

บทที่ 3

กฎหมายพาณิชย์ของต่างประเทศที่ไม่ได้ใช้รูปแบบประมวลกฎหมาย

1 กฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย

ประเทศไทยเป็นประเทศที่เรียกได้ว่าเป็นผู้นำทางทะเลและการพาณิชย์ประเทศหนึ่งในโลก เนื่องจากเป็นประเทศที่มีการพัฒนาด้านการพาณิชย์มาเป็นเวลานานแล้ว โดยในศตวรรษที่ 19 รัฐบาลอังกฤษได้ให้ความร่วมมือและให้ความสนับสนุนต่าง ๆ เป็นเครื่องมือในการกำหนดทิศทางเพื่อการรักษาความเจริญเติบโตของกองเรือการพาณิชย์ของประเทศไทย และรัฐบาลอังกฤษยังมีมาตรการในการควบคุมและพัฒนาการพาณิชย์ เช่น การให้ควมสนับสนุนด้านการเงินหรือการให้เงินรางวัลตอบแทนแก่ผู้ประกอบการด้านพาณิชย์ การกำหนดค่าใช้บริการด้านพาณิชย์ในลักษณะค่าธรรมเนียมที่ดำเนินการโดยรัฐบาลในราคาที่ต่ำกว่าการออกกระเปียบหลักเกณฑ์โดยตรงเพื่อการสร้างรูปแบบอุตสาหกรรม เช่น การผูกขาดในการค้าบางประเภทเพื่อสร้างความเข้มแข็งให้กับอุตสาหกรรมนั้น ๆ รัฐบาลอาจเข้ามามีส่วนร่วมในอุตสาหกรรมพาณิชย์ไม่ว่าจะในลักษณะของการผูกขาดหรือรัฐเข้าดำเนินการเองในภาคเอกชนทั่วไป เป็นต้น ซึ่งมาตรการข้างต้นมีผลสะท้อนกับการปฏิบัติที่ต่อเนื่องมาเป็นระยะเวลานานในกลุ่มประเทศที่มีบทบาทสำคัญทางพาณิชย์

ในปัจจุบันกฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยมีการพัฒนาเกือบครบถ้วนทุกเรื่องแล้ว โดยมีความสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยได้มีบทบาทสำคัญในการผลักดันให้มีการประชุมระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์ด้วย และจุดมุ่งหมายต่อไปในการพัฒนากฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย คือ มุ่งดำเนินการให้กฎหมายพาณิชย์ของตนสอดคล้องกับนโยบายของประเทศ และหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้มีส่วนร่วมในการกำหนดหลักเกณฑ์นั้นขึ้นมา¹ การพัฒนากฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทยในขั้นต่อไปดังกล่าว ได้สะท้อนให้เห็นว่ากฎหมายพาณิชย์ของประเทศไทย

¹ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าพาณิชย์และบริษัท บีบีเอ็มที (ประเทศไทย) จำกัด และคณะ, “โครงการจัดทำแผนหลักในการพัฒนากฎหมายพาณิชย์และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง : รายงานฉบับสมบูรณ์”, (กรุงเทพมหานคร : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้าพาณิชย์ กระทรวงคมนาคม, 2545), น.2-9 และ 2-10.

อังกฤษมีความรู้หน้าและมีความพร้อมต่อการรองรับกับกิจการพาณิชย์ในในประเทศ ตลอดจนจนถึงในระดับสากลแล้ว

1.1 หลักเกณฑ์และสาระสำคัญของกฎหมายพาณิชย์ที่ประเทศอังกฤษได้จัดทำขึ้นเป็นกฎหมายรายฉบับ มีดังนี้ คือ

1.1.1 การรับขนของทางทะเล

กฎหมายที่ใช้บังคับกับการรับขนของทางทะเลในประเทศอังกฤษ ได้แก่ พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 (Carriage of Goods By Sea Act 1971 หรือ COGSA 1971) และพระราชบัญญัติการขนของทางทะเล ค.ศ. 1972 (Carriage of Goods By Sea Act 1992 หรือ COGSA 1992)

โดยพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล ค.ศ. 1971 ของประเทศอังกฤษนั้นได้กำหนดให้นำบทบัญญัติอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์กลางประการที่เกี่ยวกับใบตราส่ง ลงวันที่ 25 สิงหาคม ค.ศ.1924 หรือที่เรียกกันว่า อนุสัญญา Hague Rules มาใช้บังคับเป็นกฎหมาย² บทบัญญัติในอนุสัญญา Hague Rules มีทั้งหมดเพียง 16 มาตรา ซึ่งได้บัญญัติเพียงหลักการใหญ่ ๆ ถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของผู้ขนส่งเท่านั้น อนุสัญญา Hague Rules มิได้มีลักษณะเป็นบทบัญญัติที่กำหนดรายละเอียดครอบคลุมสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดต่าง ๆ ของคู่สัญญาในสัญญารับขนของทางทะเลทั้งหมด

² Carriage of Goods By Sea Act 1971

Article 1 Application of Hague Rules as amended

“(1) In this Act, “the Rules” means the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading signed at Brussels on 25th August 1924, as amended by the Protocol signed at Brussels on 23rd February 1968.

(2) The provisions of the Rules, as set out in the Schedule to this Act, shall have the force of law.”

ดังนั้นหลักเกณฑ์อื่นใดที่อนุสัญญา Hauge Rules มิได้กำหนดไว้ ก็จะเป็นไปตามหลักกฎหมายภายใน ในเรื่องรับขนของทางทะเล³

1.1.2 การประกันภัยทางทะเล

เป็นที่ทราบกันดีอยู่แล้วในหมู่นักกฎหมายพาณิชย์ว่าการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษนั้นมีอิทธิพลต่อการประกันภัยทางทะเลของประเทศอื่น ๆ ทั่วโลก โดยแต่เดิมกฎหมายการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเริ่มมาจากการเป็นกฎหมายของพ่อค้า ต่อมาได้พัฒนากฎหมายให้ดีขึ้นโดยการจัดทำพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 หรือ Marine Insurance Act 1906 โดยเนื้อหา หลักเกณฑ์ส่วนใหญ่ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 นี้ ได้นำคำพิพากษาของศาลประเทศอังกฤษมาบัญญัติไว้รวบรวมให้เป็นลายลักษณ์อักษรขึ้นมา

พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มีทั้งหมด 3 หมวดด้วยกัน ได้แก่ หมวดที่ 1 ว่าด้วยเรื่อง บทมาตราต่าง ๆ ของกฎหมาย ตั้งแต่มาตรา 1- มาตรา 94 หมวดที่ 2 ว่าด้วยเรื่องตารางแนบท้ายพระราชบัญญัติ ตาราง 1 และหมวดที่ 3 ว่าด้วยเรื่อง ตารางแนบท้ายพระราชบัญญัติ ตาราง 2 ซึ่งได้ถูกยกเลิกไปแล้ว โดยพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ได้วางหลักเกณฑ์สำคัญ ๆ เกี่ยวกับเรื่องดังต่อไปนี้ ส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้ หลักสุจริตในการทำสัญญาประกันภัย คำรับรอง ประเภทและหลักทั่วไปของกรรมธรรม์ประกันภัย ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย การคำนวณค่าสินไหมทดแทน การประกันภัยต่อ เป็นต้น

1.1.3 การกักเรือ

การกักเรือเป็นวิธีการที่กฎหมายกำหนดขึ้นเพื่อให้การกักเรือเป็นหลักประกันในสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือ สิทธิในการขอให้ศาลสั่งกักเรือของประเทศอังกฤษเดิมเป็นสิทธิตามกฎหมาย Admiralty Court Act 1861 แต่ในปัจจุบันได้ถูกนำมาตราไว้ในกฎหมาย Administration of

³ กำชัย จงจักรพันธ์, “กฎหมายการค้าระหว่างประเทศ (International Trade Law)”, จัดพิมพ์โดย โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ กรุงเทพมหานคร, น.143.

Justice 1956 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ได้ถูกตราขึ้นเพื่ออนุวัติการให้เป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าเกี่ยวกับกักเรือ ปี ค.ศ. 1952⁴ โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

บทบัญญัติเกี่ยวกับการกักเรือจะใช้บังคับกับเรือเดินทะเลเท่านั้น โดยเรือเดินทะเลนั้นต้องเป็นเรือเดินทะเลที่ใช้ในกิจการทางพาณิชย์นาวี แต่จะไม่ใช้บังคับแก่เรือที่ได้รับเอกสิทธิคุ้มกัน เช่น เรือสงคราม และเรือเดินทะเลของรัฐที่ไม่ได้ใช้ในทางพาณิชย์นาวี แต่หากเป็นเรือของรัฐที่ใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในทางการค้า เช่น การรับขนส่งสินค้า ให้นำบทบัญญัติในเรื่องการกักเรือมาใช้บังคับด้วย ซึ่งสิทธิเรียกร้องที่สามารถขอให้ศาลสั่งกักเรือได้ มีดังนี้

1. ความเสียหายที่เรือก่อให้เกิดขึ้น ไม่ว่าจะเนื่องจากเรือโดนกัน หรือกรณีอื่นก็ตาม
2. การสูญเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นเนื่องจากเรือ หรือเนื่องจากการดำเนินงานของเรือ
3. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล
4. สัญญาเกี่ยวกับการใช้เรือ หรือเช่าเรือ ไม่ว่าจะเป็สัญญาเช่าเหมาเรือหรือสัญญาอื่นก็ตาม
5. สัญญาเกี่ยวกับการขนส่งสินค้าโดยเรือ ไม่ว่าจะเป็สัญญาเช่าเหมาเรือหรือสัญญาอื่นก็ตาม
6. ความเสียหาย หรือสูญหายที่เกิดขึ้นกับสินค้า รวมถึงกระเป๋าโดยสารที่บรรจุในเรือ
7. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป
8. สัญญากู้ยืมเงินเพื่อใช้ในกิจการของเรือโดยใช้เรือเป็นหลักประกัน
9. การลากจูง
10. การนำร่อง
11. การจัดหาของใช้ หรือวัสดุใด ๆ เพื่อใช้ในการดำเนินงานของเรือ หรือการซ่อมบำรุงเรือ
12. การต่อเรือ ซ่อมเรือ ติดตั้งอุปกรณ์ประจำเรือ หรือค่าใช้เรือ
13. ค่าจ้างนายเรือ เจ้าหน้าที่ประจำเรือ หรือลูกเรือ
14. ค่าใช้จ่ายที่นายเรือ ผู้ส่งของ ผู้เช่า หรือตัวแทนของเจ้าของเรือได้ก่อขึ้นในนามของเรือ หรือในนามของเจ้าของเรือ

⁴ ไมตรี ตันติวัฒนานนท์, กฎหมายทะเล เกี่ยวกับเรือและสิทธิหน้าที่ของเจ้าของเรือ (ships and its owner's rights and duties), (กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์นิติธรรม), น. 76.

15. ข้อพิพาทเกี่ยวกับสิทธิ หรือกรรมสิทธิ์ในเรือ
16. ข้อพิพาทระหว่างเจ้าของร่วมเรือเกี่ยวกับการครอบครอง การใช้ หรือรายได้จากเรือ
17. การจำนองเรือ

1.1.4 การจำนองเรือ

กฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องการจำนองเรือของประเทศไทยปรากฏอยู่ใน Merchant Shipping (Registration of Ship) 1993 Regulations

เรือที่จะมาจำนองเพื่อเป็นหลักประกันในการชำระหนี้เงินกู้หรือหนี้อื่นใดจะต้องเป็นเรือที่ได้จดทะเบียนเรือแล้ว และก่อนที่จะนำเรือมาจำนอง เจ้าของเรือจะต้องแน่ใจว่าเรือนั้นได้ทำการจดทะเบียนเรือถูกต้องตรงตามประเภทการจดทะเบียนเรือแล้ว สำหรับเรือที่จดทะเบียนในประเภทเรือสินค้าและเรือสำราญ (Cargo vessels and pleasure vessels) สามารถนำมาจำนองเรือได้ ส่วนเรือที่จดทะเบียนในประเภทเรือขนาดเล็ก (Small ships) จะไม่สามารถนำมาจำนองได้ แต่หากเป็นเรือจดทะเบียนประเภทเรือประมงจะสามารถนำมาจำนองได้ต่อเมื่อมีการจดทะเบียนอย่างเต็มรูปแบบ (Full registration)⁵

หากเรือลำเดียวมีการจำนองมากกว่า 2 ครั้งขึ้นไป ลำดับของการจดทะเบียนจำนองเรือของผู้รับจำนองในระหว่างกันเอง ให้เป็นไปตามลำดับก่อนหลังของผู้รับจำนอง นอกจากนี้กฎหมายยังได้กำหนดหลักเกณฑ์เพื่อคุ้มครองผู้รับจำนองเรือ โดยห้ามไม่ให้ผู้จำนองเรือทำการใด ๆ ที่เป็นการทำให้ความเป็นเจ้าของในเรือที่จำนองนั้นสิ้นสุดลง

หากหนี้ที่นำเรือมาจำนองเป็นประกันการชำระหนี้ได้ถึงกำหนดชำระ ผู้รับจำนองเรือมีอำนาจในการขายเรือที่รับจำนองได้และต้องออกใบเสร็จรับเงินในจำนวนเงินที่ผู้ซื้อได้ชำระให้ด้วย หากในเรือลำเดียวกันมีผู้รับจำนองมากกว่า 2 รายขึ้นไป ผู้รับจำนองจะไม่สามารถขายเรือที่รับจำนองได้หากไม่ได้รับความเห็นชอบของผู้รับจำนองรายก่อน ๆ ทุกราย เว้นแต่เป็นการขายตามคำสั่งศาล⁶

⁵ www.andrewjackson.co.uk/

⁶ Merchant Shipping (Registration of Ship) 1993 Regulations
Schedule 1 Private Law Provisions for Registered Ship
Section 9 Registered Mortgagee's Power of Sale

การปลดจำนองจะกระทำได้โดยการยื่นเอกสารการจำนองเรือต้นฉบับให้แก่หน่วยงานจดทะเบียน พร้อมด้วยหลักฐานต่าง ๆ ที่แสดงให้เห็นถึงการปลดจำนองดังกล่าว

1.1.5 บุริมสิทธิทางทะเล

กฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องบุริมสิทธิทางทะเลของประเทศอังกฤษ ได้แก่ Administration of Justice Act 1956 และ International Convention on Maritime Liens and Ship Mortgages 1993 (MLM 1993) โดยประเทศอังกฤษได้ให้สัตยาบัน International Convention on Maritime Liens and Ship Mortgages 1993 และได้นำมาบัญญัติไว้แนบท้ายเป็นภาคผนวกใน พระราชบัญญัติ Merchant Shipping Act อันเป็นกฎหมายภายในของประเทศไทย

1.1.6 การจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเลของเจ้าของเรือ

กฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับเรือเดินทะเลของเจ้าของเรือของประเทศอังกฤษ ได้แก่ อนุสัญญากรุงลอนดอน ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน ค.ศ. 1976 ว่าด้วยการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล Convention of Limitation of Liability for Marine Claims, 19 November 1976 (The 1976 Limitation Convention) หรือจะเรียกต่อไปได้ว่า อนุสัญญา ค.ศ.1976 โดยมีหลักเกณฑ์และสาระสำคัญ ดังนี้

(1) Subject to sub-paragraph (2) below, every registered mortgagee shall have power, if the mortgage money or any part of is due, to sell the ship or share in respect of which he is registered, and to give effectual receipts for the purchase money.

(2) Where two or more mortgagees are registered in respect of the same ship or share, a subsequent mortgagee shall not, except under an order of a court of competent jurisdiction, sell the ship or share without the concurrence of every prior mortgagee.

บุคคลผู้มีสิทธิจำกัดความรับผิด นอกจากเจ้าของเรือแล้วอนุสัญญา ค.ศ.1976 ได้ขยายขอบเขตไปถึงผู้ช่วยเหลือกู้ภัย บุคคลอื่นที่กระทำการ งดเว้นการกระทำ หรือโดยความผิดของบุคคลดังกล่าวที่เจ้าของเรือ หรือผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องรับผิด และผู้รับประกันภัยความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องที่ตกอยู่ภายใต้การจำกัดความรับผิดตามกฎหมายของอนุสัญญา ค.ศ 1976

สิทธิเรียกร้องที่เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดได้ตามอนุสัญญา ค.ศ 1976 ได้แก่สิทธิเรียกร้องทั้ง 6 ประเภท⁷ คือ

1.สิทธิเรียกร้องเพื่อการที่บุคคลถึงแก่ความตาย หรือได้รับบาดเจ็บ หรือการที่ทรัพย์สินได้รับความเสียหายไม่ว่าจะเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของท่าเรือ อ่าวจอดเรือ ร่องน้ำ และเครื่องช่วยในการเดินทางที่เกิดขึ้นบนเรือ หรือเกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานของเรือ หรือการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย และผลของความสูญหายที่เกิดขึ้นจากการดังกล่าว

2.สิทธิเรียกร้องเพื่อการสูญหายอันเกิดจากการชักช้าในการขนส่งสินค้าและคนโดยสารทางทะเล ตลอดจนสัมภาระของคนโดยสาร

3.สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการละเมิดต่อสิทธิอื่นใดที่ไม่ใช่สิทธิทางสัญญาที่เกิดขึ้นโดยตรงเกี่ยวกับการปฏิบัติการของเรือ หรือการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย

4.สิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับการยก เคลื่อนย้าย การทำลาย หรือการทำให้เรือที่จม อับปาง เกยตื้น หรือถูกทอดทิ้ง รวมทั้งสิ่งอื่นใดที่อยู่บนเรือนั้นหมดอันตราย

5.สิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการเคลื่อนย้าย การทำลาย หรือทำให้สินค้าของเรือหมดอันตราย

6.สิทธิเรียกร้องของบุคคลที่ไม่ใช่บุคคลที่ต้องรับผิดเกี่ยวกับมาตรการที่ใช้ในการป้องกัน หรือบรรเทาความเสียหาย ซึ่งบุคคลที่ต้องรับผิดสามารถจำกัดความรับผิดได้ และความเสียหายที่ตามมาอันเกิดจากการใช้มาตรการดังกล่าว

บุคคลที่มีสิทธิจำกัดความรับผิดจะไม่สามารถอ้างการจำกัดความรับผิดได้ หากสิทธิเรียกร้องได้เกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำ หรือสิทธิเรียกร้องนั้นเกิดขึ้นโดยการละเลยไม่เอาใจใส่ โดยรู้อยู่แล้วว่าความสูญหายนั้นจะเกิดขึ้น

จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญา ค.ศ.1976 มีการกำหนดจำนวนเงินความรับผิดอิงกับขนาดของเรือว่ามีขนาดเล็กหรือใหญ่ โดยอิงจากน้ำหนักตันกรอสของเรือ เช่น

⁷ สิทธิเรียกร้องดังกล่าวได้ถูกบัญญัติไว้ในมาตรา 2 (1) a - f แห่งอนุสัญญา ค.ศ.

กรณีสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวกับการบาดเจ็บและการตายที่ไม่ใช่เป็นคนโดยสาร บุคคลผู้มีสิทธิจำกัดความรับผิดจะรับผิดในจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้ที่ 333,000 SDR สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส และจำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะเพิ่มขึ้นอีกตามลำดับของขนาดเรือ คือ หากเรือมีขนาดตั้งแต่ 501 – 3,000 ตันกรอส จำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้เพิ่มขึ้นอีกตันกรอสละ 500 SDR หากเรือมีขนาดตั้งแต่ 3,001- 30,000 ตันกรอส จำนวนเงินจำกัดความรับผิดให้เพิ่มขึ้นอีกตันกรอสละ 333 SDR เป็นต้น

1.1.7 ความรับผิดทางแพ่งกรณีเรือโดนกัน

หลักเกณฑ์ในเรื่องการชดเชยค่าเสียหายกรณีเรือโดนกันในประเทศอังกฤษได้ปรากฏมีขึ้นมาเป็นเวลาหลายศตวรรษแล้ว ปรากฏให้เห็นจากคำพิพากษาของศาลพาณิชย์ของอังกฤษตั้งแต่ศตวรรษที่ 17

ประเทศอังกฤษเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาเรือโดนกัน ค.ศ.1910 (The Collision Convention 1910) และได้นำหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาดังกล่าวในเรื่องหลักเกณฑ์ในเรื่องสัดส่วนความรับผิดมาใช้บังคับกับกรณีเรือโดนกันของประเทศอังกฤษ ซึ่งเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าและบุคคลใดที่ได้รับความเสียหายอันเนื่องมาจากการโดนกันของเรือจะได้รับชดเชยค่าเสียหายจากคู่สัญญาฝ่ายที่ต้องรับผิดตามสัดส่วนแห่งความผิดของคู่สัญญาฝ่ายนั้น

หลักเกณฑ์เรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป ในปัจจุบันหลักเกณฑ์สัดส่วนความผิดของประเทศอังกฤษกรณีเรือโดนกันนั้นปรากฏใน The Merchant Shipping Act, 1995 ในมาตรา 187⁸ (1) (2) ได้กำหนดไว้ ดังนี้

⁸ The Merchant Shipping Act, 1995

Section 187

“(1) Where, by the fault of two or more ships, damage or loss is caused to one or more of those ships, to their cargoes or freight, or to any property on board, the liability to make good the damage or loss shall be apportion to the degree in which each ship was in fault.

(2) If, in any such case, having regard to all the circumstances, it is not possible to establish different degrees of fault, the liability shall be apportioned equally.”

ความผิดของเรือตั้งแต่ 2 ลำขึ้นไปก่อความเสียหายให้เรือลำเดียว หรือหลายลำ หรือก่อความเสียหายให้แก่สินค้าบนเรือหรือค่าระวางหรือทรัพย์สินบนเรือลำอื่น ความรับผิดในความเสียหายจะเป็นไปตามสัดส่วนแห่งความรับผิดของเรือแต่ละลำ

หากตามพฤติการณ์ไม่สามารถกำหนดได้ว่าสัดส่วนความผิดของฝ่ายไหนมีมากกว่ากัน ให้แต่ละฝ่ายมีสัดส่วนความรับผิดเท่ากัน

หลักเกณฑ์ความรับผิดในความเสียหายแก่ทรัพย์สิน ชีวิตและร่างกายของบุคคลภายนอกอันเนื่องมาจากเหตุเรือโดนกัน

ในกรณีเรือโดนกันตั้งแต่ 2 ลำขึ้นไป ความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากเรือที่เกี่ยวข้องในการโดนกันแล้ว บุคคลภายนอกที่ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับเรือโดนกัน เช่น เจ้าของสินค้าหรือเจ้าของทรัพย์สินที่เสียหาย หรือบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บจากการโดนกันของเรือตั้งแต่ 2 ลำ บุคคลดังกล่าวไม่ว่าจะเป็นเจ้าของสินค้าหรือทรัพย์สิน รวมถึงบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บดังกล่าวสามารถเรียกร้องความเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนจากเรือที่โดนกันได้ ความรับผิดของเจ้าของเรือที่มีส่วนผิดจากการโดนกันต่อชีวิตหรือร่างกายของบุคคลที่อยู่บนเรือ จะต้องรับผิดชอบร่วมกันหรือแทนกัน⁹ และกรณีการโดนกันของเรือก่อความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สิน ความรับผิดของเจ้าของเรือที่มีส่วนผิดเป็นไปตามสัดส่วนแห่งความรับผิดที่เรือลำนั้นต้องรับผิดชอบจากการโดนกัน

1.1.8 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ประเทศอังกฤษมีกฎหมายเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) มาเป็นเวลานาน และศาลพาณิชย์นาวีของอังกฤษ (English Admiralty Court) ได้มีคำวินิจฉัยและวางหลักกฎหมายเกี่ยวกับช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นจำนวนมาก และหลายประเทศได้นำหลักดังกล่าวไปปรับใช้ในกฎหมายภายในของตนจนกระทั่งได้มีการจัดทำอนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันของกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล 1910 ซึ่งประเทศอังกฤษได้เข้าร่วมการจัดทำอนุสัญญามาตั้งแต่ต้นและเป็นหนึ่งในประเทศที่ได้ร่วมลงนาม

⁹ จักรกฤษณ์ สีอุไรย์, ความรับผิดทางแพ่งจากเรือโดนกัน, กรุงเทพมหานคร:คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2543, น. 53.

ในอนุสัญญาดังกล่าว¹⁰ และรัฐบาลของประเทศอังกฤษมีส่วนร่วมอย่างมากในการจัดทำอนุสัญญา 1989¹¹ และประเทศอังกฤษได้นำมาบัญญัติแนบท้ายเป็นภาคผนวกในกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษ คือ The Merchant Shipping Act (Salvage and Pollution) 1994 โดยมีสาระสำคัญปรากฏอยู่ในมาตรา 224-230 ของ Merchant Shipping Act 1995

1.1.9 ความเสียหายทั่วไป

แนวคิดในเรื่องความเสียหายทั่วไป เริ่มเกิดขึ้นตั้งแต่สมัยโบราณซึ่งเป็นจารีตประเพณีของการเดินเรือทางทะเล โดยมีหลักว่าในระหว่างเดินเรือทะเล หากเรือหรือสินค้าตกอยู่ในภัยอันตรายในการเดินเรือจะต้องมีการเสียสละทิ้งบางส่วนของเรือหรือบางส่วนของสินค้าเพื่อให้รอดพ้นจากภัยอันตราย ซึ่งสิ่งที่ได้สละทิ้งไปนั้นจะถูกร่วมเฉลี่ยค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้ได้รับประโยชน์ทั้งหลายจากการที่เรือหรือสินค้าของเขาได้รับความช่วยเหลือไว้

กฎหมายว่าด้วยเรื่องความเสียหายทั่วไปปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษรครั้งแรกในประมวลกฎหมายของจักรพรรดิเจสตีเนียน และจากประมวลกฎหมายของจักรพรรดิเจสตีเนียนซึ่งบางครั้งเรียกว่า “Les Rhodia de jactu” เมื่อได้ผสมผสานควบคู่กับธรรมเนียมปฏิบัติในการค้า จนในที่สุดได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายคอมมอนลอว์ในประเทศอังกฤษ¹² ซึ่งแสดงให้เห็นว่าประเทศอังกฤษเป็นประเทศแรก ๆ ที่ได้คำนึงถึงเรื่องนี้ ทั้งยังเป็นประเทศแกนนำในการที่จะจัดทำมาตรฐานสากลในเรื่องความเสียหายทั่วไป

¹⁰ จุฬาลักษณ์ สุธมานพ, ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ.... : ศึกษาวิเคราะห์การนำมาใช้ในประเทศไทยและเปรียบเทียบอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายของประเทศสหราชอาณาจักรและสหรัฐอเมริกา, (นนทบุรี:สำนักวิจัยและพัฒนา สถาบันพระปกเกล้า, 2547), น.39-40.

¹¹ อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัย 1989

¹² ปกฉัตร เพ็ญสุวรรณ, “วิเคราะห์พระราชบัญญัติการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากภัยอันตรายในการเดินเรือ พ.ศ.2547: ศึกษาเปรียบเทียบ York-Antwerp Rules 1994 และ York-Antwerp Rules 2004”, (สารนิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), น.5.

หลักเกณฑ์ในเรื่องความเสียหายทั่วไปของประเทศอังกฤษนั้น ได้ยอมรับเอาหลักเกณฑ์ของ York-Antwerp Rules 1994 มาใช้เป็นกฎหมายภายในของตน ซึ่งหลักเกณฑ์ของ York-Antwerp Rules 1994 ได้รับการบังคับใช้เป็นหลักการของกฎหมายคอมมอนลอว์ ซึ่งถือเป็นที่มาแห่งกฎหมายในประเภทหนึ่งของประเทศอังกฤษ

1.1.10 การลากจูงเรือ

การลากจูงเรือในประเทศอังกฤษโดยทั่วไปจะทำขึ้นเป็นสัญญาลากจูงระหว่างเจ้าของเรือลากจูง (Tug owner) และผู้ว่าจ้างให้ลากจูง (Hirer) ซึ่งส่วนใหญ่แล้วคู่สัญญาจะทำขึ้นในรูปแบบของสัญญามาตรฐาน (Standard Form Contract) โดยสัญญาลากจูงเรือของประเทศอังกฤษนั้นอยู่ภายใต้บังคับกฎหมาย Unfair Contract Term Act 1977 ด้วย ซึ่งเป็นกฎหมายที่เข้ามาควบคุมเรื่องการจำกัดความรับผิดของคู่สัญญา โดยกำหนดถึงการจำกัดความรับผิดที่ไม่มีผลบังคับหรืออาจมีผลบังคับถ้ามีเหตุผลเพียงพอ และคุ้มครองคู่สัญญาที่มีฐานะและอำนาจต่อรองน้อยกว่า

สัญญาลากจูงเรือ เป็นสัญญาที่ตกลงกันจ้างให้เรือลำหนึ่งบริการลากจูงเพื่อให้การเดินเรือในมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งสัญญาลากจูงเรือจะมีการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของคู่สัญญาไว้แล้ว โดยผู้รับลากจูงมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการดูแลรักษาทรัพย์สินของผู้ว่าจ้างให้ลากจูงเรือ เพราะหากมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเนื่องมาจากการลากจูงผู้รับลากจูงจะต้องรับผิดหากผู้มิตสิทธิเรียกร้องพิสูจน์ได้ว่าผู้รับลากจูงไม่ได้ใช้ความระมัดระวังอย่างเหมาะสมในขณะที่สินค้าอยู่ในความดูแลของผู้รับลากจูง

1.1.11 การนำร่อง

หลักเกณฑ์ในเรื่องการนำร่องของประเทศอังกฤษนั้น มีกฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องนี้ คือ Pilotage Act 1987 โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

อำนาจหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ท่าเรือ

หน้าที่โดยทั่วไปของเจ้าหน้าที่ท่าเรือในการบริการนำร่อง เจ้าหน้าที่ท่าเรือต้องคำนึงถึงความปลอดภัยและวิธีการในการเดินเรือภายในท่าเรือ และเพื่อประโยชน์ของความ

ปลอดภัยในการนำร่องจะต้องบังคับเรือที่ได้เดินเรือภายในท่าเรือให้ใช้บริการนำร่อง ในกรณีที่มีเหตุการณ์อันจำเป็นต้องบังคับให้เรือนั้นใช้บริการนำร่อง¹³

เจ้าหน้าที่ท่าเรือจะต้องปฏิบัติตามหน้าที่ทั่วไปดังกล่าวข้างต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีมีอันตรายเกี่ยวกับการขนส่งของอันตรายหรือวัตถุที่เป็นอันตราย

เจ้าหน้าที่ท่าเรือมีอำนาจมอบอำนาจให้บุคคลอื่นใดปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้นำร่องเฉพาะในบริเวณท่าเรือ โดยเจ้าหน้าที่ท่าเรืออาจกำหนดคุณสมบัติของบุคคลดังกล่าวไม่ว่าจะเป็นในเรื่องอายุ สมรรถภาพร่างกาย เวลาในการบริการนำร่อง ความรู้เกี่ยวกับท้องถิ่น ทักษะ และคุณสมบัติอื่น ๆ ตามที่กำหนด และหากผู้ได้รับมอบอำนาจให้เป็นผู้นำร่องได้กระทำความผิดหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้นำร่องได้ หรือสิ้นคุณสมบัติการเป็นผู้นำร่องแล้วเจ้าหน้าที่ท่าเรือมีอำนาจที่จะสั่งให้บุคคลนั้นหยุดกระทำการเป็นผู้นำร่องชั่วคราวหรือเพิกถอนออกจากการเป็นผู้นำร่องได้

หากเจ้าหน้าที่ท่าเรือพิจารณาว่าประโยชน์ของความปลอดภัยควรจะต้องมีการนำร่อง เจ้าหน้าที่ท่าเรือต้องบังคับให้เรือนั้นต้องมีการนำร่องสำหรับการเดินเรือในบริเวณท่าเรือและเป็นไปตามทิศทางของการนำร่องตามที่ Pilotage Act 1987 ได้กำหนดไว้ ทั้งนี้หลักเกณฑ์ในเรื่องทิศทางของการนำร่องจะไม่ใช้บังคับกับเรือที่มีขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 20 เมตร หรือเป็นเรือประมงซึ่งมีความยาวที่ได้จดทะเบียนไว้ไม่น้อยกว่า 47.5 เมตร

เจ้าหน้าที่ท่าเรือสามารถกำหนดค่าธรรมเนียมในการให้บริการการนำร่องได้ตามสมควร นอกจากค่าธรรมเนียมในการนำร่องแล้ว ยังรวมถึงค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการให้บริการนำร่องของผู้นำร่อง ค่าธรรมเนียมในการจัดหา รักษา ดำเนินการของเรือที่นำร่อง

¹³ Pilotage Act 1987 Part 1

Section 2 “(1) Each competent harbour authority shall keep under consideration

(a) whether any and, if so, what pilotage services need to be provided to secure the safety of ships navigating in or in the approaches to its harbour; and

(b) whether in the interest of safety pilotage should be compulsory for ships navigating in any part of that harbour or its approaches and, if so, for which ships and in which circumstances and what pilotage services need to be provided for those ships.”

ความรับผิดสำหรับเรือที่ถูกบังคับต้องนำร่อง

เรือที่ถูกบังคับให้ให้บริการนำร่อง หากมีความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นจากวิธีการที่เรือเดินเรือของเรือ นั้น จะไม่มีผลทำให้เจ้าของเรือหรือนายเรือของเรือ นั้นต้องรับผิด

ความรับผิดของผู้นำร่อง

หากผู้นำร่องได้กระทำการใด ๆ ก่อให้เกิดความสูญหาย การทำลาย ความเสียหายอย่างร้ายแรงแก่เรือหรือเครื่องจักรของเรือ อุปกรณ์เกี่ยวกับการเดินเรือ เครื่องมือความปลอดภัย หรือก่อให้เกิดความตายหรือความบาดเจ็บแก่บุคคลบนเรือ หรือผู้นำร่องได้ละเว้นการกระทำใดที่ได้กำหนดให้ต้องทำเพื่อรักษา ปกป้อง เรือ เครื่องจักรของเรือ อุปกรณ์เกี่ยวกับการเดินเรือ เครื่องมือความปลอดภัย จากความสูญหาย การทำลาย ความเสียหายอย่างร้ายแรง หรือเพื่อรักษา ปกป้องบุคคลบนเรือให้รอดพ้นจากความตายหรือความบาดเจ็บ โดยการกระทำนั้นได้กระทำหรือละเว้นการกระทำอย่างจงใจหรือเป็นการผิดสัญญาหรือละเลยต่อหน้าที่ หรือผู้นำร่องได้กระทำหรือละเว้นการกระทำในขณะที่ตนดื่มสุรา ผู้นำร่องจะต้องรับผิดเพื่อการนั้นโดยการได้รับโทษจำคุกหรือปรับหรือทั้งจำและปรับ

แต่อย่างไรก็ตาม ผู้นำร่องสามารถจำกัดความรับผิดเพื่อความสูญหาย เสียหายได้ในจำนวนเงินไม่เกิน 1,000 ปอนด์ และจำนวนค่าธรรมเนียมการนำร่องที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางระหว่างที่ความรับผิดได้เกิดขึ้น

1.1.12 การชาร์เตอร์เรือ

ประเทศอังกฤษไม่มีกฎหมายที่กำหนดเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือไว้โดยเฉพาะ แต่การชาร์เตอร์เรือในประเทศอังกฤษจะบังคับใช้หลักเกณฑ์ตามบทบัญญัติของกฎหมายทั่วไป การชาร์เตอร์เรือ นั้นเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมของกลุ่มผู้ประกอบการพาณิชย์นาวิโดยตรง ซึ่งผู้ประกอบการพาณิชย์นาวิในประเทศอังกฤษมีส่วนร่วมสร้างกฎเกณฑ์ขึ้นมาปฏิบัติจนเป็นที่ยอมรับในระดับสากล จึงเป็นเหตุทำให้รัฐบาลของอังกฤษไม่จำเป็นต้องตรากฎหมายเฉพาะเพื่อใช้บังคับกับเรื่องดังกล่าว และส่วนใหญ่หลักกฎหมายเกี่ยวกับการชาร์เตอร์เรือจะอยู่ในรูปแบบของคำพิพากษาของศาลประเทศอังกฤษ (Case Law)

1.1.13 การเดินเรือ

กฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องการเดินทางเรือของประเทศอังกฤษ ได้แก่ Merchant Shipping Act 1995, Harbour And Piers Clauses Act 1847, Navigation Act 1767 และ Merchant Shipping (Registration of Ship) 1993 Regulations

1.1.14 เรือและการจดทะเบียน

กฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องเรือและการจดทะเบียนเรือของประเทศอังกฤษ ได้แก่ Merchant Shipping Act 1993 And Regulations

คำว่าเรือตามกฎหมายอังกฤษ หมายความว่า พานะทางน้ำทุกชนิดที่ไม่ได้ใช้แจวหรือพายในการเดินเรือ

กฎหมายบังคับให้บุคคลสัญชาติอังกฤษ หรือบริษัทที่จดทะเบียนตามกฎหมายอังกฤษเท่านั้น จึงจะเป็นเจ้าของเรืออังกฤษได้ และบัญญัติบังคับให้เรืออังกฤษทุกลำต้องจดทะเบียนเรือเมื่อมีการใช้เรื่อนั้น แต่หากเป็นกรณีเรือที่ไม่ได้ถูกนำมาใช้สำหรับการเดินเรือทางทะเล ก็ไม่ต้องจดทะเบียนเรือ

การจดทะเบียนเรือตามกฎหมายอังกฤษนั้น ผู้ที่ต้องการจดทะเบียนเรือจะต้องยื่นคำร้องเพื่อจดทะเบียนเรือต่อนายทะเบียนเรือประจำเมืองท่าที่ประสงค์จะขอจดทะเบียนเรือ

กรณีนิติบุคคลเป็นผู้ยื่นขอจดทะเบียนเรือจะต้องมีการมอบอำนาจเป็นหนังสือจากผู้มีอำนาจกระทำการแทนนิติบุคคลนั้นให้ตัวแทนเป็นผู้มายื่นขอจดทะเบียนเรือแทน และต้องแนบเอกสารหนังสือรับรองการตรวจเรือของผู้ตรวจเรือและบัญชีรายชื่อผู้ถือหุ้นเรือไปกับคำขอจดทะเบียนเรือด้วย

1.1.15 กฎหมายแรงงานและคนประจำเรือ

กฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องแรงงานและคนประจำเรือของประเทศอังกฤษ ได้แก่ Merchant Shipping Act 1995 และ Employment Protection (Consolidation) Act 1978

คุณสมบัติของนายเรือและคนประจำเรือ

กรณีมีการเดินเรือทางทะเลระหว่างประเทศ กฎหมายกำหนดให้นายเรือและคนประจำเรือจะต้องเป็นผู้ได้รับประกาศนียบัตรความชำนาญงาน เว้นแต่ถ้ามีเหตุผลอันสมควร หาก

เรือได้ออกเดินทางจากเมืองท่าไปแล้วและเรือนั้นไม่สามารถจัดหาคนประจำเรือที่มีประกาศนียบัตรความชำนาญงานเพื่อมาทำหน้าที่แทนคนประจำเรือที่เจ็บป่วย หรือเพราะเหตุอื่นใด เรือลำนั้นก็ยังสามารถออกเดินทางโดยไม่มีคนประจำเรือผู้ที่ได้รับประกาศนียบัตรความชำนาญงานอยู่บนเรือนั้น 1 คน และหากนายเรือหรือคนประจำเรือบุคคลใดได้กระทำความผิดในขณะที่เกิดเหตุอุบัติเหตุทางทะเล ศาลอาจสั่งเพิกถอนหรืออาจสั่งดใช้ประกาศนียบัตรความชำนาญงานของบุคคลนั้นได้

หน้าที่ของนายเรือ

นายเรือมีหน้าที่ต้องบันทึกเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในการเดินเรือ และต้องบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ไว้ในสมุดปูมเรือฉบับทางการไว้อย่างชัดเจน โดยนายเรือจะต้องทำการบันทึกในทันทีที่เกิดเหตุขึ้น ถ้าไม่อาจบันทึกได้ในทันทีที่เกิดเหตุ นายเรือจะต้องบันทึกเหตุการณ์ภายในวันที่เกิดเหตุ พร้อมทั้งเหตุผลในการที่ไม่สามารถบันทึกเหตุการณ์ไว้ได้ในขณะนั้นด้วย อีกทั้งเมื่อทำการบันทึกเหตุการณ์ต่าง ๆ ไว้ในสมุดปูมเรือฉบับทางการแล้ว นายเรือจะต้องลงลายมือชื่อต่อหน้าพยานไว้เป็นหลักฐานด้วย และในกรณีที่มีการกระทำความผิดบนเรือ กฎหมายยังบังคับให้นายเรือต้องบันทึกผลการสอบสวนและการลงโทษผู้กระทำความผิด รวมถึงการลงโทษทางวินัยของคนประจำเรือ การเจ็บป่วย การตายบนเรือที่เกิดขึ้นในระหว่างการเดินทาง ไว้ในสมุดปูมเรือฉบับทางการด้วย

สิทธิของนายเรือ

นายเรือมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากเจ้าของเรือกรณีที่เจ้าของเรือสั่งปลดหรือเลิกจ้างโดยไม่ชอบ

1.1.16 การขนส่งคนโดยสารทางทะเล

เนื่องจากประเทศอังกฤษได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญากรุงเอเธนส์เกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระทางทะเล ลงวันที่ 13 ธันวาคม ค.ศ.1974 (Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggages by Sea, Athens, December 13, 1974) จึงทำให้เนื้อหาของกฎหมายในเรื่องการขนส่งคนโดยสารทางทะเลเหมือนกับอนุสัญญากรุงเอเธนส์ดังกล่าวเนื่องจากประเทศอังกฤษได้นำหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญากรุงเอเธนส์มาบัญญัติไว้

เป็นกฎหมายภายในของประเทศอังกฤษเลย โดยหลักเกณฑ์ดังกล่าวมีผลบังคับใช้กับสัญญาับ
ชนคนโดยสารทางทะเลที่สร้างขึ้นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 1981¹⁴ ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

ผู้ขนส่งตามสัญญาขนส่งคนโดยสารทางทะเลจะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย สูญหาย
ที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสาร หากความเสียหาย สูญหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากการขนส่งของคนโดยสาร
และเกิดจากความผิดหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ขนส่ง ลูกจ้างหรือตัวแทนของผู้ขนส่งที่ได้
กระทำการภายในขอบเขตการว่าจ้างงาน โดยผู้ใช้สิทธิเรียกร้องเป็นผู้ต้องมีภาระการพิสูจน์ถึง
ความผิดหรือความประมาทเลินเล่อดังกล่าว

ทั้งนี้ผู้ขนส่งมีสิทธิในการจำกัดความรับผิดได้ ทั้งในกรณีคนโดยสารได้เสียชีวิตหรือ
ได้รับบาดเจ็บ และกรณีมีความสูญหายหรือเสียหายแก่สัมภาระในห้องคนโดยสาร หรือแก่
สัมภาระและยานพาหนะของคนโดยสาร รวมถึงกรณีอื่น ๆ นอกเหนือจากที่กล่าวมาด้วย ซึ่งอัตรา
จำนวนเงินที่จะจำกัดความรับผิดก็จะแตกต่างกันไป

การสิ้นสุดสิทธิจำกัดความรับผิดของผู้ขนส่ง

หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้ขนส่ง
โดยเจตนาหรือโดยประมาทก่อให้เกิดความเสียหายแก่คนโดยสาร และผู้ขนส่งสามารถชี้ได้ว่า
ความเสียหายเช่นนั้นอาจเกิดขึ้นได้ การสิ้นสุดสิทธิจำกัดความรับผิดนี้ให้ใช้บังคับกับลูกจ้างหรือ
ตัวแทนของผู้ขนส่งด้วย

1.2 ข้อสังเกตบางประการจากการได้ศึกษาหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีของ ประเทศอังกฤษ

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษในปัจจุบันอาจเรียกได้ว่าเป็นกฎหมาย
พาณิชย์นาวีที่มีการพัฒนาการอย่างเต็มที่ครบถ้วนเกือบทุกประเด็นถ้าเทียบกับประเทศอื่น ๆ ทั่ว
โลก ทั้งในด้านกฎหมายสารบัญญัติและกฎหมายวิธีสบัญญัติทางพาณิชย์นาวี (Maritime
Procedural Law) นอกจากนี้ประเทศอังกฤษยังมีศาลทางพาณิชย์นาวี (Admiralty Court)
โดยเฉพาะอีกด้วย

โดยระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษเป็นระบบคอมมอนลอว์ จึงทำให้หลัก
กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษปรากฏอยู่ในรูปของคำพิพากษาศาล กฎหมายลาย

¹⁴ พัทธมน พรพิริยะกุลชัย, “ปัญหากฎหมายไทยเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารทาง
ทะเล, (สารนิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต). คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, น.53.

ลักษณะอักษร ตลอดจนประเพณีปฏิบัติทางการค้าที่มีมาอย่างยาวนาน อย่างไรก็ตามแม้ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ แต่ประเทศอังกฤษเองเคยมีการจัดทำประมวลกฎหมายในสมัยของ Sir Francis Bacon ในปี ค.ศ. 1614 ในสมัยพระเจ้าเจมส์ที่ 1 และต่อมาเมื่อปลายศตวรรษที่ 18 Jeremy Bentham ได้เสนอไว้เช่นกันว่าการจัดทำประมวลกฎหมายจะสามารถทำให้การปฏิรูปกฎหมายของอังกฤษประสบความสำเร็จได้¹⁵ และในปี ค.ศ. 1965 ประเทศอังกฤษเคยมีแนวคิดในการจัดทำกฎหมายในรูปแบบของประมวล โดยมีการตั้งคณะกรรมการพัฒนากฎหมาย (Law Commission) ให้มีหน้าที่รับผิดชอบในการจัดทำประมวลกฎหมาย แต่เหตุผลที่การจัดทำประมวลกฎหมายในประเทศอังกฤษไม่สามารถสำเร็จลงได้เป็นเพราะความอคติของนักกฎหมายอังกฤษเอง

นอกจากความพยายามของคณะกรรมการพัฒนากฎหมายที่ไม่ปรากฏผลใด ๆ แล้วการจัดทำประมวลกฎหมายที่ไม่สำเร็จนั้นยังขาดแรงผลักดันในทางการเมืองที่จะสนับสนุน ซึ่งปรากฏว่ามีการเสนอร่างกฎหมายเพื่อที่จะสร้างความนิยมมากกว่าที่จะสนับสนุนให้มีโครงการจัดทำประมวลกฎหมายที่อาจจะยาวแต่มีคุณค่าต่อสังคม¹⁶

หลักกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษมีสอดคล้องกับกติการะหว่างประเทศเป็นอย่างมาก เนื่องจากประเทศอังกฤษนั้นมีบทบาทในเวทีการประชุมระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการค้าพาณิชย์นาวี (International Maritime Organization: IMO) ซึ่งประเทศอังกฤษเองมีส่วนร่วมสำคัญในการกำหนดหลักเกณฑ์ระหว่างประเทศในด้านพาณิชย์นาวี และประเทศอังกฤษเองเป็นประเทศที่มุ่งในการดำเนินการในด้านการพาณิชย์นาวีในเรื่องต่าง ๆ ให้สอดคล้องกับนโยบายของประเทศด้วย อาจเป็นเพราะประเทศอังกฤษมีหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีที่มีมาตรฐานที่ดีมากแล้ว ประเทศอังกฤษจึงก้าวหน้าอีกขั้นที่จะได้ปฏิบัติตามให้สอดคล้องกับการพัฒนานโยบายภายในประเทศของตนเกี่ยวกับด้านพาณิชย์นาวีอันมีหลักเกณฑ์ที่ได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวาง

จากที่กล่าวมาแล้วว่าประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ จึงสรุปได้ว่าที่มาของกฎหมายที่ประเทศอังกฤษหยิบมาใช้ ได้แก่ ประเพณีทางการค้า (Customary

¹⁵ Eva Stiener, Codification in England : The Need to Move from an Ideological to a Functional Approach-A Bridge too Far?, แปลและเรียบเรียงโดย ธรรมนิศย์ สุมนันตกุล, น. 7.

¹⁶ เพิ่งอ้าง, น.4.

law) คำพิพากษาของศาลประเทศอังกฤษ (Case Law) คำพิพากษาของศาล และอนุสัญญา ระหว่างประเทศ (Conventions) และถึงแม้ว่าประเทศอังกฤษจะใช้ระบบกฎหมายแบบจารีต ประเพณี แต่ในระยะหลัง ๆ ฝ่ายนิติบัญญัติของประเทศอังกฤษได้มีการออกกฎหมายลายลักษณ์ อักษรขึ้นมาใช้บังคับด้วย กฎหมายพาณิชย์นาวิของอังกฤษไม่ได้จัดระบบในรูปของประมวล กฎหมาย แต่มีการจัดระบบหมวดหมู่ไว้เป็นเรื่อง ๆ โดยพิจารณาตามลักษณะกิจกรรม

ในปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต ประเทศอังกฤษจะเน้นหลักเกณฑ์ในเรื่องความ ปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในการประกอบธุรกิจเชิงสร้างสรรค์โดยเฉพาะประเทศอังกฤษจะเน้น การปฏิบัติ เชิงรุกในด้านการเพิ่มปริมาณและคุณภาพของคนประจำเรือให้สามารถกระจายออกสู่ ตลาดหรือธุรกิจพาณิชย์นาวิในระดับภูมิภาค และระดับสากลให้มากขึ้น ภายใต้เงื่อนไขด้านการ ส่งเสริมสุขภาพและสวัสดิการคนประจำเรือให้เป็นที่ดึงดูดใจ โดยคาดหวังจะลดหรือทดแทนคน ประจำเรือที่เป็นคนต่างชาติซึ่งมีข้อได้เปรียบด้านอัตราต้นทุนค่าจ้างที่ถูกกว่า ทั้งนี้เพื่อเป็นการ รักษาระดับและคุณภาพของคนประจำเรือภายใต้เงื่อนไขด้านต้นทุนแรงงานที่เป็นที่พอใจของทั้ง ผู้ประกอบการและบุคคลากรคนประจำเรือของอังกฤษด้วย ผลพลอยได้จากการนี้ก็จะเป็นการ รักษาบทบาทและศักยภาพการแข่งขันในระดับเวทีระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับการพาณิชย์นาวิ ต่อไปในที่สุด¹⁷

แม้ว่ากฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศไทยจะค่อนข้างมีความครบถ้วนสมบูรณ์ และมีมาตรฐานเป็นสากล ทั้งยังเป็นต้นแบบกฎหมายพาณิชย์นาวิแก่หลาย ๆ ประเทศก็ตาม แต่ จากการที่หลักกฎหมายของประเทศไทยนั้นมีลักษณะกระจายอยู่ในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น ประเพณีทางการค้า กฎหมายลายลักษณ์อักษร ซึ่งส่วนใหญ่แล้วจะอยู่ในรูปของคำ พิพากษาศาล อันเนื่องมาจากการที่ประเทศไทยใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์นั่นเอง ซึ่ง ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการยากลำบากในการที่จะเข้าถึงกฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศไทยได้ โดยง่าย เพราะหากใครที่ไม่ได้เป็นคนอังกฤษเองการที่จะศึกษาค้นคว้าและเข้าใจหลักกฎหมายที่มี อยู่ของประเทศอังกฤษอย่างถ่องแท้ก็คงทำได้โดยยาก

¹⁷ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวิและบริษัท บีบีเอ็มที (ประเทศไทย) จำกัด และคณะ, “โครงการจัดทำแผนหลักในการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวิและกฎหมาย อื่นที่เกี่ยวข้อง : รายงานฉบับสมบูรณ์”, (กรุงเทพมหานคร:สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการ พาณิชย์นาวิ กระทรวงคมนาคม, 2545), น.2 -10.

แต่ที่กฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศอังกฤษมีการกำหนดหลักกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับเฉพาะเรื่องได้อย่างดีนั้น เป็นเพราะเดิมทีประเทศอังกฤษเคยเป็นประเทศมหาอำนาจทางทะเลมาก่อน มีหลักปฏิบัติประเพณีมาช้านาน นานจนเกิดเป็นสิ่งที่ยอมรับกันโดยทั่วไปและแพร่หลาย ซึ่งผู้เขียนก็เห็นว่าเป็นลักษณะเฉพาะของประเทศอังกฤษเอง ถ้าหากนำประเทศอังกฤษเทียบกับประเทศไทยแล้วถือว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่เพิ่งเริ่มต้นการพัฒนาในด้านการพาณิชย์นาวิซึ่งแตกต่างจากประเทศอังกฤษมาก อีกทั้งประเทศไทยเองยังใช้ระบบกฎหมายที่แตกต่างกับประเทศอังกฤษด้วยเพราะว่าประเทศไทยใช้ระบบกฎหมายซีวิลลอว์ เพราะฉะนั้นหากประเทศไทยจะมีกฎหมายพาณิชย์นาวิได้อย่างครบถ้วนและมีมาตรฐานอย่างเช่นประเทศอังกฤษคงต้องอาศัยเวลาในการพัฒนาอีกหลายร้อยปี แต่หากประเทศไทยได้มีการจัดทำเป็นประมวลกฎหมายอย่างสาธารณรัฐประชาชนจีนหรือประเทศสวีเดนนั้น ก็จะทำให้ประเทศไทยมีการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวิได้เร็วขึ้นหรืออาจจะเปรียบได้ว่าการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิเป็นทางลัดไปสู่ความสำเร็จในการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศไทย

2 กฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่ใช้รากฐานระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษเหมือนกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างเช่น อินเดีย มาเลเซีย บรูไนและพม่า แต่จะแตกต่างกันไปในรายละเอียดการใช้บังคับและการอนุวัติการ (Implementation) ตามความต้องการและนโยบายโดยเฉพาะของแต่ละประเทศ

การที่ประเทศสิงคโปร์รับเอาระบบกฎหมายคอมมอนลอว์มาใช้นั้นอาจเป็นเพราะประเทศสิงคโปร์เห็นว่าในระยะแรกระบบกฎหมายซีวิลลอว์มีบทบาทความสำคัญน้อยกว่าการตัดสินพิพาทคดีของศาลและบางครั้งการตัดสินพิพาทคดีของศาลล่างไม่สามารถปฏิบัติตามหลัก คำพิพากษาของศาลสูง(stare decisis¹⁸) ได้อย่างเช่นในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ที่ได้ให้ความสำคัญกับคำตัดสินของศาล อย่างไรก็ตามในปัจจุบันประเทศสิงคโปร์ยังเห็นความสำคัญของกฎหมายลายลักษณ์อักษรจึงเริ่มมีการดำเนินการบัญญัติกฎหมายเพื่อมาอุดช่องว่างที่มีอยู่ใน

¹⁸ หลัก Stare Decisis เป็นหลักเกณฑ์ในระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ คือ หลักการที่ศาลล่างต้องยึดถือหรือวินิจฉัยตามคำพิพากษาของศาลสูงหากในคดีนั้น ๆ มีข้อเท็จจริงเหมือนกับในคดีก่อน ๆ

ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ ประเทศสิงคโปร์มีการออกกฎหมายลายลักษณ์อักษรเพื่อนำกฎหมายนั้นมาบังคับใช้กับปัญหาเฉพาะเรื่องต่าง ๆ

สำหรับด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์ได้มีการค่อย ๆ พัฒนาไปทีละน้อยเพื่อรองรับการเพิ่มขึ้นของธุรกิจการขนส่งทางเรือและการค้า ประเทศสิงคโปร์ได้มีการแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับเรื่องกฎหมายการค้าและการขนส่งสินค้าทางเรือมากมายซึ่งก่อให้เกิดเนื้อหาสาระของกฎหมายสมัยใหม่ของประเทศสิงคโปร์เอง ซึ่งเดิมแล้วการพัฒนาด้านกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์เองได้รับอิทธิพลมาจากกฎหมายประเทศอังกฤษ แต่ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ได้รับอิทธิพลกฎหมายพาณิชย์นาวีมาจากประเทศอังกฤษ ประเทศสิงคโปร์ได้มีการขยายความเป็นศูนย์รวมในด้านพาณิชย์นาวีจึงได้มีการบัญญัติมาตรการทางกฎหมายใหม่ ๆ ขึ้นมาเพื่อให้เหมาะสม อำนวยความสะดวกและส่งเสริมสนับสนุนการค้าและการพัฒนาทางด้านพาณิชย์นาวีในภูมิภาคเอเชียและระหว่างประเทศในอนาคต

หลักกฎหมายของประเทศอังกฤษได้เผยแพร่เข้ามาสู่ประเทศสิงคโปร์ก็เพราะว่าประเทศสิงคโปร์นั้นเป็นประเทศอาณานิคมของประเทศอังกฤษ การค้าขายทางทะเลของประเทศสิงคโปร์นั้นทำให้ประเทศสิงคโปร์เริ่มปรากฏมีกฎหมายพาณิชย์นาวีขึ้น คือ The Merchant Shipping Ordinance 1910 ซึ่งกฎหมายพาณิชย์นาวีฉบับนี้ได้วางพื้นฐานสำหรับการพัฒนาและการแก้ไขกฎหมายพาณิชย์นาวี โดยหลังจากนั้นก็ได้มีการรวบรวมหลักกฎหมายที่พัฒนาจนกลายมาเป็น Merchant Shipping Act ในปัจจุบัน

นอกจากนี้ประเทศสิงคโปร์ยังคำนึงถึงการที่จะทำให้ประเทศมีสถานภาพความเป็นสากล เพื่อยกระดับให้ประเทศสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางทางด้านพาณิชย์นาวีในแถบภูมิภาคเอเชีย ประเทศสิงคโปร์จึงได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและลงนามให้สัตยาบันอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับพาณิชย์นาวีหลายฉบับ

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์อยู่ในรูปแบบของพระราชบัญญัติต่าง ๆ เช่นเดียวกับของประเทศไทย โดยพระราชบัญญัติที่สำคัญมากหรือเรียกได้ว่าเป็นกฎหมายหลักของประเทศสิงคโปร์ คือ Merchant Shipping Act 1995

2.1 หลักเกณฑ์และสาระสำคัญของกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ประเทศสิงคโปร์ได้จัดทำขึ้นเป็นกฎหมายรายฉบับ

จากที่กล่าวไปแล้วข้างต้นว่าระบบกฎหมายของประเทศสิงคโปร์ได้ยึดถือระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษเป็นหลัก แม้กระทั่งในการตัดสินพิจารณาคดีของผู้

พิพากษาประเทศสิงคโปร์ยังมีการอ้างอิงถึงหลักกฎหมายในคดีก่อน ๆ ของประเทศอังกฤษ (english case law) ที่ได้ตัดสินไปแล้วมาปรับใช้ในการพิจารณาคดี โดยกฎหมายที่สำคัญของประเทศสิงคโปร์ส่วนใหญ่แล้วจะเกิดจากศาลหรือผู้พิพากษาเป็นผู้สร้างหลักกฎหมาย หรือ judge made law ตามอย่างระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษ ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายเรื่องละเมิด นิติกรรม-สัญญา ทรัพย์สิน กฎหมายอาญา กฎหมายปกครอง กฎหมายครอบครัว ทั้งนี้รวมถึงกฎหมาย พาณิชยนาวิด้วย โดยกฎหมายพาณิชยนาวิของประเทศสิงคโปร์ได้มีการออกกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องพาณิชยนาวิต่าง ๆ เช่น

2.1.1 เรือและการจดทะเบียนเรือ

กฎหมายที่ใช้บังคับกับเรือและการจดทะเบียนเรือของประเทศสิงคโปร์ปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติพาณิชยนาวิ ค.ศ. 1995 หรือ Merchant Ship Act 1995 หมวดที่ 2 ว่าด้วยเรื่อง การจดทะเบียนเรือของสิงคโปร์ (Singapore Registry) โดยได้จำแนกเรือออกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ เรือที่ไม่ได้จดทะเบียน เรือต่างชาติ และเรือสิงคโปร์

หลักเกณฑ์และวิธีการ การขอจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ มีดังนี้

1. คุณสมบัติของผู้ขอจดทะเบียนเรือ

1.1 กรณีเป็นบุคคลธรรมดา ต้องเป็นผู้มีสัญชาติสิงคโปร์หรือเป็นบุคคลที่มีภูมิลำเนาในประเทศสิงคโปร์

1.2 กรณีเป็นนิติบุคคล ต้องเป็นบริษัทที่มีการดำเนินงานในประเทศสิงคโปร์ และหากเจ้าของเรือเป็นบริษัทที่มีผู้ถือหุ้นเป็นชาวต่างชาติมากกว่าร้อยละ 50 มีเงื่อนไขว่าเรือที่นำมาจดทะเบียนต้องเป็นเรือกลที่มีขนาดตั้งแต่ 1,600 ตันกรอสขึ้นไป อย่างไรก็ตาม หากเป็นเรือที่มีขนาดเล็กกว่า 1,600 ตันกรอส ก็อาจจะจดทะเบียนเป็นเรือสิงคโปร์ได้ หากเรือดังกล่าวดำเนินงานในประเทศสิงคโปร์ โดยเจ้าของเรือจะต้องร้องขอยกเว้นเป็นกรณี ๆ ไป¹⁹

¹⁹ กาญจนา คงวันดี. “การจดทะเบียนเรือสากล : ศึกษาความเป็นไปได้และแนวทางของกฎหมายไทย”, (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์)

2. เอกสารประกอบการจดทะเบียนเรือ

การร้องขอเพื่อดำเนินการจดทะเบียนเรือ เจ้าของเรือหรือบุคคลซึ่งกระทำการแทน จะต้องทำคำร้องขอเป็นลายลักษณ์อักษร และเอกสารประกอบการจดทะเบียนเรือสิ่งต่อไปนี้

- 1.1 คำร้องขอจดทะเบียนเรือ
- 1.2 คำแถลงความเป็นเจ้าของเรือ (The declaration of ownership)
- 1.3 เอกสารแสดงกรรมสิทธิ์ของเรือ (The document of title to the ship)
- 1.4 หลักฐานการถอนทะเบียนจากรัฐเจ้าของทะเบียนเดิม (Evidence of the cancellation of any foreign registry)
- 1.5 ใบรับรองระวางน้ำหนักของเรือ (The Ship's Tonnage Certificate)
- 1.6 ใบรับรองการต่อเรือ (Certificate specifying the ship's build)
- 1.7 เอกสารอื่น ๆ ตามที่นายทะเบียนร้องขอ เช่น หลักฐานการออกเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือ

3. เครื่องหมายของเรือ (Marking of Ship)

กฎหมายพาณิชย์ของสิงคโปร์ได้กำหนดว่าก่อนนำเรือมาจดทะเบียนเรือสิงคโปร์ เรือนั้นจะต้องมีเครื่องหมายที่ถาวรและเห็นได้ชัดเจน โดยเรือต้องมีชื่อเรือเขียนไว้บนหัวเรือ และต้องมีชื่อเรือรวมทั้งชื่อเมืองท่าจดทะเบียนของเรือเขียนไว้บนท้ายเรือ ซึ่งหากพื้นหลังของเรือเป็นสีเข้ม กฎหมายกำหนดให้ต้องใช้ตัวอักษรสีขาวหรือสีเหลือง หากพื้นหลังของเรือเป็นสีอ่อนจะต้องใช้ตัวอักษรสีดำและตัวอักษรจะต้องมีขนาดความยาวไม่เกิน 1 เซนติเมตร (หรือ 10 เซนติเมตร) และมีความกว้างในขนาดที่ได้สัดส่วน นอกจากนั้นจะต้องมีตัวเลขมาตรฐานวัดระดับความลึกของน้ำที่เรือสามารถแล่นผ่านร่องน้ำได้อย่างปลอดภัย (Sea Water Draught) เขียนไว้บนด้านข้างของลำเรือทั้งสองข้าง หากมาตรวัดนี้มีการระบุตัวเลขไม่ถูกต้องหรืออาจทำให้เกิดความเข้าใจผิดได้ เจ้าของเรือจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 10,000 ดอลลาร์สิงคโปร์

4. ค่าธรรมเนียมในการจดทะเบียนเรือ

ในการจดทะเบียนเรือสิงคโปร์นอกจากจะมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการรับจดทะเบียนเรือแรกเข้าแล้วยังมีการเรียกเก็บภาษีประจำปีหรือค่าธรรมเนียมประจำปีด้วย โดยการเรียกเก็บเงินทั้งสองอย่างจะคิดตามระวางน้ำหนักตันของเรือ เช่น การเก็บค่าธรรมเนียมในการรับจดทะเบียนเรือแรกเข้าเรียกเก็บจำนวน 2.50 ดอลลาร์สิงคโปร์ต่อน้ำหนักตันสุทธิของเรือจดทะเบียน โดยจะเรียกเก็บขั้นต่ำไม่เกิน 1,250 ดอลลาร์สิงคโปร์ แต่สูงสุดจะต้องไม่เกิน 100,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ ส่วนการเรียกเก็บภาษีประจำปีหรือค่าธรรมเนียมประจำปีตามระวางน้ำหนักตัน

ของเรือจดทะเบียนนั้นจะเรียกเก็บจากเรือสิงคโปร์ทุกลำจำนวน 20 เหรียญต่อน้ำหนักตันสุทธิของเรือจดทะเบียน โดยมีการเรียกเก็บขั้นต่ำไม่เกิน 100 ดอลลาร์สิงคโปร์ โดยกรณีนี้ไม่มีการกำหนดอัตราเรียกเก็บขั้นสูงสุดไว้ เป็นต้น

การจดทะเบียนเรือจะสมบูรณ์ต่อเมื่อนายทะเบียนได้ออกใบรับรองการจดทะเบียนเรือ (Certificate of registry) ให้แล้ว

สำหรับในเรื่องในเรื่องความปลอดภัยของตัวเรือประเทศสิงคโปร์ได้ลงนามรับรองอนุสัญญา SOLAS 1974 จึงได้กำหนดให้เรือทุกลำต้องมีใบรับรองตามอนุสัญญานี้จากสถาบันเรือที่มีอำนาจมาแสดงในขณะยื่นคำร้องขอจดทะเบียนการชำระค่าภาษีต้นเน็ตประจำปีหรือเมื่อสำนักทะเบียนตรวจด้วย²⁰

2.1.2 การรับขนของทางทะเล

กฎหมายที่ใช้บังคับกับเรื่องการรับขนของทางทะเลของประเทศสิงคโปร์ ได้แก่ Carriage of Goods by Sea Act โดยประเทศสิงคโปร์ได้นำหลักเกณฑ์ของ The Hague-Visby Rules มาใช้ โดยหลักเกณฑ์ของกฎหมายฉบับนี้มีผลแก่ผู้ถือเจ้าของเรือในด้านข้อยกเว้นความรับผิด ข้อจำกัดความรับผิด ซึ่งประเทศสิงคโปร์ได้นำหลักกฎหมายเรื่องขนของทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้ทั้งหมด ปรากฏอยู่ในตารางแนบท้ายกฎหมาย Application Of English Law Act ในส่วนที่ 2 ลำดับ 13 นอกจากนี้ยังมี Bill of Lading Act ใช้บังคับกับหลักเกณฑ์ในเรื่องการรับขนของทางทะเลด้วย

²⁰ Phang, Sock-Yong และ Toh, Rex S.2539, นโยบายของประเทศสิงคโปร์ในเรื่องการส่งเสริมการจดทะเบียนเรือ, แปลโดย เสาวภาภรณ์ ปิยะรัตน์ และ วาริพร ศักดิ์สมบูรณ์, วารสารการพาณิชย์ ปี 15,2, น.85 (พฤษภาคม 2539).

2.1.3 การประกันภัยทางทะเล

กฎหมายในด้านการประกันภัยทางทะเลของประเทศสิงคโปร์ได้นำหลักกฎหมายการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้ทั้งหมด คือ The Maritime Insurance Act 1906 ปรากฏอยู่ในตารางแนบท้ายพระราชบัญญัติ Application Of English Law Act ในส่วนที่ 2 ลำดับ 5

2.1.4 คนประจำเรือ

หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องคนประจำเรือของประเทศสิงคโปร์ปรากฏพบอยู่ในกฎหมาย 2 ฉบับ ได้แก่ กฎหมายการทำเรือสิงคโปร์ ค.ศ.1996 หมวด 7 การจ้างงานลูกเรือ (Employment of Seamen) และ กฎหมายพาณิชย์นาวี ค.ศ.1995 หมวด 4 ลูกเรือ (Crew Matter) ซึ่งมีหลักเกณฑ์และสาระสำคัญเรื่องคนประจำเรือในแต่ละกฎหมาย ดังนี้

1) หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องคนประจำเรือตามกฎหมายการทำเรือสิงคโปร์ ค.ศ. 1996 มีบัญญัติไว้เพียง 3 มาตรา โดยมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

กฎหมายการทำเรือสิงคโปร์ ค.ศ.1996 กำหนดให้ผู้ที่เป็นนายจ้างหรือผู้ว่าจ้าง ได้แก่ บุคคลดังต่อไปนี้ เจ้าของเรือ ผู้เช่าเรือ ผู้ดำเนินการเรือรวมถึงตัวแทนของบุคคลดังกล่าวด้วย และนายเรือ

โดยการว่าจ้างของนายจ้างห้ามมีข้อตกลงให้คนประจำเรือทำการขนส่งออกนอกประเทศสิงคโปร์อันมีวัตถุประสงค์ที่ฝ่าฝืนกฎข้อบังคับของการทำเรือประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเป็นหน่วยงานที่ออกกฎข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคนประจำเรือโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี เช่น มีการกำหนดจำนวน อายุ คุณสมบัติ สมรรถภาพร่างกายของผู้ที่จะมาทำหน้าที่เป็นคนประจำเรือ

หากนายจ้างทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติในเรื่องการจ้างงานคนประจำเรือจะมีความผิด ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 2,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ หรือจำคุกไม่เกิน 2 ปี หรือทั้งจำและปรับ

2) หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องคนประจำเรือตามกฎหมายพาณิชย์นาวี ค.ศ.1995 มีสาระสำคัญ ดังต่อไปนี้

ขอบเขตการใช้บังคับ

หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องคนประจำเรือตามพระราชบัญญัตินี้จะไม่ใช่บังคับกับกรณีที่มีการว่าจ้างคนให้ทำงานบนเรือในอุตสาหกรรมประมง เรือสำราญ เรือของท่าเรือ และเรือที่ไม่สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยเครื่องจักร

การว่าจ้างคนประจำเรือให้ทำงานบนเรือจะต้องทำเป็นสัญญาว่าจ้างระหว่างผู้ว่าจ้างกับคนประจำเรือ

สิทธิของคนประจำเรือ

คนประจำเรือมีสิทธิได้รับค่าจ้างตามสัญญาว่าจ้างเต็มเวลาที่ตนทำงานเมื่อได้ปฏิบัติตามหน้าที่แล้ว

หากคนประจำเรือถูกสั่งปลดตามข้อตกลงในสัญญาว่าจ้างก่อนมีการเริ่มออกเดินทางหรือได้รับค่าจ้าง 1 เดือน โดยที่ไม่มีความผิดและไม่ยินยอม คนประจำเรือมีสิทธิได้รับค่าจ้าง และค่าชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากการปลดออก แต่ไม่เกินจำนวนเงินค่าจ้าง 1 เดือน

คนประจำเรือมีสิทธิได้รับเงินค่าจ้างในขณะหยุดงานอันเนื่องมาจากความเจ็บป่วย หากมีใบรับรองแพทย์ที่ได้ระบุว่าสมรรถภาพทางร่างกายไม่สามารถที่จะออกเดินเรือทางทะเลได้

หน้าที่และความรับผิดชอบ

หากคนประจำเรือมีเจตนาละเลยไม่ปฏิบัติหน้าที่ ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายหรือร่วมกับบุคคลประจำเรือคนอื่นไม่ปฏิบัติตามคำสั่งที่ชอบด้วยกฎหมายในเวลาที่เรือเดินทางในทะเล ชัดขวางการเดินเรือทะเล จะต้องรับผิดชอบในการกระทำความผิด โดยต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ เช่น การที่นายเรือมีความประพฤติไม่เหมาะสมด้วยการดื่มสุราเป็นอาชญา

กรณีเป็นการกระทำความผิดของบุคคลอื่นบนเรือที่ไม่ได้รับอนุญาตจากนายเรือหรือผู้มีอำนาจอื่นใดให้เดินทางด้วย บุคคลนั้นจะต้องปฏิบัติตามข้อบังคับต่าง ๆ ของนายเรือและต้องปฏิบัติตามคำสั่งของนายเรือเสมือนว่าตนเป็นผู้ที่ถูกว่าจ้างให้เป็นคนประจำเรือ

นายเรือ

หากนายเรือไม่ได้ทำหน้าที่เป็นนายเรือแล้ว จะต้องทำการส่งมอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับเรือและคนประจำเรือที่อยู่ในความดูแลของตนให้แก่บุคคลผู้มารับหน้าที่ต่อ หากไม่ปฏิบัติตามโดยไม่มีสาเหตุอันควรจะต้องรับผิดชอบ ระวางโทษปรับไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์สหรัฐ

2.1.5 การกักเรือ

ในเรื่องการกักเรือ (Arrest of Ship) ของประเทศสิงคโปร์ได้มีการให้อำนาจศาลผ่านทาง High Court (Admiralty Jurisdiction) Act

2.1.6 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

กฎหมายที่ใช้บังคับเกี่ยวกับหลักเกณฑ์เรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลของประเทศสิงคโปร์ คือ กฎหมายพาณิชย์นาวี ค.ศ.1995 ในหมวด 9 ซึ่งได้มีการบัญญัติหลักเกณฑ์สองเรื่องรวมไว้ด้วยกัน ได้แก่ หลักเกณฑ์เรื่องซากปรักหักพังและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลโดยหลักเกณฑ์เรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลปรากฏอยู่ในบทบัญญัติมาตรา 166 – มาตรา 177 มีสาระสำคัญดังนี้

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้แบ่งออกเป็น 2 กรณี คือ

1 การช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์

เมื่อผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้เข้าช่วยเหลือเพื่อช่วยเหลือชีวิตมนุษย์จากเรือใด ๆ ภายในประเทศสิงคโปร์ หรือช่วยเหลือชีวิตมนุษย์จากเรือสิงคโปร์ในที่แห่งอื่น เจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าที่ได้รับการช่วยเหลือไว้ต้องจ่ายค่าตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย โดยเจ้าของเรือจะต้องจ่ายค่าตอบแทนในกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์เป็นอันดับแรกก่อนที่จะจ่ายค่าตอบแทนให้แก่สิทธิเรียกร้องของการช่วยเหลือกู้ภัยในกรณีอื่น

2. การช่วยเหลือกู้ภัยของหรือซากเรือ

หากบุคคลใดได้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือหรือของบนเรือที่อับปาง เกยตื้น หรือตกอยู่ในภัยพิบัติ ณ ที่ใดหรือบริเวณใกล้เคียงฝั่งของสิงคโปร์หรือบริเวณกระแสน้ำขึ้นน้ำลงภายในเขตของสิงคโปร์ นอกจากผู้ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวจะต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยแล้ว ผู้ที่จะต้องจ่ายเงินค่าตอบแทนยังรวมถึงเจ้าของเรือ (the owner of the ship) เจ้าของสินค้า หรือเจ้าของซากเรือด้วย

เมื่อมีข้อพิพาทระหว่างผู้ช่วยเหลือกู้ภัยและเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าหรือเจ้าของซากเรือ จะต้องตกลงเรื่องจำนวนค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตหรือทรัพย์สินไม่ว่าจะเป็นการให้ความช่วยเหลือในหรือนอกประเทศสิงคโปร์ก็ตาม หากไม่สามารถตกลงกันได้ตามข้อตกลงหรือโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการ อาจนำเรื่องนี้ให้ศาลชั้นต้นเป็นผู้พิจารณากำหนดค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัย หากคู่กรณียินยอมและมูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือกู้ภัยไว้กับจำนวนเงินที่ได้มีการเรียกร้องมีมูลค่าไม่เกิน 50,000 ดอลลาร์สิงคโปร์

นอกเหนือจากข้อพิพาทเรื่องค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย หากมีข้อพิพาทอื่นใดที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัย ข้อพิพาทดังกล่าวอาจถูกตัดสินโดยศาลสูง แต่หากศาลสูงตัดสินให้ผู้ใช้สิทธิเรียกร้องได้รับเงินชดเชยไม่เกินกว่าจำนวน 50,000 ดอลลาร์สิงคโปร์ ผู้ใช้สิทธิเรียกร้อง

ดังกล่าวจะไม่มีสิทธิได้รับชดใช้ในค่าใช้จ่าย ค่าธรรมเนียมใดๆ จากการดำเนินการฟ้องร้องคดี เว้นแต่ศาลเห็นว่าคดีดังกล่าวสมควรได้รับการพิจารณาคดีจากศาลสูง

ศาลสูงมีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีในสิทธิเรียกร้องเกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ว่าจะมีการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยในเขตทะเลหลวงหรือภายในประเทศในสิงคโปร์ หรือมีการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยในเขตทะเลหลวงส่วนหนึ่งและภายในประเทศสิงคโปร์อีกส่วนหนึ่งก็ตาม

2.1.7 ความรับผิดของเจ้าของเรือและผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล

หลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดของเจ้าของเรือและผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเลของประเทศสิงคโปร์ได้นำหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 (The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976) มาใช้บังคับดังปรากฏในหมวด 8 ของกฎหมายพาณิชย์นาวี ค.ศ. 1995 (Merchant Shipping Act 1995) โดยบัญญัติไว้เพียง 11 มาตรา ซึ่งมีสาระสำคัญดังต่อไปนี้

การยกเว้นความรับผิด

เจ้าของเรือสิงคโปร์ไม่ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหาย หากทรัพย์สินบนเรือได้สูญหายหรือได้รับความเสียหายจากอัคคีภัยที่เกิดขึ้นบนเรือ หรือเมื่อสิ่งของมีค่าบนเรือได้สูญหายหรือเสียหายจากการขโมย โจรกรรมหรือการกระทำอื่นใดที่ไม่ซื่อสัตย์ และในขณะเวลาที่ทำการขนส่งเจ้าของเรือหรือผู้ส่งไม่แจ้งถึงลักษณะและมูลค่าแห่งของมีค่าให้แก่เจ้าของเรือหรือนายเรือให้ทราบไว้ในใบตราส่งหรือไม่ได้แจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรใด ๆ

แต่ทั้งนี้การยกเว้นความรับผิดดังกล่าวไม่เป็นการยกเว้นความรับผิดของบุคคลใดที่ก่อให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยส่วนตัวของบุคคลนั้น โดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความสูญหายหรือละเลยโดยที่รู้ว่าการกระทำนั้นอาจเกิดขึ้นได้ ซึ่งกรณีในกรณีนี้บุคคลดังกล่าวจะไม่มีสิทธิที่จะยกเว้นความรับผิดได้ โดยกฎหมายสิงคโปร์ได้บัญญัติให้เป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 4²¹ แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976

²¹ The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

Article 4 Conduct barring limitation

การจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล

สิทธิเรียกร้องที่สามารถจำกัดความรับผิดได้นั้น กฎหมายสิงคโปร์ได้กำหนดให้นำบทบัญญัติในมาตรา 2 วรรค 1 (a) – (c) และ (f)²² แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ.1976 มาใช้บังคับ ดังนั้นสิทธิเรียกร้องที่สามารถจำกัดความรับผิดได้ ได้แก่

1.สิทธิเรียกร้องเพื่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บ หรือการสูญหาย เสียหายแก่ทรัพย์สิน (รวมทั้งความเสียหายที่เกิดแก่อุปกรณ์ของท่าเรือ อ่าวจอดเรือ และเครื่องช่วยในการเดินเรือ) ที่เกิดขึ้นบนเรือหรือเกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินงานของเรือหรือการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย

“A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.”

²² The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

Article 2 Claims subject to limitation

“1.Subject to Article 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability :

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggages;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการชักเข้าในการขนส่งของ และคนโดยสารทางทะเล ตลอดจนสมรรถนะของคนโดยสาร

3. สิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดจากการละเมิดต่อสิทธิอื่นใด นอกเหนือไปจากสิทธิทางสัญญาที่เกิดขึ้นโดยตรงและเกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของเรือหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

4. สิทธิเรียกร้องของบุคคลที่ไม่ใช่บุคคลต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับมาตรการที่ใช้ในการป้องกันหรือบรรเทาความสูญหายซึ่งบุคคลที่รับผิดชอบสามารถจำกัดความรับผิดชอบของตนได้และความเสียหายที่เป็นผลจากการใช้มาตรการดังกล่าว

ในกรณีสิทธิเรียกร้องเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่อุปกรณ์ของท่าเรือ อ่าวจอดเรือ และเครื่องช่วยในการเดินเรือนั้นจะต้องอยู่ในลำดับก่อนสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ

ขอบเขตของการจำกัดความรับผิด

กฎหมายสิงคโปร์ให้นำบทบัญญัติในมาตรา 6 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 มาใช้บังคับ และได้กำหนดเพิ่มเติมว่าให้นำบทบัญญัติในมาตรา 6 ดังกล่าวมาใช้บังคับกับ

1. เรือที่ได้รับอนุญาตให้ใช้ในบริเวณท่าเรือของประเทศสิงคโปร์ (Harbour Craft) โดยให้นำจำนวนเงินรวมตามมาตรา 6 วรรค 1 (a) (i) และ (b) (i) แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 มากำหนดเป็นจำนวนเอาประกันภัย เพื่อนำมาใช้บังคับกับเรือดังกล่าวที่ได้ไปก่ออันตรายให้แก่บุคคลภายนอกซึ่งจำนวนจำกัดความรับผิดตามมาตรา 6 วรรค 1 (a) (i) และ (b) (i)²³ นั้นมีดังต่อไปนี้

²³ The Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976

Article 6 The general limits

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in Article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follow;

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury.

(i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons

(b) in respect of any other claims.

(i) 167,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons

- 1) ความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่ไม่ใช่คนโดยสาร
 - เรือที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จะต้องรับผิดในค่าเสียหายจำนวน 333,000 SDR
- 2) ความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องกรณีสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ
 - เรือที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส จะต้องรับผิดในค่าเสียหายจำนวน 167,000 SDR
2. เรือที่มีขนาดต่ำกว่า 300 ตันกรอส โดยได้กำหนดจำนวนจำกัดความรับผิดไว้ ดังนี้
 - 1) ความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่ไม่ใช่คนโดยสาร
 - เรือที่มีขนาดต่ำกว่า 300 ตันกรอส จะต้องรับผิดในค่าเสียหายจำนวน 166,667 SDR
 - 2) ความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องกรณีสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ
 - เรือที่มีขนาดต่ำกว่า 300 ตันกรอส จะต้องรับผิดในค่าเสียหายจำนวน 83,333 SDR

และในกรณีความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องกรณีอื่นนอกจากสิทธิเรียกร้องกรณีเสียชีวิตหรือบาดเจ็บจะมีการคิดค่าเสียหายจากขนาดของเรือ โดยขนาดของเรือจะถูกกำหนดโดยคำสั่งของรัฐมนตรี

สำหรับขอบเขตการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องจากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บที่เกิดขึ้นแก่คนโดยสารตามสัญญาฉบับคนโดยสาร กฎหมายสิงคโปร์ได้บัญญัติให้นำมาตรา 7 แห่งอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการจำกัดความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ.1976 มาใช้บังคับ โดยเจ้าของเรือจะสามารถจำกัดความรับผิดในกรณีนี้ไว้ในจำนวน 46,666 SDR คุณด้วยจำนวนคนโดยสารที่เรือนั้นได้รับอนุญาตให้บรรทุกได้ตามใบอนุญาตให้ใช้เรือ โดยใบอนุญาตให้ใช้เรือดังกล่าวจะต้องมีการออกตามหรือได้รับการยอมรับโดยกฏข้อบังคับที่การทำเรือประเทศสิงคโปร์ด้วยความเห็นชอบของรัฐมนตรีเป็นผู้กำหนด

2.1.8 ทำเรือ

หลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับเรื่องทำเรือของสิงคโปร์ ได้แก่ กฎหมายการทำเรือสิงคโปร์ 1996²⁴ (Maritime and Port Authority of Singapore Act 1996) โดยแบ่งออกเป็นทั้งหมด 16 หมวด โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

การทำเรือสิงคโปร์ ประกอบไปด้วย ประธานกรรมการและกรรมการอย่างน้อย 2 คน แต่ทั้งนี้ไม่เกิน 11 คน

²⁴ กฎหมายฉบับนี้ได้พูดถึงเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปด้วย

อำนาจหน้าที่ของการท่าเรือสิงคโปร์

1. สนับสนุนการใช้ท่าเรือ การปรับปรุงและพัฒนาของการใช้ท่าเรือ
2. ควบคุม บังคับในเรื่องการเดินเรือภายในท่าเรือและกำหนดวิธีการเดินเรือภายในท่าเรือ
3. จัดให้มีและบำรุงรักษาสิ่งที่มีไว้เพื่อให้ความสะดวกในการเดินเรือภายในน่านน้ำของสิงคโปร์ เช่น ประภาคาร ไฟนำทางในการเดินเรือ ให้พอเพียงและมีประสิทธิภาพ
4. เผยแพร่ข้อมูลเกี่ยวกับการเดินเรือ
5. ออกใบอนุญาตและออกระเบียบตามกฎหมายเกณฑ์การปฏิบัติหน้าที่อันเกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกและการให้บริการของกิจการท่าเรือ
6. ต้องทำให้ภายในท่าเรือมีความปลอดภัย
7. ต้องทำให้บุคคลที่รับบริการของกิจการท่าเรือนั้นมีความปลอดภัย
8. ส่งเสริมให้มีความน่าเชื่อถืออย่างมีประสิทธิภาพของผู้ที่ได้รับอนุญาตจากรัฐ เท่าที่จะสามารถทำได้ ให้เป็นที่ยอมรับตามมาตรฐานสากลและความต้องการของประชาชน
9. สร้างกรอบเกี่ยวกับข้อกำหนดทางเศรษฐกิจในเรื่องการอำนวยความสะดวกและการให้บริการของกิจการท่าเรือ เพื่อสนับสนุน รักษาความยุติธรรมในการควบคุมการแข่งขันทางการตลาด และป้องกันไม่ให้เกิดการผูกขาด
10. ส่งเสริม จัดให้มีโครงการฝึกอบรมเพื่อสมาชิกการค้าทางทะเล (Members of the mercantile marine) และการขนส่งทางทะเลและอุตสาหกรรมท่าเรือ
11. พัฒนา สนับสนุนและควบคุมการจ้างงานระหว่างสมาชิกการค้าทางทะเล (Members of the mercantile marine)
12. ออกข้อกำหนดในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลและความปลอดภัยทางทะเล บุคลากรบนเรือเดินทะเลและการป้องกันมลภาวะทางทะเล
13. สนับสนุนการพัฒนาของการขนส่งทางทะเล
14. แนะนำรัฐบาลในเรื่องที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและข้อกำหนดต่างๆ ของการอำนวยความสะดวกและการให้บริการของกิจการท่าเรือ
15. เป็นตัวแทนของสิงคโปร์ในการกระทำใด ๆ ในทางระหว่างประเทศเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและกิจการท่าเรือ
16. ปฏิบัติหน้าที่หรืออำนวยความสะดวกในการปฏิบัติหน้าที่ทางระหว่างประเทศของรัฐเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเลและกิจการท่าเรือ

17. ปฏิบัติตามหน้าที่อื่น ๆ ที่ได้รับมอบหมายอาศัยอำนาจตามพระราชบัญญัติการทำเรือสิงคโปร์ 1996 นี้หรือกฎหมายลายลักษณ์อักษรอื่น ๆ

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามอำนาจหน้าที่ดังกล่าว การทำเรือสิงคโปร์จะต้องคำนึงถึงการช่วยเหลือในการพัฒนาและการขยายตัวทางด้านการอำนวยความสะดวกและการให้บริการกิจการท่าเรือ โดยทำการร่วมมือกับประเทศอื่น ๆ และองค์ระหว่างประเทศ การทำให้บุคลากรสามารถจัดการดูแลในด้านอำนวยความสะดวกและการให้บริการกิจการท่าเรือในสิงคโปร์ ให้แข่งขันอย่างมีประสิทธิภาพกับประเทศอื่น ๆ การส่งเสริมมาตรการเพื่อความปลอดภัยของชีวิตภายในท่าเรือ การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาทางด้านการอำนวยความสะดวกและการให้บริการกิจการท่าเรือ การร่วมมือกับสถาบันการศึกษาเพื่อส่งเสริมการศึกษาในสาขาวิชาที่เกี่ยวข้องกับการอำนวยความสะดวกและการให้บริการกิจการท่าเรือ

โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรี การทำเรือจะต้องแต่งตั้งหัวหน้าผู้บริหาร (Chief Executive) ตามข้อตกลงและเงื่อนไขที่การทำเรือได้กำหนดไว้ หัวหน้าผู้บริหารต้องรับผิดชอบต่อกรรมการแต่งตั้งนั้นตามที่การทำเรือได้กำหนด หัวหน้าผู้บริหารต้องรับผิดชอบแก่การทำเรือเพื่อการจัดการและการบริหารงานตามภาระหน้าที่ของการทำเรือในเรื่องที่เกี่ยวกับนโยบายที่การทำเรือได้กำหนดและหัวหน้าผู้บริหารจะไม่สามารถย้ายออกจากสำนักงานได้โดยไม่ได้รับความยินยอมจากรัฐมนตรี

หากหัวหน้าผู้บริหารไม่ได้อยู่ในประเทศสิงคโปร์แบบชั่วคราวหรือไม่สามารถปฏิบัติหน้าที่ได้ชั่วคราวเป็นเหตุมาจากความเจ็บป่วยหรือเหตุอื่นใด การทำเรืออาจแต่งตั้งบุคคลอื่นมาปฏิบัติหน้าที่แทนในช่วงระยะเวลาที่หัวหน้าผู้บริหารไม่อยู่

ส่วนของรายได้ที่การทำเรือได้รับจากการดำเนินงานในแต่ละปีนั้นจะถูกนำมาใช้เป็นค่าใช้จ่ายของการทำเรือ เช่น ค่าตอบแทน ค่าธรรมเนียม ค่าเบี้ยเลี้ยงของสมาชิกการทำเรือ เงินเดือน ค่าชดเชย เงินตอบแทนพิเศษของพนักงาน ตัวแทน ลูกจ้างของการทำเรือ ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานกิจการท่าเรือ ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทรัพย์สินของการทำเรือ เป็นต้น

ความรับผิดชอบของการท่าเรือ

ในการอนุญาตออกใบอนุญาตในการใช้ท่าเรือ การท่าเรือไม่ต้องรับผิดชอบในเหตุใด ๆ เพื่อการได้รับบาดเจ็บ ความสูญหาย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่บุคคลใดได้รับอันเนื่องมาจากความผิด ความประมาทเลินเล่อ การผิดสัญญา การกระทำอันไม่ชอบด้วยกฎหมายหรือการละเว้นการกระทำของผู้ได้รับอนุญาตหรือตัวแทน ลูกจ้างของผู้ได้รับอนุญาต

ข้อยกเว้นความรับผิดของการทำเรือ

การทำเรือไม่ต้องรับผิดในกรณีใด ๆ ต่อบุคคลอื่นที่ได้รับความสูญหาย เสียหาย บาดเจ็บหรือค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากความผิด ความประมาทเลินเล่อ การผิดสัญญาหรือการกระทำหรืองดเว้นการกระทำอื่นใดของผู้ได้รับอนุญาตหรือตัวแทนหรือลูกจ้างของผู้ได้รับอนุญาต

การจำกัดความรับผิดของการทำเรือ

ในกรณีมีความสูญหาย เสียหาย หรือการทำลายต่อเรือ ของบนหรือสิ่งอื่นใดก็ตามที่อยู่บนเรือ การทำเรือสิ่งใดไม่ต้องรับผิดในความเสียหายที่เกินไปจากจำนวนเงินรวมที่ต้องชดเชยไม่เกินอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา ณ ปัจจุบันของสิ่งใดที่เท่ากับจำนวน 1,000 ฟรังก์ทองคำสำหรับน้ำหนักของเรือแต่ละตัน

2.2 ข้อสังเกตบางประการจากการได้ศึกษาหลักกฎหมายพาณิชย์ของประเทศสิงคโปร์

ประเทศสิงคโปร์เป็นประเทศที่ล้อมรอบด้วยทะเลและมีอาณาเขตประเทศเพียงเล็กน้อยเมื่อเทียบกับประเทศอื่นในกลุ่มเดียวกัน และด้วยสภาพภูมิศาสตร์เอื้ออำนวยต่อการเป็นเมืองท่าด้วย นโยบายของประเทศสิงคโปร์จึงให้ความสำคัญกับการขนส่งทางทะเลและการพัฒนาบริการด้านพาณิชย์อื่นอย่างมาก รัฐบาลได้เชิญชวนให้ชาวต่างชาติมาลงทุนโดยรัฐบาลให้การสนับสนุนด้านต่าง ๆ เช่น การก่อสร้างพื้นฐาน การให้ความสนับสนุนด้านเงินทุนระยะยาว ดอกเบี้ยต่ำ การพัฒนาด้านการสื่อสารและเทคโนโลยี การพัฒนาบุคลากร เป็นต้น เหล่านี้เป็นปัจจัยที่ทำให้ประเทศสิงคโปร์มีความแข็งแกร่งและโดดเด่นด้านพาณิชย์มากประเทศหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย และจากการที่ประเทศสิงคโปร์เคยเป็นประเทศอาณานิคมของประเทศอังกฤษซึ่งมีความเป็นผู้นำทางด้านการพาณิชย์มาตั้งแต่อดีต กฎหมายพาณิชย์ของประเทศสิงคโปร์จึงได้พัฒนาและสร้างขึ้นมาโดยเทียบเคียงกับกฎหมายพาณิชย์ของประเทศอังกฤษ²⁵

อีกทั้งระบบกฎหมายของประเทศสิงคโปร์มีพื้นฐานตามระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ของประเทศอังกฤษ และส่วนใหญ่คำพิพากษาของศาลประเทศสิงคโปร์จะตัดสินโดย

²⁵ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์และบริษัท บีบีเอ็มที (ประเทศไทย) จำกัด และคณะ, *อ่าวแล้วเชิงอรรถที่ 17*, น.2-20.

อ้างอิงถึงคำพิพากษาของศาลอังกฤษ ซึ่งจะมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษ การตีความบทบัญญัติของกฎหมายประเทศสิงคโปร์ก็ยังคงอิงพื้นฐานบนกฎหมายที่บังคับใช้ของประเทศอังกฤษ จึงทำให้กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์มีความคล้ายคลึงกับกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศอังกฤษเป็นอย่างมาก

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์ได้ปรากฏอยู่ในรูปพระราชบัญญัติรายเรื่อง อย่างกระจัดกระจาย ทำให้ยากต่อการเข้าถึงในการศึกษากฎหมายภายในว่าประเทศสิงคโปร์มีหลักกฎหมายทางด้านพาณิชย์นาวีปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติทั้งสิ้นกี่ฉบับ แต่อย่างไรก็ตามจากการที่ประเทศสิงคโปร์ต้องการพัฒนาให้ประเทศของตนเป็นศูนย์กลางทางด้านพาณิชย์นาวีและรัฐบาลของประเทศสิงคโปร์ได้ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ในการขยายตัวของอุตสาหกรรมการเดินเรือทะเล การดึงดูดให้บริษัทเดินเรือต่าง ๆ ให้ความสนใจดำเนินกิจการในประเทศสิงคโปร์ ประเทศสิงคโปร์จึงได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศและลงนามให้สัตยาบันอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีหลายฉบับ ทั้งนี้เพื่อให้กฎหมายด้านพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์มีหลักเกณฑ์และสาระสำคัญที่สอดคล้อง ไม่ขัดแย้งกับแนวทางปฏิบัติสากล เพื่อสร้างความมั่นใจแก่ผู้ลงทุนหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับกิจการด้านพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์ ดังนั้น จึงแสดงให้เห็นได้ว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศสิงคโปร์ส่วนใหญ่แล้วจะเป็นไปตามหลักปฏิบัติสากลระหว่างประเทศตามที่ได้เข้าร่วมเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับนั้น ๆ ประกอบกับมีแนวคิดพื้นฐานของกฎหมายพาณิชย์นาวีในเรื่องต่าง ๆ มาจากประเทศอังกฤษ

3 กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศฝรั่งเศส

ประเทศฝรั่งเศสเป็นประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายซีวิลลอว์หรือใช้ระบบประมวลกฎหมายประเทศฝรั่งเศสมีกฎหมายพาณิชย์นาวีและมีการพัฒนากฎหมายพาณิชย์นาวีมาเป็นระยะเวลายาวนาน ที่สำคัญคือ L'ordonnance sur la marine 1681 สมัยพระเจ้าหลุยส์ที่ 14 ซึ่งมีเนื้อหาเป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีทางมหาชนและกฎหมายพาณิชย์นาวีทางแพ่ง เมื่อเข้าสู่ยุคประมวลกฎหมายของประเทศฝรั่งเศส ได้มีการนำบทบัญญัติที่เป็นกฎหมายพาณิชย์นาวีในทางแพ่งมาบัญญัติไว้ภายใต้ชื่อหัวข้อว่า การค้าทางทะเล หรือ du commerce maritime ต่อมากฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศสถูกแก้ไขครั้งใหญ่ในช่วงปี ค.ศ.1966 – ค.ศ.1969 โดยเป็นการร่างกฎหมายที่เทียบได้กับพระราชบัญญัติของไทยในเรื่องต่าง ๆ ออกมาเป็นเรื่อง ๆ และมีกฎหมายลำดับรองที่เรียกว่ากฎหมายของฝ่ายบริหารประกอบโดยจะเป็นกฎหมายที่กำหนดรายละเอียดลง

ไป ทั้งหมดอยู่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์²⁶ ต่อมาประเทศฝรั่งเศสมีการปฏิรูปกฎหมายครั้งใหญ่ล่าสุดเมื่อปี ค.ศ.2000 โดยได้มีการแก้ไขปรับปรุงกฎหมาย จัดทำเป็นประมวลกฎหมายฉบับต่างๆ ขึ้นใหม่ มีจำนวนทั้งสิ้น 65 ประมวล และในประมวลกฎหมายพาณิชย์ฉบับใหม่ไม่ปรากฏว่ากฎหมายพาณิชย์นาวีรวมอยู่ด้วย และไม่มีประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวีเป็นการเฉพาะ แต่พระราชบัญญัติและกฎหมายของฝ่ายบริหารในเรื่องที่เกี่ยวกับกฎหมายพาณิชย์นาวีคงมีอยู่แต่ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม

3.1 หลักเกณฑ์และสาระสำคัญของกฎหมายพาณิชย์นาวีที่ประเทศฝรั่งเศสจัดทำในรูปแบบกฎหมายรายฉบับ

กฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศฝรั่งเศสปรากฏอยู่อย่างกระจัดกระจายในกฎหมายต่าง ๆ หลายฉบับ ได้แก่ ประมวลกฎหมายพาณิชย์ ประมวลกฎหมายแรงงานพาณิชย์ นาวี ประมวลกฎหมายประกันภัย ประมวลกฎหมายท่าเรือ ประมวลกฎหมายเกี่ยวกับเงินบำนาญของลูกเรือบนเรือพาณิชย์ เรือประมงหรือเรือสำราญ ประมวลกฎหมายเกี่ยวกับวินัยและอาญาในการเดินเรือพาณิชย์ และยังพบปรากฏอยู่ในพระราชบัญญัติต่าง ๆ ซึ่งเนื้อหาหลักของกฎหมายพาณิชย์นาวีของประเทศฝรั่งเศสมีดังจะกล่าวต่อไปนี้

3.1.1 เรือเดินทะเล

เรือเดินทะเลจะต้องมีเอกลักษณ์ของเรือซึ่งสามารถบ่งชี้ได้ว่ามีความแตกต่างจากเรือลำอื่นอย่างไร โดยปัจจัยในการกำหนดเอกลักษณ์ของเรือเดินทะเลได้แก่ ชื่อเรือ เมืองท่าจดทะเบียน สัญชาติ และขนาดของเรือ

เรือเดินทะเลฝรั่งเศสจะต้องทำการจดทะเบียนเรือเพื่อให้เรือเดินทะเลได้มาซึ่งสัญชาติฝรั่งเศส มีผลทำให้เรือฝรั่งเศสมีสิทธิชักธงของประเทศฝรั่งเศสและได้รับสิทธิที่เกี่ยวข้อง และในการจดทะเบียนเรือนั้นฝ่ายปกครองจะเป็นผู้ออกใบทะเบียนเรือให้ โดยเรือฝรั่งเศสทุกลำ

²⁶ ไพฑิธ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), น.19 – 20.

จะต้องมีใบทะเบียนเรือฝรั่งเศสไว้บนเรือ กฎเกณฑ์ในเรื่องการจดทะเบียนเป็นเรือฝรั่งเศสนั้น เป็นไปตามประมวลกฎหมายศุลกากร

สำหรับกรณีมีการว่าจ้างต่อเรือ จะต้องมีการทำสัญญาต่อเรือเป็นลายลักษณ์อักษร หากจะมีการแก้ไขสัญญาจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรเช่นกัน ไม่เช่นนั้นการแก้ไขดังกล่าวจะ ตกเป็นโมฆะ โดยผู้ต่อเรือจะเป็นเจ้าของเรือจนกว่าจะมีการโอนกรรมสิทธิ์ให้แก่ผู้จ้างต่อเรือ การโอนกรรมสิทธิ์นี้ทำโดยการรับมอบเรือหลังจากที่มีการทดสอบ

ผู้ต่อเรือมีหน้าที่รับประกันต่อความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในของเรือแม้ว่าลูกค้า จะมีการรับมอบเรือโดยปราศจากข้อสงวนก็ตาม²⁷

นิติกรรมต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการก่อตั้ง การโอนหรือระงับซึ่งกรรมสิทธิ์หรือทรัพย์สิน หนี้เรือจะต้องทำขึ้นเป็นลายลักษณ์อักษรด้วยเช่นกัน ไม่เช่นนั้นจะตกเป็นโมฆะ

นอกจากนี้กฎหมายพาณิชย์นาวิของประเทศฝรั่งเศสยังได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์ เกี่ยวกับเรื่องการใช้เรือเดินทะเลของเจ้าของรวม ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์เฉพาะของกฎหมาย พาณิชยนาวีฝรั่งเศส โดยมีการกำหนดว่าการตัดสินใจเกี่ยวกับเรื่องการใช้เรือที่เป็นของเจ้าของ รวมจะทำโดยเสียงข้างมาก เจ้าของรวมแต่ละรายมีสิทธิออกเสียงตามส่วนของความเป็นเจ้าของ หากการตัดสินใจเกี่ยวกับการใช้เรื่อนั้นถูกกล่าวหาว่าเป็นปฏิกิริยาต่อผลประโยชน์ทั่วไปของ เจ้าของรวมและทำขึ้นเพื่อผลประโยชน์แก่ฝ่ายเสียงข้างมากอันทำให้เสียงข้างน้อยเสียหาย สามารถที่จะทำการประกาศยกเลิกการตัดสินใจใช้เรื่อนั้นได้ ในกรณีที่ไม่สามารถหาเสียงข้าง มากได้หรือในกรณีที่มีการยกเลิกซึ่งการตัดสินใจโดยเสียงข้างมากซ้ำแล้วซ้ำอีก เมื่อมีการร้องขอ จากเจ้าของรวมคนหนึ่งคนใด ศาลอาจแต่งตั้งผู้จัดการเรือชั่วคราว หรือทำการขายเรือหรือออก มาตราการหนึ่งมาตรการใด ผู้จัดการเรือจะมีอำนาจกระทำการในการปฏิบัติการตามหน้าที่ของ ตนในนามของเจ้าของรวมทุกกรณี และข้อตกลงเกี่ยวกับเรื่องการจำกัดอำนาจของผู้จัดการเรือ ไม่มีผลต่อบุคคลภายนอก กรณีที่ผู้จัดการเรือเป็นเจ้าของรวมด้วย ผู้จัดการเรือจะต้องรับผิดชอบ ไม่จำกัดในหนี้ทั้งปวงของเจ้าของรวม แต่หากเจ้าของรวมคนใดที่ไม่ได้เป็นผู้จัดการเรือจะ รับผิดชอบในหนี้ของเจ้าของรวมตามสัดส่วนของส่วนได้เสียในเรือของตนเท่านั้น แต่อาจมีการตกลง กันให้เจ้าของรวมที่ไม่ได้เป็นผู้จัดการเรือรับผิดชอบแบบลูกหนี้ร่วมกันได้

ทั้งนี้ไม่ว่าจะมีกำไรหรือขาดทุนอันเกิดจากการใช้ประโยชน์จากเรือ เจ้าของรวมมีส่วน ในกำไร ขาดทุนตามสัดส่วนของส่วนได้เสียของตน เจ้าของรวมต้องออกค่าใช้จ่ายและจ่ายเงินตาม

²⁷ เฟ็งอ๋าง, น.34.

สัดส่วนของส่วนได้เสียของตนเช่นกัน ตามที่ผู้จัดการเรือเรียกร้องเพื่อปฏิบัติตามการตัดสินใจของเสียงส่วนใหญ่

กรณีที่เจ้าของรวมตาย ตกเป็นบุคคลผู้ไร้ความสามารถหรือตกเป็นบุคคลล้มละลาย ก็ไม่เป็นเหตุทำให้เป็นการเลิกความเป็นเจ้าของรวม

การใช้ประโยชน์จากเรือร่วมกันเป็นอันสิ้นสุดเมื่อมีการขายทอดตลาดเรือหรือโดยคำสั่งศาล

3.1.2 บุริมสิทธิทางทะเลเหนือเรือเดินทะเล

ประเภทของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเล²⁸

1. ค่าใช้จ่ายทางกฎหมายหรือค่าธรรมเนียมศาลที่เกิดขึ้นเพื่อการขายเรือและการแบ่งเงินที่ได้จากการขายเรือ

2. ค่าภาระท่าเรือ ค่าใช้ท่าจอดเรือ ค่าภาษีและอากรสาธารณะอื่น ๆ ค่านำร่อง ค่าดูแลและรักษาเรือนับแต่เวลาที่เข้ามายังท่าเรือสุดท้าย

3. สิทธิเรียกร้องอันเกิดจากสัญญาจ้างแรงงานนายเรือ ลูกเรือและบุคคลอื่นที่ทำงานบนเรือ

4. ค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยและส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

5. ค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากเรือโดนกันและอุบัติเหตุอื่นในการเดินเรือหรือความเสียหายที่เกิดแก่อุปกรณ์ต่าง ๆ ของท่าเรือ ความเสียหายที่เกิดแก่เส้นทางเดินเรือค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่ร่างกายของคนโดยสารและของลูกเรือ ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญหายหรือเสียหายแก่สินค้าหรือสัมภาระของคนโดยสาร

6. สิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาที่นายเรือทำขึ้นหรือที่เกิดจากการปฏิบัติการใด ๆ นอกเมืองท่าของเรือตามอำนาจทางกฎหมายของนายเรือเพื่อความจำเป็นอย่างแท้จริงในการรักษาเรือและการเดินเรือต่อไป

ลำดับก่อนหลังในการได้รับชำระหนี้ของบุริมสิทธิทางทะเลเป็นไปตามลำดับข้อ 1 – 6 กรณีมีการเดินเรือเที่ยวเดียวกัน และมีสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้น แต่หากมีสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลเกิดขึ้นในการเดินเรือคนละเที่ยวกัน สิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิของการเดินทางเที่ยวหลังจะอยู่ในลำดับก่อนสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิของการเดินทางในเที่ยวก่อน

²⁸ เฟิงอ้วง, น. 42 – 44.

หน้านั้น นอกจากนี้ลำดับในการได้รับชำระหนี้ของสิทธิเรียกร้องที่มีบุริมสิทธิทางทะเลดังกล่าวข้างต้นนั้นจะอยู่ในลำดับก่อนการที่เจ้าหนี้จำนองจะได้รับชำระหนี้

ความระงับแห่งบุริมสิทธิทางทะเล

บุริมสิทธิทางทะเลจะระงับไปในกรณีดังต่อไปนี้ คือ

1. เมื่อครบกำหนด 1 ปี นับแต่สิทธิเรียกร้องเกิดขึ้น เว้นแต่สิทธิเรียกร้องที่นายเรือทำขึ้นนอกเมืองท่าจะมีกำหนดเวลา 6 เดือน
2. มีการยึดเรือเนื่องมาจากการฝ่าฝืนกฎหมายศุลกากร กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความสงบเรียบร้อยหรือกฎหมายเกี่ยวกับความมั่นคง
3. มีการขายเรือโดยคำสั่งศาล
4. เมื่อครบกำหนด 2 เดือนนับแต่มีการประกาศถึงนิติกรรมในการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือโดยเจตนา

3.1.3 การจำนองเรือ

การจำนองเรือตามกฎหมายพาณิชย์นาวีประเทศฝรั่งเศส เรือเดินทะเลสัญชาติฝรั่งเศสหรือเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อสามารถนำมาจำนองได้ แต่กฎหมายพาณิชย์นาวีประเทศฝรั่งเศสไม่ยอมรับรู้ถึงการนำเรือต่างชาติมาจำนอง

การจำนองเรือจะต้องทำเป็นสัญญาจำนอง ต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรไม่เช่นนั้นการจำนองเรืออาจตกเป็นโมฆะได้

การจำนองเรือจะต้องได้รับความยินยอมจากเจ้าของเรือหรือตัวแทนของเจ้าของเรือ ซึ่งได้รับมอบอำนาจเป็นการเฉพาะ และการจำนองเรือนั้นครอบคลุมไปถึงตัวเรือและเครื่องอุปกรณ์ของเรือ เครื่องจักร แต่ไม่ครอบคลุมไปถึงค่าระวางเรือ

หากเรือที่จำนองสูญหายหรือเสียหาย ให้จำนองครอบคลุมไปถึงสิทธิเรียกร้องดังต่อไปนี้²⁹

- 1 ค่าสินไหมทดแทนที่เจ้าของเรือจะได้รับเนื่องจากการที่เรือได้รับความเสียหายทางกายภาพ
- 2 ค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปที่เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือนั้น

²⁹ เฟ็งอ๊วง, น.58 -59.

3 ค่าสินไหมทดแทนที่เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับเพื่อการช่วยเหลือกู้ภัยที่เกิดขึ้นนับแต่มีการจดทะเบียนจำนองเรือ ในกรณีที่ความสูญหายหรือเสียหายเกิดขึ้นแก่เรือที่จำนอง

4 ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยเพื่อการสูญหายหรือเสียหายของเรือที่จำนอง

การจำนองเรือที่ทำด้วยความยินยอมของผู้ซื้อก่อนการเป็นเรือฝรั่งเศสที่ได้ซื้อหรือถูกต่อมาจากต่างประเทศจะใช้บังคับได้และมีผล หากว่าการจำนองดังกล่าวได้มีการประกาศในประเทศฝรั่งเศสแล้ว

ในกรณีมีการจำนองหลายราย คือ หากมีผู้รับจำนองสองรายหรือมากกว่านั้นขึ้นไป ในเรือลำเดียวกันหรือในส่วนของความเป็นเจ้าของเรือเดียวกัน ลำดับชั้นของการจำนองจะเป็นไปตามลำดับการจดทะเบียน ถ้าเป็นการจดทะเบียนจำนองเรือในวันเดียวกันไม่ว่าต่างชั่วโมงกันก็ตาม จะอยู่ในลำดับเดียวกัน

การเพิกถอนการจดทะเบียนจะทำได้ด้วยความยินยอมของคู่สัญญาที่มีอำนาจหรือด้วยคำสั่งศาล

สำหรับเจ้าหนี้จำนองที่จดทะเบียนเหนือเรือทั้งหมดหรือบางส่วนของเรือ จะมีสิทธิเรือไม่ว่าจะมีการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือไปเพื่อการได้รับการชดใช้เงินตามลำดับของการจดทะเบียน และในการจำนองเรือเพียงบางส่วนนั้นเจ้าหนี้จำนองจะยึดและขายเรือได้เฉพาะส่วนที่จำนอง อย่างไรก็ตามหากสัดส่วนเกินกว่ากึ่งหนึ่งนั้นได้มีการจำนองไว้ หลังจากการยึดแล้วเจ้าหนี้สามารถทำการขายเรือทั้งหมดได้

3.1.4 การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ

เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดของตนที่มีต่อคู่สัญญา บุคคลภายนอก หรือรัฐได้ หากว่าความเสียหายได้เกิดขึ้นบนเรืออันเกี่ยวข้องกับการเดินเรือโดยตรงหรือการใช้เรือ รวมถึงเจ้าของเรือยังสามารถจำกัดความรับผิดของตนในมาตรการที่ได้กระทำไปเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นบนเรืออันเกี่ยวข้องกับการเดินเรือโดยตรงหรือการใช้เรือหรือเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการใช้มาตรการดังกล่าว

แต่ทั้งนี้เจ้าของเรือจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้หากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเป็นผลจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของตนที่กระทำโดยจงใจเพื่อก่อให้เกิดความเสียหายหรือการกระทำโดยละเลยไม่เอาใจใส่และโดยรู้อยู่แล้วว่าความเสียหายดังกล่าวอาจเกิดขึ้นได้ นอกจากนี้เจ้าของเรือไม่สามารถจำกัดความรับผิดของตนเพื่อสิทธิเรียกร้องของรัฐหรือ

หน่วยงานของรัฐที่ทำขึ้นแทนเจ้าของเรือเกี่ยวกับการกู้ การยก การทำลายทำให้หมดอันตรายซึ่งเรือที่เกยตื้น จม ถูกละทิ้ง รวมทั้งสิ่งที่พบบนเรือ

การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือไม่สามารถยกขึ้นอ้างต่อสิทธิเรียกร้องเพื่อค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือส่วนเฉลี่ยเพื่อความเสียหายทั่วไป สิทธิเรียกร้องของคนประจำเรือที่เกิดจากสัญญาจ้างแรงงาน และสิทธิเรียกร้องของบุคคลใด ๆ ที่ถูกว่าจ้างให้ทำงานบนเรือตามสัญญาจ้างแรงงาน

จำนวนเงินจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ จะเป็นจำนวนเงินจำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน ค.ศ.1976 อย่างไรก็ตาม สำหรับเรือที่มีขนาดต่ำกว่า 300 ตัน จำนวนเงินจำกัดความรับผิดจะเท่ากับกึ่งหนึ่งของจำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่อนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล ลงวันที่ 19 พฤศจิกายน ค.ศ.1976 กำหนดไว้สำหรับเรือที่มีขนาดไม่เกิน 500 ตัน³⁰

นอกจากนี้กฎหมายพาณิชย์นิวซีแลนด์ยังได้มีการกำหนดถึงหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องกองทุนจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือไว้ด้วย โดยกองทุนจำกัดความรับผิดที่จัดตั้งขึ้นจะนำไปชดใช้ให้แก่สิทธิเรียกร้องที่เจ้าของเรือสามารถอ้างการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องดังกล่าวได้

หลังจากการจัดตั้งกองทุนจำกัดความรับผิด จะไม่มีการดำเนินการใด ๆ ต่อทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือเพื่อสิทธิเรียกร้องเดียวกัน โดยเจ้าหนี้ที่กองทุนจำกัดความรับผิดดังกล่าวได้ถูกจัดตั้งไว้ให้ หากว่ากองทุนจำกัดความรับผิดดังกล่าวสามารถนำไปชดใช้ให้แก่ผู้เรียกร้องได้จริง

กองทุนจำกัดความรับผิดจะนำไปชดใช้แก่สิทธิเรียกร้องทั้ง 3 ประเภทตามลำดับดังนี้

1. สิทธิเรียกร้องเพื่อการตายหรือบาดเจ็บของคนโดยสาร
2. สิทธิเรียกร้องเพื่อการตายหรือบาดเจ็บของบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คนโดยสาร
3. สิทธิเรียกร้องประเภทอื่น ๆ

การแบ่งปันกองทุนจะถูกแบ่งในระหว่างเจ้าหนี้ตามสัดส่วนของสิทธิเรียกร้องของตน หากจำนวนสิทธิเรียกร้องเพื่อการตายหรือบาดเจ็บของบุคคลอื่นนอกจากคนโดยสารเกินกว่า

³⁰ เฟิงอ๋าง, น.71.

จำนวนจำกัดความรับผิดชอบที่ได้กำหนดไว้ จำนวนเงินที่เกินจะนำไปรวมเพื่อแบ่งเอาจากสิทธิเรียกร้องอื่น ๆ ที่ไม่ใช่สิทธิเรียกร้องเพื่อการตายและบาดเจ็บ

หากว่าก่อนการแบ่งเงินกองทุน เจ้าของเรือได้จ่ายเงินไม่ว่าทั้งหมดแต่บางส่วนเพื่อสิทธิเรียกร้องตามที่กำหนดไว้แล้ว เจ้าของเรือจะได้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนึ่ดังกล่าวตามจำนวนเงินที่ได้ชำระไปเพื่อเรียกร้องเอาจากกองทุน แต่การดังกล่าวต้องเป็นกรณีในประเทศที่มีการจัดตั้งกองทุนจำกัดความรับผิดชอบนั้น เจ้าหนึ่สามารถกล่าวอ้างสิทธิเรียกร้องดังกล่าวต่อเจ้าของเรือได้

ในกรณีที่เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายได้ เจ้าของเรือสามารถขอปล่อยเรือหรือหลักทรัพย์อื่นของเจ้าของเรือได้ ตลอดจนการปล่อยหลักประกันที่ได้ให้ไว้ เจ้าของเรือต้องพิสูจน์ว่าตนได้ก่อตั้งกองทุนจำกัดความรับผิดชอบ และเมื่อเจ้าของเรือได้จัดหาหลักประกันตามจำนวนเงินเท่ากับจำนวนจำกัดความรับผิดชอบตน หลักประกันดังกล่าวจะถูกนำไปใช้ได้เพื่อสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากเหตุการณ์เดียวกันและเพื่อสิทธิเรียกร้องที่เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดชอบได้

โดยบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือนี้ กฎหมายพาณิชย์นาวีของฝรั่งเศสให้นำไปใช้บังคับแก่ผู้ซาร์เตอร์เรือ ผู้จัดการเรือ นายเรือหรือลูกเรือหรือลูกจ้างที่ทำงานบนบกที่กระทำไปในขอบอำนาจหน้าที่ของตน แต่บุคคลเหล่านี้จะอ้างบทบัญญัติในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบนี้ได้ต่อเมื่อได้มีการกระทำความผิดโดยไม่ได้เป็นไปด้วยความจงใจ

3.1.5 การกักเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีในหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการกักเรือนั้นจะไม่ใช้บังคับกับเรือที่เดินหรือใช้ในแม่น้ำลำคลองแต่จะใช้บังคับกับเรือที่เดินหรือใช้ในทะเล ซึ่งเรือเดินทะเลจะสามารถถูกขอให้กักเรือได้ไม่ว่าจะใช้เรือนั้นเพื่อวัตถุประสงค์ใดก็ตาม และไม่ว่าเรือนั้นจะมีขนาดใดก็ตาม โดยในขณะที่เจ้าหนึ่ที่มีสิทธิยื่นคำร้องขอให้ศาลสั่งกักเรือได้ยื่นคำร้องขอ เรือที่จะถูกกักต้องเป็นของลูกหนึ่หรือเช่าโดยลูกหนึ่³¹

ศาลที่มีอำนาจสั่งกักเรือได้ คือ ศาลพาณิชย์ แต่ถ้าในกรณีที่เขตท้องที่นั้นไม่มีศาลพาณิชย์กฎหมายได้กำหนดให้ผู้พิพากษาศาลชั้นต้นเป็นผู้สั่งกักเรือได้

³¹ เฟื่องอ้าง, น.77 – 78.

3.1.6 การเช่ารถ

สัญญาเช่ารถ คือ สัญญาที่ผู้ให้เช่ารถต้องส่งมอบรถให้อยู่ในการใช้สอยของผู้เช่ารถ โดยผู้ให้เช่ารถได้รับค่าตอบแทน ข้อตกลงและผลของการเช่ารถจะถูกกำหนดโดยคู่สัญญา หากคู่สัญญาไม่มีการตกลงกันไว้ก็จะเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด และในทางระหว่างประเทศ สัญญาเช่ารถจะอยู่ภายใต้กฎหมายที่รถนั้นมีสัญชาติ ยกเว้นคู่สัญญาจะตกลงกันเป็นอย่างอื่น³²

กฎหมายพาณิชย์ของประเทศฝรั่งเศส ได้แบ่งประเภทของการเช่ารถไว้ 3 ประเภท ได้แก่

1. สัญญาเช่ารถแบบรายเที่ยว ผู้ให้เช่ารถได้มอบรถทั้งลำหรือบางส่วนให้แก่ผู้เช่ารถเพื่อการเดินทางเที่ยวเดียวหรือหลายเที่ยว โดยผู้เช่ารถจะต้องรับผิดชอบค่าที่นายเรือรับมอบไว้บนเรือภายใต้ขอบเขตของเอกสารเช่ารถ ผู้ให้เช่ารถจะหลุดพ้นความรับผิดได้โดยการพิสูจน์ว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ของผู้ให้เช่ารถตามที่กฎหมายของฝ่ายบริหารได้กำหนดไว้ หรือความเสียหายไม่ได้เกิดจากความบกพร่องในหน้าที่ของตน หรือความเสียหายเกิดจากความผิดพลาดในการเดินเรือของนายเรือหรือของลูกเรือ

2. สัญญาเช่ารถแบบเพื่อกำหนดเวลา ผู้ให้เช่ารถมีหน้าที่ส่งมอบรถพร้อมกับจัดเตรียมลูกเรือไว้ให้ด้วยแก่ผู้เช่ารถเพื่อระยะเวลาตามที่กำหนดไว้ หน้าที่ของผู้ให้เช่ารถเป็นไปตามที่กฎหมายของฝ่ายบริหารกำหนด ผู้ให้เช่ารถไม่ต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดแก่เรืออันเนื่องมาจากการใช้ประโยชน์จากรถในทางการค้า

3. สัญญาเช่ารถแบบเปล่า ผู้ให้เช่ารถมีหน้าที่ส่งมอบรถที่ตกลงกัน โดยไม่มีการจัดเตรียมลูกเรือหรือสิ่งของต่าง ๆ แก่เรือให้ หรือจัดเตรียมไว้ให้แต่ไม่ครบถ้วนให้อยู่ในการใช้สอยของผู้เช่ารถเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง โดยได้รับค่าเช่ารถเป็นการตอบแทน

ทั้งนี้กฎหมายพาณิชย์ฝรั่งเศสได้กำหนดให้ผู้เช่ารถสามารถให้เช่ารถเรือช่วงได้หรือให้ใช้เรือเพื่อขนส่งของตามสัญญาฉบับของทางทะเลได้ โดยการให้เช่ารถเรือช่วงยังคงไว้ซึ่งหน้าที่ของผู้เช่ารถที่มีต่อผู้ให้เช่ารถอันเนื่องมาจากสัญญาเช่ารถ

ผู้ให้เช่ารถสามารถฟ้องผู้เช่ารถช่วงเพื่อค่าเช่ารถที่ผู้เช่ารถต้องชำระและยังค้างชำระแก่ผู้ให้เช่ารถ

³² เฟื่องอ้าง, น.83.

3.1.7 การรับขนของทางทะเล

สัญญารับขนของทางทะเล คือ สัญญาที่ผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางพาหนะตามที่ตกลงกันและผู้ขนส่งตกลงที่จะขนส่งของจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง

บทบัญญัติเรื่องที่เกี่ยวข้องกับการรับขนของทางทะเลนี้ใช้บังคับแก่การขนส่งที่มีต้นทางหรือปลายทางที่ทำเรือประเทศฝรั่งเศสที่ไม่ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ประเทศฝรั่งเศสเข้าเป็นภาคี

นอกจากนี้ยังใช้บังคับระหว่างบุคคลต่าง ๆ ที่มีส่วนได้เสียในการขนส่งทางทะเล โดยไม่มีเอกสารการชาร์เตอร์เรือ รวมถึงใช้บังคับกับความสัมพันธ์ระหว่างผู้ขนส่งกับบุคคลอื่นที่เป็นผู้ทรงใบตราส่งที่ออกตามสัญญาชาร์เตอร์เรือ

ผู้ขนส่งหรือตัวแทนผู้ขนส่งมีหน้าที่ออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง ในกรณีที่ผู้ส่งร้องขอ ใบตราส่งถือเป็นข้อสันนิษฐานการรับมอบของตามที่ระบุไว้ในใบตราส่งโดยผู้ขนส่ง เว้นแต่จะมีการพิสูจน์เป็นอย่างอื่น แต่การพิสูจน์เป็นอย่างอื่นนั้นทำไม่ได้หากมีการโอนใบตราส่งให้แก่บุคคลภายนอกผู้กระทำการโดยสุจริต

ผู้ส่งมีหน้าที่ต้องรับรองความถูกต้องเกี่ยวกับรายละเอียดที่เกี่ยวกับรายละเอียดของสินค้าที่ผู้ส่งได้แจ้งไว้ตามที่ระบุในใบตราส่ง หากปรากฏพบว่ามีความไม่ถูกต้องของใบตราส่งในเรื่องดังกล่าว ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบผู้ขนส่ง ซึ่งผู้ขนส่งมีสิทธิเรียกร้องเฉพาะต่อผู้ส่งเท่านั้น

ผู้ส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่เรือหรือสินค้าอื่นอันเนื่องมาจากความผิดของตนหรือจากสภาพแห่งของนั่นเอง

ข้อความหรือความตกลงใด ๆ ที่ผู้ส่งตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ขนส่งเมื่อผู้ขนส่งหรือตัวแทนของผู้ขนส่งตกลงยินยอมออกใบตราส่งโดยปราศจากข้อสงวนจะตกเป็นโมฆะและไม่มีผลต่อบุคคลภายนอก แต่สามารถใช้เป็นข้อต่อสู้ต่อผู้ส่งได้ หากการละเว้นไม่ทำข้อสงวนเกิดจากความบกพร่องของสินค้าที่ผู้ขนส่งได้รับรู้หรือควรจะรู้เมื่อลงนามในใบตราส่ง ผู้ขนส่งสามารถอ้างข้อบกพร่องดังกล่าวเพื่อปฏิเสธความรับผิดและไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้

ก่อนหรือเมื่อเริ่มต้นออกเดินทาง ผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้องกระทำการดังต่อไปนี้ ไม่ว่าจะมีข้อตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่นก็ตาม

- ผู้ขนส่งต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย โดยคำนึงถึงการเดินและของที่จะทำการขนส่ง

- ต้องจัดอุปกรณ์ เครื่องมือและสัมภาระแก่เรือตามความเหมาะสมและเพียงพอ

- จัดทำให้สถานที่ที่เก็บของอยู่ในสภาพที่เหมาะสมตามสมควร

นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังมีหน้าที่ที่จะไม่บรรทุกของบนปากระวางเรือ (ยกเว้นการเดินเรือตามชายฝั่ง) หากไม่มีความยินยอมจากผู้ส่งที่ระบุไว้ในใบตราส่งหรือกฎเกณฑ์ที่กำหนดให้ผู้ขนส่งสามารถบรรทุกของบนปากระวางเรือได้ กรณีมีการให้ความยินยอมของผู้ส่งที่ได้ให้ไว้ กฎหมายให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นการให้ความยินยอมกรณีที่เป็นการบรรทุกของในตู้คอนเทนเนอร์บนเรือที่มีอุปกรณ์ติดตั้งไว้เพื่อการขนส่งประเภทตู้คอนเทนเนอร์

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับแต่ได้รับมอบของจนกระทั่งส่งมอบของ เว้นแต่จะพิสูจน์ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากเหตุดังกล่าวต่อไป

- เรือเดินทะเลไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เว้นแต่ผู้ขนส่งได้แสดงตนว่าตนได้ปฏิบัติตามหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้ว

- พิสูจน์ได้ว่าเกิดจากความผิดพลาดในการเดินเรือของกัปตัน ผู้นำร่องหรือลูกเรือ

- อัคคีภัย

- ข้อเท็จจริงหรือสาเหตุที่ไม่สามารถเอาผิดแก่ผู้ขนส่งได้

- การนัดหยุดงาน การปิดงานดจ้าง การหยุดงานหรือการขัดขวางการทำงานทั้งหมดหรือแต่บางส่วนไม่ว่าด้วยเหตุใด ๆ

- การเสื่อมสลายตามธรรมชาติแห่งของและการสูญเสียน้ำหนักหรือปริมาณอันเป็นธรรมดาที่ยอมรับกันได้ในทางปฏิบัติ ณ ท่าเรือปลายทาง

- ความผิดของผู้ส่งโดยเฉพาะอย่างยิ่งในการหีบห่อ การติดฉลากของ

- ความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในที่สามารถตรวจสอบได้โดยความระมัดระวัง

- การกระทำหรือความพยายามในการช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์หรือทรัพย์สินในทะเลหรือการออกนอกเส้นทางเพื่อช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าว

ลูกจ้างและตัวแทนของผู้ขนส่งสามารถอ้างเหตุยกเว้นและการจำกัดความรับผิดที่ผู้ขนส่งสามารถยกขึ้นอ้างได้

ผู้ส่งหรือบุคคลผู้ได้รับสิทธิจากผู้ส่งสามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วน นอกเหนือจากเหตุยกเว้นความรับผิดที่ได้กล่าวมา

ความรับผิดของผู้ขนส่งเพื่อความสูญหายหรือเสียหายแห่งของ จำกัดไว้ไม่เกิน
จำนวนเงินจำกัดความรับผิดตาม Hauge Visby Rules 1924 ที่แก้ไขโดยพิธีสาร ค.ศ. 1979 และ
ผู้ขนส่ง นายเรือหรือตัวแทนของผู้ขนส่งและผู้ส่งสามารถตกลงกันกำหนดจำนวนเงินจำกัดความรับ
ผิดที่สูงกว่าจำนวนเงินจำกัดความรับผิดดังกล่าวได้

จำนวนเงินรวมที่ต้องชดใช้จะกำหนดโดยอ้างอิงมูลค่าแห่งของ ณ สถานที่และวันที่
ของได้ถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ ตามสัญญาหรือ ณ วันและสถานที่ที่ของควรจะถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือ
ในกรณีดังต่อไปนี้ ผู้ขนส่งไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้

- หากมีการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำ
ของผู้ขนส่งที่กระทำไปโดยจงใจอันจะก่อให้เกิดความเสียหายหรือกระทำไปโดยละเลยไม่เอาใจใส่
ทั้งที่รู้ว่าการเสียหายดังกล่าวอาจเกิดขึ้น

- กรณีที่ผู้ส่งได้แจ้งราคาแห่งของไว้และผู้ขนส่งได้ยอมรับโดยบันทึกไว้ในใบตราส่ง
ข้อกำหนดใดที่วัตถุประสงค์โดยตรงหรือโดยอ้อมหรือมีผลดังต่อไปนี้ ข้อกำหนดนั้น
จะเป็นโมฆะ

1. ข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องการปิดความรับผิดของผู้ขนส่ง
2. ข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องการปิดภาระการพิสูจน์ของตนไปให้บุคคลอื่น
3. ข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องการจำกัดจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้้น้อยกว่าที่

กฎหมายกำหนด

4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับเรื่องให้ผู้ขนส่งได้รับประโยชน์จากการประกันภัยสินค้า

ความตกลงเกี่ยวกับความรับผิดชอบหรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับการ
ขนส่งสัตว์มีชีวิตและการขนส่งของบนพากระวางเรือสามารถทำได้ เว้นแต่การขนส่งตู้คอนเทน
เนอร์ที่ถูกขนบนเรือที่มีอุปกรณ์ในการขนส่งของดังกล่าว

เมื่อผู้ส่งได้แจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับของหรือมูลค่าแห่งของไม่ถูกต้อง ผู้ขนส่งไม่
ต้องรับผิดในความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของนั้น

อายุความ

การฟ้องคดีผู้ขนส่งเพื่อการที่ของสูญหายหรือเสียหายมีกำหนดอายุความ 1 ปี ซึ่ง
ระยะเวลาดังกล่าวคู่สัญญาสามารถตกลงกันขยายระยะเวลาได้หลังจากเกิดเหตุอันนำมาซึ่งการ
ฟ้องคดี

3.1.8 การรับขนคนโดยสารทางทะเล

สัญญารับขนส่งคนโดยสาร คือ ผู้ขนส่งและคนโดยสารได้ตกลงกันให้ผู้ขนส่งทำหน้าที่ขนส่งคนโดยสารทางทะเลไปยังจุดหมายปลายทาง โดยคนโดยสารต้องชำระค่าโดยสารหน้าที่ดังกล่าวจะถูกระบุไว้ในใบตราส่ง

ในการขนส่งระหว่างประเทศ ผู้ขนส่งสามารถปฏิเสธการให้คนโดยสารลงเรือหรือขึ้นเรือ หากคนโดยสารคนดังกล่าวไม่ได้แสดงเอกสารการอนุญาตให้ขึ้นจากเรือ ณ สถานที่ที่เรือไปถึง หรือที่มีการจอดแวะ

บทบัญญัติในหมวดการรับขนคนโดยสารทางทะเลนี้จะไม่ใช้บังคับกับการรับขนเพื่อการกุศลหรือแก่ผู้หลบหนีมาขึ้นเรือ แต่จะใช้บังคับกับแก่การขนส่งแม้ไม่คิดค่าโดยสารซึ่งกระทำโดยวิสาหกิจขนส่งทางทะเล

ผู้ขนส่งมีหน้าที่ทำให้เรือและรักษาสภาพเรือให้อยู่ในสภาพสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย จัดหาอุปกรณ์ สัมภาระ ลูกเรือเพื่อการเดินทางและกระทำการใช้ความระมัดระวังเพื่อรับประกันต่อความปลอดภัยของคนโดยสาร

ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีที่มีการได้รับบาดเจ็บของคนโดยสารที่เกิดขึ้นระหว่างการเดินทาง หรือระหว่างการขึ้นลงจากเรือ ไม่ว่าที่ท่าเรือต้นทางหรือปลายทาง และท่าเรือจอดแวะ หากพิสูจน์แล้วพบว่าผู้ขนส่งได้กระทำความผิดหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนดหรือผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งได้กระทำความผิด

ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือได้รับความบาดเจ็บที่เกิดจากการที่เรืออัปปาง เรือโดนกัน เรือจม เรือระเบิด เรือไฟไหม้หรือเพื่อความหายนะใหญ่หลวง เว้นแต่ตนเองจะพิสูจน์ได้ว่าเป็นความผิดของตนหรือลูกจ้าง และผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการชักช้าอันเนื่องมาจากการที่ผู้ขนส่งไม่ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยหรือความผิดทางการค้าของลูกเรือของตน

ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบเพื่อสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากการที่คนโดยสารถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บที่อยู่ในขอบเขตการจำกัดความรับผิดชอบตามที่มาตรา 7 ของอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดชอบสำหรับสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ.1976 จำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบที่จะใช้แก่คนโดยสารแต่ละรายจะเท่ากับจำนวนเงินที่เป็นฐานของการคำนวณตามมาตรา 7 อนุมาตรา 1 ส่วนในกรณีที่เป็นสิทธิเรียกร้องอันเกิดจากการชักช้าในการในการขนส่งคนโดยสารหรือสัมภาระ ผู้ขนส่งต้องชดใช้ไม่เกินจำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบตามมาตรา 6 อนุมาตรา 1 แห่งอนุสัญญาดังกล่าว จำนวนเงินจำกัดความรับผิดชอบนี้จะไม่ใช้บังคับหากพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิด

จากการกระทำหรืองดเว้นการกระทำของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่งที่กระทำไปโดยจงใจที่จะก่อให้เกิดความเสียหายหรือโดยรู้อยู่แล้วว่าความเสียหายนั้นอาจเกิดขึ้น

นอกจากนี้ผู้ขนส่งยังต้องรับผิดชอบเพื่อสัมภาระและยานพาหนะท่องเที่ยวที่ได้จัดแจ้งไว้ภายใต้ขอบเขตที่กำหนดไว้ในกฎหมายของฝ่ายบริหาร และต้องรับผิดชอบเพื่อสัมภาระติดตัวและกระเป๋าสัมภาระในห้องโดยสารหากพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายเกิดจากความผิดของผู้ขนส่งหรือลูกจ้างของผู้ขนส่ง

ในกรณีที่คนโดยสารได้ฝากของมีค่าไว้กับนายเรือหรือต้นหนจะไม่สามารถนำหลักเกณฑ์ในเรื่องการจำกัดความรับผิดชอบมาใช้ได้กับกรณีนี้

สิทธิเรียกร้องของผู้ขนส่งที่เกิดจากสัญญาับขนคนโดยสารทางทะเลจะมีบุริมสิทธิเหนือเงินที่ได้จากการขายเครื่องเดินทางและยานพาหนะท่องเที่ยวที่จัดแจ้งไว้

3.1.9 ความเสียหายทั่วไป

ความเสียหายมี 2 ประเภท ได้แก่ ความเสียหายทั่วไปและความเสียหายเฉพาะ หากความเสียหายที่ไม่ได้ถูกจัดว่าเป็นความเสียหายทั่วไป ความเสียหายนั้นจะเป็นความเสียหายเฉพาะ โดยการจัดการเกี่ยวกับความเสียหายทั้ง 2 ประเภทนี้ให้เป็นไปตามบทบัญญัติที่กฎหมายกำหนดในเรื่องนี้วันแต่จะมีการตกลงกันเป็นอย่างอื่นในระหว่างผู้มีส่วนได้เสีย

ในความเสียหายเฉพาะนั้นเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายหรือบุคคลที่ออกค่าใช้จ่ายไปจะต้องรับภาระ วันแต่จะมีสิทธิเรียกร้องหรือไล่เบี้ยจากบุคคลอื่น

ส่วนความเสียหายทั่วไปเป็นความเสียหายจากการเสียสละหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเป็นกรณีพิเศษเพื่อความปลอดภัยร่วมกันของส่วนได้เสียที่ร่วมกันในการผจญภัยทางทะเลจากภัยอันตราย ซึ่งการเสียสละและค่าใช้จ่ายนั้นจะต้องเกิดจากการตัดสินใจของนายเรือ

เฉพาะความเสียหายและความสูญหายที่กระทบทางกายภาพของทรัพย์สินที่ร่วมในการผจญภัย ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่เสียไปเพื่อทรัพย์สินดังกล่าว จะยอมรับเป็นความเสียหายทั่วไปต่อเมื่อความสูญหายหรือค่าใช้จ่ายนั้นเป็นผลโดยตรงจากการกระทำเพื่อความเสียหายทั่วไปที่นายเรือได้ตัดสินใจทำขึ้น

เมื่อสาเหตุที่ก่อให้เกิดการเสียสละหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเป็นผลจากความผิดของฝ่ายที่มีส่วนได้เสียใดที่ร่วมในการผจญภัย ก็ยังคงต้องเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป แต่บุคคลที่ต้องร่วมเฉลี่ยมีสิทธิไล่เบี้ยเอาจากบุคคลที่กระทำผิดแล้ว

ค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นโดยสมัครใจที่ได้เสียไปเพื่อหลีกเลี่ยงค่าใช้จ่ายหรือความสูญเสียจะยอมรับเป็นความเสียหายทั่วไป เท่ากับจำนวนค่าใช้จ่ายที่ประหยัดได้หรือความสูญเสียที่หลีกเลี่ยงได้

หลักเกณฑ์การร่วมเฉลี่ยเพื่อความเสียหายทั่วไป

เจ้าของเรือ ค่าระวางเรือ ค่าโดยสาร และเจ้าของสินค้าต้องร่วมเฉลี่ยเพื่อความเสียหายทั่วไปซึ่งคำนวณได้ดังต่อไปนี้

- เรือต้องร่วมเฉลี่ยตามสัดส่วนของมูลค่าของเรือ ณ ท่าเรือที่การเดินทางสิ้นสุดลง บวกด้วยมูลค่าของการเสียสละบางส่วนของเรือที่เรือได้รับ

- ค่าระวางและค่าโดยสารที่ผู้ขนส่งยังไม่ได้รับจะต้องร่วมเฉลี่ยเป็นจำนวน 2 ใน 3 ส่วนในทุกกรณี

- สินค้าที่ถูกช่วยเหลือไว้ได้หรือถูกเสียสละจะร่วมเฉลี่ยตามสัดส่วนของมูลค่าสินค้าจริงหรือคาดว่าจะมี ณ ท่าเรือปลายทาง

มูลค่าของความเสียหายหรือสูญหายที่จะได้รับการเฉลี่ยชดใช้

- มูลค่าความเสียหายหรือสูญหายของเรือที่ยอมรับเป็นความเสียหายทั่วไปจะกำหนด ณ ท่าเรือที่การเดินทางสิ้นสุดลง ในกรณีมีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการซ่อมแซมที่เกี่ยวข้องกับการเสียสละที่เรือได้รับ จะได้รับการเฉลี่ยชดใช้ตามค่าใช้จ่ายจริงหรือค่าใช้จ่ายที่คาดว่าจะได้ในกรณีที่ไม่มี การซ่อมแซม

- มูลค่าความเสียหายหรือสูญเสียแห่งของที่ยอมรับเป็นความเสียหายทั่วไปจะกำหนด ณ ท่าเรือที่มีการขนถ่ายของขึ้นจากเรือ เช่นเดียวกันกับมูลค่าสินค้าที่ถูกเสียสละที่จะกำหนดตามมูลค่าของสินค้าในสภาพปกติ ณ ท่าเรือดังกล่าวเช่นกัน

ในกรณีเป็นของใช้ส่วนตัวและสัมภาระของลูกเรือและของคนโดยสารที่ไม่มีการออกใบตราส่งตลอดจนไปรษณีย์ภัณฑ์ไม่ว่าลักษณะใด ๆ หากของเหล่านั้นจะได้รับการยกเว้นจากการร่วมเฉลี่ย แต่ของดังกล่าวจะได้รับการชดใช้หากได้ถูกเสียสละไป

หากผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยล้มละลาย ส่วนที่บุคคลดังกล่าวต้องร่วมเฉลี่ยจะถูกแบ่งไปยังผู้ที่ต้องร่วมเฉลี่ยล้มละลายรายอื่น ๆ ตามสัดส่วนแห่งส่วนได้เสียของตน และจะไม่มีการจัดการเพื่อความเสียหายทั่วไปหากส่วนได้เสียที่ร่วมในการผจญภัยสูญเสียไปทั้งหมด

อายุความ

อายุความที่เกี่ยวกับความเสียหายทั่วไปมีกำหนด 5 ปี นับแต่วันที่การเดินทางเสร็จสิ้น

ลง

3.1.10 การประกันภัยทางทะเล

บทบัญญัติเรื่องการประกันภัยทางทะเลนี้ใช้บังคับแก่สัญญาประกันภัยที่มีวัตถุประสงค์ประกันการเสี่ยงภัยเกี่ยวกับการดำเนินการทางพาณิชย์นาวี แต่จะไม่ใช้บังคับแก่สัญญาประกันภัยที่มีวัตถุประสงค์ในการรับประกันการเสี่ยงภัยที่เกี่ยวกับการเดินเรือเพื่อความสำราญ

การประกันภัยสามารถทำเพื่อผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือเพื่อบุคคลอื่นตามที่กำหนด หรือเพื่อบุคคลที่จะเป็นเจ้าของกรมธรรม์ประกันภัย และหากไม่สามารถพิสูจน์ถึงความเสียหายได้ก็จะไม่สามารถเรียกร้องเอาประโยชน์จากการประกันภัยได้

ส่วนได้เสียทางกฎหมายใด ๆ รวมทั้งกำไรที่พึงคาดหมาย สามารถนำมาเป็นวัตถุประสงค์ของการประกันภัยได้

การประกันภัยจะไม่ก่อให้เกิดผลใด ๆ หากว่าการเสี่ยงภัยไม่ได้เริ่มต้นขึ้นภายในกำหนด 2 เดือน นับแต่เกิดความผูกพันในระหว่างคู่สัญญาหรือนับจากวันที่กำหนดไว้เพื่อการเข้ารับประกัน และการประกันภัยที่ทำหลังจากเกิดวินาศภัยหรือหลังจากที่วัตถุที่เอาประกันภัยหรือเรือที่ขนส่งมาถึงนั้นเป็นโมฆะ หากว่าเรื่องดังกล่าวเป็นที่รู้ก่อนการทำสัญญาประกันภัย ณ สถานที่ซึ่งมีการทำสัญญาหรือ ณ สถานที่ที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย

การเปลี่ยนแปลงใด ๆ ในระหว่างสัญญา ไม่ว่าจะเกี่ยวกับสิ่งที่ได้ตกลงกันไว้เมื่อมีการทำสัญญา หรือเกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัย ที่มีผลทำให้เพิ่มการเสี่ยงภัยเป็นอย่างมาก นำมาซึ่งการเลิกการประกันภัย หากว่าเรื่องดังกล่าวไม่ได้มีการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบภายใน 3 วัน นับแต่ที่ผู้เอาประกันภัยรู้ เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะพิสูจน์ถึงความสุจริตของตน หากการเพิ่มขึ้นของการเสี่ยงภัยไม่ได้เกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย การประกันภัยยังคงมีอยู่ แต่ต้องมีการชำระเบี้ยประกันภัยเพิ่มตามส่วนแห่งภัยที่เพิ่มขึ้น

จำนวนที่เอาประกันภัย

หากผู้รับประกันภัยพิสูจน์ได้ว่าผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยมีส่วนผิด การประกันภัยเพื่อจำนวนเงินที่เกินกว่ามูลค่าที่แท้จริงของวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นโมฆะ และผู้รับประกันภัยยังคงได้รับเบี้ยประกันภัย หลักเกณฑ์นี้ใช้แก่กรณีที่มีมูลค่าประกันภัยเป็นจำนวนที่ตกลงกันไว้ด้วย

ในกรณีที่ไม่มีข้อขอล สัญญาจะมีผลใช้บังคับตามมูลค่าที่แท้จริงของวัตถุที่เอาประกันภัย

การประกันภัยซ้อนเพื่อจำนวนเงินรวมที่เกินกว่ามูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นโมฆะ หากว่าประกันภัยดังกล่าวได้ทำขึ้นโดยเจตนาที่จะฉ้อฉล หากการประกันภัยซ้อนที่ทำขึ้นโดยปราศจากการฉ้อฉลเพื่อจำนวนเงินที่เกินกว่ามูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัย จะมีผลผลสมบูรณ์ หากว่าผู้เอาประกันภัยได้แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบเมื่อมีการเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ การประกันภัยแต่ละรายมีผลตามสัดส่วนของจำนวนเงินที่เอาประกันภัย จนรวมกันแล้วเท่ากับมูลค่าทั้งหมดของวัตถุที่เอาประกันภัย

ยกเว้นกรณีที่มีการกำหนดมูลประกันภัย หากมีการเอาประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงของวัตถุที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะรับประกันตนเองเพื่อส่วนที่แตกต่างนั้น

หน้าที่ของผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายทางกายภาพที่เกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัยที่เกิดจากภัยทางทะเลหรือเหตุสุดวิสัย โดยผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบเฉลี่ยของสินค้าเพื่อความเสียหายทั่วไปด้วย ยกเว้นความเสียหายได้เกิดจากการเสี่ยงภัยที่ประกันภัยไม่คุ้มครอง และรับผิดชอบในค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นสืบเนื่องมาจากการเสี่ยงภัยที่ได้รับความคุ้มครองเพื่อการสงวนรักษาวัตถุที่เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายทางกายภาพหรือจำกัดความเสียหาย แต่ผู้รับประกันภัยจะไม่รับผิดชอบในการกระทำผิดโดยจงใจของผู้เอาประกันภัยหรือการกระทำที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงให้ได้

ผู้รับประกันภัยที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยจะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่เกิดจากความเสียหายที่ตนรับประกันภัย เท่ากับจำนวนเงินที่ได้ชำระไป หากการเสี่ยงภัยได้รับความคุ้มครองโดยผู้รับประกันภัยหลายราย ผู้รับประกันภัยแต่ละรายต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัดส่วนของจำนวนเงินที่ตนรับประกันภัยโดยไม่ต้องรับผิดชอบร่วมกัน

หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย

1. ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระเบี้ยประกันภัยและค่าใช้จ่าย ณ เวลาและสถานที่ที่ตกลงกัน หากไม่ชำระ จะทำให้ผู้รับประกันภัยหยุดความคุ้มครองหรือบอกเลิกสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ ซึ่งการหยุดความคุ้มครองหรือบอกเลิกสัญญาจะมีผลเมื่อครบ 8 วันนับแต่มีการแจ้งให้ผู้เอาประกัน โดยแจ้งเป็นจดหมายลงทะเลเวียนตอบรับไปยังภูมิลำเนาสุดท้ายของผู้เอาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยทราบ การหยุดความคุ้มครองหรือบอกเลิกสัญญาอันเนื่องมาจากการไม่ชำระเบี้ยประกันภัยไม่มีผลต่อบุคคลภายนอกผู้สุจริต ผู้รับประโยชน์จากการประกันภัยที่ได้รับโอนมาก่อนที่จะมีการแจ้งถึงการหยุดความคุ้มครองหรือบอกเลิกสัญญา

ในกรณีที่เกิดวินาศภัย ผู้รับประกันภัยสามารถเรียกเอาเบี้ยประกันภัยที่ตนมีสิทธิได้รับจากผู้รับประกันภัย หากมีเงื่อนไขกำหนดไว้ด้านหน้าของกรมธรรม์ประกันภัย

2. ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ใช้ความระมัดระวังตามสมควรในเรื่องต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเรือและสินค้า โดยผู้เอาประกันภัยต้องช่วยเหลือกู้ภัยวัตถุที่เอาประกันภัยและใช้มาตรการทั้งปวงเพื่อรักษาสีทธิของผู้รับประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอก ซึ่งส่วนเฉลี่ยเพื่อความเสียหายทั่วไปตลอดจนค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้จากผู้รับประกันภัยตามสัดส่วนของจำนวนเงินที่เอาประกันภัย หักด้วยความเสียหายเฉพาะที่เป็นภาระของผู้เอาประกันภัย หากมี

รวมถึงต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบถึงการเพิ่มขึ้นของการเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างการประกันภัยที่ตนได้ทราบ

3. ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่แถลงข้อเท็จจริงและไม่แถลงข้อความเท็จ แจ้งเรื่องต่าง ๆ ที่ตนทราบที่มีผลต่อการพิจารณาของผู้รับประกันภัยเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยที่ผู้รับประกันภัยเข้ารับอย่างถูกต้องแท้จริงขณะทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยที่แถลงความเท็จโดยทุจริตเกี่ยวกับวินาศภัย หมดสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัย

ประเภทของการประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเล สามารถทำการประกันภัยได้ทั้งการประกันภัยตัวเรือ การประกันภัยสินค้า และการประกันภัยความรับผิด

1. การประกันภัยตัวเรือ

การประกันภัยตัวเรื่อนั้นอาจทำเพื่อการเดินทางเที่ยวเดียวหรือหลายเที่ยวติดต่อกันไป หรือเพื่อกำหนดระยะเวลาหนึ่ง ซึ่งการประกันภัยดังกล่าวจะไม่คุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดจากสภาพบกพร่องของเรื่อนั้นเอง เว้นแต่เป็นความชำรุดบกพร่องของเรือที่แฝงอยู่ภายในที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ และไม่คุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดจากการกระทำผิดโดยจงใจของนายเรือ

ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เรือสูญเสียโดยสิ้นเชิงหรือการสละทิ้งเรืออันเนื่องมาจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยไม่มีสิทธิในทรัพย์สินอื่นที่สละทิ้ง ยกเว้นเพื่อความเสียหายแก่บุคคล ผู้รับประกันภัยจะชดใช้คืนเพื่อค่าสินไหมทดแทนไม่ว่าในลักษณะใด ๆ ที่ผู้เอาประกันภัยต้องชดใช้จากการที่บุคคลภายนอกฟ้องร้องอันเนื่องมาจากเหตุเรือโดนกันจากการที่เรือที่เอาประกันภัยโดนเรือลำอื่นหรือสิ่งอื่น

ในกรณีที่มีการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือหรือการให้ชาร์เตอร์เรือแบบเปล่าหรือมีการโอนส่วนใหญ่แห่งกรรมสิทธิ์ในเรือที่เป็นของเจ้าของรวม การประกันภัยยังคงมีอยู่ต่อไปเพื่อประโยชน์ของเจ้าของเรือรายใหม่หรือผู้ชาร์เตอร์แบบเปล่า แต่บุคคลดังกล่าวนี้จะต้องแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยภายใน 10 วันและปฏิบัติตามหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยมีสิทธิเลือกที่จะบอกเลิกสัญญาได้ภายในเดือนของวันที่มีการได้รับแจ้งถึงเรื่องดังกล่าว และการบอกเลิกจะมีผล 15 วันหลังจากการแจ้งการบอกเลิก และผู้โอนหรือผู้ให้ชาร์เตอร์เรือยังคงมีหน้าที่ในการชดเชยเบี้ยประกันภัยที่ถึงกำหนดชำระก่อนมีการโอนหรือการให้ชาร์เตอร์เรือ

การประกันภัยตัวเรือจะคุ้มครองการสูญหายและเสียหายทางกายภาพของตัวเรือและผลของอุบัติเหตุใด ๆ ในการเดินเรือหรือเหตุสุดวิสัยยกเว้นเรื่องที่กรมธรรม์ประกันภัยกำหนดไว้ แต่ผู้รับประกันภัยจะไม่คุ้มครองความสูญหายหรือเสียหาย หากว่าเรือได้ออกเดินทางในสภาพที่ไม่เหมาะสมแก่การเดินทางหรือไม่มีลูกเรือหรือสมภาระเพียงพอ

2. การประกันภัยสินค้า

สินค้าอาจเอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบเที่ยวการเดินทางหรือทำสัญญาประกันภัยแบบปิด สินค้าจะได้รับความคุ้มครองโดยไม่ขาดตอน ไม่ว่าสินค้าจะพบอยู่ที่ใดซึ่งเป็นไปตามขอบเขตของการเดินทางตามที่กำหนดไว้

กฎเกณฑ์ของการประกันภัยจะใช้แก่การเดินทางทั้งหมด ไม่ว่าช่วงหนึ่งของการเดินทางได้กระทำโดยทางบก ทางแม่น้ำหรือทางอากาศ

การสละทิ้งสินค้าสามารถทำได้ในกรณีที่สินค้าสูญหายสิ้นเชิง สูญเสียหรือเสื่อมสภาพ 3 ใน 4 ส่วนของมูลค่าแห่งสินค้า และถูกขायระหว่างทางเนื่องมาจากความเสียหายทางกายภาพของวัตถุที่เอาประกันภัยอันเนื่องมาจากภัยที่คุ้มครอง รวมถึงในกรณีที่เรือไม่สามารถเดินทะเลอย่างปลอดภัยและหากว่าการขนส่งสินค้าโดยรูปแบบการขนส่งใด ๆ ไม่สามารถเริ่มทำการได้ภายในระยะเวลา 3 เดือน และเมื่อไม่ทราบข่าวคราวของเรือเกินกว่า 3 เดือน

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยที่ทำสัญญาประกันภัยแบบเปิด ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ตามที่กฎหมายของฝ่ายบริหารกำหนด ผู้รับประกันภัยสามารถบอกเลิกสัญญาได้โดยไม่ชักช้า ซึ่งผู้รับประกันภัยยังมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยตามระยะเวลาของการขนส่งสินค้าที่ยังไม่ได้รับการแจ้ง

หากผู้เอาประกันภัยมีเจตนาทุจริต ผู้รับประกันภัยสามารถเรียกคืนการชดเชยเงินที่ได้ชำระไปเพื่อวินาศภัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งหลังจากการละเว้นโดยจงใจครั้งแรกของผู้เอาประกันภัย

การประกันภัยสินค้าจะคุ้มครองการสูญหายและเสียหายทางกายภาพของสินค้าและผลของอุบัติเหตุใด ๆ ในการเดินเรือหรือเหตุสุดวิสัย ยกเว้นเรื่องที่กรมธรรม์ประกันภัยกำหนดไว้ แต่ผู้รับประกันภัยไม่คุ้มครองความเสียหายหรือสูญหายที่เกิดจากผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งที่ทำการโดยจงใจหรือไม่สามารถให้อภัยได้ และผู้รับประกันภัยไม่คุ้มครองความเสียหายที่เป็นผลจากสภาพแห่งของนั่นเอง การเสื่อมสภาพภายใน การไม่มีการหีบห่อหรือการหีบห่อไม่ดี อย่างไรก็ตามผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองความเสียหายจากการส่งมอบชักช้า หากการเดินทางได้ถูกทำให้เกิดความชักช้าโดยผิดปกติอันเกิดจากเหตุการณ์ที่ผู้รับประกันภัยคุ้มครอง

3. การประกันภัยความรับผิด

การประกันภัยความรับผิดจะก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้เอาประกันภัยในการได้รับชดเชยคืนต่อเมื่อบุคคลภายนอกได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแล้วและเท่ากับจำนวนดังกล่าว เว้นแต่ในกรณีที่นำค่าสินไหมทดแทนมาจัดตั้งกองทุนจำกัดความรับผิด

ในกรณีที่มีการจัดตั้งกองทุนจำกัดความรับผิด เจ้าหนี้ที่สิทธิเรียกร้องของตนตกอยู่ภายใต้การจำกัดความรับผิด ไม่สามารถฟ้องร้องผู้รับประกันภัยได้ และไม่ว่าจะเกิดเหตุการณ์ขึ้นกี่ครั้งในระหว่างการประกันภัยความรับผิด จำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยแต่ละรายได้รับประกันภัยไว้ จะจำกัดความรับผิดของตนในแต่ละเหตุการณ์

การฟ้องคดีที่เกี่ยวกับสัญญาประกันภัยนั้นจะมีอายุความ 2 ปี

3.1.11 การนำร่อง

ประเทศฝรั่งเศสได้เห็นความสำคัญของการนำร่องจึงบังคับให้เรือที่ทำการเข้าออกท่าเรือในประเทศฝรั่งเศสจะต้องถูกนำร่อง

การนำร่องจะกระทำโดยนายเรือที่ได้ขอความช่วยเหลือจากผู้นำร่องซึ่งปกติแล้วผู้นำร่องจะเป็นคนท้องถิ่นที่รู้จักท้องน้ำและท้องทะเลบริเวณที่นายเรือต้องการจะนำเรือของตนผ่านไป ยังบริเวณที่คิดว่าอาจเกิดเป็นอันตรายแก่เรือ

เรือที่ไม่ได้อยู่ในบังคับให้ต้องถูกนำร่อง มีดังนี้

1. เรือที่ใช้ในกิจการของท่าเรือ เพื่อปรับปรุงดูแลบริเวณท่าเรือและทางเข้าออกของท่าเรือ รวมทั้งเรือที่ใช้ในกิจการของประภาคารและเรือกู้ภัย

2. เรือที่มีความยาวไม่เกินอัตราที่ท่าเรือแต่ละท่ากำหนดไว้

3. เรือที่นายเรือหรือต้นหนอนุญาตได้รับอนุญาตให้นายเรือนำร่องของท่าเรือที่เกี่ยวข้อง

โดยผู้นำร่องจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือที่ถูกนำร่อง หากว่าความเสียหายนั้นเป็นผลมาจากความผิดของผู้นำร่อง

หากในกรณีที่ผู้นำร่องหรือลูกเรือของเรือนำร่องได้รับอุบัติเหตุในระหว่างการนำร่องจากเรือที่ถูกนำร่อง ผู้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ถูกนำร่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ผู้นำร่องและลูกเรือของเรือนำร่อง เว้นแต่ผู้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ถูกนำร่องจะพิสูจน์ว่าเป็นความผิดของผู้นำร่องหรือของลูกเรือของเรือนำร่องนั่นเอง

หากเป็นกรณีที่ในระหว่างการนำร่องเกิดความเสียหายขึ้นแก่เรือนำร่อง ผู้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ถูกนำร่องจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น เว้นแต่ผู้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ถูกนำร่องจะพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากความผิดอย่างร้ายแรงของผู้นำร่อง

ในกรณีที่การนำร่องได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นที่ไม่ใช่ผู้นำร่องหรือเรือที่ถูกนำร่อง ผู้นำร่องไม่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการนำร่อง เว้นแต่ผู้ใช้ประโยชน์จากเรือที่ถูกนำร่องจะสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดจากความผิดของผู้นำร่อง

อย่างไรก็ตามผู้นำร่องมีสิทธิจำกัดความรับผิดได้โดยการสละหลักประกันที่ผู้นำร่องได้ให้ไว้ในตอนที่เข้าปฏิบัติหน้าที่ แต่ถ้าเป็นกรณีที่ผู้นำร่องทำให้เรือเกยตื้นหรือทำให้เรือสูญหายโดยเจตนา ผู้นำร่องจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดโดยการสละหลักประกันที่ตนให้ไว้ได้

3.1.12 การลากจูงเรือ

กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศสมีหลักเกณฑ์เกี่ยวกับเรื่องการลากจูงอยู่เพียงมาตรา 5 มาตราเท่านั้นโดยมีสาระสำคัญดังนี้

การลากจูงจะต้องทำเป็นสัญญาลากจูงเรือทางทะเลโดยผู้ลากจูงตกลงที่จะให้บริการหรือให้ความช่วยเหลือแก่เรือลำอื่นหรือแก่เครื่องจักรกลที่ลอยน้ำให้เคลื่อนที่ไปได้แก่ผู้ใช้ประโยชน์จากเรือโดยผ่านนายเรือหรือตัวแทนเรือ

การลากจูงเรือเป็นการให้บริการกับเรือเดินทะเลทั่วไป ผู้ลากจูงเรือจะได้รับค่าจ้างในการลากจูงเรือซึ่งจะแตกต่างกับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่ทั้งนี้การลากจูงเรืออาจกลายเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยได้ ในกรณีที่ผู้ลากจูงได้ให้บริการเป็นพิเศษที่ไม่สามารถถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติตามสัญญาลากจูงเรือ โดยได้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยเรือจากเรือที่ถูกลากจูง

ในการปฏิบัติการลากจูงเรือ ผู้ดำเนินการลากจูงเรือจะต้องจัดหาเรือลากจูงที่มีเครื่องมือที่เหมาะสมและมีบุคลากรที่เพียงพอสำหรับการลากจูงเรือ

ประเภทของการลากจูงเรื่อนั้นกฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศสได้กำหนดไว้ 2 ประเภท ได้แก่

1. การลากจูงเรือภายในบริเวณท่าเรือ

โดยทั่วไปการลากจูงเรือภายในบริเวณท่าเรือ จะอยู่ภายใต้การควบคุมของนายเรือของเรือที่ถูกลากจูง เพราะฉะนั้นหากเกิดความเสียหายใด ๆ อันเนื่องมาจากการลากจูงเรือในระหว่างการปฏิบัติการ เรือที่ถูกลากจูงจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ เว้นแต่จะมีการตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรโดยชัดแจ้งให้นายเรือที่ลากจูงมีอำนาจควบคุมในการปฏิบัติการ ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายใด ๆ ขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการลากจูง เรือที่ลากจูงจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้น

2. การลากจูงเรือในทะเลหลวง

โดยทั่วไปการลากจูงเรือในทะเลหลวงจะอยู่ภายใต้การควบคุมของนายเรือของเรือที่ลากจูง เพราะฉะนั้นหากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการปฏิบัติการลากจูง เรือที่ลากจูงจะเป็นผู้รับผิดชอบในความเสียหายนั้น เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเรือที่ถูกลากจูงมีส่วนผิดด้วย

แต่อย่างไรก็ตาม คู่สัญญาอาจตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรโดยชัดแจ้งให้นายเรือของเรือที่ถูกลากจูงเป็นผู้ควบคุมการปฏิบัติการลากจูง ดังนั้นหากมีความเสียหายเกิดขึ้น เรือที่ถูกลากจูงจะเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

3.1.13 ผู้รับจัดการขนส่ง

ผู้รับจัดการขนส่ง คือ ตัวกลางที่กระทำการในนามตนเองเพื่อประโยชน์ของตัวการ ซึ่งโดยปกติจะเป็นผู้ส่งสินค้า เพื่อจัดการให้มีการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง โดยมีสิทธิเลือกเส้นทางและวิธีการในการขนส่งนั้น

ผู้รับจัดการขนส่ง จะเป็นผู้เข้าทำสัญญากับผู้ส่ง เพื่อจัดการให้มีการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง โดยอาจทำหน้าที่ขนส่งสินค้านั้นเองหรือใช้ให้บุคคลใดเป็นผู้ทำการขนส่งก็ได้

หากผู้รับจัดการขนส่งไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ที่ตกลงกันไว้หรือประมาทเลินเล่อ ทำให้สินค้าที่ได้รับมอบให้จัดการขนส่ง สูญหาย เสียหาย ผู้รับจัดการขนส่งจะถูกสันนิษฐานให้ต้องรับผิดชอบ หากผู้รับจัดการขนส่งไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความสูญหายหรือเสียหายนั้นเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือเกิดจากอุบัติเหตุโดยบังเอิญหรือเกิดจากสภาพแห่งของนั้นเองหรือหีบห่อของได้ชำรุดบกพร่องตามหลักกฎหมายทั่วไป

นอกจากนี้ผู้รับจัดการขนส่งยังจะต้องรับผิดชอบในการกระทำของบุคคลอื่นที่ตนได้ใช้ให้
กระทำการขนส่งทั้งหมดหรือบางส่วนก็ได้ โดยมีขอบเขตความรับผิดชอบเท่ากับบุคคลที่ตนได้ใช้กระทำ
การขนส่งแทนเท่านั้น

3.1.14 ตัวแทนเรือและตัวแทนสินค้า

ตัวแทนเรือ

ตัวแทนเรือ เป็นตัวแทนที่ผู้ขนส่งได้แต่งตั้งขึ้นเพื่อให้ทำหน้าที่ต่าง ๆ แทนผู้ขนส่งไม่ว่าจะเป็นการรับมอบสินค้าจากผู้ส่งหรือตัวแทนผู้ส่ง ส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง รับมอบสินค้าและส่งมอบสินค้าให้แก่ผู้รับตราส่ง

กฎหมายของฝรั่งเศสได้กำหนดให้ตัวแทนเรือมีหน้าที่รับสินค้าแทนนายเรือและทำหน้าที่ส่งมอบสินค้าแทนนายเรือเมื่อสินค้ามาถึงให้แก่ผู้รับตราส่ง และยังสามารถกำหนดให้กรณีมีการตกลงกันระหว่างผู้ส่งกับผู้ขนส่งให้มีการเก็บค่าระวางที่ปลายทาง ตัวแทนเรืออาจทำหน้าที่ในการเก็บค่าระวางเรือจากผู้รับตราส่งให้แก่ผู้ขนส่ง

โดยการแต่งตั้งตัวแทนเรือ ผู้ขนส่งจะต้องทำสัญญาตัวแทนเรือกับบุคคลที่ตนเลือกได้ ซึ่งตัวแทนเรือจะไม่ใช่ลูกจ้างของผู้ขนส่งแต่เป็นตัวแทนที่มีบำเหน็จ โดยได้รับบำเหน็จเป็นค่าคอมมิชชันเป็นอัตราร้อยละจากค่าระวางเรือ

ตัวแทนเรือจะต้องรับผิดชอบหลักเกณฑ์ในเรื่องความรับผิดชอบของตัวแทนตามหลักกฎหมายทั่วไป ในกรณีของการปฏิบัติหน้าที่ของตัวแทนเรือ สำหรับกรณีสินค้าที่ตัวแทนเรือได้รับมอบหมายให้ดูแลเสียหายหรือสูญหาย ตัวแทนเรือจะต้องรับผิดชอบในการสูญหายหรือเสียหายของสินค้านั้น

ตัวแทนสินค้า

ตัวแทนสินค้า เป็นตัวแทนของผู้รับตราส่ง ทำหน้าที่ในการรับมอบสินค้าจากผู้ขนส่งหรือตัวแทนเรือ เพื่อประโยชน์ของผู้รับตราส่งหรือผู้มีสิทธิในสินค้าและในกรณีมีการชำระค่าระวางเรือ ณ ท่าเรือปลายทาง ตัวแทนสินค้าอาจมีหน้าที่ในการชำระค่าระวางเรือด้วย ตัวแทนสินค้าไม่ใช่ลูกจ้างของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งแต่เป็นตัวแทนที่มีบำเหน็จเหมือนกับตัวแทนเรือ

3.1.15 ผู้ชนของขึ้นลงจากเรือ

ผู้ทำหน้าที่ชนของขึ้นลงจากเรือมีหน้าที่ในการปฏิบัติการนำสินค้าขึ้นหรือลงจากเรือ รวมทั้งนำของไปเก็บไว้ในโกดัง หรือพื้นที่โล่ง และผู้ทำหน้าที่ชนของขึ้นลงจากเรืออาจถูกใช้ให้กระทำการเพื่อประโยชน์ของเรือ ของผู้ส่งหรือผู้รับตราส่งให้ปฏิบัติหน้าที่อย่างอื่น โดยเมื่อผู้ทำหน้าที่ชนของขึ้นลงจากเรือกระทำการเพื่อบุคคลใด บุคคลดังกล่าวเท่านั้นที่มีสิทธิฟ้องเรียกค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

ผู้ทำหน้าที่ชนของขึ้นลงจากเรือต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ของอันเนื่องมาจากความผิดของตน แต่ผู้ทำหน้าที่ชนของขึ้นลงจากเรือจะไม่ต้องรับผิดชอบหากความเสียหายเกิดจาก

1. อัคคีภัย
2. เหตุการณ์ที่ไม่สามารถเอาผิดแก่ผู้ชนของขึ้นลงจากเรือได้
3. การนัดหยุดงาน การปิดงานหรือการทำงานชักช้าทั้งหมดหรือบางส่วนไม่ว่าจะเกิดจากเหตุใด
4. ความผิดของผู้ส่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องที่เกี่ยวกับหีบห่อ การบรรจุหรือการทำเครื่องหมายไม่ดี

5. เป็นเพราะสภาพแห่งของนั่นเอง

อย่างไรก็ตามผู้ที่ได้รับความเสียหายสามารถพิสูจน์ว่าความสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนเกิดจากความผิดของผู้ทำหน้าที่ชนของขึ้นลงจากเรือ หรือลูกจ้างของตน

ความรับผิดของผู้ทำหน้าที่การยกของขึ้นลงจากเรือจะจำกัดไว้ไม่เกินจำนวนเงินตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เว้นแต่จะมีการแจ้งราคาไว้

ข้อกำหนดต่าง ๆ ในกรณีดังต่อไปนี้ที่มีวัตถุประสงค์ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อมในส่วนของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้มีสิทธิในของ จะตกเป็นโมฆะ

1. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการปลดเปลื้องความรับผิดของผู้ทำหน้าที่ชนของขึ้นลงจากเรือ
2. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการผลักภาระการพิสูจน์ของตนไปให้บุคคลอื่น
3. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของผู้ส่ง ผู้รับตราส่ง หรือผู้มีสิทธิในของต่ำกว่าจำนวนที่กฎหมายกำหนด
4. ข้อกำหนดเกี่ยวกับการให้ผู้ทำหน้าที่ชนของขึ้นลงจากเรือได้รับประโยชน์จากการประกันภัยสินค้า

3.1.16 เรือโดนกัน

เมื่อมีการโดนกันเกิดขึ้นระหว่างเรือเดินทะเลหรือระหว่างเรือเดินทะเลกับเรือที่เดินในน่านน้ำภายใน ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่เรือ ทรัพย์สินหรือบุคคลที่อยู่บนเรือให้เป็นไปตามบทบัญญัติของบทนี้โดยไม่ต้องคำนึงว่าเรือโดนกันในน่านน้ำใด โดยกฎหมายพาณิชย์ของฝรั่งเศสได้กำหนดให้เครื่องจักรกลที่ลอยน้ำ ยกเว้นประเภทที่ติดตั้งกับพื้นดิน ถือเสมือนว่าเป็นเรือเดินทะเลหรือเรือที่เดินในน่านน้ำภายในแล้วแต่กรณี

บทบัญญัติในหมวดนี้ให้นำไปใช้บังคับแก่เรือเดินทะเลและเรือที่เดินในน่านน้ำภายในของรัฐหรือเรือที่ใช้เพื่อบริการสาธารณะ

หลักเกณฑ์ความรับผิดชอบเรือโดนกัน

หากเรือโดนกันเกิดจากเหตุอุบัติเหตุบังเอิญ หรือเหตุสุดวิสัยหรือสาเหตุยังเป็นที่สงสัย ความเสียหายที่เกิดขึ้นตกเป็นพับแก่ผู้เสียหาย ไม่ว่าเรือที่เกี่ยวข้องจะจอดอยู่หรือไม่ก็ตาม แต่หากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือลำใด เรือลำนั้นต้องรับผิดชอบ

หากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือสองลำ ความรับผิดชอบของเรือแต่ละลำจะเป็นไปตามสัดส่วนของความหนักเบาของความผิด อย่างไรก็ตามหากไม่สามารถกำหนดสัดส่วนได้หรือหากว่าเรือทั้งสองลำมีความผิดเท่ากัน ความรับผิดชอบจะแบ่งเท่า ๆ กัน

กรณีที่ความเสียหายเกิดแก่เรือ ของหรือของใช้ส่วนตัวหรือสัมภาระของลูกเรือ คนโดยสารหรือบุคคลอื่นใดที่อยู่บนเรือ เรือแต่ละลำที่ผิดต้องรับผิดชอบตามสัดส่วนแห่งความผิดของตน โดยไม่ต้องรับผิดชอบร่วมกัน

ในกรณีที่ความเสียหายเกิดจากการตายหรือการบาดเจ็บ เรือที่มีส่วนผิดด้วยกันต้องรับผิดชอบร่วมกันต่อบุคคลภายนอก

หากเรือลำใดได้ขาดใช้ค่าเสียหายเกินไปกว่าส่วนที่ตนต้องรับผิดชอบ ก็มีสิทธิไปเรียกร้องเอาจากเรือลำที่ต้องรับผิดชอบด้วยกัน

แม้ว่าเรือโดนกันมีสาเหตุจากความผิดของผู้นำร่อง แม้ว่าเป็นการนำร่องโดยบังคับก็ตาม เรือลำที่ผิดยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

บทบัญญัตินี้ดังกล่าวใช้บังคับแก่การขาดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดจากการกระทำหรืองดเว้นกระทำการในการเดินเรือ การฝ่าฝืนกฎเกณฑ์หรือจากเหตุอื่นไม่ว่าความเสียหายนั้นได้เกิดแก่บุคคลหรือทรัพย์สินบนเรือ ถึงแม้ว่าจะไม่มีการโดนกันก็ตาม

อายุความ

อายุความฟ้องคดีกรณีเกิดความเสียหายจากเรือโดนกันมีกำหนดระยะเวลา 2 ปีนับแต่เกิดเหตุเรือโดนกัน อย่างไรก็ตามอายุความจะยังไม่เริ่มนับหากว่าเรือไม่สามารถถูกกักได้ในน่านน้ำที่อยู่ภายใต้อำนาจอธิปไตยของประเทศฝรั่งเศส

3.1.17 การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

หลักเกณฑ์ในการช่วยเหลือกู้ภัยใช้บังคับกับกรณีที่มีการช่วยเหลือกู้ภัยแก่เรือเดินทะเลที่ตกอยู่ในอันตรายและการให้บริการที่มีลักษณะเช่นเดียวกันระหว่างเรือเดินทะเลและเรือที่เดินในน่านน้ำภายใน โดยไม่คำนึงถึงท้องน้ำที่เรือโดนกันได้เกิดขึ้น นอกจากนี้บทบัญญัติในเรื่องการช่วยเหลือกู้ภัยนี้ยังใช้บังคับกับเครื่องจักรลอยน้ำ เนื่องจากกฎหมายกำหนดให้เครื่องจักรที่ลอยน้ำให้ถือเสมือนเป็นเรือเดินทะเลหรือเรือที่เดินในน่านน้ำภายในแล้วแต่กรณี และรวมถึงเรือที่เดินในน่านน้ำภายในด้วย

หลักเกณฑ์และเงื่อนไขในเรื่องค่าตอบแทนของการช่วยเหลือกู้ภัย

การช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องก่อให้เกิดประโยชน์ คือ สามารถช่วยรักษาเรือหรือสิ่งของไว้ได้ ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือกู้ภัยซึ่งไม่ว่าในกรณีใด ๆ ค่าตอบแทนจะไม่เกินไปกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ถูกช่วยเหลือไว้ได้ แต่หากการช่วยเหลือกู้ภัยไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์ ก็จะไม่ได้รับค่าตอบแทน

หากผู้ถูกช่วยเหลือกู้ภัยห้ามโดยชัดแจ้งและมีเหตุผลอันสมควร ไม่ให้ช่วยเหลือกู้ภัยบุคคลที่กระทำการช่วยเหลือกู้ภัยดังกล่าวจะไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทน

หากเรือลากจูงได้เข้าทำการช่วยเหลือกู้ภัยเรือที่ตนทำการลากจูงหรือจากของที่ตนให้บริการ เรือลากจูงนั้นมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยต่อเมื่อเป็นการให้บริการเป็นพิเศษที่ไม่อาจถือว่าเป็นการปฏิบัติตามสัญญาลากจูง

แม้ว่าจะมีการช่วยเหลือกู้ภัยในระหว่างเรือที่เป็นของบุคคลเดียวกัน ก็จะต้องมีการจ่ายค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

หลักการดังกล่าวข้างต้นให้นำมาใช้ในการกำหนดส่วนแบ่งค่าตอบแทนระหว่างผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัย หรือระหว่างเจ้าของเรือกับลูกเรือของเรือที่เข้าทำการช่วยเหลือกู้ภัย หากเรือดังกล่าวเป็นเรือต่างชาติ การแบ่งเงินค่าตอบแทนระหว่างเจ้าของเรือและบุคคลประจำเรือให้เป็นไปตามกฎหมายที่เรือนั้นมีสัญชาติ

ความตกลงที่เกี่ยวกับการช่วยเหลือกู้ภัย อาจถูกศาลยกเลิกหรือแก้ไข หากมีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งร้องขอและศาลเห็นว่าข้อกำหนดนั้นไม่ยุติธรรม โดยคำนึงถึงการให้บริการที่กระทำไปและ

ฐานแห่งการกำหนดค่าตอบแทนหรือการให้บริการนั้นไม่มีลักษณะที่เป็นการช่วยเหลือกู้ภัยอย่างแท้จริงไม่ว่าคู่สัญญาจะเรียกการนั้นเช่นไร

สำหรับกรณีการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ได้รับค่าตอบแทน ผู้เข้าช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ที่กระทำการในคราวเดียวกันจะมีสิทธิได้รับส่วนแบ่งจากค่าตอบแทนที่ได้ให้การช่วยเหลือเรือ สินค้าหรืออุปกรณ์ของเรือ

นายเรือทุกคนต้องทำการช่วยเหลือบุคคลที่ตกอยู่ในอันตรายที่จะสูญเสีย แม้ว่าบุคคลนั้นจะเป็นศัตรูก็ตาม

สำหรับกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยไปรษณีย์ภัณฑ์ไม่ว่าในลักษณะใด ๆ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะไม่ได้รับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือ

ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายแก่ร่างกายหรือทรัพย์สินที่เกี่ยวข้องโดยตรงจากการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัย และผู้ช่วยเหลือกู้ภัยสามารถจำกัดความรับผิดได้ตามหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดเพื่อสิทธิเรียกร้องทางทะเล ค.ศ. 1976 ไม่ว่าการเรียกร้องจะอาศัยมูลใด ๆ ซึ่งลูกจ้างของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็มีสิทธิจำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับผู้ช่วยเหลือกู้ภัย

การกำหนดค่าตอบแทน

หากไม่มีการกำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยไว้ ศาลจะเป็นผู้กำหนดค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย โดยพิจารณาจากปัจจัยดังต่อไปนี้ คือ

ในขั้นแรก จะพิจารณาจากความสำเร็จที่เกิด ความอุตสาหะและพยายามของผู้ช่วยเหลือ อันตรายที่คุกคามเรือที่ถูกช่วยเหลือ คนโดยสารและลูกเรือ ผู้ช่วยเหลือและเรือที่เข้าช่วยเหลือ เวลาที่ใช้ ค่าใช้จ่ายและความเสียหาย การเสี่ยงต่อความรับผิดและเรื่องอื่นใดที่ผู้เข้าช่วยเหลือได้รับ มูลค่าของเครื่องมือที่ได้ใช้ไปในการช่วยเหลือ และลักษณะพิเศษของเรือที่ช่วยเหลือ

ในขั้นที่สอง มูลค่าของทรัพย์สินที่ช่วยเหลือไว้ได้ ตลอดจนค่าระวางพาหนะและค่าโดยสาร

ศาลอาจจะหรือยกเลิกไม่ให้ค่าตอบแทน หากปรากฏว่าผู้ช่วยเหลือได้กระทำความผิดทำให้เกิดการช่วยเหลือหรือกระทำความผิด โดยการลักทรัพย์ ปกปิดหรือกระทำการโดยฉ้อฉล

3.2 ข้อสังเกตบางประการจากการได้ศึกษาหลักกฎหมายพาณิชย์ของประเทศฝรั่งเศส

ประเทศฝรั่งเศสก็เป็นอีกหนึ่งประเทศที่ในอดีตเป็นประเทศมหาอำนาจซึ่งมีอาณาเขตติดต่อกับทะเลโดยมุ่งแสวงหาโอกาสที่จะมุ่งใช้ทะเลอย่างเต็มที่ เพื่อประโยชน์ทั้งในการแสวงหาทรัพยากรทางธรรมชาติ ประโยชน์ทางการค้า อันนำมาซึ่งความร่ำรวยของประเทศ

ในปัจจุบันประเทศฝรั่งเศสได้มีมาตรการหรือวิธีการในการจัดทำประมวลกฎหมายโดยรวบรวมหรือประมวลกฎหมายที่มีอยู่แล้วเพื่อให้กฎหมายมีความชัดเจนแน่นอนมากขึ้นหรือที่เรียกว่า la codification à droit constant โดยทำการรวบรวมปรับปรุงและแก้ไขกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ไม่มีการเปลี่ยนแปลงเนื้อหาของกฎหมายเดิม แต่เป็นเพียงการนำกฎหมายมาเรียงใหม่เพื่อให้มีการใช้งานง่ายของทั้งฝ่ายปกครอง ศาล และประชาชน ซึ่งเทคนิคในการจัดทำกฎหมายเพื่อเป็นการจัดโครงสร้าง (restructure) ของกฎหมายใหม่เพื่อให้ค้นหาและเข้าใจง่าย ซึ่งในการจัดทำประมวลกฎหมายดังกล่าวมีประมวลกฎหมายที่ประกาศบังคับใช้แล้วทั้งสิ้น 65 ฉบับ แต่ทั้ง 65 ฉบับไม่ปรากฏพบว่าประเทศฝรั่งเศสได้มีการจัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์ขึ้นเป็นการเฉพาะ

ถึงแม้ว่าประเทศฝรั่งเศสเองจะใช้ระบบกฎหมายซีวิลลอว์และเป็นประเทศที่เป็นต้นแบบในการจัดทำประมวลกฎหมายให้แก่ประเทศอื่น ๆ แต่ประเทศฝรั่งเศสก็ไม่ได้มีประมวลกฎหมายพาณิชย์โดยแท้ แต่หลักกฎหมายพาณิชย์ของประเทศฝรั่งเศสจะบัญญัติหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ไว้อย่างครอบคลุมเกือบทุกลักษณะ โดยปรากฏในประมวลกฎหมายพาณิชย์โดยแยกบัญญัติรายละเอียดแต่ละเรื่องออกเป็นมาตราและจัดเป็นหมวดหมู่ตามลักษณะกิจกรรมการที่ประเทศฝรั่งเศสไม่จัดทำประมวลกฎหมายพาณิชย์ขึ้นอาจเป็นเพราะต้องการที่บัญญัติกฎหมายแยกไว้เป็นไปตามลักษณะของกิจกรรมนั้น ๆ ไป

นอกจากนี้ประเทศฝรั่งเศสได้เข้าร่วมเป็นภาคีของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับทางด้านพาณิชย์มากมาย และได้นำเนื้อหาสาระสำคัญของอนุสัญญาต่าง ๆ มาบัญญัติไว้เป็นกฎหมายภายในของตนด้วย

และจากการที่ได้ศึกษาหลักกฎหมายพาณิชย์ของประเทศฝรั่งเศสพบว่า มีหลักเกณฑ์บางเรื่องที่ได้มีการบัญญัติไว้อย่างน่าสนใจที่สามารถจะนำมาพิจารณาเป็นแนวทางได้ว่าประเทศไทยควรจะมีการพิจารณากร่างกฎหมายเพิ่มเติมในเรื่องดังกล่าวด้วยหรือไม่ เช่น ตามที่ได้กล่าวไว้ในเรื่องเรือเดินทะเลของประเทศฝรั่งเศส กรณีมีการว่าจ้างต่อเรือ ประเทศฝรั่งเศสได้มีบทบัญญัติกฎหมายที่จะนำมาใช้แก่การว่าจ้างต่อเรือโดยเฉพาะ แม้ว่าประเทศฝรั่งเศสจะมี

กฎหมายว่าด้วยเรื่องจ้างทำของก็ตามแต่ก็ไม่ได้นำมาใช้บังคับกับกรณีจ้างต่อเรือ โดยได้มีการกำหนดว่า ผู้ต่อเรือจะเป็นเจ้าของเรือจนกว่าจะมีการโอนกรรมสิทธิ์ในเรือให้แก่ลูกค้า การโอนกรรมสิทธิ์ดังกล่าวทำได้โดยการรับมอบเรือหลังจากที่ได้มีการทดสอบ การที่ประเทศฝรั่งเศสไม่นำหลักเกณฑ์ในเรื่องจ้างทำของทั่วไปมาใช้บังคับแก่การว่าจ้างต่อเรือเดินทะเลเพราะคงได้เล็งเห็นถึงความแตกต่างของลักษณะทั้งสองเรื่อง เพราะว่าการว่าจ้างต่อเรือผู้รับจ้างต่อเรือจะต้องใช้เงินทุนและมีค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมาก หากนำบทบัญญัติการว่าจ้างทำของมาใช้บังคับกรณีว่าจ้างต่อเรือ อาจก่อให้เกิดความไม่เหมาะสมกับสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบระหว่างผู้ว่าจ้างต่อเรือกับผู้รับจ้างต่อเรือได้ สำหรับประเทศไทยแล้วยังไม่มีบทบัญญัติที่กำหนดไว้เป็นการเฉพาะเกี่ยวกับเรื่องการว่าจ้างต่อเรือเหมือนกับประเทศฝรั่งเศส โดยประเทศไทยได้นำบทบัญญัติในเรื่องจ้างทำของในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้