

ความรับผิดของสมาคมจัดชั้นเรือ (Liability of Classification Society)

พรเพ็ญ พัทธกษวาณิช¹

บทคัดย่อ

สมาคมจัดชั้นเรือเป็นองค์กรเอกชน ทำหน้าที่ตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือและนำไปใช้ในการประกันภัยทางทะเล แม้ว่าสมาคมจัดชั้นเรือจะได้ออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือให้แก่เจ้าของ แต่ใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือดังกล่าวไม่ได้เป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าสมาคมจัดชั้นเรือให้การรับรองว่าเรือลำที่ได้รับการตรวจนั้นอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย แต่เป็นเพียงหลักฐานที่แสดงให้เห็นได้ว่าเรือที่ต่อสร้างขึ้นหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเรือนั้นเป็นไปตามมาตรฐานและกฎข้อบังคับที่สมาคมจัดชั้นเรือเป็นผู้กำหนด หรือเรือลำดังกล่าวมีมาตรฐานเป็นไปตามที่อนุสัญญาระหว่างประเทศได้กำหนดไว้เท่านั้น

แต่การตรวจเรือดังกล่าวก็ยังมีข้อจำกัดในการตรวจ เช่นเรือมีขนาดใหญ่ หรือขาดเจ้าหน้าที่ตรวจเรือที่เพียงพอ ดังนั้นหากมีข้อผิดพลาดขึ้นสมาคมจัดชั้นเรือมีความรับผิดทั้ง ความรับผิดต่อสัญญา ความรับผิดต่อบุคคลภายนอกหรือความรับผิดของสมาคมจัดชั้นเรือต่อรัฐ ดังนี้

Abstract

Classification Society is a non-governmental Organization which is survey of ship for issue classification certificate that used in insurance. However, such a certificate doesn't imply a warranty of seaworthiness of the ship but it only show that the ship is in compliance with the Rules that published by the Society issuing the classification certificate or the ship has standard that International Convention Regulations. Although Classification Society must survey of ship under their Rules and International standard but it has limit of survey. For example, size of ship or it doesn't have enough surveyor. So it can be wrong survey and has liability towards the party or third person or Flag state

¹ นิติศาสตรบัณฑิต.เนติบัณฑิตไทย 65

สมาคมจัดชั้นเรือ (Classification Society)² เป็นองค์กรเอกชนประเภทไม่แสวงหากำไร ทำหน้าที่ตรวจเรือรวมไปถึงอุปกรณ์และเครื่องมือต่างๆที่อยู่บนเรือ เพื่อให้เรือเดินทะเลเกิดความปลอดภัยในการเดินเรือและป้องกันมลพิษที่จะเกิดขึ้นจากการเดินเรือในทะเล โดยจะทำการตรวจเรือเพื่อจัดชั้นเรือ หรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นตัวแทนของรัฐที่เรือชักธง (Flag State) รวมถึงให้บริการตรวจประเมินและรับรองทางด้านเทคนิคและเป็นที่ปรึกษาทางด้านเทคนิควิชาการให้กับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวี (maritime Industry)³ เนื่องจากองค์กรดังกล่าวมีบุคลากรที่มีความรู้และผู้เชี่ยวชาญจากหลากหลายสาขาวิชา รวมทั้งมีสถาบันวิจัย (research Institute) ซึ่งได้ทำการศึกษา ค้นคว้า และวิจัยในเรื่องต่างๆที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีมาเป็นเวลานาน⁴

ในปัจจุบันสมาคมจัดชั้นเรือได้เข้ามามีบทบาทสำคัญในด้านการประกันภัยทางทะเลเป็นอย่างมาก เนื่องจากในการกำหนดเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันภัยจะพิจารณากำหนดเบี้ยประกันภัยจากสภาพและลักษณะของเรือที่บรรทุกสินค้า เพราะในการเดินทางทางทะเลนั้นเรือเป็นพาหนะที่เข้ามามีบทบาทสำคัญในการขนส่ง หากเรือมีสภาพเก่าชำรุดทรุดโทรมหรือการต่อสร้างเรือและการติดตั้งเครื่องมือเครื่องใช้บนเรือไม่ได้มาตรฐาน โอกาสที่เรือจะเกิดอุบัติเหตุหรือก่อให้เกิดความเสียหายในระหว่างการเดินทางก็เกิดได้ง่าย ส่งผลให้เบี้ยประกันภัยอาจจะสูงตามไปด้วย แม้ว่าในอดีตเรือที่ใช้สำหรับเดินทะเลยังมีจำนวนไม่มากและต่อสร้างแบบง่าย ๆ ไม่สลับซับซ้อนเท่าในปัจจุบัน แต่เมื่อจำนวนเรือเดินทะเลมากขึ้นและเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความขัดแย้งขึ้นระหว่างเจ้าของเรือและบริษัทประกันภัย บริษัทประกันภัยจึงใช้วิธีการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญซึ่งเป็นบุคคลหรือองค์กรภายนอกเข้ามาเป็นคนกลางในการตรวจสอบสภาพเรือและจัดชั้นเรือแทนบริษัทประกันภัยที่ทำหน้าที่ตรวจเรือและจัดชั้นเรือด้วยตนเอง

ด้วยเหตุนี้บริษัทประกันภัยจึงมักจะกำหนดเงื่อนไขมาตรฐานของเรือที่จะรับประกันภัยไว้ว่าเรือที่บริษัทจะรับประกันภัยนั้นจะต้องอยู่ในสมาคมจัดชั้นเรือที่บริษัทประกันภัยกำหนด บริษัทประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยได้กำหนดไว้ว่า การรับประกันภัยเรือเดินทะเล เรือจะต้องอยู่ในสมาคมจัดชั้นเรือที่บริษัทประกันภัยได้กำหนดไว้⁵ ถึงแม้ว่าบริษัทประกันภัยจะได้มีเงื่อนไขดังกล่าวมาแล้ว

² เนื่องจากคำว่า Classification Society นั้นสามารถเรียกได้หลายรูปแบบ กล่าวคือในหนังสือทางวิชาการบางเล่มเรียก Classification Society ว่าสมาคมจัดชั้นเรือหรือคลาส (class) ในขณะที่กฎหมายที่เกี่ยวข้องในเรื่องดังกล่าว ได้แก่ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือเรียก Classification Society ว่าสมาคมจัดชั้นเรือ ดังนั้นเพื่อให้ผู้อ่านสามารถทำความเข้าใจในเรื่อง Classification Society ได้ตรงกับเจตนารมณ์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องและไม่เกิดความสับสน ผู้เขียนจึงขอเรียก Classification Society ว่าสมาคมจัดชั้นเรือ

³ International Association of Classification Societies, "Classification Societies –What ,Why and How ?" search 17 November 2014 from http://www.iacs.org.uk/document/public/explained/Class_WhatWhy&How.PDF

⁴ มหาวิทยาลัยพาณิชย์นาวีนานาชาติ วิทยาเขตศรีราชา, "โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการจัดตั้งสมาคมจัดชั้นเรือของไทยงานวิจัย" รายงานฉบับสมบูรณ์เสนอต่อกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม, 2555: น.40

⁵ บริษัทไทยศรีประกันภัยจำกัด, "ข้อกำหนดในการประกันภัยทางทะเล" สืบค้นเมื่อ 31 สิงหาคม 2557,

<http://www.thaisri.com/media/file/2.pdf>

ข้างต้น แต่เงื่อนไขดังกล่าวก็ไม่ได้มีลักษณะเคร่งครัดถึงขนาดที่ว่าเรือที่ไม่ได้อยู่ในสมาคมจัดชั้นเรือ บริษัทประกันภัยจะไม่รับประกันภัย เพียงแต่ถ้าผู้เอาประกันภัยอาจจะต้องเสียค่าเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นจากปกติ หรือในกรณีที่อยู่ในสมาคมจัดชั้นเรืออื่นที่บริษัทประกันภัยไม่ได้กำหนดไว้ การพิจารณาคัดเบี้ยประกันภัยก็จะพิจารณาจากมาตรฐานของสมาคมจัดชั้นเรือดังกล่าวนั้นว่ามีมาตรฐานต่ำกว่าหรือสูงกว่ามาตรฐานของสมาคมจัดชั้นเรือที่บริษัทประกันภัยกำหนด ถ้าหากมีมาตรฐานที่ต่ำกว่าเบี้ยประกันภัยก็จะสูงกว่าปกติเช่นเดียวกับการที่ไม่ได้อยู่ในสมาคมจัดชั้นเรือ⁶

ในการตรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรื่อนั้นจะแตกต่างกันไปในแต่ละสมาคม เนื่องจากสมาคมจัดชั้นเรือแต่ละแห่งสามารถกำหนดกฎข้อบังคับรวมทั้งคู่มือการปฏิบัติ เพื่อเป็นมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยของเรือขึ้นใช้บังคับเองได้ ซึ่งเรือที่ได้ทำการต่อสร้างขึ้นหรือได้รับการตรวจเรือจากสมาคมใดก็จะได้รับใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือ (Classification Certificate) จากสมาคมจัดชั้นเรื่อนั้น ในการตรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรื่อนั้นจะตรวจเรือตั้งแต่แบบแปลนของเรือ ความแข็งแรงของโครงสร้างและความสมบูรณ์ของชิ้นส่วนที่จะนำมาประกอบเป็นตัวเรือ (hull) เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆที่อยู่บนเรือรวมไปถึงความปลอดภัยของใบจักรและระบบขับเคลื่อน (propulsion and steering systems) ของเรือเพื่อให้มั่นใจได้ว่าเรือมีการบำรุงรักษาและอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (seaworthiness)

ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น จะเห็นได้ว่าการตรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือแต่ละแห่งนั้นมีกฎข้อบังคับและมาตรฐานในการตรวจเรือไม่เท่าเทียมกัน ทำให้มีความจำเป็นต้องมีองค์กรกลางขึ้นมาเพื่อทำการตรวจสอบการออกใบสำคัญรับรองจัดชั้นเรือของสมาคมจัดชั้นเรืออีกทีหนึ่งว่า มีมาตรฐานสอดคล้องกับที่อนุสัญญาระหว่างประเทศในเรื่องที่เกี่ยวข้องกำหนดไว้หรือไม่ รวมไปถึงให้การช่วยเหลือในด้านข้อมูลข่าวสารเทคโนโลยีต่างๆ และองค์ความรู้ที่ใช้ในอุตสาหกรรมพาณิชย์นาวีแก่สมาคมจัดชั้นเรือที่ได้จดทะเบียนขึ้นกับองค์กรกลางดังกล่าวไว้ ซึ่งในปัจจุบันองค์กรหลักที่ทำหน้าที่ดังกล่าว ได้แก่ International Association of Classification Societies (IACS) ในฐานะที่เป็นที่ปรึกษาให้แก่องค์กรการกฎหมายเดินเรือของโลก (International Maritime Organization: IMO) ซึ่งเป็นองค์กรที่ทำหน้าที่ดูแลในเรื่องการเดินเรือทางทะเลระหว่างประเทศในเรื่องต่างๆ ถึงแม้ว่าปัจจุบันจะมีสมาคมจัดชั้นเรือที่ดำเนินการตรวจเรือทั่วโลกมากกว่า 50 สมาคม แต่มีสมาคมจัดชั้นเรือเพียง 13 สมาคม⁷ เท่านั้นที่ได้ขึ้นทะเบียนกับ IACS และมีฐานะเป็นสมาคมจัดชั้นเรือระดับสากล (International Ship Classification Society) เพราะเป็นสมาคมที่ได้ผ่านการตรวจรับรองมาตรฐานคุณภาพในการบริหารองค์กรที่ IACS กำหนดขึ้น ส่วนสมาคมจัดชั้นเรือที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของ IACS จะถูกองค์กรกลางที่จัดตั้งขึ้นโดยประเทศที่มีสมาคมจัดชั้นเรื่อนั้นหรือที่เรียกว่า National Flag Society เป็นผู้ตรวจสอบและควบคุม ซึ่งประเภทของการตรวจเรือตามกฎหมายข้อบังคับของ IACS ที่กำหนดให้ตรวจมีดังนี้ คือ

⁶ ตระกูล พุ่มเสนาะ, “ตอนสถาบันชั้นเรื่อนั้นหนอ...คืออะไรและสำคัญอย่างไร” สืบค้นเมื่อ 31 สิงหาคม 2557, จาก

<http://elib.coj.go.th/Article/article-f6.pdf>

⁷ ปัจจุบันประเทศไทยได้ให้การรับรองสมาคมจัดชั้นเรือที่เป็นสมาชิกของ IACS ทั้งสิ้น 8 สมาคม ได้แก่สมาคมจัดชั้นเรือดังต่อไปนี้ AMERICAN BUREAU OF SHIPPING ของประเทศสหรัฐอเมริกา BUREAU VERITAS ของประเทศฝรั่งเศส DET NORSKE VERITAS ของประเทศนอร์เวย์ GERMANISCHER LLOYD ของประเทศเยอรมัน LLOYD REGISTER OF SHIPPING ของประเทศอังกฤษ NIPPON KAIJI KYOKAI ของประเทศญี่ปุ่นและ Indian Register of Shipping ของประเทศอินเดีย

1. Survey for Ship during Construction เป็นการตรวจเรือขณะทำการต่อสร้างใหม่ โดยจะตรวจก่อนที่เรือจะถูกจัดชั้นเรือและจดทะเบียน (Register of Ship) ขึ้นกับสมาคมจัดชั้นเรือนั้น

2. Survey for Maintenance of Class เป็นการตรวจภายหลังจากที่เรือได้รับการจัดชั้นและจดทะเบียนขึ้นกับสมาคมแล้ว โดยจะตรวจสภาพตามรอบเวลาที่ถูกระบุไว้ในกฎข้อบังคับของสมาคม เพื่อเป็นการรับรองว่าเรือยังอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและเรือลำดังกล่าวนี้ยังมีสถานะคงอยู่ในลำดับชั้นนั้น (maintenance of Class)

3. Annual Class Survey เป็นการตรวจเรือประจำปี โดยจะตรวจทุกรอบระยะเวลา 12 เดือน

4. Intermediate Survey เป็นการตรวจสภาพตามรอบระยะเวลา โดยจะตรวจภายในรอบระยะเวลา 3 เดือนก่อนหรือหลังวันครบรอบปีที่ 2 หรืออาจตรวจรอบระยะเวลา 3 เดือนก่อนหรือหลังวันครบรอบปีที่ 7

5. Special Survey เป็นการตรวจสภาพเรืออย่างละเอียด โดยจะตรวจทุกรอบระยะเวลา 5 ปี

6. Docking Survey เป็นการตรวจสภาพท้องเรือและส่วนประกอบของเรือภายนอก โดยจะตรวจทุกรอบไม่เกินระยะเวลา 36 เดือน แต่ภายในระยะเวลา 5 ปี เรือทุกลำจะต้องได้รับการตรวจอย่างน้อย 2 ครั้ง

7. Propeller Shaft Survey เป็นการตรวจสภาพเพลลา ใบจักร โดยจะทำการตรวจทุกรอบระยะเวลา 5 ปี

8. Boiler Survey เป็นการตรวจหม้อไอน้ำ โดยจะทำการตรวจทุกรอบระยะเวลา 3 ปี

นอกจากนี้สมาคมจัดชั้นเรือยังทำการตรวจเรือตามกฎข้อบังคับที่ตนเองเป็นผู้กำหนดขึ้น โดยได้กำหนดให้มีการตรวจเรือตามระยะเวลาดังนี้⁸ คือ

1. การตรวจพิเศษ เป็นการตรวจเพื่อนำไปใช้สำหรับการต่ออายุชั้นเรือ ซึ่งขอบเขตของการตรวจนั้นจะขึ้นอยู่กับอายุและประเภทของเรือ เมื่อตรวจเสร็จเรียบร้อยทางสมาคมจัดชั้นเรือจะออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือให้ ในกรณีที่เรือลำนั้นถูกจัดให้อยู่ในชั้นสูงสุดใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือจะมีอายุ 5 ปี สำหรับเรือที่ถูกจัดอยู่ในชั้นอื่นๆจะมีอายุ 3 ปี

2. การตรวจประจำปี เป็นการตรวจตัวเรือและอุปกรณ์ต่างๆบนเรือโดยละเอียด เพื่อให้มั่นใจว่าเรือและอุปกรณ์ต่างๆบนเรือนั้นได้รับการบำรุงรักษาเป็นอย่างดี โดยจะตรวจเมื่อเจ้าหน้าที่ตรวจเรือกำหนดและในกรณีที่มีความสงสัยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือมีอำนาจเรียกตรวจสอบเพิ่มเติมได้

3. การตรวจตามกำหนดช่วงกลางอายุของใบสำคัญรับรอง เป็นการตรวจในส่วนของเรือที่อาจได้รับการกระทบกระเทือนและเสียหายได้ง่าย เช่น ใบจักรของเรือ (propulsion) หรือเพลลาท้ายเครื่อง (shafts) โดยระยะเวลาที่กำหนดให้ตรวจนั้นจะขึ้นอยู่กับประเภทและอายุของเรือ

4. การตรวจเพิ่มเติม โดยจะทำการตรวจเมื่อมีการซ่อมเรืออันเป็นผลมาจากมีการรายงานจากเจ้าของเรือหรือนายเรือว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับเรือนั้นหรือมีการตรวจพบสิ่งบกพร่องซึ่งส่งผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของเรือหรือประสิทธิภาพหรือความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ตามภาคผนวกนี้ หรือได้มีการซ่อมหรือ

⁸ กฎข้อบังคับการตรวจเรือและระยะเวลาการตรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือ BUREAU VERITAS ของประเทศฝรั่งเศส

เปลี่ยนแปลงเรือ อุปกรณ์ของเรือใหม่ รวมไปถึงกำหนดให้มีการตรวจอุปกรณ์และเครื่องมือที่ติดตั้งบนเรือ (survey for Installation Registration) ด้วย ซึ่งเป็นการตรวจตามกฎหมายข้อบังคับสำหรับการติดตั้งอุปกรณ์และเครื่องมือบนเรือ เช่น เครื่องทำความเย็นสำหรับสินค้าของเรือห้องเย็น เครื่องมือการยกขนสินค้า อุปกรณ์ช่วยชีวิต โดยหลังจากที่มีการติดตั้งอุปกรณ์บนเรือสมาคมจัดชั้นเรือจะทำการตรวจสอบอยู่เป็นระยะๆ เพื่อให้แน่ใจว่าอุปกรณ์เหล่านั้นอยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้ทันที⁹

การตรวจเรือดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นนั้นจะทำการตรวจโดยเจ้าหน้าที่ตรวจเรือ (surveyor) ของสมาคมจัดชั้นเรือนั้นๆเอง และเมื่อตรวจเรือครบถ้วนตามกฎหมายข้อบังคับแล้ว เจ้าหน้าที่ตรวจเรือจะส่งรายงานพร้อมผลการตรวจเรือให้คณะกรรมการของสมาคม ตรวจสอบและพิจารณา เมื่อได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการแล้วเรือลำดังกล่าวก็จะได้รับใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือ(Classification Certificate) และจะถูกจดทะเบียนกับสมาคมจัดชั้นเรือนั้นๆต่อไป โดยเรือที่อยู่ในสมาคมจัดชั้นเรือใดจะต้องบำรุงดูแลรักษาเรือให้อยู่ในสภาพตามที่มีกฎหมายข้อบังคับของสมาคมจัดชั้นเรือนั้นกำหนดไว้ แต่อย่างไรก็ตาม ใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือจากสมาคมจัดชั้นเรือนั้นมีสถานะทางกฎหมายเป็นเพียงหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่า เรือที่ต่อสร้างขึ้นหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเรือนั้นได้รับการตรวจและมีมาตรฐานตามที่สมาคมจัดชั้นเรือนั้นกำหนด หรือเป็นไปตามมาตรฐานที่อนุสัญญาระหว่างประเทศได้กำหนดไว้เท่านั้น ไม่ได้เป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นได้ว่าสมาคมจัดชั้นเรือให้การรับรองว่าเรือลำดังกล่าวอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

นอกจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น สมาคมจัดชั้นเรือยังมามีบทบาทในการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศในฐานะที่เป็นตัวแทนของรัฐอีกด้วย เนื่องมาจากเรือที่เดินทะเลระหว่างประเทศนั้นมีโอกาสที่จะเผชิญกับเหตุการณ์ต่างๆที่ทำให้เรือไม่อยู่ในสภาพเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ไม่ว่าจะเป็นภัยจากธรรมชาติ เช่น คลื่นลม พายุ หรือเกิดความชำรุดบกพร่องของอุปกรณ์และเครื่องมือบนเรือ หรือระบบขับเคลื่อนของเรือ ทำให้เรือมีโอกาที่จะเกิดอุบัติเหตุและสร้างความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อมได้อย่างกว้างขวาง ด้วยเหตุนี้รัฐเจ้าของธง(Flag State) หรือรัฐเมืองท่า (Port state) จึงจำเป็นต้องเข้าไปควบคุมมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยของเรือที่ใช้เดินทะเลระหว่างประเทศให้มีมาตรฐานเป็นไปตามกฎหมายที่อนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดไว้ ซึ่งวิธีการหนึ่งที่รัฐดังกล่าวใช้คือ การตรวจเรือ โดยมีอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องจำนวน 3 ฉบับ คือ

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 อนุสัญญานี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือ และได้กำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของเรือในเรื่องโครงสร้าง ประเภท วิธีการติดตั้งอุปกรณ์ และการใช้งานของเรือ ซึ่งอนุสัญญานี้มีขอบหมายให้รัฐภาคีในฐานะรัฐเจ้าของธงเรือต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับเรือที่ชักธงรัฐของตนให้มีมาตรฐานขั้นต่ำตามที่อนุสัญญากำหนดไว้ โดย

⁹ มหาวิทยาลัยพาณิชย์นาวินานาชาติ วิทยาเขตศรีราชา,อ่างแก้วในเชิงอรรถที่ 4 น. 36-37

แบ่งประเภทของเรือที่ต้องได้รับการตรวจเป็น 2 ประเภท คือเรือโดยสารกับเรือสินค้า และมีพิธีสาร ค.ศ. 1988 ที่ออกมาแก้ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.1974 ซึ่งกำหนดให้มีการตรวจเรือและกำหนดระยะเวลาการตรวจเรือไว้ดังนี้

สำหรับการตรวจเรือโดยสารได้กำหนดให้มีการ

1. ตรวจเรือครั้งแรกก่อนนำเรือออกใช้งานรวมถึงตรวจโครงสร้างเรือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆบนเรือ เพื่อให้แน่ใจว่าการจัดการวัสดุและส่วนประกอบโครงสร้าง เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา

2. ตรวจเรือเพื่อออกไปสำคัญรับรองใหม่ โดยจะต้องทำการตรวจทุกๆ 12 เดือน เพื่อให้มั่นใจว่าเรื่อนั้นยังอยู่ในสภาพที่เป็นไปตามข้อกำหนดในอนุสัญญา

3. ตรวจเรือเพิ่มเติม โดยจะทำการตรวจเมื่อมีการซ่อมเรืออันเป็นผลมาจากมีการรายงานจากเจ้าของเรือหรือนายเรือว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับเรื่อนั้นหรือมีการตรวจพบสิ่งบกพร่องซึ่งส่งผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของเรือหรือประสิทธิภาพหรือความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ตามภาคผนวกนี้ หรือได้มีการซ่อมหรือเปลี่ยนแปลงเรือ อุปกรณ์ของเรือใหม่

สำหรับกรณีของการตรวจเรือสินค้าได้กำหนดให้มีการ

1. ตรวจอุปกรณ์ช่วยชีวิตและอุปกรณ์อื่นๆของเรือสินค้า
2. ตรวจการติดตั้งวิทยุและเรดาร์ของเรือสินค้า
3. ตรวจโครงสร้าง เครื่องจักรและอุปกรณ์ของเรือสินค้า

โดยการตรวจเรือสามประเภทดังกล่าวข้างต้นจะต้องตรวจภายในระยะเวลาดังต่อไปนี้คือ ตรวจครั้งแรกก่อนนำเรือออกใช้งาน ภายในกำหนดเวลาไม่เกิน 5 ปี ตรวจช่วงกลางอายุใบสำคัญรับรอง ตรวจเรือประจำปี ตรวจเรือเพิ่มเติมเมื่อมีการซ่อมเรืออันเป็นผลมาจากมีการรายงานจากเจ้าของเรือหรือนายเรือว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับเรื่อนั้นหรือมีการตรวจพบสิ่งบกพร่องซึ่งส่งผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของเรือหรือประสิทธิภาพหรือความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ตามภาคผนวกนี้ หรือได้มีการซ่อมหรือเปลี่ยนแปลงเรือ อุปกรณ์ของเรือใหม่

2. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยแนวน้ำบรรทุก ค.ศ.1966 อนุสัญญาได้จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดหลักเกณฑ์ในการคำนวณความสามารถในการบรรทุกสูงสุดของเรือแต่ละประเภท โดยคำนึงถึงความสามารถในการลอยตัวของเรือเพื่อความปลอดภัยในการเดินเรือ อนุสัญญาได้กำหนดวิธีการคำนวณสัดส่วนของตัวเรือตอนที่จะต้องอยู่เหนือน้ำ โดยคำนึงถึงการแบ่งช่องระวางเรือ ความสามารถในการทรงตัวเมื่อเรือเกิดความเสียหาย ซึ่งได้กำหนดให้มีการตรวจและกำหนดระยะเวลาการตรวจเรือ¹⁰ ไว้ดังนี้คือ

¹⁰ Article 14 of Load Lines 1966

1. ตรวจสอบเรือก่อนนำเรือออกใช้งานครั้งแรก รวมถึงตรวจสอบโครงสร้างของเรือและอุปกรณ์ต่างๆ เป็นการตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าการจัดพื้นที่ในเรือ วัสดุที่ใช้และรายการขนาดของโครงสร้างเรือเป็นไปตามกฎข้อบังคับของอนุสัญญา

2. ตรวจสอบเรือตามกำหนดเวลาที่ทางการกำหนด โดยจะกำหนดให้มีการตรวจสอบเรือระยะเวลาห่างกันไม่เกิน 5 ปี เป็นการตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าโครงสร้าง อุปกรณ์ การจัดพื้นที่ในเรือ วัสดุ และรายการขนาดของโครงสร้างของเรือเป็นไปตามกฎข้อบังคับของอนุสัญญา

3. ตรวจสอบเรือตามกำหนดเวลาทุกปี โดยจะตรวจสอบภายในระยะเวลา 3 เดือนก่อนหรือหลังวันครบรอบปีของวันที่ออกใบสำคัญรับรอง เป็นการตรวจสอบเพื่อให้แน่ใจว่าไม่ได้มีการดัดแปลงเรือ หรือโครงสร้างเรือซึ่งกระทบถึงการคำนวณเพื่อกำหนดตำแหน่งแนวน้ำบรรทุก และเพื่อให้แน่ใจว่าได้มีการบำรุงรักษาอย่างมีประสิทธิภาพซึ่งสิ่งติดตั้งและเครื่องใช้สำหรับ การป้องกันช่องเปิดต่างๆ รวบรวมเรือ ช่องระบายข้างเรือ ช่องทางสู่ห้องลูกเรือ

โดยเมื่อได้ทำการตรวจสอบเรือตามกำหนดระยะเวลาทุกปีแล้ว อนุสัญญานี้ได้กำหนดให้ต้องมีการบันทึกสลิปหลังเกี่ยวกับการตรวจสอบไว้ในใบสำคัญรับรองแนวน้ำบรรทุกระหว่างประเทศ หรือในใบสำคัญยกเว้นแนวน้ำบรรทุกระหว่างประเทศที่ออกให้กับเรือที่มีลักษณะแปลกใหม่ซึ่งได้รับการยกเว้นตามอนุสัญญานี้

3. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. 1973¹¹ อนุสัญญานี้ได้จัดทำขึ้นเพื่อป้องกันมลภาวะทางทะเลที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติการของเรือหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในทะเล ซึ่งได้กำหนดให้มีการตรวจสอบเรือและกำหนดระยะเวลาการตรวจสอบไว้¹² ดังนี้คือ

1. ตรวจสอบเรือครั้งแรกก่อนใช้งานหรือก่อนออกใบสำคัญรับรองครั้งแรก เป็นการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่ามีโครงสร้าง อุปกรณ์ ระบบการติดตั้ง การจัดการและวัสดุครบถ้วนตามข้อกำหนด

2. ตรวจสอบเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองใหม่ตามระยะเวลาที่กำหนดโดยทางการ โดยจะทำการตรวจสอบภายในระยะเวลาไม่เกิน 5 ปีนับแต่ออกใบสำคัญรับรอง เป็นการตรวจสอบเพื่อมั่นใจว่าเรือมีโครงสร้าง อุปกรณ์ ระบบการติดตั้ง การจัดการและวัสดุครบถ้วนตามข้อกำหนด

3. ตรวจสอบเรือช่วงกลางอายุใบสำคัญรับรอง โดยจะทำการตรวจสอบภายในระยะเวลา 3 เดือนก่อนหรือหลังวันครบรอบปีที่สอง หรือภายในระยะเวลา 3 เดือนก่อนหรือหลังวันครบรอบปีที่สามของใบสำคัญรับรอง เป็นการตรวจสอบเพื่อให้มั่นใจว่าอุปกรณ์ เครื่องสูบล้างและระบบท่อทางที่เกี่ยวข้อง รวมถึงระบบตรวจจับและควบคุมการถ่ายทิ้ง ระบบล้างน้ำมันดิบ อุปกรณ์แยกน้ำปนน้ำมันและระบบกรองน้ำมันเป็นไปตามข้อกำหนด

¹¹ อนุสัญญาระหว่างประเทศฉบับนี้ มีทั้งสิ้น 6 ภาคผนวก แต่ผู้เขียนจะขอนำเสนอเนื้อหาในเรื่องการตรวจสอบเรือเฉพาะภาคผนวกที่ 1 กฎข้อบังคับว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากน้ำมันเท่านั้น เพื่อยกตัวอย่างให้ผู้อ่านเข้าใจลักษณะของการตรวจสอบเรือตามอนุสัญญานี้ในภาพรวม

¹² Regulation 6.1 of MARPOL 73/78 Annex I Chapter 2

4. ตรวจเรือประจำปี โดยจะทำการตรวจภายในระยะเวลา 3 เดือนก่อนหรือหลังวันครบรอบปีของใบสำคัญรับรอง เป็นการตรวจเพื่อให้แน่ใจว่าเรือนั้นมีการบำรุงรักษาสภาพเรือและอุปกรณ์ของเรือให้มีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยประกอบกับไม่ก่อให้เกิดอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล และเรือ นั้นไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้าง อุปกรณ์ ระบบต่างๆโดยไม่ได้รับการอนุญาตจากทางการ เว้นแต่เป็นการ เปลี่ยนแทนที่อุปกรณ์หรือส่วนประกอบนั้นโดยตรง

5. ตรวจเรือเพิ่มเติม โดยจะทำการตรวจเมื่อมีการซ่อมเรืออันเป็นผลมาจากมีการรายงานจากเจ้าของเรือหรือนายเรือว่ามีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับเรือนั้นหรือมีการตรวจพบสิ่งบกพร่องซึ่งส่งผลกระทบต่อ ความสมบูรณ์ของเรือหรือประสิทธิภาพหรือความสมบูรณ์ของอุปกรณ์ตามภาคผนวกนี้ หรือได้มีการซ่อมหรือ เปลี่ยนแปลงเรือ อุปกรณ์ของเรือใหม่

การตรวจเรือตามอนุสัญญาระหว่างประเทศทั้ง 3 ฉบับดังกล่าวมาแล้วข้างต้น นั้นจะทำการ ตรวจโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ ทั้งนี้เจ้าหน้าที่ของรัฐอาจมอบอำนาจการตรวจเรือให้กับนายช่างตรวจเรือที่ปฏิบัติ หน้าที่แทนหรือให้กับองค์กรที่ได้รับการยอมรับจากทางการซึ่งได้แก่ สมาคมจัดชั้นเรือที่รัฐนั้นให้การรับรอง

ดังนั้น จะเห็นว่าการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือหรือใบสำคัญรับรองตาม อนุสัญญาระหว่างประเทศของสมาคมจัดชั้นเรือนั้นได้กำหนดเงื่อนไขและระยะเวลาการตรวจไว้อย่างเคร่งครัด แต่การตรวจเรือดังกล่าวยังมีข้อจำกัด¹³ในเรื่องดังต่อไปนี้

1. ในกรณีที่เรือขนาดใหญ่ สมาคมจัดชั้นเรือไม่สามารถตรวจเรือได้อย่างละเอียดเนื่องจาก ต้องใช้ระยะเวลาการตรวจที่ยาวนาน เช่น การตรวจภายนอกตัวเรือในกรณีที่ใช้อัลตราโซนิกสต้องใช้เวลา ประมาณ 50,000 ชั่วโมง หรือการตรวจสอบบรเวณบรรทุกของเรืออาจต้องใช้เวลาประมาณ 20,000 ชั่วโมง ซึ่ง ไม่สอดคล้องกับลักษณะการประกอบธุรกิจเดินเรือที่มีวัตถุประสงค์เพื่อแสวงหากำไร ด้วยเหตุนี้ในทางปฏิบัติจึง เป็นที่ยอมรับว่าในกรณีที่เรือมีขนาดใหญ่ นั้นอาจจะไม่ได้รับการตรวจสอบอย่างละเอียดโดยแท้จริง นอกจากนี้ ในการตรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือนั้นก็ไม่จำเป็นต้องตรวจเรือจนปราศจากข้อสงสัยต่างๆโดยสิ้นเชิง

2. ข้อจำกัดในการตรวจเรือทั่วไป เนื่องจากการตรวจเรือและอุปกรณ์ต่างๆบนเรือนั้นไม่อาจทำ การตรวจทุกอย่างทั้งหมดในเรือได้ เจ้าหน้าที่ตรวจเรือจึงจำเป็นต้องเลือกตรวจเพียงเท่าที่สามารถตรวจได้ ดังนั้นในการตรวจเรือจึงขึ้นอยู่กับความชำนาญและประสบการณ์ของเจ้าหน้าที่ตรวจเรือว่าจะเลือกตรวจสิ่งใดบ้างเท่าที่จำเป็น เช่น เลือกตรวจในจุดที่เรืออาจชำรุดได้ง่าย

3. คุณสมบัติของเจ้าหน้าที่ตรวจเรือ เนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของอนุสัญญาระหว่างประเทศ ฉบับใดหรือสถาบันที่ฝึกอบรมการเป็นเจ้าหน้าที่ตรวจเรือไว้เป็นการเฉพาะ ดังนั้นสมาคมจัดชั้นเรือจึงคัดเลือก เจ้าหน้าที่ตรวจเรือเองตามที่เห็นว่ามี ความชำนาญและประสบการณ์ จึงส่งผลให้คุณสมบัติและมาตรฐานของ เจ้าหน้าที่ตรวจเรือในแต่ละสมาคมจัดชั้นเรือแตกต่างกันมาก

ด้วยเหตุนี้ การตรวจเรือที่กระทำโดยสมาคมจัดชั้นเรือจึงมีโอกาที่จะเกิดความผิดพลาดและ ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ ซึ่งกฎหมายในต่างประเทศนั้นได้กำหนดให้สมาคมจัดชั้นต้องรับผิดชอบบุคคลที่

¹³ นรนาถ ขอบผล, “การตรวจเรือและออกใบสำคัญรับรองตามพิธีสาร ค.ศ. 1988 แก่ไขอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิต ในทะเล ค.ศ. 1974”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), น. 16-17

ได้รับความเสียหาย ไม่ว่าบุคคลดังกล่าวจะเป็นคู่สัญญากับสมาคมจัดชั้นเรือหรือไม่ก็ตาม โดยได้มีการแบ่งประเภทของความรับผิดของสมาคมจัดชั้นเรือไว้ดังนี้คือ

ความรับผิดตามสัญญา

ความรับผิดของสมาคมจัดชั้นเรือตามสัญญานั้นวางอยู่บนพื้นฐานเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา (freedom of contract) ดังนั้นความรับผิดจึงเป็นไปตามข้อตกลงที่เจ้าของเรือกับสมาคมจัดชั้นเรือทำขึ้นซึ่งสัญญาดังกล่าวมักจะทำขึ้นในรูปแบบของสัญญามาตรฐานที่จัดทำขึ้นโดยสมาคมจัดชั้นเรือที่เรือนั้นขึ้นทะเบียนอยู่ และมีการระบุถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของสมาคมจัดชั้นเรือ เช่น สมาคมจัดชั้นเรือมีหน้าที่ตรวจเรือที่จดทะเบียนขึ้นกับตนตามระยะเวลาที่กฎข้อบังคับกำหนด และถ้าหากพบความเสียหายเกิดขึ้น เจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือจะต้องแจ้งให้เจ้าหน้าที่ตรวจเรือหรือสมาคมจัดชั้นเรือทราบโดยไม่ชักช้า ในขณะเดียวกันก็ยังสามารถถึงสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดของเจ้าของเรือไว้อีกด้วย เช่น เจ้าของเรือมีหน้าที่ดูแลบำรุงรักษาตัวเรือ และอุปกรณ์ต่างๆบนเรือให้มีลักษณะสอดคล้องและเป็นไปตามกฎข้อบังคับที่สมาคมจัดชั้นเรือกำหนดขึ้นตลอดเวลาที่เรือนั้นยังจดทะเบียนขึ้นกับสมาคมนั้นอยู่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เจ้าของเรือต้องการดัดแปลงตัวเรือหรืออุปกรณ์บนเรือ อันจะทำให้สถานะชั้นเรือเปลี่ยนแปลงหรือสิ้นผลไป เจ้าของเรือจะทำได้ก็ต่อเมื่อได้รับความยินยอมจากสมาคมจัดชั้นเรือก่อน หรือกำหนดให้เจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือจะต้องแจ้งให้สมาคมจัดชั้นเรือทราบทันที ในกรณีที่มีการซ่อมแซมเรือ หรือเกิดอุบัติเหตุขึ้นแก่เรือไม่ว่าจะเป็นกรณีเรือโดนกัน เรือเกยตื้น หรือมีส่วนใดส่วนหนึ่งของเรือแตกหักอันเนื่องมาจากการเดินเรือ อันจะทำให้เรือลำดังกล่าวมีสถานะชั้นเรือเปลี่ยนแปลงหรือสิ้นไป ซึ่งหน้าที่ดังที่กล่าวมาข้างต้นนี้ถ้าเจ้าของเรือฝ่าฝืนหรือละเว้นไม่ปฏิบัติตาม จะส่งผลให้สถานะชั้นเรือของเรือลำดังกล่าวถูกระงับชั่วคราวหรือถูกเพิกถอนชั้นเรือและเจ้าของเรืออาจถูกเรียกให้ส่งคืนใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือ (Classification Certificate) ให้แก่สมาคมจัดชั้นเรือได้¹⁴

ในกฎหมายของประเทศเยอรมนี ศาลได้มีคำพิพากษาเรื่องความรับผิดของสมาคมจัดชั้นเรือไว้ว่าการตรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรือนั้นไม่ได้มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยซึ่งหน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่หลักของเจ้าของเรือก่อนที่จะนำเรือออกเดินทะเล ดังนั้นสมาคมจัดชั้นเรือจึงไม่ต้องรับผิดชอบการกระทำใดๆก็ตามที่เจ้าของเรือได้ทำขึ้นในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่ดังกล่าว นอกจากนี้แม้ว่าสมาคมจัดชั้นเรือจะได้ออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือให้แก่เจ้าของเรือ ใบสำคัญรับรองดังกล่าวก็เป็น

¹⁴ สัญญามาตรฐาน CMI ของ BUREAU VERITAS ในประเทศฝรั่งเศส

เพียงหลักฐานที่แสดงให้เห็นได้ว่าเรือที่ต่อสร้างขึ้นหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเรือนั้นเป็นไปตามมาตรฐานและกฎข้อบังคับที่สมาคมจัดขึ้นเรือเป็นผู้กำหนด หรือเรือลำดังกล่าวมีมาตรฐานเป็นไปตามที่อนุสัญญาระหว่างประเทศได้กำหนดไว้เท่านั้น ไม่ได้เป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าสมาคมจัดขึ้นเรือให้การรับรองว่าเรือลำนั้นอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ดังนั้น จำเลยซึ่งเป็นสมาคมจัดขึ้นเรือจึงสามารถหาพยานหลักฐานอื่นมาหักล้างเพื่อให้ตนเองพ้นจากความรับผิดตามสัญญาได้

อย่างไรก็ตาม ศาลเยอรมันเคยตัดสินให้สมาคมจัดขึ้นเรือมีความรับผิดตามสัญญาในฐานะที่เป็นสัญญาจ้างแรงงานประเภทหนึ่ง ซึ่งในคดีดังกล่าวนั้นสมาคมจัดขึ้นเรือทำหน้าที่เป็นผู้ให้คำปรึกษาในเรื่องเกี่ยวกับโครงสร้างในการต่อสร้างเรือยอร์ช (yacht) โดยศาลเยอรมันได้กำหนดให้สมาคมจัดขึ้นเรือมีหน้าที่ความรับผิดในการต่อสร้างเรือเช่นเดียวกันกับสถาปนิกที่กำลังก่อสร้างตึกและได้ให้เหตุผลในการตัดสินว่า ไม่ว่าจะกรณีใดที่สถาปนิกก่อสร้างตึกอาคารหรือสมาคมจัดขึ้นเรือต่อสร้างเรือนั้นก็มีหน้าที่ที่จะต้องทำให้เกิดความมั่นใจได้ว่าอาคารหรือเรือที่ถูกต่อสร้างขึ้นนั้นมีมาตรฐานความปลอดภัยเป็นไปตามโครงสร้างของอาคารหรือเรือประเภทนั้นๆ ด้วยเหตุนี้ถ้าหากเรือที่ต่อสร้างเกิดความเสียหายขึ้นสมาคมจัดขึ้นเรือจึงต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือในฐานะที่เป็นคู่สัญญาด้วย

ในขณะที่ประเทศอังกฤษยังไม่มีตัวอย่างคำพิพากษาเกี่ยวกับความรับผิดตามสัญญาของสมาคมจัดขึ้นเรือปรากฏให้เห็นอย่างชัดเจน เพียงแต่ได้เคยมีหนังสือที่เขียนในเรื่องความรับผิดของสมาคมจัดขึ้นเรือต่อบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่คู่สัญญาและศาลอุทธรณ์ (English Court of Appeal) ได้เคยพยายามวางหลักเพื่อทำให้เกิดความชัดเจนในเรื่องดังกล่าวไว้ว่า ความรับผิดของสมาคมจัดขึ้นเรือนั้นให้พิจารณาจากหน้าที่ตามสัญญาเนื่องมาจากศาลอุทธรณ์ได้ให้เห็นเหตุผลว่า สัญญาที่ทำขึ้นระหว่างสมาคมจัดขึ้นเรือกับเจ้าของเรือนั้นแสดงให้เห็นถึงเจตนาของสมาคมจัดขึ้นเรืออยู่แล้วว่ามีเจตนาที่จะผูกพันตนเฉพาะหน้าที่ที่ได้กำหนดไว้ในสัญญากล่าวคือ หน้าที่ในการตรวจเรือว่าเรือลำนั้นมีมาตรฐานสอดคล้องกับกฎข้อบังคับที่สมาคมจัดขึ้นเรือของตนได้กำหนดไว้หรือไม่ เพื่อที่จะนำบันทึกการตรวจดังกล่าวไปใช้สำหรับพิจารณาในเรื่องของการรับประกันให้เรือลำดังกล่าวเป็นสมาชิกของสมาคมจัดขึ้นเรือของตน หากกรณีที่เจ้าหน้าที่ตรวจเรือของสมาคมจัดขึ้นเรือที่ได้ทำการตรวจเรือแล้วพบว่าเรือลำดังกล่าวนั้นมีรอยแตกหักหรือเกิดความผิดปกติขึ้นแก่เรือหรืออุปกรณ์ที่อยู่บนเรือนั้น สมาคมจัดขึ้นเรือมีหน้าที่เพียงแต่แจ้งให้เจ้าของเรือนั้นทราบเพื่อทำการซ่อมแซมให้กลับสู่สภาพที่สามารถใช้การได้ตามปกติเท่านั้น ถ้าเจ้าของเรือฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเจ้าหน้าที่ตรวจเรือของสมาคมจัดขึ้นเรือก็จะไม่รับประกันเรือลำดังกล่าวให้เป็นสมาชิกของสมาคมจัดขึ้นเรือของตนเท่านั้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการตรวจเรือของสมาคมจัดขึ้นเรือนั้นจะเป็นการตรวจตามข้อตกลงในสัญญา ส่งผลให้หากเกิดอุบัติเหตุหรือความเสียหายขึ้นแก่เรือที่สมาคมจัดขึ้นเรือเป็นผู้ตรวจจึงควรพิจารณาความรับผิดของสมาคมจัดขึ้นเรือเพียงเท่าที่มีข้อตกลงกำหนดไว้ในสัญญา กล่าวคือ สมาคมจัดขึ้นเรือได้ละเลยหรือทำผิดหน้าที่ที่กำหนดไว้ในสัญญาหรือไม่ โดยไม่ควรนำเรื่องไปสำคัญรับรองการจัดขึ้นเรือที่สมาคมจัดขึ้นเรือเป็นผู้

ออกให้มาใช้พิสูจน์หรือต่อสู้ว่า การที่สมาคมจัดชั้นเรือออกใบสำคัญรับรองดังกล่าวนั้นถือได้ว่าสมาคมจัดชั้นเรือรับรองว่าได้ตรวจเรือจนมั่นใจได้ว่าเรือที่ได้รับการตรวจนั้นอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เนื่องจากสมาคมจัดชั้นเรือไม่ได้มีหน้าที่ให้การรับรองในเรื่องดังกล่าว อีกทั้งหน้าที่ในการทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้นเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือที่จะต้องกระทำก่อนที่จะนำเรือออกเดินทะเล ซึ่งตามกฎหมายประเทศอังกฤษได้กำหนดไว้อย่างเคร่งครัดว่าเป็นหน้าที่ของเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือซึ่งหน้าที่ดังกล่าวไม่สามารถผลักภาระให้เป็นหน้าที่ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ด้วยเหตุนี้สมาคมจัดชั้นเรือในประเทศอังกฤษจึงรับผิดชอบเท่าที่มีข้อตกลงในสัญญา

สำหรับความรับผิดชอบตามสัญญาของสมาคมจัดชั้นเรือในประเทศไทยนั้น เนื่องจากกรณีพิพาทระหว่างสมาคมจัดชั้นเรือกับเจ้าของเรือในประเทศไทยเกิดขึ้นน้อยมากจึงยังไม่มีคำพิพากษาที่วางเป็นหลักบรรทัดฐานเกี่ยวกับความรับผิดชอบของสมาคมจัดชั้นเรือโดยตรง แต่เมื่อพิจารณาลักษณะของสัญญาที่สมาคมจัดชั้นเรือกับเจ้าของเรือทำขึ้นแล้วจะเห็นได้ว่า สัญญาดังกล่าวเกิดขึ้นจากการที่เจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้ว่าจ้างได้ตกลงให้สมาคมจัดชั้นเรือซึ่งเป็นผู้รับจ้างทำของทำการตรวจเรือเพื่อออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือหรือใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศให้แก่ตน โดยตกลงที่จะจ่ายค่าบริการในการตรวจเรือให้เพื่อเป็นการตอบแทนซึ่งเป็นลักษณะสัญญาจ้างทำของตามกฎหมายไทย¹⁵ แม้ว่าในประเทศเยอรมนี ศาลจะได้ตัดสินให้สมาคมจัดชั้นเรือต้องรับผิดชอบตามสัญญาในฐานะที่เป็นสัญญาจ้างแรงงาน แต่การที่สัญญาดังกล่าวจะเป็นสัญญาจ้างแรงงานตามกฎหมายไทยได้นั้นความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้างกับลูกจ้างจะต้องอยู่ในลักษณะที่นายจ้างมีอำนาจบังคับบัญชาลูกจ้างได้ ซึ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างสมาคมจัดชั้นเรือกับเจ้าของเรือแล้วจะเห็นได้ว่า ในการตรวจเรือของสมาคมจัดชั้นเรื่อนั้นเจ้าของเรือมีหน้าที่นำเรือมาตรวจตามระยะเวลาที่สมาคมจัดชั้นเรือเป็นผู้กำหนดขึ้น อีกทั้งการที่เจ้าของเรือจะได้รับใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือหรือไม่ก็เป็นอำนาจการตัดสินใจของสมาคมจัดชั้นเรือ ดังนั้นจะเห็นได้ว่าเจ้าของเรือไม่มีอำนาจในการบังคับบัญชาให้สมาคมจัดชั้นเรือตรวจเรือหรือออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือให้แก่ตน สัญญาดังกล่าวจึงเป็นสัญญาจ้างทำของไม่ใช่สัญญาจ้างแรงงานตามกฎหมายไทย

ด้วยเหตุนี้ สมาคมจัดชั้นเรือผู้รับจ้างทำของจึงมีหน้าที่ต้องทำการตรวจเรือให้แก่เจ้าของเรือผู้ว่าจ้างจนเสร็จและการตรวจเรือดังกล่าวนี้จะต้องทำตามข้อตกลงที่สมาคมจัดชั้นเรือได้ตกลงไว้กับเจ้าของเรือในสัญญาอีกด้วย¹⁶ กล่าวคือ สมาคมจัดชั้นเรือจะต้องตรวจเรือจนมีความมั่นใจได้ว่าเรือที่ต่อสร้างขึ้นหรืออุปกรณ์ที่ติดตั้งบนเรือนั้นได้มาตรฐานตามกฎหมายข้อบังคับของสมาคมจัดชั้นเรือที่ได้ตกลงไว้ หรือได้มาตรฐาน

¹⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้ให้นิยามของสัญญาจ้างทำของไว้ในมาตรา 578 “อันว่าจ้างทำของนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่ง เรียกว่าผู้รับจ้าง ตกลงจะทำการงานสิ่งใดสิ่งหนึ่งจนสำเร็จให้แก่ บุคคลอีกคนหนึ่งเรียกว่าผู้ว่าจ้างและผู้ว่าจ้างตกลงจะให้สินจ้างเพื่อผลสำเร็จแห่งการที่ทำนั้น”

¹⁶ ไพฑูริย์ เอกจริยากร, จ้างแรงงาน จ้างทำของ ราชบัณฑิตยสถาน, พิมพ์ครั้งที่ 10 (กรุงเทพมหานคร:สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2554), น.159

ตามที่อนุสัญญาระหว่างประเทศได้กำหนดไว้ จึงจะออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือหรือใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศให้แก่เจ้าของเรือ ดังนั้นถ้าปรากฏข้อเท็จจริงขึ้นว่า เรือที่ได้รับการตรวจจากสมาคมจัดชั้นเรือลำหนึ่งลำใดเกิดอุบัติเหตุหรือก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นซึ่งมีสาเหตุมาจากการที่เรือลำดังกล่าวเกิดความบกพร่องขึ้นจากการที่เรือหรืออุปกรณ์บนเรือของเรือลำดังกล่าวไม่ได้มาตรฐานตามที่กำหนดไว้ในกฎข้อบังคับของสมาคมจัดชั้นเรืออนุสัญญาระหว่างประเทศ สมาคมจัดชั้นเรือก็จะต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือที่เป็นคู่สัญญา

ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

เนื่องจากบุคคลที่จะใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญาได้นั้นจะต้องอยู่ในฐานะเป็นคู่สัญญา ส่งผลให้ในกรณีที่ความเสียหายจากการกระทำของสมาคมจัดชั้นเรือนั้นได้ส่งผลกระทบไปถึงบุคคลภายนอกซึ่งไม่ใช่คู่สัญญา เช่น เกิดความผิดปกติอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นกับตัวเรือ ระบบขับเคลื่อน หรืออุปกรณ์บนเรือจนเป็นเหตุให้เรือลำดังกล่าวไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตหรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอก บุคคลดังกล่าวจึงไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องของตนเพื่อให้สมาคมจัดชั้นเรือรับผิดชอบได้ ด้วยเหตุนี้เพื่อจะคุ้มครองบุคคลภายนอกกฎหมายในประเทศต่างๆจึงได้ขยายหลักกฎหมายออกไปคุ้มครองถึงบุคคลภายนอกสัญญาด้วย โดยนำเอากฎหมายละเมิดมาใช้เป็นพื้นฐานในการกำหนดความรับผิดในความรับผิดของสมาคมจัดชั้นเรือ

ในกฎหมายของประเทศเยอรมนีได้กำหนดความรับผิดในทางละเมิดไว้ ในมาตรา 823 ซึ่งเป็นหลักเกณฑ์ทั่วไปของความรับผิดทางละเมิด มีเนื้อหาสาระสำคัญสรุปได้คือ มีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำโดยมิชอบด้วยกฎหมาย (unlawfully) ซึ่งเกิดจากการกระทำโดยจงใจ (willfully) หรือประมาทเลินเล่อของบุคคลหนึ่งบุคคลใด โดยความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความเสียหายแก่สิทธิประการใดประการหนึ่งดังต่อไปนี้คือ สิทธิต่อชีวิต ร่างกายและอนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ซึ่งแต่เดิมนั้นสิทธิที่จะได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายนั้นจะมีเพียง 4 ประการคือ เสียหายต่อชีวิต ร่างกายและอนามัย เสรีภาพ และทรัพย์สิน ต่อมาเพื่อให้สอดคล้องกับสภาพสังคมปัจจุบันศาลจึงได้ตีความคำว่า สิทธิอย่างหนึ่งอย่างใด ให้ครอบคลุมถึงความเสียหายในทางธุรกิจโดยแท้ด้วย ซึ่งสิทธินี้เป็นสิทธิที่ศาลได้สร้างขึ้นมากเพื่อคุ้มครองกิจการทางพาณิชย์ไม่ให้ประโยชน์ที่ผู้ประกอบการควรได้รับถูกละเมิด และความเสียหายหรือผลที่เกิดขึ้นนั้นมีความสัมพันธ์ใกล้ชิดกับการกระทำของบุคคลนั้น

ด้วยเหตุนี้ในการพิจารณาความรับผิดตามกฎหมายละเมิดนั้นเพื่อบรรเทาความเคร่งครัดของบทบัญญัติทั่วไปกล่าวคือบทบัญญัติในมาตรา 823 ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้นจึงต้องพิจารณาร่วมกับมาตรา 826¹⁷ ซึ่งมีเนื้อหาสาระสำคัญสรุปได้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องเป็นการกระทำโดยจงใจของบุคคลใด

¹⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน มาตรา 826

ผู้ใดจงใจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่นในลักษณะที่ฝ่าฝืนต่อศีลธรรมอันดีจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย

บุคคลหนึ่ง ทั้งนี้ไม่จำเป็นต้องคำนึงว่าผู้กระทำนั้นจะได้รู้ว่าการกระทำนั้นจะเกิดความเสียหายขึ้นจำนวนเท่าใด เพียงแต่ต้องรู้ว่าการกระทำนั้นขัดต่อศีลธรรมอันดีและรู้ว่าการกระทำนั้นจะเกิดขึ้นจากการกระทำของตนเท่านั้น

ในขณะที่กฎหมายละเมิดในประเทศอังกฤษนั้นจะไม่มีบทบัญญัติที่เป็นลายลักษณ์อักษรอย่างเช่นประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมาย ดังนั้น กฎเกณฑ์ของละเมิดจึงเกิดขึ้นจากการที่ศาลอังกฤษเป็นผู้วางหลัก โดยพิจารณาจากสภาพสังคมในขณะนั้นและอาศัยแนวคำพิพากษาที่ศาลเคยตัดสินไว้แล้ว ซึ่งสามารถสรุปแนวคิดในเรื่องความรับผิดทางละเมิดว่าความรับผิดทางละเมิดจะพิจารณาจากหน้าที่ว่ามีการกระทำอันเป็นการฝ่าฝืนหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไว้หรือไม่ หากมีก็จะเกิดความรับผิดทางละเมิดขึ้นและต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนการกระทำนั้น ดังนั้น การกระทำแต่ละประเภทที่ก่อให้เกิดความรับผิดจะแยกออกและมีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองบุคคลจากความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน ชื่อเสียง และสิทธิอื่นที่แตกต่างกัน ด้วยเหตุนี้ในการพิจารณาว่าเป็นความผิดทางละเมิดหรือไม่ จึงต้องพิจารณาหาคำว่าผิดกฎหมาย หรือแนวคำพิพากษาของศาล รับรู้ว่าการกระทำดังกล่าวเป็นการละเมิดหรือไม่ ถ้าไม่มีก็ไม่มีสิทธิเรียกเอาค่าเสียหายถือว่าการล่วงละเมิดสิทธิต้องมีสิทธิที่กฎหมายรับรู้อย่างผิดต่อกันได้¹⁸ โดยกฎหมายอังกฤษจะแบ่งละเมิดออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ คือ ละเมิดสิทธิโดยทั่วไปและสิทธิโดยเฉพาะ นอกจากนี้ ยังได้มีการกำหนดถึงการกระทำละเมิดโดยประมาทไว้ว่าเป็นการกระทำผิดหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดไม่ให้ผู้หนึ่งผู้ใดไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ถ้ามีการทำผิดหน้าที่ที่เกิดขึ้นและโจทก์สามารถแสดงให้เห็นได้ว่าตนได้รับความเสียหายจากการกระทำอันฝ่าฝืนนี้ก็มีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน¹⁹

สำหรับความรับผิดทางละเมิดของสมาคมจัดขึ้นเรือตามกฎหมายอังกฤษนั้น อังกฤษได้นำเอาแนวคำพิพากษาที่เกิดขึ้นในคดี Morning Watch มาใช้โดยตัดสินให้สมาคมจัดขึ้นเรือต้องรับผิดทางละเมิดต่อเมื่อเข้าเงื่อนไขดังนี้คือ เป็นการกระทำที่สามารถคาดเห็นได้ล่วงหน้าว่าจะก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายขึ้น และสามารถแสดงให้เห็นได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นเหตุมาจากการกระทำโดยประมาทต่อหน้าที่อย่างหนึ่งอย่างใดของสมาคมจัดขึ้นเรือ โดยความประมาทนั้นจะต้องใกล้ชิดหรือสัมพันธ์กับความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย ซึ่งข้อเท็จจริงในคดีนี้คือ เรือได้ทำการบรรทุกสินค้าในอเมริกาใต้เพื่อที่จะขนส่งไปยังท่าเรืออิตาลี และในระหว่างเดินทางไปนั้นเรือมีความจำเป็นต้องเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางไปยังประเทศเปอร์โตริโก (Puerto Rico) เนื่องจากมีการตรวจพบว่าตัวเรือมีรอยร้าว นอกจากนี้ยังมีรอยร้าวปรากฏให้เห็นที่สมอเรือ (whilst at anchor) ด้วย โดยเมื่อไปถึงสมาคมจัดขึ้นเรือ Nippon Kyokai ได้ตรวจสอบในส่วนที่มีรอยร้าวดังกล่าวและ

¹⁸ ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมช, "กฎหมายอังกฤษว่าด้วยลักษณะสัญญาและละเมิด" สืบค้นเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2557 จาก

<http://www.library.law.chula.ac.th/ebook-detail.php?id=MTQ3>

¹⁹ เฟื่องอ้าง,

พบว่ามีการรอยแตกร้าวตรง shell-plating ของเรือและได้แนะนำให้ซ่อมแซมทันที โดยเรือได้ทำการซ่อมแซมตามคำแนะนำแต่เป็นการซ่อมแซมชั่วคราว แต่อย่างไรก็ตามการซ่อมดังกล่าวเจ้าหน้าที่ตรวจเรือจากสมาคมก็ยังคงให้ถือว่าเรือยังคงอยู่ในสถานะชั้นเรือของสมาคมจัดชั้นเรือ หลังจากที่ได้มีการซ่อมแซมเรือก็ได้ออกเดินทางต่อ และหลังจากนั้นไม่กี่วันเรือก็จมลงพร้อมกับสินค้า ส่งผลให้เจ้าของสินค้าเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรือเป็นเงินจำนวน 500,000 เหรียญสหรัฐ ซึ่งในขณะนั้นเป็นการเรียกตามจำนวนเงินความรับผิดของ Hague-Visby Rules และได้ฟ้องให้สมาคมจัดชั้นเรือรับผิดโดยอาศัยสิทธิทางละเมิดโดยกล่าวหาว่าเจ้าหน้าที่ของสมาคมจัดชั้นเรือประมาทยินยอมให้เจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือซ่อมแซมเรือชั่วคราวเป็นเหตุให้เรือจมและสินค้าสูญหาย ซึ่งในคดีนี้เจ้าของสินค้าได้เรียกให้สมาคมจัดชั้นเรือรับผิดเป็นจำนวนเงิน 5.5 ล้านเหรียญสหรัฐ ในคดีนี้ศาล Queen's Bench ได้มีความเห็นว่าเจ้าของสินค้ามีเหตุเพียงพอที่จะให้สมาคมจัดชั้นเรือรับผิดตามกฎหมายละเมิด เนื่องจากได้มีการออกใบสำคัญรับรองการจัดชั้นเรือให้แก่เจ้าของเรืออีกทั้งหน้าที่ในการดูแลสินค้านั้นถือว่าเป็นหน้าที่ส่วนหนึ่งของสมาคมจัดชั้นเรือต่อเจ้าของสินค้า แต่ต่อมาศาลอุทธรณ์ของอังกฤษ (Court of Appeal) ได้ตัดสินกลับความเห็นดังกล่าวโดยให้เหตุผลว่า สมาคมจัดชั้นเรือจะต้องรับผิดทางละเมิดต่อการกระทำที่ถือว่าเป็นการละเลยนั้นต้องเป็นการกระทำที่อาจก่อให้เกิดอันตรายหรือความเสียหายขึ้นได้ตามปกติ อีกทั้งสมาคมจัดชั้นเรือไม่มีหน้าที่ต้องดูแลหรือรักษาสินค้าของเจ้าของสินค้าที่อยู่บนเรือ เนื่องจากหน้าที่ดังกล่าวนี้เป็นหน้าที่ของผู้ดำเนินการเรือ (ship's operator) ถ้าให้สมาคมจัดชั้นเรือต้องรับผิดในหน้าที่ดังกล่าวก็จะเป็นการเพิ่มหน้าที่ให้แก่สมาคมจัดชั้นเรือซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่ถูกต้องเนื่องจากสมาคมจัดชั้นเรือควรจะรับผิดชอบเฉพาะหน้าที่กำหนดไว้ในสัญญาที่ได้ทำขึ้นเท่านั้น นอกจากนี้ จำนวนเงินที่กำหนดจำกัดความรับผิดใน Hague-Visby Rules ได้กำหนดให้ใช้บังคับกับความสัมพันธ์เฉพาะที่เกิดขึ้นระหว่างผู้ขนส่งกับเจ้าของสินค้าเท่านั้น ส่งผลให้สมาคมจัดชั้นเรือไม่สามารถใช้ข้อจำกัดความรับผิดดังกล่าวได้ ด้วยเหตุนี้ศาลจึงไม่ให้สมาคมจัดชั้นเรือต้องรับผิดทางละเมิดต่อเจ้าของเรือ

สำหรับความรับผิดของสมาคมจัดชั้นเรือตามละเมิดในกฎหมายไทยนั้นได้กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420²⁰ ซึ่งแยกหลักเกณฑ์ตามถ้อยคำในตัวบทได้ดังนี้

ก. ผู้ใดทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย

ผู้ใด หมายถึงผู้ทำละเมิด จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ ในกรณีความเสียหายเกิดขึ้นเพราะสัตว์หรือทรัพย์สินของนั้น กฎหมายไม่ถือว่าสัตว์หรือทรัพย์สินของดังกล่าวเป็นผู้ทำละเมิดเพราะมิใช่บุคคล แต่บุคคลซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวข้องกับสัตว์หรือทรัพย์สินของนั้นต้องรับผิด²¹

²⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420

“ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย ให้เขาเสียหายถึงแก่ชีวิตก็ดี แก่ร่างกายก็ดี อนามัยก็ดี เสรีภาพก็ดี ทรัพย์สิน หรือสิทธิอย่างหนึ่งอย่างใดก็ตามว่าผู้นั้นทำละเมิด จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อการนั้น”

ข. กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

การกระทำที่จะเป็นการละเมิดได้จะต้องเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ เว้นแต่ในบางกรณีกฎหมายประสงค์จะคุ้มครองผู้เสียหาย จึงให้ผู้กระทำต้องรับผิดชอบ แม้จะมีได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ ซึ่งกระทำที่ถือว่าได้กระทำโดยจงใจนั้นคือ การกระทำโดยรู้สำนึกถึงผลเสียหายที่เกิดจากการกระทำของตน ถ้ารู้ว่าการกระทำนั้นจะเกิดผลเสียหายแก่เขาแล้วถือว่าเป็นการกระทำโดยจงใจ ส่วนจะเสียหายมากหรือน้อยเพียงใดไม่สำคัญ แม้ผลเสียหายจะมากกว่าที่คิดก็เรียกว่าเป็นการกระทำโดยจงใจ เช่น เอาไม้ตีหัวเบาๆเราก็คงต้องนึกออกว่าเขาคงได้รับบาดเจ็บไม่มาก บังเอิญเขาหลบแล้วล้มหัวฟาดพื้นถึงแก่ความตาย จะเห็นได้ว่าผู้กระทำไม่ได้คาดคิดว่าเขาจะถึงแก่ความตายแต่ก็ต้องรับผิดชอบการกระทำโดยจงใจในกรณีที่กระทำโดยสุจริตแต่เข้าใจผิดในข้อเท็จจริงไม่ถือว่ากระทำโดยจงใจ และการกระทำโดยผิดหลงพลั้งพลาดก็ไม่ถือว่าเป็นการจงใจทำละเมิด ส่วนจะเป็นประมาทเลินเล่อหรือไม่ก็เป็นอีกเรื่องหนึ่ง²²

ส่วนการกระทำโดยประมาทเลินเล่อนั้น ได้แก่ การกระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจักต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ ดังนั้น ในการวินิจฉัยจึงต้องคำนึงถึงคำ 4 คำ คือ บุคคลในภาวะเช่นนั้น วิสัย และพฤติการณ์ ซึ่งบุคคลที่จะเป็นผู้ประมาทเลินเล่อไม่ว่าเด็กกับผู้ใหญ่ คนหนุ่มกับคนแก่ คนพิการกับคนไม่พิการ คนขับรถเป็นกับคนขับรถไม่เป็นแล้วไปขับรถความระมัดระวังย่อมแตกต่างกัน²³ ส่วนการพิจารณาในเรื่องของวิสัย นั้นจะพิจารณาจากลักษณะที่เป็นอยู่ของบุคคลผู้กระทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหาย เช่น วิสัยของเด็กก็จะต้องซุกซน คนพิการทางกายหรือใจทำอะไรบางอย่างเหมือนคนปกติไม่ได้ หรือแม้กระทั่งวิสัยของคนเมาสุราซึ่งโดยทั่วไปแล้วอาจจะคิดว่าคนเมาสุราเดินเซไปชนอะไรแตกเสียหายก็ไม่ต้องรับผิดชอบ หรือจริงๆแล้วคนเมาสุราเริ่มประมาทเลินเล่อโดยขาดความระมัดระวังตั้งแต่ตอนเริ่มดื่มสุรา และกระทำต่อเนื่องไปจนถึงเดินแล้วเซไปชนอะไรแตกเสียหาย นอกจากนี้ยังต้องพิจารณาถึงพฤติการณ์ กล่าวคือ ข้อเท็จจริงที่ประกอบการกระทำของผู้ทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น เช่น ขับรถตรงถนนเรียบก็ขับได้ตรงปกติหนึ่ง แต่ถ้าขับรถเข้าไปในที่มืดหลุมมีบ่อก็ต้องพยายามหลบหลีก หากหลบหลีกไม่ได้ก็ต้องโยนโคลนเป็นธรรมดา ขับรถไปในทางลูกรังก็ต้องมีฝุ่นฟุ้งก่อกองหินติดกระเด็น ที่สว่างก็ต้องมองเห็นอะไรได้ชัด แต่ถ้ามืดก็ต้องมองอะไรไม่เห็น สิ่งเหล่านี้เป็นพฤติการณ์เอามาประกอบการวินิจฉัยว่าเขากระทำโดยประมาทเลินเล่อหรือไม่²⁴

ค. ทำให้เขาเสียหาย

²¹ เพิ่ง เพิ่งนิติคำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด พระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2556), น. 10-11.

²² เพิ่งอ้าง, น. 132

²³ เพิ่งอ้าง, น. 138

²⁴ เพิ่งอ้าง, น. 140

การทำให้เขาเสียหายนั้น ความรับผิดชอบทางละเมิดมุ่งประสงค์ที่จะให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่ใช่มุ่งลงโทษเหมือนในทางอาญาแก่ผู้ทำละเมิด ฉะนั้นเมื่อไม่มีความเสียหายแม้การกระทำนั้นจะมิชอบด้วยกฎหมายก็ไม่ใช่ละเมิด ต่างกับทางอาญาซึ่งมุ่งลงโทษผู้กระทำความผิด มุ่งที่จะป้องกันและปราบปราม แม้ไม่เสียหายก็อาจที่จะเป็นความผิดได้ เช่น ยิงปืนใส่ผู้อื่นแต่กระสุนปืนไม่ถูก ผู้ถูกยิงไม่ได้รับอันตรายก็ยังคงเป็นความผิดฐานพยายามฆ่า แต่ในทางแพ่ง ไม่เป็นละเมิดเพราะไม่ได้ทำให้เขาเสียหาย²⁵

โดยในกรณีที่มีการฟ้องร้องให้รับผิดชอบตามกฎหมายละเมิดนี้โจทก์มีหน้าที่พิสูจน์ว่าจำเลยนั้นได้กระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อจนเป็นเหตุให้โจทก์ได้รับความเสียหายอย่างไรซึ่งเป็นไปตามหลักในเรื่องของภาระพิสูจน์ที่กำหนดว่าผู้ใดกล่าวอ้างผู้นั้นมีหน้าที่นำสืบ

ความรับผิดของสมาคมจัดขึ้นเรือต่อรัฐ

เนื่องจากอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.192 ได้กำหนดให้รัฐเจ้าของธง (Flag State) มีหน้าที่ในการเข้าไปควบคุมมาตรฐานของเรือที่ใช้สำหรับเดินทะเลโดยเฉพาะมาตรฐานในเรื่องความปลอดภัยให้ได้มาตรฐานไม่ว่าจะเป็นมาตรฐานในด้านการต่อเรือที่จะต้องมีแบบแปลนที่ถูกต้องตามโครงสร้างของเรือที่ใช้เดินทะเล มาตรฐานของอุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้ในการเดินเรือ การจับบุคลากรประจำเรือ สภาพแรงงานและการฝึกอบรมลูกเรือรวมไปถึงตรวจสอบสภาพความพร้อมของเรือในการออกเดินทางทางทะเล เพื่อให้เรือลำนั้นมีความปลอดภัยในการเดินเรือทางทะเลด้านต่างๆ²⁶ นอกจากนี้กฎหมายฉบับนี้ยังกำหนดให้รัฐเมืองท่า (port State) สามารถตรวจเรือที่ชักธงของประเทศอื่นที่เดินทางเข้ามายังท่าเรือของประเทศตนได้ ซึ่งถ้าตรวจแล้วพบว่าเรือลำดังกล่าวไม่ได้มาตรฐานตามที่กฎหมายหรืออนุสัญญาระหว่างประเทศกำหนดไว้ รัฐเมืองท่าก็สามารถใช้มาตรการบังคับกับเรือลำดังกล่าว เช่น สั่งให้แก้ไขความบกพร่องก่อนที่เรือจะออกจากท่า โดยหากเรือลำดังกล่าวฝ่าฝืนรัฐเมืองท่าก็สามารถควบคุมโดยการกักเรือซึ่งเป็นมาตรการบังคับสุดท้ายได้²⁷ ดังนั้นเพื่อป้องกันปัญหาที่อาจเกิดขึ้นกับเรือที่ชักธงของรัฐตน รัฐเจ้าของธง (flag

²⁵ เฟ้งอ้าง, น. 143

²⁶ United Nations Convention on the Law of the Sea

Article 94 : Duties of the flag State

3. Every State shall take such measures for ships flying its flag as are necessary to ensure safety at sea with regard, inter alia, to:

(a) the construction, equipment and seaworthiness of ships;

(b) the manning of ships, labour conditions and the training of crews, taking into account the applicable international instruments;

(c) the use of signals, the maintenance of communications and the prevention of collisions

²⁷ International Maritime Organization, "Port State Control," search 10 December 2014 from

<http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Pages/PortStateControl.aspx>

State) ส่วนใหญ่จึงกำหนดให้เงื่อนไขในการตรวจรือนั้นเป็นเงื่อนไขหนึ่งในการที่รัฐดังกล่าวนั้นจะรับผิดชอบเงื่อนไขให้เรือที่ผ่านการตรวจนั้นสามารถชักธงของรัฐตนได้

ในการตรวจรือนั้นจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานและสอดคล้องกับหลักเกณฑ์ของอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ออกตามความในอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ.1982 ดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น ซึ่งได้กำหนดให้การตรวจรือนั้นต้องกระทำโดยเจ้าพนักงานของรัฐที่รือนั้นชักธง แต่เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระหน้าที่ของรัฐเจ้าของธง อนุสัญญาระหว่างประเทศจึงได้กำหนดให้รัฐที่รือนั้นชักธงสามารถมอบอำนาจในการตรวจเรือให้กับนายช่างตรวจเรือหรือองค์กรที่ได้รับการยอมรับ โดยทั่วไปแล้วรัฐเจ้าของธงก็จะมอบให้แก่สมาคมจัดชั้นเรือเป็นผู้รับมอบอำนาจกระทำการตรวจเรือแทน ซึ่งเมื่อสมาคมจัดชั้นเรือได้ตรวจเรือเสร็จแล้วก็สามารถออกใบสำคัญรับรองตามอนุสัญญาระหว่างประเทศที่ตนได้รับมอบหมายให้ทำการตรวจได้ ทั้งนี้การกระทำใดๆที่สมาคมจัดชั้นเรือได้กระทำไป ไม่ว่าจะเป็นการตรวจเรือหรือออกใบสำคัญรับรองการตรวจเรือให้ถือว่าเป็นการกระทำของรัฐเจ้าของธง ดังนั้น ถ้าหากเกิดความเสียหายหรือมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นรัฐเจ้าของธงจึงต้องรับผิดชอบเต็มในทุกกรณี

แต่อย่างไรก็ตาม สมาคมจัดชั้นเรือก็ยังต้องรับผิดชอบต่อรัฐอยู่ กล่าวคือ ในการมอบอำนาจให้สมาคมจัดชั้นเรือไปทำการตรวจเรือแทนรัฐนั้นจะกระทำขึ้นในรูปแบบของสัญญาส่งผลให้ถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นจากการที่สมาคมจัดชั้นเรือได้ตรวจเรือ สมาคมจัดชั้นเรือจึงต้องรับผิดชอบต่อรัฐในฐานะที่เป็นคู่สัญญาดังที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น

สำหรับความรับผิดของสมาคมจัดชั้นเรือในฐานะเป็นตัวแทนของรัฐในการตรวจเรือตามกฎหมายไทยนั้น เนื่องจากหน่วยงานที่มีหน้าที่ดูแลในเรื่องการตรวจเรือดังกล่าวได้แก่ สำนักมาตรฐานทะเบียนเรือ ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกรมเจ้าท่าจึงมีฐานะเป็นหน่วยงานของรัฐได้อาศัยอำนาจตาม มาตรา 163 ของพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พระพุทธศักราช 2456แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ 13) พุทธศักราช 2525 ที่กำหนดให้กรมเจ้าท่าโดยอนุมัติรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมมีอำนาจในการออกกฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ โดยมีบทบัญญัติที่กำหนดให้การตรวจเรือสามารถมอบอำนาจให้แก่สมาคมจัดชั้นเรือที่มีคุณสมบัติเป็นไปตามเงื่อนไขที่กฎข้อบังคับการตรวจเรือกำหนดไว้กระทำการตรวจเรือแทนในฐานะเจ้าพนักงานของรัฐได้

ดังนั้น สมาคมจัดชั้นเรือจึงมีสถานะเป็นเจ้าหน้าที่²⁸ ตามพระราชบัญญัติความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 ซึ่งเป็นกฎหมายที่มีเจตนารมณ์เพื่อคุ้มครองเจ้าหน้าที่ของรัฐในการปฏิบัติหน้าที่

²⁸ ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 4

ส่งผลให้ความรับผิดชอบของสมาคมจัดชั้นเรือต่อบุคคลภายนอกจึงอยู่ภายใต้บทบัญญัติในพระราชบัญญัติดังกล่าว ด้วยเหตุนี้ในกรณีที่สมาคมจัดชั้นเรือได้ทำการตรวจเรือภายใต้ขอบเขตหน้าที่ที่ได้รับมอบอำนาจจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเป็นการส่วนตัว แต่อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสมาคมจัดชั้นเรือจะได้กระทำหน้าที่ภายใต้ขอบเขตที่ได้รับมอบอำนาจจากรัฐ แต่ถ้าหากปรากฏข้อเท็จจริงเพิ่มเติมว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดขึ้นจากการที่สมาคมจัดชั้นเรือในฐานะที่เป็นตัวแทนของรัฐได้กระทำไปด้วยความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ในกรณีเช่นนี้ถ้ากรมเจ้าท่าที่ได้มอบอำนาจดังกล่าวได้รับผิดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายไปแล้ว ก็มีสิทธิเรียกให้สมาคมจัดชั้นเรือ เจ้าหน้าที่ผู้ทำละเมิดชดเชยค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวแก่กรมเจ้าท่าได้²⁹ แต่ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นการปฏิบัติหน้าที่นอกเหนือไปจากที่สมาคมจัดชั้นเรือได้รับมอบอำนาจ สมาคมจัดชั้นเรือก็ต้องรับผิดชอบเป็นการส่วนตัว บุคคลภายนอกจะมาฟ้องให้กรมเจ้าท่ารับผิดชอบไม่ได้³⁰ นอกจากนี้ สมาคมจัดชั้นเรือยังต้องรับผิดชอบต่อกรมเจ้าท่าเต็มจำนวนเช่นเดียวกันกับบุคคลทั่วไปที่ละเมิดต่อหน่วยงานของรัฐ แม้การกระทำนั้นจะเป็นเพียงประมาทเลินเล่อธรรมดาก็ตาม

นอกจากสมาคมจัดชั้นเรือจะต้องรับผิดชอบต่อกรมเจ้าท่าหน่วยงานของรัฐตามกฎหมายละเมิดแล้ว สมาคมจัดชั้นเรือยังต้องรับผิดชอบตามสัญญาในฐานะคู่สัญญากับรัฐอีกด้วย เนื่องมาจากสมาคมจัดชั้นเรือจะดำเนินการตรวจเรือและออกไปสำคัญรับรองให้แก่เรือลำใดได้นั้นจะต้องได้รับหนังสือมอบอำนาจที่กรมเจ้าท่าออกให้สำหรับเรือลำนั้นและยังต้องมีการทำสัญญาตกลงในเรื่องของสิทธิ หน้าที่ ความรับผิดชอบระหว่างกันอีกด้วย โดยเมื่อได้กระทำดังที่กล่าวในข้างต้นแล้ว สมาคมจัดชั้นเรือจะสามารถตรวจเรือและออกไปสำคัญรับรองประเภทนั้นได้จนกว่าจะมีหนังสือแจ้งยกเลิกการมอบอำนาจจากกรมเจ้าท่า ทั้งนี้ สมาคมจัดชั้นเรือจะต้องส่งสำเนาใบสำคัญรับรองหรือเอกสารรับรองต่างๆพร้อมทั้งรายงานผลการตรวจเรือ (survey report) การอนุมัติแบบแปลนเรือ (plan approval) หรือการอนุมัติเอกสาร (document approval) ที่ได้ตรวจทั้งหมดให้แก่กรม

ในพระราชบัญญัตินี้

เจ้าหน้าที่ หมายความว่า ข้าราชการ พนักงาน ลูกจ้าง หรือผู้ปฏิบัติงานประเภทอื่น ไม่ว่าจะเป็นการแต่งตั้งในฐานะเป็นกรรมการหรือฐานะอื่นใด

²⁹ ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 10

ในกรณีที่เจ้าหน้าที่เป็นผู้กระทำละเมิดต่อหน่วยงานของรัฐไม่ว่าจะเป็นหน่วยงานของรัฐที่ผู้นั้นอยู่ในสังกัดหรือไม่ ถ้าเป็นการกระทำการในการปฏิบัติหน้าที่การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าหน้าที่ให้นำบทบัญญัติมาตรา 8 มาใช้บังคับโดยอนุโลม แต่ถ้ามิใช่การกระทำการในการปฏิบัติหน้าที่ให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

³⁰ ความรับผิดทางละเมิดของเจ้าหน้าที่ พ.ศ. 2539 มาตรา 6

ถ้าการกระทำละเมิดของเจ้าหน้าที่มิใช่การกระทำการในการปฏิบัติหน้าที่ เจ้าหน้าที่ต้องรับผิดชอบในการนั้นเป็นการเฉพาะตัว ในกรณีนี้ผู้เสียหายอาจฟ้องเจ้าหน้าที่ได้โดยตรง แต่จะฟ้องหน่วยงานของรัฐไม่ได้

เจ้าท่าภายใน 30 วันนับจากวันที่ได้ออกใบสำคัญรับรองหรือเอกสารรับรอง³¹ ด้วยเหตุนี้ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นในการพิจารณาความรับผิดตามสัญญา ก็จะเป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในข้างต้น

³¹ กฎข้อบังคับสำหรับการตรวจเรือ (ฉบับที่ 38) พ.ศ. 2554