

## รายการอ้างอิง

### ภาษาไทย

กมล สันธิเกษตริณ. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์บรรณการ, 2535.

กฤษณา พิชณุโกศล. คำเสียหายในเชิงลงโทษ. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.

ประจักษ์ พุทธิสมบัติ. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิดและจัดการงานนอกสั่ง. กรุงเทพมหานคร : ศรีสมบัติการพิมพ์, 2535.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. คำอธิบายพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2535.

ไพฑูริศ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2537.

สุขุม์ สุภนิตย์. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะละเมิด. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2537.

### ภาษาอังกฤษ

Baker, C.D. Concise course texts tort. 6<sup>th</sup> ed. London : Sweet & Maxwell, 1996.

Gilmore, G., and Black, C. The law of admiralty. 2<sup>nd</sup> ed. New York : The Foundation Press, 1975.

Grime, Robert. Shipping law. London : Sweet & Maxwell, 1991.

Halsbury's laws of England (4<sup>th</sup> ed., Vol. 43). London : Butterworth, 1983.

Keeton, P., Keeton, E.R., Sargentich, D.S., and Steiner, J.H. Tort and accident law. American Casebook Series : West Publishing, 1983.

Mankabady, Samir. International shipping law. 2 vols. London : Euromoney Books, 1991.

Maraist, F. Admiralty in a Nutshell. 2<sup>nd</sup> ed. Minnesota : West publishing, 1987.

McGuffie, K.C. Marsden's the law of collision at sea. 11<sup>th</sup> ed. London : Stevens & Sons, 1961.

O'May, Donald. Marine insurance. London : Sweet & Maxwell, 1993.

Rogers, W.V.H. Winfield and Jolowicz on tort. 4<sup>th</sup> ed. London : Sweet & Maxwell, 1994.

Schoenbaum, Thomas J. Admiralty and maritime law. Minnesota : West publishing, 1987.

Sukmanop, Chula. Measure of the shipowner's damage caused by a collision : A comparative view. Master's Thesis University of Southampton, 1989.

Tetley, William, Q.C. Damage and economic loss in marine collision : Controlling the floodgates. Journal of Maritime Law and Commerce 22, No. 3 (July-October 1991) : 552.

Warot, Jean. A comment on the Lisbon Rules on compensation for collision damages in collision case. Journal of Maritime Law and Commerce 18, No. 4 (October 1987) : 583.

# ภาคผนวก

APPENDIX

The Lisbon Rules 1987

DEFINITIONS

In these Rules, the following words are used with the meaning set out below:

- "Vessel" means any ship, craft, machine, rig or platform whether capable of navigation or not, which is involved in a collision.
- "Collision" means any accident involving two or more vessels which causes loss or damage even if no actual contact has taken place.
- "Claimant" means any person, corporate body or legal entity to whom damages are due in respect of loss or damage (excluding death and personal injury) as a result of a collision.
- "Damages" means the financial compensation payable to the Claimant.
- "Total Loss" means an actual total loss of the vessel or such damage to the vessel that the cost of saving and repairing her would exceed her market value at the time of the collision.
- "Property" means cargo, goods and other things on board a vessel.
- "Freight" means the remuneration payable for the carriage by the vessel of property or passengers or for the use of the vessel.
- "Detention" means the period of time during which the Claimant is deprived of the use of the vessel.

RULE A

These Rules are available for adoption in cases where damages are claimed following a collision. Their adoption does not imply an admission of liability.

## RULE B

When a vessel is involved in a collision, these Rules shall apply to the assessment of the damages. These Rules shall not extend to the determination of liability or affect rights of limitation of liability.

## RULE C

Subject to the application of the numbered rules the Claimant shall be entitled to recover only such damages as may reasonably be considered to be the direct and immediate consequence of the collision.

## RULE D

Subject to the application of Rule C and of the numbered Rules, damages shall place the Claimant in the same financial position as he would have occupied had the collision not occurred.

## RULE E

The burden of proving the loss or damage sustained in accordance with these Rules shall be upon the Claimant. Damages shall not be recoverable to the extent that the person against whom the claim is made is able to show that the Claimant could have avoided or mitigated the loss or damage by the exercise of reasonable diligence.

## RULE 1 TOTAL LOSS

1. In the event of a vessel being a total loss, the Claimant shall be entitled to damages equal to the cost of purchasing a similar vessel in the market at the date of the collision. Where no similar vessel is available, the Claimant shall be entitled to recover as damages the value of the vessel at the date of the collision calculated by reference to the type, age, condition, nature of operation of the vessel and any other relevant factors.

2. Damages recoverable in the event of a total loss shall also include:

- (a) Reimbursement of salvage, general average and other charges and expenses reasonably incurred as a result of the collision.
- (b) Reimbursement of sums for which the Claimant has become legally liable and has paid to third parties in respect of such liability, arising out of the collision by reason of contractual, statutory or other legal obligations.
- (c) Reimbursement for the net freight lost and the value of bunkers

and then deducting from the gross earnings the operating costs which would normally have been incurred in order to achieve the gross earnings, such as hire payable, crew and bunker costs, port disbursements and insurance.

- (b) Operating costs and expenses actually incurred during detention, other than those included under Rule II 1.

3. In the interpretation of Rule II 2., the following particular provisions will also apply:

- (a) When detention occurs during the performance of a voyage charterparty and such detention does not entail cancellation of the charterparty, compensation shall be calculated by applying the average net earnings on the two voyages prior to and the two voyages subsequent to the detention.

When no reference to two prior and two subsequent voyages is possible, the net earnings on other relevant voyages or if there are no other relevant voyages on the voyage during which the collision took place shall form the basis of compensation.

If in consequence of such detention the charterparty is cancelled, and freight remains unearned compensation shall include the net freight lost.

- (b) When detention occurs while the vessel is being operated on a liner service, compensation for detention shall be assessed as follows:
  - i. when detention occurs during the voyage which the vessel is performing at the time of the collision, by applying to the detention the net daily earnings for that voyage, computed for the time the voyage would have taken had the collision not occurred.
  - ii. when detention occurs other than during the voyage which the vessel is performing at the time of the collision, by applying to the detention the average net earnings on the two voyages prior to and the two voyages subsequent to the detention. When reference to two prior and two subsequent voyages is not possible, the basis of the computation will be the net earnings on other relevant voyages. If there are no other relevant voyages the compensation will be assessed by reference to the net earnings of a similar vessel operating in a similar trade.
- (c) When detention occurs while the vessel is performing under a time charter, compensation shall include the net loss of hire during the detention. If in consequence of such detention the charterparty is cancelled, compensation shall include the net hire which would have been paid during the unperformed portion of the charter, allowance being made for any actual net earnings during that portion.

4. When collision damage repairs are carried out in conjunction with Owners' work which is essential to the seaworthiness of the vessel or with essential repair work arising out of another incident or are deferred to and carried out at a routine docking, damages shall

and ship's gear lost as a result of the collision and not included in the value of the vessel ascertained in accordance with Rule I 1. above.

- (d) Subject to reimbursement for any claim for loss of freight under paragraph (c) above, compensation for the loss of use of the vessel for the period reasonably necessary to find a replacement whether the vessel is actually replaced or not. Such compensation to be calculated in accordance with Rule II, less any interest which the Claimant may be entitled to receive under Rule IV in respect of the said period.

## RULE II DAMAGE TO VESSEL

1. In the event of a vessel being damaged but not being a total loss as defined in these Rules, the Claimant shall be entitled to recover as damages:

- (a) The cost of temporary repairs reasonably effected, and the reasonable cost of permanent repairs.  
The cost of those repairs shall include but not be limited to the cost of any necessary drydocking, gasfreeing or tank cleaning, port charges, supervision and classification surveys, together with drydock dues and/or wharfage, for the time occupied in carrying out such repairs.  
However, when the collision damage repairs are carried out in conjunction with Owners' work which is essential to the seaworthiness of the vessel or with essential repair work arising out of another incident or are deferred to and carried out at a routine docking the damages shall include but not be limited to drydock dues, wharfage and/or other time-based charges only to the extent that the period to which such charges relate has been extended by reason of the collision damage repairs.
- (b) Reimbursement of salvage, general average and other charges and expenses reasonably incurred as a result of the collision.
- (c) Reimbursement of sums, for which the Claimant has become legally liable and has paid to third parties in respect of such liability, arising out of the collision by reason of contractual, statutory or other legal obligations.
- (d) Reimbursement for the net freight lost and the cost of replacing bunkers and vessel's gear lost as a result of the collision and not included in the cost of repairs under Rule II 1.(a).

2. Damages recoverable shall also include:

- (a) Subject to reimbursement for any claim for loss of freight under Rule II 1.(d), compensation for the net loss of earnings arising from the collision. This compensation shall be assessed by establishing the gross earnings of the vessel lost during detention, calculated by reference to the vessel's earnings or by reference to the earnings of comparable vessels in the same trade



include compensation for detention only to the extent that the period under repair is extended by reason of the collision damage repairs.

### RULE III PROPERTY ON BOARD

1. The Claimant shall be entitled to recover damages when property has been lost or damaged in consequence of the collision.

2. In the case of property having a commercial value such damages shall be calculated as follows:

(a) If such property is lost, the Claimant shall be entitled to reimbursement of the market value at the port of destination at the time when it should have arrived, less any expenses saved.

When such market value cannot be determined, the value of the property shall be the shipped value plus freight and the cost of insurance if incurred by the Claimant, plus a margin for profit assessed at no more than 10% of the value of the property calculated as above.

(b) If such property is damaged, the Claimant shall be entitled to damages equal to the difference between the value of the property in sound condition at destination and its value in damaged condition.

Where physical damage to such property arises from the prolongation of the voyage following the collision, the compensation shall be fixed on the same basis. However, where the loss arises from a fall in the market during such prolongation there shall be no right to damages.

3. In the case of any other property the Claimant shall be entitled to recover:

(a) Where the property has been lost or is irreparable: its value or the reasonable cost of its replacement;

(b) Where the property is damaged and can be repaired: the reasonable cost of repairs, but not exceeding its value or the reasonable cost of its replacement.

### RULE IV INTEREST

1. Interest on damages is recoverable in addition to the principal sum.

2. For claims under Rule I 1, interest shall run from the date of the collision to the date of payment.

For all other claims, interest shall run from the date the loss was sustained or the expense was incurred to the date of payment.

3. Where under Rule V the damages are to be calculated in Special Drawing Rights (SDR), the rate of interest shall be the average

London rate for three months SDR linked deposits in the period that interest runs; otherwise the rate of interest shall be ten per cent per annum.

RULE V  
CURRENCY

Unless the parties have agreed to apply a specific currency in the calculation of their damages the following procedure shall be adopted:

- losses or expenses shall be converted from the currency in which they are incurred into Special Drawing Rights (SDR) at the rate of exchange prevailing on the day the losses or expenses were incurred.
- the final amounts due shall be calculated in SDR and the balance due shall be paid to the Claimant in the currency of his choice at the rate of exchange prevailing on the date of payment.
- where no official SDR exchange rate is quoted for the currency, conversions to and from SDR shall be made by reference to U.S. dollars.

AGREEMENT

RE: ..... (O)  
The parties hereto agree that their respective claims arising out of the above incident shall be assessed in accordance with the Lisbon Rules 1987.  
The damages shall be calculated in ..... (X)  
(O) Insert names of ships involved and date/place of collision.  
(X) If a currency is not specified, Rule V provides that the damages will be calculated in Special Drawing Rights (SDR).

ร่าง พ.ร.บ. ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ....  
ที่ผ่านการพิจารณาของคณะกรรมการกฎหมายพาณิชย์แล้ว

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า "พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน พ.ศ. ...."

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้ เว้นแต่ข้อความจะแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น

"เรือ" หมายความว่า ยานพาหนะทางน้ำทุกชนิด

"เรือเดินทะเล" หมายความว่า เรือที่มีลักษณะสำหรับใช้ในทะเล

"เรือโดนกัน" หมายความว่า การโดนกันระหว่างเรือเดินทะเลด้วยกัน หรือระหว่างเรือเดินทะเลกับเรืออื่น ไม่ว่าเหตุที่เกิดขึ้นในทะเลหรือไม่ก็ตาม และให้หมายความรวมถึงกรณีที่เรือเดินทะเลลำหนึ่งก่อความเสียหายแก่เรือลำอื่นหรือแก่ทรัพย์สินหรือบุคคลบนเรือลำอื่นแม้ว่าจะไม่มีกรณีโดนกันเกิดขึ้นจริงก็ตาม

"เจ้าของเรือ" หมายความว่า เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือ เว้นแต่กรณีที่มีการเช่าหรือเช่าซื้อเรือ ให้หมายถึง เจ้าหรือผู้เช่าซื้อซึ่งควบคุมและครอบครองเรือโดยผลแห่งการเช่าหรือเช่าซื้อนั้น

มาตรา 4 บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ไม่ใช้บังคับแก่เรือรบ หรือเรืออื่นของรัฐที่ไม่ได้ใช้หรือมิได้ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางการพาณิชย์

มาตรา 5 บรรดาบทกฎหมาย กฎ หรือข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 6 คดีเกี่ยวกับความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกันตามพระราชบัญญัตินี้ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ

มาตรา 7 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมรักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

หมวดที่ 1

ความรับผิดจากเรือโดนกัน

มาตรา 8 ในการพิสูจน์ความผิดที่ก่อให้เกิดเรือโดนกัน ห้ามมิให้นำข้อสันนิษฐานความผิดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายอื่นมาใช้

มาตรา 9 ถ้าเรือโดนกันเกิดจากเหตุสุดวิสัย หรือไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเรือโดนกันเกิดจากความผิดของฝ่ายใด ให้ความเสียหายตกเป็นพับ

มาตรา 10 ถ้าเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือเพียงลำเดียว เจ้าของเรือลำนั้นจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายใด ๆ อันได้เกิดขึ้น

มาตรา 11 ถ้าเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป เจ้าของเรือแต่ละลำจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายใด ๆ อันได้เกิดขึ้นตามส่วนแห่งความผิด เว้นแต่โดยพฤติการณ์แล้วไม่สามารถกำหนดส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำได้หรือปรากฏว่าความผิดของเรือแต่ละลำเท่ากัน เจ้าของเรือแต่ละลำจะต้องรับผิดเป็นส่วนเท่า ๆ กัน

มาตรา 12 ถ้าเรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียหายแก่ชีวิต ร่างกายหรืออนามัย เจ้าของเรือทุกลำที่มีส่วนผิดจะต้องร่วมกันใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น

ในระหว่างเจ้าของเรือทุกลำที่มีส่วนผิด ให้รับผิดตามส่วนแห่งความผิด เว้นแต่โดยพฤติการณ์แล้วไม่สามารถกำหนดส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำได้หรือปรากฏว่าความผิดของเรือแต่ละลำเท่ากัน เจ้าของเรือแต่ละลำจะต้องรับผิดเป็นส่วนเท่า ๆ กัน

มาตรา 13 เจ้าของเรือจะต้องรับผิดแม้ว่าเรือโดนกันมีสาเหตุมาจากความผิดของผู้นำร่อง

มาตรา 14 ความรับผิดอันเกิดจากเรือโดนกันตามพระราชบัญญัตินี้ไม่เปลี่ยนแปลงสิทธิหรือหน้าที่ของบุคคลหนึ่งบุคคลใดในหน้าที่เกิดจากสัญญาฉบับหนึ่งหรือสัญญาอื่น และไม่กระทบกระเทือนบทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ

## หมวดที่ 2

### ค่าสินไหมทดแทน

มาตรา 15 ค่าสินไหมทดแทนตามหมวดนี้ให้กำหนดเป็นตัวเงิน

มาตรา 16 ในการกำหนดค่าสินไหมทดแทนให้นำค่าเสียหายทั้งหมดของเจ้าของเรือแต่ละลำรวมเข้าด้วยกัน และให้ศาลกำหนดจำนวนค่าเสียหายที่เจ้าของเรือแต่ละลำต้องรับผิดตามส่วนแห่งความผิดของเรือเหล่านั้น

ให้เรือลำที่ได้รับความเสียหายเกินส่วนแห่งความผิดได้รับค่าเสียหายตามจำนวนที่เกินนั้นจากเรือลำอื่นที่ยังรับผิดไม่ครบตามส่วนแห่งความผิดของตน

## ส่วนที่ 1

### ความเสียหายแก่เรือ

มาตรา 17 ในกรณีที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ค่าเสียหายได้แก่

(1) ราคาเรือตามมูลค่าในเวลาที่เรือโดนกัน ทั้งนี้ โดยคำนึงถึงประเภท อายุ สภาพ ความสามารถในการหารายได้ ลักษณะการใช้งาน ราคาแห่งมูลประกันภัย ราคาเรือที่คล้ายคลึงกัน และปัจจัยอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับเรือนั้น

(2) จำนวนเงินที่จ่ายไปเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การบรรเทาความเสียหาย ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเรือโดนกัน

(3) จำนวนเงินที่ได้ใช้ให้แก่บุคคลภายนอกตามข้อผูกพันแห่งสัญญาหรือโดยผลของกฎหมายเพราะมีเหตุเรือโดนกัน

(4) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือและอุปกรณ์ประจำเรือที่สูญหายหรือเสียหายจากเรือโดนกันซึ่งไม่ได้รวมอยู่ในการประเมินราคาเรือตาม (1)

(5) ค่าเสียหายจากการขาดรายได้ในค้ำระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนอย่างอื่นที่จะได้ตามสัญญา หรือจากการที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือในระหว่างระยะเวลาอันควรที่ได้ใช้ไปเพื่อหาเรืออื่นมาแทน ไม่ว่าในที่สุดจะหาเรืออื่นมาแทนหรือได้ไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องหักค่าใช้จ่ายอันจะมีขึ้นหากมีการปฏิบัติตามสัญญาหรือใช้ประโยชน์จากเรือนั้นออกก่อน

(6) ค่าเสียหายอย่างอื่นซึ่งเป็นผลโดยตรงจากการที่เรือเสียหายโดยสิ้นเชิง

ในกรณีที่เรือได้รับความเสียหายจนค่าใช้จ่ายในการทำให้เรือกลับสู่สภาพเดิมสูงกว่ามูลค่าของเรือในเวลาเรือโดนกัน ให้ถือว่าเรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงด้วย

มาตรา 18 ในกรณีที่เรือเสียหายแต่เพียงบางส่วน ค่าเสียหาย ได้แก่

(1) ค่าซ่อมแซมชั่วคราวที่ได้กระทำขึ้นตามสมควรเพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรืออื่น และค่าซ่อมแซมถาวรเพื่อให้เรือกลับคืนสู่สภาพเช่นก่อนเรือโดนกัน

(2) จำนวนเงินที่จ่ายไปเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การบรรเทาความเสียหาย ค่าภาระและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นที่เกิดขึ้นเพราะเรือโดนกัน

(3) จำนวนเงินที่ได้ใช้ให้แก่บุคคลภายนอกตามข้อผูกพันแห่งสัญญาหรือโดยผลของกฎหมายเพราะมีเหตุเรือโดนกัน

(4) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงบนเรือและอุปกรณ์ประจำเรือที่สูญหายหรือเสียหายจากเรือโดนกันซึ่งไม่ได้รวมอยู่ในค่าซ่อมแซม

(5) ค่าเสียหายจากการขาดรายได้ในค้ำระวาง ค่าเช่า ค่าโดยสารหรือค่าตอบแทนอย่างอื่นที่จะได้ตามสัญญา หรือจากการที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือในระหว่างการซ่อมแซม ทั้งนี้ จะต้องหักค่าใช้จ่ายอันจะมีขึ้นหากมีการปฏิบัติตามสัญญาหรือใช้ประโยชน์จากเรือนั้นออกก่อน

(6) ความเสียหายอย่างอื่นซึ่งเป็นผลโดยตรงจากเรือโดนกัน

ค่าซ่อมแซมตามมาตรา 18 นี้ หมายความว่ารวมถึง ค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมแซม เช่น ค่าทำความสะอาดไล่แก๊ส ค่าทำความสะอาดถัง ค่าภาระท่าเรือ ค่าควบคุมดูแลการซ่อมแซม ค่าตรวจและยืนยันมาตรฐานเรือ ค่าใช้ถู่ ค่าเทียบท่าหรือค่าบริการอย่างอื่นที่เรียกเก็บตามระยะเวลาที่ใช้ในการซ่อมแซม เป็นต้น

ถ้าเจ้าของเรือทำการซ่อมแซมความเสียหายพร้อมกับการบำรุงรักษาตามปกติที่มีขึ้นตามรอบระยะเวลา หรือพร้อมกับการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีอื่น ค่าซ่อมแซมที่พึงได้รับรวมถึงค่าใช้จ่าย ค่าเทียบท่าหรือค่าบริการอย่างอื่นที่เรียกเก็บตามระยะเวลาเฉพาะในส่วนที่เพิ่มขึ้นเนื่องจากการซ่อมแซมตามมาตรา 18 นี้เท่านั้น

มาตรา 19 ถ้าเจ้าของเรือทำการซ่อมแซมความเสียหายบางส่วนพร้อมกับการบำรุงรักษาตามปกติที่มีขึ้นตามรอบระยะเวลาหรือพร้อมกับการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นจากกรณีอื่น เจ้าของเรือมีสิทธิเรียกค่าเสียหายจากกการขาดรายได้หรือการที่ไม่สามารถใช้ประโยชน์จากเรือในระหว่างการซ่อมแซมได้เฉพาะในส่วนของระยะเวลาที่เพิ่มขึ้นเพราะการซ่อมแซมความเสียหายบางส่วนนั้น

มาตรา 20 ถ้าในการซ่อมแซมตัวเรือได้นำวัสดุที่มีสภาพดีกว่าหรือมีมูลค่าสูงกว่ามากไปเปลี่ยนอุปกรณ์ที่เสียหาย ให้ประโยชน์เช่นว่านั้นตกแก่เจ้าของเรือ

มาตรา 21 ถ้าไม่มีการซ่อมแซมความเสียหายบางส่วน เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายเหมาที่จะพึงใช้ซ่อมแซมเรือนั้นให้กลับสู่สภาพเช่นก่อนเรือโดนกัน

## ส่วนที่ 2

### ความเสียหายแก่ทรัพย์สินบนเรือ

มาตรา 22 ในกรณีที่ทรัพย์สินบนเรือเป็นของที่บรรทุกในฐานะเป็นสินค้า

(1) กรณีทรัพย์สินสูญหาย

(ก) ค่าเสียหายได้แก่ ราคาท้องตลาด ณ ท่าปลายทางของทรัพย์สินนั้น ในเวลาที่ทรัพย์สินนั้นควรไปถึง หักด้วยค่าใช้จ่ายที่พึงจะเกิดขึ้นหากทรัพย์สินนั้นไม่ถึงท่าปลายทาง

(ข) ถ้าไม่สามารถกำหนดราคาท้องตลาด ณ ท่าปลายทางได้ตาม (ก) ค่าเสียหายได้แก่ ราคาของทรัพย์สินขณะบรรทุกลงเรือรวมกับค่าระวางและค่าเบี่ยงประกันภัย(ถ้ามี) บวกด้วยร้อยละ 10 ของผลรวมดังกล่าวนี้

(2) กรณีทรัพย์สินเสียหาย ไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเป็นผลโดยตรงจากกรณีเรือโดนกันหรือเกิดจากความลashed ที่มีเหตุมาจากเรือโดนกัน ค่าเสียหายได้แก่ ส่วนต่างของราคาของทรัพย์สินในสภาพปกติกับในสภาพที่เสียหาย

มาตรา 23 ในกรณีที่ทรัพย์สินอย่างอื่นบนเรือนอกจากทรัพย์สินตามมาตรา 22

(1) กรณีทรัพย์สินสูญหายหรือเสียหายจนไม่สามารถซ่อมแซมได้ ค่าเสียหายได้แก่ ราคาของทรัพย์สินขณะสูญหายหรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาแทน

(2) กรณีทรัพย์สินเสียหายและสามารถซ่อมแซมได้ ค่าเสียหายได้แก่ ค่าใช้จ่ายอันสมควรในการซ่อมแซมทรัพย์สินนั้น แต่ไม่เกินราคาของทรัพย์สินนั้น หรือค่าใช้จ่ายอันสมควรในการหาทรัพย์สินมาแทน

## ส่วนที่ 3

### ความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย

มาตรา 24 ถ้าเรือโดนกันเป็นเหตุให้เสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยค่าสินไหมทดแทนเพื่อละเมิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้บังคับโดยอนุโลม

หมวดที่ 3

การใช้สิทธิเรียกร้อง

มาตรา 25 สิทธิเรียกร้องในค่าสินไหมทดแทนจากกรณีเรือโดนกันให้มีกำหนดอายุความสองปี นับแต่วัน  
ที่เกิดการโดนกัน

การใช้สิทธิใ้ล้เบี่ยระหว่างเจ้าของเรือทุกลำที่มีส่วนผิดตามมาตรา 12 ให้มีกำหนดอายุความหนึ่งปี นับแต่  
วันที่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทน

ในกรณีฟ้องคดี ถ้าเป็นที่พอใจแก่ศาลว่าเจ้าหนี้นี้มีเหตุให้ไม่สามารถกักเรือลำหนึ่งลำใดของลูกหนี้ได้ตาม  
กฎหมายว่าด้วยการกักเรือไม่ภายในกำหนดอายุความตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ให้อายุความนั้นยังไม่ครบ  
กำหนดจนกว่าจะครบสามปีนับแต่วันที่เกิดการโดนกัน หรือสองปีนับแต่วันที่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทน แล้วแต่กรณี

ถ้าเจ้าหนี้นี้ได้กักเรือของลูกหนี้แล้วแต่ไม่สามารถฟ้องคดีได้ก่อนครบกำหนดอายุความตามวรรคหนึ่ง  
วรรคสอง หรือวรรคสาม ให้อายุความนั้นยังไม่ครบกำหนดจนกว่าจะครบ 30 วัน นับแต่วันที่เจ้าพนักงานบังคับคดี  
ปิดหมายกักเรือ

.....

## ประวัติผู้เขียน

นายเจตน์ คุ้มทองเกิด เกิดเมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2514 ที่กรุงเทพมหานคร  
สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีนิติศาสตร์บัณฑิต จากคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
ในปีการศึกษา 2536 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย  
เมื่อ พ.ศ. 2538 ปัจจุบันรับราชการในตำแหน่งนิติกร 4 สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา

