

บทคัดย่อ

อาจกล่าวได้ว่าการขนส่งทางทะเลเป็นธุรกรรมที่มีความสำคัญต่อการค้าระหว่างประเทศอันส่งผลถึงธุรกรรมอีกประการที่มักต้องกระทำควบคู่กันไปด้วย นั่นคือการประกันภัยทางทะเลโดยวัตถุประสงค์ที่อาจเอาประกันภัยมิได้หลายประการซึ่งผู้ประกอบการจำเป็นต้องมีเพื่อลดความเสี่ยงในการทำธุรกิจและที่จะกล่าวถึงในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ 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 Clubจะอยู่ที่กฎหรือข้อบังคับโดยกฎหมายประกันภัยทางทะเลได้รับการคุ้มครองมีผลใช้บังคับของกฎเหล่านี้เต็มที่ หรือในกรณีของผู้รับประกันภัยทางทะเลทั่วไปก็มักมีข้อสัญญาห้ามเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยอยู่ เรียกว่า “No action clause” ด้วยเหตุนี้ปัญหาจึงอาจเกิดขึ้นในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยนั้นไม่สามารถจะปฏิบัติตามกฎหรือข้อสัญญาได้อีกอันเนื่องจากการล้มละลายหรือมีหนี้สินล้นพ้นตัว เพราะผู้รับประกันภัยย่อมอ้างได้ว่าตนไม่มีหนี้ต้องชดเชย ส่งผลให้จำนวนเงินที่จะต้องมีการชดเชยตามสัญญาประกันภัยความรับผิดนั้นต้องสูญไปโดยปริยาย จึงก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อบุคคลภายนอกผู้เสียหายซึ่งถือว่าเป็นบุคคลที่ควรได้รับประโยชน์จากการประกันภัยความรับผิดด้วยเช่นกัน

จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาประเด็นปัญหานี้พบว่าการจัดการกับปัญหาด้วยการให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงจะไม่ได้รับการยอมรับมากนัก 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 อย่างไรก็ตาม หลักการในเรื่องนี้ก็อาจจะสามารถนำมาใช้ในฐานะที่เป็นข้อยกเว้นได้ อีกทั้งจะเป็นประโยชน์ต่อทุกฝ่ายโดยอ้อมด้วย ไม่ว่าจะเป็นผู้เอาประกันภัยหรือเจ้าหน้าที่อื่นของผู้เอาประกันภัย ในหลายประเทศจึงมีแนวคิดว่าจะให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้ในบางกรณี และในการเรียกร้องโดยตรงนั้น ความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับประกันภัยทางทะเลและบุคคลภายนอกอันเกี่ยวกับการยกข้อต่อสู้ก็เป็นข้อสำคัญในบริบทของกฎหมายพาณิชย์นาวีโดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เกี่ยวกับข้อสัญญาอนุญาตตุลาการและข้อต่อสู้ในเรื่องสิทธิในการจำกัดความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัย ซึ่งในประเด็นนี้นักวิชาการของทุกประเทศที่ผู้เขียนศึกษาต่างเห็นตรงกันว่า นอกจากข้อต่อสู้ในเรื่องดังกล่าวแล้ว ข้อต่อสู้ในประการอื่น ศาลไม่ควรยอมให้ผู้รับประกันภัยยกขึ้นเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบ อันสะท้อนให้เห็นได้จากบทบัญญัติกฎหมายของประเทศนั้นๆ

แต่เมื่อมาพิจารณากรณีปัญหานี้ตามกฎหมายไทย ผลจากการศึกษาพบว่ายังคงขาดความชัดเจนในปัญหาดังกล่าวว่าการนี้ควรให้มีการเรียกร้องโดยตรงในส่วนของการประกันภัยทางทะเลหรือไม่ เพียงใด ทั้งในส่วนของบทบัญญัติเบ็ดเสร็จทั่วไปว่าด้วยหนี้ ไม่ว่าจะเป็นหลักการรับช่วงสิทธิ หลักการโอนสิทธิเรียกร้อง หลักการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกหนี้ หลักการแปลงหนี้ใหม่หรือหลักสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอก ก็ไม่อาจนำมาปรับใช้ได้ เนื่องด้วยสิทธิของบุคคลภายนอกไม่อาจเกิดขึ้นได้เพราะถูกทำให้หมดสิทธิจากข้อสัญญาแล้ว และเมื่อพิจารณาหลักกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยค่าจูนซึ่งเป็นการประกันวินาศภัยที่มีภัยที่รับเสี่ยงเป็นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยที่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก อาจพอกล่าวได้ว่าบทบัญญัติส่วนนี้น่าจะรองรับในกรณีที่การประกันภัยแบบความรับผิดชอบและเป็นไปโดยบังคับเท่านั้น เนื่องจากเมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 887 ตรงที่ว่า การประกันภัยค่าจูน คือสัญญาที่ผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย จะเห็นได้ว่าการรับประกันภัยแบบP&I ไม่ใช่การประกันภัยค่าจูนเพราะผู้ที่จะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยหรือสมาคมได้ มีแต่สมาชิกของ

สมาคมเท่านั้น จึงไม่น่าจะเหมาะสมที่จะนำบทบัญญัติส่วนนี้มาปรับใช้ในลักษณะกฎหมาย
ใกล้เคียงอย่างยิ่งได้และในกรณีผู้รับประกันภัยทางทะเลทั่วไปก็ไม่สามารถนำมาปรับใช้ได้เพราะ
การประกันภัยทางทะเลจะเป็นไปตามร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลซึ่งร่างกฎหมาย
ดังกล่าวก็มิได้ให้คำตอบไว้ชัดเจน จึงไม่มีกฎหมายใดที่รองรับสิทธิของผู้เสียหายในการฟ้องคดี
หรือดำเนินการเพื่อเยียวยาความเสียหายของตนไม่ว่าจะเป็นการเรียกร้องความเสียหายจากข้อ
พิพาททางพาณิชย์นาวีใด แม้ว่ากรณีปัญหานี้แม้จะไม่ใช่ปัญหาเร่งด่วน แต่การมีกฎหมายในเรื่อง
นี้อาจเป็นบทบัญญัติกฎหมายที่ช่วยเสริมให้หลักกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลมีความ
สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น และมีข้อสังเกตว่ายังคงมีข้อพิพาททางพาณิชย์บางประการที่ยังไม่มีอนุสัญญา
วางหลักไว้หรืออนุสัญญาบางฉบับมีหลักการดังกล่าวอยู่แต่ประเทศไทยยังไม่มีแผนจะเข้าเป็นภาคี
รวมทั้งอนุสัญญาฉบับนั้นอาจยังไม่มีผลบังคับใช้ในเวลานี้ ดังนั้นจึงมีข้อเสนอดังต่อไปนี้ว่า การมี
กฎหมายภายในของต่อนั้นอาจเป็นทางเลือกหนึ่งเพื่อจัดการกับกรณีปัญหานี้ได้อย่างครบถ้วนใน
ทุกแง่มุม แต่ดังกล่าวแล้วว่า โดยเฉพาะการประกันภัยแบบสมัครใจนั้น หลักการเรียกร้องโดยตรง
ถือเป็นข้อยกเว้น ข้อพิจารณาสำคัญจึงอยู่ที่ขอบเขตที่เหมาะสม หากจะมีการเรียกร้องโดยตรงจาก
บุคคลภายนอกซึ่งผู้เขียนเห็นว่าควรมีกฎหมายของประเทศนอร์เวย์และกฎหมายใหม่ของประเทศ
อังกฤษมาเป็นต้นแบบ ดังนั้น จึงมีข้อพิจารณาหลายประการ หลักๆ ดังนี้

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

อย่างไรก็ดี ในปัจจุบันปรากฏอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องทางพาณิชย์นาวีและมีประเด็น
เรื่องนี้อยู่หลายฉบับ ดังนั้น ในอนาคตประเทศไทยอาจพิจารณาเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญา
เหล่านั้นเพื่อเป็นอีกทางออกหนึ่งของกรณีปัญหานี้ด้วยก็ได้