุกอย่างคงเป็นไปไม่ได้ ในระบบ Civil Law การที่จะพิจารณาว่า ผลที่เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจะเป็นผลโดยตรงของการกระทำนั้นหรือไม่ จะขึ้นอยู่ดุลพินิจศาลซึ่งเป็นผู้พิจารณาเป็นรายคดีไป

ทฤษฎีที่สองก็คือ ทฤษฎีผลธรรมดา เป็นทฤษฎีที่ใช้กันอยู่ในระบบ Common Law ตามหลักทฤษฎีนี้ถือว่า ผู้กระทำต้องรับผิดเฉพาะความเสียหายที่โดยปกติจะเกิดขึ้นจากการกระทำ ความเสียหายที่นอกเหนือจากความเสียหายโดยปกติ ผู้กระทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อเป็นความเสียหายที่วิญญูชนคาดหมายได้ด้วย (reasonable forseeability) ถ้าคาดหมายไม่ได้ไม่ต้องรับผิด เช่น ในคดี Wagon Mound (1961) ซึ่งข้อเท็จจริงมีอยู่ว่าจำเลยเป็นผู้เช่าเรือ Wagon Mound ขณะจอดเรือเทียบท่าเมืองซิดนีย์อยู่นั้น ลูกจ้างจำเลยซึ่งกำลังเติมน้ำมันประมาทเลินเล่อทำให้น้ำมันรั่วไหลลงในน้ำทะเลไปสู่ท่าเรือของโจทก์ 2 วันต่อมาเกิดไฟไหม้น้ำมันและลุกลามไหม้ทรัพย์สินของโจทก์เสียหาย เนื่องจากมีประกายไฟจากการบัดกรีเรือในบริเวณนั้นตกลงไป ทำให้น้ำมันลุกไหม้ ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่า เจ้าของเรือ Wagon Mound ไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายแก่โจทก์ เพราะไม่ใช่ผลที่อาจคาดหมายได้

จากที่กล่าวมาในกรณีดังกล่าวข้างต้นจะเห็นว่า มาตรการในการกำหนดค่าเสียหายในคดีละเมิดของระบบ Civil Law และ Common Law มีความแตกต่างกัน ศาลระบบ Common Law นำลักความคาดเห็นผลมาใช้ในการกำหนดค่าเสียหายด้วย กล่าวคือ ความเสียหายที่นอกเหนือจากความเสียหายโดยปกติ ผู้กระทำจะต้องรับผิดก็ต่อเมื่อเป็นความเสียหายที่วิญญูชนคาดหมายได้ ซึ่งการคาดหมายได้หรือไม่นั้น ศาลจะวินิจฉัยโดยใช้มาตรฐานของวิญญูชนเป็นหลัก แต่ในระบบ Civil

---

[13] สุศม ศุภนิตย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด (กรุงเทพ: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2537), หน้า 44-50.

Law ไม่ได้ขึ้นอยู่กับหลักความคาดหมายได้เหมือนอย่างกับระบบ Common Law แต่ผลเสียหายนั้นต้องเป็นผลโดยตรง ซึ่งผลเสียหายใดจะเป็นผลโดยตรงหรือไม่จะใช้ดุลพินิจของศาลเอง[14]

กล่าวโดยสรุป หลักของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคือการชดใช้เยียวยาให้คู่กรณีกลับคืนสู่สถานะเดิม แต่อย่างไรก็ตาม คดีในละเมิดหลักในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย เพื่อให้คู่กรณีกลับคืนสู่สถานะเดิมนี้ จะต้องปรากฏว่าเป็นความเสียหายที่เป็นผลจากการกระทำของผู้กระทำด้วย ซึ่งทฤษฎีที่ศาลในประเทศที่ใช้ระบบ Civil Law กับ Common Law นำมาใช้มีความแตกต่างกัน อันอาจจะนำมาซึ่งการกำหนดค่าสินไหมทดแทนที่แตกต่างกันได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเสียหายในลักษณะที่เป็นความเสียหายต่อเนื่องเช่น ในกรณีการทำละเมิดต่อตัวทรัพย์ ซึ่งนอกจากค่าเสียหายแก่ตัวทรัพย์แล้วยังอาจมีการอ้างเอาค่าเสียหายจากการสูญเสียกำไรหรือประโยชน์อย่างอื่น ซึ่งในระบบ Common Law ศาลมีแนวโน้มที่จะปฏิเสธค่าเสียหายที่เป็นกำไรในอนาคต เพราะศาลถือว่าเป็นความเสียหายไม่อาจคาดหมายได้[15] สำหรับ Lisbon Rules ใช้ทฤษฎีเดียวกับทฤษฎีที่ในระบบ Civil Law คือใช้ทฤษฎีผลโดยตรง[16]

3.3.2 ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกัน

สำหรับในหัวข้อนี้จะได้ศึกษาเปรียบเทียบค่าสินไหมทดแทนในมุมมองของกฎหมายอังกฤษและอเมริกา รวมทั้ง Lisbon Rules 1987 ด้วย โดยจะแบ่งการศึกษาออกเป็น 3 หัวข้อใหญ่ก็คือ ความเสียหายแก่เรือ ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ และความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย ดังนี้

---

[14] William Tetley, Q.C, "Damage and Economic loss in Marine collision : Controlling the floodagates", Journal of maritime law and commerce, Vol.22, No.3(July-October : 1991) : P.552.

[15] Ibid. P.553.

[16] See Rule C.

3.3.2.1 ความเสียหายแก่เรือ

ในกรณีที่มีเหตุเรือโดนกันขึ้นและเกิดความเสียหาย ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น ในเบื้องต้นจะต้องพิจารณาก่อนว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือนั้นเป็นความเสียหายในลักษณะใด เป็นความเสียหายสิ้นเชิงโดยแท้จริงหรือเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง หรือเป็นความเสียหายแต่เพียงบางส่วนที่จะต้องมีการซ่อมแซมเรือ ซึ่งจะขอแยกศึกษาตามหัวข้อดังต่อไปนี้

(ก) กรณีเรือเสียหายโดยสิ้นเชิงอย่างแท้จริง (Actual Total Loss)

1. การใช้ราคาเรือ

ในกรณีที่มีการโดนกันและเรือได้รับเสียหายโดยสิ้นเชิง เช่น การโดนกันเป็นเหตุให้เรือจมลงจนไม่สามารถกู้ขึ้นมาได้หรือเป็นเหตุให้เรือเกิดไฟไหม้เสียหายทั้งลำ ก็ต้องมีการชดใช้เยียวยาให้ผู้เสียหายได้กลับคืนสู่ฐานะเดิม การชดใช้เยียวยาให้กลับคืนสู่ฐานะเดิมอาจกระทำโดยให้ผู้กระทำผิดหาเรือลำใหม่ในลักษณะและสภาพเดียวกับเรือลำที่เสียหายมาให้แทน แต่ในทางปฏิบัติก็คงเป็นไปได้ยาก ฉะนั้น การชดใช้เยียวยาที่ดีและสะดวกที่สุดก็คือการใช้ราคาเรือ แต่ก็มีปัญหาอีกว่าจะคิดราคาเรืออย่างไร กล่าวคือ จะคิดโดยใช้ราคาเรือลำใหม่ของเรือชนิดและประเภทเดียวกันหรือคิดราคาเรือที่เสียหายที่เรียกว่าราคาตลาดของเรือลำที่เสียหายนั้น ตามกฎหมายของอเมริกาในกรณีเรือโดนกันจนได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงหรือจนใช้การไม่ได้อีก ราคาเรือจะประเมินโดยใช้มูลค่าของเรือตามราคาตลาด บวกด้วยดอกเบี้ย และค่าระวางเรือที่จะได้รับตามสัญญา[17] สำหรับกฎหมายอังกฤษ เมื่อเรือโดนกันจนเสียหายทั้งลำ การประเมินค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจะคิดดังนี้ คือ ในกรณีที่เรือไม่ได้อยู่ในระหว่างการปฏิบัติตามสัญญาใด ๆ เช่น ไม่ได้อยู่ระหว่างการให้เช่า ราคาเรือจะคิดตามมูลค่าปกติของเรือในเวลาและสถานที่ในขณะที่เกิดความเสียหายเกิดขึ้นซึ่งก็คือราคาท้องตลาดของเรือลำนั้น บวกด้วยดอกเบี้ยจนกว่าจะได้ใช้เงินค่าเสียหายเสร็จ แต่ถ้าเรือกำลังอยู่ในระหว่างการปฏิบัติตามสัญญาใด ๆ เช่น อยู่ระหว่างการให้เช่าเรือ เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ราคา

---

[17] Thomas J.schoenbaum, Admiralty and Maritime law (Minnesota:west publishing, 1987), P.464.

เรือเมื่อสิ้นสุดการเดินเรือเที่ยวนั้นบวกด้วยค่าระวางเรือที่จะได้รับสำหรับการเดินเรือเที่ยวนั้นด้วย[18] สำหรับในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง Lisbon Rules ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าเสียหายเท่ากับราคาค่าซื้อเรือลำที่คล้ายคลึงกันในท้องตลาดในเวลาที่เกิดเหตุโดนกันขึ้น[19]

อย่างไรก็ตาม การประเมินราคาเรือตามหลักของกฎหมายอังกฤษและอเมริกาที่กำหนดให้ใช้ราคาตลาดในบางครั้งอาจไม่สามารถทำได้ เนื่องจากการไม่สามารถหาราคาตลาด (market value) ของเรือได้ว่าควรจะเป็นเท่าใด เช่น เรือลำนั้นอาจจะมีลักษณะพิเศษในตัวเองหรืออยู่ในช่วงที่มีสงครามซึ่งเป็นภาวะที่ตลาดไม่เปิด ในกรณีที่ไม่สามารถหาราคาตลาดของเรือลำที่เสียหายได้ตามกฎหมายอังกฤษจะพิจารณาจากมูลค่าของเรือลำนั้นที่มีต่อเจ้าของเรือในเวลาที่เรือลำนั้นได้จมลง ทั้งนี้ โดยมีองค์ประกอบที่จะพิจารณาในการประเมินราคา คือ ราคาขณะที่ซื้อมา อายุ และสภาพของเรือและมูลค่าตลาดของเรือในลักษณะเดียวกัน[20] สำหรับอเมริกาไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอนในการประเมิน ในกรณีที่ไม่สามารถหาราคาตลาดของเรือได้กฎหมายอเมริกาจะใช้หลักเกณฑ์ในการคำนวณโดยคำนึงถึงราคาเรือลำใหม่หรือราคาขณะที่ซื้อมาของเรือหักด้วยค่าเสื่อมราคา นอกจากนี้ก็อาจใช้วิธีใดวิธีหนึ่ง เช่น ความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านการประเมินราคาเรือ[21] หรือใช้ราคาเรือที่เอาประกันภัยไว้ ในส่วนของ Lisbon Rules ได้กำหนดว่า ในกรณีที่ไม่มีเรือลำที่คล้ายคลึงกัน (a similar vessel) การประเมินราคาเรือก็จะใช้ราคาตามมูลค่าของเรือในขณะที่เกิดเหตุโดนกัน ซึ่งคำนวณโดยใช้ชนิด อายุ สภาพของเรือ และปัจจัยอื่น ๆ ในลักษณะเดียวกัน[22]

กล่าวโดยสรุป หลักของการประเมินมูลค่าเรือทั้งกฎหมายอังกฤษและอเมริกาก็ตั้งอยู่บนหลักพื้นฐานอันเดียวกัน กล่าวคือ การชดใช้ให้ผู้เสียหายได้กลับคืนสู่ฐานะเดิม เสมือนหนึ่งไม่มี

---

[18] Halsbury's laws of England, 4 th ed., (1983), vol.43 (London : Butherworth), Para. 990, at P.687.

[19] Rule I 1.

[20] Halsbury's laws of England, op.cit, P.688.

[21] Schoenbaum, supra note 20, at 464.

[22] Rule I 1

การโดนกันเลย ซึ่งแนวคิดในการกลับคืนสู่ฐานะเดิมก็ได้ถูกนำมาใช้ใน Lisbon Rules ด้วย เพียงแต่ว่าเมื่อพิจารณาตาม Lisbon Rule แล้วอาจจะดูเหมือนว่า Lisbon Rules ได้เสนอมาตรการในการเยียวยาที่แตกต่างออกไปจากกฎหมายอังกฤษและอเมริกาที่ได้กำหนดให้ประเมินราคาเรือโดยใช้ราคาท้องตลาด โดยแทนที่การเยียวยาตาม Lisbon Rules จะเป็นการใช้ราคาท้องตลาด (Market Value) แต่ Lisbon Rules กลับเน้นไปที่การซื้อเรือลำที่คล้ายคลึงกันมาแทนโดยได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าเสียหายเท่ากับราคาค่าซื้อเรือลำที่คล้ายคลึงกัน[23]

2. ค่าระวางและค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือ (Net freight loss or loss of use of vessel)

ค่าระวาง

ในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง นอกจากความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตัวเรือแล้ว เจ้าของเรือยังอาจมีความเสียหายในกรณีการขาดรายได้ ซึ่งตามกฎหมายของอังกฤษ ถ้าเรืออยู่ในระหว่างมีสัญญารับขนและเป็นสัญญารับขนที่ตกลงกันไว้ว่าค่าระวางจะจ่ายเป็นช่วง ๆ ตามระยะการเดินเรือ เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าระวางค้างชำระสำหรับการรับขนส่งเที่ยวนั้นจากผู้กระทำผิดตามสัดส่วนการเดินเรือที่ได้ปฏิบัติมาแล้ว แต่เจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกร้องเอากำไรหรือค่าระวางที่อาจจะได้รับสำหรับการเดินเรือที่ยังเหลืออยู่ แต่ถ้าเป็นสัญญารับขนที่ค่าระวางจะจ่ายที่ท่าปลายทางเจ้าของเรือไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาค่าระวางที่คาดว่าจะได้รับจากการว่าจ้างในอนาคตต่อ ๆ ไปภายหลังการปฏิบัติตามสัญญาปัจจุบัน เนื่องจากในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนในกรณีเรือโดนกันซึ่งถือเป็นเหตุละเมิดอย่างหนึ่ง ศาลอังกฤษนำหลักการคาดเห็นผลล่วงหน้า(foreseeablity) มาใช้บังคับด้วย ศาลอังกฤษถือว่าค่าระวางที่อาจจะได้รับเป็นกำไรที่ไม่อาจจะคาดเห็นได้ล่วงหน้า หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งศาลอังกฤษยอมรับกำไรที่เกิดขึ้นแล้วมากกว่ากำไรที่พึงจะได้รับต่อไป นอกจากนี้ เจ้าของเรือยังไม่อาจเรียกเอาค่าระวางที่อาจจะได้รับในอนาคตในฐานะที่เป็นค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือได้อีกด้วย ในคดี Umbria (1897) ศาลอเมริกาได้เคยกล่าวไว้ว่า "ถ้าหากให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับกำไร

---

[23] Chula Sukmanop, "Measure of the shipowner's damage caused a collision :A comparative View" (Master's thesis, university of southampton, 1989), P.6.

สำหรับการเดินเรือในอนาคต ก็จะไม่มีจุดที่จะจำกัดสิทธิในการได้รับการชดใช้เพราะการเดินเรือสามารถกระทำโดยต่อเนื่อง กล่าวคือ เมื่อเรือโดนกันในระหว่างการเดินทางจนได้รับความเสียหายทั้งลำ เจ้าของเรือก็ไม่สามารถถือเอาประโยชน์จากการใช้เรือลำดังกล่าวได้อีกต่อไป จึงเห็นได้ว่ากำไรที่จะได้รับจึงจำกัดอยู่เฉพาะช่วงเที่ยวการเดินเรือที่ปฏิบัติอยู่นั้น ดังนั้น เจ้าของเรือจึงไม่อาจจะอ้างเอาค่าระวางที่อาจจะได้รับต่อไปในฐานะที่เป็นค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือได้ ทั้งนี้การจะอ้างเอาค่าระวางที่อาจจะได้รับในฐานะที่เป็นค่าขาดประโยชน์ได้ก็ต่อเมื่อ เจ้าของเรือยังสามารถใช้ประโยชน์จากเรือลำดังกล่าวเดินเรืออย่างต่อเนื่องไปจนสิ้นสุดการปฏิบัติตามสัญญา ตัวอย่างเช่น กรณีที่เรือถูกชนได้รับความเสียหายเพียงบางส่วนและจะต้องเข้ารับการซ่อมแซมเจ้าของเรือยังอาจใช้ประโยชน์จากเรือลำดังกล่าวเพื่อเดินเรือต่อไปได้ เมื่อเรือได้รับการซ่อมแซมเสร็จแล้ว แต่ในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิงจะเห็นว่าไม่มีเรือลำดังกล่าวที่จะใช้ประโยชน์เพื่อปฏิบัติตามสัญญาได้อีกต่อไป นอกจากนี้ ถ้ามีกรณีที่เรืออยู่ภายใต้สัญญาเช่าเรือเป็นระยะเวลาที่ยาวนาน เช่น หลาย ๆ เดือน หรือเป็นปี การที่จะตัดสินให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับกำไรสำหรับการเดินเรือในอนาคตด้วยก็อาจจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้กระทำผิดได้ เพราะในระหว่างที่เรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงเรือลำนั้นยังอยู่ระหว่างที่จะต้องปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรืออยู่ด้วย เจ้าของเรือไม่อาจนำเรือไปปฏิบัติตามสัญญาอื่นได้อีกในช่วงเวลาของการเช่าเรือ

แต่อย่างไรก็ตาม ก็มีข้อยกเว้นเรื่องกำไรที่จะหาได้ในอนาคต ซึ่งศาลอเมริกาได้เคยนำข้อยกเว้นของกฎข้อนี้มาปรับใช้กับชาวประมงในคดี Bergen v. Hansan (1970) ในคดีนี้ชาวประมงได้รับค่าเสียหายอันเป็นผลจากการสูญเสียการใช้เรือสืบเนื่องจากการชนกันเมื่อเริ่มต้นฤดูจับปลาและได้รับการบรรเทาความเสียหายโดยการเปลี่ยนเรือ ศาลได้ตัดสินให้มีการชดใช้นับแต่วันที่คาดได้ว่าเป็นวันเริ่มต้นของการจับปลาถึงวันที่ความเสียหายได้รับการบรรเทา แต่ในแง่ของการสูญเสียการจับปลาในอนาคตนั้น ตามกฎหมายอังกฤษไม่ให้การเยียวยาเนื่องจากเห็นว่าเป็นเรื่องไกลเกินกว่าเหตุ[24]

---

[27]Ibid., P.6.

สำหรับกฎเกณฑ์ตาม Libon Rules Rule I 2(c) ได้กำหนดว่า ในกรณีเรือเสียหายโดยสิ้นเชิง เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าระวางเรือ (Net freight lost) นอกเหนือจากมูลค่าเรือ ฉะนั้น จะเห็นได้ว่ากฎเกณฑ์ใน Rules I 2(c) มีความสอดคล้องกับกฎหมายอังกฤษและอเมริกา แต่เมื่อพิจารณาคำว่า "ค่าระวางเรือ" ตาม Lisbon Rules จะมีขอบเขตแค่ไหนเพียงใดนั้น ในเรื่องนี้มีผู้ให้ความเห็นว่า ถ้าเพียงแต่ ค่าระวางสินค้าที่น่าจะเป็นไปได้ (a probable freight) ไม่ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้เสียหายที่จะเรียกร้องเยียวยาได้ เว้นเสียแต่จะนำเอา "probable frieght" ไปจัดเข้าอยู่ในกลุ่มของการสูญเสียการใช้ประโยชน์จากเรือ (loss of use of Vessel) และยิ่งไปกว่านั้น แม้ Lisbon Rules อาจจะนำไปปรับกับกรณีของเรือจับปลาได้ แต่เจ้าของเรือก็ไม่สามารถที่จะเรียกร้องเยียวยาการสูญโอกาสการจับปลา (fishing) ในอนาคตได้ หากพิจารณาในขอบเขตของการสูญเสียค่าระวางสินค้า เพราะรายรับของการจับปลาไม่ได้อยู่ภายใต้นิยามของคำว่า "ค่าระวาง" (freight) แต่เจ้าของเรือจับปลาอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ภายใต้ข้ออ้างว่ามีการสูญเสียการใช้ประโยชน์จากเรือ (loss of use) ตาม Rule I 2(d) ได้[25]

อย่างไรก็ตาม มีข้อควรพิจารณาต่อไปว่าคำว่า Net freight loss นี้ จะหมายถึงค่าระวางที่จะได้รับเต็มจำนวนที่จะได้รับตามสัญญารับขนหรือไม่ เช่น ก.ว่าจ้างเรือ ข.ในราคา 400 บาท หากเรืออื่นมาโดนกับเรือ ข.จนเรือ ข.เสียหายโดยสิ้นเชิง ข.จะมีสิทธิเรียกร้องเอาค่าระวางเต็มจำนวน 400 บาท จากผู้กระทำผิดหรือไม่ หรือจะต้องมีการหักค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นหากมีการปฏิบัติตามสัญญาจนเสร็จสิ้นออกก่อน ปัญหานี้เมื่อพิจารณาถึงคำว่า “Net” ก็น่าจะหมายถึงค่าระวางที่จะได้รับสุทธิจริง ๆ คือ มีการหักค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่จะพึงเกิดขึ้นจากการปฏิบัติตามสัญญาออกก่อน และตามแนวทางปฏิบัติของศาลอังกฤษและอเมริกาก็จะไม่ตัดสินให้เจ้าของเรือได้รับค่าระวางเต็มจำนวน แต่ศาลจะเอาค่าระวางที่จะได้รับตามสัญญาหักออกจากค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นในการปฏิบัติตามสัญญานั้นก่อนเหลือเท่าใดจึงเป็นค่าระวางที่เจ้าของพึงจะได้รับ ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ประกอบด้วยค่าใช้

---

[25] Ibid., P. 9-10.

จ่ายในการเดินทาง เช่น ค่าจ้าง ค่าอาหาร ค่าภาระท่าเรือ เป็นต้น[26] ฉะนั้น ประเด็นเรื่องของคำว่าค่าระวางสุทธิหรือ Net freight loss จึงต้องมีการพิจารณาให้รอบคอบด้วย

ค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือ

ในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง แม้เจ้าของเรือจะมีสิทธิได้รับชดใช้ราคาของเรือ แต่ในระหว่างมีการประเมินราคาเรือเพื่อให้มีการใช้ค่าเสียหายก็อาจกินระยะเวลาออกไปพอสมควร หรือเมื่อเจ้าของเรือได้รับการชดใช้ราคาเรือแล้ว แต่เจ้าของเรือก็อาจต้องใช้เวลาในช่วงหนึ่งเพื่อเสาะแสวงหาเรือลำใหม่มาแทนที่เรือลำเดิม ในกรณีนี้ก็จะเห็นว่าเป็นช่วงเวลาที่เจ้าของเรือไม่มีเรือจะใช้ประโยชน์ ในกรณีนี้ตาม Lisbon Rules กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือ (loss of use of the vessel) แต่จะได้รับค่าขาดประโยชน์เฉพาะในช่วงเวลาตามสมควรที่ใช้ในการแสวงหาหาเรือลำใหม่มาแทนที่ ไม่ว่าในที่สุดจะมีเรืออื่นมาแทนหรือไม่ก็ตาม แต่ในส่วนของศาลอังกฤษและอเมริกาไม่ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการสูญเสียการใช้ประโยชน์จากเรือ นอกเหนือจากมูลค่าตามราคาตลาดของเรือ เพราะว่าศาลเห็นว่า ค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือนั้นได้สะท้อนอยู่ในมูลค่าราคาตลาดของเรืออยู่แล้ว ซึ่งมูลค่าของเรือตามราคาตลาดนั้นจะได้รับการประเมินโดยรวมเอาความสามารถในการทำรายได้ของเรือเข้าไว้ด้วยแล้ว ศาลจึงเห็นว่าเจ้าของเรือไม่ควรได้รับประโยชน์อะไรเพิ่มเติมอีก ถ้าศาลกำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือในช่วงเวลานั้นอีกก็จะเป็นการให้ค่าเสียหายที่ซ้ำซ้อนกัน[27]

กล่าวโดยสรุป แม้ศาลอังกฤษหรืออเมริกาจะไม่ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าขาดประโยชน์จากการใช้เรือต่างหากอีก แต่ก็ถือว่าศาลได้กำหนดให้รวมไปในมูลค่าราคาตลาดของเรือแล้ว จึงไม่ถือว่ามีแนวทางที่ขัดแย้งกัน Lisbon Rules

---

[26]Kenneth C. McGuffie, Marsden's The Law of Collision at Sea (London : Stevens & sons Limited, 1961), p.363-364.

[27] Ibid., P.12.

3. ค่าใช้จ่ายอย่างอื่น

ในกรณีที่เรือโดนกันจนได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง นอกจากการใช้ราคาเรือและค่าสูญเสียรายได้หรือขาดประโยชน์จากการใช้เรือแล้ว การโดนกันของเรือยังอาจก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตามมาอีก ซึ่งเจ้าของเรือลำที่เสียหายก็ควรมีสิทธิได้รับจากผู้กระทำผิดด้วย เพราะการชดใช้เยียวยาให้ผู้เสียหายได้กลับคืนสู่ฐานะเดิมก็ต้องมีการชดใช้เยียวยาค่าใช้จ่ายและความเสียหายต่าง ๆ ที่เจ้าของเรือลำได้ใช้ไปหรือได้รับด้วย ฉะนั้น ในกรณีที่ผู้เสียหายต้องเสียค่าใช้จ่ายใด ๆ ไปอันเป็นผลมาจากเรือโดนกัน เจ้าของเรือก็มีสิทธิได้รับชดใช้จากผู้ทำละเมิดด้วย

ใน Lisbon Rules ได้กำหนดไว้ว่า เมื่อเรือลำหนึ่งถูกชนจนได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงนอกจากการใช้ราคาเรือตาม Rule I 1 (a) แล้ว เจ้าของเรือยังมีสิทธิได้รับชดใช้สำหรับค่าเสียหายดังต่อไปนี้ด้วยคือ ค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นอันเป็นผลมาจากเรือโดนกัน[28] สำหรับค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อาจจะได้แก่ ค่าลากจูงเรือ (Towage) เป็นต้น นอกจากนี้ Lisbon Rules ยังได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าอุปกรณ์เรือที่เสียหายซึ่งไม่ได้รวมอยู่ในการประเมินราคาเรืออีกด้วย[29] ในส่วนของกฎหมายอังกฤษและอเมริกามีแนวทางที่สอดคล้องกับ Lisbon Rules

4. ดอกเบี้ย

ตามที่ได้กล่าวมาแล้วในหัวข้อการใช้ราคาเรือ ในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิงนั้นตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกาการใช้ราคาเรือจะต้องบวกดอกเบี้ยเข้าไปในราคาเรือด้วย สำหรับ Lisbon ใน Rule IV 1 ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในค่าเสียหายด้วย*

---

[28] See Rule I 1(a)

[29] See Rule I 1(c)

*Interest on damage is recoverable in addition to the principal sum.

ตามกฎหมายอังกฤษในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยโดยคิดตั้งแต่วันที่เกิดการโดนกันขึ้น[30] ส่วน Lisbon Rules มีหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกับกฎหมายอังกฤษ คือ ในกรณีของความเสียหายโดยสิ้นเชิงดอกเบี้ยเริ่มนับแต่วันที่เกิดการโดนกัน[31]

(ข) <u>กรณีที่เรือเสียหายเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง</u> (Constructive Total Loss)

หลักในเรื่องความเสียหายเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง หรือ Constructive Total Loss นั้น โดยปกติแล้วจะถูกนำมาปรับใช้เฉพาะกรณีที่เกี่ยวกับการใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยทางทะเลโดยมีบางกรณีที่เรือโดนกันจนได้รับความเสียหายแต่ความเสียหายนั้นไม่ถึงขนาดที่เรียกว่าเป็นความเสียหายโดยสิ้นเชิง เช่น ไม่ถึงกับเสียหายหมดทั้งลำ แต่การซ่อมแซมเรือให้กลับคืนสู่สภาพเดิมนั้นก็เป็นไปได้ยากหรือเสียค่าใช้จ่ายสูงซึ่งอาจจะเป็นจำนวนมากกว่ามูลค่าของเรือลำนั้น แต่ตามหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิมแล้วเจ้าของเรือก็ไม่ควรได้รับชดใช้เกินไปกว่ามูลค่าของเรือลำที่เสียหาย หลักในเรื่อง Constructive total loss นี้ ส่วนหนึ่งมีที่มาจากหลักการกลับคืนสู่ฐานะเดิมและอีกส่วนหนึ่งมีที่มาจากหลักการที่ว่าผู้ที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิที่จะบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นให้ลดน้อยลงได้เท่าที่จะเป็นไปได้ตามสมควร อย่างไรก็ดี คงจะเป็นที่เห็นได้ชัดว่าเป็นการไม่ยุติธรรมที่เจ้าของเรือลำที่เสียหายมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากผู้กระทำผิดมีจำนวนมากกว่ามูลค่าเรือที่แท้จริงในขณะที่โดนกันขึ้น ฉะนั้น ในกรณีดังกล่าวข้างต้นนี้จึงให้ถือว่าเป็นกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิงด้วย และเจ้าของมีสิทธิได้รับชดใช้ความเสียหายเพียงเท่ากับมูลค่าของเรือในขณะที่เกิดการโดนกัน[32]

สำหรับความหมายของคำว่าความเสียหายเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) นี้ใน The Marine Insurance Act 1906 ของประเทศอังกฤษในมาตรา 60(1) ได้ให้คำ

---

[30] See footnote 9, supra

[31] See Rule IV(2)

[32] McGuffie, supra note 29, at 366.

นิยามไว้ว่า เป็นกรณีที่ทรัพย์ที่เป็นวัตถุที่เอาประกันภัยได้ถูกสละทิ้งไป ด้วยเหตุอันสมควรอันเนื่องมาจากเป็นที่ปรากฏอย่างแน่ชัดแล้วว่า ทรัพย์ที่เอาประกันภัยไว้จะต้องได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงอย่างแท้จริงโดยที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ หรือเมื่อค่าใช้จ่ายในการทำให้ทรัพย์กลับคืนในสภาพเดิมมีมูลค่าเกินกว่ามูลค่าของทรัพย์นั้นเอง และในมาตรา 60(2) ก็ได้กำหนดไว้ว่า "ในกรณีของการประกันภัยตัวเรือ หากเรือได้รับความเสียหาย ถ้าปรากฏว่าค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือซึ่งไม่คิดรวมถึงค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีจำนวนมากกว่ามูลค่าเรือก็ให้ถือว่าเป็นกรณีที่เรือเสียหายเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิงด้วย"

จากคำนิยามของมาตรา 60(1) และ 60(2) ของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษพอจะสรุปได้ว่า กรณีที่เรือเสียหายเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง หมายถึง การที่เรือซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ถูกสละทิ้งไป เนื่องมาจากการที่เรือได้รับความเสียหายและปรากฏว่าค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือมีจำนวนมากกว่ามูลค่าเรือ ในทางปฏิบัติในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลจะกำหนดโดยวิธีการเปรียบเทียบกันระหว่างมูลค่าที่เอาประกันภัยตัวเรือไว้กับจำนวนค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือ ว่าจำนวนใดสูงกว่ากันโดยไม่คำนึงถึงราคามูลค่าซากเรือ (wreck)

อย่างไรก็ดี แม้ว่าทฤษฎี Constructive Total Loss จะไม่มีความเกี่ยวพันโดยตรงกับความรับผิดในกรณีเรือโดนกันก็ตาม แต่ก็อาจจะมีหลายกรณีที่การคิดคำนวณค่าเสียหายมีที่มาจากการประเมินโดยอาศัยหลัก Constructive Total Loss เป็นหลักพื้นฐานในการคิดคำนวณ และคำว่า "Constructive Total Loss" ในกฎหมายประกันภัยทางทะเลก็มีความเช่นเดียวกับความหมายที่ใช้ในกฎหมายพาณิชย์นาวีทั่วไปของอังกฤษและอเมริกา ดังนั้น หลักทฤษฎีใดที่ใช้กับกรณีของความเสียหายโดยสิ้นเชิงอย่างแท้จริง (Actual Total Loss) ก็จะต้องนำมาปรับใช้กับกรณีของ Constructive Total Loss ด้วย เช่น ในเรื่องการสูญเสียการใช้ประโยชน์จากเรือ (loss of use) อาจจะไม่สามารถนำมารวมคำนวณด้วยได้ หากว่าเรือลำนั้นสูญเสียไปโดยสิ้นเชิง จะมีเพียงผลกำไรที่สามารถคาดหมายได้ว่าจะได้รับจากการขนส่งตามปกติ ซึ่งเรือลำที่เสียหายมีภาระต้องขนส่งในเวลาที่เกิดการโดนกัน กรณีนี้ผลกำไรดังกล่าวสามารถนำมาคำนวณรวมกับมูลค่าของเรือลำที่ถูกชนได้ สำหรับ Lisbon Rules ได้รับเอาแนวคิดเรื่อง Constructive Total Loss มาใช้ด้วย โดยจะสามารถพิจารณาได้จากในบทนิยามของคำว่า "Total Loss" ซึ่งได้ให้ความหมายไว้ว่า หมายถึง ความเสียหายโดยสิ้นเชิงอย่าง

แท้จริง หรือความเสียหายแก่เรือมูลค่าในการซ่อมแซมเรือมีจำนวนสูงเกินกว่ามูลค่าราคาตลาดของเรือในขณะเรือโดนกัน ซึ่งก็คือกรณีของ Constructive Total Loss นั่นเอง และมาตรการเยียวยาของความเสียหายกรณีนี้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ในกรณีของ Total Loss ใน Rule 1 ของ Lisbon Rules

(ค) กรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน (Partial Loss)

1. ค่าซ่อมแซมเรือ

ในกรณีที่เรือโดนกันและได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงขนาดเป็นความเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) ในกรณีเป็นความเสียหายแก่ตัวเรือก็ต้องมีการซ่อมแซมเรือให้กลับสู่สภาพเดิมก่อนมีการโดนกัน เจ้าของเรือมีสิทธิที่จะได้รับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเต็มตามจำนวนที่ได้ใช้จ่ายไปตามสมควรในคดี The Pactolus (1856) ศาลของอังกฤษได้ตัดสินว่า เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าซ่อมแซมเรือเต็มจำนวนความเสียหายที่เกิดขึ้น แม้ว่าการซ่อมแซมดังกล่าวจะทำให้เรือลำนั้นมีมูลค่าเกินกว่ามูลค่าเรือก่อนจะโดนกันก็ตาม แต่ว่าค่าซ่อมแซมนั้นจะต้องเป็นจำนวนที่ได้ใช้จ่ายไปตามสมควร (reasonable) แต่ถ้าค่าใช้จ่ายนั้นเป็นไปโดยฟุ่มเฟือยหรือเกินกว่าอัตราโดยทั่วไปแล้วค่าซ่อมแซมนั้นจะต้องถูกตัดทอนลงมาและในคดี Pan American Petroleum and Transport co. v. United States (1928) ศาลอเมริกันได้ตัดสินว่า เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าซ่อมแซมตามสมควร (reasonable) ซึ่งจำเป็นต่อการเยียวยาให้กลับคืนสภาพเดิมก่อนการโดนกัน ฉะนั้น จากคำพิพากษาทั้งสองคดีจะเห็นว่าจำนวนเงินค่าซ่อมแซมนั้นต้องเป็นจำนวนที่ได้ใช้จ่ายตามสมควรด้วยซึ่งคำว่า"สมควร" นี้เป็นประเด็นที่เกิดขึ้นบ่อย ๆ ในทางปฏิบัติของประเทศอเมริกาโดยทั่วไปแล้ว เจ้าของเรือลำที่เสียหายจะทำการสำรวจร่วมกับจำเลยเพื่อให้แน่ใจว่าความเสียหายที่เกิดจากการโดนกันนั้นมีมากน้อยเพียงใด เพื่อจะได้ประมาณระยะเวลาและต้นทุนที่จะต้องใช้ในการซ่อมแซมเพื่อตกลงกันเรื่องราคาให้เสร็จสิ้นไป แต่ความล้มเหลวในการขอให้จำเลยเข้าร่วมสำรวจความเสียหายด้วยนั้น จะส่งผลให้การพิสูจน์ตามหลัก reasonable ของค่าซ่อมแซมนั้นเป็นไปได้ยาก ในขณะที่ทางปฏิบัติของอังกฤษเป็นไปในทางตรงกันข้ามกับอเมริกา โดยกฎหมายอังกฤษให้ความสำคัญกับการให้พยานผู้เชี่ยวชาญมาเป็นผู้ประเมินมูลค่าความเสียหายของเรือหลังจากเกิดเหตุเรือโดนกันโดยถือเป็นการพิสูจน์หลัก reasonable อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติเมื่อเกิดเรือโดนกันส่วนใหญ่มักจะนำเอาแนวทางปฏิบัติ

ของอเมริกามาใช้มากกว่า[33] นอกจากนี้ในการซ่อมแซมเรือนั้นยังมีประเด็นที่ต้องพิจารณาต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

ประเด็นที่หนึ่ง

การซ่อมแซมเรืออาจทำได้ในรูปแบบของการซ่อมแซมชั่วคราว และการซ่อมแซมอย่างถาวร และการที่เจ้าของเรือได้เสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือชั่วคราวเพื่อให้เรือสามารถเดินทางต่อไปได้อย่างปลอดภัย ก็ไม่ได้ทำให้เจ้าของเรือเสียสิทธิในจากการเยียวยาความเสียหายอย่างถาวร ในคดี The Kingway (1918) ศาลอังกฤษเคยตัดสินไว้ว่า ในกรณีที่ได้มีการซ่อมแซมเรือชั่วคราวไปแล้ว แม้ว่าเรือจะได้สูญหายไปก่อนที่จะมีการซ่อมแซมอย่างถาวรก็ตาม เจ้าของเรือก็มีสิทธิที่จะได้รับค่าซ่อมแซมอย่างถาวรในอนาคตด้วย เหตุผลน่าจะเป็นเพราะว่าเจ้าของเรือมีสิทธิที่จะการเยียวยาให้กลับสู่สถานะเดิมนั่นเอง ตามกฎหมายอเมริกันก็มีแนวทางที่สอดคล้องกับกฎหมายอังกฤษในคดี Pan American Petroleum and Transnport Co. V. United States (1928) ศาลอเมริกันได้ตัดสินให้มีการชดใช้ค่าซ่อมแซมเรือเป็นจำนวนสมควรด้วยแม้ว่าจะไม่มีการซ่อมแซมเรือจริง ๆ ก็ตาม อย่างไรก็ดี ในการซ่อมแซมดังกล่าวข้างต้นในทางปฏิบัติยังมีปัญหาในเรื่องการเลือกอู่ซ่อมเรือด้วย เนื่องจากค่าใช้จ่ายของอู่ซ่อมเรือในการซ่อมแซมเรือยังมีความแตกต่างกันไปตามมาตรฐานของแต่ละอู่ซ่อมเรือด้วย ในคดี Ruabon SS Co V.London assurance (1900) ศาลอังกฤษได้ตัดสินว่า ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมให้คิดคำนวนโดยใช้ราคาอู่ซ่อมเรือที่สะดวกที่ใกล้ที่สุดซึ่งสามารถจะซ่อมแซมเรือนั้นได้

ในส่วนของ Lisbon Rules ได้กำหนดไว้ว่าในกรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าซ่อมแซมชั่วคราวที่ได้กระทำขึ้นตามสมควรเพื่อให้เรือสามารถเดินทางต่อไปได้อย่างปลอดภัยและค่าซ่อมแซมเรืออย่างถาวรตามสมควร[34] แต่ Lisbon Rules ก็ไม่ได้กำหนดลงไปว่าเหตุผลสมควรมีขอบเขตมากน้อยแค่ไหนเพียงใด แต่ก็ได้ยกตัวอย่างถึงค่าซ่อมแซมไว้ว่า

---

[33] Sukmanop, supra note 26, at 21-22.

[34] See Rule 2 1(a)

หมายความรวมถึง ค่าใช้อู่เรือ ค่าทำความสะอาดถังและไล่แก๊ส ค่าภาระท่าเรือ การตรวจเรือ ค่าใช้อู่เรือและค่าเทียบท่า เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีข้อสังเกตว่าใน Lisbon Rules เองก็ไม่ได้ระบุถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในสถานการณ์ที่ไม่มีการซ่อมแซมเรือเกิดขึ้นไว้ด้วย เช่น กรณีที่เจ้าของเรือตั้งใจจะไม่นำเรือเข้าซ่อมแซม แต่ต้องการขายเรือลำดังกล่าวไป

ประเด็นที่สอง ในขณะที่เรือลำที่เสียหายได้รับการซ่อมแซมอยู่ อาจมีกรณีที่เจ้าของเรือลำที่ได้รับความเสียหาย ถือโอกาสทำการปรับปรุงหรือบำรุงรักษาอุปกรณ์ต่าง ๆ ตามปกติที่มีขึ้นตามรอบระยะเวลาของการบำรุงรักษาเรือ ในกรณีนี้อาจมีปัญหาข้อโต้แย้งเกิดขึ้นในเรื่องของค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เช่น ค่าใช้อู่ซ่อมเรือหรือค่าบริการอื่น ๆ ได้ว่าเจ้าของเรืออาจจะได้รับประโยชน์จากค่าใช้จ่ายในกรณีนี้จากผู้กระทำผิดด้วยเนื่องจากการมีการซ่อมแซมเรือ ในกรณีเช่นว่านี้ ผู้กระทำผิดจะสามารถเฉลี่ยค่าใช้จ่ายเพราะเหตุที่เจ้าของเรือได้รับประโยชน์จากการบำรุงรักษาเรือด้วยลงได้ หรือไม่ หรือในกรณีที่ปรากฏว่าการบำรุงรักษาเรือเป็นเหตุให้ระยะเวลาในการซ่อมแซมเรือต้องขยายออกไป ในคดี Ruabon SS co V. London Assurance (1990) ศาลอังกฤษได้ตัดสินว่า แม้ข้อเท็จจริงจะปรากฏว่าเจ้าของเรือได้ฉวยโอกาสนี้ปรับปรุงหรือบำรุงรักษาเรือไปพร้อม ๆ กับการซ่อมแซมเรือที่เกิดขึ้นจากเรือโดนกัน ผู้กระทำผิดก็ต้องรับผิดสำหรับค่าใช้จ่ายนั้นทั้งหมด ถ้าค่าใช้จ่ายนั้นไม่ได้เพิ่มสูงขึ้นโดยการบำรุงรักษาเรือลำนั้น โดยสรุปก็ถือว่า ผู้กระทำผิดจะต้องรับผิดเฉพาะค่าใช้จ่ายซึ่งเกิดขึ้นเพื่อการซ่อมแซมอันเกิดจากเรือโดนกันเท่านั้น ถ้าการบำรุงรักษาเรือตามรอบระยะเวลาเป็นเหตุให้ภาระเพิ่มขึ้นหรือขยายออกไปผู้กระทำผิดไม่ต้องรับผิด ในส่วนของกฎหมายอเมริกาก็มีหลักที่สอดคล้องกับกฎหมายอังกฤษ กล่าวคือ ถ้าค่าซ่อมแซมหรือบำรุงรักษาเรือเป็นค่าใช้จ่ายที่อยู่นอกเหนือค่าใช้จ่ายที่เป็นผลมาจากเรือโดนกัน แต่เป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือบำรุงรักษาของเจ้าของเอง หรือที่เรียกว่า "owner's work" ผู้กระทำผิดก็ไม่ต้องรับผิดชอบ[35] ซึ่งหลักใน Lisbon Rules ก็มีแนวทางเดียวกัน โดยได้กำหนดไว้ว่าถ้าเจ้าของเรือทำการซ่อมแซมความเสียหายพร้อมกับการบำรุงรักษาตามปกติที่มีขึ้นตามรอบระยะเวลาหรือพร้อมกับการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นจาก

---

[35] Schoenbaum, supra note 20, at 465.

กรณีอื่น ค่าซ่อมแซมจะรวมถึงค่าใช้อู่ ค่าเทียบท่า หรือค่าบริการอย่างอื่นที่เรียกเก็บตามระยะเวลาเฉพาะในส่วนที่ใช้ซ่อมแซมความเสียหายจากการโดนกัน[36]

ประเด็นที่สาม ในการซ่อมแซมเรือ อาจจะมีกรณีที่ต้องมีการเปลี่ยนวัสดุหรืออุปกรณ์เรือบางชิ้นจากของเก่าเป็นชิ้นใหม่เลย ซึ่งการเปลี่ยนนี้จะก่อให้เกิดประโยชน์แก่เจ้าของเรือเพราะอาจจะได้ของที่ดีขึ้นกว่าเดิมมาก ปัญหาก็จะเกิดขึ้นว่าผู้กระทำผิดจะต้องรับผิดเต็มตามราคาอุปกรณ์ชิ้นใหม่ หรือจะต้องรับผิดแต่เพียงบางส่วน ตามทฤษฎีของกฎหมายอังกฤษถือว่า เจ้าของเรือที่ได้รับความเสียหายจากเรือโดนกันมีสิทธิที่จะได้รับการซ่อมแซมเรือเต็มจำนวนความเสียหายเพื่อให้เรือกลับคืนสู่สภาพที่สมบูรณ์เช่นเดิม แม้ว่าการซ่อมแซมจะทำให้เรือมีมูลค่าเพิ่มขึ้นก็ตาม เจ้าของเรือก็มีสิทธิได้รับประโยชน์เช่นนั้น ฉะนั้น ในกรณีที่มีการเอาวัสดุหรืออุปกรณ์ที่ดีกว่าหรือมีมูลค่าสูงกว่ามาเปลี่ยนเรือถ้าการเปลี่ยนนั้นทำให้เรือมีมูลค่าสูงขึ้น ผู้กระทำผิดไม่มีสิทธิที่จะขอหักลดค่าเสียหายลงได้[37] ในส่วนกฎหมายของอเมริกา ภายใต้หลัก "new for old" ศาลได้อนุญาตให้มีการขอลดราคาสำหรับอุปกรณ์ที่เปลี่ยนใหม่ลงได้ ในกรณีที่การซ่อมแซมทำโดยการเปลี่ยนวัสดุชิ้นใหม่แทนชิ้นเก่าเพื่อให้อายุการใช้งานยาวขึ้น แต่ถ้าการเปลี่ยนนั้นไม่ได้ขยายอายุการใช้งานออกไป ผู้กระทำผิดก็ไม่มีสิทธิจะขอลดค่าอะไหล่ได้ สำหรับ Lisbon Rules เมื่อพิจารณาใน Rule 2 1(d) จะกำหนดไว้เพียงแต่ว่า เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ราคาอุปกรณ์เรือที่เสียหายอันเป็นผลมาจากเรือโดนกัน โดยไม่ได้กล่าวถึงในกรณีที่ต้องมีการเปลี่ยนอุปกรณที่มีสภาพดีกว่าหรือมูลค่าสูงกว่ามาเปลี่ยนอุปกรณ์ที่เสียหาย ดังนั้น จึงอาจนำไปสู่ปัญหาการถกเถียงกันในประเด็นนี้ได้หากมีกรณีการซ่อมแซมเรือโดยจำต้องมีการเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่ได้ซึ่งมีแนวโน้มว่าจะเกิดขึ้นเป็นประเด็นพิพาทได้

2. ค่าสูญเสียรายได้หรือกำไรจากการที่ไม่สามารถเดินเรือได้ (Loss of Profits by detention)

ในกรณีเรือโดนกันเป็นเหตุให้เรือได้รับความเสียหาย แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความเสียหายแต่เพียงบางส่วน ค่าสินไหมทดแทนซึ่งจะต้องมีการใช้ให้กัน นอกจากค่าใช้จ่ายในการ

---

[36] See Rule 21(a)

[37] McGuffie, supra note 29, at 377.

ซ่อมแซมเรือเพื่อให้เรือกับสู่สภาพเช่นก่อนการโดนกันแล้ว ค่าสินไหมทดแทนสำหรับการไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือได้ในขณะซ่อมแซมก็อาจเรียกได้ด้วย โดยค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวจะประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาที่ไม่สามารถใช้เรือได้ และจำนวนกำไรที่ขาดหายไป เช่น การสูญเสียรายได้หรือประโยชน์จากการใช้เรือนั้น ตามหลักกฎหมายอังกฤษและอเมริกาโดยทั่วไปแล้ว ผู้เรียกร้องมีภาระที่จะต้องพิสูจน์ให้ศาลเห็นถึงความเสียหาย ซึ่งในการคำนวณความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการที่เรือไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้ (detention) จะต้องจะมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนและในการคิดค่าสินไหมทดแทนก็ควรจะพิจารณาจากเวลาที่เรืออยู่ในสภาพที่พร้อมจะเดินเรือถ้าหากไม่มีการโดนกันเกิดขึ้น ไปจนถึงระยะเวลาที่การซ่อมแซมได้เสร็จสิ้น และการสูญเสียรายได้หรือประโยชน์นี้ศาลอังกฤษและอเมริกาไม่ถือว่าเป็นค่าเสียหายที่ไกลเกินกว่าเหตุ (remoteness) ทั้งนี้ เนื่องจากความสูญเสียทั้ง 2 ประการนี้สามารถคำนวณออกมาเป็นค่าเสียหายที่แน่นอนได้ใน Lisbon Rules ก็ได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าชดใช้สำหรับการสูญเสียรายได้อันเป็นผลมาจากเรือโดนกัน โดยมีหลักเกณฑ์เบื้องต้นคือ โดยคำนวณจากรายได้สุทธิที่เรืออาจจะได้รับ หักด้วยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือที่มีขึ้นหากมีการปฏิบัติตามสัญญา[38]

อย่างไรก็ตาม การเรียกร้องค่าเสียหายจากการสูญเสียรายได้ ตามหลักกฎหมายของอังกฤษและอเมริกาจะต้องปรากฏว่าเรือนั้นอยู่ในระหว่างการหารายได้จริง ๆ กล่าวคือ มีสัญญาว่าจ้างเรือและเรือกำลังปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว แต่มีการโดนกันจนเป็นเหตุให้เรือไม่อาจปฏิบัติตามสัญญาได้และอาจมีการยกเลิกสัญญาเป็นเหตุให้เรือสูญเสียรายได้เจ้าของเรือจึงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากการสูญเสียรายได้นี้ได้ แต่ถ้าเรือไม่ได้อยู่ในระหว่างการมีสัญญาว่าจ้าง เจ้าของเรืออาจเรียกค่าเสียหายในกรณีดังกล่าวได้ภายใต้ข้ออ้างว่ามีการสูญเสียประโยชน์จากการใช้เรือเท่านั้น (Loss of use of vessel) แต่การเรียกค่าสูญเสียประโยชน์จากการใช้เรือจะต้องปรากฏว่าเป็นความสูญเสียที่ชัดเจนแน่นอนโดยศาลจะปฏิเสธการเรียกค่าเสียหายสำหรับการขาดประโยชน์จากการใช้เรือ (Loss of use of Vessel) ซึ่งเป็นเพียงการสูญเสียการคาดหวังในการทำการค้ารายใหม่หรือเป็นแต่เพียงการว่างงานชั่วคราวในขณะที่เรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซม การเรียกร้องเอาค่าเสียหายดังกล่าวศาลถือว่าเป็นความเสียหายที่ไกลเกินกว่าเหตุ มีข้อน่าสังเกตประการหนึ่งว่า ค่าสินไหมทด

---

[38] See Rule II(a)

แทนอันเกิดจากการไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือซึ่งเกิดจากกรณีเรือโดนกันนี้ บางครั้งก็ถูกเรียกว่าเป็น "demurrage" ซึ่งเป็นการใช้ถ้อยคำที่ไม่ถูกต้องเพราะคำว่า demurrage นี้โดยปกติแล้วคือ เงินจำนวนหนึ่งที่เจ้าของเรือจะได้รับตามสัญญาสำหรับกรณีที่ผู้เช่าเรือทำการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าเกินหรือล่าช้ากว่าระยะเวลา (Laytime) ที่กำหนดไว้ในสัญญาเช่าเรือ ผู้เช่าเรือจึงต้องเสียค่าปรับให้แก่เจ้าของเรือเพราะในระหว่างนี้ผู้ให้เช่าเรืออาจจะนำเรือไปให้คนอื่นเช่าต่อไปได้

สำหรับความสูญเสียในระหว่างที่เรือได้รับการซ่อมแซมนี้อาจแบ่งได้ดังนี้คือ

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในระหว่างระยะเวลาที่ไม่สามารถใช้เรือได้ (expense of detention)

สำหรับค่าใช้จ่ายในกรณีนี้โจทก์ต้องมีภาระต้องพิสูจน์ถึงจำนวนค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้น เช่น ค่าจ้างของลูกเรือและกัปตันเรือ ค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าเบี้ยประกันภัยในกรณีที่เรือต้องอยู่ในท่าเรือเป็นเวลานาน[39] เป็นต้น

ค่าสูญเสียรายได้หรือประโยชน์จากการใช้เรือ (Loss of earning or loss of use of vessel)

เมื่อเกิดเหตุเรือโดนกันเป็นเหตุให้เรือได้รับความเสียหายแต่เพียงบางส่วนและเรือลำนั้นต้องเข้ารับการซ่อมแซม ในกรณีที่เรืออยู่ในระหว่างที่มีสัญญารับขน ค่าระวางหรือค่าขาดประโยชน์ที่จะเรียกได้จากผู้กระทำละเมิดจะแยกพิจารณาตามประเภทของสัญญาได้ดังนี้ ในกรณีเรืออยู่ในระหว่างการเช่าเรือตามระยะเวลา (Time charter) หากพิจารณาถึงแนวคิดของศาลอเมริกาเห็นได้ว่าอัตราค่าเช่าเรืออาจถือได้ว่าเป็นความเสียหายเบื้องต้นในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดจากการไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือ และในทางปฏิบัติ ผู้เช่าเรือมักจะถือว่าในขณะที่เรืออยู่ในระหว่างซ่อมแซมเป็นช่วงเวลาที่ไม่ต้องจ่ายค่าเช่า (off-hire) จนกว่าจะมีการซ่อมแซมเรือจนเสร็จเรียบร้อยเสียก่อน ซึ่งข้อสัญญาที่ให้ผู้เช่าไม่ต้องจ่ายค่าเช่านั้น ถือได้ว่าเป็นการทำให้เจ้าของเรือต้องสูญเสียรายได้ไป ถ้าไม่มีข้อสัญญานี้เจ้าของเรือก็อาจจะได้รับรายได้ส่วนนี้ นอกจากนี้ ข้อสัญญาที่ให้ผู้เช่าไม่ต้องจ่ายค่าเช่า บางแบบอาจจะให้อำนาจแก่ผู้เช่าเรือที่จะขยายระยะเวลาการเช่าออกไป ให้เท่ากับระยะเวลาที่

---

[39] Halsbury's Laws of England, op.cit, P.690.

สูญเสียไปเนื่องจากการไม่ได้ใช้เรือในระหว่างการซ่อมแซมเรือ[40] สำหรับกฎหมายอังกฤษก็มีแนวทางเช่นเดียวกัน คือ หากเรืออยู่ในระหว่างมีสัญญาเช่าเรือ ค่าเสียหายรวมถึงการสูญเสียการหารายได้สำหรับการว่าจ้างด้วย ในส่วนของ Lisbon Rules ได้กำหนดถึงมาตรการในการเยียวยาความเสียหายสำหรับการไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือในระหว่างที่เรืออยู่ในระหว่างสัญญาเช่าในกรณีของการเช่าเรือตามระยะเวลาไว้คือ ค่าสินไหมทดแทนจะรวมถึงการค่าเช่าเรือที่สูญเสียไปในระหว่างที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือด้วย และถ้าในขณะที่เรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้นั้น สัญญาเช่าเรือได้ถูกยกเลิก ค่าสินไหมทดแทนจะรวมถึงค่าเช่าสุทธิที่เจ้าของเรือจะได้รับในช่วงระหว่างเวลาที่ยังไม่ได้มีการใช้เรือตามสัญญาเช่า[41] ซึ่ง Lisbon Rules ก็สอดคล้อง กับหลักกฎหมายของอเมริกาและของอังกฤษด้วย และสามารถยุติประเด็นข้อขัดแย้งต่าง ๆ ได้

ถ้าเป็นกรณีของเรืออยู่ในระหว่างมีสัญญาเรือรายเที่ยว (voyage charter) และเที่ยวการเดินเรือไม่ได้ถูกยกเลิกจะมีความยุ่งยากในการคำนวณค่าเสียหายในกรณีของการไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือในระหว่างการซ่อมแซมเรือมากกว่าสัญญาเช่าเรือตามระยะเวลา ศาลอเมริกาได้ตัดสินไว้ในหลาย ๆ คดีโดยจะใช้หลักเกณฑ์ที่เรียกว่า "a three-voyage rule" ซึ่งจะคำนวณค่าเสียหายโดยใช้กำไรเฉลี่ยรายวันที่จะได้รับในระหว่างการเดินเรือเที่ยวที่เกิดจากการโดนกันของเรือ เที่ยวก่อนการโดนกันและเที่ยวหลังการโดนกันมาคำนวณ[42] ในกฎหมายอังกฤษศาลก็จะประเมินค่าเสียหายโดยการนำจำนวนวันที่เรือไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้มาคูณกับอัตรากำไรรายวันที่เรือได้รับในเวลาที่มีการโดนกัน แต่ถ้าเที่ยวการเดินเรือถูกยกเลิกค่าสินไหมทดแทน จะได้แก่ ค่าระวางสุทธิที่จะได้รับตามสัญญาในขณะที่เรือโดนกัน สำหรับLisbon Rules ก็มีแนวทางที่สอดคล้องกับกฎหมายของอังกฤษและอเมริกา โดย Lisbon Rules ได้กำหนดไว้ว่า หากการสูญเสียประโยชน์จากการใช้เรือเกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว ในกรณีที่สัญญาเช่าเรือรายเที่ยวไม่ได้ถูกยกเลิก ค่าสินไหมทดแทนจะคำนวณโดยใช้จำนวนรายได้ที่จะหาได้โดยเฉลี่ยในสองเที่ยวการเดินเรือก่อน

---

[40] Sukmanop, Supra note 26, at 35.

[41] See Rule II 3(c)

[42] Schoenbaum, supra note 20, at 470.

และหลังที่เกิดการโดนกันที่เกี่ยวข้องมาคำนวณ แต่ถ้าสัญญาเช่าเรือถูกยกเลิกโดยที่ยังไม่มีการจ่ายค่าระวางเรือ ค่าสินไหมทดแทนจะรวมถึงการสูญเสียค่าระวางสุทธิ[43]

ในส่วนของการไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือที่เกิดขึ้นในกรณีการเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner Service or common carriage) ทั้งกฎหมายอังกฤษและอเมริกาจะจัดกลุ่มของการสูญเสียค่าระวางประจำเส้นทางให้อยู่ในกลุ่มเดียวกับการสูญเสียรายรับที่จะได้ในกรณีของการเดินเรือตามสัญญาเช่าเรือรายเที่ยว และเกณฑ์การคำนวณค่าเสียหายก็จะคิดคำนวณโดยประเมินจากพื้นฐานเดียวกัน สำหรับบทบัญญัติใน Lisbon Rules ได้กำหนดไว้ว่า ในกรณีการไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือเกิดในขณะที่เรือกำลังเดินเรือขนส่งประจำเส้นทาง ค่าสินไหมทดแทนจะประเมินโดย 1.) ในกรณีที่การไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือเกิดขึ้นในระหว่างเที่ยวการเดินเรือ เกณฑ์คิดค่าเสียหายก็จะคำนวณโดยใช้รายรับสุทธิประจำวันสำหรับเที่ยวการเดินเรือนั้นเสมือนว่าการโดนกันมิได้เกิดขึ้นเลย 2.) ในกรณีที่การไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือเกิดขึ้นนอกตารางเวลาการเดินเรือเกณฑ์คิดค่าเสียหายก็จะคำนวณจากค่าเฉลี่ยของรายรับสุทธิสำหรับเที่ยวการเดินเรือ 2 เที่ยวก่อนและหลังการโดนกัน แต่ถ้าไม่สามารถนำเอาเที่ยวเดินเรือดังกล่าวมาคำนวณได้ การคำนวณก็จะคำนวณจากรายรับสุทธิของเที่ยวการเดินเรือที่เกี่ยวข้อง ถ้าไม่มีเที่ยวการเดินเรืออื่นใด การคิดค่าสินไหมทดแทนก็จะประเมินจากรายรับสุทธิของเรือประเภทเดียวกันที่เดินเรือในกิจการประเภทเดียวกัน[44]

อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่กล่าวมาข้างต้นทั้งหมดจะเป็นเกณฑ์ในการคิดค่าเสียหายจากการสูญเสียรายได้และค่าขาดประโยชน์ในกรณีที่เรืออยู่ในระหว่างมีสัญญารับขน แต่ถ้าในกรณีที่เรือไม่ตกอยู่ภายใต้สัญญารับขน เช่น สัญญาเช่าเรือ ค่าสูญเสียอันเกิดจากการไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือจะถือเป็นความสูญเสียเนื่องจากการขาดประโยชน์จากการใช้เรือ (Loss of use of vessel) ซึ่งการเรียกค่าเสียหายในกรณีนี้ เจ้าของเรือคงจะต้องพิสูจน์ให้เห็นชัดเจนถึงความสูญเสียอย่างแท้จริงว่า อะไรคือการใช้ประโยชน์ซึ่งเจ้าของเรือจะได้รับจากเรือตน และจำนวนรายได้ที่ขาด

---

[43] See Rule II 3(a)

[44] Rule II 3(b)

หายไปจากการไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเรือ ซึ่งค่อนข้างจะเป็นภาระหนักของเจ้าของเรือในการพิสูจน์ เนื่องจากการหาพยานหลักฐานมาสนับสนุนยืนยันเพื่อพิสูจน์ความเสียหายเป็นเรื่องค่อนข้างลำบาก

3. ค่าใช้จ่ายอย่างอื่น

ในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายแต่เพียงบางส่วน นอกจากการชดใช้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือให้กลับคืนสู่สภาพเดิมและค่าขาดกำไรหรือรายได้แล้ว ซึ่งเป็นค่าเสียหายหลัก ๆ ที่จะต้องมีการชดใช้ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ตามกฎหมายอังกฤษและอเมริกา ผู้เสียหายยังมีสิทธิได้รับชดใช้จำนวนเงินต่าง ๆ ที่ต้องใช้จ่ายไปได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (salvage) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General average) ค่าลากจูงเรือ (Towage) ค่าจ้างของกัปตันและลูกเรือ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อันเป็นผลมาจากเรือโดนกันซึ่งค่าใช้จ่ายในกรณีนี้ถือเป็นค่าใช้จ่ายที่เรียกว่า out-of pocket costs หรือ out-of pocket expenses[45] สำหรับ Lisbon Rules มีแนวทางที่สอดคล้องกับแนวทางของกฎหมายอังกฤษและอเมริกา โดยได้กำหนดให้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อันเป็นผลโดยตรงมาจากเรือโดนกัน นอกจากนี้ ใน Lisbon Rules ยังได้กำหนดให้ผู้เสียหายยังมีสิทธิได้รับค่าชดใช้จำนวนเงินที่ได้ใช้ให้แก่บุคคลภายนอกตามสัญญาหรือตามข้อผูกพันแห่งสัญญาหรือโดยผลของกฎหมายเพราะมีเหตุเรือโดนกัน[46] บทบัญญัติของ Lisbon Rules ในข้อนี้อ่านแล้วทำให้เกิดข้อสงสัยว่าเมื่อมีเหตุเรือโดนกันแล้วเหตุใดเจ้าของเรือจะต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเข้าใจว่า บทบัญญัติในข้อนี้ของ Lisbon Rules ที่ว่าจำนวนเงินที่ได้ใช้ให้แก่บุคคลภายนอกตามข้อผูกพันแห่งสัญญาหรือโดยผลของกฎหมาย น่าจะหมายความถึงจำนวนเงินที่ต้องจ่ายให้แก่ผู้ส่งของหรือผู้รับตราส่งจากการที่ไม่สามารถขนส่งของไปยังจุดหมายปลายทางได้เพราะมีเหตุเรือโดนกันอันจะทำให้เจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้ขนส่งจะต้องรับผิดตามสัญญารับขนซึ่งอาจระบุไว้ตามสัญญาหรือกรณีมีกฎหมายบัญญัติไว้ว่าผู้ขนส่งต้องรับผิด ในส่วนของกฎหมายอังกฤษและอเมริกาค่าใช้จ่ายใน

---

[45] McGuffie, Supra note 29, at 370-371.

[46] Rules II 1(c)

กรณีนี้ ถ้ามี จะถือเป็นค่าใช้จ่ายที่เรียกว่า "Out of pocket costs" หรือ out of pocket expenses ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับชดใช้ด้วย ถ้าหากว่าเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นหรือเป็นไปตามสมควร[47]

4. ดอกเบี้ย

ตามกฎหมายอังกฤษในกรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วนดอกเบี้ยจะเริ่มนับตั้งแต่วันที่ได้เสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมไป ส่วน Lisbon Rules ก็มีหลักเกณฑ์ที่สอดคล้องกับกฎหมายอังกฤษ โดยใน Rule IV 2 ได้กำหนดว่า การเรียกค่าเสียหายอื่น ๆ นอกจากการเรียกค่าเสียหายในกรณีของค่าเสียหายโดยสิ้นเชิง ดอกเบี้ยจะเริ่มคิดตั้งแต่วันที่ได้เสียค่าใช้จ่ายไป

3.3.2.2 ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ

ในกรณีที่การโดนกันเป็นเหตุให้เรือได้รับความเสียหาย นอกจากความเสียหายแก่ตัวเรือที่จะต้องมีการชดใช้การโดนกันของเรือยังอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินอื่น ๆ บนเรือด้วย ในกรณีนี้เจ้าของทรัพย์สินบนเรือก็มีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ความเสียหายจากผู้กระทำผิดด้วย ซึ่งจะขอแบ่งพิจารณาเป็น 2 หัวข้อ ดังนี้

(ก.) ทรัพย์สินบนเรือที่เป็นสินค้า (cargo)

- ในกรณีที่ทรัพย์สินบนเรือที่เป็นสินค้าได้สูญหาย

เจ้าของสินค้า (cargo owner) มีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ราคาหรือมูลค่าของสินค้าที่สูญหายจากผู้กระทำผิดได้ โดยตามหลักกฎหมายอังกฤษเจ้าของสินค้ามีสิทธิได้รับชดใช้มูลค่าของสินค้าตามราคาท้องตลาด ณ สถานที่ เวลา และในสภาพที่สินค้าควรไปถึง ในกรณีที่ไม่มีราคาท้องตลาดของสินค้านั้น มูลค่าของสินค้าดังกล่าวจะคำนวณโดยคำนึงถึงปัจจัยอื่น ๆ เช่น ราคาต้นทุนของสิน

---

[47] Schoenbaum, supra note 20, at 465.

ค้า ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง และกำไรของเจ้าของสินค้า[48] ในส่วนของกฎหมายอเมริกาถ้าสินค้าที่อยู่บนเรือได้สูญหายอันเป็นผลมาจากเรือโดนกันมาตรการในการเยียวยาความเสียหายในคดีที่สินค้าสูญหาย ส่วนใหญ่ศาลจะตัดสินโดยใช้มูลค่าของราคาของสินค้า ณ ท่าขนส่งต้นทางมากกว่า ณ ท่าปลายทางที่เรือไปถึง[49] ฉะนั้น จึงเห็นได้ว่ากฎหมายอังกฤษกับกฎหมายของอเมริกามีแนวทางที่แตกต่างกัน

สำหรับ Lisbon Rules ถ้าสินค้าที่อยู่บนเรือได้สูญหายไป การชดใช้ราคาจะคำนวณโดยใช้ ราคาท้องตลาดของสินค้านั้น ณ ท่าปลายทางในเวลาที่สินค้านั้นควรไปถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายอันพึงมีหากว่าทรัพย์สินนั้นไปถึงท่าปลายทาง ในกรณีที่ไม่สามารถกำหนดราคาท้องตลาด ณ ท่าปลายทางได้ราคาของทรัพย์สินจะใช้ราคาขณะบรรทุกลงเรือรวมค่าระวางและค่าเบี้ยประกันภัย บวกด้วยกำไรคำนวณไม่เกิน 10% ของมูลค่าสินค้า[50]

เมื่อพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ตามกฎหมายอังกฤษ อเมริกา และ Lisbon Rules หลักเกณฑ์ของกฎหมายอังกฤษจะมีความสอดคล้องกับ Lisbon Rules มากกว่าหลักของกฎหมายอเมริกา โดยในกรณีที่สินค้าสูญหาย กฎหมายอังกฤษและ Lisbon Rules ได้กำหนดให้ใช้ราคาท้องตลาด ณ ท่าปลายทางในเวลาที่ทรัพย์สินนั้นควรไปถึง แต่สำหรับกฎหมายอเมริกาในคดีที่สินค้าสูญหายจะใช้มูลค่าของสินค้าตามราคาท้องตลาด ณ ท่าบรรทุกต้นทางมากกว่าที่จะใช้ราคาท้องตลาด ณ ท่าปลายทาง

---

[48] Halsbury's law of England, op. cit, P.695.

[49] Schoenbaum, supra note 22, n.5, at 474-475.

[50] Rule III (2)

- ในกรณีที่ทรัพย์สินบนเรือที่เป็นสินค้าได้รับความเสียหาย

ตามหลักกฎหมายของอเมริกามาตรการในการเยียวยาความเสียหายในกรณีที่สินค้าสูญหายก็จะเป็นไปในลักษณะเดียวกับกรณีที่สินค้าสูญหาย กล่าวคือ จะใช้มูลค่าของสินค้า ณ ท่าต้นทางของการขนส่ง

สำหรับกฎหมายอังกฤษในกรณีที่สินค้าเสียหาย ค่าเสียหายได้แก่ส่วนต่างของราคาทรัพย์สินในสภาพปกติที่ได้ไปถึง ณ ท่าปลายทางกับในสภาพที่เสียหาย[51]

ในส่วนของ Lisbon Rule ได้กำหนดไว้ว่า ถ้าในกรณีสินค้าเพียงแต่ได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงกับสูญหาย ค่าเสียหายได้แก่ ส่วนต่างของราคาทรัพย์สินในสภาพปกติกับในสภาพที่เสียหายและในกรณีที่ความเสียหายเป็นผลมาจากความชักช้าในการขนส่ง เจ้าของสินค้ามีสิทธิได้รับชดใช้โดยหลักเกณฑ์เดียวกับกรณีช้างต้น[52]

(ข.) ทรัพย์สินบนเรืออย่างอื่น (Other property)

ในกรณีที่ทรัพย์สินบนเรือเป็นทรัพย์สินอย่างอื่นที่มิใช่สินค้า ตามกฎหมายอังกฤษการสูญหายหรือเสียหายให้ใช้ราคา ณ วันที่เกิดการโดนกันสำหรับ Lisbon Rules ได้กำหนดวิธีการชดใช้แยกได้เป็น 2 กรณี[53] คือ

กรณีแรก ถ้าทรัพย์สินนั้นได้สูญหายหรือไม่สามารถซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพดีดังเดิมได้ ให้ชดใช้ตามมูลค่าในขณะที่สูญหายหรือราคาตามสมควรในการหาทรัพย์สินอื่นมาแทน

---

[51] McGuffie, supra note 29, at 402.

[52] Rule III(2)

[53] Rulle III(3)

กรณีสอง ถ้าทรัพย์สินนั้นเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้เจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิได้รับชดใช้สำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมแต่ไม่เกินมูลค่าของทรัพย์สินหรือราคาตามสมควรในการหาทรัพย์สินอื่นมาแทน

3.3.2.3 ความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย

การโดนกันของเรือนอกจากจะนำมาซึ่งความเสียหายที่เกิดแก่เรือแล้ว บางครั้งยังอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่บุคคลที่อยู่บนเรือเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บหรือถึงตายในกรณีเช่นนี้ก็ต้องมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย และอนามัยของเขาด้วย อย่างไรก็ตาม โดยปกติแล้วในคดีเรือโดนกัน ประเทศอังกฤษและอเมริกาซึ่งใช้ระบบ Common Law ศาลอังกฤษและอเมริกาจะมุ่งเน้นตัดสินวางหลักเกณฑ์เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในกรณีของความเสียหายที่เกิดแก่เรือหรือสินค้าบนเรือเป็นหลัก เท่าที่ศึกษาไม่ปรากฏว่ามีการวางหลักเกณฑ์เป็นพิเศษในเรื่องเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกายในกรณีเรือโดนกัน หลักเกณฑ์ในเรื่องค่าสินไหมทดแทนที่เกี่ยวกับชีวิตร่างกายจะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ทั่วไปในเรื่องละเมิด และสำหรับใน Lisbon Rules ก็ไม่ปรากฏบทบัญญัติเกี่ยวกับการใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ชีวิตหรือร่างกาย เหตุผลที่ Lisbon Rules มิได้ใส่บทบัญญัติในเรื่องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดแก่ชีวิตและร่างกาย เข้าใจว่าแนวคิดเกี่ยวกับการกำหนดค่าสินไหมทดแทนของแต่ละประเทศยังอาจมีความแตกต่างกันมาก การวางหลักให้เป็นสากลค่อนข้างเป็นไปได้ยาก ผู้ยกร่างจึงได้ตัดบทบัญญัติเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ออกไป[54] ดังนั้น หากคู่กรณีตกลงให้นำ Lisbon Rules มาใช้ บทบัญญัติที่นำมาใช้ก็นำมาใช้แต่เฉพาะในเรื่องความเสียหายแก่เรือ และทรัพย์สินบนเรือ แต่ค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกี่ยวกับชีวิตและร่างกายจะเป็นไปตามกฎหมายภายในของคู่กรณีที่เกี่ยวข้องในเรื่องการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ชีวิต และร่างกาย เช่น กฎหมายละเมิด อย่างไรก็ตาม เพื่อให้เห็นถึงแนวทางในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ชีวิตและร่างกายอันเกิดมาจากเหตุเรือโดนกันตามกฎหมายละเมิดอังกฤษและอเมริกามีวิธีการอย่างไรบ้าง จึงจะขอกล่าวไว้โดยสังเขปดังนี้

---

[54] See Warot, supra note 1, at 585.

การเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อร่างกายและชีวิตตามกฎหมายอังกฤษ

1. ประวัติความเป็นมา

ในระบบคอมมอนลอว์ของอังกฤษนั้นแต่เดิมถือเป็นหลักทั่วไปว่าเมื่อคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งตาย สิทธิที่จะฟ้องร้องคดีละเมิดเป็นอันระงับ หลักนี้เป็นไปในแนวทางเดียวกับหลักกฎหมายอาญาที่ว่าสิทธินำคดีอาญามาฟ้องย่อมระงับไปโดยความตายของผู้กระทำผิด และเป็นการยึดถือตามภาษิตกฎหมายละตินที่ว่า "actio personalis moritur cum persona" ขณะที่หลักในเรื่องนิติกรรมสัญญาไม่ได้ยึดถือตามแนวทางนี้ อย่างไรก็ดี ในเวลาต่อมาแนวทางดังกล่าวก็เริ่มไม่สอดคล้องกับยุคสมัย เมื่อความเจริญในด้านยานยนต์มีมากขึ้น ซึ่งก็ส่งผลให้มีอุบัติเหตุมากขึ้นตามไปด้วย และในกรณีที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้ขับขี่โดยประมาทเลินเล่อจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับบาดเจ็บและตนเองถึงแก่ความตาย เช่นนี้ตามแนวทางดังกล่าวข้างต้น ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจะไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากทายาทของผู้ที่ทำละเมิดซึ่งถึงแก่ความตายไปแล้วได้เลย ดังนั้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1934 ฝ่ายนิติบัญญัติจึงได้ออกกฎหมายมา 1 ฉบับ เพื่อแก้ไขความไม่เป็นธรรมของหลักดังกล่าว ได้แก่ The law Reform (Miscellaneous Provisions) Act 1934 โดยสาระสำคัญของกฎหมายดังกล่าวเป็นการกำหนดไม่ให้สิทธิฟ้องร้องคดีละเมิดระงับไปด้วยความตายของผู้ทำละเมิดหรือผู้ถูกทำละเมิด และในกรณีที่มีการละเมิดเกิดขึ้นโดยผู้ทำละเมิดได้ตายลงก่อนที่ความเสียหายจะเกิดขึ้นก็ให้ถือว่าสิทธิที่จะฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายมีขึ้นก่อนที่ผู้ทำละเมิดจะตาย ตัวอย่างเช่น ในคดี Donoghue V. Steveson [1932] A.C.562. คดีนี้จำเลยเป็นบริษัทผู้ผลิต noxious ginger beer ส่วนโจทก์เป็นผู้บริโภคที่ซื้อเบียร์ดังกล่าวมาดื่ม โดยก่อนที่โจทก์จะดื่มจนได้รับความเสียหายนั้น จำเลยได้ตายเสียก่อนแล้ว เช่นนี้หากปรับกรณีนี้เข้ากับ Act 1934 ผลคือโจทก์มีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากทายาทหรือกองมรดกของจำเลยได้[55]

---

[55] W.V.H, supra note 16, at 683-967.

2. ผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในกรณีที่ผู้ถูกทำละเมิดถึงแก่ความตาย

นอกเหนือจากหลักคอมมอนลอว์ที่ว่าสิทธิที่จะฟ้องร้องคดีละเมิดเป็นอันระงับเมื่อคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งตายแล้ว อังกฤษยังมีหลักคอมมอนลอว์อีกหลักที่ห้ามบุคคลภายนอกฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายในกรณีที่ผู้ถูกทำละเมิดถึงแก่ความตาย ซึ่งหลักดังกล่าวนี้สร้างปัญหาในทางปฏิบัติมาก เพราะส่งผลให้ผู้ถูกทำละเมิดซึ่งได้รับบาดเจ็บสามารถเรียกร้องให้มีการชดใช้เยียวยาได้ ขณะที่ในกรณีที่ผู้ที่ถูกทำละเมิดถึงแก่ความตาย ทายาทของผู้ตายกลับไม่สามารถเรียกร้องใด ๆ ได้เลย ดังนั้น ในปี ค.ศ. 1846 จึงได้มีการออกกฎหมาย Fatal Accidents Act 1846 เพื่อกำหนดให้บุคคลตามที่ระบุไว้ในกฎหมายดังกล่าวมีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายได้ ซึ่งต่อมากฎหมายดังกล่าวได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมในปี ค.ศ. 1976 เพื่อให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น โดยได้กำหนดไว้ชัดเจนว่า ผู้ที่อยู่ในความอุปการะของผู้ถูกทำละเมิดมีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายในนามของตนเองเพื่อประโยชน์ของตนเองเป็นมูลคดีใหม่ได้ไม่ว่าผู้ถูกทำละเมิดจะถึงแก่ความตายหรือไม่ก็ตามการฟ้องร้องในกรณีนี้จะแตกต่างจากการฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายตามกฎหมาย Law Reform (Miscellaneous Provisions) Act 1934 ซึ่งเป็นกรณีที่ผู้ถูกทำละเมิดจะต้องฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายด้วยตนเอง เช่น ค่าขาดรายได้ ค่ารักษาพยาบาลเป็นต้น แต่หากผู้ถูกทำละเมิดได้ถึงแก่ความตายไปเสียก่อนที่จะมีการฟ้องร้องกฎหมายก็ได้กำหนดให้ผู้จัดการมรดกเป็นผู้ฟ้องร้องแทนผู้ตาย เพื่อประโยชน์ของกองมรดกของผู้ตาย อย่างไรก็ดี แม้ว่าผู้ที่อยู่ในความอุปการะจะสามารถฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายในนามของตนเองต่างหากได้ก็ตาม แต่ในกรณีที่ผู้ตายมีส่วนผิดในการทำละเมิดนั้น ๆ ด้วย กฎหมาย Law Reform (Contributory Negligence) Act of 1945 ได้กำหนดไว้ว่าค่าเสียหายที่ผู้ที่อยู่ในความอุปการะสามารถเรียกร้องได้นั้น จะต้องลดลงตามสัดส่วนความผิดของผู้ตาย ส่วนประเด็นที่ว่าบุคคลใดบ้างที่จะเป็นผู้มีสิทธิฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายในฐานะที่เป็นผู้ที่อยู่ในความอุปการะของผู้ตายนั้น จะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ใน Administrative of Justice Act 1982 ซึ่งได้แก่

(ก) บุคคลซึ่งเป็นคู่สมรสหรืออดีตคู่สมรสของผู้ตายก่อนวันที่ผู้ตายจะถึงแก่ความตาย หรือบุคคลซึ่งอาศัยอยู่กับผู้ตายในฐานะคู่สมรสเป็นเวลาอย่างน้อย 2 ปี ก่อนวันที่ผู้ตายจะถึงแก่ความตาย หรือ

(ข) บิดามารดาหรือบุพการีของผู้ตายหรือบุคคลซึ่งผู้ตายปฏิบัติต่อเหมือนดังเป็นบิดามารดาหรือ

(ค) บุตรหรือผู้สืบสันดานลำดับชั้นถัดลงมาของผู้ตายหรือบุคคลอื่นซึ่งผู้ตายปฏิบัติต่อเหมือนดังเป็นบุตรของตนเอง หรือ

(ง) พี่สาว น้องสาว พี่ชายหรือน้องชาย ลุงหรือป้าของผู้ตาย

อย่างไรก็ดี การฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายของผู้ที่อยู่ในความอุปการะของผู้ตายตามกฎหมาย Fatal Accidents Act นี้ จะทำได้โดยการแต่งตั้งตัวแทนให้ฟ้องร้องแทนตนเท่านั้น

3) ประเภทของค่าเสียหายที่สามารถเรียกร้องได้เมื่อผู้ถูกทำละเมิดถึงแก่ความตาย

3.1 ในกรณีที่ผู้ถูกทำละเมิดถึงแก่ความตายในทันที ค่าเสียหายได้แก่

3.1.1 ค่าปลงศพ (funeral expenses) ซึ่งอาจเป็นการฟ้องร้องโดยผู้จัดการมรดกตามที่กำหนดไว้ใน Law Reform (Miscellaneous Provisions Act 1934) หรือเป็นการฟ้องร้องโดยผู้ที่อยู่ในความอุปการะของผู้ตายตามที่กำหนดไว้ใน Fatal Accidents Act of 1976 ก็ได้

3.1.2 ค่าเสียหายเนื่องจากการสูญเสีย (Bereavement) สำหรับค่าเสียหายประเภทนี้ Fatal Accidents Act 1976 ได้กำหนดให้ผู้ที่อยู่ในความอุปการะของผู้ตาย เช่น คู่สมรสของผู้ตาย หรือบุพการีของบุตรผู้เยาว์ซึ่งเสียชีวิตลง สามารถเรียกค่าเสียหายได้เป็นเงินจำนวนหนึ่งซึ่งในขณะนี้ศาลตัดสินให้เท่ากับ 7,500 ปอนด์สเตอริงก์

3.1.3 ค่าขาดไร้อุปการะ (Loss of support) ตามที่กำหนดไว้ใน Fatal Accidents Act 1976 ซึ่งจะรวมถึงค่าเสียหายเนื่องจากการขาดการดูแลของมารดา (loss of its mother's care) ด้วย ทั้งนี้ การที่ศาลจะกำหนดจำนวนค่าเสียหายให้แก่ผู้ที่อยู่ในความอุปการะของผู้ตายเป็นจำนวนเท่าใดนั้น ศาลจะคำนวณเป็นราย ๆ ไป โดยการพิเคราะห์ถึง reasonable expection of pecuniary benefit

3.2 ในกรณีที่ผู้ถูกทำละเมิดยังไม่ถึงแก่ความตายในทันที

ในระหว่างที่ผู้ถูกทำละเมิดได้รับบาดเจ็บจนถึงตายนั้น ถ้าผู้ถูกทำละเมิดต้องสูญเสียรายรับใด ๆ (loss of earnings) หรือได้รับบาดเจ็บจนต้องสูญเสียความเพลิดเพลินในชีวิต (loss of

Amenity) ไปในช่วงเวลาดังกล่าว เช่นนี้ผู้ทำละเมิดต้องชดใช้ความเสียหายดังกล่าวเป็นตัวเงินให้แก่ผู้ถูกทำละเมิด แต่หากผู้ถูกทำละเมิดได้ถึงแก่ความตายไปก่อนที่จะมีการเรียกร้องใด ๆ กฎหมาย Law Reform (Contributory Negligence) Act 1945 ได้กำหนดให้ผู้จัดการมรดกเป็นผู้ฟ้องร้องแทน และให้ค่าเสียหายที่ได้มาตกทอดแก่กองมรดกเพื่อนำไปชำระหนี้สินต่าง ๆ ก่อนที่จะมีการแบ่งมรดกให้แก่ทายาทตามพินัยกรรมหรือทายาทโดยธรรมต่อไป

- ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่เกิดแก่ร่างกาย

ความเสียหายที่เกิดแก่ร่างกายนั้นแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1) ความเสียหายที่เป็นตัวเงิน เช่น การสูญเสียรายได้หรือการที่รายได้ลดน้อยลง และ 2) ความเสียหายที่ไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้ แต่เป็นความเสียหายอันเกิดจากการขาดความเพลิดเพลินในชีวิต (loss of amenity) เพราะเหตุที่ได้รับความเจ็บปวด ความทุกข์ทรมาน และการไม่สามารถดำเนินชีวิตตามปกติได้ ไม่ว่าจะเป็นการชั่วคราวหรือถาวรก็ตาม อย่างไรก็ดี เป็นที่เห็นได้ชัดว่าความเสียหายประเภทหลังนี้ไม่สามารถชดใช้เยียวยากันเป็นตัวเงินได้ ดังนั้น การที่ศาลตัดสินให้มีการชดใช้ความเสียหายประเภทนี้ จึงเป็นการชดเชยมากกว่าจะเป็นการทำให้กลับคืนดีดังเดิม

1) ค่าเสียหายที่ไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้

ในมาตรา 1(1) ของกฎหมาย Administration of Justice Act 1982 ได้บัญญัติถึงการชดใช้ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่ไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท ได้แก่ 1.1 ค่าเสียหายสำหรับความเจ็บปวดและการทนทุกข์ทรมาน (pain and suffering) และ 1.2 ค่าเสียหายสำหรับการขาดความเพลิดเพลินในชีวิต (loss of amenity)

1.1 ค่าเสียหายสำหรับความเจ็บปวดและการทนทุกข์ทรมาน

โจทก์มีสิทธิร้องต่อศาลให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเจ็บปวดและการทนทุกข์ทรมานที่เกิดขึ้นนับแต่วันที่มีการทำละเมิดไปจนถึงวันที่มีการฟ้องร้องต่อศาล และรวมไปถึงการเรียกค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่จะเกิดขึ้นในอนาคตด้วย จำนวนเงินค่าเสียหายที่ศาลตัดสินให้จะไม่เพียงเป็นการชดใช้ความเสียหายที่เกิดแก่ร่างกายเท่านั้น แต่รวมไปถึงความเสียหายทางจิตใจที่โจทก์ได้รับด้วย

1.2 ค่าเสียหายสำหรับการขาดความเพลิดเพลินในชีวิต

ค่าเสียหายประเภทนี้แต่เดิมศาลได้ตัดสินให้มีการชดใช้เยียวยาต่างหากจากค่าเสียหายสำหรับความเจ็บปวดและการทนทุกข์ทรมาน แต่ภายหลังศาลได้ตัดสินให้มีการชดใช้เยียวยาค่าเสียหายทั้ง 2 ประเภทรวมกัน โดยจัดให้อยู่ในประเภทค่าเสียหายที่ไม่สามารถคำนวณเป็นตัวเงินได้เช่นเดียวกัน

2. ค่าเสียหายที่สามารถคำนวนเป็นตัวเงินได้

โจทก์สามารถฟ้องร้องเรียกค่าเสียหาย เนื่องจากสูญเสียรายได้ (loss of earnings and expenses) นับแต่เวลาที่มีการทำละเมิดนำไปจนถึงเวลาที่มีการฟ้องร้องพร้อมดอกเบี้ยนับไปจนถึงวันฟ้องร้องด้วย และรวมไปถึงค่ารักษาพยาบาลตามที่เกิดขึ้นจริง ในฐานะที่เป็น special damages นอกจากนี้ โจทก์ยังสามารถร้องขอให้มีการเยียวยาการขาดรายได้ในอนาคตรวมถึงการที่ตนจะได้รับรายได้ลดน้อยลง ตลอดจนค่ารักษาพยาบาลในอนาคต ในฐานะที่เป็น general damages ได้อีกด้วย อย่างไรก็ดี ค่าเสียหายเนื่องจากการขาดรายได้ในอนาคตจะไม่สามารถเรียกดอกเบี้ยได้เนื่องจากความเสียหายยังไม่เกิดขึ้นจริง

การป้องกันมิให้มีการเยียวยาค่าเสียหายซ้ำซ้อนในกรณีที่ผู้ถูกทำละเมิดได้รับบาดเจ็บ

ในกรณีที่ผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บจนต้องเข้าโรงพยาบาล และไม่สามารถประกอบการงานตามปกติได้ เช่นนี้ ตามหลักผู้เสียหายจะได้รับค่าเสียหายดังนี้ 1) ค่ารักษาพยาบาล (medical services) และ 2) ค่าขาดรายได้ (loss of earnings) ในกรณีดังกล่าวนี้ ศาลอังกฤษเห็นว่าถ้าตัดสินให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาเต็มจำนวนทั้ง 2 รายการ ผู้เสียหายก็จะได้ค่าเสียหายมากเกินจริง (over-compensation) ฉะนั้น เพื่อป้องกันมิให้มีการชดใช้เยียวยาซ้ำซ้อน ศาลจึงมักจะตัดสินให้ผู้เสียหายได้รับค่าเสียหายเฉพาะบางรายการ เช่น เมื่อจำเลยป่วยต้องเข้ารับรักษาตัวในโรงพยาบาลเป็นเวลาช่วงหนึ่ง ช่วงดังกล่าวผู้เสียหายจะได้รับค่ารักษาพยาบาลตามที่จ่ายจริง ซึ่งในช่วงนี้แม้ผู้เสียหายจะไม่สามารถประกอบการงานตามปกติได้ แต่เมื่อผู้เสียหายได้รับค่ารักษาพยาบาลซึ่งครอบคลุมไปถึงค่าครองชีพประจำวันอยู่แล้ว ดังนั้น ผู้เสียหายจึงไม่ควรได้รับค่าขาดรายได้ในช่วงดังกล่าวอีก ส่วนหลังจากนั้นถ้าผู้เสียหายต้องกลับไปพักรักษาตัวที่บ้านต่อไป ช่วงนี้ผู้เสียหายจะได้รับค่าขาดรายได้

นับแต่ช่วงนี้ไปจนกว่าผู้เสียหายจะไปทำงานได้ (แนวคำพิพากษาคดี Fletcher v. Autoca and Transporters) (1968) และคดี Shearman v.Folland (1950))[56]

การเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับความเสียหายต่อร่างกายและชีวิตตามกฎหมายสหรัฐอเมริกา

1) ค่าเสียหายในกรณีที่ผู้เสียหายถึงแก่ความตาย

หลักในเรื่องการเรียกค่าเสียหายในกรณีที่มีการละเมิดจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ร่างกายหรือแก่ชีวิตนั้น สหรัฐอเมริกาจะถือแนวเดียวกับประเทศอังกฤษ อาจจะแตกต่างกันเล็กน้อยในรายละเอียดของค่าเสียหาย แต่โดยหลักแล้วจะคล้ายคลึงกัน เช่น การยึดถือหลักคอมมอนลอว์ดั้งเดิมที่ว่า " เมื่อผู้ทำละเมิดหรือผู้เสียหายถึงแก่ความตาย สิทธิในการฟ้องคดีนั้นเป็นอันระงับลง" อย่างไรก็ดี ในศตวรรษที่ 14 ได้มีการออกกฎหมายหลายฉบับเพื่อแก้ไขหลักเดิม และสร้างหลักขึ้นใหม่โดยการกำหนดว่าเมื่อคู่กรณีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งตาย สิทธิฟ้องคดีละเมิดไม่ระงับ โดยผู้แทนของผู้ตายสามารถฟ้องร้องต่อไปได้ และในปัจจุบันได้มีการออกกฎหมาย "Survial Statutes" เพื่อโอนสิทธิและความรับผิดของผู้ตายเท่าที่มีก่อนจะตายไปยังกองมรดกของผู้ตาย

ในกรณีที่ผู้เสียหายได้ตายลงเพราะการกระทำของจำเลย การฟ้องร้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายจะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในกฎหมาย 2 ฉบับ คือ 1) Survival Statute และ 2) Death Statute การเรียกร้องค่าเสียหายตามความในกฎหมายฉบับแรกนั้น เป็นเรื่องของการเรียกร้องโดยกองมรดกของผู้ตาย เพื่อขอเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแทนผู้ตาย และค่าเสียหายที่ได้ เช่น ค่ารักษาพยาบาล ก็จะตกทอดแก่กองมรดกของผู้ตายก่อนจะแบ่งให้ทายาทต่อไป ส่วนการเรียกร้องค่าเสียหายตามความในกฎหมายฉบับที่ 2 นั้น เป็นเรื่องของการเรียกค่าเสียหายในรูปของค่าขาดไร้อุปการะ โดยผู้ที่

---

[56] C.D.Baker, Concise course text tort, sixth edition, (London : Sweet & Maxwell, 1956), P.421-451.

อยู่ภายในความอุปการะของผู้ตายเป็นผู้เรียกร้องเนื่องจากตนเองได้สูญเสียประโยชน์ที่ผู้ตายเคยได้อุปการะตนไป[57]

2) ค่าเสียหายในกรณีที่ผู้เสียหายได้รับความเสียหายแก่ร่างกายแต่ไม่ถึงตาย

กรณีนี้ผู้เสียหายมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย ดังนี้

1. ค่าเสียหายสำหรับความเจ็บปวดและการทนทุกข์ทรมานทั้งทางร่างกายและทางจิตใจ รวมถึงความเจ็บปวดและทนทุกข์ทรมานในอนาคตด้วย (pain and suffering both physical and mental distress including future pain and suffering)

2. ค่ารักษาพยาบาล (medical expenses)

3. ค่าขาดรายได้ทั้งในปัจจุบันและในอนาคต (Loss of earnings and future earnings)[58]

---

[57] Page Keeton, Robert E.Keeton, Lewis D. Sargentich and Henry J. Steiner, Tort and Accident Law , (Minnesota : West Publishing, 1983), P.457-474.

[58] Francis J. Ludes and Harold J. Gilbert, Corpus Juris Secundum, Vol. 25A (St. Paul Minn : West publishing Co., 1987), P.200.