ข้อสังเกตทางกฎหมายบางประการกรณีเรือต้าหลี่ (Dali) ชนสะพานในเมืองบัลติมอร์ รัฐแมริแลนด์ สหรัฐอเมริกา

พิมพ์กมล กองโภค*

1. สรุปเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น

เมื่อวันที่ 26 มีนาคม พ.ศ. 2567 ที่เพิ่งผ่านมา เกิดเหตุการณ์เรือต้าหลี่ (Dali) ซึ่งเป็นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์สัญชาติสิงคโปร์ขนาด 984 ฟุต ได้พุ่งชนสะพานฟรานซิส สก็อตต์ คีย์ (Francis Scott Key Bridge) ในเมืองบัลติมอร์ รัฐแมริแลนด์ สหรัฐอเมริกา หลังจากออกเดินทางจากท่าเรือบัลติมอร์เพื่อมุ่งหน้าไปยังปลายทางที่ประเทศศรีลังกาได้เพียง 12 นาทีเท่านั้น ซึ่งเหตุการณ์ดังกล่าวทำให้ผู้ที่ทำงานซ่อมแซมสะพาน 6 คน เสียชีวิต มีผู้บาดเจ็บอีก 2 คน และสะพานได้รับความเสียหายอย่างหนัก อีกทั้งยังส่งผลต่อการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือบัลติมอร์ซึ่งส่งผลเสียในทางเศรษฐกิจอย่างมาก ทั้งนี้ผู้เชี่ยวชาญได้ระบุสาเหตุของอุบัติเหตุครั้งนี้ว่ามาจากเหตุไฟฟ้าบนเรือขัดข้องจากการที่เครื่องปั่นไฟเครื่องหนึ่งใช้การไม่ได้ จนทำให้เครื่องปั่นไฟอีกเครื่องต้องทำหน้าที่เพียงเครื่องเดียวจนเกิดการหยุดชะงักจากการทำงานเกิน (Overload) ซึ่งส่งผลให้เรือเสียการควบคุมพลังขับเคลื่อนและทำให้ไฟบนเรือดับ ระบบต่าง ๆ ของเรือก็จะเข้าสู่ระบบฉุกเฉินโดยอัตโนมัติ โดยทีมวิศวกรยังได้กล่าวถึงการใช้เชื้อเพลิงที่ไม่ได้มาตรฐานอีกด้วย[1] ทั้งนี้ลูกเรือต้าหลี่ได้ส่งสัญญาณแจ้งเตือนเหตุฉุกเฉินไปยังเจ้าหน้าที่ชายฝั่ง ทำให้สามารถจัดการจราจรบนสะพานให้รถออกจากสะพานได้ทันเวลา นอกจากนี้ยังมีรายงานว่าก่อนหน้านี้เรือต้าหลี่เกิดเหตุขัดข้องในลักษณะเดียวกันที่ท่าเรือแอนต์เวิร์ป ประเทศเบลเยียมด้วย[2] จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้มีการยื่นฟ้องต่อศาลรัฐแมริแลนด์ว่า เรือต้าหลี่ออกเดินทางจากท่าเรือบัลติมอร์ในสภาพที่ไม่สามารถ

---

* อาจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

[1] Chris Stokel-Walker, 'What went wrong on the ship that hit the Baltimore bridge?' (Institution of Mechanical Engineers) <https://www.imeche.org/news/news-article/what-went-wrong-on-the-ship-that-hit-the-baltimore-bridge> สืบค้นเมื่อ 11 พฤษภาคม 2567.

[2] Sam Meredith, 'U.S. NEWS: Here's what we know about the Singapore-flagged container ship that hit the Baltimore bridge' *CNBC* (27 March 2024) <https://www.cnbc.com/2024/03/27/baltimore-bridge-collapse-what-we-know-about-the-container-ship.html> สืบค้นเมื่อ 11 พฤษภาคม 2567.

เดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Unseaworthiness)[3] เมื่อไปตรวจสอบเกี่ยวกับการตรวจสภาพเรือพบว่า เรือต้าหลี่ได้รับการตรวจสภาพที่เมืองซานอันโตนิโอ ประเทศชิลีเมื่อเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2566 โดยในรายงานการตรวจสภาพระบุถึงข้อบกพร่องด้านกลไกขับเคลื่อนและเครื่องจักรเสริม (propulsion and auxiliary machinery deficiencies) แต่อย่างไรก็ตามการท่าเรือสิงคโปร์ซึ่งเป็นรัฐเจ้าของธง (Flag state) ของเรือต้าหลี่ได้ออกมาประกาศว่า เรือต้าหลี่ผ่านการตรวจสภาพและมีใบรับรองเกี่ยวกับความมั่นคงของโครงสร้างและการใช้งานเรือ (structural integrity and functionality) ซึ่งใบรับรองดังกล่าวยังไม่หมดอายุ ณ ขณะเกิดเหตุชนสะพาน โดยเจ้าหน้าที่กล่าวว่า ก่อนออกเดินทางเกจวัดแรงดันน้ำมันเชื้อเพลิงชำรุด แต่ได้รับการแก้ไขก่อนที่เรือจะออกจากท่าเรือ[4]

2. การดำเนินคดี

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นผู้ประกอบการธุรกิจขนาดเล็กจำนวนมากในเมืองบัลติมอร์เป็นองค์กรภาคเอกชนกลุ่มแรกที่ยื่นฟ้องเจ้าของเรือต้าหลี่ คือ บริษัท Grace Ocean Private Ltd. และผู้ดำเนินการเรือคือ บริษัท Synergy Marine Pte Ltd.[5] ในลักษณะการฟ้องคดีแบบกลุ่ม (Class-action) โดยยื่นฟ้องต่อศาลชั้นต้นของรัฐแมริแลนด์ (District Court) เนื่องจากได้รับผลกระทบต่อธุรกิจจากการขาดผลกำไรจากอุบัติเหตุครั้งนี้

นอกจากนี้สำนักงานสอบสวนกลางแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Bureau of Investigation: FBI) ร่วมกับสำนักงานอัยการรัฐแมริแลนด์กำลังดำเนินการสืบสวนข้อเท็จจริงเพื่อใช้ในการดำเนินคดีอาญา ในส่วนคดีแพ่งดำเนินการโดยทนายความซึ่งเป็นตัวแทนของนายกเทศมนตรีเมืองบัลติมอร์และสภาเมือง ในนามของผู้อยู่อาศัยในเมืองบัลติมอร์[6] โดยมุ่งเน้นประเด็นทางกฎหมายไปที่สภาพเรือต้าหลี่ซึ่งอยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัยในการเดินเรือ (Unseaworthiness) และความประมาทเลินเล่อในการให้เรือออกเดินทางในสภาพที่ระบบไฟฟ้าขัดข้อง[7] ทั้งนี้คณะลูกขุนพยายามที่จะให้เจ้าของเรือและผู้จัดการเรือต้องรับผิดอย่างเต็มที่เพื่อแสดงให้เห็นว่าเมือง

---

[3] Luke Barr, ‘Ship that hit Baltimore bridge was 'unseaworthy' when it left port, city claims: The ship's owner has argued that it shouldn't be held liable for the crash.’ *ABC News* (23 April 2024) <https://abcnews.go.com/US/city-baltimore-claims-court-filing-ship-hit-bridge/story?id=109513784> สืบค้นเมื่อ 9 พฤษภาคม 2567.

[4] Sam Meredith (เชิงอรรถ 2).

[5] เรือต้าหลี่อยู่ภายใต้สัญญา Charterparty กับบริษัท Maersk ของเดนมาร์ก แต่อย่างไรก็ตาม Maersk ไม่ถูกฟ้องคดีด้วย เนื่องจากไม่มีพนักงานของ Maersk อยู่บนเรือเลยในขณะที่เกิดอุบัติเหตุ.

[6] Katie Mettler and Emily Davies, ‘Business files class-action suit against Dali managers in bridge collapse’ *Washington Post* (25 April 2024) <https://www.washingtonpost.com/dc-md-va/2024/04/25/class-action-lawsuit-filed-baltimore-bridge-dali/> สืบค้นเมื่อ 12 พฤษภาคม 2567.

[7] Adam Thompson and Cristina Mendez Baltimore, ‘City claims 'negligence' in lawsuit against the Dali, the ship that caused Key Bridge collapse’ *CBS News* (23 April 2024) <https://www.cbsnews.com/baltimore/news/baltimore-city-claims-negligence-in-lawsuit-against-the-dali-the-ship-that-caused-key-bridge-collapse/> สืบค้นเมื่อ 11 พฤษภาคม 2567.

บัลติมอร์ ผู้อยู่อาศัย และธุรกิจของเมืองได้รับการชดเชยอย่างเพียงพอสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่อย่างไรก็ตามทนายความของเจ้าของเรือบรรทุกสินค้าต้าหลี่ได้ยื่นคำให้การต่อศาล โดยปฏิเสธความรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุครั้งนี้ และพยายามขอจำกัดความรับผิดไว้ที่ 43.7 ล้านดอลล่าร์สหรัฐ[8] ในกลุ่มประเทศ Common Law มีแนวคิดว่าการจำกัดความรับผิดเป็นเรื่องนโยบายของรัฐที่จะให้การสนับสนุนเจ้าของเรือในการประกอบธุรกิจ[9] ซึ่งปรากฏแนวคำพิพากษาจำนวนมากตัดสินตามแนวทางนี้ เช่น ในคดี Bramley Moore[10] วางแนวคำพิพากษาไว้ว่าการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือไม่ใช่เรื่องที่เกี่ยวกับความยุติธรรม แต่เป็นเรื่องเกี่ยวกับนโยบายสาธารณะเท่านั้น[11]

3. ข้อสังเกตทางกฎหมาย

หากพิจารณากรณีที่ฝ่ายเจ้าของเรือต้าหลี่ขอจำกัดความรับผิดนั้น จะเห็นได้ว่าเป็นการต่อสู้ในลักษณะเดียวกับโศกนาฏกรรมอันโด่งดังในปี ค.ศ. 1912 ซึ่งก็คือการอับปางของเรือไททานิค ซึ่งกฎหมายที่ถูกยกขึ้นเพื่อสนับสนุนการขอจำกัดความรับผิด ได้แก่ พระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 (The Limitation of Liability Act 1851) กฎหมายฉบับนี้ให้สิทธิแก่เจ้าของเรือมีในการจำกัดความรับผิดเมื่อมีการเรียกค่าสินไหมทดแทนจากการบาดเจ็บและเสียชีวิตโดยจำกัดไว้เพียงเท่ากับมูลค่าของเรือและค่าระวางที่ได้รับเมื่อสิ้นสุดการเดินทาง โดยไม่คำนึงถึงจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เสียหายเรียกร้อง[12] ภายใต้เงื่อนไขภาระการพิสูจน์ของเจ้าของว่าเจ้าของเรือไม่อาจคาดหมายได้ว่าความเสียหายจะเกิดขึ้น โดยการจำกัดความรับผิดดังกล่าวครอบคลุมถึงความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ตลอดจนสินค้าบนเรือ[13] จะสังเกตได้ว่า กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับมาเป็นเวลากว่า 170 ปีแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยปกป้องอุตสาหกรรมการขนส่งทางทะเลที่กำลังเติบโตของสหรัฐอเมริกา[14] โดยลดความเสี่ยงทางการเงินที่เจ้าของเรือต้องเผชิญเมื่อต้องออกเรือเพื่อการรับส่งสินค้า ซึ่งการ

---

[8] Katie Mettler and Emily Davies (n 6).

[9] ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชยนาวี ตอน 2 (พิมพ์ครั้งที่ 5 วิญญูชน 2547) 22-23.

[10] The Bramley Moore [1963] 2 Lloyd's Rep. 429.

[11] นอกจากประเด็นการสนับสนุนการดำเนินธุรกิจของเจ้าของเรือแล้ว การจำกัดความรับผิดยังมีประเด็นเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเลด้วย รายละเอียดโปรดดู ไผทชิต เอกจริยกร (เชิงอรรถ 9) 24 – 26.

[12] The 1851 Act states "the liability of the owner or owners of any ship or vessel ... shall in no case exceed the amount or value of the interest of such owner or owners respectively, in such ship or vessel, and her freight then pending".

[13] David Trinnes, 'How the "Titanic Law" impacts liability in the Baltimore bridge collapse' <https://www.dbllawyers.com/how-the-titanic-law-impacts-liability-in-the-baltimore-bridge-collapse/#_ftn2> สืบค้นเมื่อ 13 พฤษภาคม 2567.

[14] มาตรการทางกฎหมายเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือภายใต้พระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 ใช้กับเรือเดินทะเลทุกประเภททั้งเชิงพาณิชย์และการใช้งานส่วนบุคคล ตั้งแต่เรือบรรทุกสินค้าเดินทะเล เรือล่องแม่น้ำ ไปจนถึงเรือประมงส่วนบุคคล.

เดินทะเลแต่ละครั้งย่อมไม่อาจคาดเดาได้ว่าจะเผชิญกับภัยพิบัติอะไรบ้างและบางครั้งเป็นภัยพิบัติที่ไม่อาจควบคุมได้[15] เพราะในยุคนั้นเทคโนโลยีความปลอดภัยของเรือยังไม่พัฒนาอย่างในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม ในยุคต่อ ๆ มาที่อุตสาหกรรมการเดินเรือของสหรัฐอเมริกามีเสถียรภาพและมีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านความปลอดภัยในการดำเนินการของเรือ เช่น ระบบการพยากรณ์อากาศที่แม่นยำ อุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัยต่าง ๆ ระบบ GPS Satellite และระบบปฏิบัติการจากปัญญาประดิษฐ์ที่เข้ามามีบทบาทในการควบคุมการดำเนินการของเรือ แต่พระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 ก็ยังคงถูกนำมาใช้เพื่อปกป้องธุรกิจของผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการเดินเรือ และในหลาย ๆ กรณีเป็นไปในลักษณะการปกป้องบริษัทขนาดใหญ่โดยละเลยการชดใช้เยียวยาผู้เสียหายที่ได้รับผลกระทบจากการดำเนินงานของเรือ เช่น

เหตุการณ์เรือ Titanic[16]

จากเหตุการณ์เรือ R.M.S. Titanic อับปางระหว่างการเดินทางจากท่าเรือ Southampton สหราชอาณาจักร ผ่านมหาสมุทรแอตแลนติกโดยมีจุดหมายปลายทางที่นครนิวยอร์ก สหรัฐอเมริกา เมื่อวันที่ 15 เมษายน ค.ศ. 1912 คดีนี้มีประเด็นที่ศาลสหรัฐได้ตัดสินในเบื้องต้นว่า พระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 (The Limitation of Liability Act 1851) สามารถนำมาใช้บังคับแก่เรือไททานิคสัญชาติอังกฤษที่ถูกฟ้องในศาลสหรัฐ โดยไม่ใช้กฎหมายอังกฤษ ซึ่งเป็นการสร้างบรรทัดฐานว่ากฎหมายฉบับนี้สามารถใช้ได้กับเรือสัญชาติอื่น ที่ถูกฟ้องในสหรัฐอเมริกา ในส่วนของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายมีผู้ฟ้องคดีหลายราย รวมค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้องประมาณ 16 ล้านดอลล่าร์สหรัฐ แต่ฝ่ายเรือไททานิคอ้างพระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 เพื่อขอจำกัดความรับผิดไว้เพียงแค่ 91,805.54 ดอลล่าร์สหรัฐเท่านั้น ซึ่งศาลฎีกาสหรัฐก็เห็นพ้องกับข้ออ้างดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตามการเจรจาค่าสินไหมทดแทนนอกศาลในปี ค.ศ. 1916 ได้ผลสรุปจำนวนค่าสินไหมทดแทนอยู่ที่ 664,000 ดอลล่าร์สหรัฐ[17] จากการที่พระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 ใช้ในการรักษาผลประโยชน์ให้กับเจ้าของเรืออย่างมาก โดยเฉพาะในเหตุการณ์การอับปางของเรือไททานิค จึงเป็นที่มาที่กฎหมายฉบับนี้รู้จักอย่างแพร่หลายในชื่อ “Titanic Law”

เหตุการณ์เรือ The El Faro ของบริษัท TOTE Maritime

ในเดือนตุลาคม ค.ศ. 2015 เรือ El Faro ของบริษัท TOTE Maritime เผชิญภัยพิบัติจากพายุเฮอริเคน โดยที่เรือลำดังกล่าวมีประวัติเครื่องยนต์ขัดข้อง ส่งผลให้เรืออับปางและลูกเรือทั้ง 33 คนเสียชีวิต บันทึก

---

[15] Kreindler Legal Library, ‘Limitation of Liability Act’ <https://www.kreindler.com/library/shipowners-limitation-of-liability-act#:~:text=The%20Limitation%20of%20Liability%20Act, earned%20at%20the%20end%20of> สืบค้นเมื่อ 14 พฤษภาคม 2567.

[16] Oceanic Steam Navigation Co. v. Mellor, 233 U.S. 718 (1914).

[17] Susan Taylor, ‘110 Years Later: Titanic Lawsuits Follow Tragedy’ <https://blogs.loc.gov/law/2022/04/110-years-later-titanic-lawsuits-follow-tragedy/> สืบค้นเมื่อ 11 พฤษภาคม 2567.

การสนทนาระหว่างนายเรือ El Faro กับ TOTE Maritime เปิดเผยว่านายเรือต้องการเดินทางผ่านพายุด้วยเส้นทางที่ช้ากว่า แต่เจ้าหน้าที่สืบสวนพบว่า TOTE Maritime ได้กดดันนายเรือให้ใช้เส้นทางที่เร็วกว่าและอันตรายกว่า บันทึกอื่น ๆ แสดงให้เห็นว่าเรือของ TOTE Maritime มีประวัติการขัดข้องด้านพลังงานขับเคลื่อนอย่างกะทันหัน และโดยเฉพาะอย่างยิ่งเรือ El Faro มีข้อบกพร่องถึง 23 ครั้งที่บันทึกไว้กับหน่วยยามชายฝั่งของสหรัฐ ผู้เชี่ยวชาญเชื่อว่าเรือ El Faro เกิดเหตุขัดข้องท่ามกลางพายุเฮอริเคนและนำไปสู่ความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สิน ไม่นานหลังจากมีข่าวว่าเรือ El Faro อับปางแล้ว TOTE Maritime ได้ยื่นข้อต่อสู้ในการจำกัดความรับผิดภายใต้พระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 ซึ่งถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างมากว่า เป็นการมุ่งเป้าไปยังผลแห่งคดีและจำกัดความรับผิด โดยไม่คำนึงถึงทายาท ครอบครัวของลูกเรือผู้เสียชีวิต และความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่กลับมองแต่ผลประโยชน์ของบริษัทเป็นสำคัญ[18]

เหตุการณ์เรือ The Conception ของบริษัท Truth Aquatics

อีกเหตุการณ์หนึ่งที่เกิดขึ้นเมื่อไม่นานมานี้ซึ่งหยิบยกพระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 มากล่าวอ้าง คือ กรณีบริษัท Truth Aquatics ได้ยื่นข้อต่อสู้ต่อลูกเรือที่รอดชีวิตและครอบครัวของผู้เสียหายหลังจากเหตุไฟไหม้เรือดำน้ำชื่อ The Conception ในรัฐแคลิฟอร์เนีย ซึ่งทำให้มีผู้เสียชีวิตถึง 34 รายในเดือนกันยายน ค.ศ. 2019 จากข้อเท็จจริงพบว่า เรือดำน้ำ The Conception ของบริษัท Truth Aquatics กำลังเดินทางไปนอกชายฝั่งเกาะซานตาครูซ และเกิดเหตุเพลิงไหม้ นายเรือและลูกเรือ 4 คนพยายามช่วยเหลือผู้โดยสาร 34 คนที่นอนหลับอยู่ใต้ดาดฟ้าเรือ แต่ไฟที่ลุกลามอย่างรวมเร็วทำให้ลูกเรือไม่สามารถเข้าไปช่วยผู้โดยสารได้ ในบันทึกการสื่อสารระหว่างหน่วยยามชายฝั่งและลูกเรือพบว่า หน่วยยามชายฝั่งถามว่ามีถังดับเพลิงบนเรือหรือไม่ แต่ไม่มีเสียงตอบรับ ในวันรุ่งขึ้นพบศพ 25 ศพ และผู้โดยสาร 9 คนที่เหลือสันนิษฐานว่าเสียชีวิตหลังเกิดเหตุได้เพียง 4 วัน ปรากฏว่า บริษัท Truth Aquatics Inc. ยื่นคำร้องขอจำกัดความรับผิดตามพระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 หลังจากการสูญเสียอันน่าสลดใจที่มีผู้เสียชีวิต 34 รายและลูกเรือ 2 รายได้รับบาดเจ็บ ส่งผลให้ทายาทของผู้เสียชีวิตและผู้เสียหายต้องรีบดำเนินการทางคดี ทั้งที่อยู่ในช่วงที่โศกเศร้า อีกทั้งจำนวนเงินจำกัดความรับผิดตามกฎหมายฉบับนี้ก็ไม่อาจเทียบได้เลยกับความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง[19] ทั้งนี้ฝ่ายผู้เสียหายฟ้องให้บริษัท Truth Aquatics ต้องรับผิดจากการที่ไม่จัดหาลูกเรือในการเฝ้าระวัง

[18] Arnold & Itkin Trial Lawyer, 'Limitation of Liability Act of 1851' <https://www.arnolditkin.com/maritime-lawyers/limitation-of-liability-act/> สืบค้นเมื่อ 14 พฤษภาคม 2567.

[19] เพิ่งอ้าง.

ความปลอดภัยในเวลากลางคืนและการฝ่าฝืนกฎระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัยของแท่นชาร์จแบตเตอรี่ซึ่งเป็นต้นเหตุของการเกิดเพลิงไหม้[20]

จะเห็นได้ว่าจากเหตุการณ์ตัวอย่างที่ยกมาทั้ง 3 เหตุการณ์ ต่างเป็นการใช้พระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 ในทางรักษาผลประโยชน์ของเจ้าของเรือโดยละเลยความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง จึงเป็นข้อสังเกตที่น่าสนใจว่า หลังจากเหตุการณ์เรือต้าหลี่ชนสะพานฟรานซิส สก็อตต์ คีย์ ในเมืองบัลติมอร์ รัฐแมริแลนด์ คงเป็นที่แน่นอนว่ากฎหมายฉบับนี้จะถูกหยิบยกขึ้นมาใช้เพื่อจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ แต่ประเด็นที่น่าพิจารณาต่อไปก็คือ ในอนาคตจะมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไขกฎหมาย หรือมีการวางแนวบรรทัดฐานใหม่ ๆ เพื่ออำนวยความยุติธรรมให้แก่ผู้เสียหายอย่างเหมาะสมและเป็นธรรมหรือไม่ หรือพระราชบัญญัติการจำกัดความรับผิด ค.ศ. 1851 จะยังคงใช้บังคับต่อไปในยุคที่อุตสาหกรรมการเดินเรือพัฒนาอย่างต่อเนื่องจนกำลังจะเข้าสู่ยุคของเรือขับเคลื่อนอัตโนมัติแบบไร้คนขับ (Autonomous unmanned ship) แต่กฎหมายเกี่ยวกับความรับผิดของเจ้าของเรือของสหรัฐอเมริกากลับหยุดนิ่งมากว่า 170 ปี

[20] Jean Yamamura, 'Families Sue Truth Aquatics over 'Conception' Fire: Charge Lack of Night Watch and Safe Battery Charging Violated Regulations' *Independent* (14 January 2020) <https://www.independent.com/2020/01/14/families-sue-truth-aquatics-over-conception-fire/> สืบค้นเมื่อ 11 พฤษภาคม 2567.