

บทที่ 2

ความทั่วไปเกี่ยวกับการใช้สิทธิเรียกร้องของบุคคลภายนอก ต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล

2.1 ประเภทของผู้รับประกันภัยทางทะเล

เป็นที่ทราบกันดีว่า ประเทศอังกฤษจัดได้ว่าเป็นประเทศที่มีอิทธิพลและบทบาทสำคัญอย่างมากในฐานะที่เป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดสำหรับธุรกิจประกันภัยรวมทั้งเป็นตลาดเพื่อการรับประกันภัยต่อด้วย ดังนั้น จึงควรกล่าวถึงองค์กรผู้รับประกันภัยที่สำคัญในประเทศอังกฤษซึ่งมีอยู่หลายองค์กร และต่างมีประวัติศาสตร์ของตนเอง อย่างไรก็ตาม จะได้นำถึงองค์กรผู้รับประกันภัยที่เรียกว่า P&I Club เป็นพิเศษเพราะองค์กรดังกล่าวพัฒนาขึ้นเพื่อเป็นส่วนเสริมของระบบการรับประกันภัยที่มีอยู่และมีความน่าสนใจในตัวเอง

1. สถาบันลอยด์แห่งลอนดอน (Lloyd's London)

สถาบันดังกล่าวนี้ อาจกล่าวได้ว่าเริ่มต้นจากการที่มีกลุ่มชนกลุ่มหนึ่งที่ได้นำเอาธุรกิจประกันภัยทางทะเลเข้ามาในประเทศอังกฤษและจากนั้นธุรกิจนี้ก็ได้รับการเผยแพร่และพัฒนาขึ้นในประเทศอังกฤษ เมื่อประกอบกับการที่ในสมัยนั้น ประเทศอังกฤษเป็นมหาอำนาจทางทะเล ธุรกิจนี้จึงตอบสนองการขนส่งของทางทะเลเป็นอย่างดี โดยตามประวัติศาสตร์ กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลฉบับแรกที่พบ ณ กรุงลอนดอนเป็นกรมธรรม์ที่ลงวันที่ 20 กันยายน ค.ศ. 1547 ซึ่งเขียนเป็นภาษาอิตาเลียน คำว่า POLICY ในภาษาอังกฤษ จึงกล่าวกันว่ามีที่มาจากภาษาอิตาเลียน คือ POLLIZZA โดยในสมัยนั้นยังไม่มีองค์กรผู้รับประกันภัยที่เรียกว่า บริษัท ดังนั้น สถานที่ที่เป็นศูนย์กลางในการติดต่อสื่อสารกันระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจนี้ คือ ร้านกาแฟและเป็นจุดกำเนิดของสถาบันลอยด์ ในช่วงแรกสถานที่ดังกล่าวเป็นเพียงสถานที่เพื่อการพบปะพูดคุยกันของบุคคลที่เกี่ยวข้องในการขนส่งทางทะเลเท่านั้น และยังไม่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัยมากนัก แต่ร้านกาแฟแห่งนี้ก็เป็นที่รวบรวมข้อมูลไว้มากมายไม่ว่าจะเป็นข้อมูลเกี่ยวกับเรือ เทียบเส้นทางของเรือ อัตราราคาสินค้า ฯลฯ ที่เป็นประโยชน์ต่อผู้ที่เกี่ยวข้องในธุรกิจการขนส่งของทางทะเล เช่น พ่อค้า นักเดินเรือ นายทุนที่ให้กู้เงิน นายหน้าประกันภัย เป็นต้น¹ และมีการออกเอกสารคล้ายกับใบปลิวเพื่อเป็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารในเรื่องดังกล่าวให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับทราบรวมถึง

¹สิทธิโชค ศรีเจริญ, "LLOYD'S INSURANCE", ดุลพินิจ, ฉบับที่ 4, ปีที่ 36, น.4 (2532).

บุคคลทั่วไปที่สนใจเรียกว่า Lloyd's News² ซึ่งในปัจจุบันคือ Lloyd's Newspaper ในขณะเดียวกัน ที่นี้ยังเป็นสถานที่เอาไว้พบปะกันระหว่างผู้ที่ทำงานบนเรือ อาทิ เช่น ลูกเรือ นายเรือด้วย ในเวลาต่อมา กิจการได้เริ่มพัฒนาอย่างเป็นกิจจะลักษณะมากขึ้น โดยมีบุคลากรเพิ่มเติม คือนายหน้าประกันภัย ซึ่งหมายถึงบุคคลที่ทำหน้าที่ดูแลสำนักงานและเป็นผู้ที่คอยสอบถามรายละเอียดต่างๆ เกี่ยวกับการเสี่ยงภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยย่อมมีหน้าที่ในการเปิดเผยข้อเท็จจริงต่างๆ เพื่อนำมาระบุในกรมธรรม์ หลังจากนั้นข้อมูลเหล่านี้จะถูกนำไปให้ผู้รับประกันภัยพิจารณาเพื่อลงชื่อรับประกันความเสี่ยงนั้นพร้อมกับแจ้งว่าจะรับประกันภัยก็เปอร์เซ็นต์ เมื่อเวลาผ่านไป กิจการของนายลอยด์ยังคงอยู่ และมีการจัดตั้งคณะกรรมการของลอยด์ขึ้น (Lloyd's Coffee House)³ มาบริหารงาน (Lloyd's Insurance) ต่อมาได้มีการจัดให้มีบุคลากรเพิ่มเติมอีก คือเลขานุการของคณะกรรมการบริหาร มีบทบาทเป็นผู้ที่ทำหน้าที่ประสานงาน ประชาสัมพันธ์ อำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่มาติดต่อกับองค์กร และมีบทบาทหลักคือ หาหนทางในการขยายวิธีการรับประกันภัยให้กว้างขวางกว่าเดิม ขจัดข้อขัดข้องในการบริหารงาน รวมถึงเรื่องของการออกกรมธรรม์และการจ่ายค่าสินไหมทดแทน รวมทั้งต้องพยายามสร้างเครือข่ายให้เกิดขึ้นทั่วโลกจึงเกิดบุคลากรเพิ่มขึ้นมาอีกคือตัวแทน และตัวแทนช่วงของสถาบัน (Lloyd's Agent and sub-Agent) บุคคลนี้คือผู้ทำหน้าที่ในการส่งข้อมูลเกี่ยวกับการผจญภัยทางทะเลหรือรายละเอียดของเรือต่างๆ จากทั่วโลกให้แก่สถาบันรวมถึงข้อมูลใดๆ ก็ตามที่เป็นประโยชน์ต่อสถาบันเพราะอาจทำให้สามารถคาดคะเนสถานการณ์ต่างๆ ได้ดีกว่าผู้รับประกันภัยรายอื่น ในช่วงเวลานี้นับเป็นการก่อตั้งสถาบันลอยด์ขึ้นอย่างเป็นทางการและเพื่อความเจริญรุ่งเรืองของสถาบันให้มากยิ่งขึ้น จึงมีคณะกรรมการคนหนึ่งเสนอให้มีการจัดทำหนังสือพิมพ์เพื่อเสนอข่าวสารต่างๆ ที่เกี่ยวกับวงการการค้า รวมทั้งธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล โดยใช้ชื่อว่า Lloyd's List ซึ่งจะมีรายละเอียดมากกว่าที่จัดทำในสมัยที่นาย EDWARD LLOYD ยังมีชีวิตอยู่ คือมีเนื้อหาในหลายเรื่อง อาทิ เรื่องที่เกี่ยวข้องกับการค้า การขนส่ง การประกันภัย การเงิน และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น⁴ ในเวลา

² เฟิงอ้าง, น. 5.

³ เฟิงอ้าง, น. 7.

⁴ รศ.ดร.กำชัย จงจักรพันธ์, คำอธิบายกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 3, (โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552) น. 292.

ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงสำคัญครั้งหนึ่ง คือการออกกฎหมายชื่อว่า The Lloyd's Act ในปี 1871⁵ เพื่อก่อตั้งให้สถาบันแห่งนี้เป็นนิติบุคคลตามกฎหมายเนื่องจากแต่ก่อนกฎหมายหลายฉบับที่ออกมาควบคุมการประกอบธุรกิจประกันภัยไม่สามารถใช้บังคับกับการประกอบการในลักษณะกลุ่มบุคคลได้ ปัจจุบันสถาบันลอยด์จึงอยู่ภายใต้กฎหมายดังกล่าวฉบับปีล่าสุด คือ ปี 1982 ซึ่งพระราชบัญญัตินี้จะกำหนดเกี่ยวกับโครงสร้าง การบริหารงานของสถาบันลอยด์ การเลือกตั้ง คณะกรรมการ การเข้าเป็นสมาชิกของสถาบัน การเข้าเป็นนายหน้าจดทะเบียนและยังเป็นที่กฎหมายที่ให้อำนาจสถาบันนี้ออกกฎหรือระเบียบต่างๆให้ทุกคนในตลาดต้องปฏิบัติเพื่อให้ระบบต่างๆเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพด้วย⁶ ต่อมาเมื่อประมาณศตวรรษที่ 19 ได้มีการเปลี่ยนแปลงครั้งสำคัญอีก คือได้มีการปรับเปลี่ยนให้นิติบุคคลเข้าเป็นสมาชิกของสถาบันลอยด์ได้⁷ โดยการรับประกันภัยของผู้รับประกันภัยแต่ละรายนั้นจะแสดงออกโดยการลงลายมือชื่อในเอกสารโดยผ่านตัวกลาง ซึ่งถือเป็นธรรมเนียมปฏิบัติของสถาบันลอยด์ที่มีมาแต่เดิม กล่าวคือ ผู้ที่ต้องการจะเอาประกันภัยจะต้องติดต่อผ่านนายหน้าประกันภัย(Lloyd's Brokers)เท่านั้น โดยนายหน้าประกันภัยจะเป็นผู้ให้คำแนะนำ ปรีกษาในเรื่องต่างๆ เช่น อัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม กลุ่มผู้รับประกันภัยที่เหมาะสมกับความเสี่ยงภัยนั้น และเป็นผู้ที่คอยรับฟังข้อมูลต่างๆจากผู้เอาประกันภัยและนำไปเจรจาต่อรองกับผู้รับประกันภัยอีกที โดยฝ่ายของผู้รับประกันภัยนั้นจะมีความหลากหลายทั้งกรณีที่เป็นการประกันภัยทางทะเล และไม่ใช้การประกันภัยทางทะเล ผู้รับประกันภัยแต่ละกลุ่มจะมีความเฉพาะด้านของตนเองในการรับประกันภัยในเรื่องนั้นๆ เรียกกลุ่มผู้รับประกันภัยแต่ละกลุ่มว่า Syndicate⁸ในแต่ละ Syndicate จะประกอบไปด้วยสมาชิกผู้รับประกันภัยของลอยด์หลายๆคนเรียกว่า "Names" โดยในแต่ละกลุ่มจะมีผู้แทนของกลุ่มซึ่งเป็นผู้ตัดสินใจแทนทุกคนในกลุ่มว่าจะรับประกันภัยหรือไม่ เท่าใด เรียกบุคคลนี้ว่า "Underwriters" การตัดสินใจของบุคคลดังกล่าวย่อมมีผลผูกพันสมาชิกทุกคนในกลุ่มซึ่งนายหน้าประกันภัยจะต้อง

⁵เพ็งอ้าง ,น. 292.

⁶รศ. ดร.กำชัย จงจักรพันธ์ , คำอธิบายกฎหมายการค้ำระหว่างประเทศ (พิมพ์ครั้งที่สาม,2552)โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ , เชียงธรรมที่ 28, น. 292.

⁷เพ็งอ้าง, น.294-295.

⁸รศ.ดร.กำชัย จงจักรพันธ์ , อ้างแล้ว เชียงธรรมที่ 4, น.294.

พยายามหาผู้รับประกันภัยจนครบ 100% แต่อย่างไรก็ตาม หากไม่ครบ 100% ในกรณีนี้ถือว่าส่วนที่เหลืออยู่ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยตนเองหรือในทางตรงกันข้ามอาจมีผู้รับประกันภัยเกินกว่าร้อยละหนึ่งได้เช่นกัน และหากเป็นกรณีนี้ สัดส่วนดังกล่าวจะถูกลดลงให้เหลือร้อยละหนึ่งพอดีด้วยวิธีการที่เรียกว่า “Signing Down”⁹ หากว่าเกิดวินาศภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยในกลุ่มที่เกี่ยวข้องจะต้องรับผิดชอบสัดส่วนของตนและผู้รับประกันภัยแต่ละคนในกลุ่มจะต้องไปแบ่งส่วนความรับผิดชอบอีกที่ เรียกว่า “Syndicate Share” ซึ่งจะคิดตามสัดส่วนของเงินที่ผู้รับประกันภัยคนนั้นๆ ได้วางไว้เพื่อเป็นหลักประกันสำหรับความรับผิดชอบของสมาชิกแต่ละคนที่ให้กับกลุ่มเพื่อการประกันภัยของผู้แทนกลุ่มของตน เมื่อเสร็จสิ้นการเจรจาต่อรองกันและมีการตัดสินใจเข้ารับประกันภัยก็จะมี การลงชื่อในเอกสาร คือ สลิป และสัญญาประกันภัยถือว่าได้เกิดขึ้นแล้วนับแต่มีการลงชื่อในเอกสารดังกล่าว ส่วนเบี้ยประกันภัยที่ได้รับมาจะถูกนำไปแบ่งให้ผู้รับประกันภัยแต่ละคนในกลุ่มตามสัดส่วนของเงินประกันดังกล่าวนั่นเอง นอกจากนี้ แล้วเบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่ได้จากการที่แต่ละกลุ่มได้เข้ารับประกันภัยจะถูกนำไปรวมไว้ในกองทุนที่เรียกว่า Trust Fund เพื่อการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยจะเก็บรวบรวมไว้ครั้งละสามปีแบ่งเป็นเงินสำรองส่วนหนึ่งและหากเหลือยังเป็นกำไรที่อาจคืนให้แก่สมาชิกผู้รับประกันภัยในกลุ่มต่างๆ ด้วย¹⁰ อาจกล่าวได้ว่าปัจจัยที่ทำให้สถาบันลอยด์สามารถยืนอยู่ได้นั้นเกิดจากแรงผลักดันอันสืบเนื่องจากการที่องค์กรผู้รับประกันภัยอื่นได้รับการสนับสนุนจากรัฐในช่วงเวลาหนึ่งทำให้ต้องรวมตัวกันเพื่อสร้างโอกาสในการแข่งขันและการพัฒนาจากตัวองค์กรเอง กล่าวคือ กลุ่มผู้รับประกันภัยของลอยด์ได้ริเริ่มจัดทำและรวบรวมข้อมูลการจดทะเบียนเรือเพื่อประโยชน์ในการรับประกันภัยเรือและสินค้าที่บรรทุกในเรือ เรียกว่า Lloyd’s Registry of Shipping ในเอกสารดังกล่าวจะประกอบไปด้วยข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวกับเรือ เช่น ชื่อของเรือ สัญชาติของเรือ ระวางบรรทุกเรือ เป็นต้น และในปัจจุบันเอกสารดังกล่าวเป็นประโยชน์อย่างมากต่อบุคคลที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะอย่างยิ่งต่อผู้รับประกันภัยในการพิจารณาความเสี่ยงและการเรียกเก็บเบี้ยประกันภัย รวมทั้งอาจเป็นเรื่องของความ

⁹ ศ.ดร.กำชัย จงจักรพันธ์, คำอธิบายกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, พิมพ์ครั้งที่ 3 (โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), เชิงอรรถที่ 37, น. 294.

¹⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ, “LLOYD’S INSURANCE,” ดุลพินิจ ฉบับที่ 4 ปีที่ 36, น. 16 (2532).

เชื่อมั่นที่บุคคลทั่วไปมิได้ให้แก่สถาบันแห่งนี้ เพราะสถาบันดังกล่าวมีนโยบายในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่มีเหตุผลและรวดเร็ว ดังจะเห็นได้จากเหตุการณ์สำคัญสองครั้ง¹¹ ที่เป็นพิกล่าวขานกันไปทั่ว นั่นคือเหตุการณ์เมื่อครั้งที่เกิดแผ่นดินไหวครั้งใหญ่ในมลรัฐ San Francisco ก่อให้เกิดความเสียหายร้ายแรงทั้งการบาดเจ็บล้มตาย และการสูญเสียทรัพย์สินแต่ผู้รับประกันภัยในสหรัฐอเมริกาทุกบริษัทต่างปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพราะเหตุที่กรมธรรม์ระบุจะคุ้มครองต่อเมื่อเกิดแผ่นดินไหวและเพลิงไหม้ในขณะเดียวกันเท่านั้น แต่เหตุการณ์ดังกล่าวมีเพียงการเกิดแผ่นดินไหวอย่างเดียว อย่างไรก็ตาม สถาบันลอยด์กลับเป็นผู้รับประกันภัยรายเดียวที่ยอมจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้โดยถือว่ากรมธรรม์อัคคีภัยที่ทำนั้นคุ้มครองภัยที่เกิดจากแผ่นดินไหวและฟ้าผ่าด้วย การกระทำในครั้งนี้จึงได้รับความชื่นชมและยกย่องเป็นอย่างมาก และทำให้ชื่อเสียงและความนิยมในสถาบันแห่งนี้มียิ่งขึ้นไปอีก และเหตุการณ์สำคัญอีกครั้งหนึ่งของโลก ก็คือการจมลงของเรือไททานิคเพราะชนกับน้ำแข็งใต้ทะเลบริเวณมหาสมุทรแอตแลนติก โดยเรือลำดังกล่าวมีผู้รับประกันภัยทางทะเลร่วมลงชื่อรับประกันความเสี่ยงไว้ถึง 80 คน และผู้รับประกันภัยจากสถาบันลอยด์ก็ได้ทำการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างเต็มที่ ส่วนผลงานสำคัญขององค์กรที่ได้สร้างสรรค์ขึ้นในช่วงเวลาหนึ่ง คือ การจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลฉบับมาตรฐานที่เรียกว่า Ship and Goods Form (S&G Form) ถ้อยคำในกรมธรรม์ดังกล่าวได้ถูกนำไปใช้เป็นมาตรฐานในธุรกิจประกันภัยและมีการตีความถ้อยคำเหล่านั้นในคำพิพากษาในประเทศต่างๆ เป็นจำนวนมาก¹² ซึ่งหลักเกณฑ์ต่างๆ ในการประกันภัย(ทางทะเล)ที่ปรากฏในกรมธรรม์หลายฉบับของสถาบันลอยด์ก็พัฒนาไปสู่การเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรของอังกฤษอยู่หลายฉบับที่รู้จักกันเป็นอย่างดี และเป็นต้นแบบให้กับหลายประเทศ นำไปร่างกฎหมายของตน นั่นคือพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลทั้งฉบับปี 1745 และโดยเฉพาะอย่างยิ่งฉบับปี 1906¹³ แต่ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงไปเพื่อลดความยุ่งยากและความสับสนในการใช้กรมธรรม์ดังกล่าว โดยการสร้างสรรค์ข้อสัญญามาตรฐานฉบับใหม่ขึ้นมาแทนซึ่งนำมาใช้จนถึงทุกวันนี้คือ The Institute Clauses และแบ่งเป็นกรณีที่ใช้กับสินค้า เรือ และค่าระวาง อีกด้วย (อย่างไรก็ดี การสร้างสรรค์ดังกล่าวเป็นความร่วมมือกันระหว่างสถาบันแห่งนี้และสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งกรุงลอนดอนด้วย)

¹¹ เฟิงอ้วง, น. 17- 19.

¹² เฟิงอ้วง, น. 11.

¹³ เฟิงอ้วง, น. 20.

จะเห็นได้ว่า ความเสี่ยงภัยที่องค์กรดังกล่าวรับประกันภัยนั้นจะมีความหลากหลายและครอบคลุม กล่าวคือ องค์กรนี้ไม่ได้รับประกันความเสี่ยงภัยเฉพาะภัยทางทะเลเท่านั้นแต่รับประกันความเสี่ยงภัยทุกรูปแบบ และในแง่ของภูมิศาสตร์ สถาบันแห่งนี้ได้ขยายอิทธิพลของตนเองไม่เฉพาะแต่ในประเทศอังกฤษเท่านั้นแต่ยังขยายไปยังประเทศโพ้นทะเลอื่นทั้งหมดด้วยโดยผ่านการรับประกันภัยต่อ สถาบันลอยด์จึงเป็นตลาดประกันภัยอันเป็นศูนย์กลางของโลกจนกระทั่งถึงทุกวันนี้

2.บริษัทผู้รับประกันภัยทางทะเลทั่วไป

การประกอบธุรกิจประกันภัยในรูปของบริษัทโดยทั่วไปในประเทศอังกฤษเป็นรูปแบบของการประกอบธุรกิจตามปกติซึ่งเริ่มต้นจากการส่งเสริมของรัฐโดยได้รับพระบรมราชานุญาตให้ก่อตั้งขึ้นเมื่อเดือน มิถุนายน ปี ค.ศ.1720¹⁴ คือบริษัท The Royal Exchange Assurance Corporation และ The London Assurance Corporation จากนั้นจึงปรากฏบริษัทอื่นๆ ที่ประกอบธุรกิจประกันภัยในเวลาต่อมา และแน่นอนว่าธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจที่มีผลกระทบต่อความสงบเรียบร้อยและความมั่นคง จึงต้องมีกฎหมายอนุญาตให้มีการประกอบกิจการได้ ปัจจุบันนี้ผู้ประกอบการที่เป็นผู้รับประกันภัยในรูปของบริษัทซึ่งไม่ได้เป็นสมาชิกของลอยด์จึงต้องตกอยู่ภายใต้กฎหมายชื่อ Insurance Company Act 1982¹⁵ โดยการดำเนินงานของผู้รับประกันภัยก็เหมือนกับบริษัทโดยทั่วไปที่ต้องมีทุนจดทะเบียน มีผู้ถือหุ้นและบริหารงานโดยคำนึงถึงผลกำไร แต่มีข้อสังเกตว่า การรับประกันภัยของบริษัทนั้นไม่จำเป็นต้องทำผ่านนายหน้าประกันภัยก็ได้ ข้อที่น่าสนใจคือบรรดาผู้รับประกันภัยเหล่านี้ได้รวมตัวกันขึ้นเป็นสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งกรุงลอนดอน(Institute of London Underwriters) เพื่อการรักษาสถานะของตนเอง กล่าวคือเพื่อที่จะแข่งขันกับผู้รับประกันภัยจากสถาบันลอยด์นั่นเองจึงได้มีการสร้างกรรมวิธีแบบใหม่ขึ้นเรียกว่า Mar Form แต่อย่างไรก็ตามก็เป็นการแข่งขันที่เกือบล้มกันในระดับหนึ่งเพราะเหตุที่ทั้งสองสถาบันได้ร่วมมือกันที่จะสร้างข้อสัญญามาตรฐาน (Institute Clauses) ให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน¹⁶ เพื่อแก้ปัญหาที่ในช่วงเวลาหนึ่งมีการแก้ไข เพิ่มเติมข้อสัญญามาตรฐานคือ S&G Form (Lloyd's S.G. policy) จนก่อให้เกิดความยุ่งยากสับสนเป็นอย่างมาก ต่อมาสถาบันดังกล่าวได้ควบรวมกับ

¹⁴ เฟิงอ้าง, น. 8 .

¹⁵ รศ.ดร.กำชัย จงจักรพันธ์ , อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 4, น. 295.

¹⁶ ประมวล จันทรชีวะ, ประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์, 2548), น.11.

สมาคมตลาดประกันภัยต่อและตลาดประกันภัยระหว่างประเทศแห่งกรุงลอนดอนจึงเกิดเป็นองค์กรใหม่ชื่อว่าสมาคมรับประกันภัยระหว่างประเทศแห่งกรุงลอนดอน

3.องค์กรผู้รับประกันภัยแบบสหการในรูปของ P&I Club

(1) ความเป็นมาและพัฒนาการขององค์กร P&I Club

ในการประกันภัยทางทะเลนั้น การรับประกันภัยโดยองค์กรการประกันภัยแบบสหการ¹⁷มีความสำคัญต่อบุคคลที่มีความเกี่ยวข้องอยู่ในการขนส่งของทางทะเลโดยเฉพาะผู้เป็นเจ้าของเรือ เพราะโดยปกติแล้วความเสียหายที่อาจเกิดจากความเสียหายทางทะเลอาจไม่สามารถเอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยทั่วไปได้ โดยการประกันภัยแบบสหการมีความเป็นมาและพัฒนาการที่ยาวนาน กล่าวได้ว่า หลักการของการประกันภัยแบบสหการมีรากฐานมาจากแนวคิดดั้งเดิมของมนุษย์ที่รวมตัวกันเพื่อปกป้องซึ่งกันและกัน และพัฒนาต่อไปในรูปของการรวมตัวกันเป็นชุมชน ชมรม หรือสมาคม ปรากฏร่องรอยตั้งแต่สมัยกรีกโรมันและมีการพัฒนาการตามยุคสมัยเรื่อยมา เช่น ในยุคสมัยกลางได้มีการรวมตัวกันเพื่อคุ้มครองซึ่งกันและกันในเรื่องของอัคคีภัย ความยากจน หรือความตาย¹⁸ เป็นต้น โดยการประกันภัยแบบสหการมิได้หลายรูปแบบ อาทิ การประกันภัยแบบสหการในรูปของ TIM (Transport Intermediaries Mutual Insurance Association) ซึ่งเกิดจากการรวมตัวกันของผู้จัดการเรือหรือตัวแทนเรือเพื่อรับประกันภัยซึ่งกันและกันในความเสียหายของตนในกรณีที่อาจถูกเรียกร้องจากเจ้าของเรือให้รับผิดชอบหรือบุคคลอื่นเรียกร้องให้รับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือที่ได้มีการควบคุมดูแลอยู่ การประกันภัยแบบสหการจึงมีหลักการพื้นฐานคือการประกันภัยเพื่อความเสียหายทางทะเลที่สมาชิกในกลุ่มตกลงร่วมกันที่จะรับประกันภัยให้ซึ่งกันและกัน สมาชิกเหล่านั้นจะอยู่ในฐานะเป็นทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยในขณะเดียวกัน ดังนั้น P&I Club จึงเป็นเพียงการประกันภัยแบบสหการรูปแบบหนึ่งที่เกิดจากการรวมตัวกันของเจ้าของเรือเพื่อปกป้องบรรดาเจ้าของเรือด้วยกันเองโดยการรับประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินเรือหรือขนส่งสินค้า เพื่อที่จะคุ้มครองความเสียหายแก่

¹⁷ Marine Insurance Act มาตรา 85(1) ให้ความหมายการประกันภัยแบบสหการว่า การที่บุคคลสองคนหรือมากกว่านั้นได้ตกลงร่วมกันที่จะประกันภัยซึ่งกันและกัน เพื่อความเสียหายทางทะเล เรียกว่า เป็นการประกันภัยแบบสหการ

¹⁸ ประมวล จันทรชิวะ ,คำอธิบาย พรบ.ประกันภัยทางทะเล 1906ของประเทศไทย , (กรุงเทพมหานคร:สมาคมประกันวินาศภัย โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย), น.262.

สมาชิกและสมาชิกแต่ละคนต้องร่วมลงเงินเพื่อการชดใช้ความเสียหายที่สมาชิกคนใดได้ก่อขึ้นซึ่งความเสียหายเหล่านั้นกรรมธรรม์ทั่วไปอาจไม่ให้ความคุ้มครอง

การรับประกันภัยแบบสหการในรูป P&I Club ได้รับการยอมรับว่ามีแหล่งกำเนิดที่ประเทศอังกฤษ¹⁹ ในช่วงเวลาเริ่มต้น การรวมตัวกันเพื่อปกป้องผลประโยชน์ของกันและกันจะอยู่ในรูปของชมรมตัวเรือหลังจากนั้นจึงค่อยพัฒนาเป็นชมรมเพื่อการปกป้องและต่อมาได้พัฒนาขึ้นในลักษณะที่เป็นการชดใช้ด้วย ในที่สุดจึงกลายเป็น สมาคมรับประกันภัยแบบสหการในรูปของ P&I Club หรือ Protection and Indemnity Club กล่าวได้ว่า การรับประกันภัยในรูปแบบนี้ได้เริ่มก่อตัวขึ้นจากสาเหตุหลายประการด้วยกัน เริ่มต้นจากการที่ประเทศอังกฤษได้ออกกฎหมายชื่อว่า Bubble Act ขึ้นประมาณปี ค.ศ. 1720²⁰ เพื่อที่จะจำกัดสิทธิในการประกอบธุรกิจบางประเภทรวมทั้งในเรื่องของการออกกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลไว้ให้กับบริษัทเพียง 2 แห่งเท่านั้นคือ The Royal Exchange Assurance Corporation และ The London Assurance Corporation จึงก่อให้เกิดการผูกขาดในธุรกิจประกันภัยทางทะเลจนทำให้เกิดปัญหาในเรื่องของความยืดหยุ่นในการรับเสี่ยงภัยและในเรื่องของเบี้ยประกันภัยที่สูงเกินไป ทำให้บรรดาเจ้าของเรือมีความกังวลใจว่าตนอาจไม่สามารถเอาประกันภัยเพื่อที่จะได้รับความคุ้มครองอย่างที่ต้องการได้ เป็นเหตุให้มีการตั้งชมรมขึ้นมาเรียกว่าชมรมตัวเรือ (Hull Club) แต่ไม่มีสถานะเป็นนิติบุคคล นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยอีกหลายประการที่นำไปสู่การเป็น Protection and Indemnity Club ในที่สุด ดังนี้

1. การให้ความคุ้มครองที่มีอย่างจำกัดตามกรรมธรรม์ประกันภัย กล่าวคือ ในการนำเรือออกเดินทะเลย่อมต้องเผชิญต่อความเสี่ยงภัยที่หลากหลาย เช่น หากว่าเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นกับสินค้าที่เรือได้บรรทุกมาด้วยซึ่งอาจรวมถึงความรับผิดชอบเกี่ยวกับการจัดวางสินค้าที่ผิดพลาด หรือ ความรับผิดชอบที่สืบเนื่องการส่งมอบสินค้าที่ไม่ถูกต้อง คืออยู่ในสภาพที่เสียหายไม่ครบตามจำนวน หรือ สินค้าอาจสูญหายหรือแม้กระทั่งค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายซากเรือซึ่งความเสี่ยงเหล่านี้จะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองตาม Lloyd's S.G. Policy

2. ความเสี่ยงภัยที่เพิ่มมากขึ้นของเจ้าของเรือ กล่าวคือ นอกจากการออก The Bubble Act แล้วในช่วงเวลาก่อนมี MIA 1906 ประเทศอังกฤษได้เคยมี Marine Insurance Act 1745 มา

¹⁹ Jeremy Kingsley and Braekhus & Rein Handbook on P&I insurance, p. 30.

²⁰ ยศพล ศุภวิจิตรกุล, "ความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง P&I Club ขึ้นตามกฎหมายไทย", (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์) 2547, น. 9.

ก่อนซึ่งกฎหมายฉบับนี้ได้ห้ามเจ้าของเรือมิให้ทำประกันภัยความรับผิดชอบเกินกว่ามูลค่าของเรือทั้งที่เจ้าของเรือต้องเผชิญกับความเสียหายในหลายรูปแบบ เช่น ในตัวอย่างคำพิพากษาของศาลอังกฤษ ซึ่งเป็นเรื่องของอุบัติเหตุเรือโดนกันและเกิดความเสียหายครั้งใหญ่ขึ้น และศาลได้ตัดสินว่าเจ้าของเรือไม่อาจเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากการที่เรือโดนกันได้ ผลของคำตัดสินในคดีนี้จึงทำให้มีการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในการคุ้มครองเพื่อให้ครอบคลุมในเรื่องนี้ด้วย แต่อย่างไรก็ดี ปรากฏว่าผู้รับประกันภัยตัวเรือจะรับผิดชอบเพียง 3 ใน 4 ส่วนของความเสียหายเท่านั้นและไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยตัวเรือเอาไว้ เรียกว่า 3/4 RUNNING DOWN CLAUSE ซึ่งในปัจจุบันก็ได้มีการนำไปใส่ไว้ในข้อกำหนดมาตรฐานที่ใช้ในการรับประกันภัยตัวเรือ คือ Institute Time Clause Hulls ดังนั้นเจ้าของเรือจึงต้องรับผิดชอบในส่วนที่เหลืออยู่นั่นเอง และหลายปีต่อมาประเทศอังกฤษได้มีการออกกฎหมายฉบับหนึ่งชื่อว่า The Harbors, docks and Piers Clause Act 1847 ซึ่งมีผลกระทบอย่างมากต่อเจ้าของเรือเพราะกฎหมายดังกล่าวอาจทำให้เจ้าของเรือมีความรับผิดชอบมากขึ้น เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้ให้อำนาจเจ้าท่าในการเรียกค่าเสียหายจากเจ้าของเรือโดยไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่าความเสียหายจะเกิดจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าของเรือหรือไม่ และต่อมาได้มีการออกกฎหมายมาอีกคือ The Merchant Shipping Act 1854 ซึ่งในเบื้องต้นก็น่าจะเป็นที่พอใจของเจ้าของเรือเพราะกฎหมายให้สิทธิเจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิด แต่เมื่อพิจารณาในรายละเอียดแล้วกฎหมายดังกล่าวกลับไม่ได้ก่อให้เกิดประโยชน์เท่าที่ควร เนื่องจากมาตรการที่ใช้ในการคำนวณเพื่อจำกัดความรับผิดนั้นไม่สอดคล้องต่อมูลค่าของเรือตามความเป็นจริง

3. การขาดหลักประกันที่มั่นคงในการได้รับค่าสินไหมทดแทนอันสืบเนื่องจาก ในกรณีที่มีการเกิดภัยครั้งใหญ่ผู้รับประกันภัยมักจะไม่ปรากฏตัว หรือ หากปรากฏตัวขึ้นแต่มักจะพยายามเลี่ยงที่จะไม่ใช้ค่าสินไหมทดแทน และหากว่าจำเป็นต้องชำระค่าสินไหมทดแทนก็มักจะชักช้าในการชดใช้แก่ผู้เอาประกันภัย ยิ่งไปกว่านั้น หากผู้รับประกันภัยล้มละลายไป ยิ่งเป็นปัญหา ทั้งหมดนี้ล้วนเป็นสิ่งที่บ่งชี้ให้เห็นถึงการขาดหลักประกันในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

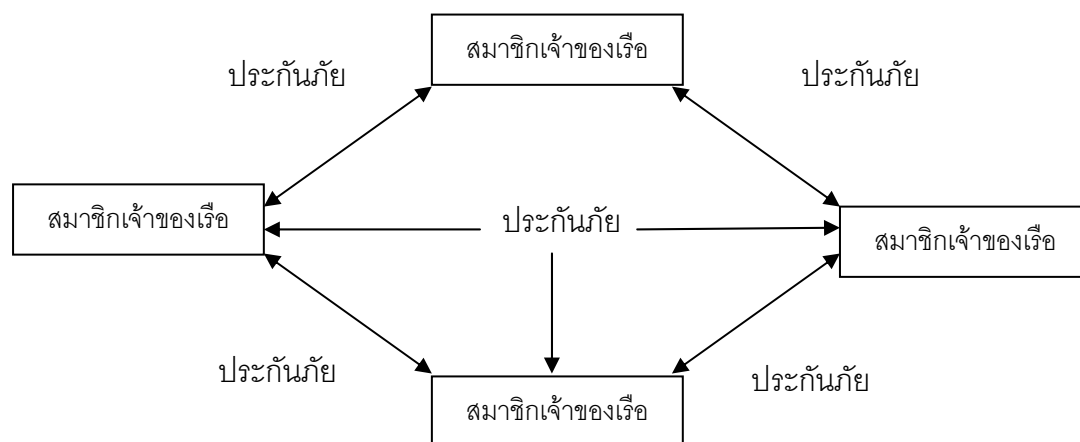
นอกจากปัจจัยต่างๆข้างต้นที่มีผลทำให้เกิดสมาคมที่รับประกันภัยแบบสหการในรูปแบบ P&I Club ขึ้นแล้ว ยังมีการพัฒนาอีกช่วงหนึ่งซึ่งมีผลทำให้เกิดสมาคมที่รับประกันภัยแบบสหการในรูปแบบ P&I Club นั่นคือ คำตัดสินในคดี Western hope คดีนี้มีข้อเท็จจริงว่าเรือ Western hope รับขนส่งสินค้าไปยังเมือง Cape Town เพื่อขนถ่ายสินค้า แต่ปรากฏว่าเรือนั้นกลับเบี่ยงออกนอกเส้นทางและเรือได้อับปางลงซึ่งหากว่าเรือไม่ออกนอกเส้นทาง เจ้าของเรือจะสามารถอ้างช้อยกเว้นความรับผิดในสัญญาขนส่งได้แต่เมื่อเรือออกนอกเส้นทางจึงมีปัญหว่า เจ้าของเรือจะ

ยังอ้างข้อยกเว้นนี้เพื่อไม่ต้องรับผิดชอบได้หรือไม่ ศาลอังกฤษได้ตัดสินในประเด็นนี้ว่าเจ้าของเรือไม่อาจอ้างข้อยกเว้นความรับผิดชอบได้และเนื่องด้วยประเทศอังกฤษมีระบบกฎหมายแบบ Common law คำพิพากษาของศาลจึงเทียบเท่ากับกฎหมายทำให้เจ้าของเรือมีความกังวลใจมากขึ้น เพราะความเสี่ยงภัยในความรับผิดชอบของเจ้าของเรือต่อสินค้ายังไม่ได้รับความคุ้มครองจากสมาคมปกป้อง เพราะเหตุว่าโดยปกติเจ้าของเรือย่อมได้รับความคุ้มครองจากสัญญาขนส่งอยู่แล้ว²¹ ดังนี้ แม้จะมีการจัดตั้งสมาคมเพื่อการปกป้องเจ้าของเรือขึ้นมา โดยนายปีเตอร์ ทินดอลล์ (Peter Tindall) ประมาณปี 1855 ชื่อว่า Britannia Steamship Insurance Association Ltd. แต่ในช่วงแรก ผู้รับประกันภัยแบบสหการจะคุ้มครองในกรณีที่เป็นแบบปกป้องเท่านั้น คือคุ้มครองในกรณีที่เกิดวินาศภัยจากเหตุอันเกิดจากการกระทำละเมิดของเจ้าของเรือ แต่ไม่รวมถึงกรณีที่เจ้าของเรือมีความรับผิดชอบอันเกิดจากการเรียกร้องตามสัญญา ในช่วงนี้จึงเป็นเพียง Protection Club ทำให้บรรดาเจ้าของเรือเรียกร้องให้มีการปรับปรุงเงื่อนไขในการคุ้มครองให้รวมถึงในลักษณะที่เป็นการชดเชยด้วย เรียกว่า Indemnity Cover แม้กระนั้นก็มีปัญหาตามมาว่าการรวมตัวกันเป็น P&I Club จะสามารถทำได้โดยชอบด้วยกฎหมายหรือไม่ และความสัมพันธ์ระหว่าง P&I Club กับสมาชิกจะเป็นอย่างไร แต่ต่อมาปัญหานี้ก็หมดไป เมื่อมีกฎหมายออกมารองรับ อย่างเช่นในประเทศอังกฤษมี Maine Insurance Act 1906 และ The Company Act 1985 การจัดตั้งองค์กรนี้จึงสามารถทำได้โดยการจดทะเบียนเป็นนิติบุคคล มีสิทธิหน้าที่ของตนตามกฎหมายซึ่งในประเทศนี้จะอยู่ในรูปของบริษัท จำกัดที่มีการค้าประกัน จึงทำให้หลักการพื้นฐานที่ว่า การประกันภัยแบบสหการมีลักษณะเป็นการประกันภัยที่สมาชิกในกลุ่มตกลงร่วมกันที่จะประกันภัยให้ซึ่งกันและกัน โดยมีฐานะเป็นทั้งผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยในขณะเดียวกันต้องเปลี่ยนไป แต่ก็เพียงเป็นการเปลี่ยนแปลงทางรูปแบบเท่านั้น กล่าวคือ แม้การที่เจ้าของเรือตัดสินใจเข้าร่วมเป็นสมาชิกในสมาคมเท่ากับเป็นการทำสัญญากับสมาคมไม่ใช่กับสมาชิกอื่น จะส่งผลให้สมาชิกจะต้องเรียกร้องต่อตัวสมาคมโดยตรง จะเรียกร้องเข้ากับสมาชิกด้วยตนเองไม่ได้อีกและหากว่าสมาชิกไม่ปฏิบัติตามกฎของสมาคม เช่น การเรียกเก็บเงินสมทบ (Calls) ก็อาจถูกเรียกร้องจากสมาคมได้ แต่สมาชิกแต่ละรายยังอยู่ในฐานะผู้ค้าประกันเพื่อร่วมกันลงเงินและชดเชยค่าเสียหายให้แก่สมาชิกด้วยตนเองอยู่เหมือนเดิม ทั้งนี้บนเงื่อนไขที่กำหนดไว้ในกฎของสมาคมที่เรียกว่า Rule Book ซึ่งสถานะของกฎเหล่านี้ได้มีกฎหมายรองรับการใช้บังคับเอาไว้ อย่างในประเทศอังกฤษมี MIA 1906 มาตรา 85(3) วางหลักไว้ว่า บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ สามารถถูกดัดแปลงแก้ไขได้ โดยหากเป็นการประกันภัยแบบ

²¹ ประมวล จันทรชิวะ, อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 18, น. 266.

สหการ ก็อาจถูกแก้ไข ดัดแปลง โดยกฎของสมาคมนั้นๆ และกฎของสมาคมต่างๆ โดยส่วนใหญ่แล้วจะมีรายละเอียดคล้ายกันแต่การจัดหมวดหมู่ภายในอาจไม่เหมือนกันและในบางสมาคมอาจมีส่วนต่อท้ายหรือส่วนขยายเพิ่มเติมของกฎอีกด้วยซึ่งมีฐานะเป็นข้อบังคับเรียกว่า Bye-laws เช่น UK P&I Club²² จะมีส่วนต่อท้ายในรูปของกฎตัวอักษร เป็นต้น นอกจากนี้ เอกสารที่มีความสำคัญอีกฉบับคือ หนังสือรับรองการเข้าเป็นสมาชิก (Certificate of entry) เพราะเป็นเอกสารยืนยันการเป็นสมาชิกโดยในเอกสารนั้นจะระบุเรื่องต่างๆ ที่เป็นสาระสำคัญเท่านั้น เช่น ชื่อเรือที่เข้าเป็นสมาชิก อัตราการเรียกเก็บเงิน ระยะเวลาเริ่มต้นการคุ้มครอง เป็นต้น ส่วนรายละเอียดในการคุ้มครองจะอ้างอิงถึงกฎของสมาคมนั้นๆ (Club's Rule book)

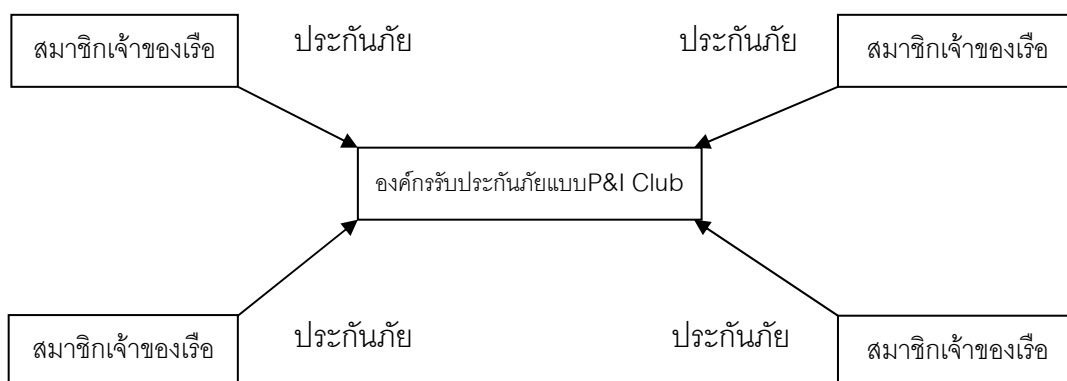
ความสัมพันธ์ขององค์กรในช่วงเวลาของแนวความคิดดั้งเดิมสามารถแสดงให้เห็นตามรูปภาพได้ดังนี้²³



²² ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพมหานคร: วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์), น. 302.

²³ เฟิงอ้วง, น. 259.

ส่วนความสัมพันธ์ภายในองค์กรในช่วงเวลาที่เป็นแนวคิดสมัยใหม่สามารถแสดงให้เห็นตามรูปภาพ²⁴



จากที่กล่าวมาจึงเป็นการแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาของการประกันภัยแบบสหการในรูปของ P&I Club ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะพื้นฐานของการประกันภัยแบบสหการให้เป็นที่ไปตามแนวคิดสมัยใหม่ ต่อมาได้เริ่มมีการจัดตั้ง P&I Club ขึ้นในประเทศอื่น ๆ ตามมา อย่างเช่น ในประเทศแถบสแกนดิเนเวีย Skuld P&I Club ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเป็นแห่งแรกที่ประเทศนอร์เวย์ เมือง Oslo หรือในประเทศสหรัฐอเมริกา หรือ แม้กระทั่งในประเทศเอเชียบางประเทศก็ได้มีการจัดตั้งขึ้นคือ ประเทศจีน และประเทศญี่ปุ่น แต่สำหรับประเทศไทย ปัจจุบันนี้ยังไม่มีการจัดตั้งขึ้นแต่อย่างใด

(2) โครงสร้างและรูปแบบการดำเนินงานขององค์กร

ในช่วงแรก P&I Club ถูกจัดตั้งขึ้นโดยมีลักษณะเป็นองค์กรที่ไม่ได้มุ่งแสวงหากำไร (Non-profit making) โดยแนวคิดในการจัดตั้งนั้นเป็นเพียงเพื่อการรักษาผลประโยชน์ร่วมกันของบรรดาเจ้าของเรือด้วยกันเองจึงเป็นเรื่องของกลุ่มบุคคลที่มีผลประโยชน์เป็นอย่างเดียวกันมารวมกลุ่มกันซึ่งในเรื่องนี้ก็คือ การมาร่วมกันประกันภัยซึ่งกันและกัน ผู้ที่เข้าร่วมในการนี้จึงเป็นทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันในขณะเดียวกัน แต่ต่อมาเมื่อลักษณะพื้นฐานของการประกันภัยแบบสหการในรูปแบบนี้ได้เปลี่ยนไป ลักษณะของการดำเนินงานจึงเปลี่ยนไปด้วย กล่าวคือ องค์กรดังกล่าวมีลักษณะที่มุ่งแสวงหากำไรมากขึ้น เช่นแต่ก่อนนั้น การมีอยู่ขององค์กรจะอาศัยการเรียกเก็บเงินที่เรียกว่าเงินสมทบเบื้องต้น (Advance Calls) และหากว่าสิ้นปีแล้วองค์กรมีค่าใช้จ่ายน้อยกว่าเงินที่ได้รับมา ทางสมาคมก็จะพิจารณาคืนเงินสมทบให้แก่สมาชิกไปตามส่วนที่

²⁴ เฟิงอ้วง , น. 267.

สมาชิกนั้นได้เอาประกันภัยเอาไว้ แต่ปัจจุบันนี้ ทางสมาคมสามารถที่จะนำเงินที่ได้จากสมาชิกไปหาประโยชน์หรือนำไปลงทุนต่อได้ อย่างไรก็ดี การทำเช่นนี้ก็เกินไปเพื่อบรรเทาภาระของสมาชิกในเรื่องของค่าใช้จ่ายในการดำเนินกิจการของสมาคมและความรับผิดชอบต่างๆที่สมาชิกทุกคนจะต้องร่วมกันรับผิดชอบ เช่น หากจำนวนเงินสมทบที่เรียกเก็บมามีจำนวนมากกว่าค่าใช้จ่ายของสมาคมในปีนั้นแม้ว่าจะไม่มีการคืนแก่สมาชิกแต่สมาคมจะนำไปพิจารณาหักลดหย่อนจำนวนเงินสมทบที่สมาชิกจะต้องจ่ายในปีถัดไปแทน เป็นต้น

ส่วนวิธีการบริหารและดำเนินงานขององค์กรจะไม่เหมือนกับบริษัทจำกัดเพราะไม่มีผู้ถือหุ้นแม้จะจัดตั้งอยู่ในรูปของบริษัทจำกัดก็ตาม กล่าวคือ การบริหารงานภายในองค์กรจะเริ่มต้นจากการที่บรรดาเจ้าของเรือผู้เป็นสมาชิกทั้งหลายจะร่วมกันคัดเลือกคณะกรรมการบริหารสมาคม (Board of Directors) เพื่อเข้ามาทำหน้าที่ในการดูแลควบคุมกิจการแทนสมาชิกทั้งหมดแต่จะไม่ได้มาเป็นผู้บริหารเองโดยตรง แต่คณะกรรมการดังกล่าวนี้จะเป็นผู้พิจารณาคัดเลือกเพื่อสรรหาผู้จัดการมืออาชีพ (Professional Manager) มาบริหารงานให้โดยผู้จัดการอาจเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่มีวัตถุประสงค์ในการจัดตั้งขึ้นเพื่อบริหารงานของ P&I Club ก็ได้ นอกจากนี้ เพื่อให้การบริหารงานและการดูแลเรื่องการเรียกร้องต่างๆที่เกิดขึ้นกับสมาชิกมีความคล่องตัวและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น P&I Club จึงต้องมีผู้ที่ทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานเรียกว่า Club Correspondents แต่สถานะของผู้ที่ทำหน้าที่นี้ไม่ได้อยู่ในฐานะตัวแทนของสมาคมและไม่ได้เป็นผู้จัดการหรือสมาชิกแต่อย่างใด²⁵

ดังนั้น ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการบริหารงานขององค์กร P&I Club จึงได้แก่บุคคลดังต่อไปนี้

1. บรรดาผู้ซึ่งมีผลประโยชน์ร่วมกันเกี่ยวกับเรือซึ่งเป็นสมาชิกขององค์กรที่ได้รวมตัวกันจัดตั้งขึ้นมา เช่น เจ้าของเรือต่างๆ หรือ ผู้ที่อยู่ในสถานะเทียบเท่ากับเจ้าของเรือ เช่น ผู้เช่าเรือแบบ Bareboat Charter party เป็นต้น

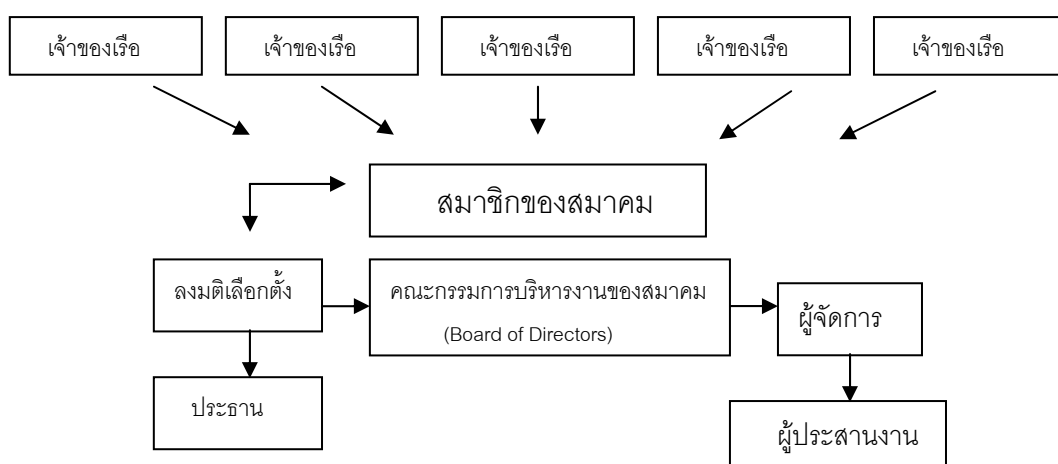
2. คณะกรรมการบริหารของสมาคม (Board of Directors) ซึ่งก็คือสมาชิกของสมาคมที่ได้รับเลือกจากสมาชิกด้วยตนเองเพื่อที่จะมาทำหน้าที่ในการดูแลควบคุมการบริหารงานของสมาคมและวางนโยบายต่างๆของสมาคมและหน้าที่ที่สำคัญที่สุด นั่นคือ การพิจารณาเลือกผู้ที่จะมาทำหน้าที่บริหารงานของสมาคมโดยตรง

²⁵ Steven J. Hazelwood , P&I Club Law and Practices, (Hong Kong : LLP , 2000), p.28

3. ผู้จัดการ(Manager) คือบุคคลที่ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารงานให้แก่สมาคมโดยได้รับการคัดเลือกจากคณะกรรมการบริหารงานของสมาคม หน้าที่หลักของผู้จัดการคือการบริหารงานประจำของสมาคม เช่น การพิจารณาการรับประกันภัย การเรียกร้องสิทธิต่างๆของสมาชิก (Claims) การจัดการเรื่องต่างๆที่เกี่ยวกับสมาคม รวมถึงการลงทุนของสมาคมด้วย และผู้จัดการนี้จะเป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้

4. ผู้ประสานงาน (Club Correspondents) เป็นบุคคลที่ได้รับการแต่งตั้งจากสมาคมเพื่อทำหน้าที่ในการประสานงานต่างๆและมีบทบาทในการแจ้งหรือให้ข้อมูลใหม่ๆไม่ว่าเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับกฎหมาย กฎระเบียบ หรือ ข้อบังคับใหม่ๆ หรือ อาจเป็นข้อมูลในเรื่องๆอื่น เช่น กฎหมายและกฎระเบียบในทางพิธีศุลกากร หรือ หากว่ามีเหตุอันใดเกิดขึ้นกับเรือที่ได้เอาประกันภัยไว้ ผู้ประสานงานก็มีหน้าที่ที่จะต้องแจ้งแก่ทางสมาคมด้วย เป็นต้นและบางครั้งผู้ประสานงานอาจทำงานให้กับสมาคมหลายสมาคมในขณะเดียวกันก็ได้

โครงสร้างในการบริหารงานภายในองค์กรของP&I Club สามารถแสดงให้เห็นได้ตามรูปภาพดังนี้²⁶



ในการดำเนินงานของสมาคมนั้นนอกจากต้องอาศัยตัวบุคคลในการบริหารแล้ว ปัจจัยที่มีความสำคัญอีกประการคือทุนที่นำมาใช้ในการบริหาร โดยทั่วไปแล้วเงินทุนที่นำมาใช้ในการดำเนินงานขององค์กรจะพิจารณาเรียกเก็บจากสมาชิกรวมของสมาคมนั่นเองและทางสมาคมอาจเรียกเก็บมากกว่าหนึ่งครั้งก็ได้ โดยสกุลเงินที่เรียกเก็บจะต้องเป็นสกุลเงินที่มั่นคงเท่านั้น ซึ่งทาง

²⁶ ยศพล ศุภวิจิตรกุล, “ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งP&I Clubขึ้นตามกฎหมายไทย”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ,2547), น.22 .

สมาคมจะมีหลักเกณฑ์ในการเรียกเก็บจากสมาชิกแต่ละรายตามประเภทของเงินสมทบนั้นๆ และหากว่าสมาชิกรายใดจ่ายไม่ตรงเวลาก็จะต้องเสียดอกเบี้ยให้แก่ทางสมาคมด้วย เงินสมทบ (Calls) ที่สมาคมจะเรียกเก็บนั้น แบ่งออกได้เป็น 4 ประเภทดังนี้

1. เงินสมทบเบื้องต้น (Advance Calls) หมายถึงเงินที่มีการเรียกเก็บล่วงหน้า คือเป็นส่วนที่สมาชิกแต่ละรายจะต้องร่วมกันลงเงินเป็นครั้งแรกของรอบปีประกันภัยนั้น²⁷ เพื่อให้เพียงพอต่อค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นกับสมาคมรวมถึงความเสียหายต่างๆที่จะเกิดขึ้นในรอบปีประกันภัย เช่น ค่าใช้จ่ายในการที่ทางสมาคมเอาความเสี่ยงของตนไปประกันภัยต่อเอาไว้หรือ ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการบริหารตามปกติของสมาคม เป็นต้น โดยเงินสมทบประเภทนี้ คณะกรรมการบริหารของสมาคมจะเป็นผู้พิจารณากำหนดจำนวนเงินสมทบทั้งหมดที่สมาชิกแต่ละรายจะต้องจ่ายโดยจะพิจารณาจากเปอร์เซ็นต์ของความรับผิดที่ได้ประเมินว่าจะเกิดขึ้นแก่สมาคมในปีถัดไป ประกอบกับข้อมูลของเรือลำที่เข้าเป็นสมาชิก อย่างไรก็ตาม เงินสมทบดังกล่าวนี้อาจมีการแบ่งจ่ายเป็นงวดๆ ก็ได้

2. เงินสมทบประเภท Supplementary Call หรือ Additional Call เงินสมทบประเภทนี้จะเรียกเก็บเพิ่มเติมใน 2 กรณีดังนี้

ก. เป็นกรณีที่เป็นในการเรียกเก็บเพิ่มเติมในส่วนที่ยังขาดอยู่ในเงินสมทบประเภทแรก เนื่องจากอาจยังไม่ได้มีการจ่ายทั้งหมด ดังนั้น สมาคมอาจเรียกเก็บส่วนนี้ได้หากต้องการ

ข. เป็นกรณีที่เงินสมทบประเภทแรกที่เคยได้เรียกเก็บไปแล้วทั้งหมดนั้นไม่เพียงพอ กับความต้องการของสมาคม คือ ได้เกิดความเสียหายขึ้นมากกว่าที่เคยคาดการณ์เอาไว้ จึงทำให้ทางสมาคมจะต้องมาพิจารณาในเรียกเก็บเงินเพิ่มเติมจากสมาชิกเพื่อให้พอกับความเสียหายที่ยังขาดอยู่

3. เงินสมทบประเภท Release Call เป็นเงินสมทบที่สมาชิกจะต้องจ่ายเมื่อความเป็นสมาชิกภาพได้สิ้นสุดลงไม่ว่าเพราะเหตุใด โดยเงินสมทบประเภท Release Call นี้ผู้จัดการจะประเมินจากความรับผิดของสมาชิกที่อาจจะต้องจ่าย Supplementary Call ในอนาคตหากว่าสมาชิกรายนี้ยังไม่สิ้นสมาชิกภาพ และสมาชิกรายนั้นมีทางเลือก 2 ทางคือ 1. ทำการชำระเงินสมทบทั้งหมดที่ได้รับการประเมินเรียกเก็บซึ่งหากเลือกวิธีนี้จะทำให้สมาชิกรายนั้นหลุดพ้นจากความรับผิดใดๆในอนาคตที่มีต่อสมาคมในทันที หรือ 2. สมาชิกรายนั้นจะต้องวางหนังสือค้ำ

²⁷ แต่เดิมนั้นปีประกันภัยจะเริ่มต้นในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ของทุกปีและสิ้นสุดลงในวันที่ 20 กุมภาพันธ์ของปีถัดไปแต่ปัจจุบันปีประกันภัยนั้นจะเป็นไปตามปีตามปฏิทิน คือจะเริ่มต้นในวันที่ 1 มกราคมของทุกปีและสิ้นสุดลงในวันที่ 31 ธันวาคมของปีเดียวกัน

ประกันของธนาคาร (Bank Guarantee) แทนการชำระเงินซึ่งหากเลือกวิธีนี้ สมาชิกรายนั้นยังคงไม่หลุดพ้นจากความรับผิดที่มีต่อสมาคม จนกว่าจะได้จ่ายเงินสมทบประเภท Supplementary Call อย่างครบถ้วน

แต่อย่างไรก็ตาม สมาชิกอาจไม่ต้องจ่ายเงินสมทบประเภทนี้หากว่าได้รับความยินยอมโดยตกลงกันเป็นลายลักษณ์อักษรกับผู้จัดการ

4. เงินสมทบประเภท Catastrophe Call หรือ Overspill Call เงินสมทบประเภทนี้เป็นเงินที่สมาคมกำหนดขึ้นเพื่อการระดมทุนไปใช้ในกรณีที่เกิดความเสียหายแก่สมาคม หรือ สมาชิกของสมาคมใน International Group ซึ่งได้มีความผูกพันอยู่ตามข้อตกลง(Pooling Agreement) ที่จะต้องร่วมกันชดเชยในความรับผิดที่เกิดขึ้น ส่วนมากแล้วเงินสมทบประเภทนี้ไม่ค่อยได้มีการเรียกเก็บ เว้นแต่จะเป็นกรณีที่เป็นความเสียหายร้ายแรงจริงๆ เท่านั้น

โดยเงินสมทบประเภท Supplementary Call Release Call และCatastrophe Callจะมีหลักเกณฑ์ในการประเมินเรียกเก็บ คือ 1.จะพิจารณาจำนวนสัดส่วนของทุนเอาประกันภัยที่สมาชิกรายนั้นได้เอาประกันภัยไว้กับทางสมาคม หรือ 2.จากจำนวนสัดส่วนน้ำหนักบรรทุกรวมของเรือที่ได้จดทะเบียนไว้ (Gross Registered Tonnage)

สุดท้าย เพื่อให้ความมั่นใจแก่สมาชิกทั้งหลายว่าสมาคมจะมีความสามารถมากพอที่จะชดเชยความเสียหายให้แก่สมาชิกได้ ดังนั้นในปัจจุบันนี้ สมาคมมักจะมีกองทุนเพื่อรองรับในกรณีที่มีความเสียหายครั้งใหญ่เกิดขึ้น เรียกว่า Overspill Reserve นอกเหนือไปจากเงินสมทบประเภทต่างๆที่สมาคมได้เรียกเก็บจากสมาชิกอีกด้วย

(3) บทบาทของ P&I Clubในปัจจุบันและความเสี่ยงภัยที่รับประกัน

ดังได้กล่าวมาแล้วว่าความเป็นมาในการเกิดขึ้นขององค์กรP&I Clubเกิดขึ้นจากรวมตัวของบรรดาเจ้าของเรือเพราะเหตุที่ความเสี่ยงที่จะต้องเผชิญโดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวข้องกับ ความรับผิดนั้นมีมากขึ้นแต่ไม่สามารถที่จะโอนความเสี่ยงดังกล่าวออกไปได้เต็มที่ อย่างเช่นในกรณีที่เป็นเรื่องของเรือโดนกัน ผู้รับประกันภัยตัวเรือจะรับผิดชอบเพียง 3 ใน 4 ส่วนเท่านั้น เป็นต้น ต่อมาP&I Clubจึงได้เข้ามามีบทบาทรับความเสี่ยงภัยในส่วนนี้ไปซึ่งการที่P&I Clubจะมีความสามารถที่จะชดเชยความเสียหายในกรณีที่เป็นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดความเสียหายครั้งใหญ่ได้ก็อาจต้องกระจายความเสี่ยงภัยออกไปโดยวิธีการรวมตัวกันเป็นกลุ่มเรียกว่า International club groupเพื่อประโยชน์ในการระดมทุนและการประกันภัยต่อ International club groupจึงมักมีข้อตกลงระหว่างกัน เช่น ข้อตกลงที่กำหนดว่าหากว่าสมาชิกรายใดได้ออกจากการเป็นสมาชิกใน

สมาคมแต่ได้เข้าเป็นสมาชิกของอีกสมาคมหนึ่งที่อยู่ใน International club group เหมือนกันย่อมต้องผูกพันตามข้อตกลงของ International club group ²⁸ และต้องเสียค่าสมาชิกเหมือนเดิม รวมทั้งจะต้องเปิดเผยข้อมูลในเรื่องของความเสียหายหรือการสูญเสียที่เคยเกิดขึ้นในขณะที่เป็นสมาชิกของสมาคมเดิมด้วย หรือ ข้อตกลงรับประกันภัยต่อจากสมาคมในกลุ่มเดียวกัน เรียกว่า Pooling Agreement ซึ่งได้ลงนามเป็นครั้งแรกเมื่อปี 1899 ระหว่างคู่สัญญาคือ Britannia, London, Newcastle, Standard, United Kingdom และ Sunderland (แต่ต่อมาได้รวมกิจการกับ United Kingdom) ²⁹ โดยปกติในข้อตกลง Pooling Agreement ของ P&I Club ที่เป็นสมาชิกของกลุ่มอาจต้องรับผิดชอบร่วมกันในกรณีเหล่านี้ คือ ในกรณีที่มีความเสียหายไม่เกินกว่า 5 ล้านเหรียญสหรัฐ สมาคมแต่ละแห่งจะรับผิดชอบในความเสียหายในส่วนนี้ไว้เองแต่หากว่าความเสียหายเกินกว่า 5 ล้านเหรียญสหรัฐ ส่วนที่เกินมาจำนวน 25 ล้านเหรียญสหรัฐ นั้นก็จะนำไปรับประกันภัยต่อไว้กับสมาคมต่างๆ ที่อยู่ในกลุ่มนั้น ดังนั้น โดยหลักแล้วจะมีการรับประกันภัยต่อจาก P&I Club ที่อยู่ในกลุ่มของตนเท่านั้น อย่างไรก็ตาม อาจเป็นไปได้ที่จะมีการรับประกันภัยต่อจากผู้รับประกันภัยนอกกลุ่ม อย่างเช่นที่เคยปรากฏคือการรับประกันภัยต่อจาก The PEOPLE INSURANCE COMPANY OF CHINA (PICC) ซึ่งเป็นบริษัทของประเทศจีน แต่หากกรณีมีความเสียหายมากกว่า 30 ล้านเหรียญสหรัฐ ขึ้นไป ทาง International club group ก็มักจะไปทำประกันภัยต่อไว้ที่ตลาดประกันภัยในกรุงลอนดอน และหากว่ามีความเสียหายเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากกว่า 1,530 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งหมายความว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นที่ได้เอาประกันภัยต่อไว้ ความเสียหายส่วนที่เกินนั้นจะกลับมาเป็นภาระของกองทุนของ International club group ที่สมาชิกของสมาคมในกลุ่มจะต้องร่วมกันระดมทุนโดยการไปเรียกเก็บเงินสมทบประเภท Catastrophe Call จากสมาชิกของตน โดยตัวเลขต่างๆ อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ขึ้นอยู่กับว่าจะตกลงกันอย่างไรในกลุ่ม นอกจากนี้ สมาชิกในกลุ่มยังมีการทำข้อตกลงระหว่างกันเรียกว่า International Group Agreement หรือ IGA ซึ่งมีประโยชน์ในการช่วยไม่ให้เกิดการแข่งขันกันในเรื่องของการเรียกเก็บเงินสมทบโดยเรียกเก็บให้ต่ำลงเพื่อเป็นการแย่งลูกค้ากันด้วย

²⁸ ยศพล ศุภวิจิตรกุล, "ความเป็นไปได้ในการจัดตั้ง P&I Club ขึ้นตามกฎหมายไทย", (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2547), น.41

²⁹ ประมวล จันทรชีวะ, คำอธิบาย พรบ.ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ, กรุงเทพมหานคร: สมาคมประกันวินาศภัย โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, น.273.

ในปัจจุบันนี้บรรดาสมาคมที่ได้รับการยอมรับให้อยู่ใน International club group จะเป็นP&I Club ที่จัดตั้งขึ้นในหลายประเทศหลัก ๆ ดังนี้

1. P&I Club ที่จัดตั้งขึ้นในประเทศอังกฤษ เช่น The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Ltd.³⁰ The North of England Protection and Indemnity Association Ltd.³¹ เป็นต้น

2. P&I Club ที่จัดตั้งขึ้นในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย เช่น Assoranceforeningen Gard³², Assoranceforeningen Skuld³³ และ Sveriges Angfartygs (Swedish Club) เป็นต้น

3. P&I Club ที่จัดตั้งขึ้นในประเทศสหรัฐอเมริกา เช่น America Steamship Owner Mutual Protect and Indemnity Association, Inc.³⁴ เป็นต้น

4. P&I Club ที่จัดตั้งขึ้นในประเทศในเอเชีย เช่น ที่ประเทศญี่ปุ่น คือ The Japan Ship Owners Mutual Protection and Indemnity Association³⁵ เป็นต้น

นอกจากP&I Club ต่างๆจะรวมตัวกันเป็นกลุ่มเพื่อการสร้างความมั่นคงและความมั่นใจแก่บรรดาสมาชิกของตนแล้ว องค์กร P&I Club ยังมีบทบาทในบางเรื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพให้แก่องค์กรอีกด้วย มีผู้กล่าวว่าลักษณะของP&I Club นั้นมีลักษณะผสมผสานระหว่างบริษัทรับประกันภัย บริษัทที่ปรึกษากฎหมายและผู้ประเมินความเสียหาย เช่น การที่ทางสมาคมจะมีบริการทางกฎหมายให้แก่สมาชิกของตนเพื่อให้คำปรึกษาในเรื่องของการเรียกร้องต่างๆ สมาคมจะมีนักกฎหมายพาณิชย์นำวิคคอยให้บริการคำปรึกษา ซึ่งจะช่วยให้เจ้าของเรือมีความมั่นใจในปัญหาต่างๆ เช่น ปัญหาว่า ตนต้องรับผิดชอบหรือไม่ และหากต้องรับผิดชอบจะต้องรับผิดชอบประมาณเท่าใด หรือ มีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบได้บ้างหรือไม่ เป็นจำนวนเท่าใด หรือ ตนจะสามารถเรียกร้องจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบร่วมกันได้หรือไม่ เป็นจำนวนเท่าใดในกรณีที่มีผู้รับผิดชอบร่วมกันกับเจ้าของเรือนั้น เป็นต้น นอกจากนี้ เป็นที่ทราบกันดีว่าในการนำเรือออกเดินทะเลในกรณีที่เรือนั้นใช้ในการขนส่งสินค้าบางประเภทที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมได้มากหรือเป็นจำพวก

³⁰ สืบค้นจาก <http://www.nepia.com>

³¹ สืบค้นจาก <http://www.isso.com>

³² สืบค้นจาก <http://www.gard.no>

³³ สืบค้นจาก <http://www.skuld.com>

³⁴ สืบค้นจาก <http://www.america-club.com>

³⁵ สืบค้นจาก <http://www.piclub.or.jp/eng/index.html>

วัตถุอันตราย ก็อาจประสบความยุ่งยากในการนำเรือเข้าไปในน่านน้ำของบางประเทศ เช่น การขนส่งน้ำมัน อาจก่อให้เกิดมลพิษจากน้ำมันได้ ดังนั้นหากว่าต้องการผ่านเข้าไปในประเทศที่เป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศเพื่อป้องกันมลพิษจากเรือและพิธีสารแก้ไขปี ค.ศ. 1983(MARPOL73/78)แต่เรือลำนั้นไม่ได้ชักธงของประเทศที่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้ก็จะต้องไปจัดหาใบรับรองเพื่อค้ำประกันความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นกับประเทศดังกล่าว แต่หากเจ้าของเรือเป็นสมาชิกของP&I Clubก็สามารถขอรับหนังสือค้ำประกัน(Club's letter of guarantee)ได้ ในแง่มุมนี้ P&I Club จึงทำหน้าที่เป็น Insurance Guarantor ด้วย

สำหรับความคุ้มครองที่ P&I Club เสนอให้แก่เจ้าของเรือที่เข้าเป็นสมาชิกจะปรากฏอยู่ในกฎของสมาคมนั้นๆเอง จึงต้องตรวจสอบรายละเอียดของการคุ้มครองตามกฎหมายของสมาคมต่างๆ ซึ่งสามารถแบ่งพิจารณาเป็นจำพวกใหญ่ๆได้ ดังนี้

1.ความคุ้มครองความเสี่ยงมาตรฐานที่เรียกว่า P & I class

ส่วนมากแล้วทางสมาคมจะเสนอความคุ้มครองในเรื่องของความรับผิดของสมาชิกในหลายกรณีด้วยกัน³⁶ อย่างไรก็ตามหากเป็นสมาคมที่อยู่ในกลุ่มเดียวกันก็จะมี ความคล้ายคลึงกันมาก ตัวอย่างเช่น

ก. ความรับผิดจากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของลูกเรือและผู้โดยสารรวมทั้งกับตันเรือ และกรรมกรขนถ่ายสินค้าหรือผู้ที่ขึ้นมาติดต่อบนเรือ

ข. ความรับผิดในความเสียหายในทรัพย์สินอื่นที่มีได้อยู่บนเรือ เช่น วัตถุที่ลอยอยู่กับน้ำ อาทิ พุน้ำ ทำเรือ ซึ่งสมาชิกได้ก่อขึ้นโดยตรง และรวมถึงในกรณีที่เรือลำที่เป็นสมาชิกไปชนกับเรือลำอื่นที่จอดอยู่และเกิดการกระแทกจนเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้น³⁷

ค. ความรับผิดจากการที่เจ้าของเรือต้องจ่ายเพื่อการเคลื่อนย้ายซากเรือที่ลูกชนและเรือของสมาชิกเองทั้งนี้ตามคำสั่งของทางราชการ ณ สถานที่เกิดเหตุ

ง. ความรับผิดชอบในความเสียหายต่อสินค้าที่บรรทุกอยู่ในลำเรือทั้งเรือของสมาชิกและเรือลำอื่นด้วย

จ. ความรับผิดจากเรือโดนกันกับเรือลำอื่นในกรณีที่สมาชิกยังคงต้องรับผิดเพราะเหตุที่ไม่ได้มีการคุ้มครองเต็มความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงตามกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ (Hull Policy)

³⁶ประมวล จันทรชีวะ, อ้างแล้ว เจริญธรรม 29, น.267-269.

³⁷ยศพล ศุภวิจิตรกุล, “ความเป็นไปได้ในการจัดตั้งP&I Clubขึ้นตามกฎหมายไทย”, (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ,2547),น. 32

คือในกรณีที่กรรมธรรม์นั้นคุ้มครองเพียง 3/4 เท่านั้นจึงคงเหลืออีกส่วนที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ สมาคมจึงเข้ามารับผิดชอบใช้ในส่วนนี้(หรือหากว่าบางสมาคมจะเสนอขอใช้ให้ครบทุกส่วนก็ได้) และหากว่าสมาชิกรายใดไม่ได้ทำประกันตัวเรือเอาไว้ ทางสมาคมอาจพิจารณาให้ความคุ้มครองเพิ่มให้ ถึง 3/4 ก็ได้หากว่าสมาชิกขอเอาประกันภัยเพิ่มเอาไว้กับสมาคม

จ. ความรับผิดชอบจากการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บของลูกเรือ กับตันเรือ ผู้โดยสารรวมทั้งผู้ขนส่งสินค้าข้างลำเรือที่เกิดขึ้นและสืบเนื่องมาจากการโดนกันของเรือ

ข. ความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินที่เป็นของบุคคลอื่นที่อยู่บนเรือนอกจากสินค้า เช่น อุปกรณ์บนเรือ ตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น

นอกเหนือจากนี้ยังมีกรณีที่ทางสมาคมอาจพิจารณาให้ความคุ้มครองแก่ความรับผิดหรือความเสียหายอื่นๆแก่สมาชิกมากกว่าที่ปรากฏในกฎของสมาคมก็ได้ซึ่งจะพิจารณาโดยคณะกรรมการบริหารของสมาคมว่าสมควรที่จะให้ความคุ้มครองตามที่เรียกร้องมาหรือไม่ กรณีเช่นนี้เรียกว่า “Omnibus Rule “

2. การคุ้มครองความเสี่ยงภัยที่เพิ่มเติมขึ้นมาจากจำพวกปกติ

ก. ในการคุ้มครองความเสี่ยงภัยจำพวก FD&D Class โดยหากว่าสมาชิกรายใดประสงค์จะได้รับความคุ้มครองจำพวกนี้ด้วยก็จะต้องจ่ายเงินสมทบเพิ่มเติมให้กับทางสมาคม สำหรับการคุ้มครองที่มีให้ในจำพวกนี้จะเป็นเรื่องของค่าใช้จ่ายต่างๆที่สมาชิกมีสิทธิที่จะได้รับคืนซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่ได้ออกไปเพื่อการปรึกษาทางกฎหมายและการขอคำแนะนำต่างๆ ซึ่งรวมถึงค่าใช้จ่ายในเรื่องการสืบสวนและความช่วยเหลือที่เกี่ยวกับข้อพิพาทที่เกิดจากเจ้าของเรือ การจัดการเรือหรือจากการดำเนินการของเรือรวมทั้งยังมีสิทธิที่จะได้รับคืนค่าใช้จ่าย หรือ ค่าธรรมเนียมในการดำเนินคดีที่ศาลพิพากษา หรือ การอนุญาตตุลาการจากสมาคมอีกด้วย

ข. ในการคุ้มครองความเสี่ยงภัยจำพวก War Class หรือ War Risk โดยปกติแล้วการให้ความคุ้มครองตามมาตรฐาน P & I class ย่อมไม่ให้ความคุ้มครองในเรื่องดังกล่าวโดยความหมายของคำว่าสงครามนี้จะหมายรวมถึงสงครามกลางเมือง และการก่อจลาจลด้วย รวมถึง การยึด การกัก การหน่วงเหนี่ยวเรือ การโดนยิงตอร์ปิโด การโดนทุ่นระเบิด หรือ อาวุธสงครามอื่นที่คล้ายกัน

ดังนั้นภัยดังกล่าวจึงต้องขอรับความคุ้มครองเป็นพิเศษและจะต้องมีการระบุเอาไว้ใน หนังสือรับรองการเข้าเป็นสมาชิกด้วย³⁸

ค.ในการคุ้มครองความเสี่ยงภัยจำพวก Strike Class ความเสี่ยงภัยจำพวกนี้เป็นเรื่องของการคุ้มครองเกี่ยวกับเรื่องนัดหยุดงาน เช่น การคุ้มครองในความเสียหายที่เกิดจากความล่าช้าของเรือที่เข้าเป็นสมาชิกในขณะที่อยู่ท่าเรือหรือจอดอยู่หรือในขณะที่รอเทียบท่าเพื่อจอดอันเกิดจากการนัดหยุดงาน หากสมาชิกรายใดต้องการได้รับความคุ้มครองในเรื่องนี้จะต้องสมัครขอรับความคุ้มครองเพิ่มเติมและต้องเสียเงินค่าสมัครให้แก่สมาคมตามที่ได้ตกลงไว้กับผู้จัดการของสมาคม ซึ่งเรียกเงินจำนวนนี้ว่า Enter Sum³⁹

อย่างไรก็ตาม การคุ้มครองความเสี่ยงภัยที่สมาคมมีให้แก่สมาชิกก็มีข้อยกเว้นเช่นกัน โดยจะขอยกตัวอย่างกฎของ The West of England P&I Club กล่าวคือในการคุ้มครองความเสี่ยงภัยมาตรฐาน (P&I Class) นั้นมีข้อยกเว้นหลายกรณี เช่น สาระสำคัญในกฎข้อที่ 16 e กำหนดว่า ความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นจากความรับผิด ค่าฤชาธรรมเนียม และค่าใช้จ่ายที่เข้ากรณีนี้จะไม่ได้รับความคุ้มครอง หรือในกรณีที่มีการออกไปตราส่งหรือออกเวย์บิล หรือเอกสารการขนส่งอย่างอื่นในกรณีดังนี้

- 1) หากมีการส่งมอบสินค้าโดยไม่ได้มีการเวนคืนเอกสารเหล่านั้นเว้นแต่เอกสารเหล่านี้เป็นประเภทไม่อาจโอนเปลี่ยนมือได้
- 2) ได้แสดงข้อความจริงอันเป็นการขอลงไว้ในเอกสารดังกล่าว
- 3) ได้ระบุจำนวนสินค้ามากกว่าที่ได้รับไว้จริงในเอกสารดังกล่าว
- 4) ได้มีคำพรรณนาถึงสินค้าที่ไม่ตรงต่อความจริงโดยที่รู้ว่าคำพรรณนานั้นไม่ตรงต่อความจริง

- 5) ได้ระบุวันที่สินค้าได้บรรจุลงเรือหรือวันที่ได้รับมอบสินค้า ในครอบครองเพื่อการบรรจุในเอกสารการขนส่งไม่ตรงต่อความจริงไม่ว่าจะเป็นการระบุล่วงหน้าหรือย้อนหลัง⁴⁰

อย่างไรก็ดี แม้จะเป็นกรณีที่อยู่ในความคุ้มครองของ P&I Club และโดยปกติการรับผิดของสมาคมจะเป็นการรับผิดที่ไม่จำกัด แต่ทางสมาคมมักจะกำหนดให้สมาชิกของตนต้องรับภาระ

³⁸ ประมวล จันทรชิวะ, อ้างแล้ว เจริญพร 29, น.270

³⁹ ยศพล ศุภวิจิตรกุล, อ้างแล้ว เจริญพรที่ 37, น. 34

⁴⁰ The West England ship's Owner Mutual Insurance Associations, The Rule of Class I,II,III,VI, 1998.

ในความเสียหายในส่วนแรกเอาไว้ เรียกว่า Deductible โดยจำนวนเงินของความรับผิดในความเสียหายส่วนที่ต้องถูกหักเอาไว้ย่อมขึ้นอยู่กับความตกลงที่มีกับสมาคม แต่หากว่าเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน (Oil Pollution) แล้ว ทางสมาคมจะกำหนดส่วนที่สมาชิกต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุครั้งหนึ่งไว้ที่ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

สุดท้ายมีข้อสังเกตว่า การมีผลใช้บังคับของกฎของสมาคมนั้น หากเป็น P&I Club ที่จัดตั้งขึ้นในประเทศอังกฤษ การมีผลใช้บังคับจะพิจารณาตาม Marine insurance Act 1906 มาตรา 85(3) แต่หากเป็น P&I Club ที่จัดตั้งขึ้นในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย การมีผลใช้บังคับใช้จะต้องพิจารณาตามระบบกฎหมายของประเทศนั้นๆ เช่น กฎของ Gard หรือ Skuld Club ย่อมต้องพิจารณาตามกฎหมายของประเทศนอร์เวย์ เป็นต้น

(4) ความแตกต่างระหว่างผู้รับประกันภัยทั่วไปและ P&I Club

จากที่กล่าวมาข้างต้นทั้งหมด โดยเฉพาะในหัวข้อที่ได้กล่าวถึงโครงสร้างและรูปแบบการดำเนินงานขององค์กร P&I Club แล้ว จะเห็นได้ว่า P&I Club มีความแตกต่างจากผู้รับประกันภัยทั่วไป สรุป ได้ดังนี้

1. จากแนวคิดพื้นฐานที่ว่า การรับประกันภัยแบบสหการเป็นเรื่องของการรวมกลุ่มและเป็นการเข้ามารับประกันภัยซึ่งกันและกัน ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้รับประกันภัยในขณะเดียวกันด้วย แม้ในปัจจุบันนี้จะมีการเปลี่ยนแปลงลักษณะพื้นฐานไปแต่บรรดาสมาชิกทั้งหลายยังคงต้องร่วมกันรับผิดชอบ ดังจะเห็นได้จากการเรียกเก็บเงินสมทบจากสมาชิก แต่สำหรับการรับประกันภัยทั่วไป ผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัยย่อมเป็นคนละคนและไม่ได้มีส่วนผูกพันกันทางการรับประกันภัยแบบสหการในรูป P&I Club

2. วัตถุประสงค์หลักขององค์กร P&I Club ไม่ได้ต้องการจะแสวงหากำไร แต่มุ่งที่จะกระจายความเสี่ยงภัยและความเสียหายให้แก่สมาชิกทุกคนเพื่อบรรเทาความเสียหายที่เกิดแก่สมาชิกคนใดคนหนึ่งและโครงสร้างขององค์กรจะไม่มีผู้ถือหุ้นและทุนจดทะเบียน

3. การเอาประกันภัยไว้กับ P&I Club นั้นโดยหลักย่อมกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะเข้าเป็นสมาชิก กล่าวคือ ผู้ที่จะเข้าเป็นสมาชิกได้ย่อมต้องเป็นเจ้าของหรือ ผู้เช่าเรือ ที่อาจต้องรับผิดชอบเหมือนเป็นเจ้าของเรือ เช่น ผู้เช่าเรือเปล่า (Bareboat Charterer) หรือบางสมาคมจะกำหนดว่าผู้ที่เข้าเป็นสมาชิกจะต้องเป็นผู้เช่าเรือเท่านั้น เช่น The Charterers Club เป็นต้น แต่การรับประกันภัยทั่วไปย่อมไม่ได้จำกัดคุณสมบัติของผู้เอาประกันภัย

4. เงินที่นำมาบริหารหรือดำเนินกิจการขององค์กรนั้นมีที่มาจากการร่วมกันลงเงินของบรรดาสมาชิกในแต่ละปีเพื่อนำมาเป็นค่าใช้จ่ายในเรื่องต่างๆ และจะมีการเรียกเก็บเงินจำนวนนี้ตามหลักเกณฑ์เฉพาะ เช่น จะคำนวณจากจำนวนน้ำหนักตันกรอสของเรือที่ได้จดทะเบียนไว้และหากชำระไม่ตรงเวลา สมาชิกจะต้องเสียดอกเบี้ยให้แก่สมาคมด้วย ในขณะที่การประกันภัยทั่วไปจะเป็นการเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยภัยที่แน่นอน

5. ลักษณะของการคุ้มครองแบบP&Iจะมีลักษณะที่กว้างขวางและโดยส่วนใหญ่มักเป็นความเสี่ยงภัยที่อาจไม่ได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปซึ่งเป็นไปตามตลาดประกันภัยทั่วไป

6. เอกสารที่มีความสำคัญในการเอาประกันภัยไว้กับ P&I Club ที่แสดงถึงการคุ้มครองคือ หนังสือรับรองการเข้าเป็นสมาชิกและบรรดากฎของสมาคมที่เข้าเป็นสมาชิก แต่การประกันภัยทั่วไปเอกสารที่ใช้ คือ กรมธรรม์ประกันภัย

2.2 ความเป็นมาในการคุ้มครองบุคคลภายนอกในบริบทของกฎหมายพาณิชย์นาวี

เนื่องด้วยการเดินเรือเพื่อขนส่งระหว่างประเทศ(ทางทะเล)อาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่ตัวเจ้าของเรืออันเกิดขึ้นจากการที่เจ้าของเรือมีความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม ดังนี้ นอกเหนือจากการประกันภัยตัวเรือตามปกติซึ่งจะคุ้มครองเกี่ยวกับความรับผิดในบางส่วนแล้ว ผู้เอาประกันภัยจึงต้องทำประกันภัยความรับผิดด้วยอีกโสดหนึ่งเพื่อให้ได้รับคุ้มครองอย่างครบถ้วนซึ่งเมื่อพิจารณาจากการรับประกันความเสี่ยงภัยที่เป็นความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามในตลาดประกันภัยนั้น คงต้องยอมรับว่าผู้รับประกันภัยที่เป็นP&I Clubเป็นตลาดในการรับประกันภัยความรับผิดที่ครอบคลุมอย่างกว้างขวางกว่าผู้รับประกันภัยทางทะเลทั่วไป จึงกล่าวได้ว่าP&I Clubเป็นผู้มีส่วนแบ่งการตลาดมากที่สุด เมื่อเป็นเช่นนี้ หากเกิดความเสียหายขึ้นแก่บุคคลภายนอกจริง การเรียกร้องให้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจึงเกิดขึ้นในกรณีของP&I Clubมากกว่าในกรณีของการประกันภัยตัวเรือ เพราะ หากจะมีการชดใช้ให้แก่บุคคลที่สาม กรณีหลังนี้จะเกี่ยวกับเรื่องเรือโดนกันเท่านั้น เนื่องจาก การประกันภัยตัวเรือจะไม่คุ้มครองกรณีเรือไปชนกับสิ่งกีดขวางหรือวัตถุอื่น⁴¹ เมื่อความรับผิดที่รับประกันภัยโดย P&I Clubครอบคลุมอย่างกว้างขวางกว่า ดังนั้นในส่วนของประกันภัยตัว

⁴¹ เว้นแต่ในประเทศภูมิภาคยุโรป เช่น แอปลแกนดิเนเวีย ประเทศฝรั่งเศส ประเทศเยอรมัน กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักรจะให้ความคุ้มครองรวมถึงกรณีดังกล่าวด้วย

เรือ หากบุคคลภายนอกจะได้รับประโยชน์ก็แต่เพียงในกรอบของกรรมธรรม์การประกันภัยตัวเรือเท่านั้น นอกจากนี้โดยปกติแล้ว ข้อกำหนดการประกันภัยตัวเรื่อนั้นจะมีข้อยกเว้นในเรื่องของความเสียหายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมด้วย กล่าวคือ การคุ้มครองในกรณีนี้จะมีให้ต่อเมื่อเรื่อนั้นไปก่อความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมเป็นผลให้เรือที่เอาประกันภัยต้องถูกทำลายโดยต้องปรากฏว่าที่เกิดเหตุเช่นนั้นไม่ได้เกิดจากการไม่ดูแลเรือให้อยู่ในสภาพที่ดี หากไม่เป็นเช่นนั้น ก็จะไม่ได้รับความคุ้มครอง นอกจากนี้ ยังมีข้อยกเว้นในเรื่องความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิตและการบาดเจ็บของบุคคลอีกด้วย⁴² ในส่วนที่กล่าวมานี้จึงไปอยู่ภายใต้การรับประกันภัยของP&IClub ปัญหาที่สำคัญคือ การที่บุคคลภายนอกจะได้รับการชดใช้หนี้จะต้องขึ้นอยู่กับสถานะของผู้เอาประกันภัยด้วยอันสืบเนื่องจากรูปแบบของการรับประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยทำกับP&IClubในการกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเงินออกไปก่อนจึงจะมาเรียกร้องจาก P&IClubได้ อย่างไรก็ตามที่ผ่านมาปรากฏข้อเท็จจริงว่าแม้เจ้าของเรือจะสามารถชดใช้ความเสียหายแก่บุคคลภายนอกได้ แต่เจ้าของเรือมักไม่ค่อยยอมปรากฏตัว ในทางปฏิบัติผู้เสียหายจึงอาจขอกักเรือเพื่อบีบให้เจ้าของเรือต้องปรากฏตัวและหาเงินมาวางประกันหรือขอหนังสือรับรองการชดใช้ค่าเสียหาย(Letter of undertaking)จากP&IClubหากว่าP&IClub ยอมออกLetter of undertaking ให้แก่เจ้าของเรือ บุคคลภายนอกก็จะมีทางได้รับการชดใช้แต่หนทางนี้ย่อมไม่ได้ประกันว่าบุคคลภายนอกจะได้รับ การชดใช้ความเสียหายเพราะเป็นดุลยพินิจของ P&IClub โดยแท้และในปัจจุบันยังมีผู้อยู่ในฐานะเจ้าของเรือที่ไม่มีเรือเป็นของตนเองก็ได้ เรียกผู้ประกอบการประเภทนี้ว่าNon- Vessel Operating Common Carrier (NVOCC) เช่นนี้ผู้เสียหายย่อมขอกักเรือมิได้โดยสภาพ⁴³ยิ่งไปกว่านั้น บ่อยครั้งที่เจ้าของเรือมักไม่มีทรัพย์สินใดเหลืออยู่พอแก่การชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอก และแม้เพียงเจ้าของเรือประสบปัญหาทางการเงินก็นับว่าเป็นภาวะที่มีความเสี่ยงสูงสำหรับผู้เสียหายใน

⁴²ข้อยกเว้นนี้ดูได้จากข้อกำหนดการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร คือ ITCH 1/10/83

ข้อ 8.4

⁴³ในทางกฎหมายเจ้าของเรื่อนั้นหมายถึงบุคคลผู้มีชื่ออยู่เอกสารสำคัญ คือใบแสดงความเป็นเจ้าของเรือ เรียกว่า Certificate of registry ส่วนในทางปฏิบัตินั้นเจ้าของเรืออาจหมายถึงบุคคลที่จ้างเหมาระวางเรือมาเพื่อขนสินค้า ผู้บริหารจัดการขนส่งรวมถึงบริษัทลูกที่มีบริษัทแม่ถือหุ้นใหญ่และควบคุมการดำเนินงานหรือผู้ที่ทำงานแทนเจ้าเรือซึ่งอาจอยู่ในรูปของผู้จัดการเรือหรือนายเรือและอื่นๆ หากสนใจในรายละเอียดโปรดอ่านเพิ่มเติมได้ที่ www.lrfairplay.com และ www.marinerthai.com

การที่จะไม่ได้รับการชดใช้ ดังนั้น เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกตามที่ได้ประกันภัยไว้ ผู้เสียหายกลับไม่สามารถเรียกร้องจากใครได้เลย แม้จะปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยยังคงมีความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกก็ตาม

การช่วยเหลือผู้เสียหายโดยการให้สิทธิไปเรียกร้องโดยตรงจึงเป็นวิธีการเยียวยาที่จำเป็นต้องมีขึ้น และถูกนำมาพิจารณาในระดับระหว่างประเทศ เพื่อจัดให้มีมาตรการคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ได้มีความผิดอันใดซึ่งริเริ่มขึ้นโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) เนื่องจาก IMO มีความเห็นว่า สุดท้ายแล้ว หากไม่สามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ สัญญาประกันภัยที่ทำได้ย่อมไม่เป็นประโยชน์อันใดทั้งแก่ผู้เอาประกันภัยและบุคคลภายนอก IMO จึงมีแนวคิดในการจัดทำอนุสัญญาหลายฉบับให้มีหลักการเป็นอย่างเดียวกันนั้นคือการวางกฎเกณฑ์ในการชดใช้ค่าเสียหายให้เป็นอันหนึ่งอันเดียวกันรวมถึงให้มีความรวดเร็วในการชดใช้ด้วย ทั้งนี้บนพื้นฐานของหลักความรับผิดอย่างเคร่งครัด (Strict liability) คือให้เจ้าของเรือรับผิดชอบแม้ไม่ได้ตั้งใจหรือประมาทเลินเล่อในจำนวนจำกัดความรับผิดที่เหมาะสม ที่สำคัญคือการบังคับให้ต้องมีการทำประกันภัยและให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้โดยตรงซึ่งเป็นหลักการที่ช่วยสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้เสียหายในกรณีที่เจ้าของเรือไม่อาจชดใช้ให้ได้ และยังเป็นการปิดช่องว่างในกรณีที่เจ้าของเรือไม่ได้ทำประกันภัยความรับผิดบางส่วนเอาไว้ด้วย

มีข้อสังเกตว่า หลักการดังกล่าวมีแนวโน้มในการนำไปใช้กับความรับผิดต่างๆมากขึ้น เช่นในกรณีขนส่งผู้โดยสารทางทะเล อย่างไรก็ตาม ผู้รับประกันภัยทางทะเลนั้นไม่เห็นด้วยกับการขยายขอบเขตในการอนุญาตให้มีการเรียกร้องโดยตรงต่อตนในความรับผิดทุกประเภท เนื่องด้วยไม่ได้มีกฎเกณฑ์ในระดับระหว่างประเทศอันเป็นการทั่วไปที่ชัดเจนในการวางระบบกฎหมายสำหรับการเรียกร้องได้โดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลสำหรับความรับผิดทุกประเภท และการนำเสนอหลักการดังกล่าวของ IMO กล่าวได้ว่าเป็นการให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกค่อนข้างกว้างขวาง กรณีย่อมมีผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งและผู้รับประกันภัยทางทะเลอย่างมีนัยสำคัญ เนื่องจากการให้สิทธิดังกล่าวย่อมหมายความว่าผู้รับประกันภัยจะยกข้อต่อสู้ใดๆที่มีต่อผู้เอาประกันภัยซึ่งมีความรับผิดไม่ได้ ยกเว้น ในกรณีที่มีการอ้างว่าเป็นการจงใจในการกระทำ ความผิดเท่านั้น นอกจากนี้ ยังเห็นว่า การบังคับให้ทำประกันภัยกับการอนุญาตให้มีการเรียกร้องโดยตรงเป็นหลักการที่สามารถแยกกัน ดังนั้น ในกรณีที่มีการบังคับให้ทำประกันภัยแล้ว กรณีไม่ควรมีการอนุญาตให้มีการเรียกร้องโดยตรงอีกเพราะทำให้เกิดการซ้ำซ้อน แต่ปรากฏว่าในอนุสัญญาหลายฉบับก็ยังคงมีหลักการทั้งสองอยู่ เนื่องจากผู้จัดทำอนุสัญญาอาจเล็งเห็นว่า ตลาดใหญ่ที่รับประกันภัยความรับผิด คือ P&I Club การมีหลักการแรกเพียงหลักเดียวย่อมไม่อาจ

แก้ปัญหาได้ แต่ IMOมิได้มุ่งหมายที่จะเปลี่ยนแปลงทางปฏิบัติในการใช้รูปแบบสัญญาประกันภัย ความรับผิดในการประกันภัยทางทะเลมาเป็นการรับประกันภัยแบบความรับผิดแทนที่จะเป็นการรับประกันภัยแบบวินาศภัยแต่อย่างใด

หลังจากได้มีถกเถียงถึงการให้สิทธิดังกล่าวแก่บุคคลภายนอกมาเป็นเวลายาวนาน ในที่สุด แนวคิดดังกล่าวมาก็ได้รับการยอมรับและปรากฏอยู่ในอนุสัญญาหลายฉบับซึ่งโดยหลักมักจัดทำโดย IMO (International Maritime Organization) ⁴⁴ หรือองค์การอื่นๆที่ส่งเสริมในเรื่องของ สิ่งแวดล้อมในที่นี้จึงจะขอกกล่าวถึงอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความรับผิด การชดใช้ ค่าเสียหายและการประกันภัย ทั้งหมด 6 ฉบับ คือ

1)The Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal, 1989 and The Protocol

2)International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969

3)International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution, 2001

4)International Convention on liability and compensation for damage in connection with carriage of Hazardous and Noxious Substances by sea,1996

5) Athens Convention relating to Carriage of Passengers and their Luggage by sea ,1974 and The Protocol, 2002

6) Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007

และในขณะนี้ IMOยังมีแนวคิดในการสร้างหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดและการชดใช้ความเสียหายเพื่อการเสียชีวิต การบาดเจ็บของบุคคลผู้ทำงานประจำบนเรือรวมถึงการละทิ้งบุคคลผู้ทำงานประจำบนเรือด้วยซึ่งเนื้อหาส่วนนี้จะถูกเพิ่มเติมลงในอนุสัญญาเกี่ยวกับการคุ้มครองแรงงาน คือ Maritime Labour Convention, 2006

นอกจากนี้ยังมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดความรับผิดของเจ้าของเรือแก่สินค้าที่ขนส่งทางทะเลที่รู้จักกันในชื่อ Hague Rules, Hague- Visby Rules, Hamburg Rules Rotterdam Rules ⁴⁵ และยังมีอนุสัญญาอีกฉบับจัดทำโดย CMI (Comité Maritime International) ว่าด้วยความรับผิดของเจ้าของเรืออันเกิดจากเรือโดนกัน(International convention for

⁴⁴Retrieved from http://www.imo.org/conventions/mainfram.asp?topic_id=256

⁴⁵United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea

unification of certain rules of law relating to Collision between vessels, 1910 (Brussels Convention) อีกด้วย สุดท้าย คืออนุสัญญาที่เกี่ยวข้องในทางอ้อมกับการเรียกร้องโดยตรงของบุคคลภายนอกได้แก่ อนุสัญญาในการกำหนดกรอบจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ (Convention on limitation of liability for Maritime Claims (LLMC) ซึ่งเป็นเรื่องสำคัญในการพิจารณารับประกันภัยของผู้รับประกันภัยทางทะเลรวมถึงการอ้างข้อจำกัดความรับผิดเพื่อชดเชยให้เพียงจำนวนที่จำกัดความรับผิดไว้ อนุสัญญาทั้งหมดที่กล่าวมานี้จะได้กล่าวถึงในรายละเอียดต่อไป

2.2.1. การจำแนกความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก

อาจกล่าวได้ว่าการขนส่งทางทะเลนั้นเมื่อใดที่เรือประสบเหตุที่สร้างความสูญเสียแก่เรือย่อมมีผลถึงสิ่งต่างๆที่เกี่ยวข้องด้วย ไม่ว่าจะเป็นสินค้าที่อยู่บนเรือ บุคคลที่อยู่บนเรือนั้นหรือสิ่งแวดลอม จึงเป็นความเสี่ยงภัยทางทะเลอย่างหนึ่งซึ่งเจ้าของเรือมักต้องทำประกันภัยไว้ การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลที่สามจึงเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อผู้เอาประกันภัยและมีผลดีต่อบุคคลภายนอกโดยปริยาย ในเบื้องต้นอาจเกิดคำถามว่า บุคคลภายนอกที่เสียหายหมายถึงใครซึ่งเรื่องนี้ต้องพิจารณาจากลักษณะของความเสียหายนั่นเอง เนื่องจากลักษณะของความเสียหายมีความสำคัญเป็นอย่างมากต่อการพิจารณาการให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล ซึ่งจากการพิจารณารายงานการประชุมเกี่ยวกับอนุสัญญาในเรื่องนี้ขององค์กรหลายองค์กรต่างจำแนกลักษณะความเสียหายที่เกิดขึ้นในข้อพิพาททางพาณิชย์นาวี ออกเป็นสามประการหลักๆดังต่อไปนี้

1) ความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมซึ่งมีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง เช่น อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดและการชดเชยค่าเสียหายจากมลพิษน้ำมัน อนุสัญญาว่าด้วยการขนส่งสินค้าอันตรายและสารเคมี อนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือ อนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายและกำจัดของเสียอันตรายข้ามแดน เป็นต้น

2) ความเสียหายต่อทรัพย์สิน ชีวิตและการบาดเจ็บของบุคคล กรณีนี้มีอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการโดนกันของเรือ อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดในการขนส่งผู้โดยสารทางทะเล อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดและการชดเชยค่าเสียหายในความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย และการละทิ้งบุคคลที่ทำงานประจำบนเรือ

3) ความเสียหายต่อทรัพย์สิน(สินค้า)อันเกิดจากการขนส่งทางทะเล เรื่องนี้ได้ปรากฏอนุสัญญาที่เกี่ยวข้อง คือ อนุสัญญาว่าด้วยความรับผิดชอบของผู้ขนส่งทางทะเล คือ Hague Rules Hague/Visby Rules Hamburg Rules และ Rotterdam Rules

เพื่อให้เห็นถึงลักษณะของความเสียหายอย่างเป็นรูปธรรมผู้เขียนขอกล่าวในรายละเอียดของลักษณะของความเสียหายต่างๆที่กล่าวมาตามลำดับ ดังนี้⁴⁶

1. ความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม

(1) ความเสียหายจากมลพิษน้ำมันและความเสียหายจากรั่วไหลของสารเคมีและของอันตราย

ความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมนับเป็นประเด็นสำคัญมากขึ้นเรื่อยๆเพราะในแต่ละครั้งที่เกิดเหตุขึ้นทำให้เกิดความเสียหายมหาศาล ตัวอย่างหนึ่งที่เกิดขึ้นในอดีต คือเหตุการณ์เมื่อครั้งน้ำมันรั่วไหลแถบชายฝั่งของประเทศอังกฤษและส่งผลให้ประเทศใกล้เคียงอย่างประเทศฝรั่งเศสได้รับผลกระทบไปด้วยรวมถึงสัตว์น้ำที่อาศัยในบริเวณนั้นจึงเป็นสาเหตุสำคัญในการมีอนุสัญญาฉบับแรกที่ทำให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล คืออนุสัญญาว่าด้วยการชดใช้ความเสียหายอันเกิดจากมลพิษน้ำมัน(CLC,1969) อนุสัญญานี้มีผลบังคับในปี 1975 มีหลักการสำคัญคือ เจ้าของเรือทุกลำที่ใช้ในการขนส่งน้ำมันจำนวนมากกว่า2,000ตันขึ้นไปในฐานะที่เป็นสินค้าจะต้องมีการประกันภัยไว้ในจำนวนที่เท่ากับความรับผิดสูงสุดที่เจ้าของเรือต้องรับผิดในอุบัติเหตุครั้งหนึ่งคือประมาณ 18 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม การชดใช้ตามอนุสัญญานี้จะไม่รวมกรณีที่มีการรั่วไหลของน้ำมันที่มีสินค้าหรือรั่วไหลจากเรือที่มีได้ใช้เพื่อการบรรทุกน้ำมัน(non-tanker) ดังนั้น หากเป็นเรืออื่นแม้บรรทุกน้ำมันมาด้วยก็ไม่อาจเรียกร้องได้รวมถึงค่าใช้จ่ายที่ใช้ในการป้องกันการรั่วไหลด้วย จากนั้นได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญานหลายครั้งในปี 1976 และ 1984 โดยมีการเปลี่ยนแปลงเล็กน้อยเกี่ยวกับจำนวนเงินในการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ กล่าวคือ มีการปรับเพดานของจำนวนเงินที่ให้เจ้าของเรือต้องรับผิดให้สูงขึ้นเนื่องจากเห็นว่าแต่เดิมนั้นยังไม่เพียงพอต่อความเสียหายในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นแต่การปรับปรุงครั้งนี้ในที่สุดแล้วไม่ได้มีผลบังคับเนื่องจากประเทศสหรัฐอเมริกาไม่ได้เข้าเป็นภาคี สุดท้ายอนุสัญญานี้ได้ถูกแก้ไขอีกครั้งในปี

⁴⁶Eric Rosaeg ,Liability and compensation with place of refuge, Scandinavia Institute of Maritime Law ,University of Oslo, (Final Report)
< www.emsa.europa.eu/Docs/.../places%20of%20refuge%20study%20def.pdf>,pp.15-24.

1992 กล่าวกันว่าพิธีสารแก้ไขดังกล่าวจะเป็นระบบความรับผิดใหม่ที่เข้ามาแทนที่อนุสัญญาปี 1969 มีรายละเอียดโดยย่อคือได้ขยายขอบเขตการใช้บังคับถึงเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย รวมถึงให้ใช้กับเรือที่สร้างออกแบบหรือดัดแปลงเพื่อใช้ในการขนส่งน้ำมันและวางหลักให้ชัดเจนว่าการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากค่าใช้จ่ายในการจัดการกับการรั่วไหลของน้ำมันรวมถึงค่าใช้จ่ายในการป้องกันการรั่วไหล จะต้องใช้มาตรการที่สมเหตุผล โดยการจำกัดความรับผิดจะพิจารณาตามขนาดของเรือ เช่น เรือขนาดไม่เกิน 5000 ตันสามารถจำกัดความรับผิดได้ 3.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ต่อมาในปี 2000 มีการแก้ไขให้จำนวนจำกัดความรับผิดเพิ่มสูงขึ้นอีก และใน CLC, 1992 ยังคงมีหลักการให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องได้โดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอยู่เหมือนเดิมเพื่อเป็นการประกันว่ารัฐภาคีต่างๆ จะได้รับการชดเชยความเสียหายอย่างแน่นอนหากเกิดเหตุรั่วไหลขึ้นในทะเลของประเทศตน ในขณะนั้นหลายประเทศต่างเข้าเป็นภาคีพิธีสารดังกล่าวแล้วเกือบทุกประเทศยกเว้นประเทศสหรัฐอเมริกาที่มีกฎหมายชื่อ Oil Pollution Act 1990 อยู่และให้ความคุ้มครองที่สูงกว่าเพราะไม่มีการจำกัดความรับผิด ส่วนในกลุ่มประเทศอาเซียนพบว่าเข้าเป็นภาคีแล้วจำนวน 7 ประเทศ คือบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ และเวียดนาม⁴⁷ นอกจากนี้เพื่อเป็นการให้ความมั่นใจกับผู้เสียหายยิ่งขึ้นไปอีก ต่อมาได้มีการจัดทำอนุสัญญาเพื่อจัดตั้งกองทุนเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนด้วยอีกชั้นหนึ่งในปี 1971 และ 2003 จึงอาจมีการเรียกร้องผ่านกองทุนได้ในกรณีที่มีความเสียหายเป็นจำนวนมากกว่าที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญา หรือ กรณีเจ้าของเรือได้รับการยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบเพราะสามารถพิสูจน์ถึงการกระทำที่เป็นเจตนาหรือประมาทเลินเล่อของเจ้าของเรือได้ (Willful misconduct) หรือแม้กระทั่งเป็นกรณีที่ไม่อาจหาผู้ได้รับผิดชอบได้ก็ตาม

นอกจากอนุสัญญาดังกล่าวมาแล้ว ในปี 2001 ได้มีการจัดทำอนุสัญญาขึ้นอีกฉบับ คือ International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution, 2001 แต่เพิ่งมีผลบังคับใช้เมื่อปี 2008 อนุสัญญานี้มีขอบเขตการใช้บังคับในทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะด้วย โดยเหตุที่ต้องมีอนุสัญญานี้ สืบเนื่องจากอนุสัญญา CLC 1992 ไม่ได้รวมถึงกรณีที่เป็นเรือที่ไม่ได้ใช้เพื่อการบรรทุกน้ำมันเป็นสินค้าแต่บรรทุกในฐานะที่เป็นเชื้อเพลิงทั้งที่ส่วนใหญ่แล้วมักเกิดความเสียหายในกรณีที่เป็นเรือประเภทนี้มากกว่า อนุสัญญานี้จึงมีขึ้นเพื่อปิดช่องว่างดังกล่าว โดยมี

⁴⁷โสภณ ปิยะภาณี, "การเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดทางแพ่งสำหรับความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ. 1992", วารสารกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี, ฉบับที่ 3, ปีที่ 3, น. 20-21 (2551).

หลักการสำคัญอย่างเดียวกันกับอนุสัญญาข้างต้น คือ เพื่อให้มีระบบในการชดเชยความเสียหายที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพเมื่อเกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมอันเกิดจากการรั่วไหลของน้ำมันจากเรือที่มีขนาด 1,000 ตันขึ้นไปจึงกำหนดให้เจ้าของเรือต้องทำประกันภัยให้เท่ากับจำนวนที่ตนต้องรับผิดชอบคือเท่ากับจำนวนที่จำกัดความรับผิดไว้ตามอนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดในสิทธิเรียกร้องทางทะเล (Convention on limitation of liability for Maritimes Claims (LLMC)) และให้สิทธิบุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้ ส่วนลักษณะของความเสียหายที่เกิดขึ้นในกรณีนี้ คือ ค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปในการกำจัดคราบน้ำมันและทำความสะอาดรวมถึงค่าใช้จ่ายในการป้องกันบรรเทาการรั่วไหลนั้นด้วย ทั้งนี้ ค่าใช้จ่ายนั้นต้องสมเหตุสมผลสุดท้าย มีข้อสังเกต คือ อนุสัญญานี้มีส่วนเชื่อมโยงให้ใช้ระบบการจำกัดความรับผิดสากลคือตาม LLMC แต่ไม่มีความชัดเจนว่าจะมีการยกเว้นตามกฎหมายภายในหรือไม่ และในบางกรณีความเสียหายในเรื่องนี้อาจไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ ยิ่งไปกว่านั้น มีการให้ข้อสังเกตเกี่ยวกับจำนวนเงินที่ผู้เรียกร้องจะได้รับการชดเชยจากกลไกการเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลว่าไม่อาจทำให้ผู้เสียหายได้รับเพิ่มขึ้นแต่ประการใดเพราะไม่มีการตั้งกองทุนเพื่อการชดเชยในขั้นที่สอง หากผู้รับประกันภัยขอจำกัดความรับผิดเช่นเดียวกับเจ้าของเรือ หรือ ในบางกรณีผู้รับประกันภัยก็ยังมีสิทธิจำกัดความรับผิดได้แม้ว่าเจ้าของเรือจะสูญเสียสิทธิในการจำกัดความรับผิดก็ตาม

อนุสัญญาอีกฉบับหนึ่งที่วางระบบการชดเชยค่าเสียหายสำหรับความเสียหายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมก็คือ International Convention on liability and compensation for damage in connection with carriage of Hazardous and Noxious Substances by sea, 1996 และพิธีสารปี 2010 (HNS Convention) ซึ่งมีเงื่อนไขในการบังคับใช้ คือต้องมีรัฐเข้าเป็นภาคีอย่างน้อย 12 ประเทศ และ 4 ประเทศใน 12 ประเทศนั้นต้องมีขนาดของเรือรวมกันมากกว่า 200 ล้านตันและเจ้าของเรือในประเทศภาคีที่จะต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน จะต้องมีการขนส่งสินค้าเหล่านั้นไม่ต่ำกว่า 40 ล้านตันในแต่ละปี อนุสัญญานี้มีขึ้นเพื่อสร้างระบบการเยียวยาความเสียหายในกรณีที่มีการขนส่งสารเคมี ของอันตรายและเกิดการรั่วไหลของสารเคมีหรือสารอันตรายเป็นผลให้เกิดการปนเปื้อนเป็นอันตรายต่อสิ่งแวดล้อมหรือเสียหายต่อชีวิตร่างกายของผู้อื่นรวมทั้งทำให้เสียค่าใช้จ่ายเพื่อป้องกันบรรเทาความเสียหายและความเสียหายอันเกิดจากการใช้มาตรการเพื่อการดังกล่าวด้วย จึงมีข้อสังเกตว่าแม้อนุสัญญาในเรื่องดังกล่าวจะอยู่บนหลักการพื้นฐานอย่างเดียวกันกับ CLC 1992 คือให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินและมีการจัดตั้งกองทุนเพื่อเป็นกลไกรองรับการชดเชยค่าเสียหายอีกชั้นหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตาม อนุสัญญานี้มีครอบคลุมกว่า เนื่องด้วย นอกจากความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับสิ่งแวดล้อมแล้วยัง

รวมถึงกรณีที่มีความเสียหายจากการระเบิด ไฟไหม้ด้วยจึงเป็นการปิดช่องว่างของCLC1992 นอกจากนี้ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ร่างกายและทรัพย์สินก็อยู่ในความหมายของคำว่าความเสียหายตามอนุสัญญานี้ดังกล่าวแล้วข้างต้น ที่กล่าวมานี้จึงเป็นลักษณะของความเสียหายที่บุคคลภายนอกอาจได้รับและต้องการเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้โดยเฉพาะในกรณีที่เจ้าของเรือไม่อาจชดใช้ให้ได้ โดย ณ ขณะนี้ได้มีการรับเอาพิธีสารดังกล่าวไปแล้วเมื่อประมาณกลางปี 2010 และจะเปิดให้มีการลงนามเพื่อให้อนุสัญญามีผลใช้บังคับตามเงื่อนไขของพิธีสารต่อไป

ที่กล่าวมาข้างต้นนั้นเป็นพัฒนาการตามลำดับเพื่ออุดช่องว่างของอนุสัญญานับเท่าๆ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับบุคคลภายนอก โดยวางหลักให้ผู้เสียหายสามารถเรียกร้องโดยตรงได้จากผู้รับประกันภัยทางทะเล(P&I Club)หรือผู้ที่ให้หลักประกันทางการเงิน (Financial Security) อย่างไรก็ดี มีการกล่าวกันว่า ในทางปฏิบัติแล้วการเอาประกันภัยในความเสียหายข้างต้นมักทำไว้กับ P&I Club มากกว่าและ P&I Clubเองมีวงเงินในการชดใช้ความเสียหายสูงสุดถึง1ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่การมีหลักประกันทางการเงินก็เป็นอีกทางเลือกอีกทางหนึ่งแม้อาจไม่ได้ใช้ในทางปฏิบัตินัก เนื่องจากกรณีนี้เป็นความเสียหายที่ร้ายแรงต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งปรากฏในลักษณะที่เป็นการแบกรับค่าใช้จ่ายที่สูงอย่างมากในการจัดการคราบน้ำมันหรือของเสียที่ยังหลงเหลืออยู่ตามชายฝั่งของทะเลอาณาเขต รวมถึงในทะเลที่เป็นเขตเศรษฐกิจจำเพาะและหมายรวมถึงค่าใช้จ่ายที่ต้องเสียไปจากการที่ต้องมีมาตรการเพื่อป้องกันบรรเทาความสูญเสียหรือเสียหายไม่ให้ลุกลามไปด้วย โดยบุคคลภายนอกในที่นี้ คือรัฐชายฝั่ง ดังนั้น ความเสียหายที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม รัฐเป็นบุคคลที่จะใช้สิทธิเรียกร้องโดยตรงไม่ใช่เอกชน ที่ผ่านนั้น หลักการดังกล่าวก็ได้รับการยอมรับในระดับภูมิภาคมาตั้งแต่ ปี ค.ศ. 1997 กล่าวคือ สหภาพยุโรปได้มีนโยบายที่จะบังคับให้เรือทุกลำที่เข้ามาน่านน้ำในกลุ่มประเทศยุโรปจะต้องมีการทำประกันภัยเสมอและโดยหลักแล้วอนุญาตให้บุคคลภายนอก(รัฐ)สามารถเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินได้

(2) ความเสียหายในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายซากเรือ

การเคลื่อนย้ายซากเรือเป็นอีกเรื่องหนึ่งที่หยิบยกขึ้นในที่ประชุมของ IMO ด้วยเห็นว่าในปัจจุบันแม้จะมีเทคโนโลยีเพื่อช่วยในการเดินเรือได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่เมื่อเกิดเหตุอุบัติเหตุทางทะเลขึ้น เรือที่ใช้ในการขนส่งกลับกลายเป็นซากเรือซึ่งสามารถก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตลอดจนมีผลกระทบต่อความปลอดภัยในการเดินเรือและประการสำคัญคือหากเรือลำดังกล่าวได้ผ่านการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและมีการขอใช้ท่าเรือในประเทศนั้นๆเป็นท่าเรือหลบภัยเพื่อการซ่อมแซมแต่ไม่ประสบความสำเร็จ ย่อมทำให้มีค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับเคลื่อนย้ายซากเรือตามมา และ

ปัญหาอาจเกิดขึ้นในกรณีที่เจ้าของเรือบอกสละเรือทำให้ท่าเรืออาจมีภาระในการออกค่าใช้จ่ายด้วยเหตุผลทางมนุษยธรรมและรอที่จะเรียกคืนจากเจ้าของเรือ ทั้งนี้ไม่ว่าผู้รับประกันภัยตัวเรือจะยอมรับเอาซากเรือไว้หรือไม่ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีรับการประกันภัยค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ แต่โดยหลักแล้วในมุมมองของผู้รับประกันภัยตัวเรือ(Hull and Machinery) นั้นเห็นว่า ผู้รับประกันภัย(ตัวเรือ) มักไม่อยากจะเสี่ยงที่จะรับเอาซากเรือและชดใช้ค่าเสียหายแก่เจ้าของเรือไปอย่างความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง (constructive total loss) เพราะการรับเอาซากเรือมาจะต้องรับเอาความรับผิดชอบที่อยู่กับเรือนั้นมาด้วยซึ่งผู้รับประกันภัยย่อมไม่แน่ใจว่ามีความรับผิดชอบในเรื่องใดบ้าง ดังนั้นหากความรับผิดชอบนี้ยังอยู่กับเจ้าของเรือ ปัญหาที่เกิดขึ้นต่อจากนั้นคือ เมื่อเจ้าของเรือลำนั้นมีหน้าที่ในการชดใช้ค่าใช้จ่ายให้แก่ท่าเรือ หรือ ทำการเคลื่อนย้ายซากเรือซึ่งหมายรวมถึงสินค้าที่มากับเรือด้วยหรือไม่เช่นนั้นเจ้าของเรือจะต้องเป็นผู้ออกค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายดังกล่าว(Clean- Up costs)ซึ่งเจ้าของเรืออาจนำไปประกันภัยแบบ P&I Clubไว้ เมื่อเจ้าของเรือได้เสียค่าใช้จ่ายในการเคลื่อนย้ายซากเรือแล้ว จากนั้นเจ้าของเรือจึงจะมีสิทธิได้รับการชดใช้จากP&I Clubแต่หากปรากฏว่า เจ้าของเรือไม่อาจกระทำตามที่กล่าวมา ผู้ที่จะได้รับผลกระทบคือรัฐหรือท่าเรือของรัฐในการรับภาระเสียค่าใช้จ่ายเองเพื่อรักษาความปลอดภัยในการเดินเรือเพราะหากไม่รีบดำเนินการอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่าง ๆ รวมถึงสิ่งแวดล้อมในเวลาต่อมา ดังนั้นเมื่อได้แบกรับค่าใช้จ่ายนี้ไป ก็เป็นปัญหาว่าจะมาเรียกร้องโดยตรงให้ P&I Club ชดใช้ค่าใช้จ่ายดังกล่าวได้หรือไม่ เพราะความรับผิดชอบในการเคลื่อนย้ายซากเรือเป็นค่าใช้จ่ายในจำนวนที่สูงมากและซากเรือนั้นบางครั้งอาจส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมด้วยจึงอาจเป็นความเสียหายที่เจ้าของเรือต้องชดใช้อีกโสดหนึ่ง เพื่อจัดการกับปัญหานี้อนุสัญญาว่าด้วยการเคลื่อนย้ายซากเรือจึงให้สิทธิบุคคลภายนอกซึ่งก็คือรัฐสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยและ P&I Clubได้ ส่วนขอบเขตการใช้นั้นครอบคลุมทะเลอาณาเขตและเขตเศรษฐกิจจำเพาะ และบังคับใช้ในกรณีที่เป็นน่านน้ำภายในด้วยก็ได้(หากรัฐภาคีสมาชิกต้องการ) อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาดังกล่าวยังไม่ผลบังคับใช้ในปัจจุบัน

(3) ความเสียหายอันเกิดจากการรั่วไหลของของเสียอันตราย

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ปัญหาในการลักลอบเคลื่อนย้ายขยะหรือของเสียอันตรายไปยังประเทศอื่นได้เกิดขึ้นกับหลายประเทศซึ่งส่วนใหญ่แล้วเป็นประเทศกำลังพัฒนา จึงมีหลายองค์กรที่มีแนวคิดในการหามาตรการทางกฎหมายเพื่อป้องกันและบรรเทาปัญหาดังกล่าว ในที่สุดองค์การสหประชาชาติ โดยผ่านโครงการสิ่งแวดล้อมแห่งสหประชาชาติร่วมกับผู้แทนจากประเทศสมาชิกทั้งหลายจึงมีดำริจัดทำอนุสัญญาฉบับหนึ่งขึ้นซึ่งเป็นที่รู้จักกันในชื่อว่าอนุสัญญาบาเซล

(Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Waste and their Disposal) อนุสัญญาดังกล่าวมุ่งประสงค์สำคัญคือ เพื่อลดการเคลื่อนย้ายข้ามแดนของของเสียอันตรายและการกำจัดซึ่งของเสียนั้น ณ ประเทศที่เป็นแหล่งกำเนิดให้ได้มากที่สุด ในปัจจุบันเกือบทุกประเทศในโลกล้วนเป็นภาคีของอนุสัญญานี้ทั้งสิ้น⁴⁸รวมถึงประเทศไทยที่ลงนามเพื่อรับเอาพันธกรณีของอนุสัญญาด้วยเห็นว่า การเป็นภาคีย่อมเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในหลายประการ โดยเฉพาะเรื่องของการรักษาสีงแวดล้อม เนื่องด้วย อนุสัญญามีมาตรการและระเบียบที่เข้มงวดในการควบคุม การนำเข้า ส่งออก และนำผ่านของเสียอันตราย รวมทั้งการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการกำจัดของเสีย และยังได้รับความช่วยเหลือด้านการเงินจากกองทุนหมุนเวียนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเมื่อมีการขนส่งเคลื่อนย้ายและกำจัดของเสียอันตราย⁴⁹ ประการสำคัญ คือ อนุสัญญาดังกล่าวมีการบังคับให้ผู้ที่ต้องรับผิดชอบตามอนุสัญญาต้องจัดให้มีการประกันภัย และมีการให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงแก่ผู้เสียหายซึ่งเป็นหลักการเช่นเดียวกับที่มีในอนุสัญญาหลายฉบับ เช่น อนุสัญญา HNS จึงถือเป็นประโยชน์อีกประการในการเข้าเป็นภาคี หากเป็นฝ่ายเรียกร้อง รัฐภาคีย่อมมีสิทธิในการเรียกร้องโดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินอื่นอันจะเป็นประโยชน์ต่อรัฐในการได้รับชดใช้ค่าเสียหายเมื่อเกิดความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมซึ่งอนุสัญญาได้ให้ความหมายของคำว่า ความเสียหายไว้ว่าหมายถึงการสูญเสียรายได้ที่เกิดขึ้นโดยตรงจากผลประโยชน์ในการใช้สิ่งแวดล้อมอันเกิดจากความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม ค่าใช้จ่ายในการทำให้สิ่งแวดล้อมกลับคืนสู่สภาพเดิม และค่าใช้จ่ายในการป้องกัน รวมถึงค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการป้องกันนั้นด้วย มีข้อน่าสนใจว่าแม้โดยปกติ การรับประกันภัยความรับผิดทั่วไป (Commercial general liability) มักไม่ให้ความคุ้มครองในการประกันภัยเพื่อ ความเสียหายเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมหรือในบางครั้งก็ให้คุ้มครองอย่างจำกัด P&I Clubจึงเป็นตลาดประกันภัยความรับผิดที่เข้ามาเติมเต็มในส่วนนี้ แต่อย่างไรก็ดี ในหลายประเทศได้มีการพัฒนาระบบการประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอกให้รวมถึง การให้ความคุ้มครองในความรับผิดต่อสิ่งแวดล้อมด้วย การมีกฎหมายภายในอนุญาตให้มีการเรียกร้องโดยตรงอาจเป็นสิ่งที่ได้รับการพัฒนาให้มารองรับในกรณีนี้ได้ และเป็นที่น่าสังเกตว่า ในหลายประเทศมักอนุญาตให้มีการ

⁴⁸Retrieved from <http://www.basel.int/ratify/convention.htm>

⁴⁹วิวัฒน์ เกิดไพบุลย์, "การประกันภัยภายใต้อนุสัญญาบาเซลว่าด้วยการควบคุมการเคลื่อนย้ายและการกำจัดของเสียอันตรายข้ามแดน", วารสารการประกันภัย, ฉบับที่ 125, น.22-23(2550).

เรียกร้องโดยตรงแม้ในกรณีที่เกี่ยวกับความรับผิดชอบสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกา

2. ความเสียหายต่อ ชีวิตและการบาดเจ็บ หรือ ทรัพย์สินของบุคคล

(1) ความเสียหายอันเกิดขึ้นกับเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าอันเกิดจากเรือโดนกัน

ในการขนส่งทางทะเลนั้น เรือคือพาหนะที่สำคัญและมีราคาสูงมาก โดยปกติการเอาประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักรนั้นทำได้สองลักษณะคือทำประกันภัยไว้ตามกรรมวิธีแบบกำหนดเวลาหรือทำประกันภัยไว้ตามกรรมวิธีแบบกำหนดเป็นรายเที่ยว แต่ส่วนใหญ่แล้วนิยมทำในแบบแรกมากกว่าและมักกำหนดมูลค่าของเรือกันไว้ด้วย อย่างไรก็ตามก็ดี การขาดใช้ค่าเสียหายจากการที่เรือโดนกันนี้จะขาดให้เพียง $\frac{3}{4}$ เท่านั้น ส่วนที่เหลือเจ้าของเรือย่อมนำไปประกันภัยไว้กับ P&I Club ดังนี้ ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุเรือโดนกันซึ่งรวมถึงกรณีที่เรือโดนกันอันเกิดจากการลากจูงเรือหรือการนำร่องที่ผิดพลาดของผู้ให้บริการดังกล่าวด้วย นอกจากเจ้าของเรือจะเสียหายแล้ว ก็อาจมีบุคคลที่สามเข้ามาเกี่ยวข้องได้ กล่าวคือ อาจเป็นกรณีที่เรือลำอื่น(Third Vessel)ที่ได้รับ ความเสียหายจากการที่เรือโดนกันโดยเรือลำนั้นจะได้รับการปฏิบัติอย่างเป็นสินค้า(Cargo)หรือเป็นกรณีที่บุคคลได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากเหตุการณ์นี้ นอกจากนี้ ยังรวมถึงความเสียหายในทรัพย์สินด้วย(กรณีนี้หมายถึงผู้เป็นเจ้าของสินค้าในเรือลำอื่นที่เข้ามาเกี่ยวข้อง)โดยเรื่องนี้พิจารณาได้จากอนุสัญญาชื่อว่า The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law with Respect to Collision between Vessels 1910(The Collision convention 1910) มาตรา 4 และในกฎหมายภายในของหลายประเทศ⁵⁰ เช่น ประเทศอังกฤษ ประเทศฝรั่งเศส⁵¹ ประเทศแคนาดา⁵² ประเทศสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ก็ได้มีหลักกฎหมายรองรับการเรียกร้องความเสียหายในลักษณะดังกล่าวไว้ด้วยแม้ว่าบางประเทศ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกาจะไม่ได้เป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าวก็ตาม ที่กล่าวมานั้น เป็นหลักกฎหมายที่ให้เจ้าของเรือนั้นต้องรับผิดชอบในความเสียหายต่อบุคคลหรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอก แต่เนื่องด้วยบางสถานการณ์ เจ้าของเรือไม่อาจขาดใช้ให้ได้ จึงกลับมาสู่ปัญหาเดิม คือ บุคคลภายนอกจะขอให้ผู้รับ

⁵⁰William Tetley, International maritime and admiralty law, (Shipping Law Publication, 2002), pp. 250-253.

⁵¹Article 4 of Law No. 67-545 of July 7, 1967.

⁵²Article 17(2)(3), Canada Marine Liability Act.

ประกันภัยของเจ้าของเรือชดใช้แทนซึ่งเป็นไปได้ยากหรือเป็นไปได้เลย เนื่องด้วยในการประกันภัยทางทะเลนั้นข้อสัญญาว่าด้วยการชดใช้ในกรณีของเรือโดนกัน (Collision Clause) ย่อมอยู่ภายใต้ข้อสัญญาในการชดใช้ความเสียหายของ P & I Club คือ Pay first Clause ด้วยหรือแม้กรณีที่เป็นการรับประกันภัยจากบริษัททั่วไปที่มีข้อสัญญาดังกล่าวชัดเจนแต่อาจมีการให้เหตุผลว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจริงแล้วเท่านั้นซึ่งได้เคยเกิดขึ้นในหลายคดี เช่น คดี *Conohan v. The Co-Operators*⁵³ ในประเทศแคนาดา เป็นต้น

(2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้ทำงานประจำบนเรือ

คนทำงานประจำบนเรือนั้น เป็นแรงงานสำคัญต่อภาคการขนส่งทางทะเล เนื่องจากคนงานประจำบนเรือมีส่วนสำคัญในการทำให้งานการขนส่งทางทะเลสามารถดำเนินไปได้ด้วยดี แต่เมื่อการทำงานบนเรือย่อมมีสภาพการทำงานและความเป็นอยู่ที่แตกต่างกันจากการทำงานบนบก กฎหมายจึงควรให้ความคุ้มครองแก่ชีวิต ร่างกาย และสวัสดิภาพของบุคคลเหล่านั้นให้เท่าเทียมหรือมากกว่าที่คุ้มครองบุคคลที่ทำงานบนบก บุคคลที่ทำงานประจำบนเรือนั้นมีได้หลายตำแหน่งและมีหน้าที่หลายประการ ตามกฎหมายแล้วหมายถึงบุคคลที่ถูกว่าจ้างให้ปฏิบัติงานบนเรือโดยมีประกาศนียบัตรรับรองความรู้ความสามารถตามระดับแรงงาน กล่าวคือ บนเรือนั้นจะประกอบด้วยคนประจำบนเรือที่ทำหน้าที่เป็นระดับ นายเรือ นายประจำเรือ และระดับลูกเรือทั่วไป ดังนั้น ต่อมาจึงได้มีอนุสัญญามุ่งคุ้มครองคนทำงานประจำบนเรือ เช่น อนุสัญญาว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ. 1974 มีวัตถุประสงค์เพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินเรือโดยการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำของโครงสร้างเรือ อุปกรณ์ความปลอดภัย ฯลฯ และแม้ปัจจุบันจะมีอนุสัญญาชื่อว่า Maritime Labor Convention ,2006⁵⁴ แต่จะเห็นได้ว่าอนุสัญญาดังกล่าวเป็นเพียงการสร้างสภาพแวดล้อมในการทำงานให้ดีขึ้นและเกี่ยวข้องกับการคุ้มครองแรงงานแต่ยังมิได้ครอบคลุมในประเด็นที่เกี่ยวกับช่องทางในการเรียกร้องความเสียหายอันเกิดขึ้นกับชีวิต ร่างกาย หรือการเจ็บป่วยของบุคคลที่ทำงานประจำบนเรือ (Seafarers) ด้วยทั้งที่ลักษณะงานของบุคคลดังกล่าวมีความเสี่ยงอย่างสูงต่อการบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วยใดๆ ที่อาจเกิดขึ้น การเริ่มตระหนักถึง

⁵³ Retrieved from <http://reports.fja.gc.ca/eng/2002/2002fca60/2002fca60.html>

⁵⁴ ปัจจุบันมีเพียง 10 ประเทศเท่านั้นที่ให้สัตยาบันผูกพันตามอนุสัญญาดังกล่าว

ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับบุคคลกลุ่มนี้จึงได้รับความสนใจมากขึ้นในยุคนี้นี้ ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ไม่ได้มีกลไกใดเป็นเครื่องมือในการให้ความคุ้มครองลูกเรือมาก่อน เนื่องจากแต่เดิม ความสัมพันธ์ระหว่างนายจ้าง(เจ้าของเรือ)และผู้ทำงานประจำบนเรือจะเป็นไปตามสัญญาจ้างแรงงานทุกประการซึ่งจากเสียงเรียกร้องและการแสดงความคิดเห็นของผู้ที่มีอาชีพเป็นคนทำงานประจำบนเรือรวมทั้งผู้เสียหายบางส่วนที่เคยมีประสบการณ์ตรงมีความเห็นว่า สัญญาดังกล่าวไม่มีความเป็นธรรมต่อพวกเขา ด้วยอำนาจต่อรองที่มีน้อยกว่าทำให้ไม่อยู่ในสถานะที่จะเปลี่ยนแปลงสัญญาได้อันส่งผลต่อการใช้สิทธิเรียกร้องในกรณีที่มีความเสียหายต่อชีวิตและร่างกาย IMOจึงได้ทำการศึกษาปัญหาและรวบรวมข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการเรียกร้องให้มีการชดใช้ของผู้ทำงานประจำบนเรือและพบว่าโดยปกติแล้วการเรียกร้องให้มีการชดใช้ค่าเสียหายไม่อาจทำได้โดยง่ายซึ่งเกิดจากเหตุผลหลายประการ กล่าวคือ โดยปกติต้องผ่านการฟ้องคดีที่ซับซ้อนหลายขั้นตอนจึงไม่มีศักยภาพเพียงพอในการต่อสู้คดีและยังมีข้อจำกัดหลายประการโดยสภาพ เช่น ในบางกรณีเจ้าของเรือไม่ได้ทำประกันภัยความรับผิดชอบสำหรับการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บรวมถึงความรับผิดชอบทางสัญญาเอาไว้ หรือ ไม่มีผู้รับประกันภัยรายโดยอมรับประกันภัยแก่เรือที่ไม่มีมาตรฐานเพียงพอ โดยเฉพาะ P&I Club จะเลือกรับประกันภัยเฉพาะแต่เรือที่มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเท่านั้น บุคคลทำงานบนประจำเรือในส่วนนี้ย่อมไม่ได้รับความคุ้มครอง ซึ่งเห็นกันว่าแม้จะเป็นส่วนน้อยแต่ก็ควรได้รับการคุ้มครอง ตลอดจนถูกบีบบังคับให้ได้รับค่าเสียหายที่ไม่เหมาะสมกับความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกจากนี้แม้จะได้ทำประกันภัยไว้ แต่บ่อยครั้งที่เจ้าของเรือนั้นล้มละลายไปหรือเจ้าของเรือไม่ยอมจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยและสัญญาประกันภัย(ทางทะเล)ได้สิ้นสุดลง แต่เรือนั้นยังทำการค้าอยู่เป็นเวลาหลายปี ในขณะที่การคุ้มครองที่ให้ไม่มีอีกต่อไป ที่สำคัญคือการไม่คุ้มครองนี้มีผลย้อนหลังด้วย ทำให้อยู่ในสถานะที่ไม่ได้รับความคุ้มครองโดยบุคคลดังกล่าวนี้ไม่ทราบการเปลี่ยนแปลงนี้ ดังนั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นไม่ว่าก่อนการยกเลิกการคุ้มครองหรือไม่ ก็จะไม่มีการชดใช้ ซึ่งเป็นกฎข้อหนึ่งของP&I Club เช่นกันที่ใช้ในการปฏิเสธความรับผิด และในกรณีที่ปัญหาต่อการเรียกร้องของคนประจำบนเรือมากที่สุด คือการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยแทนในกรณีที่เจ้าของเรือไม่อาจชดใช้ให้ได้ซึ่ง P&I Club มีสิทธิยกกฎหมายของตนเพื่อปฏิเสธการจ่ายเงิน แม้ว่าจะได้มีการฟ้องเจ้าของเรือเพื่อพิสูจน์ความผิดแล้วก็ตามเพราะฝ่ายผู้รับประกันภัยจะไม่ชดใช้ในกรณีที่เจ้าของเรือล้มละลาย ที่ผ่านมามีคนทำงานประจำบนเรือจึงไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย การกระทำเช่นนี้เท่ากับเป็นการหลีกเลี่ยงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับการเรียกร้องที่มีผลตามกฎหมายโดยอาศัยข้อตกลงระหว่างเจ้าของเรือและผู้รับประกันภัยซึ่งบุคคลภายนอกไม่ได้ทราบและตกลงด้วย จะเห็นได้ว่าผู้รับประกันภัยปฏิบัติต่อการเรียกร้องต่อความเสียหายในลักษณะนี้ไม่

แตกต่างจากความเสียหายในลักษณะอื่นอันเป็นการละเลยต่อสิทธิขั้นพื้นฐานของบุคคล เพราะผลที่เกิดขึ้นเป็นการขัดขวางบุคคลในการเข้าถึงวิธีการเยียวยาตามกฎหมาย ซึ่งท่าทีของP&I Club แม้จะเห็นคล้อยตามแต่ยังคงสงวนสิทธิในการกล่าวอ้างถึงกฎของตน

ในที่สุดIMO(International Maritime Organization)⁵⁵จึงมีแนวคิดที่จะจัดให้มีกฎเกณฑ์ในระดับกฎหมายระหว่างประเทศเพื่อวางหลักเกี่ยวกับความรับผิดชอบของเจ้าของเรือรวมถึงการสร้างหลักประกันในการชดเชยค่าเสียหายแก่คนทำงานประจำบนเรือเพื่อความปลอดภัยจากการบาดเจ็บ เสียชีวิต รวมถึงการละทิ้ง (abandonment)ด้วย เนื่องจากเห็นว่าระบบที่เป็นอยู่นั้น หากลูกเรือได้รับความเสียหายก็ต้องไปเยียวยาตามกฎหมายภายในซึ่ง IMOเห็นว่าเป็นการสร้างภาระแก่ลูกเรือจนเกินไปเพราะเหตุที่การดำเนินคดีต้องเสียค่าใช้จ่ายเป็นจำนวนมากและมีโอกาสได้รู้ว่าเจ้าของเรือจะปรากฏตัวหรือไม่ ยิ่งไปกว่านั้นในบางครั้งเจ้าของเรือบางลำมักยกเว้นไม่ทำประกันภัยกับ P&I Clubในความรับผิดชอบนี้ไว้ โดยอ้างว่าความเสียหายเหล่านี้บรรดาลูกเรือนั้นจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายเงินทดแทน(Workman's compensation)ของประเทศเจ้าของสัญชาติตนอยู่แล้ว แต่ความจริงกลับปรากฏว่า หากพิจารณาโดยละเอียดแล้ว กฎหมายของหลายประเทศมักไม่ได้ขยายมาให้กับกลุ่มบุคคลนี้ด้วย และประการสำคัญ คือ แม้เจ้าของเรือจะได้ทำประกันภัยส่วนนี้เอาไว้ แต่เนื่องด้วยระบบP&I Club นั้นไม่อาจให้ความเป็นธรรมในการได้รับการชดเชยค่าเสียหายทั้งที่เป็นกรณีที่เกิดการเรียกร้องนั้นเป็นไปโดยชอบ เพราะอุปสรรคที่สำคัญเกิดจากระบบการชดเชยค่าเสียหายของ P&I Club เอง ประเด็นปัญหานี้ได้เข้าสู่การพิจารณาจากหลายฝ่าย ทั้งฝ่ายผู้รับประกันภัยทางทะเล องค์การผู้ดูแลสวัสดิภาพแก่ผู้ทำงานเกี่ยวกับการขนส่ง(International Transport Worker's Federation)และผู้แทนจากประเทศต่างๆ โดยมี IMOเป็นผู้ประสานงานมาตั้งแต่ปี 1999 จนกระทั่งปี2005 ถึงปี 2008 ข้อเสนอในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวจึงปรากฏรูปร่างที่ชัดเจน ⁵⁶ฝ่ายผู้รับประกันภัยโดยเฉพาะP&I Clubก็มีท่าทีที่อ่อนลงมาก ⁵⁷และแม้จะมีความเห็นไม่ตรงกันถึงถ้อยคำที่จะใช้ในการแก้ไขเพิ่มเติมเรื่องนี้ลงในมาตรฐาน 4.2.1(Standard 4.2.1)ของ Maritime Labour Convention,2006 เนื่องจากฝ่าย

⁵⁵ Joint IMO/ILO/WGLCCS1/6/1,September 23,1999 pp.1-2.

⁵⁶ Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death,Personal Injury and Abandonment of Seafarers ,2005.

⁵⁷ Retrieved from www.britanniapandi.com/download.cfm?docid=81DBF15F-6131-4EBB.pdf.

เจ้าของเรือและP&I Clubมีความกังวลใจในการใช้ถ้อยคำที่ฝ่ายผู้ทำงานประจำบนเรือเสนอมา แต่สุดท้าย ส่วนใหญ่เห็นตรงกันว่า การให้ความคุ้มครองต่อบุคคลที่ทำงานประจำบนเรือมากขึ้นเป็นสิ่งที่ควรได้รับการส่งเสริม ข้อเสนอให้มีการเรียกร้องโดยตรงรวมทั้งแนวคิดในการสร้างอำนาจต่อรอง(Collective Bargaining)จึงได้รับการยอมรับมากขึ้นเพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ผู้เสียหาย โดยในขณะนี้ การแก้ไขในประเด็นดังกล่าวยังอยู่ระหว่างการดำเนินการ การแก้ไขอนุสัญญาจึงยังไม่เสร็จสิ้น⁵⁸

(3) ความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการขนส่งผู้โดยสารทางทะเล

สำหรับกรณีนี้ อาจกล่าวได้ว่า แต่เดิมนั้นเรื่องนี้ไม่ค่อยได้รับความสนใจมากนัก ด้วยเหตุที่ในการขนส่งทางทะเลมักเป็นการขนส่งสินค้ามากกว่าการขนส่งบุคคล อย่างไรก็ตาม เรื่องนี้ได้มีอนุสัญญาว่าด้วยเรื่องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งคนโดยสารทางทะเลมานานแล้วคือ Athens Convention relating to the carriage of passengers by sea 1947 แต่อนุสัญญาดังกล่าวยังไม่ได้มีการให้ความคุ้มครองโดยวิธีการให้สิทธิบุคคลภายนอกไปเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรง จนกระทั่งเมื่อปี ค.ศ. 1997⁵⁹ จึงได้มีข้อเสนอในเรื่องนี้โดย IMOเป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการนำเรื่องนี้บรรจุลงในร่างอนุสัญญานฉบับใหม่และได้รับการวิพากษ์วิจารณ์เป็นอย่างมาก เพื่อแก้ปัญหาหากมีสถานการณ์ที่ผู้ขนส่งผู้โดยสารทางทะเลต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก เช่น กรณีที่นายเรือเดินเรือโดยประมาทเป็นเหตุให้สูญเสียชีวิต หรือเกิดการบาดเจ็บ และปรากฏว่า มีข้อสัญญาป้องกันการเรียกร้องจากบุคคลที่สามอยู่ ด้วยเหตุนี้เจ้าของเรือจึงต้องชดใช้ไปก่อนและจะต้องมาเริ่มต้นเป็นคดีใหม่เพื่อฟ้องผู้รับประกันภัยของตนอีกครั้งซึ่งเป็นการเสียเวลา หรือกรณีอาจเป็นว่าบุคคลภายนอกต้องการที่จะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยโดยตรงเพราะไม่อาจได้รับชดใช้จากผู้ขนส่ง แต่ด้วยข้อสัญญาดังกล่าวจึงกระทำไม่ได้ รวมถึงจำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับนั้นยังน้อยเกินไป ในสถานการณ์เช่นนี้ ทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับการชดใช้อย่างที่ควรจะเป็น ข้อเสนอในการบังคับให้ต้องมีการประกันภัยและให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับ

⁵⁸ Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, March ,2009.

⁵⁹ IMO Report of the Legal Committee on the Work of its Seventy-Sixth Session, Octobre 17, 1997.

ประกันภัยทางทะเลได้รวมถึงเพิ่มเพดานของค่าเสียหายที่ต้องมีการชดเชยจึงมีขึ้น ภายใต้การประชุมของ IMO ซึ่งในที่นี้จะกล่าวถึงข้อเสนอที่บังคับให้ต้องมีการประกันภัยและข้อเสนอที่ให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้เป็นหลัก ข้อเสนอดังกล่าวได้เข้าสู่การพิจารณาและมีการถกเถียงจากหลายฝ่ายเป็นอย่างมาก โดยบางฝ่ายเห็นว่า วิธีการเช่นนี้ไม่มีความจำเป็น เพราะสถานการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้นได้ไม่บ่อยนัก ในขณะที่มีฝ่ายสนับสนุนอย่างเต็มที่ ด้วยเห็นว่าเรื่องนี้ควรให้ความสำคัญเนื่องด้วยพื้นฐานของเรื่องคือ การคุ้มครองผู้บริโภค และเห็นว่าระบบประกันภัยที่เป็นอยู่แต่เดิมคือ การประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบเกี่ยวกับชีวิตและการบาดเจ็บที่อาจเกิดขึ้นผ่านผู้รับประกันภัยทางทะเลหรือ P&I Club นั้นสามารถรองรับข้อเสนอนี้ได้และจะเป็นประโยชน์แก่ผู้โดยสารทางทะเลในอนาคต ทั้งนี้เพื่อลดผลกระทบจากการที่บริษัทขนส่งส่วนใหญ่ประกอบธุรกิจในลักษณะเป็น one ship one company แต่ยอมรับว่า ในขณะเดียวกันผลกระทบของการเรียกร้องได้โดยตรงนั้นเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะพื้นฐานของสัญญาประกันภัยทางทะเล และหมายความว่าหากเกิดความเสียหายตามที่ระบุไว้ในอนุสัญญา ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าเสียหายแก่บุคคลภายนอกก่อน โดยไม่สามารถยกข้อต่อสู้ใดๆได้ (ยกเว้นเรื่องการจงใจกระทำผิดของผู้เอาประกันภัย) และบางฝ่ายเห็นอย่างเห็นกลางโดยให้ความเห็นว่า เนื่องจากลักษณะหน้าที่ของ P&I Club อยู่ในฐานะผู้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนไม่ใช่ผู้รับประกันหนี้อย่างเต็มรูปแบบ การให้สามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้อย่างเต็มทีนั้นเป็นสิ่งที่ไม่เหมาะสมทำให้ P&I Club รับภาระหนักเกินไป คือเกินกว่าศักยภาพของ P&I Club ที่จะชดเชยให้ได้⁶⁰ หากพิจารณาจากโครงสร้างทางการเงินของ P&I Club เองซึ่งข้อนี้ทางฝ่าย P&I Club มีความกังวลเป็นอย่างยิ่งว่าหากมีการนำหลักการเรียกร้องโดยตรงมาใช้ในกรณีนี้ นอกจากจะส่งผลดังกล่าวแล้ว คาดว่าจะทำให้ P&I Club ไม่สามารถเสนอความคุ้มครองที่เกินกว่าปกติได้ ดังนั้น หากจะมีการเรียกร้องได้โดยตรง ผู้เสียหายไม่ควรได้รับการชดเชยเต็มตามจำนวนที่เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบ ไม่เช่นนั้นอาจกระทบต่อการรับประกันภัยระหว่างเรือโดยสารทางทะเลกับเรือขนส่งสินค้าหรือน้ำมันและสารเคมีซึ่งทำให้เกิดความไม่สมดุล เพราะโดยปกติแล้วเรือโดยสารคิดเป็นจำนวนประมาณ 5% ของเรือที่มักเข้าเป็นสมาชิกของ P&I Club เท่านั้นซึ่งอาจส่งผลให้ P&I Club ต้องจำกัดขอบเขตการให้ความคุ้มครองเพื่อรักษาสมดุลและส่วนที่เกินกว่าที่ P&I Club รับประกันภัย

⁶⁰International conference on the revision of the Athens convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea/Agenda 6 ,October,2002
Retrieved from www.sjofartsverket.se/upload/5139/13-RD-1.pdf

นั้นอาจไม่สามารถนำไปประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัยทางทะเลทั่วไปได้เพราะไม่สามารถแบกรับความเสี่ยงในการให้ความคุ้มครองทั้งที่ปรากฏว่าสามารถมีการเรียกร้องโดยตรงได้อย่างไม่มีข้อจำกัด โครงสร้างของระบบการประกันภัยทั้งสองรูปแบบจึงไม่ส่งเสริมซึ่งกันและกันในกรณีนี้⁶¹ แต่อย่างไรก็ตาม จากที่กล่าวมาข้างต้นจึงแสดงให้เห็นว่าแม้ทิศทางของการนำหลักการเรียกร้องโดยตรงมาใช้ในความเสียหายของผู้โดยสารทางทะเลนั้นไม่ได้รับการยอมรับอย่างเต็มที่แต่ก็ไม่ได้รับการปฏิเสธเสียทีเดียว ดังจะเห็นได้จากข้อโต้แย้งจากฝ่ายผู้รับประกันภัยทางทะเล คือ P&I Club ต่อข้อเสนอในการอนุญาตให้มีการเรียกร้องโดยตรง จึงนำไปสู่การเสนอให้นำหลักการนี้มาใช้โดยมีข้อจำกัดเพื่อมิให้เป็นการไม่ยุติธรรมต่อทั้งเจ้าของเรือและผู้รับประกันภัยของเจ้าของเรือและป้องกันการฟ้องคดีอย่างบิดเบือนเป็นที่เสียหายแก่ศาลและคู่ความเอง กล่าวคือ มีการเสนอว่าจะมีการเรียกร้องโดยตรงได้ก็ต่อเมื่อเจ้าของเรือล้มละลาย หรือ เจ้าของเรือไม่ตอบสนอง หนึ่งเฉย ไม่เต็มใจในการเข้าสู่การดำเนินคดีจากบุคคลภายนอก โดยในกรณีนี้จำนวนที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบนั้นให้เป็นไปตามที่กำหนดในตารางแนบท้ายอนุสัญญา คือ พิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาปี 2002 ปัจจุบัน หลายประเทศโดยเฉพาะประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรปยังคงอยู่ในขั้นตอนในการพิจารณาถึงความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคีอยู่เพื่อให้เป็นไปตาม THIRD EUROPEAN UNION (EU) MARITIME SAFETY PACKAGE⁶² อนุสัญญาดังกล่าวจึงยังไม่น่าจะมีผลใช้บังคับในเร็ววันนี้

(4) ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับเอกชนอันเกิดจากการขนส่งสารเคมีและวัตถุอันตราย รวมถึงการเคลื่อนย้ายและกำจัดของเสียอันตราย

ดังกล่าวมาแล้วว่า อนุสัญญาบางฉบับที่วางหลักในการชดเชยค่าเสียหายและการประกันภัยนั้น นอกจากจะให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงแก่รัฐซึ่งเป็นภาคีแล้ว ยังให้สิทธิแก่เอกชนอีกด้วยอันจะเห็นได้จาก อนุสัญญาบางฉบับ คือ NHS Convention หรือ Basel Convention ต่างนิยามความหมายของคำว่าความเสียหายให้รวมถึงการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บของบุคคล และทรัพย์สินของบุคคลซึ่งเป็นเอกชนด้วย ดังนั้น การขนส่งสินค้าที่เป็นสารเคมีหรือวัตถุอันตรายเพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมบางประเภทหรือในกรณีที่ผู้ประกอบการค้าจำเป็นต้องประกอบการค้ากับคู่ค้าในต่างประเทศและคู่ค้าจำเป็นต้องใช้ของเสียอันตรายเป็นวัตถุดิบในการผลิต หรือในกรณีที่มีการนำผ่านซึ่งของเสียอันตรายมายังประเทศของตน หากการขนส่งสารเคมีและวัตถุอันตรายรวมถึง

⁶¹ Retrieved from <http://www.folk.uio.no/erikro/WWW/corrgr/dipcon/15.pdf>

⁶² Retrieved from <http://eur-lex.europa.eu/JOHtml.do?>

การเคลื่อนย้ายและกำจัดของเสียอันตรายก่อให้เกิดความเสียหายต่อ ชีวิต ร่างกายและ ทรัพย์สินของบุคคลอื่น เอกชนย่อมมีสิทธิเรียกร้องโดยตรงในความเสียหายส่วนนี้ได้เช่นกัน หากเปรียบเทียบกับอนุสัญญา CLC หรือ Bunker Oil จะเห็นได้ว่าเอกชนจะไม่ได้รับการคุ้มครองในกรณีที่อุบัติภัยนั้นเกี่ยวกับน้ำมัน ทั้งที่กรณีอาจเกิดความเสียหายในลักษณะดังกล่าวได้เช่นกัน

3. ความเสียหายต่อทรัพย์สิน(สินค้า)ที่ขนส่งทางทะเล

การเรียกร้องความเสียหายตามสัญญาขนส่งของทางทะเล กล่าวได้ว่า โดยพื้นฐานของความสัมพันธ์ในเรื่องนี้ เป็นการเรียกร้องจากพื้นฐานของสัญญา(Contractual Claims)เพราะเหตุที่เจ้าของสินค้าเข้าผูกนิติสัมพันธ์โดยสมัครใจกับผู้ขนส่ง สิทธิในการเรียกร้องโดยตรงจึงไม่ควรมีในกรณีนี้ อย่างไรก็ดี ในบางครั้งเจ้าของสินค้าอาจเลือกดำเนินคดีโดยอาศัยกฎหมายละเมิดก็ได้ซึ่งเป็นข้อน่าสนใจว่าหากมีการดำเนินคดีทางละเมิดแล้วบุคคลภายนอกควรมีสิทธิดังกล่าวยหรือไม่ เรื่องนี้ยังไม่มีคำตอบ ดังนั้น แม้ว่าเจ้าของสินค้าหรือผู้รับประกันภัยสินค้าจะเป็นบุคคลหนึ่งที่อาจได้รับผลกระทบจากเรือที่ไม่มีมาตรฐานเท่าที่ควร⁶³ และได้รับความเสียหายจากเหตุต่างๆ เช่น การที่สินค้าสูญหายหรือสินค้าเสียหาย กรณีมีการประกาศให้มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป หรือ การต้องร่วมรับผิดชอบในกรณีมีเรือโดนกันโดยผิดทั้งสองฝ่าย(คือมีข้อสัญญา Both to blame Collision ในใบตราส่ง)ซึ่งการเรียกร้องให้ชดเชยนั้นจะกระทำต่อตัวเจ้าของเรือได้เท่านั้น ไม่สามารถเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัย(ของเจ้าของเรือ)ได้ แต่เพราะเหตุที่ส่วนใหญ่กรณีที่เกิดขึ้นมักเป็นการเรียกร้องกันระหว่างบริษัทรับประกันภัยของเจ้าของสินค้ากับผู้รับประกันภัยของเจ้าของเรือ คู่กรณีเป็นผู้ดำเนินธุรกิจด้วยกัน IMO จึงเห็นว่าไม่จำเป็นต้องได้รับความคุ้มครองเป็นพิเศษ (และเจ้าของสินค้าอาจได้รับความคุ้มครองไปแล้วตามสัญญาประกันภัยสินค้า)แต่มีข้อพิจารณาว่าถึงแม้จะมีช่องทางในการเรียกร้องกันได้แต่ผู้รับประกันภัยสินค้านั้นอาจประสบปัญหา หากเจ้าของเรือไม่ได้ทำประกันภัยความรับผิดในสินค้าไว้เพราะอนุสัญญาที่ใช้ในการนี้ไม่ได้บังคับให้ทำ หรือ ในกรณีผู้เรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลเป็นเจ้าของสินค้าเอง หากเจ้าของเรือประสบปัญหาทางการเงินและล้มละลายเป็นเหตุให้ผู้รับประกันภัยสินค้าปฏิเสธการชดเชยค่าเสียหายซึ่งข้อนี้เห็นว่าการที่ผู้รับประกันภัยสินค้านั้นชดเชยเงินความรับผิดจากการที่เจ้าของเรือมีหนี้สินล้นพ้นตัวนั้นก็มีเหตุผล เนื่องจากในกรณีที่เจ้าของเรือมีฐานะทางการเงินไม่ดีอาจกระทบต่อผู้รับประกันภัยสินค้า เพราะบางครั้งเจ้าของเรือนำเอาสินค้าที่บรรทุกมาไปขายเพื่อให้เดินเรือต่อไปได้ ด้วยเหตุนี้ จึงมี

⁶³Retrieved from <http://flok.uio.no/erikro/www/corrgr/insurance/uninsured>. PDF.

การกำหนดช้อยกเว้นดังกล่าวไว้⁶⁴ แต่เมื่อมาเรียกร้องเอากับผู้รับประกันภัยของเจ้าของเรือก็ไม่ได้ด้วย จึงเป็นข้อที่น่าคิดว่า ในกรณีหลังนี้ย่อมเป็นช่องว่างที่ทำให้เจ้าของสินค้าไม่ได้รับความคุ้มครองใดๆเลย บุคคลภายนอกผู้เสียหายในลักษณะนี้จึงอยู่ในกลุ่มที่ไม่มีกฎหมายระหว่างประเทศ(อนุสัญญา)คุ้มครอง เว้นแต่ที่ปรากฏในกฎหมายภายในของบางประเทศเท่านั้น⁶⁵

เมื่อบุคคลภายนอกได้รับความเสียหายจากการการเดินเรือของบุคคลอื่น และข้อพิพาทในลักษณะดังกล่าวจำเป็นต้องเรียกร้องได้แต่เฉพาะผู้ที่มีนิติสัมพันธ์กับตนเท่านั้น แต่เมื่อไม่อาจเรียกร้องต่อผู้ที่กระทำต่อตนได้เพราะเจ้าของเรือไม่มีทรัพย์สินเหลืออยู่มากพอ⁶⁶ และจำเป็นต้องมาเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลแทน และเมื่อไม่ได้มีความสัมพันธ์ใดๆกับผู้รับประกันภัยทางทะเลจึงเป็นปัญหาที่ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ในการประชุมเกี่ยวกับพาณิชย์นาวีมาตลอด โดยเฉพาะในการประชุมของ IMO เพราะการอนุญาตให้มีการเรียกร้องโดยตรงได้นั้นนับว่าเป็นข้อยกเว้นของหลักการ Privity of contract ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าในประเด็นการให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกเรียกร้องได้โดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลมีการต่อสู้ทางความคิดอย่างยาวนานและพัฒนาการอย่างค่อยเป็นค่อยไป โดยจะเห็นได้ว่าในความเสียหายบางลักษณะได้มีอนุสัญญาที่มีบทบัญญัติในเรื่องนี้มานานแล้ว นั่นคือ กรณีที่เกี่ยวกับมลพิษน้ำมัน และสินค้าอันตรายรวมถึงสารเคมีอันตราย และบางฉบับเพิ่งจัดทำขึ้นและได้มีเรื่องดังกล่าวอยู่ด้วย เช่น กรณีขนส่งน้ำมันโดยเรือแบบ non-tanker กรณีการเคลื่อนย้ายซากเรือ เป็นต้น ส่วนอนุสัญญาบางฉบับก็ไม่มีเรื่องดังกล่าว จนกระทั่ง ได้มีการเสนอให้เพิ่มบทบัญญัติให้ครอบคลุมถึงปัญหาเรื่องนี้เพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหาย ยิ่งไปกว่านั้น อนุสัญญาหลายฉบับดังกล่าวข้างต้นยังสร้างระบบในการประกันภัยแบบบังคับประกอบกับการให้สิทธิเรียกร้องได้โดยตรง และอนุสัญญาบางฉบับได้มีผลใช้บังคับในปัจจุบันแล้ว ทำให้หลายประเทศที่เป็นภาคีต้องมีหน้าที่อนุวัติการตามอนุสัญญาที่แก้ไขใหม่ ดังปรากฏในประเทศต่างๆ เช่นประเทศในสหภาพยุโรปและประเทศแคนาดา เป็นต้น ในปัจจุบันนี้ เมื่อกล่าวถึง เรื่องการประกันภัยความรับผิดชอบที่เกิดจากการ

⁶⁴ ประมวล จันทรชิวะ, การประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพมหานคร:วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์), น.139.

⁶⁵ ดูรายละเอียดในบทที่ 3 ข้อ 3.2 ต่อไป

⁶⁶ Maritime Transport Committee Report on the Removal of Insurance from substandard Shipping, June 2004

Retrieved from www.oecd.org/dataoecd/58/15/32144381.pdf, pp.58-62.

เดินเรือ(Marine liability insurance) จึงมีส่วนเชื่อมโยงอยู่กับลักษณะของการประกันภัยด้วย นั้นหมายความว่า การเดินเรือในปัจจุบัน หากเรือนั้นเป็นของประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกตามอนุสัญญา ก็จะต้องทำประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามเสมอ ไม่เช่นนั้น จะเดินเรือทำการค้าในน่านน้ำของประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกได้ ซึ่งการที่ IMO นำระบบดังกล่าวมาใช้ก็ได้รับการสนับสนุนจากนักวิชาการในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียอยู่พอสมควร ด้วยเห็นว่านอกจากระบบดังกล่าวจะช่วยสร้างความเป็นธรรมให้แก่ผู้เสียหายและเป็นประโยชน์ต่อผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็น่าจะเป็นประโยชน์ต่อผู้รับประกันภัยในระยะยาวได้เหมือนกัน เพราะการทำประกันภัยในครั้งหนึ่งนั้นย่อมต้องตอบแทนด้วยการจ่ายเบี้ยประกันภัยหรือในกรณีของP&I Club ย่อมได้จำนวนเงินสมทบ (Calls) ที่มากขึ้นเมื่อมีจำนวนสมาชิกเพิ่มขึ้น และมีการอธิบายกันว่า การมีระบบเช่นนี้จะช่วยลดจำนวนเรือที่ต่ำกว่ามาตรฐานลงได้ในระดับหนึ่ง⁶⁷

อย่างไรก็ตาม อนุสัญญาส่วนใหญ่ที่กล่าวมานั้นมุ่งเน้นในการให้ความคุ้มครองความเสียหายแก่บุคคลภายนอกที่เป็นรัฐมากกว่าเอกชน(ซึ่งอาจเป็นบุคคลธรรมดา หรือ นิติบุคคลตามกฎหมายเอกชน) ด้วยเหตุนี้ หากจะมีการอนุญาตให้มีการเรียกร้องโดยตรงเพื่อเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เสียหายซึ่งเป็นเอกชน จึงต้องขึ้นอยู่กับสภาพการณ์ของประเทศนั้นๆเองว่า สมควรจะมีการให้ความคุ้มครองแก่เอกชนที่ได้รับความเสียหายหรือไม่ เพียงใด

2.2.2 ระบบการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือ

ดังกล่าวมาแล้วว่า การจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือมีส่วนเชื่อมโยงใกล้ชิดกับผู้รับประกันภัยทางทะเลเป็นอย่างมาก ในส่วนนี้จึงจะขอกล่าวถึงหลักการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบันโดยย่อ เนื่องจากหลักการทั่วไปของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนนั้น คือ หากผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่สิทธิของผู้อื่น ก็มีหน้าที่จะต้องทำให้ผู้เสียหายกลับสู่สถานะเดิมให้ได้มากที่สุดให้เสมือนกับไม่มีการทำให้เกิดความเสียหาย แต่เมื่อนำมาพิจารณาประกอบกับหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีว่าด้วยการจำกัดความรับผิด จะเห็นได้ว่าหลักการในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนนั้นจะไม่นำมาใช้ในกฎหมายแขนงนี้ ดังนั้น หากมีความ

⁶⁷ อย่างไรก็ตาม ย่อมมีผู้ไม่เห็นด้วย เนื่องจากเห็นว่า ทุกวันนี้เรือส่วนใหญ่ที่ใช้ในการขนส่งทางทะเลได้ทำประกันภัยไว้กับ International P&I Club group อยู่แล้ว เรือที่ต่ำกว่ามาตรฐานจึงมีอยู่น้อยเกินกว่าจะต้องมีระบบให้มีการประกันภัยแบบบังคับ

เสียหายเกิดขึ้น ก็ไม่จำเป็นต้องชดเชยอย่างเต็มจำนวนก็ได้ ซึ่งการอนุญาตให้มีการจำกัดความรับผิดได้นั้นเริ่มต้นจากการที่เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดในสินค้าที่ตนรับขนส่งก่อน จากนั้นจึงขยายมาใช้ในการกรณีที่เกี่ยวกับความรับผิดต่อบุคคลที่สามด้วย โดยการจำกัดความรับผิดมีเหตุผลมาจาก สภาพของการทำธุรกิจขนส่งของทางทะเลซึ่งต้องเผชิญอันตราย คือ ภัยทางทะเลที่หลากหลายและในบางกรณีหากเกิดเหตุขึ้นจะมีความเสียหายอย่างมหาศาล มีการอธิบายกันว่า สิทธิในการจำกัดความรับผิดนี้มีพื้นฐานมาจากเหตุผลทางพาณิชย์ ดังคำกล่าวของ ศาสตราจารย์ Lushington ในคดี Amalia Case ว่า จริยอยู่ที่สิทธิในการได้รับค่าเสียหายอย่างเต็มที่ที่เป็นสิทธิตามกฎหมายธรรมชาติแต่ก็สามารถถูกตัดทอนได้ด้วยเหตุผลบางประการ จากนั้น ในคดี Bramley Moore Case⁶⁸ ท่านผู้พิพากษา Lord Denning ได้กล่าวไว้ว่าการจำกัดความรับผิดไม่ใช่เรื่องของความยุติธรรมแต่เป็นเรื่องของนโยบายสาธารณะ(Public Policy)อันมีประวัติศาสตร์และเหตุผลในตัวเอง กล่าวคือ เหตุผลที่ให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดกันได้นั้นก็เป็นไปเพื่อให้เป็นฐานในการพิจารณาส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้และช่วยให้เจ้าของเรือประเมินความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจกับค่าใช้จ่ายที่เสียไปและเหตุผลอีกประการ คือ เมื่อในปัจจุบันการประกันภัยความรับผิดมีอัตราการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น ระบบการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือจะเป็นประโยชน์ต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลในเรื่องของขอบเขตความรับผิด ทั้งนี้ เพื่อการประเมินศักยภาพในการรับประกันภัยและการคำนวณเบี้ยประกันภัย จึงเป็นการบริหารความเสี่ยงของผู้รับประกันภัยเองเพื่อมิให้ตนล้มละลาย โดยเฉพาะหากเสนอให้ความคุ้มครองแบบ Liability Insurance เพราะเมื่อเกิดเหตุขึ้นผู้รับประกันภัยจะต้องเป็นผู้ที่ต้องชดเชยให้แทน⁶⁹

ระบบการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือนั้นสามารถแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ ประเภทสากล (Global limitation) และประเภทเฉพาะ คือ เป็นไปตามที่กำหนดในอนุสัญญาฉบับ

⁶⁸The Amalia (1963) 1 Moore N.S. 471(P.C.), Revised Reports 138, The Bramley Moore [1963] 2 Lloyd'sRep.

⁶⁹แต่ทั้งนี้ไม่ได้ตัดสิทธิผู้เสียหายที่จะเลือกฟ้องผู้เอาประกันภัยซึ่งมีความรับผิดอยู่ การประกันภัยดังกล่าวรู้จักกันดีในหลายประเทศ บางประเทศเรียกว่า การประกันภัยค้าจุน ซึ่งความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่ต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกในบางครั้งจะอยู่ในรูปแบบของการบังคับให้ต้องมีการประกันภัย (Compulsory liability insurance) และไม่ถือว่าการที่ให้มีบุคคลหนึ่งเข้ามารับผิดชดเชยให้แทนผู้กระทำละเมิดเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อย

นั้นๆ (Specific limitation) โดยในที่นี้จะขอกล่าวถึงประเภทแรกเท่านั้น การจำกัดความรับผิดประเภทสากล จะพิจารณาจาก ขนาดของเรือ และใช้กับการเรียกร้องอันเกิดจากเหตุการณ์ทุกประเภทเว้นแต่ที่กำหนดไว้ในอนุสัญญา อนุสัญญาว่าด้วยการจำกัดความรับผิดฉบับแรกนั้นมีขึ้นในปี 1924 ต่อมามีการแก้ไขสองครั้งในปี 1957 และ ปี 1976 ตามลำดับ ประเทศต่างๆในโลกส่วนใหญ่เป็นภาคีของอนุสัญญานี้ ยกเว้นประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งมีกฎหมายในเรื่องนี้ของตนเอง คือ The limitation of shipowners's liability Act of 1851 และมีความแตกต่างจากกฎเกณฑ์ที่ใช้อยู่ในอนุสัญญา โดยหลักการสำคัญของระบบการจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญาปี 1976 และพิธีสารในปี 1996 ซึ่งมีผลในปี 2004 ก็คืออนุสัญญาได้สร้างเพดานความรับผิดของเจ้าของเรือขึ้นเป็นจำนวนหนึ่ง ตามขนาดของเรือแต่ใช้กับการเรียกร้องในทุกกรณี กล่าวคือ จำนวนความรับผิดนี้ใช้กับเรือลำที่มีขนาดตามที่กำหนดไว้ในกรณีที่เรือลำนั้นก่อให้เกิดความเสียหายใดๆก็ตาม หากว่ามีจำนวนค่าเสียหายเกินกว่าจำนวนที่จำกัดความรับผิด และมีผู้เสียหายหลายคน ก็จะต้องเฉลี่ยกัน จึงอาจไม่ได้รับการชดเชยอย่างเต็มจำนวน อย่างไรก็ตาม การจำกัดความรับผิดนี้ไม่สามารถทำได้ หากมีการพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดจากความจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง กล่าวคือเจ้าของเรือสามารถสังเกตเห็นได้ว่าอาจเกิดความเสียหายขึ้น โดยจำนวนที่ใช้จำกัดความรับผิดแบ่งเป็นสองกรณี คือ เมื่อเรือดังกล่าว ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิตและ/หรือร่างกายของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง และกรณีที่ก่อให้เกิดความเสียหายอื่นๆ

กรณีแรก ความเสียหายแก่ชีวิตและการบาดเจ็บของบุคคล สามารถจำกัดความรับผิดได้ดังนี้ เรือขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอส สามารถจำกัดความรับผิดไว้ที่ 333,000 SDR หากเรือขนาดไม่เกิน 501- 3000 ตันกรอส สามารถจำกัดความรับผิดไว้ที่ 333,000 SDR และบวกอีก 500 SDR ต่อตัน เรือขนาดไม่เกิน 3001- 30000 ตันกรอส สามารถจำกัดความรับผิดไว้ที่ 333,000 SDR และบวกอีก 333 SDR ต่อตัน เรือขนาดไม่เกิน 30001- 70000 ตันกรอส สามารถจำกัดความรับผิดไว้ที่ 333,000 SDR และบวกอีก 250 SDR ต่อตัน สุดท้าย คือ เรือขนาดมากกว่า 70000 ตันกรอสขึ้นไป สามารถจำกัดความรับผิดไว้ที่ 333,000 SDR และบวกอีก 167 SDR ต่อตัน

กรณีที่สอง การเรียกร้องตามความเสียหายอื่นๆ สามารถจำกัดความรับผิดไว้ที่ 167,000 SDR เว้นแต่เรือที่มีขนาดเกินกว่า 500 ตันกรอส แต่ไม่เกิน 30000 ตัน จะจำกัดความรับผิดไว้ที่ 167 SDR คู่สอง หากมีขนาดมากกว่า 30000 ตัน แต่ไม่เกิน 70000 ตัน จะจำกัดความรับผิดเพิ่มขึ้นได้อีก 125 SDR ต่อตัน สุดท้ายคือ เรือมีขนาดมากกว่า 70000 ตันขึ้นไป สามารถจำกัดความรับผิดได้เพิ่มขึ้นอีก 83 SDR ต่อตัน

ต่อมา มีพิธีสารปี 1996 ซึ่งมีผลในปี 2004 แก้ไขจำนวนจำกัดความรับผิดให้เพิ่มสูงขึ้น สำหรับความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกาย ดังนี้ เรือที่มีขนาดมากกว่า 2000 ตันขึ้นไป สามารถจำกัดความรับผิดได้ 2,000,000 SDR หากว่าเรื่อนั้นมีขนาดตั้งแต่ 2001- 30000 ตัน จะจำกัดความรับผิดได้ 800 SDR ต่อตัน เรือขนาดมากกว่า 30000 ตันขึ้นไปแต่ไม่เกิน 70000 ตัน จำกัดความรับผิดไว้ที่ 600 SDR สุดท้ายคือ หากเรือมีขนาดมากกว่า 70000 ตันขึ้นไป จำกัดความรับผิดไว้ที่ 400 SDR

ส่วนความเสียหายในกรณีอื่นๆ สามารถจำกัดความรับผิดได้ 1,000,000 SDR แต่หากว่าเรื่อนั้นมีขนาดตั้งแต่ 2001- 30000 ตัน จะจำกัดความรับผิดได้ 400 SDR ต่อตัน เรือขนาดมากกว่า 30000 ตันขึ้นไปแต่ไม่เกิน 70000 ตัน จำกัดความรับผิดไว้ที่ 300 SDR สุดท้ายคือ หากเรือมีขนาดมากกว่า 70000 ตันขึ้นไป จำกัดความรับผิดไว้ที่ 200 SDR

อย่างไรก็ดี การจำกัดความรับผิดตามอนุสัญญา⁷⁰ มีข้อยกเว้น หลายประการ คือ⁷⁰

- 1) ไม่ใช้กับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป
- 2) ไม่ใช้ในกรณีที่เกี่ยวกับความเสียหายจากการเคลื่อนย้ายซากเรือและสินค้าที่มากับเรือในกรณีที่รัฐภาคีได้ทำข้อสงวนเอาไว้ เว้นแต่ในกรณีที่การเคลื่อนย้ายดังกล่าว เป็นไปตามกฎหมายหรือคำสั่งของรัฐนั้นเองซึ่งมีเพียงบางประเทศที่ตั้งข้อสงวนไว้
- 3) ไม่ใช้กับความเสียหายจากการขนส่งสินค้าอันตรายและสารเคมี หากได้ตั้งข้อสงวนไว้ซึ่งปรากฏว่ามีเพียงไม่กี่ประเทศที่ตั้งข้อสงวนเรื่องนี้

ดังนั้นหากไม่เข้าข้อยกเว้นดังกล่าวมา หมายความว่า นอกจากจำนวนที่ใช้ในการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือจะเป็นไปตามอนุสัญญาในเรื่องนั้นที่กำหนดไว้แล้ว เช่น อนุสัญญาว่าด้วยการกำหนดความรับผิดของผู้ขนส่งในความเสียหายจากการขนส่งสินค้าหรือคนโดยสาร ก็จะต้องเป็นไปตามระบบการจำกัดความรับผิดสากลด้วย

⁷⁰Patrick Griggs ,Richard William and Jeremy Farr, Limitation of liability for maritime claims, (Lloyd's London Press Ltd,2005).