

### บทคัดย่อ

อาจกล่าวได้ว่าการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกรรมที่มีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศอันส่งผลถึงธุรกรรมอีกประการที่มักต้องกระทำควบคู่กันไปด้วย นั่นคือการประกันภัยทางทะเลโดยวัตถุที่อาจเอาประกันภัยมิได้หลายประการซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องมีเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจและที่จะกล่าวถึงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ คือ ความรับผิดทางแพ่งของผู้ประกอบการขนส่งของทางทะเลที่อาจเกิดขึ้น จึงเป็นความเสี่ยงภัยอย่างหนึ่งที่เจ้าของเรือจำเป็นต้องมีประกันภัยเพื่อความรับผิดต่อบุคคลที่สามไม่ว่าจะเป็นการประกันภัยความรับผิดภาคบังคับหรือสมัครใจ ประเด็นที่น่าสนใจคือ การประกันภัยความรับผิดนั้นโดยปกติแล้วมักทำในรูปแบบของสัญญาประกันภัยแบบความรับผิดแต่คู่สัญญาอาจตกลงทำสัญญาประกันภัยความรับผิดในรูปแบบของสัญญาประกันวินาศภัยโดยแท้ก็ได้และหากทำในรูปแบบหลังนี้ย่อมก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่แตกต่างจากการทำสัญญาในรูปแบบแรกอย่างสิ้นเชิง เพราะบุคคลภายนอกผู้เสียหายย่อมไม่อาจเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ไม่ว่ากรณีใดๆ ตามหลักPrivity of Contract ซึ่งในการประกันภัยทางทะเลนั้น การทำประกันภัยความรับผิดจะทำสัญญาในรูปแบบดังกล่าวอยู่เป็นปกติ ดังจะเห็นได้จากกฎข้อหนึ่ง ชื่อว่า "Pay to be paid rule" อันเป็นกฎเกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยแบบสหการในรูปแบบP&I Club มีความหมายว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเงินออกไปก่อนเท่านั้นจึงจะได้รับการชดเชยคืนจากP&I Clubในภายหลัง ดังนั้น ความสำคัญของการประกันภัยแบบสหการในรูปแบบ P&I Clubจะอยู่ที่กฎหรือข้อบังคับโดยกฎหมายประกันภัยทางทะเลได้รับรองการมีผลใช้บังคับของกฎเหล่านี้อย่างเต็มที่ หรือในกรณีของผู้รับประกันภัยทางทะเลทั่วไปก็มักมีข้อสัญญาห้ามเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยอยู่ เรียกว่า "No action clause" ด้วยเหตุนี้ปัญหาจึงอาจเกิดขึ้นในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยนั้นไม่สามารถจะปฏิบัติตามกฎหรือข้อสัญญาได้อีกอันเนื่องจากการล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว เพราะผู้รับประกันภัยย่อมอ้างได้ว่าตนไม่มีหนี้ต้องชดเชย ส่งผลให้จำนวนเงินที่จะต้องมีการชดเชยตามสัญญาประกันภัยความรับผิดนั้นต้องสูญไปโดยปริยาย จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อบุคคลภายนอกผู้เสียหายซึ่งถือว่าเป็นบุคคลที่ควรได้รับประโยชน์จากการประกันภัยความรับผิดด้วยเช่นกัน

จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาประเด็นปัญหานี้พบว่าการจัดการกับปัญหาด้วยการให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงจะไม่ได้มีการยอมรับมากนัก แต่ปัจจุบัน หลักการเรียกร้องโดยตรงได้รับความสนใจมากขึ้น และถูกนำมาพิจารณาทั้งในระดับนานาชาติ ดังจะเห็นได้จากการมีอนุสัญญาหลายฉบับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ(IMO)และในระดับประเทศ นักวิชาการรวมถึงศาลของ

หลายประเทศที่ได้กล่าวถึงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ตัวอย่างเช่น ประเทศนอร์เวย์ ประเทศฝรั่งเศส รัฐควิเบค(ประเทศแคนาดา) ประเทศสหรัฐอเมริกาในบางมลรัฐ อาทิ มลรัฐ Louisiana เป็นต้น ล้วนมีความเห็นไปในทำนองว่า ในสถานการณ์เช่นนี้ ไม่ควรถือว่าผู้รับประกันภัยได้หลุดพ้นความรับผิดชอบไปโดยอัตโนมัติ โดยผู้เสียหายไม่มีโอกาสในพิสูจน์ความความผิดของผู้เอาประกันภัยและจำนวนค่าเสียหาย หลักการเรื่องนี้จึงเป็นไปเพื่อสร้างโอกาสในการได้รับชำระหนี้เท่าที่จะเป็นไปได้ นอกจากนี้ ยังมีการให้เหตุผลสนับสนุนการเรียกร้องโดยตรงว่า หลักการดังกล่าวนั้นสามารถนำมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลได้แม้ว่าจะไม่สอดคล้องต่อทางปฏิบัติของผู้รับประกันภัยทางทะเล อย่างไรก็ดี หลักการในเรื่องนี้ก็อาจจะสามารถนำมาใช้ในฐานะที่เป็นข้อยกเว้นได้ อีกทั้งจะเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่ายโดยอ้อมด้วย ไม่ว่าจะเป็นผู้เอาประกันภัยหรือเจ้าหนี้อื่นของผู้เอาประกันภัย ในหลายประเทศจึงมีแนวคิดว่าจะควรจะให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้ในบางกรณี และในการเรียกร้องโดยตรงนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับประกันภัยทางทะเลและบุคคลภายนอกอันเกี่ยวกับการยกข้อต่อสู้ก็เป็นข้อสำคัญในบริบทของกฎหมายพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวกับข้อสัญญาอนุญาตตุลาการและข้อต่อสู้ในเรื่องสิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัย ซึ่งในประเด็นนี้นักวิชาการของทุกประเทศที่ผู้เขียนศึกษาต่างเห็นตรงกันว่า นอกจากข้อต่อสู้ในเรื่องดังกล่าวแล้ว ข้อต่อสู้ในประการอื่น ศาลไม่ควรยอมให้ผู้รับประกันภัยยกขึ้นเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบได้ อันสะท้อนให้เห็นได้จากบทบัญญัติกฎหมายของประเทศนั้นๆ

แต่เมื่อมาพิจารณากรณีปัญหานี้ตามกฎหมายไทย ผลจากการศึกษาพบว่ายังคงขาดความชัดเจนในปัญหาดังกล่าวว่าการนี้ควรให้มีการเรียกร้องโดยตรงในส่วนของการประกันภัยทางทะเลหรือไม่ เพียงใด ทั้งในส่วนของบทบัญญัติเปิดเสร็จทั่วไปว่าด้วยหนี้ ไม่ว่าจะเป็นหลักการรับช่วงสิทธิ หลักการโอนสิทธิเรียกร้อง หลักการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกหนี้ หลักการแปลงหนี้ใหม่หรือหลักสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก ก็ไม่อาจนำมาปรับใช้ได้ เนื่องจากสิทธิของบุคคลภายนอกไม่อาจเกิดขึ้นได้เพราะถูกทำให้หมดสิทธิจากข้อสัญญาแล้ว และเมื่อพิจารณาหลักกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยค่าจูนซึ่งเป็นการประกันวินาศภัยที่มีภัยที่รับเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยที่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก อาจพอกล่าวได้ว่าบทบัญญัติส่วนนี้น่าจะรองรับในกรณีที่การประกันภัยแบบความรับผิดชอบและเป็นไปโดยบังคับเท่านั้น เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 887 ตรงที่ว่าประกันภัยค่าจูน คือสัญญาที่ผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย จะเห็นได้ว่าการรับประกันภัยแบบP&Iไม่ใช่การประกันภัยค่าจูนเพราะผู้ที่เรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยหรือสมาคมได้ มีแต่สมาชิกของ

สมาคมเท่านั้น จึงไม่น่าจะเหมาะสมที่จะนำบทบัญญัติส่วนนี้มาปรับใช้ในลักษณะกฎหมาย  
ใกล้เคียงอย่างยิ่งได้และในกรณีผู้รับประกันภัยทางทะเลทั่วไปก็ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้เพราะ  
การรับประกันภัยทางทะเลจะเป็นไปตามร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลซึ่งร่างกฎหมาย  
ดังกล่าวก็มีได้ให้คำตอบไว้ชัดเจน จึงไม่มีกฎหมายใดที่รองรับสิทธิของผู้เสียหายในการฟ้องคดี  
หรือดำเนินการเพื่อเยียวยาความเสียหายของตนไม่ว่าจะเป็นการเรียกร้องความเสียหายจากข้อ  
พิพาททางพาณิชย์นาวีใด แม้ว่ากรณีปัญหานี้แม้จะไม่ใช่วินิจฉัยเรื่อง แต่การมีกฎหมายในเรื่อง  
ก็อาจเป็นบทบัญญัติกฎหมายที่ช่วยเสริมให้หลักกฎหมายเกี่ยวกับการรับประกันภัยทางทะเลมีความ  
สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และมีข้อสังเกตว่ายังคงมีข้อพิพาททางพาณิชย์บางประการที่ยังไม่มีอนุสัญญา  
วางหลักไว้หรืออนุสัญญาบางฉบับมีหลักการดังกล่าวอยู่แต่ประเทศไทยยังไม่มีแผนจะเข้าเป็นภาคี  
รวมทั้งอนุสัญญาฉบับนั้นอาจยังไม่มีผลบังคับใช้ในเวลาอันใกล้นี้ จึงมีข้อเสนอดังต่อไปนี้ว่า การมี  
กฎหมายภายในของตนนั้นอาจเป็นทางเลือกหนึ่งเพื่อจัดการกับกรณีปัญหานี้ได้อย่างครบถ้วนใน  
ทุกแง่มุม แต่ดังกล่าวแล้วว่า โดยเฉพาะการรับประกันภัยแบบสมัครใจนั้น หลักการเรียกร้องโดยตรง  
ถือเป็นข้อยกเว้น ข้อพิจารณาสำคัญจึงอยู่ที่ขอบเขตที่เหมาะสม หากจะมีการเรียกร้องโดยตรงจาก  
บุคคลภายนอกซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรนำกฎหมายของประเทศนอร์เวย์และกฎหมายใหม่ของประเทศ  
อังกฤษมาเป็นต้นแบบ ดังนั้น จึงมีข้อพิจารณาหลายประการ หลักๆ ดังนี้

- 1.กฎหมายเรื่องนี้ไม่ควรใช้กับการรับประกันภัยต่อ
- 2.กฎหมายเรื่องนี้ไม่ควรจะให้สิทธิบุคคลภายนอกอย่างเป็นเอกเทศ
- 3.กฎหมายเรื่องนี้ควรคุ้มครองผู้เสียหายซึ่งเป็นเอกชนในทุกลักษณะความเสียหาย  
และเงื่อนไขในการมีสิทธิเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยควรมีเพียงการล้มละลายเท่านั้น
- 4.ในกรณีเป็นการรับประกันภัยโดยสมัครใจ และบุคคลภายนอกมีความสัมพันธ์เชิง  
พาณิชย์ กับผู้เอาประกันภัย บุคคลภายนอกสามารถละสิทธิในการเรียกร้องโดยตรงได้
- 5.การยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยไม่ควรเป็นสิ่งที่ทำได้ หากเป็นการปฏิเสธในการ  
ได้รับ ค่าสินไหมทดแทนอย่างสิ้นเชิงแต่ผู้รับประกันภัยยอมมีสิทธิหักเงินจำนวนหนึ่งออกจาก  
จำนวนที่จะจ่ายตามสัญญาประกันภัยเมื่อสัญญากำหนดไว้เช่นนั้น

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบันปรากฏอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องทางพาณิชย์นาวีและมีประเด็น  
เรื่องนี้อยู่หลายฉบับ ดังนั้น ในอนาคตประเทศไทยอาจพิจารณาเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา  
เหล่านั้นเพื่อเป็นอีกทางออกหนึ่งของกรณีปัญหานี้ด้วยก็ได้



### Abstract

It is unavoidable to say that carriage of goods by sea is a transaction that is important for international trade which affect another transaction; that is marine insurance, which is usually appeared parallel. There are so many type of insurable interest that entrepreneurs need to insure in order to reduce some risks in doing business but only civil liability of vessel operator is the subject to study in this thesis .So liability is a risk which shipowners possibly face up and need to have an insurance against third party risks regardless of compulsory or voluntary liability insurance. An interesting issue is liability insurance may not only be contracted in form of liability policy but also in form of indemnity policy, if parties choose to contract in the latter form ,its result is absolutely different from the former, because third parties cannot sue insurers directly according to principle of privity of contract,which,generally,liability insurance in marine insurance is regularly made in form of indemnity policy as can be seen from the rule relating to indemnity of mutual insurance in form of P&Iclub, called "Pay to be paid rule. This rule means insured (shipowner) must indemnify injured person before they are reimbursed from P&I Club.Therefor, the significant of P&I insurance will be focused on P&Iclub's Rules which these rules are valid by virtue of Marine Insurance Act or in case of marine insurer, also known as "No action clause. As the result of this term of contract, this probably leads to loophole in case that this term of contract cannot be fulfilled by insured because of shipowner's insolvency ,insurer is able to invoke that they don't have an obligation to indemnify,this situation caused a loss of coverage under marine liability insurance implicitly. Thus it is not fair for injured person who is suppose to obtain a financial benefit from the existence of liability insurance as well.

After writer studied regarding to above issue, it can be stated that direct action concept was not much accepted to tackle this problem in the past. However, today, such concept has been gradually more taken an interest and is considered both in international level as emergence of IMO convention and in national level, scholars including court in countries that is mentioned in this thesis,for instance, Kingdom of

Norway, Republic of France, State of Quebec(Canada)and in some state of United state of America such as State of Louisiana etc.all agreed in one direction that if aforesaid situation take place, marine insurer should not be automatically released from liability if injured person don't have an opportunity to proof a damage and damages.Hence, direct action concept is used for the purpose of increasing a chance to be indemnified as much as possible. Beside, there is a citation for supporting this concept that the said concept can be apply in case of marine insurance although it is not consistent with marine insurer's practice, nevertheless, direct action concept had better be used as an exception. Furthermore, a good result will come about toward insured and insured's creditor indirectly too; consequently, some countries have an idea to permit a direct action suit against marine insurer under statutory condition. Additionally, in direct action suit, the relationship between marine insurer and third party connecting with insurer's ability to rely on defenses is an important matter in context of maritime law especially about arbitration clause and insured's right to limit a liability, academician in every countries which writer researched unanimously approved that over and above these defenses, court should not authorize insurer to avail himself of others defenses in refusing his liability as appearance of provision of such countries.

When this issue was considered by Thai law, it can be said that it is not clear whether Thai law should permit a direct action suit in case of marine insurance and what the extend that third party should claim directly against marine insurer and P&I Club because general provision of obligation law which are consist of principle of subrogation, principle of assignment, principle of exercising of debtor's claim, principle of novation and principle of third-party beneficiary are not totally applicable to this problem on account of the right to be indemnified was exhausted by the term of contract and the provision of liability insurance that is regarded as an insurance against loss which insured's liability is a risk that was insured as a legal insurable interest, but this part of provision is presumably only applied to liability insurance in the form of liability policy and in the manner of compulsory liability insurance owing to definition of liability insurance in accordance with section 887 is a contract of indemnity on behalf of insured

it can be seen that P&I insurance is not a liability insurance since insured is the only one person who can claim against P&I Club. So It is not appropriate to apply such provision as the provision most nearly applicable. Moreover, such provision cannot be also applicable in case of marine insurer, in consequence of marine insurance is in line with Draft Thai Marine Insurance Act according to section 868 which there's no visible answer in the said act. Inasmuch as, there is no provision supporting injured person to claim or process for curing his damage for any arising out of maritime disputes. Even though this issue is not an urgent problem. To clarify this loophole by regulation as a subordinate provision will make the law of marine insurance more completely and it's noticeable that there's still some maritime disputes which are not in the framework of convention or Thailand have not had a plan to ratify certain conventions which permitted a direct action yet, encompassing few conventions may not enter into effect by near future. Therefore, it's considerable that national law should be a solution to tackle this problem in all aspect. Aforementioned that direct action is an exception especially in case of voluntary insurance, for this reason the scope of direct action is a substantial point which writer has an opinion that Norwegian law and new English law is a proper model law. So there are several main points to consider as following:

1. Direct action concept should not be applied in case of reinsurance.
2. The right to direct action should not be a separate right.
3. Law should protect injured person (private entity) for all type of damage and shipowner's bankruptcy should only be a precondition to proceed a direct action suit.
4. Injured person can waive the right to direct action as long as there is a commercial relationship with insured.
5. Insurers should not be allowed to rely on defenses which its effect absolutely denying liability, anyway, insurers is able to deduct sum insured before indemnifying.

However, at present, so many conventions which permit direct action, therefore, Thailand may ratify these conventions as another solution in future.