

บทที่ 1

บทนำ

1.1 สภาพปัญหาและความสำคัญของปัญหา

ในการค้าระหว่างประเทศครั้งหนึ่งๆย่อมมีธุรกรรมเข้ามาเกี่ยวข้องหลายประการอันก่อให้เกิดความสัมพันธ์ทางกฎหมายระหว่างบุคคลเหล่านั้นไม่ว่าทางสัญญา หรือ ละเมิด เช่น การซื้อขายสินค้าและการชำระราคาระหว่างประเทศ แต่โดยหลักแล้วการค้าระหว่างประเทศจะดำเนินไปได้ก็ด้วยการขนส่งระหว่างประเทศซึ่งการขนส่งทางทะเลเป็นรูปแบบที่นิยมมากที่สุด การขนส่งข้ามประเทศจึงเป็นธุรกรรมหนึ่งที่มีความสำคัญและส่งผลกระทบต่อธุรกรรมอีกประการหนึ่งคือ การทำประกันภัยทางทะเลเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยทางทะเลทั้งหลาย แต่ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะมุ่งเน้นถึงความเสี่ยงภัยของผู้ประกอบการขนส่งทางทะเลที่เป็นความรับผิดชอบทางแพ่ง โดยเจ้าของเรือสามารถที่จะถ่ายโอนความเสี่ยงภัยของตนไปยังผู้อื่นด้วยวิธีการประกันภัยความรับผิดชอบในส่วนของการประกันภัยทางทะเลจะมีองค์กรเพื่อรับประกันความเสี่ยงภัยที่เป็นความรับผิดชอบอยู่หลายองค์กร และองค์กรที่มีบทบาทมากที่สุด คือสมาคมผู้รับประกันภัยแบบสหการในรูปของ P&I Club¹ ประเด็นที่น่าสนใจก็คือ เนื่องด้วยการนำความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบมาเป็นวัตถุประสงค์แห่งการเอาประกันภัยสามารถทำได้สองรูปแบบ คือทำในรูปแบบของการประกันวินาศภัยโดยแท้ (Indemnity Policy) หรือในรูปแบบของการประกันภัยแบบความรับผิดก็ได้² (หลายประเทศเรียกว่าการประกันภัยค่าจูน) โดยผลลัพธ์ของการทำสัญญาในแต่ละรูปแบบมีผลต่อบุคคลภายนอกและผู้เอาประกันภัยไม่เหมือนกัน กล่าวคือ หากทำสัญญาในรูปแบบที่สองโดยหลักการแล้ว เมื่อผู้เอาประกันภัยถูกเรียกร้องให้รับผิดชอบไม่ว่าในทางละเมิดหรือสัญญา

¹ P&I Club ย่อมาจาก Protection and Indemnity Club เป็นองค์กรที่รับประกันภัยทางทะเลประเภทหนึ่งที่มีต้นกำเนิดและพัฒนาขึ้นในประเทศอังกฤษ รายละเอียด ดูในบทที่สองต่อไป

² ในอดีตการทำประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามยังไม่ได้เป็นที่นิยมมากนัก แต่อย่างไรก็ดีการประกันภัยดังกล่าวเริ่มทำกันมากขึ้นและสำหรับการประกันภัยทางทะเลที่ทำกับ P&I Club อาจกล่าวได้ว่าเป็นเรื่องจำเป็นต่อผู้เป็นเจ้าของเรือเป็นอย่างมาก ในปัจจุบันนี้เจ้าของเรือกว่า 90% ทำประกันภัยกับ P&I Club ทั้งสิ้น

ผู้รับประกันภัยมักเข้ามาเกี่ยวข้องในคดีตั้งแต่แรก กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายสามารถฟ้องคดีได้กับทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย แต่หากทำในรูปแบบแรก ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับภาระเกี่ยวกับการดำเนินคดีทั้งหมดเมื่อถูกบุคคลภายนอกฟ้องคดี จึงมีข้อพิจารณาถึงรูปแบบของการรับประกันภัยของผู้รับประกันภัยทางทะเล และP&I Clubว่าเป็นไปในรูปแบบใดซึ่งตามแนวคำพิพากษาของศาลต่างประเทศได้อธิบายว่า การรับประกันภัยความรับผิดในการประกันภัยทางทะเลไม่ใช่การรับประกันภัยแบบความรับผิดและโดยเฉพาะในกรณีของP&I Clubหากพิจารณาประกอบกับกฎของสมาคมข้อหนึ่งคือ Pay to be paid หรือ Pay first Clause³ รวมถึงข้อกำหนดในกฎของP&I Clubที่มีลักษณะเป็นการจำกัดการเข้ามาในคดีของบุคคลภายนอก หรือ จำกัดตัวบุคคลที่จะได้รับประโยชน์จากสมาคมไว้⁴ ยิ่งเป็นที่ชัดเจนถึงรูปแบบของสัญญาที่ใช้ และกฎหมายประกันภัยทางทะเลก็ได้รับรองให้กฎหมายเหล่านี้มีผลตามกฎหมายได้ส่วนในกรณีของการรับประกันภัยโดยบริษัทรับประกันภัยทางทะเล(Underwriter)ก็มักปรากฏข้อสัญญาที่มีลักษณะเป็นการกำหนดเงื่อนไขการใช้สิทธิของบุคคลภายนอกเช่นเดียวกันเรียกว่า Indemnity Clause ดังนั้น เมื่อตลาดประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเกี่ยวกับความรับผิดต่อบุคคลที่สามซึ่งอาจได้รับความเสียหายอันเกิดจากการเดินเรือเป็นการรับประกันภัยความรับผิดแบบการประกันวินาศภัยโดยแท้ จึงส่งผลให้บุคคลภายนอกเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้จากผู้เอาประกันภัยเท่านั้นอันเป็นไปตามหลัก Privity of contract ผลที่ตามมาคือหากผู้เอาประกันภัยไม่อาจชดใช้ความเสียหายเพราะล้มละลาย ย่อมมีผลเท่ากับไม่สามารถปฏิบัติตาม Indemnity Clause หรือ Pay to be paid Clause ได้ซึ่งที่ผ่านมาผู้รับประกันภัยมักอาศัยสถานการณ์ดังกล่าวเป็นช่องทางในการหลบเลี่ยงความรับผิดโดยอ้างว่าตนยังไม่มีความรับผิดต่อผู้เอาประกันภัยเป็นเหตุให้ในที่สุดจำนวนเงินที่ควรจะต้องจ่ายแก่บุคคลภายนอกผู้เสียหายต้องสูญไป ทั้งๆที่บางกรณีผู้เอาประกันภัยยังคงต้องรับผิดต่อบุคคลภายนอก แม้การอ้างเช่นนั้นจะมีความชอบธรรมระหว่างคู่สัญญา แต่ย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้เสียหาย เนื่องจากการยากที่จะได้รับการ

³ กฎข้อนี้มีผลเป็นการสร้างหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยให้ต้องชดใช้ความเสียหายแก่บุคคลภายนอกเสียก่อนจึงจะมาเรียกร้องต่อสมาคมได้ สืบค้นจาก

<www.en.wikipedia.org/wiki/protection_and_indemnity_insurance>

⁴ ตัวอย่างเช่นที่ปรากฏในกฎของ West of England P&I Club , chapter 2, Rule 10 , 2008

ชดใช้โดยผ่านกระบวนการในคดีล้มละลาย⁵ ผลสุดท้าย บุคคลภายนอกอาจไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายใดๆเลย ในต่างประเทศจึงมีการศึกษากันว่า หากผู้เอาประกันภัยไม่สามารถปฏิบัติตามสัญญาหรือกฎข้อนี้ได้ กรณีควรจะอนุญาตให้ผู้เสียหายเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยทางทะเลหรือP&I Club แทน ได้ในกรณีใด และในขอบเขตเพียงใด ในช่วงแรกนั้นการจัดการกับปัญหาโดยการให้สิทธิบุคคลภายนอกไปเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยทางทะเลรวมทั้ง P&I Club ไม่ได้รับการยอมรับมากนักเนื่องจากขัดต่อหลักการพื้นฐานของสัญญา แต่ต่อมาในบางประเทศก็เริ่มมีแนวคิดว่าอย่างน้อยที่สุด ควรจะมีการให้สิทธิบุคคลภายนอกได้ในบางกรณี ประเทศเหล่านั้นจึงมีกฎเกณฑ์ทางกฎหมายในการจัดการกับปัญหาดังกล่าวเพื่อแก้ไขความไม่เป็นธรรมที่เกิดขึ้น⁶

ส่วนในประเทศไทย จะเห็นได้ว่า พัฒนาการในเรื่องของการประกันภัยทางทะเลยังไม่มี ความสมบูรณ์เท่ากับในหลายๆประเทศ แม้จะได้มีร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลขึ้นแล้วแต่ยังคงไม่มีผลใช้บังคับ ในปัจจุบันจึงยังไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ใช้ในการประกันภัยทางทะเล อยู่นั่นเอง และสำหรับปัญหาในเรื่องนี้ก็ไม่มีความชัดเจนว่า กฎหมายจะอนุญาตให้มีการเรียกร้อง โดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและP&I Club ได้หรือไม่ ในกรณีที่มีการนำเอาความรับผิดของ บุคคลภายนอกมาเป็นวัตถุประสงค์แห่งการประกันภัยตามสัญญาประกันภัยทางทะเล ซึ่งหากพิจารณา สภาพปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว อาจกล่าวได้ว่า ไม่ว่าการทำสัญญาจะเป็นไปเพื่อประโยชน์ของผู้เอา ประกันภัยหรือบุคคลภายนอกก็ตาม แต่บุคคลที่ได้รับความเสียหายอย่างแท้จริงคือ บุคคลภายนอก ไม่ใช่ผู้เอาประกันภัยที่ทำสัญญาประกันภัยความรับผิด จึงมีข้อน่าจะคิดว่ากรณีควร ให้สิทธิบุคคลภายนอกไปเรียกร้องได้โดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลหรือไม่ เพียงใดโดยเฉพาะ ในเรื่องของการยกข้อต่อสู้ที่สืบเนื่องจากสัญญาประกันภัย(ทางทะเล)ของผู้รับประกันภัยต่อ บุคคลภายนอก ซึ่งเป็นปัญหาอย่างมากในกรณีของP&I Clubว่ากฎหรือข้อตกลงของสมาคมจะมี ผลต่อบุคคลภายนอกเพียงใดหรือไม่ในกรณีของผู้รับประกันภัยทางทะเลทั่วไปก็เป็นปัญหาว่าเป็น การสมควรหรือไม่ที่จะให้ข้อตกลงอันเป็นการเฉพาะระหว่างคู่สัญญามามีผลในทางลบต่อ

⁵ ดูบทที่ 4 ต่อไป

⁶ อย่างไรก็ตาม ในบางประเทศกฎหมายในเรื่องนี้ ไม่ได้ปรากฏในประมวลกฎหมาย พาณิชยณาวี หรือ กฎหมายประกันภัยทางทะเล แต่มักอยู่ในกฎหมายกลาง เช่น ประมวลกฎหมาย ประกันภัยของบางมลรัฐในสหรัฐอเมริกา รายละเอียดโปรดดูในบทที่สามต่อไป

บุคคลภายนอกที่ไม่ได้มีส่วนรู้เห็นหรือตกลงด้วย⁷ อาทิ ข้อสัญญาที่กำหนดหน้าที่ให้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติเมื่อมีการเรียกร้องตามสัญญาประกันภัย(ทางทะเล) แม้ในช่วงเวลานี้ประเทศไทยจะยังไม่มีกฎหมายที่จะใช้บังคับแก่การประกันภัยทางทะเลและยังไม่มีการจัดตั้ง P&I Club ขึ้นในประเทศไทย แต่อาจกล่าวได้ว่าเรื่องนี้เป็นบทบัญญัติกฎหมายที่ช่วยเสริมให้กฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลมีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น เพราะเหตุที่ร่างพระราชบัญญัติก็ไม่ได้ปรากฏหลักเกณฑ์ในเรื่องการเรียกร้องของบุคคลภายนอกต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลเอาไว้เลย และเมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ทั้งในส่วนที่ว่าด้วยการประกันภัยค้ำจุนแล้วก็ไม่สามารถนำมาปรับใช้ในฐานะกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่งได้เพราะมาตรา 868 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์วางหลักว่าการประกันภัยทางทะเลให้เป็นไปตามกฎหมายเฉพาะ อีกทั้งบรรพ 2 ว่าด้วยบทเบ็ดเสร็จแห่งนั้นก็ไม้อาจนำมาปรับใช้ได้เหมาะสม จึงไม่มีกฎหมายที่จะนำมาปรับใช้กับกรณีปัญหา วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งศึกษาความเหมาะสมของหลักเกณฑ์การให้สิทธิบุคคลภายนอกในการเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและ P&I Club หากแนวทางในแก้ปัญหาเป็นมาตรการทางกฎหมายรวมถึงพิจารณาแนวทางการแก้ปัญหาในประการอื่นที่ไม่ใช่มาตรการทางกฎหมายด้วยแม้จะมีผลเป็นการเยียวยาให้แก่บุคคลในส่วนน้อยก็ตาม

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาถึงแนวคิดและบทบัญญัติกฎหมายของประเทศต่างๆในเรื่องของการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและ P&I club รวมทั้งข้อถกเถียงเกี่ยวกับประเด็นนี้ในอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง
2. เพื่อศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการนำบทบัญญัติกฎหมายไทยที่มีอยู่มาปรับใช้ในเรื่องของการให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล และ P&I Club
3. เพื่อความชัดเจนในประเด็นปัญหาต่างๆที่เกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องโดยตรงและศึกษาหาแนวทางที่เหมาะสมต่อประเทศไทยในการมีกฎเกณฑ์ทางกฎหมายเป็นการเฉพาะในการ

⁷ในทางกลับกันมีผู้อธิบายว่าตามหลัก Privity of contract แล้วบุคคลภายนอกสัญญา ย่อมไม่ต้องผูกพันตามสัญญานั้นจึงเท่ากับว่าหากมองในมุมนี้ อาจกล่าวได้ว่า บุคคลภายนอกไม่จำเป็นต้องผูกพันตามข้อตกลงในสัญญาอยู่แล้ว แต่อย่างไรก็ดี กรณีอาจมีความจำเป็นหากว่ามีการปรับใช้หลักของการรับช่วงสิทธิ รายละเอียดโปรดดูในบทที่สามในส่วนของกฎหมายอังกฤษต่อไป

ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและP&I Club รวมถึงแนวทางแก้ไข ปัญหาในประการอื่นๆเพื่อป้องกันมิให้เป็นปัญหาต่อไปในอนาคต

1.3 วิธีการศึกษา

การศึกษาค้นคว้าในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะใช้วิธีการวิจัยทางเอกสาร(Documentary Research) ทั้งจากหนังสือคำอธิบายกฎหมาย บทความทางวิชาการ เอกสารทางวิชาการที่สำคัญ ตั๋วบทกฎหมาย วิทยานิพนธ์ที่เกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหา ทั้งในส่วนที่เป็นภาษาไทยและ ภาษาต่างประเทศและคำพิพากษาของศาลในต่างประเทศที่ได้วินิจฉัยประเด็นต่างๆอันเกี่ยวข้องกับกรณีปัญหาไว้ รวมทั้งข้อมูลจากอินเทอร์เน็ตเพื่อนำมาวิเคราะห์หาแนวทางในการคุ้มครอง บุคคลภายนอก

1.4 ขอบเขตการศึกษา

1.ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาแนวคิดในการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลในบางประเทศ อันได้แก่ ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศอังกฤษ ประเทศ นอร์เวย์ ประเทศฝรั่งเศส และประเทศสเปน

2.ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มุ่งศึกษาเปรียบเทียบกฎหมายของประเทศต่างๆและแนวทาง ในการปรับใช้กฎหมายในแง่มุมต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและP&I Club ทั้งในระบบกฎหมาย Common law และ Civil law ซึ่ง ประกอบด้วยประเทศต่างๆ ดังนี้ 1.กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาในบางมลรัฐ อันได้แก่ มลรัฐ Louisiana มลรัฐ Wisconsin มลรัฐ Alabama มลรัฐ California และ กฎหมายของเครือรัฐ เปอร์โตริโก 2.กฎหมายของประเทศอาร์เจนตินา 3. กฎหมายของประเทศนอร์เวย์และสวีเดน 4. กฎหมายของประเทศฝรั่งเศส 5.กฎหมายของรัฐควิเบค(ประเทศแคนาดา) 6.กฎหมายของประเทศ อังกฤษ และ 7.กฎหมายของประเทศเยอรมัน

3.ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะได้วิเคราะห์ถึงปัญหาในการปรับใช้กฎหมายไทยที่มีอยู่ รวมทั้งขบวนการในเสนอแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้สิทธิบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อ ผู้รับประกันภัยทางทะเลในบางประเทศได้แก่ ประเทศอังกฤษ มลรัฐนิวยอร์ก (ประเทศ สหรัฐอเมริกา) สาธารณรัฐโครเอเชีย และประเทศสเปน

1.5 สมมุติฐานของการวิจัย

ปัจจุบันนี้ ได้มีการให้ความสำคัญในเรื่องของการคุ้มครองบุคคลภายนอกในฐานะที่เป็นผู้เสียหายโดยเฉพาะอย่างยิ่งจากการกระทำละเมิดซึ่งมักปรากฏตามอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับความรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมอันเป็นเรื่องของมลพิษที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินเรือ นอกเหนือจากนี้ยังมีแนวคิดในการจัดทำอนุสัญญาหลายฉบับที่ให้ความสำคัญต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการเดินเรือ เช่น บุคคลที่ทำงานประจำบนเรือ เพื่อเป็นการจัดระเบียบกฎหมายในเรื่องดังกล่าวจึงได้มีข้อเสนอจากองค์กรต่างๆ โดยเฉพาะองค์การทางทะเลระหว่างประเทศหรือIMO(International Maritime Organization) ให้มีระบบการประกันภัยทางทะเลแบบบังคับ(Compulsory Maritime Insurance) และการสร้างระบบการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลรวมทั้งP&I Club ได้โดยตรงซึ่งในอนุสัญญาหลายฉบับของIMO รัฐสามารถได้รับประโยชน์จากกลไกของอนุสัญญาที่วางไว้ แต่นอกเหนือจากรัฐแล้ว ยังมีความเสียหายในลักษณะอื่นๆอีกที่อาจเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกที่เป็นเอกชน เรื่องนี้เป็นประเด็นปัญหาที่มีมานานแล้วในต่างประเทศและได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ถึงความเหมาะสมของหลักเกณฑ์ที่ใช้เป็นอย่างมาก จึงควรศึกษาเพื่อหาความสมดุลของหลักเกณฑ์ทางกฎหมายในเรื่องนี้

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- 1.ได้ทราบถึงแนวคิดและพัฒนาการของการมีกฎหมายที่ให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยและ P&I Club ในประเทศต่างๆรวมทั้งประเด็นปัญหาในรายละเอียดของหลักกฎหมาย ทั้งในกรอบของกฎหมายระหว่างประเทศและกฎหมายภายในของประเทศต่างๆ
- 2.ได้ทราบถึงแง่มุมต่างๆ ในการปรับใช้กฎหมายของศาลและความเห็นทางกฎหมายรวมทั้งทางปฏิบัติของทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องกับปัญหาการให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยและP&I Club รวมถึงได้ทราบประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปรับใช้กฎหมายไทยที่มีอยู่
- 3.ได้ทราบถึงข้อดีและข้อเสียของรูปแบบในการรับประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและได้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขประเด็นปัญหาต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและ P&I Club เพื่อนำไปสู่การหามาตรการในการคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้เสียหาย หรือเพื่อพิจารณารูปแบบในการให้ความคุ้มครองแก่บุคคลภายนอกทางกฎหมายที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย