

**การพิจารณาความผิด (Fault) และกำหนดค่าเสียหาย (Damages)**  
**ตามหลักสัดส่วนความผิด (Proportionality Principle)**  
**ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดกัน**  
**พ.ศ. 2548: กรณีศึกษา คดีหมายเลขแดงที่ กค.112/2550\***

สอนชัย สิริวิทยกุล\*\*

มัธยะ ยูวมิตร\*\*\*

ผสันต์ ธัมปราชญ์\*\*\*\*

**บทคัดย่อ**

บทความฉบับนี้มุ่งนำเสนอกรณีศึกษาตามคำพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ซึ่งแสดงให้เห็นลักษณะการพิจารณาและการวินิจฉัยคดีในคดีเรือโดกันภายใต้การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดกัน และกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดกัน โดยคู่กรณีในคดีนี้ประกอบด้วยเรือกลเดินทะเลบรรทุกน้ำมัน 1 ลำ กับเรือยนต์อีก 2 ลำที่อยู่ในระหว่างการลากจูงเรือลำเลียงอื่น ๆ อีกจำนวนหนึ่ง ซึ่งสถานที่เกิดเหตุคือแม่น้ำเจ้าพระยา ณ บริเวณโค้งพระปะแดง อันเป็นโค้งหักศอกที่มีข้อจำกัดทางด้านทัศนวิสัยและมักจะมีการเดินเรือตัดข้ามฝั่งแม่น้ำของเรือยนต์ที่ลากจูงเรือลำเลียงอยู่บ่อยครั้ง ด้วยเหตุนี้ศาลจึงต้องพิจารณาคดีอย่างรอบด้านเพื่อกำหนดสัดส่วนแห่งความผิดของคู่กรณีให้เป็นไปอย่างเหมาะสมภายใต้บทบัญญัติแห่งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งในบทความนี้คณะผู้เขียนยังได้วิเคราะห์คำพิพากษาและเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขสถานการณ์เฉพาะหน้าและการป้องกันมิให้เกิดเหตุเรือโดกันอีกด้วย

**คำสำคัญ:** เรือโดกัน ความรับผิดทางแพ่ง สัดส่วนแห่งความผิด ค่าเสียหาย เรือลำเลียง

---

\* Consideration of Fault and Determination of Damages Based on the Proportionality Principle under the Civil Liability and Damages from Ship Collisions Act B.E. 2548: A Case Study of Red Case No. GorKor.112/2550

คดีของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางอันถึงที่สุดโดยไม่มีคู่ความฝ่ายใดอุทธรณ์

\*\* Sornchai Sirariyakul, ผู้พิพากษาศาลฎีกา

\*\*\* Matthaya Yuvamit, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำคณะโลจิสติกส์ มหาวิทยาลัยบูรพา

\*\*\*\* Phasan Thamparj, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำคณะพาณิชย์นาวินานาชาติ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา

วันที่รับบทความ 29 กรกฎาคม 2568; วันแก้ไขบทความ 3 พฤศจิกายน 2568; วันตอบรับบทความ 21 พฤศจิกายน 2568

### Abstract

This article presents a case study based on a judgment from the Central Intellectual Property and International Trade Court, illustrating the nature of judicial consideration and decision-making in collision cases under the enforcement of laws on the prevention of ship collisions as well as civil liability and damages arising from such incidents. The parties involved in this case include an oil tanker and two motorized vessels engaged in towing several barges. The incident occurred on the Chao Phraya River at the Phra Padaeng bend, a sharp turn with visibility constraints, where motorized vessels towing barges frequently cross the river. Due to these conditions, the court had to conduct a thorough examination of the case to determine the appropriate proportion of fault among the parties in accordance with the relevant legal provisions. Furthermore, this article analyzes the court's decision and proposes both immediate remedial measures and preventive guidelines to avoid similar ship collisions in the future.

**Keywords:** Ship Collision, Civil Liability, Proportion of Fault, Damages, Barges

## 1. บทนำ

เนื่องด้วยพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 ซึ่งอยู่ในอำนาจพิจารณาพิพากษาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้ใช้บังคับมาครบ 20 ปี ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา คงจะได้มีคดีการใช้สิทธิเรียกร้องเป็นข้อพิพาทเกี่ยวกับเรือโดนกันตามกฎหมายฉบับนี้ เข้าสู่การพิจารณาพิพากษาของศาลจำนวนหนึ่ง ในการนี้คณะผู้เขียนจึงเห็นว่าน่าจะเป็นโอกาสที่เหมาะสมที่จะได้นำคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางในคดีหมายเลขแดงที่ กค. 112/2550 ซึ่งเป็นคดีเรือโดนกันคดีแรกที่เข้าสู่การพิจารณาของศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง มาเป็นวัตถุแห่งการศึกษา<sup>1</sup> เนื่องจากมีข้อเท็จจริงเกี่ยวกับกรณีเรือโดนกันที่ค่อนข้างยุ่งยากซับซ้อน อีกทั้งยังมีหลักเกณฑ์ใหม่ ๆ ในทางกฎหมายที่สำคัญเกี่ยวกับหลักความรับผิดตามสัดส่วน (Proportionality Principle) ตามที่ปรากฏอยู่ในบทบัญญัติมาตรา 7 และมาตรา 20 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว<sup>2</sup> ตลอดจนกฎการเดินเรือในประการอื่น ๆ ที่น่าสนใจ และเป็นคดีที่แสดงให้เห็นบทบาทสำคัญของผู้พิพากษาสมทบในฐานะองค์คณะในคดี อันเป็นที่คาดหวังเป็นอย่างยิ่งว่ากรณีศึกษาตามบทความฉบับนี้จะนำไปสู่การตกผลึกทางวิชาการและการพัฒนาข้อกฎหมายในด้านดังกล่าว รวมทั้งยังเป็นการเสริมสร้างความตระหนักในบทบาทหน้าที่ของผู้พิพากษาสมทบในศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง ซึ่งจะเป็นเครื่องมือหรือกลไกสำคัญต่อการอำนวยความสะดวกยุติธรรมแก่คู่ความในคดีที่อาจมีลักษณะในทำนองเดียวกันนี้ในอนาคต

อนึ่ง นอกจากการนำเสนอแง่มุมทางด้านกฎหมายแล้ว คณะผู้เขียนยังมุ่งหวังให้ผู้อ่านได้รับความรู้ที่เป็นประโยชน์ในภาคปฏิบัติของการเดินเรืออีกด้วย จึงเป็นที่มาของการเรียบเรียงบทความฉบับนี้ให้มีองค์ประกอบทั้งในด้านการบังคับใช้กฎหมายและข้อพิจารณาเชิงปฏิบัติการ ดังจะนำเสนอเป็นลำดับ ๆ ต่อไป

## 2. ข้อเท็จจริงที่ปรากฏตามคำฟ้องและคำให้การของคู่ความในคดี

เพื่อประโยชน์ในการศึกษาข้อเท็จจริงและผลการพิจารณาพิพากษาในคดีนี้ คณะผู้เขียนได้กำหนดรายชื่อของบุคคลและเรือแต่ละลำที่เกี่ยวข้องกับคดีโดยใช้นามสมมติทั้งหมด ดังนี้

บุคคลที่เกี่ยวข้องอาจแบ่งออกเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่

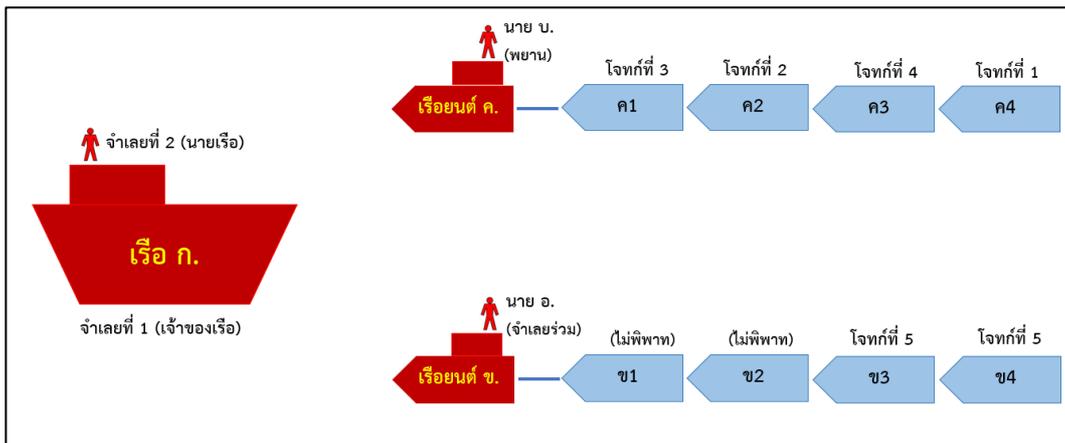
- (1) “เรือ ก.” เป็นเรือกลเดินทะเลที่ใช้บรรทุกน้ำมัน ซึ่งมีเจ้าของเรือเป็นจำเลยที่ 1 และมีนายเรือผู้ปฏิบัติหน้าที่ควบคุมเรือดังกล่าวเป็นจำเลยที่ 2 (โดยจำเลยที่ 2 นั้นเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 1)

<sup>1</sup> พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 เริ่มใช้บังคับวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2548 (เนื่องจาก มาตรา 2 ได้บัญญัติให้ใช้บังคับเมื่อพ้น 90 วันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา ซึ่งพระราชบัญญัตินี้ได้ถูกประกาศในราชกิจจานุเบกษาเมื่อวันที่ 4 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2548 ดังนั้น วันที่พ้นกำหนด 90 วันนับตั้งแต่มิมีการประกาศลงในราชกิจจานุเบกษาคือวันที่ 5 พฤษภาคม พ.ศ. 2548) ในขณะที่เหตุการณ์เรือโดนกันในคดีนี้เกิดขึ้นเมื่อวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2548

<sup>2</sup> สำระสำคัญเกือบทั้งหมดของพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 เหมือนกันกับบทบัญญัติของอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเรือโดนกัน ลงวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1910 (International Convention for the Unification of Certain Rules of law with respects to Collision between Vessels, Brussels, September 23, 1910) ไผทซิด เอกจริยกร, ‘ปัญหาการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศเกี่ยวกับเรือโดนกัน’ (2565) 14 วารสารกฎหมายทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ ฉบับพิเศษครบ 25 ปี ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง 361, 384. อนึ่ง คณะผู้เขียนจะอธิบายขยายความและมีข้อสังเกตเพิ่มเติมเกี่ยวกับหลักความรับผิดตามสัดส่วน (Proportionality Principle) ในบทความนี้

- (2) “เรือยนต์ ข.” ซึ่งมี นาย อ. (จำเลยร่วม) เป็นนายเรือปฏิบัติหน้าที่ควบคุมเรือดังกล่าวและได้ถูกเรียกเข้ามาเป็นจำเลยร่วมในคดีนี้<sup>3</sup> โดยเรือยนต์ ข. นั้นเป็นเรือที่ทำการลากจูงเรือลำเลียงจำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ ได้แก่ เรือ ข1 (ไม่พิพาทในคดีนี้) เรือ ข2 (ไม่พิพาทในคดีนี้) เรือ ข3 และเรือ ข4 (ซึ่งเรือ ข3 และ ข4 นั้นเป็นเรือของโจทก์ที่ 5 ในคดีนี้) และ
- (3) “เรือยนต์ ค.” ซึ่งเป็นเรือที่ทำการลากจูงเรือลำเลียงจำนวนทั้งสิ้น 4 ลำ ได้แก่ เรือ ค1 (ซึ่งเป็นเรือของโจทก์ที่ 3 ในคดีนี้) เรือ ค2 (ซึ่งเป็นเรือของโจทก์ที่ 2 ในคดีนี้) เรือ ค3 (ซึ่งเป็นเรือของโจทก์ที่ 4 ในคดีนี้) และเรือ ค4 (ซึ่งเป็นเรือของโจทก์ที่ 1 ในคดีนี้) ในส่วนของการควบคุมเรือยนต์ ค. นั้นมีนาย บ. เป็นนายเรือ ซึ่งมีได้เป็นคู่ความในคดีนี้ แต่จะถูกอ้างให้เป็นพยานเบิกความในศาล

รายละเอียดตามแผนภาพประกอบข้างล่างนี้



ภาพที่ 1 แผนภาพแสดงบุคคลที่เกี่ยวข้องในคดี

## 2.1 สาระสำคัญของคำคู่ความ

โจทก์ที่ 1 ถึงที่ 5 ฟ้องจำเลยที่ 1 และที่ 2 ในทำนองเดียวกันว่า โจทก์ที่ 1 เป็นเจ้าของเรือ ค4, โจทก์ที่ 2 เป็นเจ้าของเรือ ค2, โจทก์ที่ 3 เป็นเจ้าของเรือ ค1, โจทก์ที่ 4 เป็นเจ้าของเรือ ค3 และโจทก์ที่ 5 เป็นเจ้าของเรือ ข3 และ ข4 ส่วนจำเลยที่ 1 เป็นเจ้าของเรือ ก. โดยมีจำเลยที่ 2 เป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 1 ซึ่งปฏิบัติหน้าที่เป็นนายเรือ ดังที่คณะผู้เขียนได้จัดทำแผนภาพแสดงบุคคลที่เกี่ยวข้องในคดี (ภาพที่ 1)

ในวันเกิดเหตุวันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2548 เวลาประมาณ 4.30 น. จำเลยที่ 2 ได้ควบคุมเรือ ก. จากปากแม่น้ำเจ้าพระยามุ่งหน้าช่องทางนนทรี กรุงเทพมหานคร ด้วยความประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้ชนกับเรือของโจทก์ทั้งห้า ซึ่งได้รับการลากจูงโดยเรือยนต์ 2 ลำ คือ เรือยนต์ ข. ที่มีนาย อ. (จำเลยร่วม) เป็นนายเรือ ปฏิบัติหน้าที่ลากจูงเรือ ข3 และ ข4 กับเรือลำเลียงอื่นอีก 2 ลำ (ซึ่งหมายถึงเรือ ข1 และ ข2 ที่ไม่ได้พิพาทในคดีนี้) และเรือยนต์ ค. ที่มีนาย บ. เป็นนายเรือ ปฏิบัติหน้าที่ลากจูงเรือลำเลียง ค1, ค2, ค3 และ ค4 จากท่อกกลางแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณบางนา มุ่งหน้าปากแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณที่เกิดเหตุคือส่วนของแม่น้ำเจ้าพระยาที่เรียกว่า “โค้งพระปะแดง” อำเภอพระปะแดง<sup>4</sup> จังหวัดสมุทรปราการ เป็นเหตุให้เรือของโจทก์ทั้งห้าดังกล่าวได้รับความ

<sup>3</sup> ศาลได้อนุญาตตามคำขอของโจทก์ที่ 3 ที่ขอให้ศาลเรียกนาย อ. เข้ามาเป็นจำเลยร่วม

<sup>4</sup> ว่าด้วยการสะกดคำตามคำพิพากษาลงฉบับนี้ เนื่องด้วย ณ เวลาเกิดเหตุ (เมื่อปี พ.ศ. 2548) จุดเกิดเหตุในคดีนี้อยู่ในอำเภอ “พระปะแดง” (ในขณะที่ปัจจุบัน ชื่ออำเภอได้ปรับเปลี่ยนตัวสะกดไป เป็นคำว่า “พระประแดง”) ดังนั้น คณะผู้เขียนจึงเห็นสมควรให้ใช้ชื่อที่สะกดว่า “พระปะแดง” ในบทความนี้ เพื่อความสอดคล้องกันกับชื่อที่ตั้งไว้ ณ ต้นฉบับคำพิพากษา

เสียหาย จำเลยทั้งสองจึงต้องรับผิดชอบในการที่เรือทั้ง 6 ลำได้รับความเสียหาย โดยโจทก์ที่ 1 เรียกค่าเสียหาย 226,191 บาท โจทก์ที่ 2 เรียกค่าเสียหาย 241,410 บาท โจทก์ที่ 3 เรียกค่าเสียหาย 498,946 บาท โจทก์ที่ 4 เรียกค่าเสียหาย 177,110 บาท และโจทก์ที่ 5 เรียกค่าเสียหาย 607,529 บาท พร้อมดอกเบี้ย

จำเลยที่ 1 (เจ้าของเรือ ก.) ฟ้องนาย อ. (จำเลยร่วม/นายเรือของเรือยนต์ ข.) ว่า นาย อ. ควบคุมเรือยนต์ ข. ตัดข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณที่เกิดเหตุโดยประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เรือโดนกัน จึงเรียกค่าเสียหายจากนาย อ. จำนวน 2,058,000 บาท พร้อมดอกเบี้ย

จำเลยที่ 1 (เจ้าของเรือ ก.) และจำเลยที่ 2 (นายเรือของเรือ ก.) ให้การว่า นาย อ. (ผู้ควบคุมเรือยนต์ ข.) ได้บังคับเรือตัดข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อประหยัดเวลาและเชื้อเพลิง อันเป็นการตัดหน้าเรือ ก. อย่างกะทันหัน โดยไม่ได้ให้สัญญาณใด ๆ แก่ผู้ควบคุมเรือ ก. จึงเป็นเหตุให้เรือโดนกัน ค่าเสียหายที่โจทก์ทั้งห้าเรียกร้องมานั้นสูงเกินไป

โจทก์ที่ 3 (เจ้าของเรือลำเลียง ค1) ขอให้ศาลเรียกนาย อ. (ผู้ปฏิบัติหน้าที่เป็นนายเรือของเรือยนต์ ข.) เข้ามาเป็นจำเลยร่วมในคดี ซึ่งศาลก็ได้พิจารณานุญาต และเมื่อนาย อ. ได้เข้ามาในคดีในฐานะจำเลยร่วมแล้ว นาย อ. ก็ได้ให้การว่าก่อนเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ นั้น นาย อ. ได้สัญญาณวิทยุให้เรือ ก. รับทราบก่อนแล้ว คดีจึงมีประเด็นพิพาทและข้อเท็จจริงที่คู่ความทุกฝ่ายจะต้องดำเนินการพิสูจน์กันตามกฎหมายวิธีสบัญญัติต่อไป

## 2.2 ข้อเท็จจริงเบื้องต้นที่ศาลรับฟังได้ความ

ข้อเท็จจริงรับฟังได้ในเบื้องต้นตามที่คู่ความนำเสนอสืบรับกันและไม่ได้แย้งกันว่า จำเลยที่ 1 เป็นเจ้าของเรือกล ประเภทเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต ทำด้วยเหล็ก มีสะพานเดินเรืออยู่ทางด้านท้ายเรือ ใช้สำหรับบรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน ชื่อเรือ ก. (นามสมมติ) โดยมีจำเลยที่ 2 (ลูกจ้างของจำเลยที่ 1) เป็นนายเรือ จำเลยที่ 2 ได้รับประกาศนียบัตรและมีใบอนุญาตตามรายละเอียดดังที่ปรากฏอยู่ในตารางที่ 1



ภาพที่ 2 แผนภาพจำลองเหตุการณ์เรือโดนกัน<sup>5</sup>

<sup>5</sup> แผนภาพนี้ คณะผู้เขียนจัดทำขึ้นเพื่อให้ผู้อ่านเห็นภาพและเกิดความเข้าใจที่ชัดเจนยิ่งขึ้นในเหตุเรือโดนกันที่เกิดขึ้น โดยอาศัยแผนที่จาก Google Map เป็นแหล่งที่มาของภาพในบริเวณโค้งพระปะแดง ซึ่งเป็นจุดเกิดเหตุของคดีนี้, <<https://www.google.co.th/maps/>>

ขณะเกิดเหตุ เมื่อวันที่ 3 มิถุนายน 2548 เรือ ก. กำลังบรรทุกน้ำมันเต็มลำ น้ำหนักเรือประมาณ 7,000 ตัน<sup>6</sup> เดินทางจากปากแม่น้ำเจ้าพระยา จังหวัดสมุทรปราการ มุ่งหน้าไปยังคลังน้ำมัน ณ บริเวณช่องนนทรี จังหวัดกรุงเทพมหานคร ส่วนเรือคู่กรณีคือ เรือยนต์ ข. เป็นเรือกล ทำด้วยไม้ ประเภทเรือกลประมงทะเลชั้นสอง สำหรับใช้ทำการประมงตามแนวเขตเศรษฐกิจจำเพาะของประเทศไทย ขณะเกิดเหตุมีนาย อ. (จำเลยร่วม) เป็นผู้ควบคุมเรือ (รายละเอียดตามที่ปรากฏในตารางที่ 1) ขณะเกิดเหตุ เรือยนต์ ข. กำลังลากจูงเรือลำเลียง 4 ลำ ซึ่งเป็นเรือเหล็กประเภทเรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกล ใช้สำหรับลำเลียงสินค้า เดินทางจากท่าทหารเรือบางนา กลางแม่น้ำเจ้าพระยา มุ่งหน้าไปทางปากแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อส่งสินค้าปูนซีเมนต์ที่บรรทุกมาเต็มในเรือลำเลียงทั้งสิ้นลำ โดยมีจุดหมายปลายทางที่เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี ทั้งนี้ เรือลำเลียงทั้งสิ้นลำ ได้แก่ (1) เรือ ข1 (2) เรือ ข2 (ซึ่งเรือ ข1 และเรือ ข2 ไม่ได้พิพาทในคดีนี้) (3) เรือ ข3 และ (4) เรือ ข4 (ซึ่งเรือ ข3 และ ข4 นั้นเรือของโจทก์ที่ 5) โดยเรือแต่ละลำมีขนาด ความยาว ความกว้าง และความลึกตามรายละเอียดในตารางที่ 1

ส่วนเรืออีกลำหนึ่งที่ร่วมในเหตุที่เกิดด้วย คือ เรือยนต์ ค. เป็นเรือกล ทำด้วยเหล็ก ประเภทเรือกลเดินทะเลเฉพาะเขต สำหรับใช้ตันหรือจูง ขณะเกิดเหตุมีนาย บ. เป็นผู้ควบคุมเรือ (รายละเอียดตามที่ปรากฏในตารางที่ 1) ขณะเกิดเหตุ เรือยนต์ ค. กำลังลากจูงเรือลำเลียง 4 ลำ ที่บรรทุกปูนซีเมนต์มาเต็มลำ เดินทางในทิศทางเดียวกับเรือยนต์ ข. โดยเรือลำเลียงทั้งสิ้นลำเป็นเรือเหล็กประเภทเรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกล ใช้สำหรับลำเลียงสินค้า ได้แก่ (1) เรือ ค1 ของโจทก์ที่ 3 (2) เรือ ค2 ของโจทก์ที่ 2 (3) เรือ ค3 ของโจทก์ที่ 4 และ (4) เรือ ค4 ของโจทก์ที่ 1 โดยเรือแต่ละลำมีขนาด ความยาว ความกว้างและความลึก ตามรายละเอียดในตารางที่ 1 ทั้งนี้ เรือลำเลียงทุกลำทั้งในพวงของเรือยนต์ ค. และเรือยนต์ ข. จะถูกผูกโยงกันไว้ด้วยเชือก ระยะห่างระหว่างเรือลำเลียงแต่ละลำ คือ 1 เมตร และเรือลำเลียงลำหน้าสุดจะโยงด้วยเชือกไปยังเรือยนต์ ค. และเรือยนต์ ข. โดยขณะเกิดเหตุ เชือกที่โยงระหว่างเรือยนต์ ค. กับเรือ ค1 ยาวประมาณ 60 เมตร และเชือกที่โยงระหว่างเรือยนต์ ข. กับเรือ ข1 ยาวประมาณ 60 เมตร

ตารางที่ 1 สรุปข้อมูลเรือของคู่ความในคดี

ลำดับ	ชื่อเรือ	ประเภทเรือ / วัสดุที่ใช้สร้าง	ขนาด (ตันกรอส)	ความยาว (ม.)	ความกว้าง (ม.)	ความลึก (ม.)	การใช้งาน	เจ้าของเรือ หรือผู้ควบคุมเรือ
1	เรือ ก.	เรือกลเดินทะเลเฉพาะ	1,892	88	13	6.40	เรือพาณิชย์ / ใช้บรรทุกผลิตภัณฑ์น้ำมัน	เจ้าของเรือ: จำเลยที่ 1

<sup>6</sup> ตัวเลข 7,000 ตัน ในที่นี้หมายถึง ระบายบรรทุกสูงสุดของเรือ (Deadweight Tonnage: DWT) คือ น้ำหนักรวมสูงสุดที่เรือสามารถบรรทุกได้อย่างปลอดภัย ไม่ใช่ขนาดตันกรอส (Gross Tonnage: GT). ไพทซิด เอกจริยกร, *กฎหมายพาณิชย์ ตอนที่ 1*, พิมพ์ครั้งที่ 7, (กรุงเทพฯ: วิญญูชน, 2567), 132.

กล่าวอีกนัยหนึ่ง GT เป็นดัชนีขนาดเรือตามปริมาตรภายในส่วนปิดผนึกตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการวัดขนาดตันเรือ ค.ศ. 1969 (ITC 1969) และจะปรากฏใน International Tonnage Certificate (1969) ของเรือ ในขณะที่ DWT เป็นหน่วยวัดที่สะท้อนความสามารถบรรทุกรวมของเรือ (รวมสินค้า เชื้อเพลิง น้ำอับเฉา น้ำจืด เสบียง และบุคลากร). ‘Deadweight Tonnage’ (Shipa Freight, 29 September 2022) <[https://www.shipafreight.com/knowledge-series/deadweight-tonnage/?utm\\_source=chatgpt.com](https://www.shipafreight.com/knowledge-series/deadweight-tonnage/?utm_source=chatgpt.com)> สืบค้นเมื่อ 3 พฤศจิกายน 2568.

ลำดับ	ชื่อเรือ	ประเภทเรือ / วัสดุที่ใช้สร้าง	ขนาด (ตัน กรอส)	ความ ยาว (ม.)	ความ กว้าง (ม.)	ความ ลึก (ม.)	การใช้งาน	เจ้าของเรือ หรือผู้ควบคุมเรือ
		เขต (ทำด้วย เหล็ก)						ผู้ควบคุมเรือ: จำเลยที่ 2 (ถือ ประกาศนียบัตรนาย เรือ และใบอนุญาต เป็นผู้นำร่องพิเศษ)
2	เรือยนต์ ข.	เรือกลประมง ทะเลชั้นสอง (ทำด้วยไม้)	19.68	18.00	3.90	1.10	ใช้ทำการประมงในเขต เศรษฐกิจจำเพาะของ ไทย และขณะเกิดเหตุ ใช้ลากจูงเรือลำเลียง สินค้า	ผู้ควบคุมเรือ: นาย อ. (จำเลยร่วม) (ถือประกาศนียบัตร นายท้ายเรือกลเดิน ทะเลชั้นสอง)
3	เรือ ข3	เรือเดินทะเล (ทำด้วยเหล็ก)	550.97	35.00	11.00	4.50	เรือพาณิชย์ / ใช้ บรรทุกสินค้า	เจ้าของเรือ: โจทก์ที่ 5
4	เรือ ข4	เรือเดินทะเล (ทำด้วยเหล็ก)	488.36	32.50	10.50	4.50	เรือพาณิชย์ / ใช้ บรรทุกสินค้า	เจ้าของเรือ: โจทก์ที่ 5
5	เรือยนต์ ค.	เรือกลเดิน ทะเลเฉพาะ เขต (ทำด้วย เหล็ก)	96.98	22.00	5.90	3.00	ใช้ตันหรือจูงเรือ ลำเลียงสินค้า	ผู้ควบคุมเรือ: นาย บ. (ถือ ประกาศนียบัตร นายท้ายเรือกลเดิน ทะเลชั้นหนึ่ง)
6	เรือ ค1	เรือเดินทะเลที่ มิใช่เรือกล (ทำ ด้วยเหล็ก)	413.07	30.50	10.70	3.98	ลำเลียงสินค้า (ปูนซีเมนต์)	เจ้าของเรือ: โจทก์ที่ 3
7	เรือ ค2	เรือเดินทะเลที่ มิใช่เรือกล (ทำ ด้วยเหล็ก)	672.00	42.00	12.90	3.90	ลำเลียงสินค้า (ปูนซีเมนต์)	เจ้าของเรือ: โจทก์ที่ 2
8	เรือ ค3	เรือเดินทะเลที่ มิใช่เรือกล (ทำ ด้วยเหล็ก)	515.30	35.60	10.50	3.45	ลำเลียงสินค้า (ปูนซีเมนต์)	เจ้าของเรือ: โจทก์ที่ 4
9	เรือ ค4	เรือเดินทะเลที่ มิใช่เรือกล (ทำ ด้วยเหล็ก)	338.04	30.00	10.50	3.50	ลำเลียงสินค้า (ปูนซีเมนต์)	เจ้าของเรือ: โจทก์ที่ 1

ขณะเกิดเหตุอยู่ในช่วงเวลาประมาณ 4.20 - 4.30 น. พระอาทิตย์ยังไม่ขึ้น และตามปฏิทินทางจันทรคติเป็นคืนแรม 12 ค่ำ บริเวณที่เกิดเหตุอยู่ในแม่น้ำเจ้าพระยา ตรงที่เรียกว่า “โค้งพระปะแดง” หน้าวัดจากแดง (ซึ่งอยู่บนฝั่งธนบุรี) ขณะเกิดเหตุ นั้น ระดับน้ำกำลังเริ่มขึ้นอ่อน ๆ ไปทางกรุงเทพมหานคร ดังนั้น เรือ ก. จึงกำลังเดินตามน้ำ ส่วนเรือยนต์ ค. กับเรือลำเลียงในพวง และเรือยนต์ ข. กับเรือลำเลียงในพวง จึงกำลังแล่นทวนน้ำ และปรากฏข้อมูลตามสมุดปูมเรือของวันเกิดเหตุว่าแรงลมประมาณ 4 นี้อต (ประมาณ 7.40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ซึ่งถือว่าเป็นลมอ่อนตามตารางมาตรฐานกำลังลมโบฟอร์ตในสมุดปูมเรือ ส่วนท้องฟ้ามีเมฆปกคลุมน้อยกว่า 3 ส่วน 10 ของท้องฟ้า และฟ้าหลัว ทศวินัยเห็นได้เกิน 2,000 เมตร และขณะเกิดเหตุ ที่สะพานเดินเรือบนเรือ ก. มีจำเลยที่ 2 ในฐานะนายเรือประจำหน้าที่ร่วมกับนายท้ายเรือ

เมื่อเกิดเหตุเรือโดนกันแล้ว เรือที่ได้รับความเสียหาย คือ เรือ ก., เรือ ข3, เรือ ข4, เรือ ค1, เรือ ค2, เรือ ค3 และเรือ ค4 ต่อมา คู่กรณีฝ่ายเรือยนต์ ค. และเรือยนต์ ข. ได้ให้ถ้อยคำแก่เจ้าหน้าที่สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 6 สาขาสมุทรปราการ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ (ปัจจุบันคือ กรมเจ้าท่า) พร้อมจัดทำแผนที่เกิดเหตุไว้ด้วย และนาย อ. ได้ทำรายงานถึงเจ้าหน้าที่สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 6 และเรือ ก. ได้รับใบสำคัญรับรองจำนวนคนประจำเรือต่ำสุดเพื่อความปลอดภัย (Minimum Safe Manning Certificate) จากกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์ ที่ออกตามความในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 และที่แก้ไขเพิ่มเติม (International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 as Amended: SOLAS)<sup>7</sup>

### 3. การกำหนดประเด็นพิพาทและการพิสูจน์ข้อเท็จจริงแห่งคดี

คดีมีประเด็นพิพาทว่า เหตุเรือโดนกันนี้เกิดจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของนายเรือของเรือ ก. (จำเลยที่ 2) หรือนายเรือของเรือยนต์ ข. (จำเลยร่วม/นาย อ.) ซึ่งในการพิจารณาประเด็นนี้จะต้องพิจารณาจากลักษณะการเดินเรือทั้งก่อนและในขณะเกิดเหตุของเรือ ก., เรือยนต์ ข. และเรือยนต์ ค. ประกอบกับสภาพข้อเท็จจริงแวดล้อมอื่น ๆ ในขณะนั้น และโดยที่พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 มาตรา 3 บัญญัติว่า “บรรดากฎหมาย กฎ และข้อบังคับอื่น ในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ หรือซึ่งขัดหรือแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน” และมาตรา 8 บัญญัติว่า “ในการพิสูจน์ความผิดกรณีเรือโดนกัน ห้ามมิให้นำบทสันนิษฐานความผิดที่บัญญัติไว้ในกฎหมายอื่นมาใช้บังคับ” ดังนั้น ในการวินิจฉัยข้อพิพาทคดีนี้ศาลจึงไม่นำเอาบทบัญญัติในหมวด 10 ว่าด้วยข้อบังคับทั่วไปสำหรับเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน ในพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด มาตรา 422 มาใช้บังคับแก่คดีนี้

<sup>7</sup> หมายถึง อนุสัญญา SOLAS บทที่ 5 ข้อบังคับที่ 14 วรรคสอง มีสาระสำคัญว่า เรือทุกลำที่อยู่ในบังคับของบทที่ 1 (Chapter I) ต้องได้รับเอกสารรับรองจำนวนคนประจำเรือต่ำสุดที่เหมาะสม (appropriate minimum safe manning document) หรือเอกสารอื่นใดที่เทียบเท่าที่ออกโดยหน่วยงานราชการเพื่อเป็นหลักฐานว่าการกำหนดจำนวนคนประจำเรือต่ำสุดนั้นเป็นไปตามข้อกำหนดในวรรคแรก โดยข้อบังคับที่ 14 วรรคแรก ก็ได้วางหลักไว้ว่า รัฐภาคีแห่งอนุสัญญาฯ ย่อมผูกพันที่จะดำเนินการเพื่อรักษาไว้ หรือหากจำเป็นให้ใช้มาตรการเพื่อให้แน่ใจว่าเรือทุกลำที่ซังกงของตนนั้นมีคนประจำเรือที่เพียงพอและมีประสิทธิภาพต่อความปลอดภัยของชีวิตในทะเล

### 3.1 ประเด็นพิพาท ผลในทางนำสืบ และการพิจารณาวินิจฉัยคดีตามกฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน

#### 3.1.1 ผลการพิจารณาความผิดของจำเลยที่ 2 (ผู้ควบคุมเรือ ก.)

ก่อนเกิดเหตุ จำเลยที่ 2 ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับการจราจรทางน้ำบริเวณโค้งพระปะแดงจากการติดต่อทางวิทยุกับเรือที่แล่นสวนมา ทำให้ทราบล่วงหน้าว่ามีเรือลากจูงหลายพวงอยู่ในเส้นทางดังกล่าว ดังปรากฏข้อเท็จจริงซึ่งได้ติดตามทางนำสืบของคู่ความทุกฝ่ายว่า ในขณะที่เรือโดนกันนั้น หัวเรือกราบขวาของเรือ ก. โดนกับท้ายเรือกราบขวาของเรือลำเลียง ข3 แล้วเลยไปโดนกับกราบขวาของเรือ ข4 จากนั้นเรือ ก. แล่นเปลี่ยนทิศเข้าไปทางฝั่งธนบุรี โดนกับเชือกที่โยงระหว่างเรือยนต์ ค. กับเรือ ค1 แล้วเรือ ก. ก็เข้าไปติดตันอยู่ริมแม่น้ำ เป็นเหตุให้เรือ ค1 ลอยมาโดนกับกราบขวาของเรือ ก. จากนั้นเรือ ค2, เรือ ค3 และเรือ ค4 ก็ได้ลอยมาโดนกันต่อ ๆ ไปตามลำดับ

ส่วนข้อเท็จจริงก่อนเกิดเหตุดังกล่าวนี้ ได้รับความจากนาย บ. (นายเรือของเรือยนต์ ค.) เป็นพยานตอบโจทก์ที่ 3-5 ว่า ในวันนั้น นอกจากการจับพวงเรือของเรือยนต์ ค. ที่ตนควบคุมแล้ว ยังมีเรือจูงอีกหลายลำที่รอจับพวง เรือยนต์ ข. จับพวงเสร็จและออกเดินทางก่อนเรือยนต์ ค. ประมาณ 10 นาที โดย ณ เวลาประมาณ 4.00 น. เรือยนต์ ค. เดินอยู่ฝั่งขวาของแม่น้ำเจ้าพระยา ห่างจากเรือยนต์ ข. ประมาณ 100 เมตร

ส่วนนาย อ. (จำเลยร่วม) เป็นพยานตอบทนายจำเลยที่ 1-2 ถามค้านว่า เรือยนต์ ข. ที่ตนควบคุมนั้นเป็นพวงที่ 3 ที่ออกเดินทาง ตามด้วยพวงของเรือยนต์ ค. ที่นาย บ. เป็นผู้ควบคุม และยังมีเรือพวงอื่นๆ อีกนับสิบพวงตาม ๆ กันออกมา นาย อ. ติดต่อทางวิทยุแจ้งให้เรือที่อยู่ในบริเวณนั้นทราบว่าคุณกำลังจะนำเรือยนต์ ข. ตัดข้ามแม่น้ำมาทางฝั่งพระนคร ขณะนั้น นาย อ. ทราบว่าเรือ ก. กำลังเดินอยู่บริเวณท่าเรือหมายเลข 19 ก่อนจะถึงโค้งพระปะแดง ห่างจากตำแหน่งของเรือยนต์ ข. ที่นาย อ. ควบคุมอยู่ ประมาณ 2 ไมล์ทะเล (หรือประมาณ 3.70 กิโลเมตร โดยตนจะเริ่มตัดข้ามแม่น้ำบริเวณท่าเรือหมายเลข 8 ตรงข้ามวัดบางกระสอบ ซึ่งขณะนั้น นาย อ. เดินเรือด้วยความเร็ว 1.5 น็อต (หรือประมาณ 2.77 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เมื่อเรือยนต์ ข. มาถึงบริเวณโค้งพระปะแดง นาย อ. ได้ยินจากวิทยุว่า นาย บ. ติดต่อเรือ ก. แจ้งว่าจะเดินชิดขวาปกติ ให้เรือ ก. แล่นผ่านกลางระหว่างเรือยนต์ ค. กับเรือยนต์ ข. แล้วนาย อ. ก็ได้ยินเสียงตอบรับจากเรือ ก. หลังจากนั้น นาย อ. ก็เห็นเรือ Big Sea กับเรือ BBP แล่นตามกันมาผ่านทางกราบขวาของเรือยนต์ ข. เข้าระหว่างเรือพวงของเรือยนต์ ข. กับเรือยนต์ ค.

ฝ่ายจำเลยที่ 2 เป็นพยานเบิกความว่า เวลา 4.00 น. เมื่อเรือ ก. อยู่ที่บริเวณบางหัวเสือ ตนได้รับการติดต่อจากเรือ Big Sea ว่าบริเวณโค้งพระปะแดงมีเรือลากจูงแล่นสวนมาหลายพวง และเมื่อเวลา 4.20 น. ก่อนจะเข้าพระปะแดง เรือ ก. จึงแล่นสวนกับเรือ Big Sea และเรือ BBP ด้วยการเดินหลักขวาปกติ แล้วตนก็ได้รับการติดต่อจากเรือจูงว่าได้แล่นสวนมาและได้แจ้งให้เรือ ก. แล่นผ่านกลางระหว่างเรือทั้งสองพวง ในขณะนั้น เรือ ก. กำลังเกือบถึงโค้งพระปะแดงจึงยังไม่เห็นเรือทั้งสองพวง เช่นนี้ศาลจึงเห็นว่า ก่อนเกิดเหตุมีเรือพวงอื่นอีก 2 พวงที่แล่นอยู่ข้างหน้าเรือยนต์ ข. ที่นาย อ. ควบคุมอยู่ และจำเลยที่ 2 ได้ทราบความเคลื่อนไหวและสภาพของการจราจรในท้องน้ำบริเวณโค้งพระปะแดงก่อนแล้วเพราะได้รับแจ้งจากเรือ Big Sea และได้รับแจ้งความประสงค์จากเรือจูงว่าให้แล่นผ่านกลางระหว่างพวงของเรือยนต์ ค. กับเรือยนต์ ข. ตั้งแต่ก่อนที่เรือ ก. จะเข้าโค้งพระปะแดง

นอกจากนี้ จำเลยที่ 2 ยังได้ตอบคำถามค้ำทนายโจทก์ที่ 1-2 ว่า เฉพาะส่วนโค้งของโค้งพระปะแดงมีความยาวประมาณ 2.5 กิโลเมตร โดยจำเลยที่ 2 ตอบคำถามค้ำทนายจำเลยร่วมว่า ตนได้รับแจ้งเรื่องเรือลำเลียงอยู่ข้างหน้าก่อนเกิดเหตุประมาณ 30 นาที เมื่อได้รับแจ้งแล้วตนก็ได้ลดความเร็วลงตามลำดับจากการเดินหน้าเต็มตัว (10 นี้อ หรือประมาณ 18.32 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เป็นเดินหน้าครึ่งตัว (7 นี้อ หรือประมาณ 12.96 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เดินหน้าเบา (5 นี้อ หรือประมาณ 9.26 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) และเดินหน้าเบามาก (3 นี้อ หรือประมาณ 5.55 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) อีกทั้งจำเลยที่ 2 ยังได้ตอบคำถามค้ำทนายโจทก์ที่ 1-2 ด้วยว่า เท่าที่ตนเคยเห็นมา เรือลากจูงมักจะตัดโค้งกันเสมอ และในเขตแม่น้ำถือเป็นร่องน้ำแคบทั้งนั้น ซึ่งเมื่อศาลพิจารณาจากสำเนาของสมุดบันทึกการสั่งเครื่องจักร (Bell Book) ซึ่งเป็นเอกสารสำหรับบงการสั่งเครื่องจักรของเรือ พบว่า เรือ ก. เดินหน้าเบา (9.26 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ตั้งแต่เวลาประมาณ 4.05 น. และเริ่มเดินหน้าเบามาก (5.55 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เมื่อเวลาประมาณ 4.20 น. จนกระทั่งเรือหยุดเมื่อเวลาประมาณ 4.25 น. เช่นนี้แสดงว่า เรือ ก. เดินหน้าเบา (9.26 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เมื่อกำลังเข้าโค้งพระปะแดง และเมื่อพ้นโค้งพระปะแดงจึงเริ่มเดินหน้าเบา (5.55 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) จนกระทั่งหลังจากโดนเชือกโยงของเรือยนต์ ค. แล้ว จึงหยุดตรงที่ติดตีนริมตลิ่งฝั่งธนบุรี สอดคล้องกับที่นาย อ. ได้เบิกความว่า ตนเห็นเรือ ก. แล่นมาด้วยความเร็วประมาณ 5 นี้อ (เดินหน้าเบา ประมาณ 9.26 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) จึงน่าจะเชื่อว่าเป็นขณะที่เรือ ก. ออกจากโค้งพระปะแดงมาโดนกับเรือพวงของเรือยนต์ ข. นั้น เรือ ก. กำลังเดินหน้าเบาด้วยความเร็ว (9.26 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ซึ่งถือไม่ได้ว่าเป็นความเร็วปลอดภัยสำหรับการเดินเรือที่บรรทุกสินค้าอันตรายจำพวกน้ำมันมาเต็มระวางในห้องน้ำที่เป็นร่องน้ำทางโค้ง และโดยรู้ล่วงหน้าอยู่แล้วว่าที่ร่องน้ำทางเดินเรือข้างหน้ามีสภาพการจราจรเป็นอย่างไร

นอกจากนี้ การลดความเร็วของเรือลงมิได้หมายความว่าความเร็วของเรือจะลดลงทันทีทันใด เพราะยังต้องคำนึงถึงแรงเฉื่อยของเรือ และกำลังของเครื่องจักรของเรือที่ใช้อยู่ก่อนหน้าที่จะลดความเร็วลงด้วย ซึ่งเมื่อประมวลเหตุการณ์และสภาพการณ์ทั้งปวงแล้วย่อมเห็นได้ว่า เรือ ก. ยังไม่อยู่ในความเร็วที่จำเลยที่ 2 จะควบคุมได้อย่างปลอดภัยในสถานการณ์เช่นนั้น จึงย่อมถือได้แล้วว่าสถานการณ์เสี่ยงภัยจากเรือโดนกันได้เกิดขึ้นแล้ว ทั้งนี้ ตามกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 ซึ่งข้อ 5 ของกฎกระทรวงดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับอัตราความเร็วปลอดภัย โดยมีบทบัญญัติว่า “เรือทุกลำต้องเดินด้วยอัตราความเร็วปลอดภัยตลอดเวลา เพื่อที่เรือจะได้ปฏิบัติโดยเหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการหลีกเลี่ยงการโดนกัน และให้เรือหยุดได้ภายในระยะที่เหมาะสมกับเหตุการณ์และสภาพการณ์” และข้อ 6 ว่าด้วยการเสี่ยงภัยจากเรือโดนกัน กำหนดว่า “(ก) เรือทุกลำต้องใช้วิธีที่เหมาะสมทั้งปวงที่มีอยู่ให้ทันต่อเหตุการณ์ และสภาพการณ์ในกรณีที่เกิดการเสี่ยงภัยจากการโดนกันได้เกิดขึ้น หากมีกรณีใด ๆ เป็นที่สงสัยให้ถือว่าความเสี่ยงภัยนั้นได้เกิดขึ้นแล้ว” และ “(ค) เมื่อเข้าไปใกล้...พวงเรือจูง... แม้ว่ามุมเล็งของเข็มทิศจะเปลี่ยนไปอย่างเห็นได้ชัด ก็ยังให้ถือว่าความเสี่ยงภัยจากการโดนกันได้เกิดขึ้นแล้ว” และข้อ 7 ว่าด้วยการปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกันของเรือ กำหนดว่า “(ก) การปฏิบัติใด ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกัน ต้องกระทำด้วยความแน่นอน และทันต่อเวลา” และข้อ 8 ว่าด้วยเรือในร่องน้ำแคบ กำหนดว่า “(จ) เรือขณะเข้าใกล้ทางโค้ง...หรือร่องน้ำทางเรือเดิน ต้องใช้ความระมัดระวังในการเดินเรือเป็นพิเศษและต้องแสดงสัญญาณหวุด ตามที่กำหนดไว้ในข้อ 33(จ)” ซึ่งข้อเท็จจริงจากทางนำสืบก็ไม่ปรากฏว่าจำเลยที่ 2 ได้สั่งใช้สัญญาณหวุดหรือสัญญาณเตือนอื่น

ๆ ตามข้อ 33 ที่กำหนดว่า “(จ) เรือที่เดินเข้าไปใกล้ทางโค้ง ทางแยก บริเวณร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินหรือมองไม่เห็นเรือลำอื่นเพราะมีสิ่งกีดขวางบังอยู่ ต้องแสดงสัญญาณหวุดยาวหนึ่งครั้ง เรือลำอื่นที่เดินเรืออยู่ในบริเวณใกล้ทางโค้งหรือเบื้องหลังสิ่งกีดขวางนั้น เมื่อได้ยินสัญญาณหวุดดังกล่าว ต้องตอบด้วยสัญญาณหวุดยาวหนึ่งครั้งเช่นกัน”

นอกจากนั้น จากการนำสืบพยานผู้เชี่ยวชาญจากกองนำร่อง กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี ได้ตอบศาลว่า บริเวณโค้งพระปะแดงเป็นโค้งหักศอก จึงยังต้องใช้ความระมัดระวังมากเป็นพิเศษ และได้ความอีกด้วยว่า เรือ ก. ต้องเดินในร่องน้ำลึกมากกว่า 5 เมตรขึ้นไป แสดงว่าเรือลำนี้จะต้องเดินในแนวร่องน้ำลึกซึ่งอาจอยู่ทางซ้าย ทางขวา หรือกลางแม่น้ำก็ได้ แล้วแต่ว่าร่องน้ำลึกนั้นอยู่ส่วนใดของแม่น้ำ แต่บริเวณโค้งพระปะแดงนั้น ตามแผนที่ ทางฝั่งขวาเป็นสีเขียวเข้ม แสดงว่าน้ำตื้น เดินเรือไม่ได้ ดังนั้น เรือ ก. จึงต้องแล่นไปทางซ้ายของร่องน้ำ ผลก็คือ เรือต้องแล่นบริเวณกลางแม่น้ำในฝั่งจราชระของตน และเรือ ก. เป็นเรือบรรทุกของเหลว หากรู้ว่กำลังมีเรือแล่นตัดแม่น้ำแล้วตัดสินใจหยุดเรือจะยิ่งอันตรายเพราะกระแส น้ำและน้ำมันที่บรรทุกมาจะทำให้เรือแล่นเลยไปข้างหน้าเร็วยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่หยุดเรืออย่างกะทันหัน น้ำมันที่บรรทุกมาในเรือจะกระฉอกไปข้างหน้า เป็นผลให้เรือแล่นไปข้างหน้ามากขึ้น ดังนั้น เรือบรรทุกสินค้าจึงต้องอาศัยการคาดการณ์ล่วงหน้าและสินค้าที่บรรทุกมาในเรือยังส่งผลให้เกิดแรงเฉื่อยที่กระทำต่อเรือลำนั้นด้วยเมื่อมีการบังคับเรือไปในทิศทางใดหรือบังคับให้เรือหยุดนิ่ง ในขณะที่ข้อเท็จจริงที่ฟังได้ความจากจำเลยที่ 2 ซึ่งได้เบิกความตอบทนายจำเลยร่วมถามค้านคือ ตนได้เห็นแสงไฟของเรือจู่อยู่ทางฝั่งพระนคร แต่ลักษณะของไฟทำให้ตนเข้าใจว่าเรือกำลังแล่นตัดโค้งข้ามมาฝั่งพระนครโดยที่ตนยังมองไม่เห็นหางของเรือพวงนี้

นอกจากนี้ พยานผู้เชี่ยวชาญจากกองนำร่อง ยังได้เบิกความด้วยว่า ในการนำร่องของพยานนั้น ตนจะต้องให้เรือที่นำร่องอยู่นั้นเปิดใช้เรดาร์ด้วยเพื่อความปลอดภัย จะทำให้เห็นพื้นที่ข้างหน้าว่ามีอะไรกีดขวางอยู่บ้าง และพยานจะขอให้นายเรือจัดเจ้าหน้าที่ประจำเรดาร์ มียามระวังเหตุ (Look Out) ที่สะพานเดินเรือทั้งสองข้าง และมีคนประจำที่สมอบริเวณหัวเรือด้วยเพื่อดูไปข้างหน้าและคอยแจ้งเตือน ในขณะที่ข้อเท็จจริงที่ฟังได้ความจากจำเลยที่ 2 ซึ่งได้เบิกความตอบศาลคือ ในช่วงเกิดเหตุมีแต่จำเลยที่ 2 กับนายท้ายเรืออยู่บนสะพานเดินเรือเท่านั้น บนเรือมีเรดาร์แต่ไม่ได้ใช้เพราะจะจับวัตถุต่าง ๆ ปรากฏบนจอมากจนแยกแยะไม่ได้ และเป็นหน้าที่ของตนเองในฐานะนายเรือที่จะต้องจัดเวรยามต่าง ๆ บนเรือ ตามปกติที่หัวเรือก็ต้องมียามเหมือนกันแต่ในขณะที่เกิดเหตุจะมีหรือไม่ จำเลยที่ 2 ไม่ทราบ เช่นนี้ ศาลจึงพิจารณาเห็นว่าเป็นความบกพร่องละเลยต่อการปฏิบัติหน้าที่ในฐานะนายเรือของจำเลยที่ 2 ที่ไม่จัดเวรยามให้มากเพียงพอตามตำแหน่งที่จำเป็นบนเรือ ซึ่งจะมีผลทำให้เกิดความเครียด ความเหนื่อยล้าของคนประจำเรือที่ประจำหน้าที่อยู่ ส่งผลถึงประสิทธิภาพในการนำเรือและควบคุมบังคับเรือให้เดินไปด้วยความปลอดภัย รวมทั้งการไม่ใช้อุปกรณ์ประจำเรือ เช่น หูด และเรดาร์ ที่เชื่อว่าจะสามารถบรรเทาความยากลำบากในการเดินเรือได้ตามที่ควรจะใช้ ทั้งที่เวรยามและอุปกรณ์เหล่านั้นก็ล้วนเป็นสิ่งที่กำหนดขึ้นและมีไว้เพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ โดยเฉพาะในเหตุการณ์และสภาพการณ์เช่นอย่างที่เกิดขึ้นในคดีนี้ ซึ่งจะเป็นการสะท้อนการปฏิบัติหน้าที่อย่างรอบคอบระมัดระวังอันพึงมีตามปกติวิสัยของชาวเรือที่ดีหรือตามเหตุการณ์พิเศษเฉพาะกรณี ดังที่ได้มีการกำหนดไว้ในกฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 ซึ่งในข้อ 2 ว่าด้วยความรับผิดชอบ ได้กำหนดไว้ว่า “(ก) เรือ

หรือเจ้าของเรือ นายเรือ หรือลูกเรือจะต้องรับผิดชอบที่เกิดขึ้นจากการละเลยในการปฏิบัติตามกฎกระทรวงนี้ หรือการละเลยในการระมัดระวังอันจะพึงมีตามปกติวิสัยของชาวเรือหรือตามเหตุการณ์พิเศษเฉพาะกรณี”

เพราะฉะนั้น ศาลจึงเห็นว่าเหตุเรือโดนกันคดีนี้มีสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากความประมาท เลินเล่อของจำเลยที่ 2 เพราะจำเลยที่ 2 นั้นอยู่ในระหว่างการปฏิบัติหน้าที่นายเรือของเรือขนาดใหญ่ซึ่งกำลัง บรรทุกสินค้าอันตรายเต็มระวาง แต่กลับมีคนประจำเรือไม่ครบถ้วนตามที่ควรจะต้องให้มี รวมทั้งการไม่ใช้อุปกรณ์ เครื่องมือประจำเรือตามที่ควรต้องใช้ก็เป็นสาเหตุอีกส่วนหนึ่งที่ทำให้การควบคุมการเดินทางเรือในช่วงก่อนและขณะ เกิดเหตุด้วยประสิทธิภาพด้วยเช่นกัน อีกทั้งจำเลยที่ 2 ยังขาดความระมัดระวังเอาใจใส่ในการคาดการณ์ล่วงหน้า เพื่อป้องกันหรือหลีกเลี่ยงการโดนกันจนส่งผลโดยตรงต่อเหตุเกิดเหตุเรือโดนกันครั้งนี้ และเป็นที่มาของการ กำหนดสัดส่วนแห่งความผิดของจำเลยที่ 2 ในอัตราร้อยละ 70 ดังที่คณะผู้เขียนจะได้นำเสนอต่อไปในหัวข้อ 3.2

### 3.1.2 ผลการพิจารณาความผิดของนาย อ. (ผู้ควบคุมเรือยนต์ ข.)

ในส่วนของผู้ควบคุมเรือยนต์ ข. ที่นาย อ. (จำเลยร่วม) เป็นผู้ควบคุมนั้น พฤติการณ์สำคัญที่ศาล นำมาพิจารณาคือการเดินทางเรือตัดข้ามแม่น้ำในแนวเฉียง ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเรือโดนกันในคดีนี้ จากที่ได้วินิจฉัยมาแล้วข้างต้นเห็นได้ว่า ในขณะที่นาย อ. เบนเข็มเรือแล่นตัดข้ามแม่น้ำนั้น เรือยนต์ ค. ที่นาย บ. ควบคุมอยู่ห่างไปข้างหลังของเรือยนต์ ข. ประมาณ 100 เมตร และนาย บ. เดินเรือห่างฝั่งขวาของแม่น้ำประมาณ 50 เมตร เหตุที่นาย อ. ตัดสินใจนำเรือตัดข้ามแม่น้ำมาเดินทางซ้ายผิดปกตินั้น นาย บ. เบิกความว่า เพราะช่วงนั้น น้ำพัดเข้าหาฝั่งขวาของแม่น้ำ ซึ่งจะทำให้เรือลำเลี้ยวปิดไปปิดมา ถ้ามีเรือแล่นสวนมาจะโดนกันได้ รวมทั้งอาจปิด ไปถูกบ้านเรือนริมฝั่งขวาของแม่น้ำเสียหายได้ ดังนั้น เมื่อนาย อ. ตัดสินใจตัดข้ามแม่น้ำนั้นจึงต้องอาศัยความโค้ง ของแม่น้ำบริเวณท่าเรือหมายเลข 10 ที่โค้งไปทางขวาในขณะที่เรือยนต์ ข. อยู่ฝั่งขวาปกติ เมื่อออกจากโค้งนี้ก็จะ พอดีกับแนวแม่น้ำที่จะเริ่มโค้งไปทางซ้ายเข้าสู่โค้งพระปะแดง การที่จะตัดข้ามแม่น้ำไปฝั่งซ้ายจึงสะดวกกับแนว ร่องน้ำ

อย่างไรก็ตาม นาย บ. (ผู้ควบคุมเรือยนต์ ค.) เบิกความด้วยว่า แม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณนี้ เกิดเหตุกว้างประมาณ 500 เมตร แสดงว่าร่องน้ำสำหรับการเดินเรือต้องแคบกว่าซึ่งเมื่อพิจารณาความกว้างของ ร่องน้ำที่เดินเรือได้บริเวณนี้ตามอัตราส่วนในระวางแผนที่แล้ว เชื่อว่าร่องน้ำบริเวณที่เกิดเหตุกว้างประมาณ 370 เมตร อีกทั้งยังได้ความด้วยว่าเรือของตนเดินอยู่ฝั่งขวา (ฝั่งธนบุรี) ห่างตลิ่งประมาณ 50 เมตร แต่ถ้าเรือของ ตนข้ามปากไปฝั่งซ้ายก็จะเดินเรือห่างตลิ่งฝั่งพระนครประมาณ 30 เมตร โดยจะเป็นการเดินทางเรือไปตามร่องน้ำ และในกรณีที่ข้ามฝั่งมาทางพระนครแล้วและจะเข้าโค้งซ้าย ทางของพวงก็จะปิดออกกลางแม่น้ำเหมือนกัน ปัจจัย ที่จะทำให้ทางปิดมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับความแรงของกระแสน้ำและความเร็วของเรือที่มุ่ง

นอกจากนี้ นาย บ. ยังได้อธิบายวิธี “เลี้ยวหาง” ที่ใช้ในการควบคุมเรือหางพวงไม่ให้ปิดหรือ ปิดน้อยลงว่าในกรณีที่เข้าโค้งซ้ายหางจะปิดไปทางขวา ผู้ควบคุมเรือจะต้องเบนหัวเรือจูงออกทางขวาตามหางที่ ปิดออกไป ก็จะทำให้หางทั้งพวงตั้งตรงเหมือนเดิม แต่การทำเช่นนี้จะทำให้เรือจูงกับเรือทั้งพวงอยู่ห่างจากตลิ่ง มากขึ้น แต่ไม่เกิน 10 เมตรจากจุดเดิม เมื่อตั้งลำตรงได้แล้วจึงบังคับเรือจูงให้เบนไปทางซ้ายเข้าหาฝั่งเพื่อเข้าสู่ เส้นทางเดิมเพื่อให้เรือทั้งพวงห่างฝั่งเท่าเดิมคือ 50 เมตร

จากการสืบพยานข้างต้น ศาลเห็นว่า เมื่อนาย อ. เริ่มตัดแม่น้ำในแนวเฉียง เรือของนาย บ. ที่ตามหลังมาก็จะเริ่มแล่นตามมาใกล้เรือของนาย อ. มากขึ้นเนื่องจากการเสียระยะในการตัดแม่น้ำ ผลจึงเป็นว่า

เรือทั้งสองพวงมาอยู่ในแนวตั้งฉากเกือบตรงกันแต่คนละฝั่งแม่น้ำ ซึ่งอย่างน้อยเรือทั้งสองพวงนี้ก็ทำให้ร่องน้ำที่เรือ ก. จะเดินได้ลดลงไปอีกอย่างน้อย 100 เมตร

อย่างไรก็ตาม จากการที่ปรากฏข้อเท็จจริงว่า เมื่อเข้าสู่ฝั่งซ้ายของแม่น้ำซึ่งจะทำให้หางพวงของเรือยนต์ ข. เบนออกจากฝั่งมาทางขวา ผลก็จะเป็นว่าหางพวงของเรือยนต์ ข. อยู่ขวางร่องน้ำมากขึ้น เหตุนี้จึงเป็นผลที่อธิบายได้ว่าเหตุใดเรือ ก. จึงโดนเรือพวงของนาย อ. ตรงเรือลำเลียงลำที่ 3 (ซึ่งก็คือเรือ ข3) และลำที่ 4 (ซึ่งก็คือเรือ ข4) ประกอบกับเมื่อคำนวณความยาวโดยรวมของเรือพวงของนาย อ. แล้ว ศาลเชื่อว่ายาวไม่น้อยกว่า 200 เมตร ทั้งนาย บ. เองก็เบิกความว่า ตนตัดสินใจไม่ตัดข้ามแม่น้ำเพราะเกรงจะไม่ทัน จึงแสดงว่าเรือของนาย บ. ยังคงเดินอยู่ทางฝั่งขวาของแม่น้ำตามปกติในขณะที่เกิดเหตุ โดยเรือของนาย บ. ทั้งพวงก็มีความยาวไม่น้อยกว่า 200 เมตรเช่นกัน จึงทำให้น่าเชื่อว่าหางพวงของเรือของนาย อ. นั้นได้ปัดออกไปขวางอยู่ในร่องน้ำทางเดินเรือของลำที่ 2 โดยขณะเกิดเหตุนั้นเชื่อว่านาย อ. ยังตัดข้ามแม่น้ำไม่แล้วเสร็จ ส่วนจะเพราะเหตุใดนั้นศาลเห็นว่าการที่เรือยนต์ ข. กำลังเดินสวนกระแสขึ้น ประกอบกับหางพวงที่ปัดออกไปมากแล้ว เหตุผลสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ การที่นาย อ. ใช้เรือผิดประเภทเพราะนำเอาเรือที่ใช้ทำการประมงมาลากจูงเรือลำเลียง เป็นเหตุให้กำลังของเครื่องยนต์ของเรือไม่เพียงพอแก่การที่จะควบคุมการลากจูงและการเลี้ยวหางเรือลำเลียงทั้งสี่ลำที่บรรทุกสินค้ามาในปริมาณมาก จึงทำให้คาดการณ์เวลาที่ต้องใช้ในการตัดข้ามแม่น้ำผิดพลาดไป

จากข้อเท็จจริงดังที่ศาลรับฟังได้ข้างต้น เมื่อพิจารณาประกอบกับหลักเกณฑ์ทางกฎหมายแล้ว จะมีกฎหมายที่ใช้บังคับกับกรณีคือ กฎกระทรวง ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2524) ออกตามความในพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 อันมีข้อกำหนดที่เกี่ยวข้องดังต่อไปนี้

- ข้อ 8 ว่าด้วยเรือในร่องน้ำแคบ กำหนดว่า “(ข) เรือจูง...ต้องไม่กีดขวางทางเดินของเรือซึ่งสามารถเดินได้โดยปลอดภัยเฉพาะภายในร่องน้ำแคบ หรือร่องน้ำทางเรือเดินเท่านั้น” และ “(ง) เรือต้องไม่แล่นตัดข้ามร่องน้ำแคบหรือร่องน้ำทางเรือเดิน ถ้าการแล่นตัดข้ามเช่นนั้นกีดขวางทางเดินของเรืออื่น ซึ่งสามารถเดินได้โดยปลอดภัยเฉพาะภายในร่องน้ำแคบหรือร่องน้ำทางเรือเดินเท่านั้น...”
- ข้อ 14 ว่าด้วยเรือที่เดินตัดข้ามแม่น้ำลำคลองหรือร่องน้ำแคบ กำหนดว่า “เรือที่เดินตัดข้ามแม่น้ำลำคลอง หรือร่องน้ำแคบ ต้องหลีกเลี่ยงให้เรือกลที่กำลังเดินขึ้นล่อง” และ
- ข้อ 15 ว่าด้วยวิธีปฏิบัติของเรือที่ต้องหลีกเลี่ยง กำหนดว่า “เรือที่มีหน้าที่ต้องหลีกเลี่ยงให้แก่เรืออีกลำหนึ่งต้องกระทำแต่เนิ่น ๆ และให้มากพอที่จะผ่านพ้นกันโดยปลอดภัยเท่าที่จะทำได้”

จากข้อกำหนดในกฎกระทรวงข้างต้น ศาลได้พิจารณาและตีความหลักเกณฑ์ทางกฎหมายเพื่อการปรับบทว่า แม้กฎข้อบังคับสำหรับการเดินเรือในแม่น้ำลำคลองดังกล่าวจะไม่ห้ามการตัดข้ามแม่น้ำ แต่การกระทำเช่นนั้นนอกจากจะต้องกระทำด้วยความระมัดระวังแล้ว ผู้ที่ตัดข้ามต้องหลีกเลี่ยงให้เรือที่กำลังเดินขึ้นล่อง ทั้งการหลีกเลี่ยงนั้นก็ต้องทำแต่เนิ่น ๆ และให้มากพออีกด้วย ดังนั้น ศาลจึงมีข้อวินิจฉัยในส่วนของกรกระทำของนาย อ. ว่า ด้วยสมรรถนะของเรือจูงที่นาย อ. ควบคุมอยู่ ประกอบกับจำนวน ความยาว และน้ำหนักของเรือลำเลียงที่ลากจูงมา นาย อ. ไม่ได้ใช้ความระมัดระวังในการควบคุมเรือและตัดข้ามแม่น้ำให้เพียงพอตามปกติวิสัย

ของชาวเรือที่ดีและตามพฤติการณ์ในขณะนั้น เพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกันกับเรือ ก. จึงเป็นที่มาของการกำหนดสัดส่วนแห่งความผิดของนาย อ. ในอัตราร้อยละ 30 ดังที่คณะผู้เขียนจะได้นำเสนอต่อไปในหัวข้อ 3.2

### 3.2 ประเด็นพิพาท ผลในทางนำสืบ และการพิจารณาวินิจฉัยคดีตามกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน

เมื่อศาลได้พิเคราะห์พฤติการณ์แห่งการเกิดเหตุเรือโดนกันจากการควบคุมเรือของจำเลยที่ 2 และนาย อ. (จำเลยร่วม) แล้ว ประเด็นต่อไปที่ต้องพิจารณาคือผลในทางนำสืบและผลทางกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกันเพื่อที่จะนำไปสู่ข้อสรุปแห่งการวินิจฉัยว่าคู่ความแต่ละฝ่ายมีส่วนแห่งความผิดและความรับผิดในสัดส่วนเพียงใด โดยเมื่อศาลได้นำลักษณะอาการของเรือทั้งสองลำในร่องน้ำทางเดินเรือในขณะเกิดเหตุมาพิจารณาประกอบกัน โดยเฉพาะในเรื่องการหลีกเลี่ยงกันแล้ว ศาลเห็นว่า แม้เรือ ก. จะไม่มีหน้าที่ต้องหลีกเลี่ยงตามข้อ 16 ว่าด้วยวิปฏิบัติของเรือที่ไม่ต้องหลีกเลี่ยง ซึ่งตามข้อ (ก)(1) นั้น เรือ ก. เพียงแต่ต้องรักษาทิศทางและอัตราความเร็วเดิม แต่ตามข้อ (ก)(2) และ (ข) เรือ ก. ก็ยังมีหน้าที่ต้องปฏิบัติการอย่างดีที่สุดเพื่อหลีกเลี่ยงการโดนกันด้วย

นอกจากนั้น หากคำนวณความกว้างของร่องน้ำทางเดินเรือของเรือ ก. ในขณะที่เกิดเหตุ เท่าที่เหลืออยู่หลังจากหักระยะของเรือพวง ค. กับเรือพวง ข. ที่เดินคนละฝั่งแม่น้ำและเดินอยู่ห่างตลิ่งละลำประมาณ 50 เมตร ก็จะมีเหลือร่องน้ำที่เรือ ก. ซึ่งมีตัวเรือกว้าง 13 เมตร จะใช้เดินได้อีกประมาณ 270 เมตร และหากเป็นไปตามที่ศาลคาดหมายว่าทางพวงเรือยนต์ ข. ปัดออกไปกลางแม่น้ำเมื่อตัดข้ามแม่น้ำมาฝั่งซ้าย โดยเรือ ข3 และ ข4 ซึ่งเป็นเรือลำเลียง 2 ลำในพวงของเรือจูง ข. ที่เรือ ก. แล่นมาโดน เป็นส่วนที่ปัดออกไปกลางแม่น้ำ นั้น เท่ากับว่า ร่องน้ำทางเดินเรือในส่วนของเรือ ก. ยังคงเหลือความกว้างอยู่อีกไม่น้อยกว่า 170 เมตร ซึ่งเมื่อศาลคำนวณร่องน้ำตามแผนที่ตรงบริเวณจุดเกิดเหตุแล้ว พบว่าร่องน้ำส่วนที่ลึก 10 เมตรกลางแม่น้ำช่วงนี้มีความกว้างประมาณ 180 เมตร เห็นได้ชัดว่าเพียงพอให้เรือ ก. ที่ขณะนั้นกินน้ำลึก 5 เมตรเศษ เดินได้อย่างปลอดภัย ดังนั้น ศาลจึงได้พิจารณาและเห็นว่าจำเลยที่ 2 มีส่วนผิดมากกว่านาย อ. และเห็นควรกำหนดสัดส่วนแห่งความผิดของจำเลยที่ 2 เท่ากับร้อยละ 70<sup>8</sup> ในขณะที่สัดส่วนความผิดของนาย อ. เท่ากับร้อยละ 30 ทั้งนี้ ภายใต้บทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 ซึ่งมาตรา 7 บัญญัติให้ความรับผิดกรณีเรือโดนกันนั้นเป็นไปตามส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำ และมาตรา 11 วรรคสอง ก็ได้บัญญัติให้เรือลำที่ผิดแต่ละลำต้องรับผิดต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือคู่กรณีไม่เกินส่วนแห่งความผิดของตน ดังนั้น ความรับผิดที่จำเลยที่ 2 กับนาย อ. จะต้องรับผิดนั้นจึงต้องเป็นไปตามสัดส่วนแห่งความผิดที่ตนได้กระทำลงไป โดยคดีมีปัญหาต่อไปว่า ค่าเสียหายของเรือแต่ละลำที่เกิดจากเรือโดนกันครั้งนี้เป็นจำนวนเท่าใด เรือที่ได้รับความเสียหายมีทั้งสิ้น 7 ลำ ได้แก่ เรือ ก., เรือ ข3, เรือ ข4, เรือ ค1, เรือ ค2, เรือ ค3 และเรือ ค4 ซึ่งในประเด็นนี้ ศาลจะต้องพิจารณากำหนดค่าเสียหายให้ตามบทบัญญัติในพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 มาตรา 14 และมาตรา 16 โดยมีรายละเอียดการพิจารณากำหนดค่าเสียหายตามที่คณะผู้เขียนได้เรียบเรียงขึ้นจากการศึกษาคำพิพากษา ดังนี้

<sup>8</sup> ส่วนจำเลยที่ 1 นั้น เมื่อได้ความว่าเป็นนายจ้างของจำเลยที่ 2 ดังนั้น จำเลยที่ 1 จึงต้องร่วมกับจำเลยที่ 2 รับผิดในผลแห่งละเมิดที่จำเลยที่ 2 ได้กระทำไปในทางการที่จ้างด้วย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 425

ตารางที่ 2 รายละเอียดการพิจารณาและวินิจฉัยเพื่อกำหนดค่าเสียหายของคู่ความแต่ละฝ่าย

ลำดับ	คู่ความ	ข้อเรียกร้องของคู่ความ	ผลการนำสืบของคู่ความ	ผลการพิจารณาและวินิจฉัยของศาล
1	เจ้าของเรือ ก. (เรียกร้องจากนาย อ. (จำเลยร่วม))	ค่าเสียหายรวม 2,058,000 บาท	มีรายละเอียดดังปรากฏข้างล่างนี้	ให้ได้รับการชดใช้ 1,110,000 บาท
		(1) ค่าซ่อมแซมความเสียหายแก่ตัวเรือ 1,190,000 บาท	ในทางนำสืบค่าขาดประโยชน์ มีต้นเรือของเรือ ก. เป็นพยานในเรื่องนี้ว่า ในเบื้องต้นพยานสำรวจความเสียหายของเรือหลังเกิดเหตุ พบว่าหัวเรือขวาเหนือเส้น แนวน้ำบรรทุกประมาณ 1 เมตร มีรอยฉีกแตกยาวประมาณ 1 ฟุต, เฟรมเรือบริเวณโดยรอบ Overboard Value โค้งบิดงอเสียหายรูป, Overboard Value เสียหาย 1 ตัว ลิ้นคูดน้ำเสียหาย 1 ตัว เปิดท่อน้ำทิ้งเสียหาย 1 ตัว, Ejector Pump แตกหักเสียหายใช้การไม่ได้ 1 ตัว และเมื่อเรือเดินทางถึงอู่ซ่อม นายเรือได้นำเรือเข้าเทียบท่าอู่ซ่อมบริษัทอู่เรือ, ล้างถังสินค้าเพื่อซ่อมทำ, ตรวจสอบสภาพความเสียหายเพื่อซ่อมทำ โดยพยานเป็นผู้ตรวจรับงานที่ซ่อมทำ ใช้เวลา 7 วัน	- เฉพาะรายการซ่อมทำรายการที่ 16 (การตัดแต่งเจียรเรียบปลายใบจักรที่แหวนหางและบิดงอ) ตามทางนำสืบของจำเลยที่ 1, 2 ไม่ปรากฏว่าเกิดจากการเสียหายในเหตุเรือโดนกันนี้หรืออย่างไร ประกอบกับลักษณะการโดนกันไม่ทำให้เห็นได้ว่าจะเกิดความเสียหายแก่ใบจักรนี้ด้วย ดังนั้น จึงไม่กำหนดค่าเสียหายส่วนนี้ให้จำนวน 150,000 บาท - ค่าเสียหายอื่นนอกจากนั้น ฝ่ายโจทก์และจำเลยร่วม (นาย อ.) มิได้นำสืบพยานหักล้างข้อเท็จจริงเป็นอย่างอื่น และศาลเห็นว่าอยู่ในขอบเขตที่จะเรียกร้องได้ตามบทบัญญัติของกฎหมาย <u>จึงรับฟังได้ว่า</u> จำเลยที่ 1 ได้เสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือ ก. ไปจำนวน 1,040,000 บาท
		(2) ค่าขาดประโยชน์เนื่องจากไม่ได้ใช้เรือในระหว่างการซ่อมเป็นเวลา 7 วัน วันละ	ไม่ปรากฏจากทางนำสืบว่าจำเลยที่ 1 ได้ใช้หลักเกณฑ์ใดในการคิดคำนวณ รวมทั้งค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนในการ	<u>จึงเห็นสมควรกำหนด</u> ค่าขาดประโยชน์ให้วันละ 10,000 บาท รวม 7 วัน เป็นเงิน 70,000 บาท

ลำดับ	คู่ความ	ข้อเรียกร้องของคู่ความ	ผลการนำสืบของคู่ความ	ผลการพิจารณาและวินิจฉัยของศาล
		124,000 บาท รวมค่าขาดประโยชน์ 868,000 บาท	ใช้ประโยชน์เรือลำนี้ เพื่อแสดงให้เห็นถึงรายได้สุทธิหลังหักค่าใช้จ่ายแล้ว	
2	โจทก์ที่ 5 (เจ้าของเรือ ข3 และ ข4)	(1) สำหรับเรือ ข3 รวมค่าเสียหายทั้งสิ้น 602,529.40 บาท โดยแบ่งเป็น 3 ส่วน คือ <u>ส่วนแรก</u> ค่าใช้จ่ายที่เสียไปเพื่อการนำเรือเข้าซ่อมแซมที่อู่ รวม 88,531.40 บาท <u>ส่วนที่สอง</u> ค่าซ่อมแซมเรือ 266,498 บาท และ <u>ส่วนที่สาม</u> ค่าขาดประโยชน์ระหว่างการซ่อม ซึ่งกินเวลา 3 เดือน เดือนละ 82,500 บาท ค่าขาดประโยชน์ 247,500 บาท	ตามทางนำสืบของโจทก์ที่ 5 มีเพียงเอกสารที่ตนทำขึ้นเอง ระบุตัวเลขความเสียหายต่าง ๆ ไว้ แต่ไม่มีพยาน หลักฐานอื่น เช่น เอกสารที่ออกโดยอยู่ที่ซ่อมเรือ ซึ่ง แจกแจง รายละเอียดตามสมควร เพื่อให้เห็นลักษณะการซ่อมเรือ รวมทั้งระยะเวลาที่ต้องใช้ในการซ่อม นอกจากนี้ในส่วนของค่าใช้จ่ายที่เสียไปเพื่อการนำเรือเข้าอู่ ก็ไม่มีหลักฐานรูปถ่ายของเรือและหลักฐานแสดงการรับหรือจ่ายเงินของผู้ที่เกี่ยวข้องมาแสดง	เมื่อพิจารณาประกอบกับ จำเลยที่ 1 และที่ 2 ต่อสู้เรื่องค่าเสียหายว่าสูงเกินไป จึงเห็นสมควรกำหนดค่าเสียหายที่โจทก์ที่ 5 จะได้รับชดใช้เป็นจำนวนตามสมควร <u>ศาลจึงกำหนดให้</u> สำหรับเรือ ข3 ดังนี้ - ค่าใช้จ่ายที่เสียไปเพื่อการนำเรือเข้าซ่อมแซมที่อู่ กำหนดให้ 20,000 บาท - ค่าซ่อมแซม กำหนดให้ 150,000 บาท และ - ค่าขาดประโยชน์ เมื่อคำนึงถึงขนาด ประเภทและลักษณะการใช้และควบคุมเรือแล้ว จึงกำหนดให้ วันละ 1,200 บาท เป็นเวลา 30 วัน เป็นเงิน 36,000 บาท <u>รวมค่าเสียหาย</u> ในส่วนของเรือ ข3 จำนวน 206,000 บาท
		(2) สำหรับเรือ ข4 โจทก์ที่ 5 เรียกค่าเสียหายรวม ๆ เป็นเงิน 5,000 บาท	ตามทางนำสืบของโจทก์ที่ 5 มีเพียงเอกสารที่ตนทำขึ้นเองระบุตัวเลขความเสียหายต่าง ๆ ไว้ แต่ไม่มีพยานหลักฐานอื่น เช่น เอกสารที่ออกโดยอยู่ที่ซ่อมเรือ เป็นพยานหลักฐานแจกแจงรายละเอียดตามสมควร	เมื่อพิจารณาประกอบกับ จำเลยที่ 1 และที่ 2 ต่อสู้เรื่องค่าเสียหายว่าสูงเกินไป จึงเห็นสมควรกำหนดค่าเสียหายที่โจทก์ที่ 5 จะได้รับชดใช้เป็นจำนวนตามสมควร <u>ศาลจึงกำหนดให้</u>

ลำดับ	คู่ความ	ข้อเรียกร้องของคู่ความ	ผลการนำสืบของคู่ความ	ผลการพิจารณาและวินิจฉัยของศาล
			เพื่อให้เห็นลักษณะการซ่อมทำเรือ รวมทั้งระยะเวลาที่ต้องใช้ในการซ่อม และไม่มีหลักฐานรูปถ่ายของเรือและหลักฐานแสดงการรับหรือจ่ายเงินของผู้ที่เกี่ยวข้อง	สำหรับเรือ ข4 เห็นควรกำหนดให้ 2,000 บาท
3	โจทก์ที่ 3 และที่ 4	(1) สำหรับเรือ ค1 มีค่าเสียหายเป็นจำนวนทั้งสิ้น 498,946.85 บาท โดยแบ่งเป็น - ค่าซ่อม 201,646.85 บาท - ค่าขาดประโยชน์วันละ 7,000 บาท ซึ่งใช้เวลาซ่อมเรือ 38 วัน จึงคิดเป็น 266,000 บาท - ค่าเชือกโยง 1 เส้น ยาว 100 เมตร ราคา 20,800 บาท - ค่าจ้างอุดหัวเรือชั่วคราว 2,500 บาท - ค่าลากจูงเรือเข้าอู่ซ่อมทั้งขาไปและขากลับ 8,000 บาท	โจทก์ทั้งสองมีพยานเอกสารของอยู่ที่ซ่อมที่แจกแจงรายละเอียดความเสียหายและภาพถ่ายเรือ ค1 สนับสนุนประกอบพยานบุคคล จึงกำหนดค่าเสียหายส่วนนี้ให้ตามที่เรียกร้อง รวมทั้งค่าเชือกโยงกับค่าจ้างอุดหัวเรือชั่วคราวของเรือ ค1 และค่าลากจูงเรือ	<u>ศาลเห็นสมควร</u> กำหนดให้ตามที่เรียกร้อง แต่ยกเว้นค่าขาดประโยชน์ของเรือที่เรียกร้องมานั้นเห็นว่าสูงเกินไปและยังไม่ได้หักค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนออกให้เหลือรายได้สุทธิ โดยเมื่อคำนึงถึงขนาดของเรือแล้วจึงเห็นสมควรกำหนดค่าขาดประโยชน์ให้แก่เรือ ค1 วันละ 1,000 บาท เป็นเวลา 38 วัน เป็นเงิน 38,000 บาท เพราะฉะนั้น เรือ ค1 จึง <u>ได้รับชดใช้</u> ค่าเสียหายรวม 270,946.85 บาท
		(2) สำหรับเรือ ค3 มีค่าเสียหายเป็นจำนวนทั้งสิ้น 177,110 บาท โดยแบ่งเป็น	โจทก์มีพยานเอกสารของอยู่ที่ซ่อมที่แจกแจงรายละเอียดความเสียหาย จึงกำหนดค่าเสียหายส่วนนี้ให้ตามที่เรียกร้อง รวมทั้งค่าลากจูงเรือ	<u>ศาลเห็นสมควร</u> กำหนดให้ตามที่เรียกร้อง แต่ยกเว้นค่าขาดประโยชน์ของเรือที่เรียกร้องมานั้นเห็นว่าสูงเกินไปและยังไม่ได้หักค่าใช้จ่ายที่เป็นต้นทุนออกให้

ลำดับ	คู่ความ	ข้อเรียกร้องของคู่ความ	ผลการนำสืบของคู่ความ	ผลการพิจารณาและวินิจฉัยของศาล
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าซ่อมเรือ 71,583 บาท</li> <li>- ค่าขาดประโยชน์ อีกวันละ 5,133 บาท ซึ่งใช้เวลาซ่อม 19 วัน จึงคิดเป็น 97,527 บาท</li> <li>- ค่าลากจูงเข้าอู่ซ่อม ทั้งขาไปและขากลับ 8,000 บาท</li> </ul>	<p>ก็เห็นสมควรกำหนดให้ตามที่เรียกร้อง</p>	<p>เหลือรายได้สุทธิ โดยเมื่อคำนึงถึงขนาดของเรือแล้วจึงเห็นสมควรกำหนดค่าขาดประโยชน์ให้แก่เรือ ค3 วันละ 1,200 บาท รวม 19 วัน เป็นเงิน 22,800 บาท</p> <p>เพราะฉะนั้น ในส่วนของเรือ ค3 จึงเห็นควรให้<u>ได้รับชดใช้</u> ค่าเสียหายรวม 102,383 บาท</p>
4	โจทก์ที่ 2	<p>สำหรับเรือ ค2 โจทก์ที่ 2 เรียกค่าเสียหายรวม 241,410.02 บาท โดยมีพยานหลักฐานเป็นเอกสารที่ระบุรายละเอียดอันประกอบไปด้วย</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- ค่าซ่อมเรือ 125,710.02 บาท</li> <li>- ค่าจ้างสำรวจความเสียหายของเรือ 10,700 บาท</li> <li>- ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น ค่าพาหนะไปดูเรือ ระหว่างการซ่อม ค่าพาหนะไปประชุมกับจำเลยที่ 1 ค่าลากจูงเรือไปซ่อม รวม 14,000 บาท</li> <li>- ค่าขาดประโยชน์ ระหว่างการซ่อมเป็น</li> </ul>	<p>โจทก์มีหลักฐานการแจกแจงรายการสำรวจความเสียหายและการซ่อม รวมทั้งการจ่ายค่าซ่อมดังกล่าว รวมทั้งค่าจ้างสำรวจความเสียหายของเรือ แต่ค่าใช้จ่ายที่เสียไปในกรณีอื่น ไม่มีหลักฐานการใช้จ่ายที่แน่นอน โดยเฉพาะค่ายานพาหนะ</p>	<p>ให้โจทก์ที่ 2 <u>ได้รับชดใช้</u>เป็นจำนวน 165,410.02 บาท ดังนี้</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- สำหรับค่าซ่อมเรือ โจทก์มีหลักฐานการแจกแจงรายการสำรวจความเสียหายและการซ่อม รวมทั้งการจ่ายค่าซ่อมนั้นไป จึงกำหนดค่าซ่อมให้ตามนั้น รวมทั้งค่าจ้างสำรวจความเสียหายของเรือด้วย</li> <li>ส่วนค่าใช้จ่ายที่เสียไปในกรณีอื่น จำนวน 14,000 บาทนั้น เนื่องจากไม่มีหลักฐานการใช้จ่ายที่แน่นอน โดยเฉพาะค่ายานพาหนะ จึงเห็นควรกำหนดค่าเสียหายส่วนนี้ให้ 8,000 บาท</li> <li>ในส่วนค่าขาดประโยชน์นั้น เห็นว่าเมื่อคำนึงถึงขนาดลักษณะและประเภทของเรือ</li> </ul>

ลำดับ	คู่ความ	ข้อเรียกร้องของคู่ความ	ผลการนำสืบของคู่ความ	ผลการพิจารณาและวินิจฉัยของศาล
		เวลา 15 วัน วันละ 6,067 บาท รวม 91,000 บาท		แล้ว เห็นควรกำหนดให้วันละ 1,400 บาท 15 วัน จึงคิดเป็นเงิน 21,000 บาท
5	โจทก์ที่ 1	เรือ ค4 โจทก์ที่ 1 เรียกค่าเสียหายรวม 226,191.46 บาท ประกอบด้วย - ค่าซ่อมเรือ 145,496.46 บาท - ค่าจ้างสำรวจความเสียหาย 10,700 บาท - ค่าเช่าเรือยนต์เพื่อไปสำรวจความเสียหาย 4,000 บาท - ค่าลากจูงเรือไปซ่อม 10,000 บาท - ค่าขาดประโยชน์ระหว่างการซ่อม 15 วัน วันละ 3,733 บาท รวม 55,995 บาท	มีเอกสารเป็นพยานหลักฐานสำหรับค่าซ่อมเรือและค่าจ้างสำรวจความเสียหาย แต่ไม่มีหลักฐานการใช้จ่ายสำหรับค่าเช่าเรือยนต์และค่าจ้างลากจูงเรือไปซ่อม	<u>ศาลเห็นควรกำหนด</u> ค่าเสียหายที่โจทก์ที่ 1 จะได้รับการชดใช้ เป็นจำนวน 179,196.46 บาท ประกอบด้วยดังนี้ - สำหรับค่าซ่อมเรือและค่าจ้างสำรวจความเสียหาย โจทก์มีหลักฐานการใช้จ่ายมาแสดง จึงให้เป็นไปตามนั้น - สำหรับค่าเช่าเรือยนต์และค่าจ้างลากจูงเรือไปซ่อม เนื่องจากไม่มีหลักฐานการใช้จ่าย จึงเห็นควรกำหนดให้ 8,000 บาท - สำหรับค่าขาดประโยชน์เมื่อคำนึงถึงขนาด ประเภท ลักษณะการใช้เรือแล้ว เห็นควรกำหนดให้วันละ 1,000 บาท รวม 15,000 บาท

ในที่สุด ศาลได้วินิจฉัยให้จำเลยที่ 1 และจำเลยที่ 2 ต้องร่วมกันรับผิดชอบในค่าเสียหายเป็นสัดส่วนร้อยละ 70 ของมูลค่าความเสียหายรวมทั้งหมด และให้นาย อ. ซึ่งเป็นจำเลยร่วม ต้องรับผิดชอบในสัดส่วนร้อยละ 30 ทั้งนี้ รวมค่าเสียหายทั้งหมดเป็นเงิน 2,035,935.48 บาท โดยให้จำเลยที่ 1 และที่ 2 รับผิดชอบร่วมกันในส่วนเท่ากับ 1,425,154.84 บาท และนาย อ. รับผิดชอบส่วนเท่ากับ 610,780.64 บาท โดยค่าเสียหายทั้งหมดข้างต้นจะต้องชำระพร้อมดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 3 มิถุนายน 2548 จนกว่าจะชำระเสร็จ

ศาลได้กำหนดให้คู่ความฝ่ายโจทก์แต่ละรายได้รับชดใช้ค่าเสียหายตามความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือของตน ดังนี้

- โจทก์ที่ 1 ได้รับชดใช้เป็นเงิน 179,196.46 บาท
- โจทก์ที่ 2 ได้รับชดใช้เป็นเงิน 165,410.02 บาท
- โจทก์ที่ 3 ได้รับชดใช้เป็นเงิน 270,946.85 บาท
- โจทก์ที่ 4 ได้รับชดใช้เป็นเงิน 102,383 บาท
- โจทก์ที่ 5 ได้รับชดใช้เป็นเงิน 208,000 บาท

รวมทั้งสิ้น 925,936.33 บาท ทั้งนี้ ให้คิดดอกเบี้ยร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 3 มิถุนายน 2548 จนกว่าจะชำระเสร็จเช่นกัน โดยให้คำนวณดอกเบี้ยตามสัดส่วนความรับผิดชอบของแต่ละจำเลย

นอกจากนี้ ศาลยังได้วินิจฉัยให้จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นเจ้าของเรือที่ได้รับความเสียหายจากเหตุเรือโดนกัน มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าเสียหายจำนวน 1,110,000 บาท จากนาย อ. (จำเลยร่วม) ซึ่งเป็นผู้ควบคุมเรือและมีส่วนก่อให้เกิดเหตุละเมิด โดยศาลได้หักกลบบทนี้ระหว่างคู่ความภายในคำพิพากษาฉบับนี้แล้ว ทั้งนี้ การคำนวณผลแห่งการบังคับคดีให้เป็นไปตามสัดส่วนความรับผิดชอบที่ศาลกำหนดไว้ พร้อมคิดดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 7.5 ต่อปี นับตั้งแต่วันที่ 3 มิถุนายน 2548 จนกว่าจะชำระเสร็จ

ตารางที่ 3 ตารางสรุปสัดส่วนความรับผิดชอบ สิทธิในการได้รับชดใช้ และจำนวนค่าเสียหายตามคำพิพากษา

คู่ความ	ฐานะในคดี	สัดส่วนความรับผิด หรือ สิทธิในการได้รับชดใช้	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
จำเลยที่ 1 และ จำเลยที่ 2	จำเลยร่วม	ต้องร่วมกันรับผิดชอบ 70% ของค่าเสียหายรวม	1,425,154.84	ร่วมกันรับผิดชอบต่อโจทก์ อย่างลูกหนี้ร่วม
นาย อ. (จำเลยร่วม)	จำเลยร่วม (ผู้ควบคุมเรือ)	ต้องรับผิด 30% ของค่าเสียหายรวม	610,780.64	เป็นผู้ควบคุมเรือของจำเลยที่ 1 ได้รับประกาศนียบัตรนายท้ายเรือกลเดินทะเลชั้นสอง
โจทก์ที่ 1	ผู้เสียหาย	ได้รับชดใช้	179,196.46	ความเสียหายต่อเรือ ค4
โจทก์ที่ 2	ผู้เสียหาย	ได้รับชดใช้	165,410.02	ความเสียหายต่อเรือ ค2
โจทก์ที่ 3	ผู้เสียหาย	ได้รับชดใช้	270,946.85	ความเสียหายต่อเรือ ค1
โจทก์ที่ 4	ผู้เสียหาย	ได้รับชดใช้	102,383	ความเสียหายต่อเรือ ค3

คู่ความ	ฐานะในคดี	สัดส่วนความรับผิด หรือ สิทธิในการได้รับชดใช้	จำนวนเงิน (บาท)	หมายเหตุ
โจทก์ที่ 5	ผู้เสียหาย	ได้รับชดใช้	208,000	ความเสียหายต่อเรือ ข3 และเรือ ข4
จำเลยที่ 1	เจ้าของเรือ (ผู้เสียหาย บางส่วน)	มีสิทธิได้รับชดใช้จากนาย อ. (จำเลยร่วม)	1,110,000	ศาลหักกลบกลบหนี้ ภายในคำพิพากษาแล้ว สิทธินี้ไม่เกี่ยวข้องกับ ฝ่ายโจทก์
<b>รวมค่าเสียหาย ทั้งหมด</b>	-	-	<b>2,035,935.48</b>	คิดดอกเบี้ย 7.5% ต่อปี ตั้งแต่ 3 มิถุนายน 2548 จนกว่าจะชำระเสร็จ

อนึ่ง ศาลมีคำสั่งให้ค่าฤชาธรรมเนียมระหว่างคู่ความทุกฝ่ายตกเป็นพับ และให้บังคับคดีตามสัดส่วนความรับผิดดังกล่าว

#### 4. ข้อสังเกตบางประการ

จากคดีที่ได้ยกมาเป็นกรณีศึกษาข้างต้น คณะผู้เขียนมีข้อสังเกตบางประการทั้งในเชิงกฎหมายและเชิงปฏิบัติของการเดินเรือดังต่อไปนี้

##### 4.1 หลักความรับผิดตามสัดส่วนความผิด (Proportionality Principle)

คำพิพากษาฉบับนี้เป็นกรณีที่ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลางได้พิจารณาปรับใช้พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 เป็นครั้งแรก ซึ่งมาตรา 7 บัญญัติว่า “ความรับผิดกรณีเรือโดนกัน ให้เป็นไปตามส่วนแห่งความผิดของเรือแต่ละลำ” และมาตรา 20 บัญญัติว่า “ในกรณีที่ความเสียหายจากเรือโดนกันเกิดจากความผิดของเรือตั้งแต่สองลำขึ้นไป การคำนวณค่าเสียหายอันพึงเรียกได้ ให้นำค่าเสียหายทั้งหมดของเรือแต่ละลำรวมเข้าด้วยกัน และให้คำนวณจำนวนค่าเสียหายที่เรือแต่ละลำต้องรับผิดตามส่วนแห่งความผิดของเรือ

เรือที่ได้รับความเสียหายเกินกว่าที่ต้องรับผิดตามวรรคหนึ่ง ให้ได้รับชดใช้ค่าเสียหายในส่วนที่เกินความรับผิดนั้นจากเรือลำอื่นที่รับผิดไม่ครบตามส่วนแห่งความผิดของเรือลำนั้น”

บทบัญญัติทั้งสองมาตราช่างต้นอยู่ภายใต้หลักความรับผิดตามสัดส่วนความผิด (Proportionality Principle) ซึ่งมีที่มาจากอนุสัญญาว่าด้วยการทำให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการเกี่ยวกับเรือโดนกัน ลงวันที่ 23 กันยายน ค.ศ. 1910 (International Convention for the Unification of Certain Rules of law with respects to Collision between Vessels, Brussels, September 23, 1910) อันมีหลักเกณฑ์ที่เป็นบทหลักใน Article 4 ว่า “If two or more vessels are in fault the liability of each vessel is in proportion to the degree of the faults respectively committed.”

ในกรณีการกระทำที่เป็นละเมิดโดยทั่วไป เมื่อมีการกระทำละเมิด (Unlawful Act) และเกิดความเสียหาย (Damage) ผู้กระทำละเมิดไม่ว่าจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นผู้ต้องรับผิดแต่ผู้เดียวตามหลักความผิด

(Fault Liability) และต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหาย (Damages) แก่ผู้เสียหายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 ซึ่งค่าเสียหายหมายถึงจำนวนเงินที่ต้องชดใช้กันนั้นย่อมขึ้นอยู่กับพฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งการกระทำละเมิดนั้นตามมาตรา 438

อย่างไรก็ตาม ในบางกรณี ฝ่ายผู้เสียหายอาจมีส่วนในการก่อหรือกระทำให้เกิดเหตุการณ์อันนำไปสู่ความเสียหายให้เกิดขึ้นด้วยก็ได้ โดยเฉพาะในกรณีผู้กระทำละเมิดได้กระทำด้วยความประมาทเลินเล่อ หากจะให้ผู้กระทำละเมิดต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมดย่อมไม่เป็นธรรม จึงเกิดแนวคิดว่าในกรณีที่ฝ่ายผู้เสียหายมีส่วนก่อให้เกิดเหตุการณ์หรือความเสียหายนั้นด้วย ก็ควรให้ฝ่ายผู้เสียหายนั้นร่วมรับผิดชอบในผลที่เกิดขึ้นด้วยอันเป็นไปตามแนวคิด “Contributory Negligence” กล่าวคือ ผู้เสียหายมีส่วนประมาทก่อให้เกิดผลเสียหายด้วย<sup>9</sup> ซึ่งกฎหมายลักษณะละเมิดของไทยบัญญัติหลักการดังกล่าวในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 442 ที่ให้นำบทบัญญัติมาตรา 223 (ซึ่งอยู่ในกฎหมายลักษณะหนี้ หมวดว่าด้วยการไม่ชำระหนี้ ที่ใช้บังคับกับกรณีผิดสัญญา) มาใช้กับกรณีการกระทำละเมิดด้วย ซึ่งมาตรา 442 บัญญัติว่า “ถ้าความเสียหายได้เกิดขึ้นเพราะความผิดอย่างหนึ่งอย่างใดของผู้ต้องเสียหายประกอบด้วยไซ้ ท่านให้นำบทบัญญัติแห่งมาตรา 223 มาใช้บังคับโดยอนุโลม โดยมาตรา 223 นั้นบัญญัติว่า “ถ้าฝ่ายผู้เสียหายได้มีส่วนทำความผิดอย่างใดอย่างหนึ่งก่อให้เกิดความเสียหายด้วยไซ้ ท่านว่าหนั้นจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ฝ่ายผู้เสียหายมากน้อยเพียงใดนั้น ต้องอาศัยพฤติการณ์เป็นประมาณ ข้อสำคัญก็คือว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเพราะฝ่ายไหนเป็นผู้ก่อยิ่งหย่อนกว่ากันเพียงไร

วิธีเดียวกันนี้ท่านให้ใช้ แม้ทั้งที่ความผิดของฝ่ายผู้เสียหายจะมีแต่เพียงละเลยไม่เตือนลูกหนี้ให้รู้สึกถึงอันตรายแห่งการเสียหายอันเป็นอย่างไรร้ายแรงผิดปกติ ซึ่งลูกหนี้ไม่รู้หรือไม่อาจรู้ได้ หรือเพียงแต่ละเลยไม่บำบัดป้องกัน หรือบรรเทาความเสียหายนั้นด้วย อนึ่ง บทบัญญัติแห่งมาตรา 220 นั้นท่านให้นำมาใช้บังคับด้วยโดยอนุโลม” ซึ่งตามแนวคำพิพากษาศาลฎีกา เช่น ฎ.1372/2513 เมื่อโจทก์มีส่วนประมาทด้วยในกรณีที่ทำละเมิดรถชนกัน ศาลก็ใช้ดุลพินิจลดจำนวนค่าเสียหายที่โจทก์จะได้รับจากจำเลยลงได้ ซึ่งเป็นกรณีที่ส่วนแห่งความผิดของโจทก์มีได้มีมากไปกว่าส่วนแห่งความผิดของจำเลย แต่ถ้าถึงขนาดที่ศาลเห็นว่าเหตุละเมิดที่เกิดขึ้นนั้นโจทก์มีส่วนแห่งความผิดมากกว่าจำเลย เช่นนี้ก็มักมีคำพิพากษา เช่น ฎ.8794/2547 ที่ตัดสินว่าโจทก์ไม่มีอำนาจที่จะฟ้องจำเลยให้รับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ส่วนการละเมิดในกรณีที่เป็นเหตุการณ์เรือโดนกันตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 นั้น หลักความรับผิดตามสัดส่วนแห่งความผิดตามที่บัญญัติในมาตรา 7 และ 20 ดังกล่าว ก็เป็นไปในลักษณะเดียวกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 223 ซึ่งการคำนวณค่าเสียหายที่แต่ละฝ่ายจะต้องรับผิดชอบย่อมมากน้อยลดหลั่นไปตามสัดส่วนความผิดของเรือแต่ละลำ และเป็นอำนาจหน้าที่ของศาลที่จะต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงในคดีและตัดสินใจให้ได้ก่อนว่า มีเรือลำใดมีส่วนผิดก่อให้เกิดเหตุการณ์ความเสียหายขึ้น หากมีเรือเพียงลำเดียวที่เป็นฝ่ายผิด โดยเรือลำอื่นได้รับความเสียหายนั้นมิได้มีส่วนผิดด้วยเลย เช่นนี้ ฝ่ายที่ผิดฝ่ายเดียวย่อมต้องถูกศาลพิพากษาให้รับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือที่ไม่มีส่วนผิดเลยนั้น ทั้งนี้ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน พ.ศ. 2548 มาตรา

<sup>9</sup> ไพจิตร บุญพันธุ์, ‘คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะละเมิด’, พิมพ์ครั้งที่ 14, (กรุงเทพฯ : นิติบรรณการ, 2558), 189.

10 แต่หากศาลพิจารณาแล้วพบว่าไม่สามารถ (Impossible) กำหนดสัดส่วนความผิดของเรือที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์แต่ละลำได้ว่าลำไหนมีส่วนผิดเล็กน้อยเพียงใด เช่นนี้ ศาลก็ต้องพิพากษาให้เรือแต่ละลำนั้นรับผิดชอบความเสียหายในสัดส่วนที่เท่ากันตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดกัน พ.ศ. 2548 มาตรา 11 วรรคหนึ่ง ในกรณีที่ศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าเรือมากกว่าหนึ่งลำที่ร่วมในเหตุการณ์มีส่วนผิดด้วยกัน เช่นนี้ ศาลก็ต้องพยายามกำหนดสัดส่วนความผิดของเรือแต่ละลำให้ได้ เพราะสัดส่วนนี้จะส่งผลถึงการคำนวณค่าเสียหายที่คู่กรณีจะต้องชดใช้แก่กันรวมทั้งชดใช้แก่เรือของบุคคลที่สามที่ไม่มีส่วนผิดด้วยเลย<sup>10</sup>

นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบบทบัญญัติในพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดกัน พ.ศ. 2548 มาตรา 7 และ 20 กับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 223 จะเห็นได้ว่า มาตรา 223 ยอมรับหลักการที่ผู้เสียหายมีส่วนผิดและสัดส่วนความรับผิดเช่นเดียวกับที่บัญญัติในมาตรา 7 แต่มาตรา 223 ไม่ได้บัญญัติอย่างชัดเจนเกี่ยวกับขั้นตอนและวิธีการในการกำหนดสัดส่วนความผิดและการคำนวณค่าเสียหายเหมือนเช่นที่มาตรา 20 ได้บัญญัติไว้ เหตุนี้ คณะผู้เขียนจึงเห็นว่า พระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดกัน พ.ศ. 2548 มาตรา 20 ช่วยขยายภาพการบังคับใช้หลักความรับผิดตามสัดส่วนความผิดที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 223 ให้ชัดเจนขึ้น ขณะเดียวกัน คำพิพากษาคดีหมายเลขแดงที่ กค.112/2550 นี้ ก็เป็นตัวอย่างของการปรับใช้บทบัญญัติและหลักดังกล่าว

#### 4.2 การจัดอัตรากำลังสำหรับเรือเดินทะเล

การจัดอัตรากำลังสำหรับเรือเดินทะเลเป็นองค์ประกอบสำคัญที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการเดินเรือและการป้องกันมลพิษทางทะเล กรมเจ้าท่าจึงได้กำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดอัตรากำลังขั้นต่ำของคนประจำเรือไว้ ดังปรากฏใน ประกาศกรมเจ้าท่า ที่ 23/2562 เรื่อง การจัดอัตรากำลังสำหรับเรือเดินทะเล (ประกาศ ณ วันที่ 13 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2562)<sup>11</sup> ซึ่งเป็นประกาศกรมเจ้าท่าที่อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 71 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติแรงงานทางทะเล พ.ศ. 2558 เพื่อให้มั่นใจว่าเรือที่ออกปฏิบัติงานในทะเลนั้นมีบุคลากรในจำนวนและระดับตำแหน่งเหมาะสม โดยพิจารณาจากปัจจัยหลายประการ เช่น ขนาดและประเภทของเรือ ระบบเครื่องจักร การควบคุมอัตโนมัติ และรูปแบบของสินค้า นอกจากนี้ การพิจารณายังรวมถึงเขตการเดินเรือ วิธีการบำรุงรักษา และการสนับสนุนจากบริษัทที่บริหารเรือ เพื่อให้มั่นใจว่าเรือสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยภายใต้ทุกสภาวะการณ์ โดยในส่วนของ การจัดอัตรากำลังขั้นต่ำเพื่อความปลอดภัยนั้น ประกาศฯ ได้กำหนดให้พิจารณาตามแนวทางดังต่อไปนี้

<sup>10</sup> Simon Baughen, *Shipping Law*, (2nd edn, Routledge-Cavendish 2001) 269-271., Susan Hodges and Christopher Hill, *Principles of Maritime Law*, (Informa Pub 2001) 119-124.

<sup>11</sup> ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เล่ม 136 ตอนพิเศษ 61 ง, ลงวันที่ 13 มีนาคม 2562, หน้า 7-12. <<https://laws.md.go.th/laws-implement/home/viewfile/65-1-2023042730932ZO.PDF>>, สืบค้นเมื่อ 21 กุมภาพันธ์ 2568.

ตารางที่ 4 การจัดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำของฝ่ายเดินเรือ

ประเภทเรือ	ขนาด (ตันกรอสส์)	จำนวน (คน)				
		นายเรือ	ต้นเรือ	นายประจำเรือ	ลูกเรือ เข้ายาม	ลูกเรือ ชำนาญงาน
กลเดินทะเลใกล้ฝั่ง	ต่ำกว่า ๕๐๐	๑	๑	๑	๑*	
	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐	๑	๑	๑	๒*	
	ตั้งแต่ ๓,๐๐๐ ขึ้นไป	๑	๑	๑**	๓*	
กลเดินทะเล ระหว่างประเทศ	ต่ำกว่า ๕๐๐	๑	๑	๑	๑*	
	ตั้งแต่ ๕๐๐ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐	๑	๑	๑	๒*	
	ตั้งแต่ ๓,๐๐๐ ขึ้นไป	๑	๑	๑**	ลูกเรือ เข้ายาม	ลูกเรือ ชำนาญงาน
					๒*	๑

\* หมายถึง สามารถกำหนดให้มีตำแหน่งใดตำแหน่งหนึ่งหรือทั้งสองตำแหน่งได้ แต่ต้องมีจำนวนรวมไม่น้อยกว่าตัวเลขที่ระบุไว้  
 \*\* หมายถึง หากจำนวนนายประจำเรือไม่เพียงพอ ที่จะทำให้มั่นใจได้ว่ามีช่วงเวลาที่เพียงพอต่อการพักผ่อน จะต้องจัดจำนวนนายประจำเรือเพิ่มเติมให้เพียงพอ และให้เป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญา IMO

ตารางที่ 5 การจัดอัตราค่าจ้างขั้นต่ำของฝ่ายช่างกล

ประเภทเรือ	ขนาดกำลังขับเคลื่อน (กิโลวัตต์)	จำนวน (คน)				
		ต้นกล	รองต้นกล	นายช่างกล	ลูกเรือ เข้ายาม	ลูกเรือ ชำนาญงาน
กลเดินทะเลใกล้ฝั่ง	ต่ำกว่า ๗๕๐	๑	๑	๑	๑*	
	ตั้งแต่ ๗๕๐ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐	๑	๑	๑	๒*	
	ตั้งแต่ ๓,๐๐๐ ขึ้นไป	๑	๑	๑**	๓*	
กลเดินทะเล ระหว่างประเทศ	ต่ำกว่า ๗๕๐	๑	๑	๑	๑*	
	ตั้งแต่ ๗๕๐ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐	๑	๑	๑	๒*	
	ตั้งแต่ ๓,๐๐๐ ขึ้นไป	๑	๑	๑**	ลูกเรือ เข้ายาม	ลูกเรือ ชำนาญงาน
					๒*	๑

\* หมายถึง สามารถกำหนดให้มีตำแหน่งใดตำแหน่งหนึ่งหรือทั้งสองตำแหน่งได้ แต่ต้องมีจำนวนรวมไม่น้อยกว่าตัวเลขที่ระบุไว้  
 \*\* หมายถึง หากจำนวนนายช่างกลไม่เพียงพอ ที่จะทำให้มั่นใจได้ว่ามีช่วงเวลาที่เพียงพอต่อการพักผ่อน จะต้องจัดจำนวนนายช่างกลเพิ่มเติมให้เพียงพอ และให้เป็นไปตามมาตรฐานของอนุสัญญา IMO

ตารางที่ 6 การจัดอัตรากำลังขั้นต่ำกรณีเรือที่ไม่ต้องมีการเข้ายามห้องเครื่องจักร (Unattended Machinery Spaces: UMS)

ประเภทเรือ	ขนาดกำลังขับเคลื่อน (กิโลวัตต์)	จำนวน (คน)				
		ต้นกล	รองต้นกล	นายช่างกล	ลูกเรือเข้ายาม	ลูกเรือชำนาญงาน
กลเดินทะเลใกล้ฝั่ง	ต่ำกว่า ๗๕๐	๑	๑	-	-	
	ตั้งแต่ ๗๕๐ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐	๑	๑	-	๑*	
	ตั้งแต่ ๓,๐๐๐ ขึ้นไป	๑	๑	๑	๒*	
กลเดินทะเลระหว่างประเทศ	ต่ำกว่า ๗๕๐	๑	๑	-	-	
	ตั้งแต่ ๗๕๐ ขึ้นไป แต่ต่ำกว่า ๓,๐๐๐	๑	๑	-	๑*	
	ตั้งแต่ ๓,๐๐๐ ขึ้นไป	๑	๑	๑	ลูกเรือเข้ายาม	ลูกเรือชำนาญงาน
					๑*	๑

\* หมายถึง สามารถกำหนดให้มีตำแหน่งใดตำแหน่งหนึ่งหรือทั้งสองตำแหน่งได้ แต่ต้องมีจำนวนรวมไม่น้อยกว่าตัวเลขที่ระบุไว้

การกำหนดอัตรากำลังขั้นต่ำไม่ได้มุ่งเน้นเฉพาะจำนวนคนประจำเรือเท่านั้น แต่ยังคงคำนึงถึงบทบาทและความรับผิดชอบที่แตกต่างกันของแต่ละฝ่าย เช่น ฝ่ายเดินเรือ ฝ่ายช่างกล วิศวกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และฝ่ายปฏิบัติการเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้า ซึ่งต้องมีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านและผ่านการรับรองตามมาตรฐานสากล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของเรือที่มีขนาดเกิน 3,000 ตันกรอสส์ หรือมีกำลังขับเคลื่อนสูงจำเป็นต้องจัดให้มีการเข้ายามในระบบสามผลัด เพื่อป้องกันความเหนื่อยล้าของลูกเรือและรักษามาตรฐานความปลอดภัยตลอดระยะเวลาการเดินทาง นอกจากนี้ สำหรับเรือโดยสาร ยังต้องมีอัตรากำลังที่รองรับสถานการณ์ฉุกเฉิน เช่น การอพยพผู้โดยสารและการใช้เรือชูชีพ

การกำหนดอัตรากำลังของคนประจำเรือยังสามารถปรับเปลี่ยนได้ในกรณีที่เรือนั้นมีเทคโนโลยีหรือนวัตกรรมที่สามารถทดแทนกำลังคนได้ โดยต้องพิสูจน์ว่าการดำเนินการดังกล่าวยังคงรักษามาตรฐานความปลอดภัยที่เทียบเท่ากับข้อกำหนดเดิม ซึ่งสะท้อนถึงแนวทางการพัฒนาการเดินเรือที่ยืดหยุ่นและสอดคล้องกับความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี อย่างไรก็ตาม เจ้าของเรือหรือบริษัทที่บริหารเรือยังคงต้องปฏิบัติตามแนวทางที่กรมเจ้าท่ากำหนด และต้องจัดทำข้อเสนอการจัดอัตรากำลังคนประจำเรือ และเสนอต่อสำนักมาตรฐานเรือ กรมเจ้าท่า เพื่อพิจารณาก่อนการออกหนังสือรับรองคนประจำเรือเพื่อความปลอดภัยขั้นต่ำ (Minimum Safe Manning Document) ตามแบบข้อเสนอการจัดอัตรากำลังคนประจำเรือดังที่ปรากฏในภาคผนวกที่แนบท้ายประกาศ ทั้งนี้ก็เพื่อให้มั่นใจว่ามาตรฐานความปลอดภัยของคนประจำเรือและเรือเดินทะเลนั้นได้รับการกำกับดูแลอย่างรอบคอบและรัดกุม

### 4.3 ข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการนำเรือผ่านโค้งหรือร่องน้ำแคบ

การเตรียมการของเรือสินค้าที่แล่นผ่านโค้งพระปะแดงขาเข้าซึ่งเป็นเรือที่แล่นจากทะเลอ่าวไทยผ่านเขาร่องน้ำสู่แม่น้ำเจ้าพระยาไปยังท่าเรือกรุงเทพ (Bangkok Port) หรือท่าเรือใกล้เคียงต่าง ๆ นั้น นายเรือจะมีการจัดทีมสะพานเดินเรือที่มีจำนวนคนทำงานตามหน้าที่ต่าง ๆ บนสะพานเดินเรือ (Bridge Manning Level) ในระดับของสถานการณ์ที่เรือมีความเสี่ยงต่ออันตรายสูงมากเพราะเป็นบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุเรือโดนกันอยู่บ่อยครั้ง

เนื่องจากบริเวณโค้งพระปะแดงมีลักษณะเป็นโค้งหักข้อศอก เรือที่จะแล่นสวนกันทางฝั่งตรงข้ามของโค้งนี้จะไม่สามารถมองเห็นกันได้และการเปิดใช้เรดาร์ของเรือสินค้าก่อนที่จะผ่านโค้งหักข้อศอกบริเวณโค้งพระปะแดงนี้ก็ยากที่จะจับเป้าของเรือลากจูงที่แล่นอยู่ฝั่งตรงกันข้ามกับโค้งได้อย่างชัดเจนเนื่องจากคลื่นของเรดาร์ที่ส่งออกไปในบริเวณหัวโค้งจะสะท้อนกลับมาจากขอบฝั่งและวัตถุต่าง ๆ บริเวณนี้ได้ภาพเรือเป้าที่ไม่ชัดเจนและยากต่อการวิเคราะห์ถึงตำแหน่งและทิศทางของเรือเป้าที่แล่นในบริเวณนี้<sup>12</sup> ดังนั้น การจัดทีมสะพานเดินเรือที่มีจำนวนคนครบองค์ประกอบจึงเป็นเรื่องสำคัญที่ต้องมีการเตรียมการก่อนการเดินทางเรือผ่านโค้งดังกล่าว โดยองค์ประกอบของทีมนั้นต้องมีทั้งนายยามสะพานเดินเรือ (Officer of the Watch) นายท้ายเรือ (Able Body Seaman) ลูกยามระวังเหตุ (Look Out) มาทำหน้าที่ต่าง ๆ บนสะพานเดินเรือและมีการแจ้งเตือนไปยังห้องเครื่องให้เตรียมความพร้อมในการใช้เครื่องจักรเดินหน้า ถอยหลังหรือหยุดอย่างกะทันหันได้ทันที รวมทั้งจะต้องมีสร้างเรือ (Bosun) ซึ่งทำหน้าที่คอยเฝ้าระวังสมอ (Stand by Anchor) ประจำอยู่ที่หัวเรือเพื่อเตรียมความพร้อมในการปล่อยสมอเมื่อเกิดเหตุฉุกเฉินได้ทันที

การปฏิบัติการเดินเรือผ่านโค้งพระปะแดงขาเข้า เรือสินค้าจะวิ่งชิดทางฝั่งขวาของร่องน้ำหรืออาจอยู่กลางร่องน้ำเนื่องจากร่องน้ำทางฝั่งขวาจะมีที่ตื้นเขินมากกว่าทางฝั่งซ้ายซึ่งเป็นร่องน้ำลึก เรือสินค้าส่วนใหญ่จะผ่านโค้งในช่วงน้ำขึ้นทำให้มีเรืออยู่ในบริเวณนี้อย่างหนาแน่นและเรือที่ผ่านโค้งขาเข้าจะแล่นตามกระแสน้ำซึ่งจะบังคับเรือได้ค่อนข้างยาก อีกทั้งขณะน้ำขึ้นกระแสน้ำจะแรงและมีเรือลากจูงแล่นสวนทางมาในฝั่งตรงกันข้ามกีดขวางร่องน้ำอยู่เป็นประจำด้วย ดังนั้น นายเรือจึงต้องคอยควบคุมการนำเรือในช่วงเวลานี้อย่างระมัดระวัง และนายเรือจะต้องมีการวางแผนล่วงหน้าในการที่จะชะลอความเร็วหรือปล่อยไหลตามกระแสน้ำโดยใช้เครื่องจักรเดินหน้าเบาและใช้หางเสือฉกจากซ้ายหมดหรือขวาหมด<sup>13</sup> ในการควบคุมทิศทางการเล่นเรือเพื่อหลีกเลี่ยงการเล่นเรือสวนทางกับเรืออื่น ๆ ตรงบริเวณโค้งหักข้อศอกพอดี นายเรือจึงต้องคอยเฝ้าติดตามสถานการณ์ต่าง ๆ ของเรือที่แล่นสวนมาในฝั่งตรงกันข้ามของแต่ละลำว่าอยู่ที่ตำแหน่งใดของแม่น้ำอย่างถูกต้อง แล้วพูดคุยติดต่อสื่อสารทางวิทยุย่านความถี่วีเอชเอฟ (VHF) เพื่อนัดหมายตำแหน่งที่เหมาะสมที่เรือจะแล่นสวนทางกันได้อย่างปลอดภัย

ดังนั้น การปฏิบัติงานของนายยามสะพานเดินเรือซึ่งเป็นบุคคลหลักที่จะเป็นผู้ช่วยของนายเรือในยามคับขัน หรือในบริเวณพื้นที่เสี่ยงอันตรายอย่างโค้งพระปะแดง จะต้องคอยตรวจสอบเป้าของเรือต่าง ๆ ที่แล่นกีดขวางร่องน้ำที่กำลังจะแล่นสวนทางมาจากจอร์แดนาร์และรายงานให้นายเรือทราบถึงเรือเป้าที่มีความเสี่ยงที่จะเกิดการโดนกันให้นายเรือพิจารณาตัดสินใจและคอยเฝ้าฟังวิทยุสื่อสาร (VHF) ทางช่อง 13 และช่อง 16 เรียกขานนัดหมายทำความเข้าใจกับเรือที่แล่นกีดขวางร่องน้ำบริเวณดังกล่าวตามที่นายเรือต้องการและคอยควบคุมเครื่องสั่งจักรให้เดินหน้า ถอยหลังหรือหยุดตามคำสั่งของนายเรือด้วย รวมถึงการใช้หวูดส่งสัญญาณแจ้งเตือนเรืออื่น ๆ ก่อนการเลี้ยวบริเวณโค้งหักข้อศอกด้วย แต่ในปัจจุบันเรือสินค้าแต่ละลำที่เดินเรือในบริเวณดังกล่าวจะใช้วิทยุสื่อสารติดต่อกันเป็นหลักระหว่างเรือต่อเรือ การใช้สัญญาณหวูดจะมีค่อนข้างน้อยเนื่องจากมีโรงพยาบาลตั้งอยู่ใกล้บริเวณโค้งดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ นายยามสะพานเดินเรือยังจะต้องคอยหาตำบลที่เรือและปฏิบัติการแผนที่เดินเรือ อีกทั้งเป็นผู้ติดต่อกับห้องเครื่องยามฉุกเฉินรวมถึงประสานสั่งการกับหัวเรือที่เฝ้าระวังสมออีกด้วยเพื่อให้

<sup>12</sup> “เรือเป้า” หมายถึง เรือสินค้า เรือลากจูง เรือประมงและเรืออื่น ๆ ที่คลื่นเรดาร์สามารถตรวจจับได้และปรากฏเป็นภาพของเรือเหล่านั้นอยู่บนจอเรดาร์ โดยเครื่องรับของเรดาร์จะวิเคราะห์และบอกทิศทาง การเคลื่อนที่ ความเร็ว ระยะทางและตำแหน่งของเรือดังกล่าวได้

<sup>13</sup> “หางเสือฉกจาก” หมายถึง การใช้เครื่องถ้อยท้ายของเรือในการบังคับหางเสือเป็นมุม 35-40 องศาทั้งทางกราบขวาหรือกราบซ้าย ซึ่งถือว่าสูงสุดแล้วในการสั่งหางเสือเพื่อควบคุมทิศทางการเล่นหัวของเรือยามฉุกเฉิน

นายเรือมีสมมติที่จะใช้ดุลพินิจวิเคราะห์ตัดสินใจอย่างถูกต้องในการหลบหลีกเรือและที่ต้นที่อาจเป็นจุดอันตรายในระหว่างการเดินเรือผ่านบริเวณพื้นที่อันตรายชั้นวิกฤตไปได้อย่างปลอดภัย ส่วนลูกยามสะพานเดินเรือจะคอยส่งกล้องเฝ้าระวังเพื่อรายงานถึงการแล่นตัดทางไปมาของเรืออื่น ๆ ให้นายยามทราบ และในขณะเดียวกันก็จะมีนายท้ายเรือคอยถือท้ายตามคำสั่งของนายเรือด้วย ดังนั้น การทำหน้าที่ต่าง ๆ ของคนประจำเรือในสะพานเดินเรือจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้นายเรือสั่งการถือท้ายเรือและควบคุมเรือให้สามารถผ่านช่องแคบ ๆ ระหว่างเรือลากจูงที่มีเรือลำเลียงผูกโยงกันมาทั้งสองพวงที่เกิดขวางร่องน้ำทางเรือเดินในแม่น้ำเจ้าพระยาอยู่ดั่งที่ปรากฏในข้อเท็จจริงของกรณีศึกษานี้ให้ผ่านพ้นไปได้

นอกจากนี้ การแก้ปัญหาการนำเรือในยามคับขันเพื่อนำเรือให้ผ่านไปช่องแคบ ๆ ได้นั้น นายเรือส่วนใหญ่จะใช้วิธีการเตะเครื่องจักร (Kick Off Engine) ซึ่งหมายถึงการควบคุมทิศทางการเลี้ยวหันของเรือยามวิกฤตด้วยการสั่งหยุดเครื่องแล้วใช้หางเสือฉกฉางและสั่งหางเสือขวาหมดหรือซ้ายหมด จากนั้นใช้เครื่องจักรเดินหน้าเบาหรือเดินหน้าครึ่งตัวเป็นช่วงเวลาสั้น ๆ เพื่อหันเลี้ยวเรือไปในทิศทางที่ต้องการให้เร็วขึ้นในกรณีที่ต้องหลบหลีกเรือยามฉุกเฉินหรือมีเรือแล่นตัดหน้าหรือตัดข้ามแม่น้ำแล้วจำเป็นที่จะต้องหลบหลีกให้ทันต่อเหตุการณ์ ถึงแม้เรือจะมีสินค้าน้ำมันบรรทุกมาด้วยก็ตาม

#### 4.4 ข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการเลี้ยวหาง

การเลี้ยวหางของเรือลากจูงที่ดึงหรือลากเรือลำเลียงที่ผูกโยงกันมา 4 ลำต่อ 1 พวงนั้น หมายถึงเรือลากจูงบังคับควบคุมทิศทางการแล่นเรือของเรือลำเลียงทั้ง 4 ลำที่ผูกโยงกันมาให้อยู่ในแนวเส้นตรงเดียวกันกับเส้นทางการเดินเรือที่ขนานกับแนวร่องน้ำทางเรือเดินตามแนวขีดขอบฝั่งของร่องน้ำ เพื่อไม่ให้หางพวงหรือเรือลำเลียงลำใดลำหนึ่งแกว่งหรือเบี่ยงเบนไปขวางกับแนวร่องน้ำของแม่น้ำ ด้วยการใช้อำนาจของเครื่องยนต์เรือและการหันเลี้ยวของเรือลากจูงบังคับให้แนวของหางพวงของเรือลำเลียงเคลื่อนที่ไปตามแนวทางของร่องน้ำขีดขอบร่องให้อยู่ในแนวที่ขนานกับร่องน้ำด้วยการบังคับเครื่องถือท้ายและความแรงของเครื่องยนต์ที่ควบคุมความเร็วให้ทวนหรือตามกระแสที่มากกระทำกับหางพวงหรือเรือลำเลียงทั้ง 4 ลำ ให้อยู่ในทิศทางที่ต้องการได้ และเนื่องจากลักษณะของพื้นที่บริเวณโค้งพระปะแดง ทิศทางการไหลของกระแสน้ำขณะน้ำขึ้นจะมีสภาวะไหลแรงอยู่ทางฝั่งซ้ายของร่องน้ำฝั่งน้ำลึก ดังนั้น เรือลากจูงที่แล่นทวนกระแสน้ำบริเวณนี้จะลดแรงต้านของกระแสน้ำด้วยการตัดข้ามฝั่งแม่น้ำจากฝั่งขวาไปยังฝั่งซ้ายทำให้การเลี้ยวหางพวงเป็นไปด้วยความยากลำบาก และหางพวงของเรือลำเลียงที่ถูกโยงเป็นลำสุดท้ายมักจะปิดขวางร่องน้ำได้ทั้งในขณะน้ำขึ้นและน้ำลง ส่วนกระแสลมที่อาจมีผลกระทบต่อเรือลากจูงเรือลำเลียงในบริเวณนี้จะมีได้แต่เพียง กรณีของการเลี้ยวหางพวงของเรือลำเลียงที่เป็นเรือเปล่าซึ่งไม่ได้บรรทุกสินค้า เพราะเรือลำเลียงที่ไม่มีสินค้าบรรทุกบนเรือนั้นจะมีลักษณะเบาและลอยตัวขึ้น ทำให้มีระยะพื้นน้ำ (Freeboard) สูงขึ้นและมีพื้นที่รับแรงปะทะของลมเพิ่มขึ้น

ดังนั้น การบรรทุกสินค้าของเรือลำเลียงที่บรรทุกมาเต็มพิกัดในทุก ๆ ลำที่ผูกโยงกันมานั้นจะทำให้การเลี้ยวหางของเรือลากจูงยากขึ้น เรือลากจูงจะต้องมีกำลังของเครื่องจักรที่มากพอจึงจะสามารถควบคุมเรือทวนกระแสน้ำหรือเลี้ยวหางพวงที่เรือตามกระแสน้ำไม่ให้ปิดไปกีดขวางร่องน้ำได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งน้ำหนักของสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือลำเลียงแต่ละลำต้องกระจายน้ำหนักกันให้น้ำหนักบรรทุกมีค่าใกล้เคียงกันทุกลำ เพราะถ้าน้ำหนักบรรทุกของเรือลำเลียงแต่ละลำมีความแตกต่างกันมากจะทำให้เรือแต่ละลำแกว่งไปในทิศทางที่แตกต่างกัน ซึ่งจะทำให้การเลี้ยวหางของเรือลากจูงยิ่งมีความยากลำบากมากยิ่งขึ้น ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่าการเลี้ยวหางของ

เรือลากจูงในปัจจุบันเป็นการใช้ประสบการณ์และความชำนาญของผู้ควบคุมเรือลากจูงที่ได้รับการถ่ายทอดจากรุ่นสู่รุ่นที่ยังไม่มีสถาบันการศึกษาใดเปิดสอนในหลักสูตร จึงมีผลทำให้คนประจำเรือของเรือที่ลากจูงเรือลำเลียงหรือเรือโป๊ะขาดแคลน โดยเฉพาะตำแหน่งนายท้ายเรือที่มีความรู้ความชำนาญและประสบการณ์ มีความสามารถปฏิบัติงานบนเรือลากจูงและเรือลำเลียงที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ซึ่งต้องเดินเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำสายหลักต่างๆ คณะผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า หน่วยงานภาครัฐที่มีอำนาจหน้าที่ควรร่วมมือกับสถาบันการศึกษาด้านพาณิชย์นาวี จัดให้มีการฝึกอบรมและออกประกาศนียบัตรเฉพาะทางแก่คนประจำเรือของเรือลากจูงเพื่อช่วยเพิ่มพูนทักษะการเดินเรือ และช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

#### 4.5 ข้อปฏิบัติเกี่ยวกับการเดินเรือที่ใช้ในการลากจูง และการติดต่อสื่อสารระหว่างเรือที่อยู่ในบริเวณเดียวกัน

โดยทั่วไปแล้ว เรือลากจูงเรือลำเลียงในแต่ละพวงจะแบ่งออกเป็นเรือลากจูงเรือลำเลียงออกสู่ทะเลกับเรือลากจูงเรือลำเลียงที่เดินเรือในแม่น้ำซึ่งจะมีกำลังของเครื่องยนต์ที่ต่างกัน อย่างไรก็ตาม การควบคุมทิศทางการลากจูงและการเลี้ยวของเรือลำเลียงจำเป็นที่จะต้องใช้กำลังแรงของเครื่องยนต์เป็นสำคัญร่วมกับการใช้หางเสือของเรือลากจูงในการบังคับทิศทางของหางพวงให้ขนานกับแนวร่องน้ำโดยที่ไม่ให้หางพวงไปกีดขวางทางเดินเรือของเรือใหญ่หรือขวางร่องน้ำ โดยเฉพาะขณะที่ลากจูงเรือลำเลียงที่ไหลไปตามกระแสน้ำหรือทวนกระแสน้ำในช่วงของการเลี้ยวหางพวงผ่านโค้งหักข้อศอกหรือเลี้ยวตัดข้ามแม่น้ำของเรือลากจูง ดังนั้น การใช้เรือประมงตัดแปลงลากเรือลำเลียงจึงไม่มีกำลังเครื่องจักรที่เพียงพอและไม่สามารถเลี้ยวหางพวงได้ในระหว่างการแล่นตัดข้ามฝั่งแม่น้ำจากฝั่งขวามายังฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา

การไหลของกระแสน้ำในขณะน้ำขึ้น ทิศทางของกระแสน้ำจะไหลไปทางทิศตะวันออก เรือสินค้าที่มีอัตราการกินน้ำลึก (Draught) มากจะวิ่งผ่านเข้าโค้งพระปะแดงเข้าขณะเวลาน้ำขึ้นและจะแล่นตามกระแสน้ำเนื่องจากต้องการให้มีระดับน้ำใต้ท้องเรือที่สูงและมีระยะห่างจากท้องเรือถึงพื้นร่องน้ำที่มากเพียงพอเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ ส่วนเรือลากจูงก็ต้องการที่จะอาศัยความเร็วของกระแสน้ำที่ไหลตามธรรมชาตินำพาตัวเรือไปตามทิศทางที่ต้องการเพื่อประหยัดพลังงานและน้ำมันเชื้อเพลิง แต่ในบางเวลาเรือลากจูงก็จำเป็นที่จะต้องแล่นเรือทวนกระแสน้ำด้วย ไม่ว่าจะเป็นเวลาน้ำขึ้นหรือน้ำลงในบริเวณดังกล่าว เนื่องจากกำหนดการที่ต้องเปลี่ยนประเภทของเรือลากจูงแม่น้ำไปเป็นเรือลากจูงทะเล รวมถึงความจำเป็นของเรือลากจูงที่ต้องตัดข้ามฝั่งแม่น้ำเพื่อที่จะไปเข้าเทียบท่าหรือเทียบเรือใหญ่ที่จอดอยู่ที่ท่าเรือหรือหลักกลางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาด้วย ทำให้ช่วงเวลาน้ำขึ้นจะมีเรือใหญ่และเรือลากจูง รวมถึงเรืออื่น ๆ ออกปฏิบัติการเดินเรืออยู่อย่างคับคั่ง เรือที่แล่นตามกันอยู่จะหลีกเลี่ยงการแซงกันหรือแล่นสวนกันกับเรืออื่น ๆ ในบริเวณนี้ ดังนั้น การสื่อสารกันทางวิทยุสื่อสาร (Very High Frequency: VHF) ระหว่างเรือใหญ่กับเรือใหญ่ หรือเรือใหญ่กับเรือลากจูงที่มีหางพวงผูกโยงกับเรือลำเลียงทั้ง 4 ลำ ถือว่ามีความสำคัญอย่างมาก ในทางปฏิบัติจะมีการเรียกขานชื่อเรือและรับทราบตำบลที่เรือของแต่ละลำเพื่อให้ทราบตำแหน่งที่แท้จริง แล้วจึงพูดคุยนัดหมายตำแหน่งที่จะทำการแล่นสวนกัน โดยจะให้เรือใหญ่เป็นฝ่ายชะลอความเร็วหรือเรือลากจูงเป็นฝ่ายหยุดรอนั้นขึ้นอยู่กับการสื่อสารและจะต้องทำความเข้าใจตรงกันว่าเรือลำใดควรที่จะเป็นฝ่ายผ่านโค้งหักข้อศอกก่อน เพื่อหลีกเลี่ยงการสวนกันหรือแซงกันในบริเวณโค้งพระปะแดง ซึ่งในทางปฏิบัติจะพูดคุยนัดหมายและเฝ้าฟังกันทาง VHF ช่อง 13 การขาดการติดต่อกันหรือการพูดคุยกันส่วนตัวที่רבกวนการสื่อสารทางช่องนี้จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ อีกทั้งการใช้วิทยุสื่อสารเรียกขานกันแล้วไม่มีการตอบรับ

หรือการใช้ผิดช่องสัญญาณก็จะเป็นอุปสรรคสำคัญอีกประการหนึ่งที่จะทำให้ไม่สามารถติดต่อสื่อสารกันได้ ดังนั้น การฝึกอบรมผู้ควบคุมเรือลากจูงเกี่ยวกับการใช้เครื่องมืออุปกรณ์ในการติดต่อสื่อสารระหว่างเรือต่อเรืออย่าง ถูกต้อง และออกประกาศนียบัตรให้กับคนประจำเรือของเรือลากจูงที่ผ่านการฝึกอบรมหลักสูตรการใช้วิทยุสื่อสาร ทางเรือ จะช่วยป้องกันและลดอุบัติเหตุการโศกนาฏกรรมของเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำสายอื่น ๆ ที่มีการขนส่ง ทางน้ำได้อย่างมีนัยสำคัญ

## 5. ข้อเสนอแนะในทางกฎหมายเพื่อการเดินเรือที่ปลอดภัย

คณะผู้เขียนมีข้อเสนอแนะเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือในร่องน้ำแคบของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะในบริเวณที่เป็นจุดอันตรายอย่างบริเวณโค้งพระปะแดง ดังต่อไปนี้

ประการที่หนึ่ง เสนอแนะให้หน่วยงานรัฐดำเนินการกวดขันตามมาตรการที่บังคับให้เรือลากจูงที่ลากหาง พวงติดตั้งอุปกรณ์ระบบสำแดงข้อมูลเรืออัตโนมัติ (Automatic Identification System: AIS) เพื่อที่จะทำให้เรือ ใหญ่สามารถทราบข้อมูลและตำแหน่งของเรือลากจูงที่พ่วงเรือลำเลียงซึ่งผูกโยงกันมาได้อย่างชัดเจน ซึ่งในเรื่องนี้ นอกเหนือไปจากการบังคับให้เรือกลต้องมีการติดตั้งระบบสำแดงข้อมูลเรืออัตโนมัติตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่า ด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการติดตั้งระบบสำแดงข้อมูลเรืออัตโนมัติในการออกไปสำคัญรับรองการ ตรวจเรือเพื่อออกไปอนุญาตให้เรือ พ.ศ. 2560 แล้ว ณ ปัจจุบันกรมเจ้าท่ายังได้มีมาตรการกำหนดให้เรือเดินทะเล เฉพาะเขตที่มีวัตถุประสงค์ใช้เพื่อลากจูงเรือเดินทะเลที่มีใช้เรือกลต้องติดตั้งระบบสำแดงข้อมูลเรืออัตโนมัติ ไม่ต่ำกว่า ชั้นคลาส A หรือ B แล้วแต่กรณี (ขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ) ทั้งนี้ ตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือและใบสำคัญ แสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย สำหรับเรือเดินทะเลเฉพาะเขตและเดินชายแดน พ.ศ. 2561<sup>14</sup> และใน ส่วนของเรือลำเลียงนั้นก็จะต้องได้รับการตรวจโดยพนักงานตรวจเรือของกรมเจ้าท่า หรือผู้ตรวจเรือลำเลียงของ สถาบันการตรวจเรือที่มีอำนาจในการตรวจเรือลำเลียงแทนเจ้าพนักงานตรวจเรือ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้เรือและใบสำคัญ แสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย สำหรับเรือลำเลียง พ.ศ. 2565<sup>15</sup> และนอกจากนี้ อุปกรณ์ประจำเรือก็ พึ่งที่จะต้องผ่านการทดสอบจากกรมเจ้าท่า ตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการทดสอบอุปกรณ์ประจำเรือ ให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ปรากฏในหนังสือเวียนของคณะกรรมการความปลอดภัยทางทะเล (Maritime Safety Committee: MSC) ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) ที่ MSC.1/Circ.1307 เรื่อง แนวทางปฏิบัติสำหรับการตรวจและออกไปสำคัญรับรองแสดงการปฏิบัติโดยเรือตาม ข้อกำหนดในการส่งข้อมูลแอลอาร์ไอที (Guidance on the Survey and Certification of Compliance of Ships with the Requirement to Transmit LRIT Information) และที่แก้ไขเพิ่มเติม ตามภาคผนวก 1 ที่แนบ

<sup>14</sup> ดู ข้อ 13 ของข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และค่าธรรมเนียมการตรวจและการออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่อ อนุญาตให้ใช้เรือและใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย สำหรับเรือเดินทะเลเฉพาะเขตและเดินชายแดน พ.ศ. 2561, <<https://dl.parliament.go.th/backoffice/viewer2300/web/previewer.php>>, สืบค้นเมื่อ 21 กุมภาพันธ์ 2568.

<sup>15</sup> ดู ข้อ 5 และข้อ 7 ของข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการออกไปสำคัญรับรองการตรวจเรือเพื่ออนุญาตให้ใช้ เรือและใบสำคัญแสดงการตรวจเรือเพื่อจดทะเบียนเรือไทย สำหรับเรือลำเลียง พ.ศ. 2565, <[https://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2565/E/156/T\\_0039.PDF](https://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2565/E/156/T_0039.PDF)>, สืบค้นเมื่อ 21 กุมภาพันธ์ 2568

ท้ายข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการออกไปสำคัญรับรองสำหรับระบบจำแนกและติดตามเรือระยะไกล พ.ศ. 2566<sup>16</sup>

**ประการที่สอง** เสนอแนะให้หน่วยงานรัฐดำเนินการกวดขันตามมาตรการที่บังคับให้การลากจูงเรือลำเลียงที่บรรทุกสินค้าในแม่น้ำเจ้าพระยาต้องมีเรือดึงท้ายหรือโต่งท้าย ซึ่งมีกำลังของเครื่องจักรไม่น้อยกว่ากำลังของเครื่องจักรเรือลากจูงในระยะ 500 เมตร ก่อนเข้าและหลังออกจากพื้นที่ที่กำหนดดังเช่นบริเวณโค้งพระปะแดง ตามข้อ 8 ของประกาศกรมเจ้าท่าที่ 72/2564 เรื่อง กำหนดให้แม่น้ำเจ้าพระยา เขตท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นพื้นที่ควบคุมการเดินเรือสำหรับเรือลำเลียงและเรือลากจูงเป็นการเฉพาะคราว ซึ่งเป็นกฎหมายลำดับรองที่ออกตามความมาตรา 52 ทวิ วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 เพื่อให้ทิศทางการเดินเรือของหางพวงของเรือลำเลียงทั้ง 4 ลำโดยเฉพาะลำที่ 3 และลำที่ 4 ที่ผูกโยงกันมาอยู่ในการควบคุมไม่ให้แกว่งหรือปิดไปกีดขวางร่องน้ำหรือไปกวาดบ้านเรือนหรือสิ่งปลูกสร้างริมฝั่งของแม่น้ำพังเสียหาย โดยผู้ควบคุมเรือดึงท้ายหรือโต่งท้ายนี้จะคอยทำหน้าที่เลี้ยวหันหัวเรือดึงปรับแต่งให้เรือลำเลียงลำที่ 3 และลำที่ 4 อยู่ในแนวร่องน้ำทางเรือเดินใกล้ขอบร่องได้เร็วขึ้นขณะตัดข้ามฝั่งแม่น้ำและในขณะที่แล่นผ่านโค้งหักข้อศอกได้อย่างปลอดภัย

**ประการที่สาม** เสนอแนะให้หน่วยงานรัฐดำเนินการกวดขันตามมาตรการที่บังคับว่า การลากจูงเรือลำเลียงนั้น เรือลากจูงต้องมีกำลังของเครื่องจักรใหญ่ไม่น้อยกว่า 200 แรงม้า (149.20 กิโลวัตต์) และขณะจูงทวนน้ำไปต้องมีความเร็วชั่วโมงละ 2 ไมล์ (3.70 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) เป็นอย่างน้อย ตามข้อ 5 ของประกาศกรมเจ้าท่าที่ 72/2564 เรื่อง กำหนดให้แม่น้ำเจ้าพระยา เขตท่าเรือกรุงเทพฯ เป็นพื้นที่ควบคุมการเดินเรือสำหรับเรือลำเลียงและเรือลากจูงเป็นการเฉพาะคราว ทั้งนี้ เพื่อให้เรือลากจูงมีกำลังเครื่องจักรที่เพียงพอในการดึงลากหางพวงของเรือลำเลียงทั้ง 4 ลำที่บรรทุกสินค้ามาเต็มลำเรือโดยสามารถฝ่ากระแสหรือกระแสน้ำที่มีกำลังแรงขณะแล่นตัดข้ามฝั่งแม่น้ำและในขณะที่แล่นผ่านโค้งหักข้อศอกรวมถึงในยามฉุกเฉินได้อย่างทันท่วงที

**ประการที่สี่** เสนอแนะให้มีการจัดระเบียบการเดินเรือหรือช่องทางการเดินเรือ (Traffic Zone) ของเรือลากจูงที่ลากจูงเรือลำเลียงที่ผูกโยงกันมาบริเวณร่องน้ำแคบของแม่น้ำเจ้าพระยา โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่วิกฤตดังเช่นโค้งพระปะแดงอย่างเป็นระบบ รวมถึงช่องทางที่ใช้ตัดข้ามแม่น้ำบริเวณพื้นที่ที่มีการเดินเรืออย่างหนาแน่นและเสี่ยงอันตรายต่อการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ

**ประการที่ห้า** เสนอแนะให้จัดให้มีการฝึกอบรมผู้ควบคุมเรือลากจูงหรือนายท้ายเรือลากจูงทั้งหลักสูตรการเดินเรือในแม่น้ำและชายฝั่งอ่าวไทยรวมถึงหลักสูตรการใช้วิทยุสื่อสารของเรือลากจูงที่มีอุปกรณ์สื่อสารที่มีประสิทธิภาพและออกประกาศนียบัตรเป็นการเฉพาะแก่ผู้ควบคุมเรือหรือนายท้ายที่ผ่านการฝึกอบรม เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติหน้าที่ด้านการเดินเรือได้อย่างปลอดภัย

**ประการที่หก** เสนอแนะให้นายเรือที่ได้รับประกาศนียบัตรนำร่องพิเศษที่นำเรือสินค้าและผู้ควบคุมเรือลากจูงให้ความร่วมมือกันในการปฏิบัติการณ์การเดินเรือและปฏิบัติต่อกันตามประเพณีของการเป็นชาวเรือที่ดีเพื่อให้

<sup>16</sup> ข้อ 13 ของข้อบังคับกรมเจ้าท่า ว่าด้วยหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และค่าธรรมเนียมการออกไปสำคัญรับรองสำหรับระบบจำแนกและติดตามเรือระยะไกล พ.ศ. 2566, <<https://laws.md.go.th/laws-implement/home/viewfile/0-1-20230809104128P.PDF>>, สืบค้นเมื่อ 21 กุมภาพันธ์ 2568

การใช้ประโยชน์จากทะเลรวมถึงร่องน้ำภายในแม่น้ำเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยซึ่งจะส่งผลให้อุบัติเหตุจากการเดินเรื่อนั้นมีระดับของโอกาสในการเกิดขึ้นที่ลดลง

ประการที่เจ็ด เสนอแนะให้นายเรือสินค้าและผู้ควบคุมเรือลากจูงที่เดินเรืออยู่ภายในแม่น้ำเจ้าพระยาปฏิบัติตามกฎการเดินเรือที่ออกตามความพระราชบัญญัติป้องกันเรือโดนกัน พ.ศ. 2522 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456 อย่างเคร่งครัด และหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้องควรนำเสนอหรือเผยแพร่ผลการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายฉบับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการเดินเรือสู่สาธารณชน พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นจากผู้ประกอบการหรือผู้ปฏิบัติหน้าที่ซึ่งเป็นผู้ที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อบังคับของกฎหมาย เพื่อจะได้นำเอาเสียงสะท้อน (feedback) ของผู้มีส่วนได้เสียมาพิจารณาปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ให้มีหลักเกณฑ์ที่ปฏิบัติตามได้อย่างเหมาะสมและสามารถบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อมิให้เป็นภาระหรือเป็นอุปสรรคต่อการปฏิบัติหรือการเตรียมการของผู้ประกอบการและในขณะเดียวกันก็ยังคงจุดยืนที่สำคัญเกี่ยวกับการเสริมสร้างความปลอดภัยแก่การเดินเรือและกิจการพาณิชย์ในภาพรวม

## 6. ความส่งท้าย

การเดินเรือในน่านน้ำไทย ไม่ว่าจะเป็นการเดินเรือในทะเลหรือในแม่น้ำภายในประเทศ มีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการโดนกันของเรือได้ทั้งสิ้น โดยเฉพาะในบางบริเวณพื้นที่ของแม่น้ำที่มีลักษณะโค้งงอตามสภาพทางภูมิศาสตร์อันนำมาซึ่งข้อจำกัดทางด้านทัศนวิสัยของผู้ปฏิบัติการเดินเรือ ดังที่ได้ปรากฏให้เห็นแล้วในคำพิพากษานี้ และโดยที่การเดินเรือในแม่น้ำนั้นก็เป็นเส้นทางสำคัญต่อการขนส่งเพราะเป็นช่องทางที่จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถบรรทุกสินค้าที่มีปริมาณมากไปยังจุดหมายปลายทาง อีกทั้งยังเป็นจุดหมายที่สำคัญต่อการเชื่อมต่อประตูทางการค้าที่จะนำไปสู่การส่งเสริมด้านการนำเข้า-ส่งออกและการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้นการใช้ช่องทางเดินเรือที่ปลอดภัยจึงเป็นส่วนสำคัญต่อการผลักดันให้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (Inland Waterway Transport: IWT) เป็นอีกทางเลือกหนึ่งของรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพที่ผู้ประกอบการอาจเลือกใช้นอกเหนือไปจากการขนส่งทางถนนที่นับวันยิ่งมีความหนาแน่นและยังผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด อีกทั้งยังเป็นต้นเหตุของภาวะมลพิษทางอากาศในสัดส่วนที่มีนัยสำคัญ

ฉะนั้น เพื่อประโยชน์ในการนำเสนอนโยบายสาธารณะ การเสริมสร้างความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำที่เป็นมาตรการเชิงป้องกัน (Preventive measure) และการทำให้แนวทางในการพิจารณาและวินิจฉัยคดีเพื่อการเยียวยาความเสียหาย (Remedial measure) ในกรณีที่เกิดเหตุเรือโดนกันมีความชัดเจนยิ่งขึ้น คณะผู้เขียนจึงหวังเป็นอย่างยิ่งว่ากรณีศึกษาจากคำพิพากษาศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศกลาง คดีหมายเลขแดงที่ กค.112/2550 ดังที่ได้นำเสนอนี้จะเป็นประโยชน์ต่อการได้ศึกษาเรียนรู้ข้อพิจารณาที่น่าสนใจเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน รวมถึงกฎหมายว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งและค่าเสียหายจากเรือโดนกัน อันจะยังผลให้การบังคับใช้กฎหมายที่กล่าวถึงข้างต้นนี้เป็นไปด้วยความเป็นธรรมและมีประสิทธิภาพภายใต้ความรู้ความเข้าใจในบริบทและทางปฏิบัติของผู้ทำการในเรือและการเดินเรือที่ปลอดภัย