

บทที่ 3

หลักกฎหมายต่างประเทศและอนุสัญญาระหว่างประเทศ

ที่เกี่ยวกับสิทธิและความรับผิดชอบจากทรัพย์สิน

ในบทที่แล้วได้นำเสนอหลักการทั่วไปของการประกันภัยทางทะเลที่เกี่ยวข้องกับเรื่องซากทรัพย์สินไม่ว่าจะเป็นความหมายของซากทรัพย์สิน หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยทางทะเล การสละซากทรัพย์สินกระทำการอย่างไรรวมไปถึงสิทธิประโยชน์และหน้าที่ในซากทรัพย์สิน จากการศึกษาหลักการทั่วไปทำให้เห็นปัญหาบางประการเกี่ยวกับสิทธิในซากทรัพย์สินซึ่งมีความเห็นทางกฎหมายในเรื่องผู้ใดมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในซากทรัพย์สินระหว่างผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ได้สละทิ้งซากทรัพย์สินหรือผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธรับคำบอกกล่าวสละทิ้งซึ่งคำบอกกล่าวเป็นตัวแปรสำคัญในการพิจารณาสิทธิในซากทรัพย์สินและความเป็นเจ้าของตามความเห็นของนักกฎหมายต่างประเทศยังไม่มีข้อสรุปชัดเจน เพราะฉะนั้นในบทนี้จึงนำเสนอหลักกฎหมายของต่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อใช้ประกอบการวินิจฉัยหาคำตอบทางกฎหมายต่อไป

3.1 ความเสียหายเนื่องจากซากทรัพย์สินเป็นอันตราย

เมื่อเกิดเหตุภัยพิบัติอันนำมาซึ่งวัตถุเอาประกันภัยเสียหายกลายเป็นซากทรัพย์สินไม่เพียงแต่เจ้าของทรัพย์สินผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้รับความเสียหายเพราะขาดทุนไม่มีของสำหรับค้าขาย หรือไม่มีเรือเดินทะเลเป็นพาหนะขนส่งสินค้าสู่จุดหมายปลายทางยังมีผู้ได้รับผลกระทบไม่มากนักน้อยเช่นเดียวกันจากเหตุภัยพิบัติ

3.1.1 ผลกระทบโดยตรงเนื่องจากซากทรัพย์สินสร้างความเสียหาย

ก) ซากทรัพย์สินเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม

หากเรือที่เอาประกันภัยทางทะเลประสบกับภัยพิบัติกลายเป็นซากทรัพย์สิน ต่อมาปรากฏว่าน้ำมันรั่วไหลออกจากกระว้างสินค้าหรือรั่วไหลออกจากถังเชื้อเพลิง เมื่อน้ำมันปนเปื้อนลงสู่ท้องทะเลกระบวนการทางเคมีและชีวภาพจะเริ่มเปลี่ยนรูปตั้งแต่กระบวนการช่วงแรกเริ่มจากการแพร่กระจาย การระเหย การกระจายสู่มวลน้ำ น้ำมันแขวนลอย การละลายน้ำ จนถึงกระบวนการ

ภายหลังออกซิเดชัน การตกตะกอน การสลายโดยสิ่งมีชีวิตและในขณะที่น้ำมันสลายตัวจะเป็นพิษต่อสัตว์น้ำทำลายระบบนิเวศทางทะเล สำหรับระดับความรุนแรงของมลพิษน้ำมันขึ้นอยู่กับปัจจัยดังนี้ คือ ชนิดและปริมาณน้ำมันที่รั่วไหล ระยะเวลาที่น้ำมันอยู่ในทะเล สภาพภูมิประเทศและภูมิอากาศ เช่น ชนิดของสารไฮโดรคาร์บอนในน้ำมันถ้าเป็นไฮโดรคาร์บอนชนิดอิ่มตัวจะไม่นับเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตในทะเลมากนักแต่ถ้าเป็นน้ำมันอะโรมาติกไฮโดรคาร์บอน (Aromatic Hydrocarbon) จะมีจุดเดือดต่ำและเป็นอันตรายต่อสิ่งมีชีวิตมาก เช่น Benzene, Toluene, Xylene เป็นต้น

ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในทะเล น้ำมันเป็นอุปสรรคต่อการถ่ายเทออกซิเจนในอากาศและออกซิเจนในน้ำเพราะน้ำมันจะเคลือบผิวน้ำเป็นแผ่นกำบัง (Physical Barrier) ทำให้คุณภาพน้ำเลวลง พืชได้น้ำไม่อาจสังเคราะห์แสงได้ ส่วนประกอบต่างๆของน้ำมันจะสามารถดูดซึมเข้าไปในพืชและทำลายเซลล์น้ำมันทำให้ใบพืชสูญเสียการหายใจและสังเคราะห์แสงพืชน้ำไม่สามารถดำรงชีวิตอยู่ได้และคราบน้ำมันที่เป็นก้อนเรียกว่า “Coquina” เป็นอันตรายต่อสัตว์ที่อยู่หน้าดินคือ หนอนและตัวอ่อนของแมลงที่อาศัยอยู่ตามชายหาดคราบน้ำมันจะปกคลุมร่างกายและมีพิษต่อระบบประสาท บรรดาสิ่งมีชีวิตในท้องทะเลต้องอพยพย้ายถิ่น (Migration) เนื่องจากน้ำมันทำลายบริเวณชายฝั่งแนวปะการังอันเป็นที่อยู่อาศัยของสัตว์ทะเล¹

กรณีที่ซากทรัพยากรเป็นของบรรทุุกมากับเรือเป็นสารมลพิษที่ไม่สามารถย่อยสลายได้โดยแบคทีเรียเรียกว่า “โลหะหนัก” (Heavy Metal) สิ่งมีชีวิตในท้องทะเลมีขีดจำกัดในการรับเอาโลหะหนักหากได้รับในปริมาณที่มากสารเหล่านี้จะสะสมในร่างกาย (Bioaccumulation) โลหะหนัก เช่นปรอท (mercury) แคดเมียม (cadmium) หรือตะกั่ว (lead) เป็นต้น ในที่นี้จะขอยกตัวอย่างสารปรอท สารปรอทเป็นสารที่มีสีขาวในอุณหภูมิปกติจะเป็นของเหลวสามารถนำปรอทใช้ทำทองได้เรือป้องกันการแตกหัก ปกติปลาทะเลสามารถรับสารปรอทสะสมอยู่ในกล้ามเนื้อได้ในระดับหนึ่ง

¹สุวัจน์ ธีญรส, มลพิษทางทะเลและชายฝั่ง, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์ โอ. เอส. พริ้นติ้ง เฮ้าส์, 2549), น. 45-53.

เช่น ปลา Cod อยู่ในบริเวณทะเลเหนือประมาณ 150 ไมโครกรัม/กิโลกรัม (0.15 -0.20 ppm) หากปลาสะสมสารปรอทในปริมาณที่สูงจะส่งผลกระทบต่ออาการเจริญเติบโต การสืบพันธุ์หรือกระบวนการทางสรีรวิทยา เป็นต้น

ข) ซากทรัพย์เป็นอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของบุคคล

ซากทรัพย์อาจเป็นสารมลพิษ เช่น ปรอททำให้มนุษย์เป็นโรคมินามาตะ (Minamata) ซึ่งโรคนี้พบครั้งแรกที่ประเทศญี่ปุ่นเกิดจากการที่สารปรอทสะสมในกระแสเลือดซึมผ่านผนังหลอดเลือดในสมองเข้าสู่เนื้อเยื่อของระบบประสาท (Nervous Tissue) และได้ทำลายเนื้อเยื่อระบบประสาท มนุษย์อาจได้รับสารปรอททางอ้อมจากการบริโภคอาหารทะเล นอกจากนี้ทารกในครรภ์มารดาก็สามารถได้รับสารปรอทจากมารดาผ่านทางรกทำให้ทารกพิการทางสมองตั้งแต่เกิดส่งผลให้สูญเสียทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาประเทศในอนาคต²

3.1.2 ผลกระทบโดยอ้อมเนื่องจากซากทรัพย์สร้างความเสียหาย

ก) ค่าเคลื่อนย้ายซากเรือ

หากซากทรัพย์เป็นเรือเดินทะเลที่อัปปางหรือเกยตื้นกีดขวางบริเวณท่าซึ่งเป็นที่ยุทธจักรทางน้ำเพื่อการค้าระหว่างประเทศเจ้าของเรือต้องเสียค่าใช้จ่ายดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล การเดินเรือ และต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน

ข) ค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าเป็นผู้ได้ประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเนื่องจากเรือหรือสินค้าประสบภัยพิบัติทางทะเลเจ้าของต้องชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยให้ผู้กู้ภัยทางทะเลด้วย

ค) ค่าปรับหรือบทลงโทษของเจ้าหน้าที่รัฐ

เช่น กรณีซากเรือกีดขวางทางเข้าออกของท่ารัฐหรือเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจสั่งให้เจ้าของเรือ

² สุวัจน์ ธีวรส, เพิ่งอ้าง, น. 87-94.

ดำเนินการเคลื่อนย้ายแต่เจ้าของเรือไม่ปฏิบัติตาม รัฐอาจปรับเจ้าของเรือที่ไม่กระทำตามหรือรัฐเป็นผู้ดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือซึ่งค่าใช้จ่ายเจ้าของเรือต้องเป็นผู้ชำระ

ง) ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของผู้เสียหายและค่าใช้จ่ายในการแก้ไขเยียวยาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม

บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากซากทรัพย์ทำอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยสามารถเรียกร้องให้ผู้มีหน้าที่รับผิดชอบต่อซากทรัพย์รับผิดชอบได้ เช่น น้ำมันรั่วออกจากเรือผู้เสียหายเรียกให้เจ้าของเรือรับผิดชอบต่อความเสียหายเนื่องจากน้ำมันปนเปื้อน นอกจากจะส่งผลกระทบต่อบุคคลภายนอกแล้วน้ำมันยังมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งได้อธิบายไปข้างต้น เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายเพื่อดำเนินการตามมาตรการที่สมเหตุสมผลในการจัดหลีกเลี่ยง ป้องกันการปนเปื้อน เป็นต้น

3.2. สิทธิความรับผิดในซากทรัพย์ตามหลักกฎหมายต่างประเทศ

3.2.1 กลุ่มประเทศคอมมอนลอร์

การศึกษากฎหมายในกลุ่มประเทศคอมมอนลอร์ในที่นี้คือประเทศอังกฤษและอเมริกาเพื่อจะให้เห็นว่าประเทศอังกฤษซึ่งเป็นประเทศต้นแบบในการบังคับใช้กฎหมายประกันภัยทางทะเลมีหลักกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับปัญหาอย่างไรบ้าง ส่วนประเทศอเมริกาที่มีระบบกฎหมายคอมมอนลอร์เห็นว่าเป็นประเทศที่รับเอากฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้บังคับและมีระบบกฎหมายเช่นเดียวกับประเทศอังกฤษจะมีหลักกฎหมายอื่นๆที่เกี่ยวข้องกับซากทรัพย์ในลักษณะใดเหมือนหรือต่างกับประเทศอังกฤษหรือไม่ สำหรับซากทรัพย์ตามสัญญาประกันภัยทางทะเลถือว่าเป็นสิ่งหามทรัพย์อย่างหนึ่งเพราะซากทรัพย์เรือและสินค้าทั้งสองชนิดเป็นทรัพย์ที่เคลื่อนที่ได้ ดังนั้นในหลักกฎหมายลักษณะทรัพย์ซากทรัพย์จึงเป็นสิ่งหามทรัพย์ ในที่นี้จะศึกษาหลักกฎหมายทรัพย์ในส่วนที่นำมาพิจารณาปัญหาซากทรัพย์เท่านั้น เช่น ความหมายของสิ่งหามทรัพย์ สิทธิในความเป็นเจ้าของ การจำหน่ายสละทรัพย์ และผลของการสละทิ้ง

3.2.1.1 ประเทศอังกฤษ

ก) การได้มาซึ่งสิทธิในความเป็นเจ้าของและทรัพย์สิทธิ

ทรัพย์สิน (property) แบ่งประเภทออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ๆ คือสังหาริมทรัพย์ (movable thing) กับอสังหาริมทรัพย์ (immovable things) อสังหาริมทรัพย์ คือ ทรัพย์สินที่เคลื่อนที่ไม่ได้ เช่น ที่ดินและวัตถุที่ติดตรึงถาวรกับที่ดิน สังหาริมทรัพย์ คือ ทรัพย์สินที่ยึดถือเอาได้ มีรูปร่าง เคลื่อนที่ได้ สามารถโอนด้วยการหยิบยกส่งมอบทางมือได้ เช่น หนังสือ เสื้อผ้า จักรยาน เป็นต้น ขนาดของวัตถุไม่ได้เป็นองค์ประกอบต่อการพิจารณาประเภททรัพย์สินเป็นสังหาริมทรัพย์หรือไม่และสำหรับของบางอย่างที่ไม่มีค่าในตัวเองก็ไม่ถือเป็นสังหาริมทรัพย์ เช่น เงินไม่ถือว่าเป็นทรัพย์สินเพราะมันไม่ได้มีค่าในตัวเอง³ หรือ documentary credit เป็นเอกสารทางการค้าที่มีรูปร่างจับต้องพกพาได้ แต่ความสำคัญหรือจุดประสงค์สิ่งนี้มีขึ้นเพื่อเป็นวิธีการชำระหนี้ทางการค้าระหว่างประเทศมิใช่มีอยู่เพื่อเป็นกระดาษที่จับต้องได้เท่านั้น⁴ ไม่ได้มีคุณค่าในเนื้อวัตถุอย่างเป็นสังหาริมทรัพย์ทั่วไปจึงไม่ถือว่าเป็น documentary credit เป็นสังหาริมทรัพย์

สิทธิในความเป็นเจ้าของหรือกรรมสิทธิ์ (ownership) เป็นสิทธิเด็ดขาดถือว่าเป็นสิทธิที่ดีที่สุดที่กฎหมายได้ให้การรับรองหรือให้ประโยชน์กับผู้ทรงสิทธิมากที่สุด⁵ และบุคคลอื่นต้องเคารพผู้เป็นเจ้าของผู้ที่มีกรรมสิทธิ์เหนือทรัพย์สินนั้นเป็นสิทธิที่ผู้เป็นเจ้าของมีอำนาจเหนือในการควบคุมทรัพย์สินไม่ว่าวัตถุชิ้นนั้นจะเป็นสังหาริมทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์ ผู้ทรงกรรมสิทธิ์ เช่น บุคคลธรรมดาคนเดียว บุคคลธรรมดาหลายคนเป็นเจ้าของ (co-owner) รัฐหรือนิติบุคคล เป็นต้น เจ้าของหรือผู้ทรงกรรมสิทธิ์มีสิทธิควบคุมครอบครองมีอำนาจเหนือทรัพย์สินของตน มีสิทธิใช้สอย ได้ดอกผลกำไรนำไปจำหน่าย มีสิทธิในเชิงทำให้ทรัพย์สินสูญ ดับสูญหรือถูกทำลาย คือ การสละ โอน ยก

³ Bryan A. Garner, "chattel", Black's Law Dictionary, (8th ed.2004),
<<http://www.internationalwestlaw.com>>

⁴ Michael Bridge, Personal Property Law, second edition (New York: Oxford University Press Inc., 2002), pp. 3-4.

⁵ Alison Clarke and Paul Kohler, Property Law, (London: Cambridge University Press, 2005), p. 180.

ทรัพย์สินให้เป็นมรดก ทำลายทรัพย์สินของตน หรือก่อภาระผูกพันในทรัพย์สินให้ภาระจำยอมหรือ แจกจ่ายสิทธิในความเป็นเจ้าของบางส่วนให้ผู้อื่นมีสิทธิเป็นการชั่วคราว⁶ คือ ให้เช่าทรัพย์สิน ประเภทการใช้สิทธิของเจ้าของทรัพย์สินมีดังนี้ คือ (right in personam) กับ (right in rem)

right in personam เป็นการใช้สิทธิต่อบุคคลที่ระบุได้แน่นอน เช่น ก จ่ายเงินให้ ข เพื่อ แลกเปลี่ยนกับที่ดินของ ข ก จะอ้างสิทธิเรียกให้ ข ผู้เดียวโอนที่ดินได้เท่านั้นเรียกให้ผู้อื่นโอน ไม่ได้ ส่วน right in rem เป็นการใช้สิทธิในทรัพย์สินอย่างอันได้ทั่วไปกับบุคคลใดก็ได้ในโลกอย่างอัน ความเป็นเจ้าของทรัพย์สินสามารถครอบครอง ใช้สอยทรัพย์สินซึ่งบุคคลอื่นมีหน้าที่ต้องไม่ขัดขวาง⁷ อย่างไรก็ตามผู้ทรงทรัพย์สินสิทธิต้องกระทำการภายใต้กรอบของกฎหมายด้วย เช่น เจ้าของทำลาย จำหน่ายจ่ายโอนทรัพย์สินตนอย่างไรก็ได้แต่ในกฎหมายอังกฤษว่าด้วยเรื่อง Litter Legislation กำหนดให้เจ้าของทรัพย์สินต้องไม่ทิ้งสิ่งของเป็นเหตุให้รบกวนสาธารณะ (public nuisance)⁸

หลักกฎหมายทรัพย์สินที่ต้องนำมาพิจารณาควบคู่กับสิทธิในซากทรัพย์สิน คือ การสละโอน ทรัพย์สิน (abandonment) เป็นการกระทำเลิกละทิ้งปล่อยไปซึ่งทรัพย์สินอย่างเด็ดขาดของตนทาง กายภาพและมีเจตนาละทิ้งต้องมียุติประกอบทั้งสองประการจึงเป็นการสละทิ้ง การค้นหาเจตนา ของแต่ละบุคคลไม่ใช่เรื่องง่ายต้องพิจารณาจากพฤติการณ์หรือระยะเวลาเป็นสิ่งที่บ่งบอก กล่าวคือ ถ้าสละทิ้งทรัพย์สินไปนานเกินควรอาจพิจารณาเป็นการสละแล้วซึ่งต้องคำนึงถึงข้อเท็จจริงแต่ละ กรณีด้วย หากเป็นเหตุบังเอิญหรือไม่ได้ตั้งใจทิ้งทรัพย์สินก็ไม่ใช่การสละทิ้งและเจ้าของยังคงมี กรรมสิทธิ์ เช่น ธนบัตรหล่นออกนอกกระเป๋าโดยที่เจ้าของไม่รู้ตัวครั้นพอเจ้าของทราบตามหา

⁶ *Ibid*, p. 187.

⁷ Walter B. Raushenbush, *The Law of Personal Property*, third edition, (1975), pp. 3-4.

⁸ Michael Bridge, *supra* note 4, pp. 29-30.

ธนบัตรเขาก็ยังเป็นเจ้าของ⁹ ผลของการสละทิ้งทรัพย์สิน เช่น เจ้าของเจตนาทิ้งสละคอกการสละทิ้งเป็นการยุติประโยชน์ที่เจ้าของจะได้รับด้วยการกระทำของเจ้าของเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะความสัมพันธ์ต่อทรัพย์สิน กล่าวคือทำให้ไม่มีกรรมสิทธิ์อีกต่อไปส่งผลให้บุคคลอื่นทั่วไปมีสิทธิเข้าครอบครองทรัพย์สินและได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์เป็นเจ้าของทรัพย์สินนั้นคนใหม่¹⁰

กฎหมายทรัพย์สินของประเทศอังกฤษ คือ (Law of Property Act 1994)¹¹ กฎหมายฉบับนี้ใช้บังคับกับข้อสัญญาทางกรรมสิทธิ์ (covenant)¹² ที่เป็นการยกเลิก สละสิทธิ โอนการครอบครองหรือจำหน่าย¹³ ตาม Part 1 (implied covenants for title) ขอบเขตการใช้บังคับกฎหมายตาม article 1 เอกสารใดที่มีผลหรือมีความมุ่งหมายให้เกิดการจำหน่าย จ่ายโอน สละทรัพย์สินไม่ว่าจะมีค่าตอบแทนหรือไม่ถือว่าบุคคลได้จำหน่ายสละทิ้งอยู่ภายใต้บังคับ article 2-5¹⁴

⁹ Walter B. Raushenbush, *supra* note 7, pp. 7-9.

¹⁰ Alison Clarke and Paul Kohler, *supra* note 5, p.22.

¹¹ Law of property act 1994,

<<http://www.swarb.co.uk/acts/1994LawofPropertyMiscellaneousProvisionsAct.html>>.

¹² Covenant คือ ข้อสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรที่เป็นข้อตกลงของผู้โอนซึ่งสัญญาว่าจะโอนจำหน่ายสละทรัพย์สินจริงและทรัพย์สินนั้นไม่มีสิทธิภาระผูกพันใดๆทั้งนี้ผู้โอนต้องไม่กระทำการให้ทรัพย์สินมีภาระผูกพัน <<http://www.en.wikipedia.org/wiki/Covenant>>.

¹³ “An Act to provide for new covenants for title to be implied on dispositions of property”

¹⁴ Article1: In an instrument effecting or purporting to effect a disposition of property there shall be implied on the part of the person making the disposition, whether or not the disposition is for valuable consideration, such of the covenants specified in section 2 to 5 as are applicable to the disposition.

ผู้เขียนเห็นว่ากรณีที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลทำคำบอกกล่าวการสละทิ้งต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลเป็นลายลักษณ์อักษรแสดงเจตนาสละทิ้งจำหน่ายโอนซากทรัพย์เป็นกรณีที่สามารถปรับใช้กับกฎหมายฉบับนี้ได้

ตาม article 1(4) นิยามคำว่า “disposition” (การสละทิ้ง) การสละทิ้งตีความรวมไปถึงกรณีที่เจ้าของละทิ้งทรัพย์มาเป็นเวลานาน คำว่า “instrument” หมายความว่าเอกสารที่ไม่ใช่โฉนดหนังสือสำคัญทางกรรมสิทธิ์และคำว่า “property” หมายถึง สิทธิเรียกร้องสิทธิประโยชน์ใดๆในอสังหาริมทรัพย์หรือสังหาริมทรัพย์¹⁵ ผู้เอาประกันภัยทางทะเลสละทิ้งซากทรัพย์เป็นการสละเฉพาะส่วนที่เป็นสิทธิเรียกร้องและประโยชน์ใดๆต่อสังหาริมทรัพย์ตามคำจำกัดความของ property ในกฎหมายดังกล่าวและการที่เจ้าของผู้เอาประกันภัยทางทะเลสละทิ้งซากทรัพย์เป็นเวลานานก็ตรงตามความหมายคำว่า disposition อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่าการพิจารณากรณีใดเป็นการสละทิ้งหรือไม่ไม่ควรนำปัจจัยด้านเวลามาพิจารณาประกอบเนื่องจากอาจเกิดปัญหาตามมาได้ เช่น แนวคำวินิจฉัยคดี Sea Hunt, Inc. v. Unidentified shipwrecked vessel or vessels ของศาลอเมริการะหว่างศาล District Court กับ The Fourth Circuit ไม่มีมาตรฐานเพราะมีความเห็นต่อเวลาการสละทิ้งต่างกัน¹⁶ ศาลชั้นต้นตัดสินว่าระยะเวลาที่เจ้าของละทิ้งทรัพย์เป็นสิ่งที่บ่งบอกเจตนาสละทิ้ง ส่วนศาลสูงเห็นว่าระยะเวลาไม่ใช่เงื่อนไขสำคัญต่อการวินิจฉัยการสละทิ้ง

¹⁵ Article1(4): “In this Part-- “disposition” includes the creation of a term of years; “instrument” includes an instrument which is not a deed; and “property” includes a thing in action, and any interest in real or personal property.”

¹⁶ Sean Poltrack, “Sea Hunt, Inc. v. Unidentified shipwrecked vessel or vessels: The United States Court of Appeals for The Fourth Circuit Interprets the standard for abandonment under the abandoned shipwreck act of 1987”, University of Baltimore Journal of Environmental Law, p. 2 (Spring 2000).

องค์ประกอบการทำสัญญาสละจำนองมีดังนี้ คือ บุคคลต้องสละจำนองจำนองทรัพย์สินทางกายภาพและมีเจตนาสละทิ้ง การสละทิ้งผู้สละต้องเสียค่าใช้จ่ายด้วยตนเอง ตาม article 2(1)(a)(b)¹⁷ สัญญาการสละจำนองแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ Full Title Guarantee กับ Limited Title Guarantee ตาม article 3

ประเภทแรก Full Title Guarantee คือ การสละจำนองจำนองที่ผู้ทำสัญญาสละหลุดพ้นจากหน้าที่ความรับผิดชอบผูกพันใดๆซึ่งเป็นภาระทางการเงินหรือไม่ก็ได้ นอกจากนี้หลุดพ้นจากการที่บุคคลภายนอกใช้สิทธิเรียกร้องให้รับผิดชอบ เว้นเสียแต่ว่าหน้าที่ความรับผิดชอบผูกพันใดๆที่ผู้สละจำนองจำนองไม่อาจคาดหมายได้หรือไม่มีทางทราบก็ไม่ต้องรับผิดชอบตาม article 3(1)(a)(b)¹⁸

¹⁷ Article 2(1): If the disposition is expressed to be made with full title guarantee or with limited title guarantee there shall be implied the following covenants--

(a) that the person making the disposition has the right (with the concurrence of any other person conveying the property) to dispose of the property as he purports to, and

(b) that the person will at his own cost do all that he reasonably can to give the person to whom he disposes of the property the title he purports to give.

¹⁸ Article 3(1): If the disposition is expressed to be made with full title guarantee there shall be implied a covenant that the person making the disposition is disposing of the property free—

(a) from all charges and incumbrances (whether monetary or not) and

(b) from all other rights exercisable by third parties other than any charges,

ประเภทที่สอง Limited Title Guarantee คือ การสละจำหน่ายโอนทรัพย์สินที่ผู้ทำสัญญา ยังคงต้องรับผิดชอบไม่อาจหลุดพ้นจากหน้าที่ความรับผิดชอบภาระผูกพันใดๆที่ยังมีอยู่ขณะที่ทำสัญญาสละ จำหน่ายจ่ายโอน ต้องรับผิดชอบต่อสิทธิเรียกร้องของบุคคลภายนอกที่เกี่ยวกับทรัพย์สินขณะที่ทำสัญญา หรือต้องรับผิดชอบต่อหน้าที่ความรับผิดชอบภาระผูกพันในทรัพย์สินวัตถุที่มุ่งจะสละจำหน่ายจ่ายโอนหรือรับผิดชอบภายใต้สิทธิเรียกร้องอื่น¹⁹ มีข้อสังเกตว่าถ้าเป็นผู้รับโอนสัญญาควรทำข้อสัญญาแบบ Limited Title Guarantee มากกว่า Full Title Guarantee เพราะ Limited Title Guarantee ผู้ทำสัญญาสละจำหน่ายจ่ายโอน ยังคงต้องรับผิดชอบ นอกจากนั้นไม่มีทางที่ผู้รับโอนหรือผู้รับการสละที่จะทราบว่าทรัพย์สินนั้นมีหน้าที่ความรับผิดชอบภาระผูกพันต่อบุคคลภายนอกหรือไม่ ถ้าให้ทำสัญญาแบบ Full Title Guarantee ผู้สละจำหน่ายจ่ายโอนก็จะหลุดพ้นจากภาระใดๆทั้งสิ้น และการที่กฎหมายทรัพย์สินของอังกฤษกำหนดให้ต้องจดทะเบียนการทำนิติกรรมสละผลประโยชน์เฉพาะแต่อสังหาริมทรัพย์ก็ไม่ได้เอื้อประโยชน์ต่ออสังหาริมทรัพย์เพื่อให้ผู้รับโอนทราบ

incumbrances or rights which that person does not and could not reasonably be expected to know about.

¹⁹Article3(3): If the disposition is expressed to be made with limited title guarantee there shall be implied a covenant that the person making the disposition has not since the last disposition for value --

(a) charged or incumbered the property by means of any charge or incumbrance which subsists at the time when the disposition is made, or granted third party rights in relation to the property which so subsist, or

(b) suffered the property to be so charged or incumbered or subject to any such rights, and that he is not aware that anyone else has done so since the last disposition for value.

การทำคำบอกกล่าวการสละทิ้งของผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นการทำสัญญาสละจำหน่ายโอนซึ่งซากทรัพย์ที่เป็นสิ่งหามทรัพย์(เรือและสินค้า)เฉพาะประโยชน์ที่ยังเหลืออยู่ในซากทรัพย์ การสละจำหน่ายเป็นเจตนาของผู้เอาประกันภัยทางทะเลสามารถกระทำได้ตามกฎหมายเจตนามุ่งให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลรับโอนซากทรัพย์แบบ Limited Title Guarantee ตาม Law of Property Act 1994 ผู้เขียนเห็นว่าหน้าที่ความรับผิดชอบในซากทรัพย์เกิดก่อนที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลทำคำบอกกล่าวสละทิ้งเพื่อทิ้งซากทรัพย์ ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นผู้ที่มีหน้าที่ความรับผิดชอบในซากทรัพย์ที่ก่อความเสียหาย ผู้เอาประกันภัยทางทะเลจำต้องรับผิดชอบเพราะเป็นภาระผูกพันให้ต้องรับผิดชอบก่อนที่การโอนหรือรับผิดชอบบุคคลภายนอกซึ่งได้เรียกร้องตาม article 3(3)(a) “...any charge or incumbrance which subsists at the time when the disposition is made...” แม้ว่าผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้โอนซากทรัพย์สิ้นสุดความเป็นเจ้าของแต่อย่างไรก็ตามจำต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายเพราะสิทธิและหน้าที่ความรับผิดชอบเป็นเรื่องที่แยกออกจากกัน

ข) การชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษใช้บังคับกับพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906) (MIA) เป็นกฎหมายเฉพาะซึ่งมีประเด็นสำคัญดังต่อไปนี้ คือ

สัญญาประกันภัยทางทะเล หมายถึง สัญญาที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลรับชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลตามวิธีการและในขอบเขตที่ได้ตกลงกันไว้ในสัญญาเพื่อความเสียหายจากภัยทางทะเล ความเสียหายอันเกิดจากการเสี่ยงภัยทางทะเล²⁰ ผู้เข้าทำสัญญา

²⁰ Article 1: A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

ประกันภัยทางทะเลต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสีย²¹ ถ้าไม่มีส่วนได้เสียผู้นั้นจะทำสัญญาไม่ได้ ส่วนได้เสียหมายถึง นิติสัมพันธ์หรือความสัมพันธ์ตามหลักความยุติธรรมใดๆต่อการเสี่ยงภัยทางทะเลหรือต่อทรัพย์สินใดๆอันสามารถเอาประกันภัยได้ความสัมพันธ์กับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยทางทะเลถ้าทรัพย์สินนั้นได้หรือเสียตนเองจะได้รับความกระทบกระเทือนตามมาด้วย ผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินสามารถทำสัญญาประกันภัยทางทะเลแม้ว่าตนจะไม่มีกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สิน เช่น ผู้ซื้อสินค้าระหว่างประเทศเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลโดยที่ผู้ซื้อไม่ได้เข้าเป็นคู่สัญญาประกันภัยแต่อย่างใด ผู้ซื้อเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยทางทะเลได้เพราะ ผู้ซื้อมีส่วนได้เสียมีความคาดหวังเข้าเป็นเจ้าของในทรัพย์สิน กรณีที่เกิดความเสียหายผู้รับประกันภัยทางทะเลจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแต่เฉพาะภัยพิบัติที่สัญญาตกลงคุ้มครองและภัยนั้นเป็นสาเหตุโดยตรงหรือเป็นสาเหตุใกล้เคียงเท่านั้น สำหรับการเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลชดใช้สินไหมผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องกระทำการบางอย่างตามที่กฎหมายกำหนดจึงจะได้รับสิทธิ คือ สำหรับกรณีวัตถุเอาประกันภัยทางทะเลเสียหายสิ้นเชิงไม่ต้องทำคำบอกกล่าวสละทิ้งแต่ต้องทำคำบอกกล่าวสละทิ้งถ้าเป็นเสียหายเสมือนสิ้นเชิงมิฉะนั้นจะได้รับชดใช้สินไหมทดแทนอย่างเสียหายบางส่วน

กรณีวัตถุเอาประกันภัยได้รับความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงกลายเป็นซากทรัพย์สินซึ่งอาจมีประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัยทางทะเลที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินหรือผู้รับประกันภัยทางทะเล ถ้าผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้ตัดสินใจที่จะสละซากทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้รับประกันภัยทางทะเล แต่ปรากฏว่า

²¹ Article 5 para.1: Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.

para.2: In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

ผู้รับประกันภัยทางทะเลบอกปิดไม่รับคำบอกกล่าวจึงเกิดปัญหาที่ตามมาใครจะเป็นผู้มีสิทธิในซากทรัพย์และใครจะต้องรับผิดชอบถ้าซากทรัพย์เป็นภาระ เช่น กัดขวางท่าเรือ น้ำมันรั่วไหลเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมรวมไปถึงทำอันตรายต่อบุคคลภายนอก เป็นต้น ในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ (MIA) ไม่ได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าหากผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธค่าเสียหายที่ความรับผิดจะเป็นอย่างไรในที่มีแต่บทบัญญัติที่กำหนดว่าถ้าผู้รับประกันภัยทางทะเลรับคำบอกกล่าวเท่ากับยอมรับผิดในความเสียหายของวัตถุตาม article 62 para. 6²²

ตามข้อกำหนดการประกันภัยสินค้า (Institute Cargo Clauses 1/1/09)(ICC)(A) หลักเกณฑ์ตามข้อกำหนดการประกันภัยสินค้า การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยทางทะเลมีหลักเดียวกับที่บัญญัติในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษในเรื่อง นิยาม ความหมาย คำจำกัดความ ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงและกระบวนการสละทิ้งให้ผู้รับประกันภัยทางทะเล สำหรับการสละทิ้งกรณีเกิดความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงต้องแสดงเจตนาชัดเจนและกระทำภายในเวลาอันสมควรหลังจากเกิดความเสียหายและตามข้อกำหนดก็ไม่ได้กล่าวถึงความรับผิดในซากทรัพย์หากผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่รับคำบอกกล่าวสละทิ้ง ในข้อกำหนด (ICC)(A)ข้อที่13²³ เรื่องความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงมีบทบัญญัติคล้ายกับกฎหมายประกันภัยทางทะเล (MIA) การสละทิ้งซากทรัพย์ ดังนั้นการพิจารณาตามข้อกำหนดการประกันภัยสินค้า (ICC)

²² Article 62 para.6: Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.

²³ ICC(A) Constructive Total Loss 13: No claim for Constructive Total Loss shall be recoverable hereunder unless the subject-matter insured is reasonably abandoned either on account of its actual total loss appearing to be unavoidable or because the cost of recovering, reconditioning and forwarding the subject-matter insured to the destination to which it is insured would exceed its value on arrival.

ก็ไม่สามารถตอบปัญหากรณีผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธค่าสละทิ้งซากทรัพย์จะเป็นของผู้ใด และตามข้อกำหนด (ICC)(A)ข้อที่ 17²⁴ การสละประโยชน์หรือการสละสิทธิ²⁵ เป็นการสงวนสิทธิของฝ่ายผู้รับประกันภัยทางทะเลและฝ่ายผู้เอาประกันภัยทางทะเลเกี่ยวกับประเด็นความเป็นเจ้าของซากทรัพย์กำหนดว่า พฤติการณ์ของผู้รับประกันภัยทางทะเลที่เข้าจัดการกับซากทรัพย์ไม่ถือว่าการยอมรับการสละทิ้งจากผู้เอาประกันภัยทางทะเล ผู้เขียนเห็นว่าถ้ายอมรับการกระทำของฝ่ายผู้รับประกันภัยทางทะเลเป็นการตอบรับค่าสละทิ้งฝ่ายผู้รับประกันภัยทางทะเลก็เสียหาย เห็นว่าการสรุปข้างต้นไม่น่าจะถูกต้องเพราะการรับค่าสละทิ้งตามสัญญาประกันภัยทางทะเลเท่ากับรับเอาความรับผิดชอบในซากทรัพย์ตาม MIA article 62 para. 6 ที่บัญญัติว่า “The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss” ดังนั้น หากผู้รับประกันภัยทางทะเลแสดงเจตนาชัดแจ้งรับการสละทิ้งซากทรัพย์ที่เสียหายเสมือนสิ้นเชิงจึงจะพิจารณาได้ว่าเป็นการรับเอาของผู้รับประกันภัยทางทะเล

ในเรื่องผลการปฏิเสธค่าบอกกล่าวการสละทิ้งซากทรัพย์ของผู้รับประกันภัยทางทะเลมีแนวความเห็นทางกฎหมายของศาลอังกฤษแบ่งออกเป็น 3 แนวทางดังนี้ คือ

แนวความเห็นที่หนึ่ง ตัดสินว่าซากทรัพย์เป็นของผู้รับประกันภัยทางทะเลโดยอัตโนมัติ ใน

²⁴ ICC(A) Waiver 17: Measures taken by the Assured or the Insurers with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.

²⁵ ประมวล จันทรชิวะ, การประกันภัยทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 2 (ชลบุรี: โครงการตำราวิทยาลัย การขนส่งและโลจิสติกส์, 2548), น. 62-63.

คดี Simpson and Company et Al. v. Thomson, Burrell et Al.²⁶ มีข้อเท็จจริงในคดีคือ เรือ “Dunluce Castle” และเรือ “Fitzmaurice” มีจำเลยเป็นเจ้าของคนเดียวกันและจำเลยได้เอาประกันภัยเรือ Dunluce ต่อมาเรือ Fitzmaurice แล่นชนเรือ Dunluce เพราะความประมาทในการเดินเรือทำให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างเสียหายสิ้นเชิงให้จำเลยทำให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลเข้าเป็นเจ้าของเรือ Dunluce ที่ได้รับความเสียหายและผู้รับประกันภัยทางทะเลมีสิทธิเรียกให้เรือที่ก่อภัยรับผิดชอบได้ อย่างไรก็ตามคดีนี้ได้ตัดสินก่อนมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ (MIA) จึงไม่สามารถนำมาพิจารณาประกอบปัญหาได้

แนวความเห็นที่สองตัดสินว่าซากทรัพย์ไม่เป็นของใครเลย จากคำพิพากษาในคดี Mayor and Corporation of Boston v. France, Fenwick & Co., Ltd.²⁷ มีข้อเท็จจริงในคดีคือ เรือลำหนึ่งชื่อ “Lockwood” ได้เกยตื้นที่แม่น้ำ Witham และกีดขวางทางเข้าออกของอ่าวทำให้เจ้าหน้าที่ของอ่าวต้องยื่นฟ้องเจ้าของเรือให้ชดใช้ค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายเรือ ทางฝ่ายจำเลยโต้แย้งว่าจำเลยไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบเพราะได้สละทิ้งซากทรัพย์ให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลแล้ว ในที่สุดศาลโดยผู้พิพากษา Bailhache ตัดสินว่าทรัพย์ไม่เป็นของใครเลยเพราะศาลอ้างเหตุผลในการตัดสินคดีตามหลัก Res Nullius เป็นหลักที่ว่าทรัพย์สินไม่มีเจ้าของผู้ใดที่เข้าครอบครองจับจอง (occupation) ผู้ที่นั้นเป็นเจ้าของหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าผู้ใดได้ครอบครองทรัพย์ก่อนผู้ใดได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์ (the first taker)²⁸

²⁶ Simpson and Company et Al. v. Thomson, Burrell et Al. (1877-78) LR 3 App. Cas. 279 <www.westlaw.com>

²⁷ Mayor and Corporation of Boston v. France, Fenwick & Co., Ltd. (1923) 15 Ll. L. Rep. 85 <www.westlaw.com>

²⁸ นพพร โพธิ์รังสิยากร, “กฎหมายทะเล,” วารสารการพาณิชย์นาวี, ฉบับที่ 2, ปีที่ 10, น. 82 (พฤษภาคม 2534).

แนวความเห็นที่สาม ตัดสินว่าซากทรัพย์ยังเป็นของผู้เอาประกันภัยทางทะเล ในคดี Oceanic Steam Navigation Co.Ltd. v. Evans²⁹ มีข้อเท็จจริงคือ เรือ Celtic ประสบภัยพิบัติทางทะเลเป็นเหตุให้ได้รับความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง ซากเรือได้จอดบริเวณทางเข้าออกของอ่าว Cork Harbour ต่อมาบริษัท Oceanic Steam Navigation Company,Ltd.,ผู้เป็นเจ้าของซากเรือทำสัญญาตกลงให้บริษัท Messrs. Petersen & Albeck, of Copenhagen เข้ารับภาระการกู้ซากเรือที่คณะกรรมการ (The Cork Harbour Commissioners) เรียกร้องให้บริษัทที่เป็นเจ้าของชดใช้ด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ ดังนั้นบริษัท Messrs จึงต้องชำระเงินจำนวน 50,000 ปอนด์ให้กับ Oceanic เพื่อแลกกับสิทธิครอบครองในซากทรัพย์รวมทั้งประโยชน์ที่ได้ซึ่งในข้อสัญญาไม่ได้กล่าวถึงการโอนความเป็นเจ้าของ ดังนั้น Oceanic จึงยังคงมีกรรมสิทธิ์ในซากเรือ ศาลได้ตัดสินว่าตาม article 63 ผู้รับประกันภัยทางทะเลมีสิทธิเลือกยอมรับหรือไม่รับซากทรัพย์ก็ได้ “the insurer is entitled to take over the interest” เพราะฉะนั้นผู้รับประกันภัยทางทะเลจึงไม่ต้องรับผิดชอบกับศาลในคดีนี้ไม่เห็นด้วยกับแนวความเห็นที่ตัดสินให้ซากทรัพย์ไม่มีเจ้าของตกแก่แผ่นดินเพราะว่าซากเรืออาจมีราคาอยู่บ้างพอถูกละทิ้งจะกลายเป็นทรัพย์ของแผ่นดินเห็นว่ามันถูกต้อง นอกจากนี้มีนักกฎหมายเห็นว่าแนวความเห็นที่สามเป็นแนวความคิดที่ถูกต้องและคำพิพากษอังกฤษทั้งสองแนวทางก่อนหน้าเห็นว่าตัดสินไม่ถูกต้องตาม article 61³⁰, 63³¹ และ 79³²

²⁹ Oceanic Steam Navigation Co.Ltd. v. Evans.(1934) 50 Ll. L. Rep. 1, <www.westlaw.com>.

³⁰ Article 61: Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

³¹ Article 63: (1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.

ของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ³³ สำหรับแนวคำพิพากษาศาลอังกฤษในปัจจุบันคดี Dornoch Ltd v. Westminster International BV 2009³⁴ เรือ (dredger) สัญชาติเนเธอร์แลนด์ได้แล่นชนกับชายฝั่งแถบประเทศจีนเป็นเหตุให้เรือได้รับความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง ต่อมาผู้เอาประกันภัยทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือได้ทำคำบอกกล่าวสละทิ้งให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลได้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนเรียบร้อยแล้วเขาปฏิเสธคำบอกกล่าวสละทิ้งเรือจึงมีประเด็นโต้แย้งว่าผู้รับประกันภัยทางทะเลเป็นผู้ทรงกรรมสิทธิ์และได้รับโอนสิทธิจำนองเรือ (equitable lien) หรือไม่

³² Article 79 para 1: Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.

³³ ความเห็นของอาจารย์ไพฑิต เอกจริยกร, ไพฑิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 3, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2551), น. 190.

³⁴ Case Digest “Dornoch Ltd v. Westminster International BV”,
<[http://international.westlaw.com/result/default.wl?rltdb=CLID_DB9381237130165&srch=TRUE&db=UKCASELOC&sv=Split&service=Search&eq=welcome%2fWestlawUK09&fmqv=s&tempinfo=%7cMethodTNC%7cdbUKCASELOC%7cforcepznTrue%7csubnameTemplateCaseLocTEUK%7ctidclteuk_u%7cPartyNamesFNDornoch+Ltd+%7cPartyNamesCNAnd&method=TNC&action=Search&query=TI\(DORNOCH+%26+LTD\)&mt=WestlawUK09&fn=_top&origin=Search&vr=2.0&utid=16&rlt=CLID_QRYRLT8514038130165&rp=%2fwelcome%2fWestlawUK09%2fdefault.wl&ifm=NotSet&sp=THAMM2002&rs=WLIN10.05](http://international.westlaw.com/result/default.wl?rltdb=CLID_DB9381237130165&srch=TRUE&db=UKCASELOC&sv=Split&service=Search&eq=welcome%2fWestlawUK09&fmqv=s&tempinfo=%7cMethodTNC%7cdbUKCASELOC%7cforcepznTrue%7csubnameTemplateCaseLocTEUK%7ctidclteuk_u%7cPartyNamesFNDornoch+Ltd+%7cPartyNamesCNAnd&method=TNC&action=Search&query=TI(DORNOCH+%26+LTD)&mt=WestlawUK09&fn=_top&origin=Search&vr=2.0&utid=16&rlt=CLID_QRYRLT8514038130165&rp=%2fwelcome%2fWestlawUK09%2fdefault.wl&ifm=NotSet&sp=THAMM2002&rs=WLIN10.05)>

ศาลในคดีนี้ได้ตัดสินว่ากรณีที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลขอใช้สินไหมทดแทนแต่ปฏิเสธค่าสละทิ้งซากทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายเหมือนสิ้นเชิงผู้รับประกันภัยทางทะเลย่อมไม่อาจเป็นเจ้าของซากทรัพย์สินและทำให้ไม่มีสิทธิได้รับ(equitable lien) ตรงสรุปย่อคำวินิจฉัยที่กล่าวว่า “it was arguably unconscionable to impose an equitable lien where notice of abandonment had been expressly declined...Nor were D(Insurer) entitled to an equitable lien over the rights of action conferred by s.79(1)” เพราะผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่ได้เจตนาขอใช้สินไหมทดแทนเพื่อเป็นเจ้าของเรือ “Accordingly, D(Insurer) did not by virtue of paying a constructive total loss acquire a proprietary interest in the vessel.”

ผู้เขียนเห็นว่าเมื่อผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่ยอมรับค่าบอกกล่าวการสละทิ้งหน้าที่ความรับผิดชอบอยู่ที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเช่นเดิมไม่ได้โอนกรรมสิทธิ์และความรับผิดชอบไปยังผู้รับประกันภัยทางทะเลโดยอัตโนมัติจากการขอใช้สินไหมทดแทนตามแนวคำพิพากษาในคดี Simpson v. Thomson (1877-1878) อีกทั้งซากทรัพย์สินไม่ตกเป็นทรัพย์สินที่ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของแต่เห็นว่าถ้าผู้เอาประกันภัยทางทะเลสละทิ้งซากทรัพย์สินทำให้ซากทรัพย์สินไม่มีเจ้าของอีกต่อไปเช่นนี้ ผู้เอาประกันภัยทางทะเลยังมีหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบตามลักษณะละเมิดเนื่องจากการใช้สิทธิของตน

ผู้เอาประกันภัยทางทะเลมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น ตาม The Merchant Shipping (Oil Pollution) (Bermuda) Order 1997 Article 2 PART VI Prevention of Pollution Chapter III Liability for Oil Pollution กำหนดความรับผิดชอบของเจ้าของเรืออันเนื่องมาจากน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือรั่วไหลเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่เกิดนอกตัวเรือในทะเล เขต Bermuda รับผิดชอบค่าใช้จ่ายเพื่อดำเนินมาตรการที่จำเป็นต่อการป้องกันบรรเทาความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน³⁵

³⁵ Section 153: “-(1) Where, as a result of any occurrence, any oil is discharged or escapes from a ship to which this section applies, then (except as otherwise provided by this Chapter) the owner of the ship shall be liable –

3.2.1.2 ประเทศอเมริกามลรัฐแคลิฟอร์เนีย

ก) การได้มาซึ่งสิทธิในความเป็นเจ้าของและทรัพย์สิน

กฎหมายลักษณะทรัพย์สินมลรัฐแคลิฟอร์เนียตามประมวลกฎหมายแพ่ง (Civil Code)³⁶ มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1873³⁷ Division 2 (Property)

ทรัพย์สิน คือ อสังหาริมทรัพย์ที่เคลื่อนที่ไม่ได้ (Real) และสังหาริมทรัพย์ที่เคลื่อนที่ได้ (Personal)³⁸ อสังหาริมทรัพย์ หมายถึงที่ดิน ส่วนที่ติดกับที่ดิน ประกอบอยู่กับที่ดินเหล่านี้เป็นอสังหาริมทรัพย์ตามกฎหมายเว้นแต่เป็นการซื้อขายผลผลิตอุตสาหกรรมทางการเกษตรที่มีส่วนติดกับที่ดินแต่ได้ขาดจากที่ดินก่อนการซื้อขายถือว่าเป็นสินค้าที่ต้องบังคับใช้บทบัญญัติใน

(a) for any damage caused outside the ship in the territory of Bermuda by contamination resulting from the discharge of escape; and

(b) for the cost of any measures reasonably taken after the discharge or escape for the purpose of preventing or minimizing any damage so caused in the territory of Bermuda by contamination resulting from the discharge or escape; and...”

³⁶ California Civil Code,

<<http://www.leginfo.ca.gov/cgi-bin/calawquery?code=section=civ&codebody=>

³⁷ Section 2: This Code takes effect at twelve o'clock noon, on the first day of January, eighteen hundred and seventy-three.

³⁸ Section 657 “Property is either:

1. Real or immovable; or,

2. Personal or movable.”

เรื่องซื้อขายสินค้า³⁹ สำหรับสังหาริมทรัพย์เป็นทรัพย์ที่นอกเหนือจากอสังหาริมทรัพย์⁴⁰ บุคคลคนเดียวเป็นเจ้าของหรือบุคคลหลายคนอาจเป็นเจ้าของก็ได้⁴¹ เช่น (State Property) รัฐเป็นเจ้าของ (Property Private) หรือเอกชนเป็นเจ้าของมีข้อสังเกตว่าทรัพย์ประเภทเอกชนเป็นของรัฐก็สามารถเป็นเจ้าของได้⁴²

การได้มาซึ่งสิทธิในความเป็นเจ้าของและทรัพย์สิน บทบัญญัติในส่วนทรัพย์สิน

³⁹ Section 658: Real or immovable property consists of;

1. Land;
2. That which is affixed to land;
3. That which is incidental or appurtenant to land;
4. That which is immovable by law; except that for the purposes of sale, emblements, industrial growing crops and things attached to or forming part of the land, which are agreed to be severed before sale or under the contract of sale, shall be treated as goods and be governed by the provisions of the title of this code regulating the sales of goods.”

⁴⁰ Section 663: Every kind of property that is not real is personal.

⁴¹ Section 654: The ownership of a thing is the right of one or more persons to possess and use it to the exclusion of others. In this Code, the thing of which there may be ownership is called property.

⁴² Section 669: All property has an owner, whether that owner is the State, and the property public, or the owner an individual, and the property private. The State may also hold property as a private proprietor.

(Ownership) บัญญัติใน article 1 (Interests in Property) Chapter 2 (Modification of ownership) ทรัพย์สินเป็นสิทธิเด็ดขาดซึ่งเจ้าของทรัพย์สินมีสิทธิเหนือทรัพย์สินและส่วนของทรัพย์สินนั้นตาม article 732 บัญญัติว่า“The owner of a thing owns also all its products and accessions” ผู้ทรงกรรมสิทธิ์สามารถใช้สอยสละทิ้งทรัพย์สินอย่างไรก็ได้ทั้งนี้ภายใต้บทบัญญัติทั่วไปของกฎหมาย⁴³ การได้มาซึ่งทรัพย์สินตาม Part 4 (Acquisition of Property) อาจได้มาด้วยวิธีการดังต่อไปนี้ คือ เข้าครอบครอง ตกเป็นส่วนของ โอนทรัพย์สินได้ทางพินัยกรรมหรือมรดก⁴⁴ ผลการใช้สิทธิกับหน้าที่ความรับผิดชอบตามกฎหมายลักษณะละเมิดตามหลักกฎหมายทรัพย์สินของมลรัฐแคลิฟอร์เนียหากทรัพย์สินถือว่าเป็นสิ่งห้ามทรัพย์สินอย่างหนึ่งผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นเจ้าของทรัพย์สินผู้เอาประกันภัยทางทะเลสามารถใช้สิทธิทางทรัพย์สินโอนจำหน่ายสละทิ้งให้ใครก็ได้ และการโอนปรากฏใน Part 4 Title 4 คำว่า Transfer หมายถึง การโอนความเป็นเจ้าของในทรัพย์สินให้อีกฝ่ายสามารถโอนทรัพย์สินหรือสิทธิอย่างใดที่กฎหมายไม่ห้าม⁴⁵ สำหรับวิธีการโอนสามารถทำเป็นลาย

⁴³ Section 679: The ownership of property is absolute when a single person has the absolute dominion over it, and may use it or dispose of it according to his pleasure, subject only to general laws.

⁴⁴ Section 1000: Property is acquired by:

1. Occupancy;
2. Accession;
3. Transfer;
4. Will; or,
5. Succession.

⁴⁵ Article 1 (Definiton of Transfer) section 1039: Transfer is an act of the parties,

ลักษณะอักษรหรือด้วยวาจา⁴⁶ หากซากทรัพย์ให้ประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยทางทะเล เช่นได้ประโยชน์จากซากเรือ (interest in a ship) การโอนต้องกระทำตามกฎหมายหรือทำเป็นหนังสือที่ผู้โอนหรือตัวแทนผู้โอนลงนาม⁴⁷

ผู้เขียนมีความเห็นเกี่ยวกับการโอนความรับผิดชอบในซากทรัพย์ที่ก่อความเสียหายต่อบุคคลภายนอก เห็นว่าเป็นการโอนหน้าที่ตามกฎหมายที่ผูกพันบุคคลให้ต้องกระทำหรือไม่กระทำการบางอย่าง⁴⁸ ต้องประกอบด้วยความยินยอมของฝ่ายผู้รับประกันภัยทางทะเล ดังนั้นจึงไม่อาจอาศัยความยินยอมฝ่ายผู้เอาประกันภัยทางทะเลหรือความยินยอมของผู้โอนเพียงฝ่ายเดียว⁴⁹ หน้าที่ความรับผิดชอบที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเจตนาโอน คือ ความรับผิดชอบเนื่องจากละเมิดซึ่งหลัก

or of the law, by which the title to property is conveyed from one living person to another.

Article 2 (What May Be Transferred) section 1039: Property of any kind may be transferred, except as otherwise provided by this Article.

⁴⁶ Section 1052: A transfer may be made without writing, in every case in which a writing is not expressly required by statute.

⁴⁷ Section 1135: An interest in a ship can be transferred only by operation of law, or by written instrument, subscribed by the person making the transfer, or by his agent.

⁴⁸ Section 1427: An obligation is a legal duty, by which a person is bound to do or not to do a certain thing.

⁴⁹ Section 1457: The burden of an obligation may be transferred with the consent of the party entitled to its benefit, but not otherwise, except as provided by Section 1466.

กฎหมายเรื่องละเมิดตาม California Civil Code บุคคลทุกคนมีสิทธิเสรีภาพที่จะกระทำการใดก็ได้ เว้นแต่มีกฎหมายห้ามไว้ ต้องไม่กระทำการให้เกิดความเสียหายต่อผู้อื่นหรือทรัพย์สินของผู้อื่นและต้องไม่ล่วงล้ำสิทธิของเขาถึงแม้ว่าจะไม่มีสัญญาผูกพันที่ต้องไม่สร้างความเสียหายก็ตาม⁵⁰ ต้องเคารพต่อสิทธิของบุคคลอื่นสิทธิในการป้องกันตนและทรัพย์สินของตนไม่ให้ได้รับอันตรายจากการกระทำของผู้อื่น เช่น สิทธิป้องกันเนื้อตัวร่างกายไม่ให้เป็นอันตราย ถูกหน่วงเหนี่ยวกักขังหรือถูกหมิ่นประมาท ทำให้เสียชื่อเสียง⁵¹ เพราะฉะนั้นหากซากทรัพย์เป็นอันตรายและละเมิดต่อบุคคลภายนอกผู้เป็นเจ้าของซากทรัพย์ต้องรับผิดชอบเนื่องการกระทำของตนเป็นการล่วงสิทธิในการป้องกันตัวของผู้อื่น

ข) การชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย

1) พิจารณาตามสัญญาสัญญาประกันวินาศภัย

กฎหมายประกันวินาศภัยของมลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California Insurance Code)⁵² สามารถใช้บังคับบทบัญญัติทั่วไป (General Provisions) กับการประกันวินาศภัยทุกประเภท เช่น ประกันภัยความรับผิดของบุคคล (Liability Insurance) ประกันภัยรถยนต์ (Automobile

⁵⁰ Section 1708: Every person is bound, without contract, to abstain from injuring the person or property of another, or infringing upon any of his or her rights.

⁵¹ Section 43: Besides the personal rights mentioned or recognized in the Government Code, every person has, subject to the qualifications and restrictions provided by law, the right of protection from bodily restraint or harm, from personal insult, from defamation, and from injury to his personal relations.

⁵² California Insurance Code ,
<http://www.leginfo.ca.gov/.html/ins_table_of_contents.html>

Insurance) และประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) เป็นต้น⁵³ สัญญาประกันภัย หมายถึง คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งให้สัญญาต่ออีกฝ่ายว่าจะชดใช้ต่อความสูญเสียหายหรือความรับผิดชอบเหตุการณ์ในอนาคตหรือเหตุการณ์ที่ไม่สามารถรู้ล่วงหน้าได้⁵⁴ ผู้มีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายให้อีกฝ่ายเรียกว่า “ผู้รับประกันภัย” และผู้ได้รับการชดใช้สินไหมทดแทนเรียกว่า “ผู้เอาประกันภัย”⁵⁵ แม้ว่าจะสามารถนำบทบัญญัติทั่วไปไปใช้บังคับกับประกันวินาศภัยได้ทุกประเภทแต่สัญญาประกันภัยก็มีลักษณะพิเศษซึ่งต้องบังคับตามบทบัญญัติเฉพาะขึ้นอยู่กับประเภทของสัญญา (Class of Insurance)⁵⁶ เช่น ลักษณะการชดใช้สินไหมทดแทนของนายหน้าประกันภัยไม่ได้อยู่ในฐานะเสมือนเป็นผู้รับประกันภัย⁵⁷

⁵³ Section 100: “Insurance in this state is divided into the following classes;

...(3) Marine...

(8) Liability...

...(16) Automobile...”

⁵⁴ Section 22: Insurance is a contract whereby one undertakes to indemnify another against loss, damage, or liability arising from a contingent or unknown event.

⁵⁵ section 23: The person who undertakes to indemnify another by insurance is the insurer, and the person indemnified is the insured.

⁵⁶ Section 37: Provisions of this code relating to a particular class of insurance or a particular type of insurer prevail over provisions relating to insurance in general or insurers in general.

⁵⁷ Section 33: "Insurance broker" means a person who, for compensation and on behalf of another person, transacts insurance other than life with, but not on behalf of, an

หลักการประกันภัยและการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัย กฎหมายมลรัฐแคลิฟอร์เนียได้กำหนดคุณสมบัติผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย คือ ผู้รับประกันภัยต้องเป็นบุคคลใดที่มีความสามารถทำสัญญาและต้องไม่ถูกห้ามทำสัญญา⁵⁸ ส่วนผู้เอาประกันภัยเป็นบุคคลใดก็ได้เว้นแต่เป็น public enemy ก็ไม่สามารถเอาประกันภัย⁵⁹ ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสีย (Insurable Interest) ตาม article 4 หากผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ไม่มีส่วนได้เสียสัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆะและแม้ว่าในกรณีธรรมดาจะอนุญาตให้ผู้เอาประกันภัยได้แม้ไม่มีส่วนได้เสียก็ตกเป็นโมฆะเช่นกัน⁶⁰ เวลาที่ต้องมีส่วนได้เสีย คือ ขณะที่สัญญาประกันภัยเกิดและขณะเกิดภัย

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยตาม Chapter 6 LOSS Article 2 (Causes of Loss) ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเฉพาะภัยที่คุ้มครองซึ่งภัยนี้เป็นสาเหตุโดยตรงให้เกิดความเสียหายเท่านั้นและหากความเสียหายเกิดจากภัยที่ไกลเกินกว่าเหตุที่รับประกันภัยแม้เกิดความเสียหายผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ⁶¹ ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้รับ

insurer.

⁵⁸ Section 150: Any person capable of making a contract may be an insurer, subject to the restrictions imposed by this code.

⁵⁹ Section 151: Any person except a public enemy may be insured.

⁶⁰ Section 280: If the insured has no insurable interest, the contract is void.

Section 287: Every stipulation in a policy of insurance for the payment of loss whether the person insured has or has not any interest in the property insured, or that the policy shall be received as proof of such interest, is void.

⁶¹ Section 530: An insurer is liable for a loss of which a peril insured against was the proximate cause, although a peril not contemplated by the contract may have been a remote cause of the loss; but he is not liable for a loss of which the peril insured

ประกันภัยรับผิดชอบในกรณีวัตถุเอาประกันสูญเสียหายไม่สามารถนำกลับคืนทั้งหมดหรือบางส่วน รวมทั้งความสูญเสียหายระหว่างที่พยายามนำวัตถุกลับคืน⁶² อย่างไรก็ตามก็มีข้อยกเว้นที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบใช้สินไหมทดแทน คือ กรณีที่ผู้เอาประกันภัยเจตนาทำให้เสียหายแต่ถ้าผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนผู้เอาประกันภัยประมาทเลินเล่อผู้รับประกันภัยไม่อาจอ้างเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดได้⁶³

สำหรับการประกันภัยรถยนต์ (Automobile Insurance) มีประเด็นเกี่ยวข้องกับซากทรัพย์ ในหลักการรับช่วงสิทธิ คือ การประกันภัยรถยนต์เป็นลักษณะการประกันภัยของเจ้าของรถต่อความเสียหายของรถยนต์อุบัติเหตุทางรถยนต์⁶⁴ และการชดเชยค่าสินไหมทดแทนทำให้ผู้รับ

against was only a remote cause.

⁶² Section 531: An insurer is liable;

(a) Where the thing insured is rescued from a peril insured against, and which would otherwise have caused a loss, if, in the course of such rescue, the thing is exposed to a peril not insured against, and which permanently deprives the insured of its possession, in whole or in part.

(b) If a loss is caused by efforts to rescue the thing insured from a peril insured against.

⁶³ Section 533: An insurer is not liable for a loss caused by the wilful act of the insured; but he is not exonerated by the negligence of the insured, or of the insured's agents or others.

⁶⁴ Section 116: a) Automobile insurance includes insurance of automobile owners, users...against hazards...and use of automobiles, other than loss resulting from accident or physical injury, fatal or nonfatal, to, or death of, any natural person.

ประกันภัยสามารถรับช่วงสิทธิฟ้องบุคคลผู้ทำละเมิดในจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้⁶⁵ หลังจากผู้รับประกันภัยชดใช้สินไหมชากรถยนต์หรือซากทรัพย์สิน (damaged vehicle) ผู้รับประกันภัยจะขายให้กับผู้ซื้อที่ให้ราคาดีที่สุดในราคาที่ดีที่สุด (bidder) ซึ่งผู้เอาประกันภัยอาจไม่ขายแต่ผู้เอาประกันภัยต้องยื่น file a salvage certificate ให้กับ Department of Motor Vehicles⁶⁶ ผู้เขียนเห็นว่าซากทรัพย์สินตามประกันภัยรถยนต์ผู้รับประกันภัยไม่ได้เป็นเจ้าของโดยอัตโนมัติทันทีที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยเนื่องจากผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเลือกสละให้ผู้รับประกันภัยขายซากทรัพย์สินหรือไม่ก็ได้ ดังนั้นจึงเห็นว่าผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิไปฟ้องผู้ทำละเมิดในจำนวนค่าสินไหมทดแทนเท่าที่ได้ชำระแต่จะสามารถรับช่วงสิทธิในซากทรัพย์สินจำต้องคำนึงถึงเจตนาของผู้เอาประกันภัย

การประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) มีหลักการที่สำคัญ คือ ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้เสียหายโดยตรงในนามของผู้เอาประกันภัยครอบคลุมต่อความเสียหายทางร่างกาย bodily injury และความเสียหายของทรัพย์สิน property injury⁶⁷ ตามกฎหมายประกันภัยของแคลิฟอร์เนียประกันภัยความรับผิดเป็นการประกันภัยต่อบุคคลภายนอกที่ได้รับ

⁶⁵ Subrogation, <<http://www.insurance.ca.gov/0100-consumers/0060-information-guides/000100-automobile/so-youve-had-an-automobile-accident.cfm>> “Subrogation is the right of the insurance company to recover from a third party the amount of damages it paid to you. For example, if another party is at fault in an accident that damages your car, and you have a collision claim, your company will ask the other party to reimburse the money it paid on your claim.”

⁶⁶ Subrogation, *Ibid.*

⁶⁷ Robert Riegel Jerome S. Miller C. Arthur Williams, JR., Insurance Principles and Practices Property and Liability, sixth edition (Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, N.J.), p. 429.

อันตรายสาหัสหรือได้รับบาดเจ็บจากทรัพย์สินและประกันภัยต่อร่างกาย อนามัยของบุคคลภายนอกเนื่องจากการละเมิดกฎหมายของผู้เอาประกันภัย เป็นต้น⁶⁸ ในการประกันภัยทางทะเลหากทรัพย์สินเรือและสินค้าเป็นทรัพย์สินอย่างหนึ่งซึ่งอาจเป็นอันตรายต่อบุคคลภายนอกอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หากเจ้าของเรือสินค้าได้เอาประกันภัยความรับผิดผู้เสียหายก็อาจได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยทางทะเล

2) พิจารณาตามสัญญาประกันภัยทางทะเล

กฎหมายประกันภัยทางทะเลปรากฏใน (California Insurance Code) Division 2 Classes of Insurance part 1. (Fire and Marine Insurance) มีประเด็นที่สำคัญดังต่อไปนี้ คือ

ความหมายของสัญญาประกันภัยทางทะเลไม่มีมาตราใดบัญญัติไว้ในส่วนประกันภัยทางทะเลโดยเฉพาะแต่มีนิยามสัญญาประกันภัยในบทบัญญัติทั่วไปสามารถนำมาใช้บังคับได้ สัญญาประกันภัยทางทะเลใช้บังคับกับการประกันภัยความสูญเสียของเรือขนาดใหญ่ เรือ เครื่องบิน รถยนต์ ยานพาหนะอย่างใด (ไม่รวมเครื่องบินและรถยนต์ที่ขับเคลื่อนด้วยตัวเอง) ความเสียหายของสินค้า ค่าระวาง คลังสินค้า หรือกำไร เป็นต้น เกิดจากภัยในขณะเดินทาง การล่าเหยื่อ การขนส่ง รวมถึงภัยสงครามได้น้ำ นาน้ำใด บนบกหรือทางอากาศหรือเป็นภัยที่เกิดขณะเตรียมการขนส่ง การขนส่งล่าช้า การส่งของต่อให้เรืออีกลำ รวมทั้งภัยจากผู้สร้างเรือเดินทะเลและภัยจากสิ่งทีล่อยอยู่ในน้ำของบุคคล⁶⁹

⁶⁸ Section 108 Liability insurance includes: “(a) Insurance against loss resulting from liability for injury, fatal or nonfatal, suffered by any natural person, or resulting from liability for damage to property,...(c) Insurance covering injuries sustained by an insured resulting from a tort committed by a third party against ...”

⁶⁹ Section 103: Marine insurance includes insurance against any and all kinds of loss of or damage to:

(a) Vessels, craft, aircraft, cars, automobiles and vehicles of every kind

ผู้รับประกันภัยทางทะเลชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเมื่อพิจารณาว่าความเสียหายเกิดจากภัยที่คุ้มครองตามสัญญา ผู้รับประกันภัยทางทะเลต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย ค่าใช้จ่าย ค่าขนส่งโดยเรือลำอื่น (reshipment) ค่าระวางเพิ่มเติมและค่าใช้จ่ายอย่างอื่นเพื่อให้สินค้าปลอดภัยทั้งนี้ขอบเขตความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยทางทะเลขึ้นอยู่กับมูลค่าที่ตกลงรับประกันภัยตามสัญญา⁷⁰ และสำหรับผู้เอาประกันภัยทางทะเลควรต้องพิจารณา

(excluding aircraft and automobiles operating under their own power or while in storage not incidental to transportation), as well as all goods, freights, cargoes, merchandise, effects, disbursements, profits, money, bullion, securities, choses in action, evidences of debt, valuable papers, bottomry and respondentia interests and all other kinds of property, and interests therein, in respect to, appertaining to or in connection with any and all risks or perils of navigation, transit, or transportation, including war risks, on or under any seas or other waters, on land or in the air, or while being assembled, packed, crated, baled, compressed or similarly prepared for shipment or while awaiting the same, or during any delays, storage, transshipment, or reshipment incident thereto including marine builder's risks, and all personal property floater risks.

⁷⁰ Section 1965: When a ship is prevented, at an intermediate port and by the perils insured against, from completing the voyage, the master shall make every exertion to procure, in the same or a contiguous port, another ship for the purpose of conveying the cargo to its destination. The liability of a marine insurer on the cargo continues after it is thus reshipped and such insurer is additionally liable as prescribed in section 1966.”

Section 1966: “In addition to the liability mentioned in Section 1965, a marine insurer is liable, up to the amount insured, for damages, expenses of discharging, storage, reshipment, extra freightage, and all other expenses incurred in saving cargo

ประเภทความเสียหายที่ตนได้รับเพื่อให้ปฏิบัติตามกฎหมายที่กำหนดวิธีการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลให้ถูกต้อง ในกฎหมายประกันภัยทางทะเลมลรัฐแคลิฟอร์เนีย article 5 ความสูญเสียหาย (Loss in Marine Insurance) ความสูญเสียหายแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ เสียหายสิ้นเชิงกับเสียหายบางส่วน⁷¹ เสียหายสิ้นเชิงแบ่งออกเป็นเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงกับเสียหายเสมือนสิ้นเชิง⁷² ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง คือ วัตถุเอาประกันภัยถูกทำลายสิ้นเชิงอาจจมหายไปหรือแตกสลาย หรือได้รับความเสียหายถึงขนาดไม่อาจใช้การได้ตามวัตถุประสงค์หรือเจ้าของขาดการครอบครอง ณ ท่าเรือปลายทาง⁷³ สำหรับลักษณะความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของมลรัฐแคลิฟอร์เนียไม่ได้บัญญัติไว้ อย่างไรก็ตามก็ตีกฎหมายได้บัญญัติว่าความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงเป็นเหตุที่ให้ผู้เอาประกันภัยทางทะเลมีสิทธิสละทิ้ง⁷⁴

reshipped pursuant to section 1965.”

⁷¹ Section 1960: A loss is either total or partial.

⁷² Section 1961: A total loss is either actual or constructive.

⁷³ Section 1962: “An actual total loss is caused by;

(a) A total destruction of the subject matter of insurance.

(b) The loss of the subject matter by sinking, or by being broken up.

(c) Any damage to the subject matter which renders it valueless to the owner for the purposes for which he held it.

(d) Any other event which entirely deprives the owner of the possession, at the port of destination, of the subject matter.”

⁷⁴ Section 1963: A constructive total loss is one which gives to a person insured a right to abandon, under section 1971.

การสละทิ้งในความหมายของการประกันภัยทางทะเล คือ ผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้แสดงเจตนาสละทิ้งประโยชน์ในวัตถุประกันภัยโดยแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลทราบเนื่องจากวัตถุนั้นเสียหายเหมือนสิ้นเชิง⁷⁵ แต่ถ้าเป็นกรณีเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงผู้เอาประกันภัยทางทะเลไม่ต้องแจ้งสละทิ้งให้ผู้รับประกันภัยทางทะเล⁷⁶ ผู้เอาประกันภัยทางทะเลจะแจ้งให้ทราบด้วยวาจาหรือเป็นลายลักษณ์อักษรก็ได้⁷⁷ หากทำเป็นลายลักษณ์อักษร (notice of abandonment) ต้องแสดงเจตนาโดยชัดแจ้งว่าเจตนาสละทิ้งและต้องแจ้งถึงเหตุผลของการสละ⁷⁸ ระยะเวลาที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลสามารถสละทิ้งดังนี้ คือ ภายในเวลาอันสมควรหลังจากทราบภัย หลังจากเริ่มออกเดินทางแล้วหรือก่อนผู้เอาประกันภัยทราบข้อมูลการเดินทางครบถ้วน⁷⁹ (มีข้อสังเกตว่า ใน

⁷⁵ Section 1970: Abandonment, in marine insurance, is the act of the insured by which, after a constructive total loss, he declares the relinquishment to the insurer of the insured's interest in the subject matter.

⁷⁶ Section 1967: Upon an actual total loss, the insured is entitled to payment without notice of abandonment.

⁷⁷ Section 1975: Abandonment is made by giving oral or written notice thereof to the insurer.

⁷⁸ Section 1976: A notice of abandonment shall be explicit, and shall specify the particular cause of the abandonment, but need state only enough to show that there is probable cause therefor, and need not be accompanied with proof of interest or of loss.

⁷⁹ Section 1973: An abandonment can be made only at a time limited by all of the following;

(a) Within a reasonable time after the information of the loss.

(b) After the commencement of the voyage.

การประกันวินาศภัยธรรมดากฎหมายกำหนดเวลาให้ผู้เอาประกันภัยทำ notice of accident ภายใน 20 วันนับจากเกิดเหตุให้ผู้รับประกันภัยทราบ⁸⁰ แต่การประกันภัยทางทะเลกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องทำ notice of abandonment ภายในเวลาอันสมควร) การสละทิ้งผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องสละโดยไม่มีเงื่อนไขและต้องไม่สละทิ้งวัตถุเอาประกันภัยบางส่วน⁸¹ ผลการแสดงเจตนาสละทิ้งซากทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยทางทะเลไม่สามารถถอนคืนการแสดงเจตนาได้เว้นแต่เป็นการสละทิ้งที่ไม่มีเหตุผลรองรับ⁸² ถ้าผู้เอาประกันภัยทางทะเลไม่สละทิ้งเขาก็ไม่มีสิทธิได้รับชดเชยอย่างเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง (actual loss)⁸³ สำหรับการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยทางทะเลต่อค่าสละทิ้งซากทรัพย์สินผู้รับประกันภัยทางทะเลมีสิทธิยอมรับหรือปฏิเสธการสละทิ้งก็ได้ การนิ่งเฉยของผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่ได้หมายความว่าแสดงเจตนาตอบรับค่าสละทิ้ง⁸⁴

(c) Before the insured has information of the completion of the voyage.”

⁸⁰ Section 551: Except in the case of life, marine, or fire insurance, notice of an accident, injury, or death may be given at any time within twenty days after the event, to the insurer under a policy against loss there from. In such a policy, no requirement of notice within a lesser period shall be valid.

⁸¹ Section 1972: An abandonment can not be either partial or conditional.

⁸² Section 1983: An abandonment once made and accepted is irrevocable, unless the ground upon which it was made proves to be unfounded.

⁸³ Section 1986: If an insured omits to abandon, he may nevertheless recover his actual loss.

⁸⁴ Section 1981: An acceptance of an abandonment is not necessary to the rights of the insured, and is not to be presumed from the mere silence of the insurer at

ปัญหาซากทรัพย์ตามกฎหมายประกันภัยทางทะเลแคลิฟอร์เนีย สัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาชนิดใช้ค่าสินไหมทดแทนการยอมรับค่าบอกกล่าวสละทิ้งหรือไม่ไม่ได้เกี่ยวข้องกับสิทธิได้รับชดใช้ความเสียหายแต่อย่างใดตาม Section 1981 บัญญัติว่า “An acceptance of an abandonment is not necessary to the rights of the insured,” หากผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธค่าสละทิ้งผู้รับประกันภัยทางทะเลยังคงต้องรับผิดชอบชดใช้สินไหมทดแทนและขอบเขตความรับผิดชอบหรือจำนวนค่าสินไหมทดแทนต้องหักลบกับซากทรัพย์หรือซากวัตถุเอาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้กลับคืนมา⁸⁵ สำหรับผู้ทรงสิทธิเหนือซากทรัพย์กรณีผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธค่าสละทิ้งผู้รับประกันภัยทางทะเลก็ไม่ใช่เจ้าของ เพราะตาม section 1985 ในตอนท้ายของบทบัญญัติดังกล่าว บัญญัติว่า “he is liable ..., after deducting from the amount of the loss any proceeds of the insured subject matter which have come to the hands of the insured.” กล่าวถึงการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยทางทะเลซึ่งจำนวนความรับผิดชอบหักออกจากส่วนซากทรัพย์ที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้คืน ผู้เขียนเห็นว่าซากทรัพย์ยังเป็นของผู้เอาประกันภัยทางทะเลเพราะว่าถ้าให้ซากทรัพย์เป็นของผู้รับประกันภัยทางทะเลทันทีก็ต้องบัญญัติให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลชดใช้ค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดโดยไม่ต้องบังคับให้หักลบกับซากทรัพย์ที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้กลับคืนประกอบกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่เสียหายจริงผู้เอาประกันภัยไม่อาจแสวงหากำไรจากการสูญเสีย ดังนั้นจึงเห็นว่าตามกฎหมายประกันภัยทางทะเลของ มลรัฐแคลิฟอร์เนียผู้รับประกันภัยทางทะเลมีสิทธิปฏิเสธไม่รับค่าสละทิ้งและผลของการปฏิเสธซากทรัพย์ทำให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่ได้เป็นเจ้าของและหากซากทรัพย์ทำความเสียหายผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องรับผิดชอบตามกฎหมายลักษณะละเมิด

the time of receiving notice of abandonment.

⁸⁵ Section 1985: If an insurer refuses to accept a valid abandonment, he is liable as upon an actual total loss, after deducting from the amount of the loss any proceeds of the insured subject matter which have come to the hands of the insured

เพราะผู้เอาประกันภัยทางทะเลมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบแม้ว่าจะละทิ้งซากทรัพย์เพื่อตัดขาดจากความเป็นเจ้าของเรียบร้อยแล้ว

3.2.2 กลุ่มประเทศซีวิลลอว์

เนื่องจากประเทศไทยมีระบบกฎหมายซีวิลลอว์ดังนั้นจึงสมควรนำหลักกฎหมายในประเทศที่มีรูปแบบกฎหมายเดียวกันมาทำการศึกษาในเรื่องต่างๆที่เกี่ยวข้องกับซากทรัพย์ดังนี้ เช่น ทรัพย์สิน ละเมิด ประกันวินาศภัยของประเทศจีน เวียดนามและประเทศญี่ปุ่นเพราะประเทศเหล่านั้นอยู่ในแถบภูมิภาคเอเชียเช่นเดียวกับไทย หรือเวียดนามซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านใกล้เคียงกับประเทศไทยมากที่สุดในบรรดาประเทศที่นำมาศึกษา การหยิบยกกฎหมายของประเทศเหล่านี้ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการเหมาะสมต่อการนำหลักกฎหมายในประเทศนั้นๆมาทำการศึกษาเพราะสภาพทางภูมิศาสตร์ ประเพณีวัฒนธรรมใกล้เคียงกันมากกว่าประเทศตะวันตกคือ ประเทศอังกฤษซึ่งเป็นต้นแบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลประกอบกับจีนเวียดนามและญี่ปุ่นต่างก็เป็นประเทศระบบซีวิลลอว์ที่รับเอากฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้บังคับหากนำหลักกฎหมายในกลุ่มประเทศเหล่านี้มาศึกษาอาจได้รับผลดีเป็นประโยชน์ในการพัฒนากฎหมายไทยต่อไป

3.2.2.1 ประเทศจีน

ปัจจุบันประเทศจีนมีกฎหมายลักษณะทรัพย์เป็นกฎหมายเฉพาะ คือ (Property Rights Law of the People's Republic of China)⁸⁶ กฎหมายฉบับนี้มาจากสถานีบัญญัติแห่งชาติจีน National People's Congress (NPC) ยอมรับเมื่อการประชุมรอบที่ 5 ของการประชุมครั้งที่ 10⁸⁷

⁸⁶ Property Rights Law of the People's Republic of China, โปรดดู
<http://www.lehmanlaw.com/fileadmin/lehmanlaw_com/laws___regulations/Propoerty_Rights_Law_of_the_PRC__LLX__03162007.pdf>

⁸⁷ Property Rights Law of the People's Republic of China,

มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ. 2007 แบ่งออกเป็น 19 หมวดและมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดระเบียบทางเศรษฐกิจของตลาดสังคมนิยม เช่น กำหนดกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินให้ชัดเจนปกป้องสิทธิของเจ้าหน้าที่ที่มีต่อทรัพย์สินตามรัฐธรรมนูญ⁸⁸ บังคับกับความสัมพันธ์ของพลเมืองในความเป็นเจ้าของและการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สิน⁸⁹ มุ่งหมายเพื่อคุ้มครองทรัพย์สินสาธารณะกับทรัพย์สินส่วนบุคคลให้มีสถานะเท่าเทียมกัน ทรัพย์สินมี 3 ประเภท คือ (state) ทรัพย์สินของรัฐ (collective) ทรัพย์สินส่วนรวมและ (individuals) ทรัพย์สินส่วนบุคคล⁹⁰

ก) การได้มาซึ่งสิทธิในความเป็นเจ้าของและทรัพย์สินสิทธิ

ทรัพย์สิน หมายถึง สิ่งหาทรัพย์สินและอสังหาทรัพย์สินทั้งสองประเภทเป็นวัตถุรองรับสิทธิ⁹¹ ตามกฎหมายจีนไม่ได้บัญญัติสิ่งหาทรัพย์สิน (movable) และอสังหาทรัพย์สิน (real property) หมายถึงทรัพย์สินเช่นไร สำหรับสิทธิความเป็นเจ้าของ (property rights) หมายถึง สิทธิควบคุมทรัพย์สิน

<http://en.wikipedia.org/wiki/Property_Law_of_the_People%27s_Republic_of_China>

⁸⁸ Article 1: This Law is...the economic order of the socialist market, clarifying the ownership of property, giving full effect to the meaning of property, protecting the obligee's property ownership rights, in accordance with the Constitution.

⁸⁹ Article 2 para.1: This Law shall apply to civil relationship arising from the ownership and utilization of property.

⁹⁰ Property Rights in China,
<[http://www.worldlawdirect.com/article/3149/Property_rights_in_China:_New_property_law_\(2007\).html](http://www.worldlawdirect.com/article/3149/Property_rights_in_China:_New_property_law_(2007).html)>

⁹¹ Article 2 para.2: The word "property" as a term used in this Law includes movable and real property. Where there are laws stipulating rights as the objects of property rights, they shall be observed.

เจ้าของมีอำนาจเหนือทรัพย์สินได้เด็ดขาดมีกรรมสิทธิ์สิทธิเก็บกินและสิทธิได้รับความคุ้มครองป้องกันตามกฎหมาย⁹² นอกจากนี้ มีสิทธิจำหน่ายจ่ายโอนสละทิ้งและได้ซึ่งดอกผลจากอสังหาริมทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์⁹³ เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์ปกป้องสิทธิในทรัพย์สินไม่ว่าของรัฐหรือของปัจเจกชนอย่างเท่าเทียมจึงได้เน้นย้ำถึงการให้สิทธิทางทรัพย์สินว่าสถาบันหรือปัจเจกบุคคลใดต้องไม่กระทำการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมาย⁹⁴

ทรัพย์สินแบ่งตามผู้ทรงกรรมสิทธิ์เป็น 3 ประเภท คือ รัฐเป็นเจ้าของ (state ownership) ประชาชนเป็นเจ้าของ (private ownership) และเจ้าของรวม (collective ownership) รัฐเป็นเจ้าของ เช่น ทรัพยากรทางเหมืองแร่ แหล่งน้ำ บริเวณเขตทะเล⁹⁵ ทรัพยากรธรรมชาติจำพวกป่าไม้ ภูเขา พืชพันธุ์ ที่ดินส่วนที่ไม่มีผู้ใดเรียกร้อง ขยายหาคว้นแต่เป็นทรัพยากรที่เจ้าของรวมมีสิทธิตามกฎหมาย⁹⁶ สัตว์ป่าและต้นไม้ที่ตกเป็นของรัฐตามกฎหมาย⁹⁷ เป็นต้น ส่วนทรัพย์สินที่ประชาชนเป็น

⁹² Article 2 para.3: The phrase “property rights” as a term used in this Law refers to the exclusive right enjoyed by the oblige to directly control specific properties including ownership, usufructuary and security right in property rights.

⁹³ Article 39: The owner shall have the right to establish usufructuary and security right in property rights with regard to its real or movable property. The oblige of the usufructuary and security right shall not do harm to the rights and interests of the owner while exercising their own rights.

⁹⁴ Article 4: The property rights of the State, collective, individual and other obliges shall be protected by laws and shall not be infringed by any institute or individuals.

⁹⁵ Article 46: The mineral resources, waters, sea areas are owned by the State.

⁹⁶ Article 48: All natural resources such as forests, mountains, grassland,

เจ้าของเป็นสังหาริมทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์ คือทรัพย์ที่ได้มาด้วยรายได้ที่ถูกต้องตามกฎหมาย บ้าน สิ่งของดำรงชีพและอุปกรณ์ในการประกอบอาชีพ เป็นการบัญญัติในความหมายอย่างกว้าง จึงควรต้องตีความเป็นทรัพย์ประเภทใดบ้าง⁹⁸

การก่อตั้งสิทธิและการจำหน่ายจ่ายโอนสังหาริมทรัพย์ต้องกระทำด้วยการส่งมอบตามกฎหมายและตามระเบียบข้อบังคับและมีผลตามกฎหมายขณะที่ทำการส่งมอบสังหาริมทรัพย์ไว้ แต่กฎหมายจะกำหนดเป็นอย่างอื่น⁹⁹ ในกรณีการโอนทรัพย์โดยตกลงให้ผู้โอนยังคงครอบครอง แทนเช่นนี้เกิดผลการโอนตามกฎหมายขณะที่ได้ตกลง¹⁰⁰ ผลของการจำหน่ายจ่ายโอนสละทั้ง คือ ผู้รับโอนมีสิทธิเหนือทรัพย์นั้นถ้าทรัพย์สร้างความเสียหายมีหน้าที่รับผิดชอบ แต่อย่างไรก็ดีการใช้สิทธิของผู้โอนในขณะจำหน่ายสละทั้งทรัพย์ต้องปฏิบัติตามกฎหมายศีลธรรมและต้องไม่ทำ

unclaimed land and beaches are owned by the State, with the exception of the resources that are collectively-owned in accordance with the law.

⁹⁷ Article 49: Such wild animals and plants as belong to the State according to law shall be owned by the State.

⁹⁸ Article 64: An individual shall enjoy ownership with respect to such real and movable properties as legitimate income, houses, living goods, production tools and raw materials.

⁹⁹ Article 23: Unless otherwise provided by law, the establishment and transfer of the right in movable property shall take effect upon delivery.

¹⁰⁰ Article 27: The assignor shall deliver the movable property to the assignee in case of an assignment of the right to such movable property, provided, however, that both parties agree on a continuous possession of such movable property by the assignor, the right to property shall take effect upon the validity of such agreement.

อันตรายเป็นประโยชน์สาธารณะรวมทั้งสิทธิที่กฎหมายรับรอง (Legitimate rights) หรือประโยชน์อื่น¹⁰¹

กระบวนการอินเทอร์เน็ตคุ้มครองสิทธิทางกฎหมาย เช่น ในกฎหมายแพ่งของจีน (General Principles of the Civil Law of the Peoples Republic of China ค.ศ.1987) Article 98 บัญญัติว่า “Citizens shall enjoy the rights of life and health” ประชาชนมีสิทธิในชีวิตร่างกายอนามัย หากมีบุคคลใดมาละเมิดสิทธิบุคคลนั้นต้องรับผิดชอบตามกฎหมายละเมิดของจีน (Tort Law of the People's Republic of China ซึ่งมีผลบังคับใช้วันที่ 1 กรกฎาคม ค.ศ.2010)¹⁰² article 6 บัญญัติว่า “One who is at fault for infringement upon a civil right or interest of another person shall be subject to the tort liability.” และรูปแบบการละเมิดอาจมาจากซากเรือที่มีน้ำมันรั่วไหลซึ่งข้อบังคับ Regulations of the People's Republic Of China on the Prevention of Vessel- Induced Sea Pollution 1983¹⁰³ ของจีนในarticle 38 กำหนดมาตรการป้องกันการรั่วไหล บัญญัติว่า “In conducting ship salvaging project under water, measures shall be adopted to prevent the spread of oil pollution and emergence of new pollution.” เพราะฉะนั้นถ้าผู้ใดกระทำให้ไม่ถูกต้องตามกฎหมายในเรื่องการสละทิ้งและเป็นอันตรายเป็นสิทธิในชีวิตร่างกายบุคคลถึงแม้จะมีสิทธิสละทิ้งก็มีหน้าที่รับผิดชอบเนื่องจากมลภาวะเป็นพิษและมีความ

¹⁰¹ Article 7: The attainment and exercise of property rights shall comply with laws, social morality and shall not do harm to the public interests and the legitimate rights and interests of others.

¹⁰² Tort Law of the People's Republic of China,
<http://www.procedurallaw.cn/english/law/201001/t20100110_300173.html>

¹⁰³ Regulations of the People's Republic Of China on the Prevention of Vessel- Induced Sea Pollution, <<http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/en/b/1983-12-29/25904.shtml>>

รับผิดชอบรัฐเนื่องจากทำความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทั่วไปที่รัฐมุ่งปกป้องคุ้มครอง¹⁰⁴ อย่างไรก็ตามก็หากความเสียหายเกิดจากเหตุสุดวิสัยหรือมีบทบัญญัติของกฎหมายบัญญัติว่าไม่เป็นความผิดก็ไม่ต้อง รับผิดชอบ¹⁰⁵

กรณีที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลได้خذใช้สินไหมทดแทนแต่ผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่ยอมรับชดเชยผู้เขียนมีความเห็นว่า การทำคำบอกกล่าวการสละทิ้งหากพิจารณาในแง่กฎหมายทรัพย์สินเป็นการโอนทรัพย์สินอย่างหนึ่งและกฎหมายกำหนดให้การโอนต้องอาศัยเจตนาของผู้รับโอนทรัพย์สินเป็นสำคัญตามตอนท้ายของกฎหมายลักษณะทรัพย์สิน article 27¹⁰⁶ เกี่ยวกับเรื่องผลการโอนที่แม้ยังไม่ส่งมอบทรัพย์สินแต่ให้มีผลตามกฎหมายสมบูรณ์ด้วยเจตนาผู้โอนและผู้รับโอนเพราะฉะนั้นจึงเห็นว่าการโอนทรัพย์สินตามปกติต้องประกอบด้วยเจตนายินยอมของผู้รับโอนเช่นไรการทำคำบอกกล่าวสละทิ้งในการประกันภัยทางทะเลที่อาจเทียบได้กับการโอนทรัพย์สินต้องมีเจตนาผู้รับโอนคือผู้รับประกันภัยทางทะเลเช่นนั้น

¹⁰⁴ Article 123 of Civil Law of China: If any person causes damage to other people by engaging in operations that are greatly hazardous to the surroundings, such as operations conducted...highly toxics or radioactive substances..., he shall bear civil liability; however if he can be proven that the damage was deliberately caused by the victim, he shall not bear civil liability.

Article 124 of Civil Law of China: Any person who pollutes the environment and causes damage to others in violation of state provisions for environmental protection and the prevention of pollution shall bear civil liability in accordance with the law.

¹⁰⁵ Article 107: Civil liability shall still be borne for...or damage to a third party if it is caused by force majeure, except as otherwise provided by law.

¹⁰⁶ Article 27 of Property Rights Law of, *supra* note 100

ผู้รับประกันภัยปฏิเสธแสดงว่าไม่ได้ยินยอมรับโอนผู้เอาประกันภัยทางทะเลจึงเป็นผู้มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามหลักเรื่องละเมิด (Liability for Infringement of Rights) เพราะเหตุว่าผู้เอาประกันภัยทางทะเลมีหน้าที่รับผิดชอบต่อความเสียหายเพราะเป็นผู้ละเมิดต่อชีวิตร่างกายอนามัยบุคคลสร้างมลภาวะต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลแม้ว่าผู้เอาประกันภัยทางทะเลจะตั้งชากทรัพย์ตามสิทธิทางทรัพย์แต่สร้างความเสียหายให้บุคคลภายนอกต้องรับผิดชอบ ตามกฎหมายลักษณะทรัพย์จีนมาตรา 7 บัญญัติว่า การได้มาและการใช้สิทธิในทรัพย์ต้องเป็นไปตามกฎหมายศีลธรรมทางสังคมและต้องไม่ทำลายต่อประโยชน์สาธารณะสิทธิประโยชน์อันชอบด้วยกฎหมาย¹⁰⁷ และยังมีความรับผิดชอบต่อรัฐตามบทบัญญัติที่เกี่ยวกับการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม¹⁰⁸ เช่น ข้อบังคับ Regulations of the People's Republic Of China on the Prevention of Vessel- Induced Sea Pollution 1983 ของจีนใน article 46 กำหนดให้เจ้าหน้าที่รัฐ มีอำนาจเตือนหรือปรับเจ้าของเรือที่เรือเป็นมลพิษตามระดับความร้ายแรง บัญญัติว่า “With respect to vessels in violation... and these Regulations that have caused or may cause pollution damage to the sea areas and harbor areas under the jurisdiction of the People's Republic of China, the harbor superintendencies may give a warning or impose a fine on the shipowner according to the seriousness of the liabilities thereof...”

ข) การชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย

1) พิจารณาตามสัญญาประกันวินาศภัย

หลักการประกันวินาศภัยของจีนปรากฏใน (Insurance Law of the People's Republic of China)¹⁰⁹ มีผลบังคับใช้วันที่ 1 ตุลาคม ค.ศ.1995 สัญญาประกันภัย หมายถึง ข้อตกลง

¹⁰⁷ Article 7 of Property Rights Law of, *supra* note 101

¹⁰⁸ Article 123 and 124 of Civil Law of China, *supra* note 104

¹⁰⁹ Insurance Law of China, <<http://www.chinadaily.com/cn/bizchina/2006->

ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยเกี่ยวกับสิทธิหน้าที่ในการประกันภัย¹¹⁰ สำหรับกระบวนการเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยต้องแสดงหลักฐานยืนยันว่าวัตถุประสงค์เอาประกันภัยได้รับความเสียหายตามภัยคุ้มครองในสัญญาประกันภัย¹¹¹ เมื่อผู้รับประกันภัยได้รับการเรียกร้องก็จะพิจารณาการชดใช้ภายใน 10 วันนับจากได้รับการเรียกร้องจากผู้เอาประกันภัยตาม article 23 บัญญัติว่า “Where the claim is an insured liability, the Insurer shall perform its obligation to make compensation or payment within ten days after reaching agreement with the Insured...concerning insurance compensation or payment amount....” หากผู้รับประกันภัยพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีหน้าที่ต้องชดใช้สินไหมทดแทนเพราะสัญญาไม่คุ้มครองผู้รับประกันภัยต้องมีหนังสือแจ้งปฏิเสธชดใช้สินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยทราบตาม article 24 “...if such claim is not covered by its insurance liability, the Insurer shall issue a letter of advice to the Insured...declaring its refusal to make compensation or payment.” ในความเห็นของผู้เขียนถ้านำหลักการประกันวินาศภัยของจีนพิจารณากับสัญญาประกันภัยทางทะเลในปัญญาชากทรัพย์เห็นว่า ในประกันวินาศภัยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธการชดใช้สินไหมทดแทนโดยการแจ้งให้ผู้เอาประกันภัยทราบทางหนังสือ (letter of advice) ตามมาตรา 24 และผู้รับประกันภัยมีระยะเวลาในการพิจารณาภายใน

04/18/content_570145_12.thm>

¹¹⁰ Article 9: The insurance contract is an agreement whereby the Applicant and the Insurer agree of their relation with regard to insurance rights and obligations.

¹¹¹ Article 22: Upon occurrence of an insured event and upon making a claim to the Insurer to make compensation or payment of insurance money in accordance with the insurance contract, the Applicant,... shall provide the Insurer with as much evidence and information as possible relevant to ascertainment of the nature and causes of such event and to the extent of the loss thereby incurred.

10 วันนับแต่ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องสินไหม ดังนั้นเห็นว่า การปฏิเสธค่าสละทั้งตามการประกันภัยทางทะเลควรกำหนดให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธเป็นหนังสือและควรกำหนดกรอบเวลาการพิจารณาใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อปัญหาความรับผิดชอบในซากทรัพย์ คือ ผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยทางทะเลบุคคลใดเป็นเจ้าของหรือเป็นผู้มีหน้าที่รับผิดชอบต่อความเสียหายเนื่องจากซากทรัพย์

2) พิจารณาตามสัญญาประกันภัยทางทะเล

กฎหมายการประกันภัยทางทะเลของประเทศจีนปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Code of the People's Republic of China) กฎหมายฉบับนี้มีผลบังคับเมื่อ 1 กรกฎาคม ค.ศ.1993 มีวัตถุประสงค์เพื่อการรับรองสิทธิผลประโยชน์ของคู่สัญญาทางกฎหมายและเพื่อส่งเสริมพัฒนาเศรษฐกิจ ใช้บังคับกับการขนส่งทางทะเลและเรื่องทั้งหลายที่เกี่ยวกับการค้าทางเรือทะเล¹¹² สำหรับหลักการประกันภัยทางทะเลบัญญัติในหมวดที่ 12

การขนส่งทางทะเล (Maritime transport)¹¹³ หมายถึง การขนส่งสินค้าและคนโดยสารทางทะเลรวมทั้งกรณีขนส่งจากทะเลสู่แม่น้ำและจากแม่น้ำสู่ทะเล คำว่าเรือ หมายถึง เรือเดินทะเลและวัตถุอื่นที่สามารถเดินทะเลไม่รวมเรือสำหรับใช้ทางทหารหรือใช้เพื่อบริการสาธารณะไม่รวม

¹¹² Article 1: This Code is enacted with a view to regulating the relations arising from maritime transport and those pertaining to ships, to securing and protecting the legitimate rights and interests of the parties concerned, and to promoting the development of maritime transport, economy and trade.

¹¹³ Article 2 para.1: "Maritime transport" as referred to in this Code means the carriage of goods and passengers by sea, including the sea-river and river-sea direct transport."

เรือเล็กที่มีขนาดน้อยกว่า 20 ตันกรอสและเรือหมายรวมไปถึงอุปกรณ์ของเรือด้วย¹¹⁴ นอกจากนี้เรือ
หมายเฉพาะเรือที่มีสัญชาติจีนโดยการจดทะเบียนเท่านั้น¹¹⁵ ส่วนสินค้าที่เป็นซากทรัพย์อีกประเภท
หนึ่งกฎหมายจีนไม่บัญญัตินิยามไว้

สัญญาประกันภัยทางทะเล หมายถึง สัญญาที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลตกลงรับชดใช้ค่า
สินไหมทดแทนกับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุเอาประกันภัยและความรับผิดชอบของผู้เอา
ประกันภัยทางทะเลเนื่องจากภัยทางทะเลสำหรับผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องชำระเบี้ยประกันภัย
เป็นการตอบแทน¹¹⁶ ขอบเขตการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยทางทะเลสำหรับ
ความเสียหายจากภัยทางทะเลที่คุ้มครองตามสัญญา เช่น เป็นภัยที่เกี่ยวข้องกับแม่น้ำภายใน
ดินแดน¹¹⁷ กรณีความสูญเสียภัยเกิดจากการเดินทางล่าช้า เกิดจากสภาพของสินค้าหรือเกิดจาก

¹¹⁴ Article 3: “Ship” as referred to in this Code means sea-going ships and other mobile units, but does not include ships or craft to be used for military or public service purposes, nor small ships of less than 20 tons gross tonnage.

“Ship” as referred to in the preceding paragraph shall also include ship’s apparel.

¹¹⁵ Article 6: All matters pertaining to maritime transport shall be administered by the competent authorities of transport and communications under the State Council.

¹¹⁶ Article 216: A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes, as agreed to indemnify the loss to the subject matter insured and the liability of the insured caused by perils covered by the insurance against the payment of an insurance premium by the insured.

¹¹⁷ Article 216 para2: The covered perils referred to in the preceding paragraph mean any maritime perils occurring in inland rivers or on land which is related to a

การบรรจุกีบห่อไม่แข็งแรงมั่นคงผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบ¹¹⁸ สำหรับความสูญเสียหายและการสละทิ้ง (Loss of or Damage to the Subject Matter Insured and Abandonment) ใน section 5 ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง หมายถึง วัตถุเอาประกันภัยสูญหาย หรือได้รับความเสียหายอย่างรุนแรงจากภัยทางทะเลทำให้ขาดความสมบูรณ์ของโครงสร้างวัตถุ และการใช้งานหรือผู้เอาประกันภัยทางทะเลขาดจากการครอบครอง¹¹⁹ และความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงของสินค้ามีลักษณะ คือ การหลีกเลี่ยงไม่ให้สินค้าได้รับความเสียหายจากภัยที่คุ้มครองหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายแท้จริงเมื่อรวมค่าส่งสินค้าไปยังปลายทางมีค่าใช้จ่ายมากเกินกว่ามูลค่าวัตถุที่เอาประกันภัย¹²⁰ ส่วนความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงของเรือ คือ

maritime adventure.

¹¹⁸ Article 243: "..., the insurer shall not be liable for the loss of or damage to the insured cargo arising from any of the following causes;

- (1) Delay in the voyage or in the delivery of cargo...
- (2) Fair wear and tear, inherent vice or nature of the cargo;
- (3) Improper packing."

¹¹⁹ Article 245: Where after the occurrence of a peril insured against the subject matter insured is lost or is so seriously damaged that it is completely deprived of its original structure and usage or the insured is deprived of the possession thereof, it shall constitute an actual total loss.

¹²⁰ Article 246 para 2.: Where and actual total loss is considered to be unavoidable after the cargo has suffered a peril insured against, or the expenses to be incurred for avoiding the total actual loss plus that for forwarding the cargo to its destination would exceed its insured value, it shall constitute a constructive total loss.

การที่เรือไม่สามารถหลีกเลี่ยงไม่ให้เกิดความเสียหายสิ้นเชิงได้หรือค่าใช้จ่ายเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงมากเกินกว่ามูลค่าที่เอาประกันภัย¹²¹

ในปัญหาเรื่องซากทรัพย์ผู้รับประกันภัยทางทะเลสามารถปฏิเสธค่าสละทิ้งได้หรือไม่และหากมีสิทธิผู้รับประกันภัยทางทะเลต้องแสดงเจตนาให้ผู้เอาประกันภัยทางทะเลทราบภายในกรอบระยะเวลาเท่าใด ผู้เขียนมีความเห็นว่า ผู้รับประกันภัยทางทะเลมีสิทธิเลือกรับหรือปฏิเสธไม่รับการสละทิ้งก็ได้ตามประมวลกฎหมายพาณิชย์นำวิของจีนในมาตรา 249¹²² บทบัญญัตินี้ได้กำหนดถึงสิทธิไว้โดยชัดแจ้งและกำหนดหน้าที่ของผู้รับประกันภัยทางทะเลต้องแจ้งให้ผู้เอาประกันภัยทางทะเลทราบภายในเวลาอันสมควร ถ้าผู้รับประกันภัยทางทะเลตกลงรับการสละทิ้งแล้วจะเพิกถอนการสละทิ้งไม่ได้ อย่างไรก็ตามมีข้อสังเกตตรงที่กฎหมายไม่ได้กำหนดระยะเวลาการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยทางทะเลชัดเจนภายในเวลาเท่าใด ในมาตรา 250 บัญญัติว่าสิทธิและหน้าที่ทั้งหลายที่เกี่ยวข้องต่อทรัพย์ที่สละโอนไปยังผู้รับประกันภัยทางทะเลแต่ไม่ได้กำหนดว่าหากผู้รับ

¹²¹ Article 246 para.1: Where a ship's total loss is considered to be unavoidable after the occurrence of a peril insured against or the expenses necessary for avoiding the occurrence of an actual total loss would exceed the insured value, it shall constitute a constructive total loss.

¹²² Article 249: Where the subject matter insured has become a constructive total loss and the insured demands indemnification from the insurer on the basis of a total loss, the subject matter insured shall be abandoned to the insurer. The insurer may accept the abandonment or choose not to, but shall inform the insured of his decision whether to accept the abandonment within a reasonable time. The abandonment shall not be attached with any conditions. Once the abandonment is accepted by the insurer, it shall not be withdrawn.

ประกันภัยทางทะเลไม่ยอมรับการสละทิ้งผลทางกฎหมายจะเป็นอย่างไร¹²³ สำหรับประเด็นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าอาจตีความตรงกันข้ามได้ กล่าวคือ ถ้าผู้รับประกันภัยทางทะเลยอมรับคำสละทิ้ง สิทธิและหน้าที่ทั้งหลายโอนไปที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลกรณีผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธ สิทธิหน้าที่จะไม่โอนไปแต่ยังคงอยู่ที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเล อย่างไรก็ตามข้อเท็จจริงที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลสละทิ้งซากทรัพย์เพื่อตัดขาดจากความเป็นเจ้าของอาจนำมาอ้างเพื่อไม่ให้ รับผิดชอบกับความเสียหายได้ เห็นว่า แม้ผู้เอาประกันภัยทางทะเลไม่มีกรรมสิทธิ์เหนือซากทรัพย์ แต่หน้าที่ความรับผิดชอบในซากทรัพย์ที่ก่ออันตรายให้ผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องรับผิดชอบตาม กฎหมายละเมิดเป็นการทำลายสิทธิของบุคคลในชีวิตร่างกายที่กฎหมายมุ่งคุ้มครองตามกฎหมาย แห่งของเงินมาตรา 98 และเป็นการก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมบุคคลมีความรับผิดชอบทางแพ่ง ตามกฎหมายแพ่งมาตรา 123 และ 124 เป็นต้น

3.2.2.2 ประเทศเวียดนาม

หลักกฎหมายทรัพย์สินของเวียดนามปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่ง (Civil Code)¹²⁴ มีผล ใช้บังคับวันที่ 14 มิถุนายน ค.ศ.2005 โดยผ่านการเห็นชอบจากสภานิติบัญญัติแห่งสาธารณรัฐ สังคมนิยมเวียดนาม (National Assembly of the Socialist Republic of Vietnam) ครั้งที่ 7th session แบ่งเป็น 36 หมวดมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องสิทธิตามกฎหมายและผลประโยชน์ปัจเจก บุคคลและองค์กรประโยชน์ของรัฐและสาธารณะ¹²⁵ ใช้บังคับกับการกระทำของปัจเจกบุคคลนิติ

¹²³ Article 250: Where the insurer has accepted the abandonment, all rights and obligations relating to the property abandoned are transferred to the insurer.

¹²⁴ Civil Code of Vietnam,

http://www.ecap-project.org/fileadmin/ecapII/pdf/en/information/vietnam/civil_code_2005.pdf.

¹²⁵ Article 1 para. 2, "Civil Code has the tasks of protecting legitimate rights and

บุคคลหรือประธานแห่งสิทธิอื่นใดในการกำหนดสิทธิและหน้าที่ความรับผิดชอบทั้งหลายของบุคคล และกำหนดความสัมพันธ์ของประชาชนในเรื่องดังนี้ คือ ทรัพย์สิน ครอบครัวและธุรกิจการค้า เป็นต้น¹²⁶ ผู้เสียหายจากการละเมิดสิทธิมีสิทธิป้องกันตามกฎหมายหรือเรียกร้องต่อเจ้าหน้าที่หรือองค์กรให้ ก) มีการรับรองสิทธิ ข) สั่งให้หยุดกระทำการฝ่าฝืน ค) ให้รัฐดำเนินการแก้ไข ง) สั่งให้ปฏิบัติการชำระหนี้หรือ จ) สั่งให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทน¹²⁷

interests of individuals and organizations, State interests and public interests; ...”

¹²⁶ Article 1 para. 1: “The Civil Code provides the legal status, legal standards for the conduct of individuals, legal persons, other subjects; the rights and obligations of subjects regarding personal identities and property in civil, marriage and family, business, trade...”

¹²⁷ Article 9: All the civil rights of individuals, legal persons or other subjects shall be respected and protected by law.

When the civil rights of a subject are infringed upon, he/she/it shall have the right to protect such rights by him/her/ itself in accordance with the provisions of this Code or request competent agencies or organizations to;

- a/ Recognize his/her/its civil rights;
- b/ Order the termination of the act of violation;
- c/ Order a public apology and/or rectification;
- d/ Order the performance of civil obligations;
- e/ Order compensation for damage.

ก) การได้มาซึ่งสิทธิในความเป็นเจ้าของและทรัพย์สิน

ทรัพย์สิน หมายถึง สิ่งที่จับต้องได้ เงิน เอกสารที่มีมูลค่าและสิทธิในทรัพย์สินเหล่านั้น¹²⁸ ทรัพย์สินแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ อสังหาริมทรัพย์ (Immovables) และสังหาริมทรัพย์ (Movables) อสังหาริมทรัพย์คือ ที่ดิน บ้านและสิ่งปลูกสร้างที่ผนวกพร้อมกับที่ดินหรือทรัพย์สินใดที่กฎหมายกำหนด เป็นต้น และอสังหาริมทรัพย์ คือ ทรัพย์สินที่นอกเหนือจากอสังหาริมทรัพย์¹²⁹ สำหรับผู้ทรงกรรมสิทธิ์แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ ประชาชนทั้งหมดเป็นเจ้าของ entire people เป็นเจ้าของร่วมกัน collective ownership และปัจเจกบุคคลหรือเอกชนเป็นเจ้าของ private ownership¹³⁰ ตัวอย่างทรัพย์สินที่เอกชนสามารถเป็นเจ้าของ เช่น ทรัพย์สินที่ได้มาด้วยรายได้ เงินสะสมที่ถูกต้องตามกฎหมาย บ้านที่อยู่อาศัย ทรัพย์สินเพื่อการดำเนินชีวิตประจำวันประกอบอาชีพและทรัพย์สินที่กฎหมายกำหนดให้ปัจเจกบุคคลเป็นเจ้าของได้¹³¹ ผู้เขียนเห็นว่ากฎหมายเวียดนามไม่ได้ระบุทรัพย์สินสิ่งใดที่

¹²⁸ Article 163: Property comprises tangible things, money, valuable papers and property rights.

¹²⁹ Article 174: Immovables shall include;

a/ Land;

b/ Houses and constructions annexed to the land, including properties attached to such houses and constructions;...

d/ Other properties specified by law.

Movables are properties other than immovables."

¹³⁰ Article 172: "On the basis of the regime of ownership by the entire people, collective ownership and private ownership, ..."

¹³¹ Article 212 para.1: "Legitimate income, savings, residential houses, means of

เอกชนสามารถถือกรรมสิทธิ์ดังเช่นทรัพย์สินประเภทที่รัฐเป็นเจ้าของเป็นการดีที่กฎหมายเปิดโอกาสให้ตีความทรัพย์สินของเอกชนได้อย่างยืดหยุ่น

การได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์บุคคลอาจได้มาด้วยการเข้าครอบครองทรัพย์สินไม่มีเจ้าของ¹³² ในทางตรงข้ามการสิ้นสุดความเป็นเจ้าของเจ้าของอาจสละทิ้งทรัพย์สินเพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบ¹³³ ซึ่งเจ้าของแจ้งหรือแสดงออกชัดเจนว่าเจตนาสละทิ้ง ทั้งนี้การสละทิ้งสิทธิเหนือทรัพย์สิน (ownership rights) เจ้าของต้องปฏิบัติตามกฎหมายและต้องไม่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อม¹³⁴ และถ้าผู้ทรงกรรมสิทธิ์ก่อให้เกิดมลพิษกฎหมายบังคับให้ผู้นั้นต้องกำจัดมลพิษและ

daily life, means of production, capital, yields and profits and other lawful properties of and individual constitute property under private ownership...”

¹³² Article 170: “Ownership rights to property shall be established in the following cases:

para.6 Possession under the conditions specified by law of ownerless things,...

¹³³ Article 171: “Ownership rights shall terminate in the following cases:

para.1 The owner transfers his/her ownership rights to another person;

para.3 The property is destroyed;

para.4 The property is disposed of for the discharge of the owner's obligations;...”

¹³⁴ Article 249 para.2: “The renunciation of ownership rights to property must comply with the provisions of law if such renunciation may cause harm to social order and safety or environmental pollution.”

ต้องรับผิดชอบในการเยียวยาความเสียหาย¹³⁵

ผู้ทรงกรรมสิทธิ์มีสิทธิ (Ownership rights) ดังนี้คือ มีสิทธิครอบครองใช้สอยจำหน่ายจ่ายโอนหรือสละทรัพย์สิน¹³⁶ อย่างไรก็ตามการสิทธิทางทรัพย์สินของเจ้าของต้องใช้สิทธิภายใต้กฎหมายต้องไม่ทำให้เกิดความเสียหายต่อประโยชน์ของรัฐของสาธารณะหรือสิทธิประโยชน์ของบุคคลอื่นที่กฎหมายรับรองคุ้มครอง¹³⁷ นอกจากนี้บทบัญญัติเกี่ยวกับทรัพย์สินเอกชน (private ownership) กำหนดว่าการใช้สิทธิครอบครองใช้สอยและจำหน่ายจ่ายโอนสละทรัพย์สินทั้งสามประการของเอกชนต้องไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อประโยชน์ของรัฐของสาธารณะสิทธิและประโยชน์ของบุคคลอื่นที่กฎหมายรับรองคุ้มครอง¹³⁸ สิทธิจำหน่ายจ่ายโอนสละทั้ง หมายถึง การโอนหรือสละสิทธิความเป็นเจ้าของให้หมดสิ้น¹³⁹ เช่น ซื้อขาย แลกเปลี่ยน บริจาค ให้ยืม สละทิ้งหรือจำหน่ายในรูปลักษณะ

¹³⁵ Article 263: "...if he/she causes environmental pollution, the owner shall have to terminate the acts which cause the pollution, to take measures to remedy the consequences and to compensate for damage."

¹³⁶ Article 164: "Ownership rights comprise an owner's rights to possession, to use and to disposition of his/her property in accordance with the provisions of law..."

¹³⁷ Article 165: Owners may perform all acts on their own will with respect to their property without causing damage to or affecting State interests, public interests or legitimate rights and interests of other persons.

¹³⁸ Article 213 para 2. : "The possession, use and disposition of property under private ownership must not cause damage to or affect State interests, public interests or legitimate rights and interests of other persons."

¹³⁹ Article 195: The right to disposition means the right to transfer property ownership rights or to renounce such ownership rights.

อย่างอื่นตามที่กฎหมายกำหนด¹⁴⁰

สำหรับปัญหาซากทรัพย์ในการประกันภัยทางทะเลการที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลมีค่าสละทิ้งเจตนาตัดขาดจากซากทรัพย์ไม่เป็นผู้ทรงกรรมสิทธิ์ทางฝ่ายผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธค่าสละทิ้งไม่ได้ครอบครองซากทรัพย์จึงไม่อาจเป็นเจ้าของ ผู้เขียนเห็นว่าหากซากทรัพย์สร้างความเสียหายผู้ที่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบ คือ ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเนื่องจากการใช้สิทธิของตนคือการสละทิ้งเป็นการสิ้นสุดกรรมสิทธิ์เหนือทรัพย์เฉพาะในแง่ประโยชน์ทางทรัพย์เท่านั้นแต่ยังคงผูกพันมีหน้าที่รับผิดชอบต่อการกระทำของตน ตามหลักการใช้สิทธิในทรัพย์เจ้าของทรัพย์ต้องกระทำต่อทรัพย์ภายใต้กรอบที่กฎหมายกำหนดโดยไม่สร้างความเสียหายหรือส่งผลกระทบต่อประโยชน์ของรัฐสาธารณะสิทธิประโยชน์ของบุคคลอื่นในมาตรา 165¹⁴¹ และมาตรา 213 วรรคสอง¹⁴² หากการใช้สิทธิเช่นนั้นทำอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทำให้เกิดมลพิษ เช่น กระทบต่อสิทธิความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย อนามัยของบุคคล¹⁴³ เช่น สารพิษจาก ซากทรัพย์ปนเปื้อนลงสู่ท้องทะเลทำให้ปลาที่อาศัยในบริเวณดังกล่าวได้รับสารพิษเมื่อชาวประมงจับปลาเพื่อมาจำหน่ายสู่ผู้บริโภคมนุษย์ซึ่งเป็นผู้บริโภคก็ได้รับสารอันตรายด้วยเช่นกัน การกระทำเช่นนี้เป็นการกระทำผิดตามกฎหมายสิ่งแวดล้อมเวียดนาม (Law on Environmental Protection 1993)¹⁴⁴ เป็นการปล่อย

¹⁴⁰ Article 197: Owners shall have the right to sell, exchange, donate, lend, bequeath, abandon or dispose of their property in other forms in accordance with the provisions of law.

¹⁴¹ มาตรา 165, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 137

¹⁴² มาตรา 213 วรรคสอง, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 138

¹⁴³ Article 32 para.1: "Individuals shall have the right to safety of life, health and body."

¹⁴⁴ <<http://sunsite.nus.edu.sg/apcel/dbase/vietnam/primary/viaenv.html>> ,

สารพิษ (toxic chemicals) ลงสู่แหล่งน้ำตาม article 29 บัญญัติว่า “The following activities are strictly prohibited: Discharge of ...toxic chemicals... into water sources;...” ผู้ก่อมลพิษมีหน้าที่ต้องบรรเทาความเสียหาย กำจัดมลพิษ ช่วยชีวิตมนุษย์ หรือกู้ทรัพย์สิน เป็นต้น ตาม article 32 บัญญัติว่า “The remedy of an environmental incident includes: eliminating the cause of the incident; rescuing people and property; assisting, stabilising the life of the people;...” และหากผู้ละเมิดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของเจ้าหน้าที่รัฐเพื่อเยียวยาความเสียหายผู้นั้นมีโทษทางปกครองหรือทางอาญาตาม Article 50 บัญญัติว่า “Those who commit acts of destruction or cause damage to the environment, who disregard the order of mobilisation by the competent State agency... shall be dealt with administratively or be criminally prosecuted...”

ข) การชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย

1) พิจารณาตามสัญญาประกันวินาศภัย

กฎหมายประกันวินาศภัยของเวียดนาม (Law on Insurance Business 2000)¹⁴⁵ ได้รับความเห็นชอบจาก National Assembly Socialist Republic of Vietnam 8th session เมื่อ 9 ธันวาคม ค.ศ.2000 ได้กำหนดกระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัย คือ ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งเหตุความเสียหายให้ผู้รับประกันภัยทราบตาม article 18(d) บัญญัติว่า “(d) To notify the insurer of the occurrence of the insured event as agreed in the insurance contract; ทั้งนี้สิทธิเรียกร้องของผู้เอาประกันภัยถูกจำกัดเวลาการใช้สิทธิ คือ ภายใน 1 ปีนับจากเกิดภัยตาม article 28 para1. บัญญัติว่า “The time -limit for requesting payment of

“Law on Environmental Protection 1993”

¹⁴⁵ Law on Insurance Business in Vietnam,

<www.mof.gov.vn/Modules/DeedDownloadE.aspx?DeedID=66509>.

insurance proceeds or indemnity under an insurance contract shall be one year from the date of occurrence of the insured event...”

ส่วนผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายใต้สัญญา อย่างไรก็ตามหากเป็นกรณีที่สัญญาไม่คุ้มครองผู้รับประกันภัยมีสิทธิไม่ชดใช้สินไหมทดแทนตาม article 17para.1(d) บัญญัติว่า “(d) To refuse to pay insurance proceeds to the beneficiary or to refuse to indemnify the insured person in circumstances outside the scope of the insurance liability...” และผู้รับประกันภัยต้องอธิบายเหตุผลที่ปฏิเสธชดใช้สินไหมทดแทนด้วยลายลักษณ์อักษรตาม article 17para.2 (d) To provide a written explanation of the reasons for refusal to pay insurance proceeds or indemnity; นอกจากนี้กฎหมายบังคับให้ผู้รับประกันภัยชดใช้สินไหมทดแทนภายใน 15 วันนับจากวันที่มีการเรียกร้องให้ชดใช้สินไหมทดแทนโดยสมบูรณ์ตาม article 29 บัญญัติว่า “if the insurance contract does not contain any such provision, the insurer must pay the insurance proceeds or indemnity within fifteen (15) days from the date of receipt of a complete and proper application requesting payment of the insurance proceeds or indemnity.”

ในปัญหาความรับผิดชอบชากทรัพย์นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่า ควรนำหลักในประกันวินาศภัยเวียดนามมาพิจารณากับการประกันภัยทางทะเลในประเด็นชากทรัพย์ดังนี้ คือ เรื่องระยะเวลาการเรียกร้องให้ชดใช้สินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัยกฎหมายวินาศภัยเวียดนามบังคับให้ใช้สิทธิภายใน 1 ปีนับจากเกิดภัยและด้านผู้รับประกันภัยมีเวลาในการพิจารณาตัดสินใจชดใช้สินไหมทดแทนภายใน 15 วัน ผู้เขียนเห็นว่า การกำหนดขอบเขตการใช้สิทธิของทั้งสองฝ่ายเป็นผลดีต่อการวินิจฉัยสถานะของคำบอกกล่าวการสละทิ้งในประกันภัยทางทะเล คือ มีการทำคำสละทิ้งของผู้เอาประกันภัยทางทะเลภายในเวลา 1 ปีนับจากเกิดภัยหรือไม่ ผู้รับประกันภัยทางทะเลตัดสินใจเช่นไรภายใน 15 วันนับจากได้รับการเรียกร้องและเรื่องการปฏิเสธคำสละทิ้งผู้รับประกันภัยทางทะเลควรทำเป็นหนังสือและชี้แจงเหตุผลการปฏิเสธเพื่อความโปร่งใสเป็นหลักฐานตรวจสอบได้ในภายหลัง

2) พิจารณาตามสัญญาประกันภัยทางทะเล

กฎหมายประกันภัยทางทะเลของเวียดนามปรากฏในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี (The Vietnamese Maritime Code) เช่นเดียวกับจีนใช้บังคับกับเรือเดินทะเลเพื่อประโยชน์ทางเศรษฐกิจเทคโนโลยีและวัฒนธรรม เป็นต้น คำว่า “เรือ” หมายถึง เรือที่แล่นในทะเลหรือน่านน้ำที่ต่อเนื่องกับทะเล¹⁴⁶ มีวัตถุประสงค์เพื่อการขนส่งสินค้าหรือรับขนคนโดยสารรวมทั้งสัมภาระหรือเพื่อสำรวจแสวงหาความอุดมสมบูรณ์ของทรัพยากรธรรมชาติเพื่อการลากจูง การกู้ภัยทางทะเล หรือนำทรัพย์สินที่จมใต้ท้องทะเลกลับคืนมา¹⁴⁷

กรณีที่เกิดความเสียหายตามสัญญาผู้รับประกันภัยทางทะเลต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยทางทะเล¹⁴⁸ อย่างไรก็ตามความเสียหายเกิดจากธรรมชาติของทรัพย์สินนั้นหรือการบรรจุหีบห่อไม่เหมาะสมผู้รับประกันภัยทางทะเลก็ไม่ต้องรับผิดชอบ¹⁴⁹ หากวัตถุเอาประกันภัยได้รับ

¹⁴⁶ Article 1: “The Vietnamese Maritime Code governs legal relations incident to the use of sea-going vessels for economic, scientific-technological, cultural,...

A sea-going vessel under the terms of the present Code is any floating structure self-propelled or non self-propelled employed in navigation on the sea and in waters connected with the sea...”

¹⁴⁷ Article 3 para 1: “All the provisions of the present Code are applicable to sea-going vessel employed exclusively for the carriage of cargo or of passenger and luggage; for exploration, exploitation and processing of the wealth of sea; for towage or salvage on the sea; for recovering property sunk in the sea;....”

¹⁴⁸ Article 222: “The insurer is bound to refund to the assured all dispensable and reasonable expenses incurred for the purpose of averting the loss or ...”

¹⁴⁹ Article 226: “..., the insurer is not liable for losses arising from a. nature of the

ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง คือ วัตถุนั้นไม่อาจหลีกเลี่ยงไม่ให้เสียหายหรือมีค่าใช้จ่ายเพื่อซ่อมแซมสูงเมื่อเทียบกับมูลค่าของวัตถุเอาประกันภัยผู้เอาประกันภัยทางทะเลมีสิทธิแจ้งการสละทิ้งและยอมให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลมีสิทธิหน้าที่ต่อวัตถุเอาประกันภัย ถ้าเป็นเรือเสียหายเสมือนสิ้นเชิงเรือต้องหายสาบสูญหรือถูกสันนิษฐานว่าหายหรือเรือประสบภัยและค่าซ่อมเรือไม่คุ้มกับมูลค่าเรือ กรณีสินค้าเสียหายเสมือนสิ้นเชิงสินค้านั้นต้องได้รับความเสียหายและค่าใช้จ่ายเพื่อการซ่อมสูงกว่ามูลค่าของสินค้า¹⁵⁰

สำหรับคำบอกกล่าวการสละทิ้งต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษรระบุถึงภัยที่เป็นเหตุอันควรต้องสละแจ้งต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลภายในเวลาอันสมควรแต่ไม่เกิน 180 วันนับจากวันที่เหตุอันควรสละทิ้งถ้าล่วงเลยกำหนดเวลาดังกล่าวผู้เอาประกันภัยทางทะเลจะสูญเสียสิทธิในการสละทิ้งแต่ยังมีสิทธิได้รับชดเชยสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยทางทะเลตามสัญญาประกันภัย¹⁵¹ เมื่อมี

cargo;...c. Improper packing of the cargo;”

¹⁵⁰ Article 234: The assured has the right to declare abandonment of the subject of insurance and surrender to the insurer of his rights and obligations to the subject of insurance against payment of indemnity for total loss where he total loss of the subject of insurance is inevitable, or that averting it would entail expenditure so high in relation to the value of the subject of insurance.

The right to abandonment of the subject of insurance may be applicable where the vessel has been missing, condemned to appropriate, or has met with an accident in consequence of which she has become unfit for repairs, or not worth repairing economically or costs of recovery uneconomical. The provisions of item 2 of this Article is also applied to cargo, even where the costs of its repair and delivery to the place of destination would exceed its market value at the place of destination.

¹⁵¹ Article 235: “The assured should declare the abandonment in writing. Stating

คำบอกกล่าวสละทิ้งจากผู้เอาประกันภัยทางทะเลผู้รับประกันภัยทางทะเลมีเวลาตัดสินใจยอมรับหรือปฏิเสธคำสละทิ้งภายใน 30 วัน

ผลทางกฎหมายหากผู้รับประกันภัยทางทะเลยอมรับการสละทิ้ง คือ สิทธิความรับผิดชอบในซากทรัพย์สินไปยังผู้รับประกันภัยทางทะเลถ้าผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธเขาก็ไม่มีสิทธิหน้าที่ใดๆเกี่ยวกับ ซากทรัพย์สินนั้นส่วนผู้เอาประกันภัยทางทะเลยังคงมีสิทธิเรียกร้องให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา¹⁵² ผู้เขียนมีความเห็นว่าตามมาตรา 237 วรรคสอง ผลของคำบอกกล่าวสละทิ้งผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบเนื่องจากตอนท้ายของมาตราดังกล่าวบัญญัติว่า “The insurer may not demand these rights and obligations. Where the notification of abandonment is done as defined but insurer refuses the acceptance of abandonment,”

the circumstances which justify the abandonment. The declaration of abandonment must be given to the insurer in due time, but not later than one hundred and eighty days of the date on which the assured has learned of the circumstances justifying the abandonment,...After these periods of time, the assured loses the right to the abandonment but still has the right to demand from the insurer the indemnity for loss.”

¹⁵² Article 237: Within the period of thirty days, counting from the date on which he received the declaration of abandonment, the insurer is bound to notify the assured of his acceptance or refusal of the abandonment. The insurer loses the right to refuse to accept the abandonment after the expiration of the period.

The rights and obligations to the subject of insurance pass to the insurer on his making the declaration that he accept the abandonment. The insurer may not demand these rights and obligations. Where the notification of abandonment is done as defined but insurer refuses the acceptance of abandonment, the assured also retains the right to an insurance indemnity.

เมื่อผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธค่าสละทิ้งเขาก็ไม่ได้รับสิทธิประโยชน์อันใดจากซากทรัพย์ รวมทั้งไม่มีหน้าที่ความรับผิดชอบต่อซากทรัพย์ ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นผู้ต้องรับผิดชอบแม้ว่าผู้เอาประกันภัยทางทะเลจะสละทิ้งซากทรัพย์ไม่มีกรรมสิทธิ์แต่หน้าที่ต้องรับผิดชอบในซากทรัพย์เพราะผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้ละเมิดเนื่องจากซากทรัพย์เป็นอันตรายต่อบุคคลภายนอกหรือสิ่งแวดล้อมเขาต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น กฎหมายสิ่งแวดล้อมของเวียดนาม (Law on Environmental Protection 1993) ต้องบรรเทาความเสียหายมีมาตรการในการขจัดมลพิษ ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและอาจมีโทษทางอาญาหรือทางปกครอง

3.2.2.3 ประเทศญี่ปุ่น

ประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น (Civil Code of Japan) Act No. 89 of 1896¹⁵³ จัดทำเมื่อปีค.ศ.1896 รับต้นแบบมาจากกฎหมายของเยอรมันและฝรั่งเศสและมีการแก้ไขเมื่อปี ค.ศ. 2006 (Act No.78 of 2006)

ก) การได้มาซึ่งสิทธิในความเป็นเจ้าของและทรัพย์สินสิทธิ

ทรัพย์ในประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่นแบ่งเป็นสังหาริมทรัพย์และอสังหาริมทรัพย์ ซากทรัพย์ถือว่าเป็นสังหาริมทรัพย์อย่างหนึ่ง สังหาริมทรัพย์ คือ สิ่งของที่จับต้องได้และไม่ใช่อสังหาริมทรัพย์¹⁵⁴ ส่วนอสังหาริมทรัพย์ คือ ที่ดินและส่วนที่ติดอยู่กับที่ดิน¹⁵⁵ เพราะฉะนั้นทรัพย์ใดที่ไม่อยู่ในคำจำกัดความของอสังหาริมทรัพย์ถือว่าเป็นสังหาริมทรัพย์และอาจพิจารณาเป็นซาก

¹⁵³ Japan Civil Code, <http://www.tomeika.jur.kyushu-u.ac.jp/transaction/legislation/civil_code.pdf>

¹⁵⁴ Article 85: The Term “Thing” as used in this code shall mean tangible thing

Article 86 para. 2: Any Thing which is not real estate is regarded as movable.

¹⁵⁵ Article 86 para1: Land and any fixtures thereto are regarded as real estate.

ทรัพย์สิน ขอบเขตการใช้สิทธิของเจ้าของทรัพย์สินผู้ทรงกรรมสิทธิ์เหนือทรัพย์สินมีสิทธิใช้สอยทรัพย์สินได้เสรี ได้ดอกผลจากทรัพย์สินหรือสละทิ้งทั้งนี้ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายและข้อบังคับ¹⁵⁶ การได้กรรมสิทธิ์เหนือทรัพย์สินมีหลายวิธี เช่น บุคคลเข้าเป็นเจ้าของสิ่งหาไม่ทรัพย์สินที่ไม่มีเจ้าของ (Ownership in Ownerless Thing) โดยมีเจตนาเข้ายึดถือเพื่อตน¹⁵⁷ หากเจ้าของทรัพย์สินที่หายไม่แสดงให้ทราบว่าเป็นเจ้าของทรัพย์สินภายใน 3 เดือนนับจาก public notice มีผลตาม the Lost Property Act (Law No.73 of 2006) และกรณีผู้พบทรัพย์สินที่สูญหาย (Finding of Lost Property) เป็นผู้ได้มาซึ่งกรรมสิทธิ์¹⁵⁸ หรือผู้พบทรัพย์สินสมบัติที่เจ้าของซ่อนถ้าเจ้าของไม่มาแสดงความเป็นเจ้าของภายใน 6 เดือนนับแต่ public notice มีผลตาม the Lost Property Act ผู้พบทรัพย์สินสามารถเข้าเป็นเจ้าของทรัพย์สินที่ซ่อน (Discovery of Hidden Treasure)¹⁵⁹ เป็นต้น

¹⁵⁶ Article 206: An Owner has the rights to freely use, obtain profit from and dispose of the Thing owned, subject to the restrictions prescribed by laws and regulations.

¹⁵⁷ Article 239: Ownership of movables without an owner shall be acquired by possessing the same with the intention to own.

¹⁵⁸ Article 240: If the owner of lost property is not identified within three months of the time when public notice thereof is effected as prescribed by the Lost Property Act (Law No. 73 of 2006), the person who found the lost property shall acquire ownership in the same.

¹⁵⁹ Article 241: "If the owner of hidden treasure is not identified within six months of the time when public notice thereof is effected as prescribed by the Lost Property Act, the finder shall acquire ownership in the same..."

ผู้เอาประกันภัยทางทะเลสละทั้งซากทรัพย์ให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลแต่ผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่ยอมรับตามประมวลกฎหมายแพ่งญี่ปุ่นเรื่องทรัพย์เป็นการใช้สิทธิความเป็นเจ้าของของผู้เอาประกันภัยทางทะเลในการสละทั้งทรัพย์ตนได้ตาม article 206¹⁶⁰ แต่ผู้รับประกันภัยไม่ได้แสดงการเข้าครอบครองทรัพย์ที่ไม่มีเจ้าของและไม่ได้เจตนายึดถือเพื่อตนตาม article 239¹⁶¹ ทำให้ซากทรัพย์นั้นกลายเป็นทรัพย์ที่ไม่มีผู้ใดเป็นเจ้าของ ส่วนความรับผิดชอบต่อซากทรัพย์ผู้เอาประกันภัยทางทะเลแม้จะใช้สิทธิสละทั้งซากทรัพย์ที่ตนเป็นเจ้าของมาก่อนทำให้กรรมสิทธิ์ของตนสิ้นสุดลงผู้เอาประกันภัยทางทะเลยังคงต้องรับผิดชอบเพราะเป็นการใช้สิทธิก่อให้เกิดความเสียหายต้องรับผิดชอบตามกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น (Act No. 89 of 1896)¹⁶² และถ้าน้ำมันเชื้อเพลิง (bunker oil) รั่วไหลจากเรือผู้เอาประกันภัยทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ (Act on Liability for Oil Pollution Damage (Act No. 95 of 1975, December 27, 1975) article 3¹⁶³

ข) การชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย

1) พิจารณาตามสัญญาประกันวินาศภัย

ประกันวินาศภัยญี่ปุ่นปรากฏในประมวลกฎหมายพาณิชย์ (Commercial Code of

¹⁶⁰ article 206, *supra* note 156.

¹⁶¹ Article 239, *supra* note 157.

¹⁶² Article 1:“(3) No abuse of rights is permitted.”

¹⁶³ Article 3 of Act on Liability for Oil Pollution Damage: “When Tanker Oil Pollution Damage occurred, the Tanker Owner of the Tanker in which the Oil pertaining to the said Tanker Oil Pollution Damage was loaded shall be responsible for compensation for the damage,...”, โปรดดู

<http://www.cas.go.jp/jp/seisaku/hourei/data/ALOPD_2.pdf>

Japan)¹⁶⁴ ประเภทของการประกันวินาศภัย เช่น ประกันภัยเพลิงไหม้ ประกันภัยขนส่งของ และการประกันภัยทางทะเล เป็นต้น สัญญาประกันภัย หมายถึง สัญญาที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งสัญญาว่าจะชดใช้ความเสียหายให้อีกฝ่ายหนึ่งเมื่อเกิดความสูญเสียหายตามภัยที่คุ้มครอง¹⁶⁵

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบชดใช้สินไหมทดแทนทุกกรณีที่เกิดความเสียหายตามภัยที่ระบุในสัญญา อย่างไรก็ตามหากเกิดความเสียหายอันมีสาเหตุจากสงครามการจลาจล หรือความเสียหายเกิดจากธรรมชาติ ความบกพร่องของวัตถุที่เอาประกันภัย การสึกหรอ ความไม่สุจริต ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้สินไหมทดแทน¹⁶⁶ ทางด้านผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบด้วยการทำหนังสือบอกกล่าว(notice) แจ้งถึงความสูญเสียหายอันเกิดกับวัตถุเอาประกันภัยเพื่อให้ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน¹⁶⁷

¹⁶⁴ Commercial Code of Japan ,

<<http://www.japanlaw.info/japancommercialcode/Japan%20Commercial%20Code%20Table%20of%20Contents.html#CHAPTER%20X%20INSURANCE>>

¹⁶⁵ Article 629: A Contract for insurance against loss becomes legally valid based on one of the parties promises to cover losses arising out of specified contingent accidents and the other party promises to give compensation for that.

¹⁶⁶ Article 640: Damages arising out of war or other public disturbances are not covered by the insurer unless there is a special contract.

Article 641: The insurer shall not be liable for covering damages arising out of the nature of, or defects in the subject matter of the insurance or natural wear and tear of the bad faith or gross negligence of the insured or the party making the contract.

¹⁶⁷ Article 658: In the situation where there have been damages arising out of the

ผลของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีเสียหายสิ้นเชิงผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยในวัตถุเอาประกันภัยหากเป็นการรับประกันภัยบางส่วนผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิเท่าที่ได้รับประกันภัยและเท่าที่ได้ชดใช้สินไหมให้ผู้เอาประกันภัย¹⁶⁸

ปัญหากรณีผู้เอาประกันภัยทางทะเลสละทิ้งซากทรัพย์แต่ผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธบุคคลใดต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายเนื่องจากซากทรัพย์ ผู้เขียนเห็นว่าถ้านำกฎหมายประกันวินาศภัยญี่ปุ่นมาปรับกับปัญหาซากทรัพย์ตาม article 661 กำหนดให้ผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิและรับโอนความเป็นเจ้าของซากทรัพย์กรณี que ผู้รับประกันภัยชดใช้สินไหมทดแทนเต็มตามความเสียหายสิ้นเชิงจากบทบัญญัติส่วนที่ว่า “when the insurer pays all of the amount insured, it shall acquire the rights of the insured party with respect to the subject matter of the insurance...” อย่างไรก็ตามหากเป็นความเสียหายบางส่วนผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ความเสียหายไปเพียงไรเขาย่อมได้รับช่วงสิทธิเพียงนั้นตรงตอนท้ายของบทบัญญัติในมาตราเดียวกันที่บัญญัติว่า “...where the insurance is for only part of the insurable value, the rights of the insurer shall be determined by the ratio of the insured amount as against the insurable value.” ผู้เขียนเห็นว่า ซากทรัพย์กรณีเสียหายเสมือนสิ้นเชิงเป็นการชดใช้คนละรูปแบบกับ

occurrence of the risk which is the liability of the insurer, when the party effecting the insurance contract or the insured party have become aware of the occurrence of the damages, they must send notice thereof to the insurer.

¹⁶⁸ Article 661: In those situations where there has been a total loss of the subject matter of the insurance, when the insurer pays all of the amount insured, it shall acquire the rights of the insured party with respect to the subject matter of the insurance. Provided, however, in those situations where the insurance is for only part of the insurable value, the rights of the insurer shall be determined by the ratio of the insured amount as against the insurable value.

เสียหายสิ้นเชิงแท้จริงที่เมื่อชดใช้สินไหมเรียบร้อยแล้วผู้รับประกันภัยทางทะเลเป็นเจ้าของซากทรัพย์แต่สำหรับการชดใช้สินไหมทดแทนกรณีเสมือนสิ้นเชิงผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่ได้ชดใช้สินไหมทดแทนโดยมีเจตนารับเอาซากทรัพย์เป็นของตนเองแต่เขาชดใช้สินไหมตามสัญญาระหว่างผู้เอาประกันภัยทางทะเล (อย่างไรก็ดีผู้รับประกันภัยทางทะเลอาจมีเจตนาเป็นเจ้าของซากทรัพย์ด้วยการยอมรับค่าสละทิ้ง) เพราะฉะนั้นซากทรัพย์ไม่ได้โอนติดไปกับการชดใช้สินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยทางทะเลและผู้มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบก็ควรต้องพิจารณาจากกฎหมายลักษณะละเมิด คือ ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเนื่องจากเขาได้ใช้สิทธิจากความเป็นเจ้าของจำนำยสละทรัพย์ไปละเมิดสิทธิบุคคลอื่นตามมาตรา 1(3) ของ Civil Code Act No. 89 of 1896¹⁶⁹

2) พิจารณาตามสัญญาประกันภัยทางทะเล

หลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลญี่ปุ่นบัญญัติใน Commercial Code chapter 5 (Marine Insurance) ประกันภัยทางทะเลของญี่ปุ่นไม่มีการแยกประเภทความเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายบางส่วน หรือความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงเหมือนประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ สำหรับวัตถุเอาประกันภัย เช่น เรือ (ship) สินค้า (cargo) ค่าระวาง (freight) หรือการประกันกำไร (profits) เป็นต้น

ผู้รับประกันภัยทางทะเลจะชดใช้สินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดในระหว่างสัญญาประกันภัย มีผล¹⁷⁰ และขอบเขตความรับผิดชอบผู้รับประกันภัยทางทะเลจะชดใช้สินไหมทดแทนตามจำนวนที่ตกลงตามสัญญากรณีเอาประกันภัยทางทะเลบางส่วนการชดใช้สินไหมทดแทนต้อง

¹⁶⁹ Article:1(3) of Civil Code Act, *supra* note 162.

¹⁷⁰ Article 654: So far as not differently provided in this chapter or in the contract of insurance, the underwriter is bound to indemnify any loss arising during the continuance of insurance to the subject of insurance from a cause connected with the voyage.

เป็นไปตามสัดส่วนที่ได้ตกลงรับประกันภัย¹⁷¹ ถ้าความเสียหายเกิดจากเหตุทางธรรมชาติหรือความไม่สุจริตหรือความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัยทางทะเลผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน¹⁷² กรณีที่เรือสูญหายหรือไม่ได้รับการซ่อมแซมหรือสินค้าเรือถูกยึดหน่วงโดยผู้มีอำนาจและไม่ได้รับอิสรภาพเป็นเวลา 6 เดือน ผู้เอาประกันภัยทางทะเลอาจทำคำบอกกล่าวสละทิ้งเพื่อให้ได้รับชดใช้สินไหมทดแทนทั้งหมด¹⁷³ อย่างไรก็ตามก็มีข้อยกเว้น คือ ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลสละทิ้งซากทรัพย์สินได้เพียงบางส่วนเพราะได้รับความเสียหายใน

¹⁷¹ Article 655: The underwriter is responsible for the amount to be contributed to common sea damage by the insured. If, however, only a part of the insurable interest is insured, the amount to be paid by the underwriter is determined by the ratio of the sum insured to the insurable interest.

¹⁷² Article 667: "The underwriter is not liable for the following kinds of damage and expenses; i. Any damage arising from the nature or denatural waste or from the bad faith or gross negligence of the insurer or the insured ;..."

¹⁷³ Article 671: In the following cases the insured may claim the entire sum insured on abandoning the thing insured to the underwriter;

- I . If the ship is lost ;
2. If she is missing ;
3. If she has become unrepairable ;
4. If the ship or cargo is captured ;
5. If the ship or cargo is detained by public authority and not liberated for six months."

ส่วนนั้นการสละทั้งซากทรัพย์ก็ต้องเป็นไปตามสัดส่วนที่ได้รับความเสียหาย¹⁷⁴

แม้ว่ากฎหมายประกันภัยทางทะเลของญี่ปุ่นจะมีหลักการคล้ายคลึงกับ MIA อย่างไรก็ตามผู้เขียนเห็นว่าบทบัญญัติของญี่ปุ่นเรื่องการทำค่าสละทั้งสามารถสละทั้งได้บางส่วนไม่จำเป็นต้องสละทั้งหมดก็ได้ตาม article 675¹⁷⁵ และขณะที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลจะสละทั้งกฎหมายบังคับให้ต้องแจ้งผู้รับประกันภัยทางทะเลเพื่อทราบว่าจะได้เอาประกันภัยซ้ำซ้อนและมีหน้าที่ความรับผิดชอบเนื่องจากซากทรัพย์อยู่ก่อนการสละทั้งหรือไม่ (แต่ MIA บัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยต้องสละทั้งทั้งหมดโดยไม่มีเงื่อนไข) กฎหมายญี่ปุ่นกำหนดมาตรการเช่นนี้เป็นการรักษาประโยชน์ของผู้รับประกันภัยทางทะเลเพราะเขาไม่รู้ว่าซากทรัพย์ที่สละทั้งมีความรับผิดชอบอยู่ก่อนการทำคำบอกกล่าวสละทั้งหรือไม่ผู้รับประกันภัยทางทะเลจะได้นำข้อมูลมาพิจารณาประกอบการตัดสินใจ นอกจากนี้กฎหมายยังมีบทบังคับว่าถ้าผู้เอาประกันภัยทางทะเลไม่แจ้งตามที่กล่าวไปข้างต้นผู้รับประกันภัยทางทะเลก็ไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมตามสัญญาประกันภัยและถ้าในสัญญาประกันภัยกำหนดระยะเวลาการชดใช้สินไหมทดแทนเวลาดังกล่าวจะคิดคำนวณนับจากที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลได้รับข้อมูล(มีการทำประกันภัยซ้ำซ้อนหรือมีความรับผิดชอบหรือไม่ เป็นต้น)จากผู้เอาประกันภัยทางทะเล ผู้เขียนเห็นว่าเป็นการปฏิบัติหน้าที่ต่างตอบแทนซึ่งกันและกันหากผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องการได้รับชดใช้สินไหมทดแทนเขาก็ต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลทราบถ้าไม่แจ้งก็ไม่มีผลจำเป็นที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลต้องชดใช้สินไหม¹⁷⁶

¹⁷⁴ Article 675: “An abandonment must be of the whole subject insured, provided that if the cause of abandonment arises only as to a part thereof, abandonment may be made of that part only.”

¹⁷⁵ Article 675 of Commercial Code of Japan, *Ibid.*

¹⁷⁶ Article 678: “The insured on abandoning must inform the underwriter of all other insurances on the subject of insurance and whether any obligations have arisen on account of them, and if so, of what kind. The underwriter need not pay the sum insured

สำหรับปัญหาซากทรัพย์ผู้รับประกันภัยทางทะเลมีสิทธิปฏิเสธค่าสละทิ้งและผลทางกฎหมายกรณีปฏิเสธผู้เขียนเห็นว่า ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นผู้มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบในซากทรัพย์ แม้เขาได้สละทิ้ง ซากทรัพย์ไม่มีทรัพย์สินเหลือซากทรัพย์แต่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องรับผิดชอบเพราะใน article 679¹⁷⁷ กำหนดว่ากรณีผู้รับประกันภัยทางทะเลปฏิเสธค่าสละทิ้งผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้รับชดใช้สินไหมทดแทนเฉพาะมูลค่าประกันภัย (sum insured only on making proof of the cause of the abandonment) ในส่วนเท่าที่สามารถพิสูจน์ได้ว่าเป็นเหตุให้สละทิ้งไม่ใช่ชดใช้สินไหมทดแทนทั้งหมดแสดงว่าซากทรัพย์ยังคงเป็นของผู้เอาประกันภัยทางทะเลและผู้เขียนเห็นว่าหากกำหนดให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลเป็นเจ้าของก็ต้องบัญญัติไปในทางให้มีการชดใช้สินไหมทดแทนสิ้นเชิง นอกจากนี้เมื่อพิจารณากับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต้องเป็นไปตามความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้รับความเสียหายจริงเท่านั้นไม่อาจชดใช้เกินความเสียหาย แต่ถ้าผู้รับประกันภัยทางทะเลตอบรับค่าสละทิ้งเขาไม่อาจเพิกถอนการแสดงเจตนาได้และทำให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลเป็นเจ้าของซากทรัพย์และมีหน้าที่รับผิดชอบหากซากทรัพย์สร้างความเสียหาย เช่น ตามกฎหมายญี่ปุ่น (Act on Liability for Oil Pollution Damage) ดังกล่าว ส่วนผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องส่งมอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับซากทรัพย์¹⁷⁸

until he has received the information above mentioned. If a period is fixed for the payment of the sum insured, it is computed from the time when the underwriter receives the aforesaid information.

¹⁷⁷ Article 679: If the underwriter does not accept the abandonment, the insured can claim the sum insured only on making proof of the cause of the abandonment.

¹⁷⁸ Article 676: When the underwriter has accepted the abandonment, he cannot object to it afterwards.

Article 677: By the abandonment the underwriter acquires all the rights of the insured in the subject of insurance. If the insured abandons, he must deliver to the

3.3 ความรับผิดชอบตามการประกันภัยสหการและอนุสัญญาระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับซากทรัพย์

3.3.1 ความรับผิดชอบในซากทรัพย์ตามการประกันภัยสหการ (P&I Club) ที่มาหลักการทั่วไปและการเรียกร้องให้ชดใช้ตามกฎหมายของสมาคมสหการในประเทศไทย

การประกันภัยสหการ คือ การที่กลุ่มบุคคลร่วมกันประกันภัยซึ่งกันและกันเพื่อผลประโยชน์เดียวกันการประกันภัยสหการมีหลายรูปแบบ¹⁷⁹ แต่ในที่นี้จะกล่าวถึงการประกันภัยสหการในรูปแบบเพื่อการคุ้มครองและชดใช้ค่าเสียหาย คือ P&I Club (Protection & Indemnity Club) P&I Club ถือกำเนิดจากการจำกัดความรับผิดชอบของเจ้าของเรือตามกฎหมายของอังกฤษ Merchant Shipping Act 1984 ที่ไม่สามารถช่วยบรรเทาภาระของเจ้าของเรือทำให้เจ้าของเรือยังคงต้องรับภาระอย่างหนัก¹⁸⁰ ดังนั้น เจ้าของเรือจึงรวมตัวกันตั้งเป็นชมรมเพื่อการป้องกัน (Protection Club) ต่อมาในปีค.ศ.1870 ได้มีการพิจารณาปรับปรุงเพิ่มเงื่อนไขการให้ความคุ้มครอง (Indemnity Cover) เพื่อให้ครอบคลุมภัยที่ไม่อยู่ในความคุ้มครองของข้อกำหนดชมรมในที่สุดกลายเป็น Protection and Indemnity Club หรือ P&I Club เช่นในปัจจุบัน

P&I Club เป็นการรวมกลุ่มของบรรดาเจ้าของเรือประกันภัยการดำเนินการของเรือซึ่งกันและกันในสมาชิกกลุ่ม เหตุผลที่เจ้าของเรือทั้งหลายรวมกลุ่มกันเพื่อรับประกันภัยในระหว่างกัน เพราะว่าบริษัทผู้รับประกันภัยไม่สามารถรับประกันภัยเรือได้ทั้งหมด สมาชิกในชมรมเป็นทั้งผู้เอาประกันภัยทางทะเลและผู้รับประกันภัยทางทะเลซึ่งกันและกันถ้ามีสมาชิกคนหนึ่งได้รับความ

underwriter all papers relating to the subject of insurance.

¹⁷⁹ ยศพล ศุภวิจิตรกุล, “ความเป็นไปได้ทางกฎหมายในการจัดตั้ง P&I Club ขึ้นในประเทศไทย”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์), น.7 การประกันภัยสหการรูปแบบประกันชีวิต Mutual Life Insurance, TT Club หรือ TIM

¹⁸⁰ เพิ่งอ้าง, น. 12.

เสียหายและเป็นภัยที่ชมรมคุ้มครอง สมาชิกผู้นั้นสามารถเรียกร้องกับบรรดาสมาชิกอื่นในค่าสินไหมทดแทนได้โดยตรงตามแนวคิดแบบดั้งเดิมที่บัญญัติใน MIA กล่าวคือ หากสมาชิกคนใดได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากสมาชิก คนอื่นได้ การดำเนินงานของชมรมฯ จะเรียกเงินสมทบ (Calls) เป็นค่าใช้จ่าย ค่าเสียหายที่ชมรมต้องรับผิดชอบจากสมาชิก (เงินสมทบที่ชมรมเรียกเก็บจากเหล่าสมาชิกทั้งหลาย (Calls) มีหลากหลายประเภท เช่น Initial Call Release Call หรือ Supplementary Call) ปกติชมรมจะเรียกเก็บเงินสมทบช่วงแรกที่เจ้าของเรือเข้ามาเป็นสมาชิก (Initial Call) เงินจำนวนนี้เพื่อกำหนดการบริหารของชมรมเพื่อความเสียหายที่ชมรมคุ้มครองและเพื่อการประกันภัยต่อหากมีกรณีเกิดความเสียหายร้ายแรงชมรมจะเรียกเก็บเงินสมทบเพิ่ม (Overspill Claim) จากสมาชิกผู้ที่ตกลงใน Pooling Agreement¹⁸¹

หลักการชดเชยความเสียหายของ P&I Club ชมรมจะคุ้มครองความเสียหายของสมาชิกในภัยมาตรฐานและภัยที่ระบุคุ้มครองตามกฎหมายของสมาคม (Rules) ภัยพื้นฐานตามที่กำหนดใน P&I Class เช่น เรือชนกันบริษัทผู้รับประกันภัยทางทะเลจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้เจ้าของเรือผู้เอาประกันภัยทางทะเลไม่เกิน 3 ใน 4 ส่วนของค่าเสียหายที่แท้จริงและไม่เกินทุนประกันภัยที่รับประกันภัย ดังนั้นถ้าเป็นสมาชิกชมรมฯจะรับผิดชอบส่วนที่เหลือให้สมาชิก กรณีเป็นภัยอื่น War Class หรือ Strike Class สมาชิกต้องเสียเงินสมทบเพิ่มให้สมาคม สำหรับสมาคมประกันภัยสหการเพื่อการรับประกันภัยแบบ P&I Club ของประเทศญี่ปุ่น (The Japan Ship' owner Mutual Protection and Indemnity Association) ซึ่งสมาคมนี้เป็นสมาคมที่มีชื่อเสียงได้รับการยอมรับจาก International Club Group¹⁸² The Japan Ship' owner Mutual Protection and Indemnity

¹⁸¹ Pooling Agreement คือ ความตกลงร่วมกันของ P&I Club ในกลุ่ม International Group ในการกระจายความเสี่ยงและการทำประกันภัยต่อ

¹⁸² International Club Group คือการรวมกลุ่มกันของบรรดาสมาคม P&I Club ทั้งหมด 13 สมาคมจากทั่วโลกให้การคุ้มครองกรณีเจ้าของเรือ ผู้เช่าเหมาเรือมีความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเนื่องจากการดำเนินงานของเรือ สมาชิกในกลุ่มสามารถบริหารงานภายในสมาคมของตนได้อย่างอิสระ, โปรดดู<<http://www.igpandi.org/>>

Association (หรือ สมาคม Japan Ship' owner) ก่อตั้งเมื่อวันที่ 2 ตุลาคม 1950 เป็นสมาคมประกันภัย P&I Club แรกในประเทศญี่ปุ่นที่รับประกันภัยทั้งเรือเดินทะเลและเรือชายฝั่งและเข้าเป็นสมาชิก P&I Club ของ International Club Group เมื่อปี ค.ศ. 1976 ต่อมาในปี ค.ศ.1989 ร่วมกับสมาชิก International Club Group ทำข้อตกลง Pooling Agreement ปัจจุบันสมาคมมีเรือเข้าร่วม 6,190 ลำ¹⁸³ สมาคม Japan Ship' owner มีกฎของสมาคม (Rule of Association) กำหนดกฎเกณฑ์ระหว่างสมาคมและสมาชิกดังนี้ เช่น การเข้าเป็นสมาชิก (Conclusion of Insurance Contract) ภัยที่สมาคมคุ้มครอง (Risks Covered) กระบวนการในการเรียกร้องให้ชดใช้ (Procedure Regarding Claim of Insurance Money) เป็นต้น ในที่นี้จะกล่าวเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับซากทรัพย์เรือกับสินค้า

กรณีที่น้ำมันรั่วไหลออกจากซากเรือตาม rule 25 (Liabilities in Respect of Pollution) สมาคมให้ความคุ้มครองสมาชิกผู้ต้องรับผิดชอบเนื่องจากน้ำมันในระวางสินค้าหรือน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือรั่วไหลรั่วซึมใช้ดังนี้เช่น ความเสียหายของบุคคลภายนอกที่ได้รับผลกระทบจากมลพิษน้ำมัน (Damage to a third party) ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการที่สมเหตุสมผลต่อการหลีกเลี่ยงบรรเทา กำจัด มลพิษ (Clean-up costs) ความรับผิดหรือค่าใช้จ่ายต่อการปฏิบัติตามระเบียบคำสั่งข้อบังคับของเจ้าหน้าที่รัฐ (Government order) เพื่อการป้องกันบรรเทามลพิษน้ำมัน และค่าตอบแทนการกู้ภัย (Special Compensation to Salvors) เป็นต้น¹⁸⁴ สมาคมมีความรับผิดชอบแทน

¹⁸³ The Japan Ship' owner Mutual Protection and Indemnity Association, <https://www.piclub.or.jp/E_pub/map/map.html>, สืบค้นเมื่อเมษายน 2553.

¹⁸⁴ The Japan Ship' owner Mutual Protection and Indemnity Association, <www.piclub.or.jp/E_pub/pubpdf/kitei10_Rule_2009_E_allpages.pdf>, Rule 25: "The Association shall indemnify a Member for the liabilities, costs and expenses ...to the extent that they are caused by or incurred in consequence of the escape or discharge of oil carried as cargo, fuel oil or other pollutants..."

สมาชิกตามจำนวนที่ตกลงในหนังสือรับรองการเข้าเป็นสมาชิกหรือตามจำนวนที่กำหนดในข้อตกลง Pooling Agreement หากมีทั้งใบรับรองและข้อตกลงดังกล่าวสมาคมจะรับผิดชอบตามใบรับรองหรือข้อตกลงอย่างใดอย่างหนึ่งที่กำหนดให้สมาคมรับผิดชอบน้อยที่สุด

หากซากเรืออับปางและกีดขวางเส้นทางการเดินเรืออีกทั้งสินค้ามีสารพิษปนเปื้อนทำลายสิ่งแวดล้อมทางทะเลจำเป็นต้องรีบดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือออกจากบริเวณนั้นและจำเป็นต้องจัดมลพิษด้วยตาม rule 24 (Loss of or damage to property) สำหรับกรณีดังกล่าว

(1) DAMAGE TO A THIRD PARTY

Liability for compensation payable to a third party arising out of damages caused by an escape or discharge of oil or other pollutants.

(2) CLEAN-UP COSTS

The costs of any measures reasonably taken for the purpose of avoiding, minimizing or cleaning up any pollution and/or any losses or damages, including those losses arising out of the measures so taken.

(5) GOVERNMENT ORDER

The liabilities or costs incurred as a result of compliance with any order or direction given by any government or government authority for the purpose of preventing or reducing any escape or discharge of oil or any other pollutants...

(6) SPECIAL COMPENSATION TO SALVORS

Liability of the Member to pay special compensation to a salvor of the Entered Ship under the terms of the Special Compensation P&I Clubs (SCOPIC) Clause or similar compensation clause approved by the Association,..."

สมาคมจะรับผิดชอบต่อค่าใช้จ่ายซึ่งตามกฎหมายหรือข้อบังคับกำหนดให้สมาชิกผู้เป็นเจ้าของเรือ ต้องดำเนินการกู้ภัย เคลื่อนย้าย ทำลายซากเรือ สินค้าหรือทรัพย์สินอื่นในเรือหรือทำเครื่องหมายบนเรือ¹⁸⁵ สมาคมจะจ่ายเงินประกันภัย (insurance money) ให้สมาชิกในจำนวนที่หักมูลค่าของ ซากเรือ สินค้าหรือทรัพย์สินเรียบร้อยแล้ว กล่าวคือ โดยทั่วไปสมาคมจ่าย insurance money ให้สมาชิกและสมาชิกก็ชำระ call ให้สมาคมเพื่อแลกเปลี่ยนแต่เมื่อสมาชิกได้ทรัพย์สินของตน กลับคืนบางส่วนจำนวน insurance money ที่สมาคมตกลงกับสมาชิกไว้จึงต้องหักออกเพื่อไม่ให้สมาชิกได้กำไรจากความเสียหาย ด้วยเหตุนี้ผู้เขียนจึงมีความเห็นว่า สมาคม P&I Club เป็นผู้รับประกันภัยทางทะเลได้ชำระ insurance money ให้สมาชิกเจ้าของเรือผู้เอาประกันภัยทางทะเล และซากเรือ สินค้าหรือทรัพย์สินอื่นยังเป็นของสมาชิก P&I Club ผู้เป็นเจ้าของเรื่อนั้น การชดใช้เงิน insurance money ไม่ได้ทำให้เกิดการรับช่วงสิทธิความเป็นเจ้าของแต่เกิดสิทธิไต่เบี่ยเข้ากับ

¹⁸⁵ Rule 24: The Association shall indemnify a Member for following liabilities, together with costs and expenses incidental thereto, to pay damages or compensation for any loss of or damage to any property...

(2) DAMAGE TO SHIP, CARGO AND PROPERTY OF A THIRD PARTY WITHOUT CONTACT OR COLLISION

Liabilities for loss of or damage to any ship, cargo or property of a third party occasioned otherwise than by contact or collision with the Entered Ship...

(3) COSTS AND EXPENSES FOR REMOVAL OF WRECK, ETC

Liabilities, costs and expenses which laws or ordinances require a Member to pay in raising, moving , removing or destructing the Entered Ship, its fuel cargo, or property therein, or installing lighting or marking on the ship..."

บุคคลภายนอกผู้กระทำผิดในจำนวนเท่าที่สมาคมได้ชดใช้ให้สมาชิกเจ้าของเรือ¹⁸⁶

3.3.2 ความรับผิดในซากทรัพย์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศ

นอกจากกฎหมายของแต่ละประเทศจะกำหนดความรับผิดในซากทรัพย์ที่ก่อความเสียหายในอนุสัญญาระหว่างประเทศก็ได้บัญญัติถึงความรับผิดเนื่องจากซากทรัพย์เป็นอันตรายที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตร่างกายบุคคล ทรัพย์สินหรือสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกัน ซึ่งต่อไปนี้จะขอล่าวถึงหลักการตามอนุสัญญาระหว่างประเทศโดยย่อที่เห็นว่าเกี่ยวข้องกับปัญหาซากทรัพย์

ก) อนุสัญญาการเคลื่อนย้ายซากเรือ (Wreck Removal Convention 2007)¹⁸⁷

หากเกิดภัยพิบัติทางทะเลอันทำให้วัตถุเอาประกันภัยได้รับความเสียหายกลายเป็นซากทรัพย์ส่งผลกระทบในด้านต่างๆ เช่น ซากเรืออับปางกีดขวางทางเข้าออกของท่าเรือหรือซากเรือเป็นอันตรายต่อสภาพแวดล้อมทางทะเลบริเวณชายฝั่ง บุคคลใดจะมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความสูญเสียดังกล่าวรวมทั้งบุคคลใดต้องดำเนินการกำจัดภัยอันตรายเคลื่อนย้ายซากเรือซึ่งในการนี้จำเป็นต้องใช้เงินสำหรับดำเนินการดังกล่าว อนุสัญญาเคลื่อนย้ายซากเรือมีขึ้นเพื่อดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลการเดินเรือและต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนซึ่งอนุสัญญาจะไม่ใช้บังคับกับมาตรการของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการ

¹⁸⁶ Rule 45 (Subrogation): “when the Association has indemnified a Member for any liabilities, costs and expenses, the Association shall have full subrogation rights of the Member to the extent of Association’s indemnification to the Member.

In case the liabilities, costs and expenses in the preceding paragraph were caused by the act of a third party and the Association intends to exercise its right of recourse or indemnity against the third party, ...”

¹⁸⁷ ธวัชชัย ถนอมพงศ์สานต์, “อนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ”, (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2551), น. 17.

แทรกแซงในทะเลหลวงกรณีความเสียหายมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1969 (Oil Pollution Casualties 1969) หรือพิธีสารเกี่ยวกับการแทรกแซงในทะเลหลวงกรณีความเสียหายจากมลพิษสารอื่นๆ ค.ศ.1973 (the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil 1973)¹⁸⁸ เพราะว่าอนุสัญญาทั้งสองฉบับที่กล่าวไปข้างต้นให้สิทธิเฉพาะรัฐชายฝั่งเท่านั้นดำเนินมาตรการเนื่องจากมลพิษน้ำมัน สารอันตรายใดๆในเขตทะเลหลวง¹⁸⁹ เพราะฉะนั้น ถ้าซากทรัพย์เป็นเรือบรรทุกน้ำมันหรือบรรทุกสารเป็นพิษรัฐภาคีของอนุสัญญาทั้งสองข้างต้นที่ได้รับผลกระทบมีสิทธิดำเนินการกำจัดบรรเทาอันตรายใดๆต่อชายฝั่งและผลประโยชน์ทางมลพิษน้ำมัน กรณีเป็นซากเรืออับปางซึ่งไม่ได้เป็นเรือบรรทุกน้ำมันหรือบรรทุกสารอันตรายที่ต้องบังคับตามอนุสัญญาดังกล่าวทั้งสองผู้เขียนเห็นว่าสามารถใช้บังคับอนุสัญญาการเคลื่อนย้ายซากเรือได้ หลักการเคลื่อนย้ายซากเรือที่สำคัญมีดังต่อไปนี้ คือ

1) ขอบเขตความรับผิดชอบกเว้นและข้อจำกัด

ซากเรือที่ทำการเคลื่อนย้าย¹⁹⁰ หมายถึง เรือจม เรือเกยตื้นรวมไปถึงส่วนหนึ่งส่วนใดของ

¹⁸⁸ Article 4 para1: This Convention shall not apply to measures taken under the International Convention relating to Intervention on the High Seas in Cases of Oil Pollution Casualties, 1969, as amended, or the Protocol relating to Intervention on the High Seas in Cases of Pollution by Substances other than Oil, 1973, as amended.

¹⁸⁹ วัชรชัย ถนอมพงศ์สานต์, อ้างแล้ว *เชิงอรรถที่* 187, น. 33.

¹⁹⁰ Article 1: "Wreck", following upon a maritime casualty, means;

(a) a sunken or stranded ship; or

(b) any part of a sunken or stranded ship, including any object that is or has been on board such a ship; or

(c) any object that is lost at sea from a ship and that is stranded, sunken or adrift

เรือวัตถุใดๆที่อยู่บนเรือที่จม เกยตื้น วัตถุใดๆที่สูญหายจากเรือที่จมเกยตื้นหรือที่ล่องลอยในทะเล หรือเป็นซากเรือที่มีเหตุอันสมควรคาดหมายได้ว่าจะจม เกยตื้นโดยที่ยังไม่มีการดำเนินการมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการช่วยเหลือเรือหรือทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตราย ซากเรือที่ทำการเคลื่อนย้าย ต้องตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่ตามอนุสัญญาเขตพื้นที่ตามอนุสัญญา หมายถึง เขตเศรษฐกิจจำเพาะของรัฐภาคีซึ่งเขตดังกล่าวเป็นไปตามอนุสัญญาดังกล่าวด้วยกฎหมายทะเล ค.ศ. 1982 ที่กำหนดหรือถ้ารัฐภาคีไม่ได้กำหนดเขตพื้นที่บริเวณนั้น คือ พื้นที่ที่ถัดออกจากทะเลอาณาเขตของรัฐและพื้นที่ต้องไม่เกิน 200 ไมล์ทะเลวัดจากเส้นฐานที่วัดความกว้างของทะเลอาณาเขต¹⁹¹ อย่างไรก็ตามการที่อนุสัญญากำหนดให้บังคับใช้กับเรือในเขตเศรษฐกิจจำเพาะเท่านั้นแต่รัฐภาคีก็สามารถใช้อุสัญญาในทะเลอาณาเขตได้ ทั้งนี้รัฐภาคีต้องขออนุญาตกับเลขาธิการองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) ให้สามารถใช้อุสัญญากับทะเลอาณาเขต

ผลของการขยายการบังคับใช้อุสัญญากับทะเลอาณาเขตทำให้บทบัญญัติตามอนุสัญญาบางเรื่องใช้บังคับกับทะเลอาณาเขตไม่ได้ดังนี้ เช่น ก) รัฐที่ได้รับผลกระทบแจ้งให้รัฐที่จดทะเบียนเรือและเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนทราบว่ามีซากเรือและการให้คำปรึกษา

at sea; or

(d) a ship that is about, or may reasonably be expected, to sink or to strand, where effective measures to assist the ship or any property in danger are not already being taken.

¹⁹¹ Article 1: "Convention area" means the exclusive economic zone of a State Party, established in accordance with international law or, if a State Party has not established such a zone, an area beyond and adjacent to the territorial sea of that State determined by that State in accordance with international law and extending not more than 200 nautical miles from the baselines from which the breadth of its territorial sea is measured.

มาตรการที่เกี่ยวกับซากเรือ ข) รัฐที่ได้รับผลกระทบแทรกแซงการเคลื่อนย้ายซากเรือ ค) รัฐภาคี ดำเนินมาตรการตามกฎหมายภายในให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนเคลื่อนย้ายซากเรือ และให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนหรือผู้เกี่ยวข้องผู้ใดมอบหลักฐานการประกันภัยหรือ หลักประกันทางการเงินอื่นแก่หน่วยงานของรัฐที่ได้รับผลกระทบ เป็นต้น

เหตุที่ทำให้เรืออับปางกลายเป็นซากเรือต้องเกิดจากภัยพิบัติทางทะเล¹⁹² ซึ่งหมายถึงภัย จากเรือ ชนกัน เรือเกยตื้น หรือเหตุการณ์อื่นๆของการเดินเรือหรือเหตุการณ์ใดๆบนเรือหรือเหตุที่ เกิดขึ้นภายนอกตัวเรือเป็นปัจจัยสำคัญทำให้เกิดความเสียหายหรือเป็นการคุกคามต่อเรือหรือ สินค้า เช่น เหตุการณ์จากการเดินเรือเรือแล่นชนหินโสโครกหรือเหตุภายนอกเรือเรือโดนตอริบโด จากชาติศัตรู เป็นต้น อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นว่าสาเหตุที่ทำให้เรืออับปางดังต่อไปนี้ไม่ถือว่าเป็น ภัยพิบัติทางทะเล¹⁹³ คือ สงครามหรือปรากฏการณ์ทางธรรมชาติซึ่งไม่อาจหลีกเลี่ยงหรือต้านทาน

¹⁹² Article 1: “Maritime casualty” means a collision of ships, stranding or other incident of navigation, or other occurrence on board a ship or external to it resulting in material damage or imminent threat of material damage to a ship or its cargo.

¹⁹³ Article 10: “Subject to article 11, the registered owner shall be liable for the costs of locating, marking and removing the wreck under article 7, 8, and 9, respectively, unless the registered owner proves that the maritime casualty that caused the wreck:

(a) resulted from an act of war,...or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character;

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party; or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any

ได้ การกระทำการละเว้นการกระทำของบุคคลภายนอกโดยมีเจตนาให้เกิดความเสียหายหรือการกระทำโดยประมาทการละเมิดของรัฐบาลหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดูแลไฟประกาศ เครื่องมือช่วยเหลือการเดินเรือ เป็นต้น

ซากเรือต้องสร้างความเสียหายเป็นอันตรายอุปสรรคต่อการเดินเรือหรือมีเหตุอันควร คาดหมายได้ว่าจะเป็นการอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลอันตรายต่อแนวชายฝั่งทะเลหรือผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้อง¹⁹⁴ กับรัฐหนึ่งหรือหลายรัฐผลประโยชน์ของรัฐชายฝั่งที่ได้รับผลกระทบ เช่น บริเวณท่าเรือซากเรือกีดขวางทางเข้าออกขัดขวางกิจกรรมทางประมงทำลายความงามของสถานที่ท่องเที่ยวและเป็นอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชนในแนวชายฝั่งโครงสร้างพื้นฐานในทะเลและใต้น้ำ เป็นต้น

2) ผู้ต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญาเคลื่อนย้ายซากเรือ

ถ้าเป็นซากเรืออนุสัญญาได้กำหนดให้ต้องดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือเพื่อปกป้อง

Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.”

¹⁹⁴ Article 1: “Related interests” means the interests of a coastal State directly affected or threatened by a wreck, such as:

(a) maritime coastal, port and estuarine activities, including fisheries activities, constituting an essential means of livelihood of the persons concerned;

(b) tourist attractions and other economic interests of the area concerned;

(c) the health of the coastal population and the well-being of the area concerned, including conservation of marine living resources and of wildlife; and

(d) Offshore and underwater infrastructure.

บรรเทาอันตรายที่เกิดขึ้นจากซากเรือ การเคลื่อนย้ายซากเรือจะดำเนินการด้วยรูปแบบใดๆก็ได้ และผู้มีหน้าที่รับผิดชอบในการดำเนินการเคลื่อนย้าย คือ “ผู้เป็นเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน” คือ บุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือบุคคลใดๆที่ได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือหรือหากไม่ได้จดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรือในขณะที่เกิดภัยทางทะเล¹⁹⁵ นอกจากนี้จะบังคับให้เจ้าของเรือต้องมีหน้าที่เคลื่อนย้ายซากเรือ ผู้ปฏิบัติการทางเรือก็มีหน้าที่เช่นเดียวกันเพราะในอนุสัญญาถือว่าเจ้าของเรือรวมถึงผู้ปฏิบัติการทางเรือ¹⁹⁶ ผู้ปฏิบัติการทางเรือ คือ เจ้าของเรือ องค์กรหรือบุคคลอื่นใด เช่น ผู้จัดการ ผู้ว่าจ้างเหมาระวางบรรทุกของเรือแบบเปล่าผู้รับผิดชอบต่อปฏิบัติการของเรือต่อเจ้าของเรือผู้ตกลงปฏิบัติหน้าที่ภายใต้บทบัญญัติเกี่ยวกับการจัดการความปลอดภัยระหว่างประเทศ (International Safety Management Code) ISM Code ในอนุสัญญานี้บังคับให้เจ้าของเรือซึ่งเรือมีขนาดระวาง 300 ตันกรอสขึ้นไปที่ชักธงของรัฐภาคีกำหนดให้ต้องทำประกันภัยหรือมีหลักประกันทางการเงินจากสถาบันการเงินธนาคารและการประกันภัยต้องผ่านการรับรองจากรัฐภาคี หากเรือที่จดทะเบียนกับรัฐภาคีไม่ได้รับการประกันภัยเรือลำนั้นไม่สามารถปฏิบัติการทางทะเลได้

เมื่อเกิดภัยทางทะเลทำให้วัตถุเอาประกันภัยทางทะเลกลายเป็นซากทรัพย์หากรัฐภาคี

¹⁹⁵ Article 1: “Registered owner” means the person or persons registered as the owner of the ship or, the absence of registration, the person or persons owning the ship at the time of the maritime casualty. ...”

¹⁹⁶ Article 1: “Operator of the ship” means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over all duties and responsibilities established under the International Safety Management Code, as amended.

เป็นรัฐที่จดทะเบียนเรือ¹⁹⁷ ต้องแจ้งให้นายเรือและผู้ปฏิบัติการทางเรือรายงาน (Reporting wrecks) ต่อรัฐที่ได้รับผลกระทบ¹⁹⁸ ถึงรายละเอียดดังนี้ เช่น สถานที่อันแน่นอนของซากเรือ ลักษณะของซากเรือและสภาพความเสียหาย เป็นต้น¹⁹⁹ พร้อมด้วยชื่อและสำนักงานใหญ่ของเจ้าของเรือ รัฐที่ได้รับผลกระทบจะเป็นผู้พิจารณาว่าซากเรือเป็นภัยอันตรายหรือไม่ องค์ประกอบในการพิจารณาซากเรือเป็นภัยอันตรายต่อรัฐที่ได้รับผลกระทบ เช่น สภาพและปริมาณสินค้าที่อยู่บน

¹⁹⁷ Article 1: “State of the ship’s registry” means, in relation to a registered ship, the State of registration of the ship and, in relation to an unregistered ship, the State whose flag the ship is entitled to fly. รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือ หมายถึง รัฐที่มีการจดทะเบียนเรือในรัฐนั้นหรือรัฐที่มีความสัมพันธ์กับเรือที่ไม่ได้จดทะเบียนหรือรัฐที่เรือมีสิทธิชักธง

¹⁹⁸ Article 1: “Affected State” means the State in whose Convention area the wreck is located. รัฐที่ได้รับผลกระทบ หมายถึง รัฐที่ตั้งอยู่ในพื้นที่ตามอนุสัญญาในเขตเศรษฐกิจจำเพาะและซากเรือตั้งอยู่ในพื้นที่นั้น

¹⁹⁹ Article 5 para.1: “A State Party shall require the master and the operator of a ship flying its flag to report to the Affected State without delay when that ship has been involved in a maritime casualty-resulting in a wreck...”

para.2: “Such reports shall provide the name and the principal place of business of the registered owner and all the relevant information necessary for the Affected State to determine whether the wreck poses a hazard in accordance with article 6, including:

(a) the precise location of the wreck;

(b) the type, size and construction of the wreck;

(c) the nature of the damage to, and the condition of, the wreck;...”

ซากเรือ จำนวนและประเภทของน้ำมันหรือสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าเรือไม่มั่นคงหรือสภาพภูมิอากาศสภาพแวดล้อมทางอุทกศาสตร์²⁰⁰ หลังจากนั้นรัฐที่ได้รับผลกระทบต้องเตือนชาวเรือและรัฐที่เกี่ยวข้องไม่ชักช้าและต้องระบุตำแหน่งซากเรือ (Locating wrecks) ทำเครื่องหมาย (Marking of wrecks) เผยแพร่รายละเอียดดังกล่าวให้สาธารณะชนรับทราบผ่านทางสิ่งพิมพ์เกี่ยวกับเรือถึงอันตราย²⁰¹ สำหรับค่าใช้จ่ายเพื่อการเคลื่อนย้ายซากเรือเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อในทะเบียนเรือมีหน้าที่ดำเนินการเคลื่อนย้ายต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ คือ ค่าใช้จ่ายเพื่อระบุตำแหน่งซากเรือ ค่าทำเครื่องหมายซากเรือและค่าเคลื่อนย้ายซากเรือดังกล่าว

ขั้นตอนการเคลื่อนย้ายซากเรือ รัฐที่ได้รับผลกระทบจะกำหนดเวลาให้เจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนดำเนินการเป็นลายลักษณ์อักษรถ้าไม่ดำเนินการให้แล้วเสร็จและรัฐที่ได้รับผลกระทบเห็นว่าซากเรือเป็นภัยอันตรายทางทะเลรัฐที่ได้รับผลกระทบจะเข้าเคลื่อนย้ายซากเรือและค่าใช้จ่ายเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนเป็นผู้รับภาระทั้งหมด สิทธิเรียกร้องค่าใช้จ่ายดำเนินการเคลื่อนย้ายซากเรือสามารถอ้างกับผู้รับประกันภัยทางทะเลหรือบุคคลที่จัดหาหลักประกันทางการเงินเพื่อเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียน²⁰²

²⁰⁰ Article 6: “When determining whether a wreck poses a hazard, the following criteria should be taken into account by the Affected State:

...(h) nature and quantity of the wreck’s cargo, the amount and types of oil

(i) vulnerability of port facilities;

(j) prevailing meteorological and hydrographical conditions;...”

²⁰¹ ธวัชชัย ถนอมพงศ์สานต์, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 187, น. 40.

²⁰² Article 12 para. 10 “Any claims for costs arising under this Convention may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the

ค่าเคลื่อนย้ายซากเรือหลังเกิดภัยทางทะเลเป็นค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับซากทรัพย์ที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของเรือที่ปรากฏชื่อทางทะเบียนเอาประกันภัยทางทะเลต้องรับผิดชอบ (ศึกษาเฉพาะในแง่ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของเรือโดยตรง) ผู้เขียนเห็นว่าในกรณีที่มีการสลัดทิ้งซากทรัพย์ทั้งฝ่ายผู้รับประกันภัยทางทะเลและผู้เอาประกันภัยทางทะเลไม่มีฝ่ายไหนยอมรับเอาซากทรัพย์ที่มีแต่ภาระผู้เอาประกันภัยทางทะเลต้องรับผิดชอบเพราะว่าก่อนที่ซากทรัพย์ไม่มีใครเป็นเจ้าของผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นผู้ได้รับประโยชน์มาก่อนและการใช้สิทธิสลัดทิ้งซากทรัพย์ของผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นการใช้สิทธิทำให้ผู้อื่นได้รับความเสียหายผู้เอาประกันภัยทางทะเลจึงต้องรับผิดชอบ

ข) อนุสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (International Convention on Salvage 1989)²⁰³

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดจากแนวความคิดทางด้านมนุษยธรรมในการช่วยเหลือเพื่อนมนุษย์ที่ประสบภัยทางทะเลและในเริ่มแรกประเทศทั้งหลายได้ร่วมกันร่างข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการช่วยเหลือกู้ภัยจนสุดท้ายในการประชุม ณ กรุงลอนดอนของคณะกรรมการกฎหมายขององค์การการพาณิชย์ระหว่างประเทศ (The International Maritime Organization หรือ IMO) กับการประชุมทางการทูต (Diplomatic Conference) ได้เห็นชอบอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 (International Convention on Salvage 1989) ใช้บังคับวันที่ 14 กรกฎาคม 1996²⁰⁴ หลักการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามอนุสัญญาดังกล่าวมีหลักการที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับปัญหาซากทรัพย์มีดังนี้ คือ

registered owner's liability.”

²⁰³ ทวีศักดิ์ เอื้ออมรนิช, “การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล – วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล พ.ศ. ...”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2547).

²⁰⁴ เฟิงอ้าว, น. 17-18.

1) หลักเกณฑ์ข้อยกเว้นและข้อจำกัดการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย

การช่วยเหลือกู้ภัยซากทรัพย์ที่ประสบภัยพิบัติทางทะเลตามกฎหมายการศึกษาเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ไม่มีสัญญาล่วงหน้ากำหนดเงื่อนไขค่าตอบแทนการกู้ภัยไว้ ผู้กู้ภัยก็สามารถได้รับค่าตอบแทนตามหลักกึ่งสัญญา (Quasi Contractual Obligation) ค่าตอบแทนที่ได้รับจะคำนวณจากมูลค่าของทรัพย์ที่ได้รับการช่วยเหลือ การได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สินมีองค์ประกอบดังนี้ คือ 1. ต้องเป็นวัตถุที่ได้รับการช่วยเหลือซึ่งวัตถุที่ได้รับการช่วยเหลือมีทั้งหมด 4 ประเภท ในที่นี้จะศึกษาเฉพาะการช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน การช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์และการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดลอมเท่านั้น 2. ต้องมีอันตรายทางทะเล และ 3. การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลต้องประสบความสำเร็จ

วัตถุแห่งการช่วยเหลือกู้ภัยประเภทแรก การช่วยเหลือกู้ภัยทรัพย์สิน คือ สินค้าในระหว่างเรือที่กลายเป็นซากทรัพย์ (damaged cargo) ถือว่าเป็นทรัพย์สินที่ไม่ได้มุ่งหมายให้ติดต่องานการกับแนวชายฝั่งจึงเป็นวัตถุตามอนุสัญญา ประเภทที่สอง คือ ซากเรือ (wreck) อนุสัญญาดังกล่าวไม่ได้ให้ความหมายว่าอย่างไรบัญญัติแต่เพียงความหมายของเรือ หมายถึง เรือชนิดใดก็ได้หรือสิ่งก่อสร้างอย่างอื่นที่สามารถเดินทะเล²⁰⁵ อย่างไรก็ตามซากเรือตามความหมายในกฎหมายของอเมริกา Wreck and Salvage Act 1996 ซากเรือ (Derelict) หมายถึง เรือที่ถูกนายเรือหรือลูกเรือทอดทิ้งหรือถูกทิ้งร้างอยู่ในทะเลโดยที่บุคคลดังกล่าวไม่มีเจตนากลับคืนสู่เรืออีกไม่ว่าเป็นเพราะสาเหตุใด (A boat or vessel found entirely deserted or abandoned on the sea without hope or intention of recovery or return by the master or crew, whether resulting

²⁰⁵ Article1(b): "Vessel" mean any ship or craft, or any structure capable of navigation.

(c): "Property" means any property not permanently and intentionally attached to the shoreline and includes freight at risk.

from wreck, accident, necessity, or voluntary abandonment.)²⁰⁶ ผู้เขียนเห็นว่าซากเรืออัปปางก็อยู่ในข่ายซากทรัพย์ตามความหมายของกฎหมายอเมริกาเพราะกับตันและลูกเรือได้ละทิ้งเรืออัปปางเรียบร้อยแล้ว

การช่วยเหลือกู้ภัยชีวิตมนุษย์เป็นหน้าที่ทางศีลธรรมที่หากพบผู้ประสบภัยทางทะเลต้องเข้าช่วยเหลือต่อมากายหลังกลายเป็นกฎหมายบังคับให้เป็นหน้าที่ของนายเรือทั้งหลายต้องช่วยชีวิตมนุษย์ที่ประสบภัยพิบัติทางทะเล หากการกระทำดังกล่าวไม่เสี่ยงอันตรายอย่างใหญ่หลวงต่อเรือหรือบุคคลบนเรือ²⁰⁷ ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือเพราะถือว่าเป็นหน้าที่ตามศีลธรรมหน้าที่ตามกฎหมายและชีวิตมนุษย์ไม่สามารถประเมินค่าได้²⁰⁸

การช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อม สิ่งแวดล้อมถือว่าเป็นวัตถุอย่างหนึ่งที่สามารถให้การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและประชาคมทั่วโลกได้รับประโยชน์ร่วมกันจากการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อมนี้ สำหรับผู้มีหน้าที่ต้องเสียค่าตอบแทนพิเศษคือเจ้าของเรือผู้เป็นสาเหตุให้เกิดความเสียหายอย่างไรก็ดีหากทรัพย์สินในเรือเป็นสาเหตุก่อให้เกิดความเสียหายทางสิ่งแวดล้อมเจ้าของเรือสามารถโต้แย้งกับเจ้าของทรัพย์สินนั้นได้²⁰⁹

²⁰⁶ ทวีศักดิ์ เอื้ออมรวณิช, อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 203, น. 58-59.

²⁰⁷ Article 10 para. 1: Every master is bound, so far as he can do so without serious danger to his vessel and persons thereon, to render assistance to any person in danger of being lost

²⁰⁸ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 203, น. 61-63.

²⁰⁹ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 203, น. 68-69.

Article 14 para.1: "If the salvor has carried out salvage operations in respect of a vessel which by itself or its cargo threatened damage to the environment and has failed

ภยันตรายทางทะเล เป็นปัจจัยสำคัญในการได้รับค่าตอบแทนการกู้ภัยหรือไม่ถ้าหากไม่มีภยันตรายทางทะเลผู้ช่วยเหลือกู้ภัยก็จะไม่ได้รับค่าตอบแทน ภยันตรายทางทะเลเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายเป็นเหตุที่ใกล้จะถึงหรือเหตุที่คาดการณ์อย่างสมเหตุสมผลว่าวัตถุแห่งการช่วยเหลือได้ประสบกับภัยและไม่สามารถหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ การช่วยเหลือกู้ภัยต้องดำเนินการในขณะที่มีภยันตรายและหลังภยันตรายได้ผ่านพ้นไป²¹⁰ ตามอนุสัญญานี้ไม่ได้ให้ความหมายภยันตรายว่าอย่างไรแต่สามารถพิจารณาจากพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ ค.ศ.1906 ซึ่งได้กล่าวโดยละเอียดแล้ว ในบทที่ 2

การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลต้องประสบความสำเร็จผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงจะได้รับค่าตอบแทนถ้าสามารถช่วยวัตถุแห่งการกู้ภัยได้ทั้งหมดหรือบางส่วนและเจ้าของทรัพย์สินได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือกู้ภัยตามหลัก (No Cure-No Pay) ในกรณีที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยได้ช่วยบรรเทาผลร้ายเยี่ยวยาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม คือ เรือหรือทรัพย์สินในเรือเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมผู้กู้ภัยก็จะได้รับค่าตอบแทนพิเศษ (Safety Net) ส่วนกรณีที่เจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมทำให้นुकคณภายนอกเสียหายมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน²¹¹

ข้อจำกัดสิทธิการได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัย เช่น ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยประมาทเลินเล่อไม่กระทำการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อมเป็นการไม่ปฏิบัติตามของผู้กู้ภัยให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้เหลือ

to earn a reward under article 13 at least equivalent to the special compensation assessable in accordance with this article, he shall be entitled to special compensation from the owner of that vessel equivalent to his expenses as herein defined.”

²¹⁰ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 203, น. 72.

²¹¹ อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 203, น. 82, 84-85.

น้อยที่สุดด้วยเหตุนี้ทำให้ผู้กู้ภัยเสียสิทธิได้รับค่าทดแทนพิเศษทั้งหมดหรือบางส่วน²¹² เป็นต้น

2) ผู้มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนตามปัญหาซากทรัพย์ในอนุสัญญาการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

ในอนุสัญญาดังกล่าวไม่ได้บัญญัติถึงผู้มีสิทธิได้รับค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลแต่การเข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัยหรือวัตถุทรัพย์สินด้วยอาศัยความรู้ความเชี่ยวชาญและยังต้องเผชิญกับความเสี่ยงทุกขณะ ดังนั้นผู้ที่สมควรได้รับค่าตอบแทนคือเจ้าของเรือ กับตันเรือ ลูกเรือที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจนประสบความสำเร็จ บุคคลเหล่านั้นที่ดำเนินการกู้ภัยจะได้รับค่าตอบแทนตามการเสี่ยงภัยและตามความสามารถ ผู้มีหน้าที่ต้องชำระค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลคือเจ้าของเรือหรือเจ้าของทรัพย์สินที่ได้รับประโยชน์จากการช่วยเหลือครั้งนี้²¹³ สำหรับกรณีศึกษาในปัญหาซากทรัพย์ที่เป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมผู้เอาประกันภัยทางทะเลซึ่งเป็นเจ้าของทรัพย์สินหรือเป็นเจ้าของเรือมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายของซากทรัพย์ เพราะตนได้ละเมิดทำความเสียหายต่อผู้อื่นแม้ว่าผู้เอาประกันภัยทางทะเลจะได้แสดงเจตนาทำคำบอกกล่าวสละทิ้งซากทรัพย์ทำให้ตัดขาดจากกรรมสิทธิ์แต่ยังคงมีหน้าที่รับผิดชอบต่อความเสียหาย หากผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้กู้ภัยเรือหรือทรัพย์สินที่เป็นอันตรายบรรเทาเยียวยาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมให้น้อยลงผู้กู้ภัยก็จะได้รับค่าตอบแทนจากการช่วยเหลือกู้ภัยสิ่งแวดล้อม (Safety Net) อย่างไรก็ตามถ้าผู้กู้ภัยทางทะเลประมาทเลินเล่อไม่อาจป้องกันบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมผู้กู้ภัยก็จะไม่ได้รับค่าตอบแทนหรืออาจได้รับค่าตอบแทนพิเศษใน

²¹² อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 203, น. 94.

Article 14 para5: If the salvor has been negligent and has thereby failed to prevent or minimize damage to the environment, he may be deprived of the whole or part of any special compensation due under this article.

²¹³ อ่างแล้ว เจริญธรรมที่ 203, น. 88, 90.

จำนวนที่ลดลง

ค) อนุสัญญาความรับผิดทางแพ่งในความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969)

อนุสัญญา (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage 1969) หรือ (Civil Liability Convention) หรือ CLC ฉบับนี้มีที่มาจากการพัฒนาและการสนับสนุนขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศเมื่อปี ค.ศ. 1969 และในปี ค.ศ. 1971 มีการจัดตั้งกองทุนเพื่อการชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage) ต่อมาในปี 1992 ได้มีพิธีสารแก้ไขอนุสัญญาทั้งสองฉบับ อนุสัญญามีจุดมุ่งหมายเพื่อชดเชยเยียวยาความเสียหายให้กับผู้เสียหายอย่างเป็นธรรมอันเนื่องมาจากการขนส่งน้ำมันทางทะเล (oil – carrying ships) กำหนดให้ผู้ต้องรับผิดคือเจ้าของเรือต้องรับผิดเนื่องจากมลพิษน้ำมันในกรณีที่เจ้าของเรือไม่สามารถชดเชยให้ผู้เสียหายได้เต็มที่ผู้เสียหายจะได้รับเงินจากกองทุนเพื่อชดเชยความเสียหายจากมลพิษน้ำมันระหว่างประเทศ (The International Oil Pollution Compensation Fund 1992 (IOPC Fund 1992) ซึ่งจำนวนที่จะได้รับการชดเชยครั้งหนึ่งไม่เกิน 750 พันล้านหน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน (Special Drawing Rights) ตามพิธีสารเพิ่มเติมจำนวนเงินชดเชยความรับผิด (International Oil Pollution Compensation Supplementary Fund) มีผลบังคับในวันที่ 3 มีนาคม ค.ศ. 2005 สำหรับแหล่งเงินทุนของกองทุนเพื่อการชดเชยมาจากการจัดเก็บจากบุคคลที่นำเข้าน้ำมันดิบหรือน้ำมันเชื้อเพลิง (crude oil or heavy fuel oil) มากกว่า 150,000 ตันต่อปีเข้ารัฐสมาชิก²¹⁴

²¹⁴ Liability and Compensation for Oil Pollution Damage: Texts of the 1992

Conventions and the Supplementary Fund Protocol 2005 edition,

<<http://www.iopcfund.org/npdf/Conventions%20English.pdf>>

1) หลักเกณฑ์ข้อยกเว้นและข้อจำกัดความรับผิด

อนุสัญญาใช้บังคับกับความเสียหายที่เป็นมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมในบริเวณทะเลอาณาเขต (territory sea) และในเขตเศรษฐกิจจำเพาะ (exclusive economic zone) ของรัฐภาคีและใช้กับมาตรการป้องกันบรรเทาความเสียหายจากมลพิษให้เบาบาง²¹⁵ ถ้าซากเรือที่เป็นแหล่งมลพิษ น้ำมันปนเปื้อนในทะเลอาณาเขตของรัฐอื่นที่ไม่ใช่รัฐภาคีแต่ความเสียหายกระทบต่อรัฐภาคีก็ต้องนำอนุสัญญามาบังคับใช้

ความเสียหายทางมลพิษเป็นความเสียหายอันเนื่องมาจากน้ำมันจากเรือรั่วไหลหรือปนเปื้อน (resulting from the escape or discharge of oil)²¹⁶ เป็นน้ำมันแร่ไฮโดรคาร์บอนที่สลายตัวยาก เช่น น้ำมันดิบ น้ำมันเตา น้ำมันเชื้อเพลิง เป็นต้น และเป็นน้ำมันที่ใช้ขนส่งในฐานะที่

²¹⁵ Article 2: “This Convention shall apply exclusively

(a) to pollution damage caused:

(i) in the territory, including the territorial sea, of a Contracting State, and

(ii) in the exclusive economic zone of a Contracting State, established in accordance with international law,...

(b) to preventive measures, wherever taken, to prevent or minimize such damage.”

²¹⁶ Article 1 para6: “Pollution damage mean:

(a) loss or damage caused outside the ship by contamination resulting from the escape or discharge of oil from the ship, wherever such escape or discharge may occur,...

เป็นสินค้าหรือเป็นน้ำมันอยู่ในเรือในฐานะเป็นเชื้อเพลิงของเรือ²¹⁷ เรือขนส่งน้ำมันที่ทำให้น้ำมันรั่วไหลหรือปนเปื้อนลงสู่ท้องทะเลเป็น เรือเดินทะเลทุกชนิด (sea-going vessel) ที่สร้างดัดแปลงหรือยานพาหนะทางทะเลอื่นใดที่สร้างขึ้นสำหรับขนส่งน้ำมันเป็นสินค้า (in bulk as cargo) ในกรณีที่มีการขนส่งสินค้าอื่นด้วยจะเป็นเรือตามความหมายของอนุสัญญาเรือต้องได้ขนส่งน้ำมันอย่างสินค้า²¹⁸ กล่าวคือ แม้เรือจะบรรทุกสินค้าอื่นเรือต้องบรรทุกน้ำมันด้วยเช่นกัน²¹⁹ ถ้าเป็นน้ำมันรั่วไหลจากถังน้ำมันเชื้อเพลิงของเรือที่ไม่ใช่เรือบรรทุกน้ำมันโดยเฉพาะกฎเกณฑ์ข้อบังคับต่างๆต้องใช้บังคับกับอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง ค.ศ.2001 (International Convention on Liability for Bunker Oil Pollution Damage 2001²²⁰ หรือ (BC) ไม่ใช่อนุสัญญา (CLC) เพราะคำจำกัดความคำว่า “เรือ”

²¹⁷ Article 1 para 5: “Oil means any persistent hydrocarbon mineral oil such as crude oil, fuel oil, heavy diesel oil..., whether carried on board a ship as cargo or in the bunkers of such a ship”

²¹⁸ Article 1 para 1: “Ship means any sea-going vessel and sea-borne craft of any type whatsoever constructed or adapted for the carriage oil in bulk as cargo, provided that a ship capable of carrying oil in bulk as cargo and during any voyage following such carriage unless it is proved that it has no residues of such carriage in bulk aboard.”

²¹⁹ อีระวัฒน์ จีระวัฒนา, “ปัญหากฎหมายความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน: วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ...,” (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2548), น. 27.

²²⁰ โปรดดู ยิ่งรัก ฟิงเสมา, “อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันเชื้อเพลิง ค.ศ.2001,” (สารนิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์

ในนิยามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน เชื้อเพลิง (BC) หมายถึง เรือเดินทะเลใดๆรวมทั้งยานพาหนะที่ใช้เดินทะเลทุกประเภทไม่เหมือนใน อนุสัญญา CLC ที่คำนึงเฉพาะเรือที่บรรทุกน้ำมันอย่างสินค้า (carrying oil in bulk as cargo) เท่านั้น²²¹

2) ผู้มีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหาย

เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบต่อผู้เสียหายตามหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด (strict liability) ผู้เสียหายไม่จำเป็นต้องพิสูจน์การกระทำของเจ้าของเรือว่าจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นการกระทำ ของบุคคลที่สามหรือเรือชักธงของรัฐใดพิสูจน์แค่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันภายนอกตัว เรือที่ปนเปื้อนลงสู่ท้องทะเลและไม่ว่าจะมีการรั่วไหลหรือปล่อยน้ำมันจากที่ใดเจ้าของเรือต้อง รับผิดชอบ กรณีที่เป็นความผิดของบุคคลที่สาม เช่น เรือของบุคคลที่สามชนกับเรือบรรทุกน้ำมัน ของเจ้าของเรือและสร้างความเสียหายเมื่อเจ้าของเรือชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้เสียหายแล้วก็มีสิทธิไล่ เบี้ยบุคคลที่สาม²²² ในกรณีที่มีหลายเหตุการณ์ที่เป็นเหตุให้เกิดความเสียหายเข้ามาเกี่ยวข้อง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นเหตุการณ์แรกเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจำต้องนำมาพิจารณาและช่วง นั้นผู้ใดเป็นเจ้าของเรือผู้นั้นต้องรับผิดชอบเพราะเรือเป็นสาเหตุให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม²²³

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น. 36.

²²¹ Article 1 para. 1 of BC: "Ship" means any seagoing vessel and seaborne craft, of any type whatsoever. เปรียบเทียบกับ Article I para 1 of CLC: "Ship" means any seagoing vessel and sea-borne craft... for the carriage oil in bulk as cargo,..."

²²² Article 3 para. 5: Nothing in this Convention shall prejudice any right of recourse of the owner against third parties."

²²³ Article 3 para. 1: Except as provided in paragraphs 2 and 3 of this Article, the owner of a ship at the time of an incident, or, where the incident consists of a series of

อนึ่ง “เจ้าของเรือ” หมายถึง บุคคลดังนี้ คือ ผู้ที่ทำการจดทะเบียนเรือหากเรือไม่ได้จดทะเบียนพิจารณาจากความเป็นเจ้าของที่แท้จริง²²⁴

เพื่อบรรลุดัตถประสงค์ของอนุสัญญาที่ให้ผู้เสียหายได้รับการเยียวยาจากมลพิษน้ำมัน อนุสัญญากำหนดให้เจ้าของเรือทำประกันภัยความรับผิดจากเรือ (liability insurance) สำหรับเรือที่จดทะเบียนในรัฐภาคีและบรรทุกน้ำมันเป็นสินค้ามากกว่า 2,000 ตันหรือมีหลักทรัพย์ค้ำประกัน (financial security) เช่น มีธนาคารค้ำประกัน มีหนังสือรับรองจากกองทุนค่าสินไหมทดแทนระหว่างประเทศ การทำประกันภัย ทำให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยทางทะเลโดยตรงเป็นการให้ความมั่นใจกับผู้เสียหายว่าจะได้รับชดใช้สินไหมทดแทน²²⁵ ขอบเขตความรับผิดขึ้นอยู่กับขนาดของเรือ (tonnage of ship) ถ้าเรือที่มีขนาดเล็กกว่า 5,000 ตันเจ้าของเรือรับผิด 4.51 ล้าน SDR (Special Drawing Right หน่วยสิทธิพิเศษถอนเงิน) ถ้าเรือขนาดเกิน 5,000 ตัน ส่วนที่เกินทุก ๆ หนึ่งตันต้องรับผิดเพิ่มขึ้น 631 SDR²²⁶ สำหรับการ

occurrences, at the time of the first such occurrence, shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.

²²⁴ Article 7: “The owner of a ship registered in a Contracting State and carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo shall be required to maintain insurance or other financial security, such as the guarantee of a bank or a certificate delivered by an international compensation fund,...”

²²⁵ ธีระรัตน์ จีระวัฒนา, อ้างแล้ว *เชิงอรรถที่* 219, น. 42.

²²⁶ Article 5 para1: “The owner of a ship shall be entitled to limit his liability under this Convention in respect or any one incident to an aggregate amount calculated as follows:

(a) 4,510,000 units of account for a ship not exceeding 5,000 units of tonnage;

จำกัดความรับผิดของเจ้าของเรืออนุสัญญาเปิดโอกาสให้เจ้าของเรือจัดตั้งกองทุนจำนวนเงินในกองทุนเท่ากับจำนวนที่เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิด เจ้าของเรือต้องส่งมอบเงินกองทุนให้ศาลหรือหน่วยงานที่มีอำนาจของรัฐภาคีเพื่อจำกัดความรับผิดของตน²²⁷ ผลประโยชน์จากการตั้งกองทุนเพื่อจำกัดความรับผิด คือ ผู้เสียหายไม่สามารถบังคับค่าเสียหายจากทรัพย์สินอื่นของเจ้าของเรือได้บังคับได้เฉพาะเงินส่วนเฉลี่ยจากกองทุนระหว่างผู้เสียหาย²²⁸ กรณีที่มีบุคคลใด เช่น ลูกจ้างตัวแทน ผู้รับประกันภัยทางทะเล ผู้ค้าประกันทางการเงิน เป็นต้น ชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้เสียหายก่อนที่จะจัดสรรเงินกองทุนให้บุคคลนั้นที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เสียหายยอมเข้ารับช่วงสิทธิเรียกให้เจ้าของเรือชำระเงินให้ตน²²⁹

(b) for a ship with a tonnage in excess thereof, for each additional unit of tonnage, 631 units of account in addition to the amount mentioned in sub-paragraph (a);

provided, however, that this aggregate amount shall not in any event exceed 89,770,000 units of account.”

²²⁷ Article 5 para.3: “For the purpose of availing himself of the benefit of limitation provided for in paragraph 1 of this Article the owner shall constitute a fund for the total sum representing the limit of his liability with the Court or Other competent authority of any one of the Contracting States in which action is brought...”

²²⁸ Article 6: “Where the owner, after an incident, has constituted a fund in accordance with Article V, and is entitled to limit his liability,

(a) no person having a claim for pollution damage arising out of that incident shall be entitled to exercise any right against any other assets of the owner in respect of such claim;...”

²²⁹ Article 5 para.5: If before the fund is distributed the owner or any of his

แม้ว่าอนุสัญญาจะบังคับให้ผู้เป็นเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบถ้าเรือปล่อยน้ำมันหรือน้ำมันรั่วไหลสู่ทะเล อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นที่เจ้าของเรือไม่ต้องรับผิดชอบถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากสงคราม การเป็นศัตรู สงครามกลางเมืองหรือปรากฏการณ์ทางธรรมชาติที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงต่อต้านได้ ความเสียหายเกิดจากการกระทำหรือละเว้นการกระทำโดยจงใจของบุคคลภายนอกแต่ในกรณีที่บุคคลภายนอกประมาทเจ้าของเรือยังคงต้องรับผิดชอบหรือเป็นความเสียหายเกิดจากความประมาทเลินเล่อ ละเมิด การกระทำที่มีขอบด้วยกฎหมายของรัฐบาลที่มีหน้าที่ดูแลรักษาประภาคารหรือเครื่องมือช่วยเดินเรือ²³⁰ เหล่านี้เป็นเหตุยกเว้นที่เจ้าของเรือสามารถยกขึ้นอ้างไม่

servants or agents or any person providing him insurance or other financial security has as a result of the incident in question, paid compensation for pollution damage, such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.

para.6: The right of subrogation provided...may also be exercised by a person other than those mentioned therein in respect of any amount of compensation for pollution damage which he may have paid but only the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.

²³⁰ Article 3 para.2: No liability for pollution damage shall attach to the owner if he proves that the damage:

(a) resulted from an act of war, hostilities, civil war, insurrection or a natural phenomenon of an exceptional, inevitable and irresistible character, or

(b) was wholly caused by an act or omission done with intent to cause damage by a third party, or

(c) was wholly caused by the negligence or other wrongful act of any

ต้องรับผิด สำหรับความเสียหายที่เกิดจากการที่ผู้เสียหายกระทำหรือ ละเว้นการกระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่อเจ้าของเรือสามารถยกขึ้นอ้างเพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดได้ทั้งหมด หรือบางส่วน²³¹

ในปัญหาซากทรัพย์ตามการประกันภัยทางทะเลซากทรัพย์นั้นอาจส่งผลกระทบให้เกิดความเสียหายได้หลากหลายรูปแบบ เช่น ซากเรือกีดขวางทางเข้าออกของท่าหรือซากหีบห่อสินค้าที่บรรจุสารอันตรายภายในไว้บนเปื้อนลงสู่ท้องทะเล ซึ่งตามขอบเขตการบังคับใช้อนุสัญญาฉบับนี้ใช้บังคับกับกรณีเฉพาะน้ำมันรั่วไหลออกจากเรือบรรทุกน้ำมันอย่างสินค้าบนเปื้อนลงสู่ทะเลและน้ำมันได้สร้างความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมเท่านั้นที่กำหนดให้เจ้าของเรือรับผิด สำหรับเจ้าของเรือผู้ต้องรับผิดตามอนุสัญญาเจ้าของเรือ คือ ผู้ที่จดทะเบียนเรือหรือไม่ได้จดทะเบียนแต่เป็นผู้ดำเนินการเรือของเจ้าของเรือผู้ดำเนินการต้องรับผิดชอบ

สำหรับปัญหาซากทรัพย์ตามการประกันภัยทางทะเลที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลทำคำสั่งละทิ้งให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลแต่ผู้รับประกันภัยทางทะเลกลับปฏิเสธคำสั่งละทิ้งนั้น ผู้เขียน

Government or other authority responsible for the maintenance of lights or other navigational aids in the exercise of that function.

para.3 "If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person."

²³¹ Article 3 para.3: If the owner proves that the pollution damage resulted wholly or partially either from an act or omission done with intent to cause damage by the person who suffered the damage or from the negligence of that person, the owner may be exonerated wholly or partially from his liability to such person.

เห็นว่าบุคคลที่ต้องรับผิดชอบต่อซากทรัพย์หากเป็นเรือบรรทุกน้ำมันในระวางอย่างสินค้า คือ ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเพราะเหตุว่าน้ำมันรั่วไหลออกจากเรือในขณะที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นเจ้าของเรือซึ่งต่อมาผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้ทำคำบอกกล่าวสละทิ้งให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลตาม article 3 para.1²³² บัญญัติว่า “the owner of the ship at the time of an incident...shall be liable for any pollution damage caused by the ship as a result of the incident.” และแม้ว่าผู้เอาประกันภัยทางทะเลจะตัดขาดกรรมสิทธิ์ไปด้วยคำสละทิ้งเขาก็ยังต้องรับผิดชอบเนื่องจากเป็นเจ้าของในขณะเกิดความเสียหายและเมื่อผู้รับประกันภัยทางทะเลชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายตามสัญญาประกันภัยที่ตกลงให้ชดใช้เรียบร้อยแล้วตามความเห็นของผู้เขียนเป็นกรณีที่อนุสัญญากำหนดว่า การที่มีบุคคลอื่นเข้ามาชดใช้ค่าเสียหายแทนเจ้าของเรือผู้เอาประกันภัยทางทะเล เช่น ตัวแทน (agents) ผู้รับประกันภัยทางทะเล (any person provided him insurance) หรือมีหลักประกันทางการเงิน เป็นต้น ชดใช้ให้กับผู้เสียหายบุคคลที่เข้ามาชดใช้นั้นสามารถรับช่วงสิทธิภายใต้อนุสัญญาได้ตามจำนวนที่ได้ชดใช้ตาม article 5 para. 5-6²³³ ผู้เขียนเห็นว่าลักษณะการรับช่วงสิทธิตามข้อบังคับในอนุสัญญานี้เป็นการรับช่วงสิทธิลักษณะไต่เบี่ยงให้ชดใช้ค่าเสียหายที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลได้ชดใช้และเป็นการรับช่วงสิทธิเฉพาะประโยชน์ในตัวของตัวเท่านั้นไม่ได้รับช่วงในส่วนหน้าที่ความรับผิดชอบด้วย เพราะฉะนั้นจึงไม่สามารถตีความให้การรับช่วงสิทธิของผู้รับประกันภัยทางทะเลด้วยการชดใช้ค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมันให้เป็นเจ้าของซากทรัพย์ทันที

ง) อนุสัญญาการป้องกันมลพิษจากเรือ (International Convention for the Prevention of Pollution from Ship 1973/78 MARPOL)

อนุสัญญา MARPOL มีขึ้นเพื่อป้องกันหลีกเลี่ยงและขจัดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเล

²³² Article 3 para.1 of CLC, *supra* note 223.

²³³ Article 5 para.5-6 of CLC, *supra* note 229.

ไม่ว่าจะเป็นมลพิษจากน้ำมันและสารอันตรายที่บรรจุในระวางอย่างสินค้า เป็นต้น อันเนื่องมาจากการปฏิบัติการหรือการประสมภัยพิบัติของเรือซึ่งมีการรับหลักการและได้มีการลงนามให้สัตยาบันบังคับใช้อนุสัญญาในปีค.ศ.1973 และต่อมาในปี ค.ศ.1978 ได้มีพิธีสารแก้ไขหลักการทั่วไปของอนุสัญญาเป็นการให้อำนาจในการเข้าตรวจตราการปฏิบัติตามข้อบังคับของเรือเพื่อป้องกันมลพิษทางทะเล²³⁴ ในอนุสัญญา MARPOL ประกอบด้วย 6 ภาคผนวก ดังนี้คือ

Annex I Regulations for the Prevention of Pollution by Oil เป็นข้อบังคับเพื่อป้องกันมลพิษจากน้ำมัน

Annex II Regulations for the Control of Pollution by Noxious Liquid Substances in Bulk เป็นข้อบังคับเพื่อการควบคุมสารเหลวอันตรายที่บรรจุในระวาง

Annex III Prevention of Pollution by Harmful Substances Carried by Sea in Packaged Form เพื่อการป้องกันการขนส่งสารอันตรายทางทะเลที่บรรจุในหีบห่อ เป็นต้น²³⁵ ในที่นี้จะศึกษาปัญหาซากทรัพย์ที่เป็นสินค้าในส่วนภาคผนวกที่ 3 ที่เกี่ยวกับการกำหนดข้อปฏิบัติในการขนส่งสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อเท่านั้น สำหรับภาคผนวกที่ 3 ได้มีการแก้ไข (Revised Annex III) และมีผลบังคับวันที่ 1 มกราคม ค.ศ.2010 ต่อเมื่อได้รับการยอมรับจากบรรดาสมาชิกทั้งหมดสองในสาม²³⁶ ข้อบังคับในภาคผนวกที่ 3 สามารถใช้บังคับได้กับเรือทุกประเภทและอนุสัญญานี้ใช้บังคับกับเรือที่ชักธงรัฐภาคีหรือเรือที่ไม่ได้ชักธงรัฐภาคีแต่หากดำเนินการภายใต้

²³⁴ Patricia Birnie, International Law & the Environment, third edition (New York: Oxford University Press Inc., 2009), p. 403.

²³⁵ MARPOL Convention,
<http://www.imo.org/conventions/contents.asp?doc_id=678&topic_id=258#2>

²³⁶ Annex III of MARPOL,
<http://www.amsa.gov.au/Marine_Environment_Protection/Revision_of_Annexes_I_and_II_of_MARPOL_73-78/Circular_Letter_2706.pdf>

อำนาจรัฐภาคี ตาม article 3 บัญญัติว่า “The present Convention shall apply to: (a) ships entitled to fly the flag of a Party to the Convention; and (b) ships not entitled to fly the flag of a Party but which operate under the authority of a Party.”

1) หลักเกณฑ์การปฏิบัติและข้อยกเว้นตามข้อบังคับในภาคผนวก

“สารอันตราย” (harmful substances) หมายถึง สารที่ถูกกำหนดใน The International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code) “บรรจุหีบห่อ” (packaged form) หมายถึง สิ่งที่ใช้บรรจุสารอันตราย²³⁷ การขนส่งสารอันตรายที่บรรจุหีบห่อต้องปฏิบัติตามรัฐบาลของรัฐสมาชิกในอนุสัญญากำหนดในเรื่องดังนี้ เช่น รายละเอียดของหีบห่อ การทำเครื่องหมาย ป้ายฉลาก เอกสารต่างๆ เป็นต้น²³⁸ สำหรับป้ายฉลากที่ติดหีบห่อต้องมีความคงทน แน่นหนาและบ่งบอกชื่อ (technical name) ให้ทราบและต้องระบุว่าหีบห่อนั้นได้บรรจุสาร

²³⁷ Regulation 1 para.1: Unless expressly provided otherwise, the regulations of this Annex apply to all ships carrying harmful substances in packaged form.

For the purpose of this Annex, “harmful substances” are those substances which are identified as marine pollutants in the International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG Code)*....

For the purposes of this Annex, “packaged form” is defined as the forms of containment specified for harmful substances in the IMDG Code.”

²³⁸ Regulation 1 para.2: “The carriage of harmful substances is prohibited, except in accordance with the provisions of this Annex.

para.3 To supplement the provisions of this Annex, the Government of each Party to the Convention shall issue, or cause to be issued, detailed requirements on packing, marking, labelling, documentation,...

อันตรายภายใน²³⁹ อย่างไรก็ตามมีข้อยกเว้นที่ไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามภาคผนวกนี้ คือ กรณีที่มีเหตุจำเป็นสามารถโยน (Jettison) หีบห่อที่บรรจุสารอันตรายทิ้งในทะเลเพื่อความปลอดภัยของเรือหรือเพื่อช่วยชีวิตทางทะเล²⁴⁰

รัฐเจ้าท่ามีสิทธิเข้าตรวจตราเรือที่จอดอยู่ที่ท่าหรือจอดอยู่ที่ชายฝั่งเพื่อควบคุมสอดส่องการปฏิบัติตามข้อบังคับของกัปตันและลูกเรือในการป้องกันมลพิษจากสารอันตรายและถ้าตรวจพบว่าไม่มีการปฏิบัติตามมาตรการดังกล่าวรัฐเจ้าท่ามีสิทธิห้ามเรือออกแล่นในทะเลจนกว่าเรือจะได้ดำเนินการตามมาตรการเพื่อการป้องกันมลพิษจากสารอันตราย²⁴¹

2) ผู้มีหน้าที่บังคับการให้เป็นไปตามข้อบังคับและผู้ต้องรับผิดชอบ

หากเกิดอันตรายเนื่องจากสารอันตรายที่บรรจุอยู่ในหีบห่อรั่วไหลลงสู่ทะเล (Incident) และหีบห่ออยู่ในเขตอำนาจของรัฐชายฝั่งซึ่งเขตอำนาจเป็นไปตามข้อกำหนดของ UNCLOS 1982

²³⁹ Regulation 3 para.1: “Packages containing a harmful substance shall be durably marked with the correct technical name (trade names alone shall not be used) and, further, shall be durably marked or labelled to indicate that the substance is a marine pollutant...”

²⁴⁰ Regulation 7 para.1: “Jettisoning of harmful substances carried in packaged form shall be prohibited, except where necessary for the purpose of securing the safety of the ship or saving life at sea.”

²⁴¹ Regulation 8: A ship when in a port or an offshore terminal of another Party is subject to inspection by officers duly authorized by such Party concerning operational requirements under this Annex, where there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the prevention of pollution by harmful substances.

In the circumstances given in paragraph 1 of this regulation, the Party shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of this Annex.

คือ รัฐชายฝั่งมีสิทธิอธิปไตยภายในอาณาเขตทางทะเลดังนี้ คือ บริเวณน่านน้ำภายใน ทะเลอาณาเขต ใกล้เคียงและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ รัฐชายฝั่งมีสิทธิหน้าที่เพื่อการป้องกันรักษาสภาพแวดล้อมจากมลพิษทางเรือภายในเขตดังกล่าวได้ รัฐชายฝั่งสามารถมีบทลงโทษตามกฎหมายภายในเรื่องละเมิดและสามารถกระทำการดังนี้ เช่น ดำเนินคดีตามกฎหมายภายในจัดส่งข้อมูลหลักฐานแสดงถึงการละเมิดให้รัฐเจ้าของธงหรือทางการเรือเพื่อดำเนินการต่อไป²⁴²

สำหรับซากทรัพย์ในการประกันภัยทางทะเล(พิจารณาเฉพาะซากทรัพย์ที่เป็นสินค้า) ผู้เขียนเห็นว่าสารอันตรายที่บรรจุในหีบห่อซึ่งขนส่งมาในระวางเรือหากเรือเกิดภัยพิบัติทางทะเลสินค้าเหล่านั้นก็กลายเป็นซากทรัพย์ถ้าผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่ยอมรับซากทรัพย์ที่ผู้เอาประกันภัยทางทะเลได้ทำคำบอกกล่าวสละทิ้งต่อมาซากทรัพย์ที่เป็นสารอันตรายสร้างความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลส่งผลกระทบต่อรัฐชายฝั่ง รัฐชายฝั่งเป็นรัฐที่มีเขตอำนาจอธิปไตยเป็นของตนเองตาม UNCLOS และสามารถบัญญัติกฎหมายภายในได้เองหรืออาจส่งข้อมูลให้รัฐเจ้าของธงดำเนินการพิจารณาต่อไปก็ได้ ดังนั้น ผู้กระทำผิดจึงอาจต้องรับผิดชอบตามกฎหมายภายในของรัฐชายฝั่งในเรื่องละเมิดและผู้ที่ทำหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายเนื่องจากซากทรัพย์คือผู้เอาประกันภัยทางทะเลเพราะในขณะที่ซากทรัพย์หรือสารอันตรายมีผู้เอาประกันภัยทางทะเลเป็นเจ้าของจึงต้องรับผิดชอบต่อผลกระทบของตน

²⁴² จิตชาย มุสิกบุตร, “ปัญหาของประเทศไทยจากการเข้าเป็นภาคีในอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ.1973 และพิธีสาร ค.ศ. 1978”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551), น. 63.

(4) The penalties specified under the law of a Party pursuant to the present Article shall be adequate in severity to discourage violations of the present Convention and shall be equally severe irrespective of where the violations occur.