

บทที่ 3

แนวคิดและบทบัญญัติกฎหมายของประเทศต่างๆที่เกี่ยวกับการให้สิทธิ บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและP&I Club

3.1 แนวคิดของประเทศที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล และP&I Club

การให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและP&I Club นั้นโดยสภาพ
แม้ว่าจะขัดต่อหลักการพื้นฐานของสัญญาแต่การให้สิทธิดังกล่าวแก่บุคคลภายนอกในบางกรณีก็
เป็นแนวคิดที่ได้รับการยอมรับทั้งในระบบกฎหมายCommon lawและCivil law ในที่นี้จะขอ
กล่าวถึงแนวคิดของประเทศ ดังต่อไปนี้

(1) แนวคิดของประเทศสหรัฐอเมริกา

แม้ประเทศสหรัฐอเมริกาจะอยู่ในระบบกฎหมาย Common lawเช่นเดียวกับประเทศ
อังกฤษแต่กฎหมายประกันภัยทางทะเลของสหรัฐอเมริกาไม่ได้มีการรวบรวมจัดหมวดหมู่ขึ้นเป็น
ประมวลกฎหมายเหมือนอย่างของประเทศอังกฤษ คือ The Marine Insurance Act 1906 และ
กฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยมีความหลากหลายพอสมควร¹
กล่าวคือ บางมลรัฐมีกฎหมายให้สิทธิในเรื่องนี้ชัดเจน ส่วนบางมลรัฐอยู่ในรูปของคำพิพากษาที่ยัง
ไม่ได้ถูกกลับ และบางมลรัฐไม่ให้สิทธิดังกล่าวเลย² สำหรับมลรัฐที่มีกฎหมายเรื่องนี้มักมีประเด็น
ปัญหาต่อไปว่า กฎหมายของมลรัฐนั้นให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกเรียกร้องในกรณีที่เป็นการทำ
สัญญากับ P&I Clubด้วยหรือไม่ นอกจากนี้ กฎหมายของสหรัฐอเมริกายังมีกฎหมายทั้งระดับ
มลรัฐ (State law) และสหรัฐ (Federal law) กรณีจึงเป็นปัญหาว่จะนำกฎหมายใดมาปรับใช้ใน

¹ Direct Action Statutes and the Implications in Bankruptcy for Individuals

<www.associatedcontent.com/.../direct_action_statutes_the_implications.html>

² เช่นกฎหมายของมลรัฐ Florida ซึ่งแต่เดิมนั้นเคยมีการตัดสินให้บุคคลภายนอก
เรียกร้องต่อ P&I club ได้ในกรณีที่ได้มีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้ว ในคดี *Steel met
Inc v Caribe Towing* แต่ต่อมาได้ถูกกลับคำตัดสินจากคำพิพากษาของศาลสูงในคดี *Life
Insurance com v MC Curson* ในปัจจุบันบุคคลภายนอกจึงไม่อาจเรียกร้องตามหลักกฎหมาย
ของมลรัฐนี้ได้อีก

เรื่องของสิทธิของบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อ P&I Club สำหรับปัญหานี้ได้เคยมีคำพิพากษาของศาลสูงสหรัฐอเมริกาวางหลักในคดีชื่อว่า *The wilburn company v Fireman 's fund insurance company*³ ปัญหาที่เกิดขึ้นของคดีนี้คือ การประกันภัยทางทะเลนั้นแท้จริงแล้วเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายพาณิชย์นาวีอันจะต้องปรับใช้กฎหมายในระดับสหรัฐ (Federal Law) หรือไม่ซึ่งเป็นที่ยอมรับกันในหมู่นักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาว่า เพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันในการปรับใช้กฎหมาย นักกฎหมายส่วนใหญ่จึงเห็นว่า การประกันภัยทางทะเลเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายพาณิชย์นาวี เมื่อมีข้อพิพาทในเรื่องของการประกันภัยทางทะเลเกิดขึ้นจึงควรใช้กฎหมายระดับสหรัฐ (Federal law) แต่อย่างไรก็ตาม ในคดีดังกล่าวศาลกลับตัดสินให้ใช้กฎหมายระดับมลรัฐได้ ข้อเท็จจริงโดยย่อของคดีนี้ คือได้มีการเอาประกันภัยเรือท่องเที่ยวที่ใช้ในทะเลสาบเอาไว้ และมีการให้คำรับรอง (Warranty) จากผู้เอาประกันภัย ต่อมาเกิดวินาศภัยขึ้นกับเรือลำนี้ จึงได้มีการกล่าวอ้างจากจำเลยผู้รับประกันภัยว่า ผู้เอาประกันภัยผิดคำรับรอง ดังนั้นผู้รับประกันภัยจึงหลุดพ้นความรับผิดไปเพราะคำรับรองต้องได้รับการปฏิบัติอย่างเคร่งครัด แต่ศาลได้ตัดสินว่า ตามกฎหมายของมลรัฐ Texas นั้นการผิดคำรับรองไม่เป็นเหตุให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิด หากว่าการสูญเสียไม่ได้เกิดจากการผิดคำรับรองนั้นโดยตรง โดยศาลเห็นว่า การตีความสัญญาประกันภัยไม่จำเป็นต้องพิจารณาตามกฎหมายในระดับสหรัฐเสมอไป แม้ว่าเรื่องนี้จะยังไม่เคยมีคำพิพากษาวางหลักมาก่อนก็ตาม เป็นอันกล่าวได้ว่า คำพิพากษาของศาลสูงในคดีนี้มีผลเป็นการวางหลักว่า กฎหมายระดับมลรัฐก็อาจนำมาปรับใช้ในข้อพิพาทในการประกันภัยทางทะเลได้เช่นกัน⁴ ดังนั้นจากคำพิพากษาศาลสูงในคดีดังกล่าวจึงเป็นจุดเริ่มต้นของการนำกฎหมายในระดับมลรัฐมาปรับใช้ต่อการให้สิทธิเรียกร้องแก่บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล (P&I Club) ด้วยเหตุที่ไม่ปรากฏหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ในกฎหมายระดับสหรัฐ และเมื่อไม่มีกฎเกณฑ์ที่สูงหรือเหนือกว่ากฎหมายซึ่งวางหลักในเรื่องของการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้อง

³ Nicolas R. Foster, "Marine insurance :Direct action statutes and relate Issues", *USF Maritime Law Journal* pp.264 -265 (Spring:1998-1999).

⁴ คำตัดสินดังกล่าวได้รับการวิจารณ์ว่าทำให้เกิดปัญหาในเรื่องปรับใช้หลักกฎหมายขัดกัน เพื่อแก้ปัญหาจึงเห็นกันว่าควรมีการปรับปรุงกฎหมายพาณิชย์นาวีในส่วนของการประกันภัยทางทะเลเพื่อมิให้กฎหมายมลรัฐมีบทบาทในปัญหาบางประการที่ไม่อาจหาคำตอบได้จากกฎหมายระดับสหรัฐ จึงควรให้กฎหมายในระดับนี้ครอบคลุมในปัญหาดังกล่าวหากเรื่องนั้นมีลักษณะเป็นข้อพิพาททางพาณิชย์นาวีโดยแท้

ต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล กรณียอมนำกฎหมายระดับมลรัฐมาใช้ในลักษณะที่เป็นส่วนเสริมหลักกฎหมายที่มีอยู่ได้ อาจกล่าวได้ว่า แม้ประเทศสหรัฐอเมริกาจะได้รับอิทธิพลจากกฎหมายอังกฤษอยู่ไม่น้อยในเรื่องของการประกันภัยทางทะเล แต่หากว่าเรื่องใดจะมีพัฒนาการที่ตรงกันข้ามกับของอังกฤษก็เป็นสิ่งที่พอรับได้ จึงได้มีบางมลรัฐที่มีกฎเกณฑ์ในเรื่องการให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกไปเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล(P&I Club)โดยตรงเป็นของตนเองซึ่งเป็นแนวทางที่แตกต่างจากกฎหมายอังกฤษ โดยมองว่าในบางกรณีนั้น ควรให้บุคคลภายนอกมีสิทธิดังกล่าวได้ โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายและเกิดปัญหาขึ้นว่าไม่มีช่องทางสำหรับบุคคลภายนอกที่จะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบ ดังนั้นจึงไม่อาจเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วได้และกรณีที่เป็นปัญหาคือกรณีที่มีข้อสัญญาชื่อว่า "No action clause"⁵ ไว้หรือกรณีการประกันภัยที่ทำไว้กับ P&I Club เนื่องจากความสำคัญของการประกันภัยรูปแบบนี้จะอยู่ที่กฎของสมาคมซึ่งมีกฎข้อหนึ่งชื่อว่า "Pay to be paid rule" ⁶อันมีผลกระทบต่อบุคคลภายนอกอย่างมากในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย กฎเกณฑ์ในเรื่องนี้จึงมีขึ้นเพื่อเป็นฐานแห่งสิทธิในการเรียกร้องของบุคคลภายนอกต่อผู้รับประกันภัย ทั้งนี้เพื่อให้ P&I Club อาศัยสถานการณ์ดังกล่าวในการหลบเลี่ยงความรับผิดได้ ⁷ เพราะหากพิจารณาจากลักษณะของการให้ความคุ้มครองแล้วจะเห็นได้ว่าผู้ที่เสียหายที่แท้จริงคือบุคคลภายนอกและเขาควรได้รับการชดเชยจากบุคคลใดบุคคลหนึ่งจึงได้มีการตีความกฎหมายให้ครอบคลุมในกรณีนี้ด้วย

(2) แนวคิดของประเทศไทย

เนื่องจากประเทศไทยนั้นยึดหลัก Privity of Contract อย่างเคร่งครัด จึงมีหลักการพื้นฐานว่า จะไม่มีการให้บุคคลภายนอกมาเรียกร้องต่อบุคคลที่มีใช้สัญญาเด็ดขาด หากจะมีได้จะต้องมีการออกกฎหมายเป็นการเฉพาะเรื่องเท่านั้น เช่น เรื่องของตั๋วแลกเงิน เป็นต้น ส่วนสิทธิ

⁵ข้อสัญญานี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการกำหนดว่าบุคคลภายนอกจะมีเรียกร้องต่อผู้รับประกันได้เมื่อใดทั้งนี้เพื่อประโยชน์ต่อผู้รับประกันภัยจากการเรียกร้องที่ไม่สมควร ดังนั้น ในทางปฏิบัติหากใช้ในสถานการณ์ปกติอาจไม่สร้างปัญหาแก่บุคคลภายนอก

⁶Pay to be paid ruleเป็นข้อสัญญาที่ปรากฏอยู่ในกฎของ P&I Club ซึ่งมีความหมายว่าการรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยนั้นจะเริ่มขึ้นเมื่อผู้เอาประกันจะต้องทำการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกเสียก่อนแล้วผู้เอาประกันจึงจะมีสิทธิเรียกร้องให้ชดเชยคืนในภายหลังได้

⁷Thomas F .Segalla, Richard J. Cohen, "Direct Action - Current Developments" Insurance Litigation Reporter, (1998).

เรียกร้องของบุคคลภายนอกที่เป็นการทั่วไปนั้นยิ่งเป็นกรณีที่ไม่ได้รับการยอมรับมากกว่า แต่อย่างไรก็ตาม ในเวลาต่อมา ในที่สุดประเทศอังกฤษเริ่มมีพัฒนาการในการยอมรับหลักสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกโดยออกกฎหมายที่เป็นการทั่วไปในเรื่องนี้เมื่อปี 1991 นอกจากนี้แนวคิดดังกล่าวยังแสดงให้เห็นได้จากการมีหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนว่าในกรณีที่มีการประกันภัยต่ออันตรายผู้เอาประกันภัยคนแรกจะไม่สามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยต่อได้เลย เพราะไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆ ต่อกันและไม่อาจฟ้องร้องโดยอาศัยจากฐานละเมิดด้วย เว้นแต่มีข้อสัญญา Cut-Through clause ที่พอจะทำให้เป็นไปได้ในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยต่อซึ่งมักต้องไปพิพาทกันต่อในศาลว่าข้อสัญญานี้จะมีผลบังคับเพียงใด ในเรื่องของการเรียกร้องโดยตรงก็เช่นกันที่กรณีอาจนำไปสู่ความไม่เป็นธรรมได้ในกรณีที่ผู้กระทำมีความรับผิดชอบต่อผู้เสียหายแต่ล้มละลายลงซึ่งมีผลให้หนี้หนี้มีโอกาสสูญไปโดยผู้เสียหายไม่อาจเรียกร้องต่อบุคคลอื่นๆ ที่มีส่วนรับผิดชอบในความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นเช่นกัน หลัก Privity of Contract จึงควรมีข้อยกเว้นได้และมีข้อน่าสนใจว่าในประเทศอังกฤษนั้นได้มีการอนุญาตให้มีการเรียกร้องต่อบุคคลอื่นที่ไม่ใช่คู่สัญญาในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยนั้นมานานแล้วตั้งแต่ปี 1930 และใช้กับการประกันภัยทางทะเลด้วย แต่กฎหมายในเรื่องสิทธิของบุคคลภายนอกโดยทั่วไปเพิ่งปรากฏในระบบกฎหมายอังกฤษเมื่อไม่นานมานี้ อันแสดงให้เห็นว่าการยกเว้นหลัก Privity of Contract เป็นไปในลักษณะเฉพาะเรื่อง เมื่อประกอบกับข้อเท็จจริงที่ทราบกันดีว่า P&I Club มักตั้งอยู่ในประเทศนี้เป็นจำนวนมากที่สุดเมื่อเทียบกับประเทศอื่น เช่นนี้โดยอิทธิพลทางธุรกิจทำให้กฎหมายฉบับนี้ใช้ไม่ได้ผลในทางปฏิบัติ เนื่องจาก มีแนวคิดว่าการที่บุคคลภายนอกจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ จะต้องขึ้นอยู่กับดุลพินิจของP&I Clubที่จะจ่ายหรือไม่เท่านั้น(Discretionary payments)แม้ผู้เอาประกันภัยจะล้มละลายก็ตาม การตีความกฎหมายรวมทั้งคำพิพากษาจึงออกมาในลักษณะที่เอื้อประโยชน์ต่อP&I Club⁸ ดังนั้นแม้ว่าประเทศอังกฤษจะได้ตระหนักถึงปัญหาในเรื่องนี้และศาลพยายามคลี่คลายโดยปรับใช้กฎหมายที่ให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกให้สามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ในกรณีนี้ด้วย แต่ก็ปรากฏว่าไม่อาจใช้บังคับได้ในทางปฏิบัติในกรณีที่เป็นการประกันภัยทางทะเล

(3) แนวคิดของประเทศนอร์เวย์

ประเทศนอร์เวย์ จัดว่ามีระบบกฎหมายที่ใกล้เคียงกับระบบกฎหมาย Civil law แต่มีแนวทางที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว กฎหมายของประเทศนอร์เวย์นั้นยอมรับหลัก Privity of Contract โดยมีข้อยกเว้นหลายประการ และสำหรับประเด็นเรื่องการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับ

⁸ Dougherty, "Marine Insurance", Tulane Law Review, (June 1999).

ประกันภัยทางทะเลนั้น เป็นประเด็นที่ถกเถียงกันมานาน แต่ในที่สุดแนวคิดในการให้ความคุ้มครองบุคคลภายนอกก็ปรากฏขึ้นอย่างชัดเจน แม้ว่านักวิชาการหรือนักกฎหมายในประเทศนอร์เวย์นั้นจะยอมรับว่า การให้สิทธิดังกล่าวในบริบทของการประกันภัยทางทะเลนั้นอาจมีผลกระทบต่อทางปฏิบัติของผู้รับประกันภัย แต่เนื่องจากเห็นว่าไม่มีเหตุผลสมควรใดที่จะทำให้บุคคลภายนอกไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เหมาะสมจะได้ กล่าวคือ นอกเหนือจากความสัมพันธ์ในลักษณะแนวนอน(Horizontal)ระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยแล้วยังมีความสัมพันธ์ในลักษณะแนวตั้ง(Vertical)ซึ่งสมควรที่จะได้รับการพิจารณาเช่นกันประกอบกับการที่ประเทศนอร์เวย์เป็นรัฐสวัสดิการ นโยบายดังกล่าวจึงมีผลต่อแนวคิดนี้ด้วย ดังนั้น นอร์เวย์จึงได้มีกฎหมายรองรับในเรื่องนี้มาเป็นเวลานานแล้ว และเมื่อกฎหมายดังกล่าวมีพื้นฐานจากแนวคิดในการสร้างระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรม จึงได้มีการนำหลักความสงบเรียบร้อย (Mandatory Rule) มาเพื่อเป็นวิธีการในการคุ้มครองบุคคลภายนอก⁹ซึ่งแนวคิดเช่นนี้มีผลต่อการปรับใช้กฎหมายของนอร์เวย์ในกรณีที่เป็นคดีที่มีลักษณะระหว่างประเทศด้วย(international character) อาจกล่าวได้ว่า แนวคิดในการปกป้องบุคคลภายนอกด้วยวิธีนี้ได้รับการสนับสนุนจากนักวิชาการและศาลพอสมควร รวมทั้งได้รับการยอมรับจากผู้รับประกันภัยทางทะเลและP&I Club ในภูมิภาคสแกนดิเนเวียในเหตุผลของกฎหมายที่จำต้องแทรกแซงสิทธิของเอกชนในบางกรณีด้วย

(4) แนวคิดของประเทศฝรั่งเศส

ความเป็นมาในการคุ้มครองบุคคลภายนอกในกรณีที่เป็นการประกันภัยทางทะเลนั้น สืบเนื่องมาจากแนวคิดของนักกฎหมายในฝรั่งเศสได้พิจารณาถึงระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในความรับผิดชอบทางแพ่งที่เป็นอยู่และเห็นว่ายังไม่เพียงพอที่จะคุ้มครองบุคคลภายนอก เนื่องจากอาจมีกรณีที่ผู้กระทำความผิดนั้นไม่อยู่ในสถานะที่จะชดเชยความเสียหายให้ได้เนื่องจากล้มละลายหรือบุคคลที่กระทำความผิดไม่ปรากฏตัวขึ้น บุคคลภายนอกจึงควรมีหลักประกันว่าจะมีโอกาสได้รับการชดเชยความเสียหายที่ตนได้รับ(Right to Indemnify) เมื่อประกอบกับในปัจจุบันนี้ มีการทำประกันภัยโดยนำเอาความรับผิดชอบเป็นวัตถุในการเอาประกันภัยในรูปของการประกันภัยแบบวินาศภัยมากขึ้นส่งผลให้บุคคลภายนอกไม่ได้รับการชดเชยความเสียหายอย่างที่ควรจะเป็น ด้วยเหตุนี้ศาลและนักวิชาการในฝรั่งเศสจึงเห็นว่าการให้สิทธิเรียกร้องได้โดยตรงแก่บุคคลภายนอกเป็น

⁹"Third party claim against Marine Insurers: Norwegian Approach", Scandinavian Institute of Maritime Law Year Book ,(2001).

สิ่งที่ยอมรับได้ในบางกรณี โดยเฉพาะหากว่าความผิดของผู้เอาประกันภัยนั้นปรากฏชัดเจน¹⁰ อย่างไรก็ตาม แนวคิดนี้จะไม่นำไปใช้กับการประกันภัยต่อ เนื่องจาก การเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยต่อเป็นนิติสัมพันธ์ในอีกสัญญาหนึ่งจึงไม่ถือว่าผู้เอาประกันภัยต่อเป็นผู้ได้รับความเสียหาย ผู้เสียหายที่ได้รับโอนสิทธิไปตามกฎหมายจึงไม่ถือเป็นผู้เสียหายที่จะไปเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยต่อรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยต่อได้

(5) แนวคิดของประเทศสเปน

แต่เดิมมานั้น ในประเทศสเปน การที่บุคคลภายนอกจะสามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบต่อนั้นจะอาศัยหลักการรับช่วงสิทธิ(Subrogatoria) เรียกกระบวนนี้ว่า “Indirect Action” และเนื่องด้วยประเทศสเปนไม่เคยให้ความสำคัญคุ้มครองแก่บุคคลภายนอกเป็นพิเศษ กล่าวคือ มิได้ปฏิบัติต่อบุคคลภายนอกที่ใช้สิทธิเพื่อเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยเหนือกว่าเจ้าหนี้รายอื่น แต่ในเวลาต่อมาจึงเริ่มมีแนวคิดซึ่งปรากฏในรูปของคำพิพากษาของศาลว่าการประกันภัยที่มีความรับผิดชอบทางแพ่งเป็นวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยนั้น เป็นสิ่งที่ถือว่าเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบุคคลที่สามด้วย ผู้รับประกันภัยจึงควรต้องเข้าร่วมรับผิดชอบกับผู้เอาประกันภัย ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่บุคคลภายนอกได้รับแลกกับเบี้ยประกันภัยที่ตนได้รับไปแล้ว วิธีการเช่นนี้มีขึ้นเพื่อลดความเสี่ยงในการไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนของบุคคลภายนอก โดยเฉพาะในกรณีที่ปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยไม่อาจชดใช้ความเสียหายให้ได้ ผู้รับประกันภัยจะเสี่ยงความรับผิดชอบไม่ได้ ในเวลาต่อมาแนวคิดนี้จึงปรากฏในกฎหมายประกันภัยเพื่อรองรับสิทธิของบุคคลภายนอกให้มีความมั่นคงมากขึ้น แต่สำหรับการประกันภัยทางทะเลนั้น ยังไม่มีความชัดเจนว่าจะนำมาใช้ด้วยหรือไม่แต่นักกฎหมาย(นักวิชาการ)ในประเทศสเปนได้ให้ความเห็นว่าการที่เกณฑดังกล่าวนั้นควรมีผลใช้ในกรณีของการประกันภัยทางทะเลด้วย เพราะเป็นทางออกในกรณีที่เกิดข้อพิพาทในลักษณะเดียวกัน และกฎหมายที่มีอยู่ก็ล้าสมัยไม่อาจนำมาแก้ปัญหาได้ แต่แม้กระนั้นก็มีผู้ไม่เห็นด้วย เนื่องจากเห็นว่าแม้ว่าจะมีคำพิพากษาของศาลที่ดูเหมือนจะยอมรับแนวคิดนี้ซึ่งได้เคยตัดสินไว้ว่า ผู้เอาประกันภัยและP&I Club ต้องรับผิดชอบร่วมกันในความเสียหายที่บุคคลภายนอกได้รับ แต่มีการอธิบายกันว่าคำพิพากษากลุ่มนี้ไม่ได้ตัดสินโดยนำเอาหลักกฎหมายในกฎหมายประกันภัยมาใช้ ทำให้มีข้อโต้แย้งได้ว่า หลักดังกล่าวยังไม่ได้ถูกขยายมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลด้วย

¹⁰ Picard and Besson ,On the historical background of direct action (,Les Assurance Terrestres ,1982).

3.2 บทบัญญัติกฎหมายของประเทศต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล และP&I Club

จากการที่ศึกษาหลักเกณฑ์ทางกฎหมายในเรื่องนี้ไม่ว่าจะอยู่ในฐานะเป็นข้อยกเว้นหรือเป็นหลักการทั่วไปสำหรับการประกันภัยความรับผิด ทั้งในระบบกฎหมาย Common law และCivil law แล้ว กล่าวได้ว่า สามารถแบ่งพิจารณากฎหมายของประเทศเหล่านั้นได้เป็นสามกลุ่มใหญ่ คือ 1. กลุ่มประเทศที่ค่อนข้างจะให้สิทธิในเรื่องนี้อย่างกว้างขวาง 2.กลุ่มประเทศที่ให้สิทธิอย่างมีขอบเขต และ สุดท้ายเป็นกลุ่มประเทศที่อาจกล่าวได้ว่าไม่อนุญาตให้มีการใช้สิทธิในลักษณะดังกล่าวได้ในทางปฏิบัติหรือเป็นกรณีกฎหมายไม่มีการให้สิทธิดังกล่าว

3.2.1.บทบัญญัติกฎหมายของประเทศที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยอย่างกว้างขวาง

1. กฎหมายของประเทศสหรัฐอเมริกาและเครือรัฐเปอร์โตริโก

ดังที่กล่าวมาแล้วว่าบุคคลภายนอกจะมีสิทธิหรือไม่จะเป็นไปตามกฎหมายของมลรัฐนั้นๆ และมีบางมลรัฐเท่านั้นที่มีหลักกฎหมายในเรื่องนี้ชัดเจน ดังนั้นในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะได้กล่าวถึงกฎหมายของมลรัฐเหล่านั้นตามลำดับ คือ มลรัฐ Louisiana มลรัฐ Wisconsin มลรัฐ Alabama มลรัฐ California นอกจากนี้จะได้กล่าวถึงกฎหมายของเครือรัฐเปอร์โตริโกด้วย

(1)มลรัฐ Louisiana

ก. กฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

กฎหมายของมลรัฐนี้ อาจกล่าวได้ว่าเป็นกฎหมายต้นแบบให้กับมลรัฐที่ประสงค์จะให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยโดยตรงได้ โดยกฎหมายดังกล่าว หากพิจารณาตามประวัติศาสตร์แล้ว กฎหมายเรื่องนี้ ได้มีมาก่อน The Third Parties Right against Insurers Act 1930 ของอังกฤษเสียอีก และกฎหมายฉบับนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานที่จะให้บุคคลภายนอกมีหนทางที่จะเยียวยาความเสียหายที่ตนเองได้รับโดยเฉพาะในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย ดังนั้นจึงได้มีการออกกฎหมายเพื่อให้ความเป็นธรรมแก่คู่กรณีซึ่งเป็นบุคคลภายนอกมากขึ้น โดยกฎหมายของมลรัฐนี้ได้ออกมาครั้งแรกเมื่อปี 1918 และกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนั้นก็ยังคงมีหลักการเดิม กฎหมายฉบับนี้ คือThe Louisiana Insurance Code ปี1988 หรือเรียกอีกชื่อ ว่า The Louisiana Direct Action Statute ปรากฏอยู่ใน มาตรา 655 มีเนื้อความโดยสรุปคือเป็นการวางหลักให้บุคคลภายนอกมีสิทธิที่จะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ซึ่งรวมถึงP&I Clubด้วยและมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนว่าในกรณีที่ผู้รับประกันภัยจะยกข้อต่อสู้บางประการขึ้นเพื่อปฏิเสธความรับผิดนั้น ข้อต่อสู้เหล่านั้นจะไม่มีผลในสายตาของกฎหมาย หากเป็นการทำให้บุคคลภายนอกไม่อาจ

ดำเนินคดีได้ตามสิทธิที่เขาพึงมีตามกฎหมายนี้ ดังนั้นกฎหมายฉบับนี้จึงให้ความสำคัญกับบุคคลภายนอก โดยการมองบุคคลภายนอกในฐานะที่เป็นสาธารณะชน ในทัศนะของผู้ร่างจึงมองว่าเป็นเรื่องของการปกป้องผลประโยชน์ของส่วนรวม(อาจกล่าวได้ว่าเป็นแนวคิดทำนองเดียวกับการประกันภัยรถยนต์ที่เกิดขึ้นในประเทศต่าง ๆ นั้นเอง) ดังกล่าวแล้วว่าผู้รับประกันภัยมักจะใส่ข้อสัญญาที่มีผลห้ามมิให้มีการดำเนินคดีต่อตนเอาไว้เรียกว่า No action clause หรือในกรณีของ P&I Club นั้นรู้จักกันในชื่อ Pay to be paid clause ทำให้บุคคลภายนอกไม่อาจเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายหรือในภาวะที่ไม่อาจชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนี้ ผู้ร่างกฎหมายจึงได้ตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว และวางกฎเกณฑ์ในเรื่องนี้ขึ้น มีข้อที่น่าสังเกตคือ กฎหมายของมลรัฐนี้มีการให้สิทธิที่กว้างขวางที่สุดในสหรัฐอเมริกา¹¹ และอาจกล่าวได้ว่าเป็นกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกอย่างแท้จริงที่เรียกว่า Pure Direct Action ซึ่งมีความแตกต่างจากการเรียกร้องที่มีเงื่อนไข คือ Judgment Direct Action โดยความแตกต่างกันระหว่างสองแบบนี้ก็คือ แบบแรก หมายความว่า บุคคลภายนอกสามารถจะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยที่ไม่จำเป็นต้องปรากฏการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย รวมทั้ง การพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยเพื่อเป็นเงื่อนไขในการฟ้องคดีก็ได้ ในขณะที่ แบบที่สองนั้น หมายความว่า ถ้าบุคคลภายนอกจะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบ จะทำได้ก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยไม่สามารถปฏิบัติตามภาระหนี้ตามคำพิพากษาได้อันเกิดจากการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น¹² ตามกฎหมายของมลรัฐ Louisiana จึงมีวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนในการปกป้องบุคคลภายนอก จะเห็นได้ว่า หลักเกณฑ์ตามกฎหมายที่วางไว้จะไม่เปิดช่องให้ผู้รับประกันภัยหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบได้ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายซึ่งจะเห็นได้ชัดในกรณีที่ เป็น P&I Club การล้มละลายของผู้เอาประกันภัยจะไม่เป็นเหตุให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดชอบในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายหรือความสูญเสียใดๆ หากว่ายังอยู่ในอายุกรมธรรม์และหากได้ย้อนไปดูกฎหมายในเรื่องนี้ในฉบับก่อนๆ จะเห็นถึงหลักการดังกล่าวนี้เช่นกันซึ่งได้เคยมีคดีที่ตัดสินเอาไว้ตามกฎหมาย ปี 1918 เช่นคดี *Edward v. Fidelity & casualty Co (of New York)* ดังนั้น แม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงถ้อยคำที่ใช้ในกฎหมายฉบับปัจจุบันแต่ผลลัพธ์ในการปรับใช้กฎหมายยังเหมือนเดิม คือผู้ร่างมีวัตถุประสงค์ที่จะให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรงโดยไม่ต้องเข้าสู่

¹¹ Nicolas R. Foster ,” Marine insurance:Direct action and relate Issues”, USF Maritime Law Journal ,p.273 (Spring:1998-1999).

¹² *Ibid* , p.262.

กระบวนการล้มละลายเพื่อขอรับชำระหนี้ แม้กรณีจะมีการยกอ้างถึงข้อสัญญาที่มีผลทำให้จะต้องมีการจ่ายเงินจากผู้เอาประกันภัยก่อนก็ตาม ความเป็นมาของกฎหมายเรื่องนี้จึงค่อนข้างยาวนาน และในทางปฏิบัติก็มีคดีที่ต้องปรับใช้กฎหมายดังกล่าวมาตลอด¹³ อย่างไรก็ตาม ในช่วงแรกนั้นได้มีประเด็นสำคัญคือ มีการโต้เถียงกันว่าการประกันภัยแบบP&I เป็นกรณีที่อยู่ในขอบเขตของกฎหมายฉบับนี้หรือไม่ เนื่องจากกฎหมายดังกล่าวออกมาโดยมีจุดมุ่งหมายที่จะใช้กับการประกันภัยแบบความรับผิด(Liability Policy)แต่การประกันภัยแบบP&Iนั้น กล่าวกันว่าเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง(Indemnity Insurance)ในที่สุดจึงได้มีการอธิบายทางวิชาการว่า เมื่อเจตนารมณ์ของกฎหมายฉบับนี้เป็นไปเพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอกและโดยเนื้อหาของการคุ้มครองที่P&I Clubให้เป็นเรื่องของความรับผิดต่อบุคคลภายนอกทั้งสิ้น ดังนั้น แม้ว่าในตอนแรกนั้นสัญญาประกันภัยจะทำขึ้นในรูปของการประกันวินาศภัยแต่กฎหมายฉบับนี้จะมีผลทำให้การประกันภัยดังกล่าวเปลี่ยนรูปมาอยู่ในลักษณะของการประกันภัยแบบความรับผิด เช่นนี้ แม้จะมีข้อสัญญาที่ทำให้บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันไม่ได้หรือทำให้บุคคลภายนอกเสื่อมสิทธิดังกล่าว ข้อสัญญาเหล่านั้นจะเสมือนกับว่าไม่มีอยู่ในสายตาของกฎหมาย แต่กรณีไม่ได้เป็นการผิดกฎหมายและไม่ได้เป็นโมฆะเพียงแต่บุคคลภายนอกไม่ต้องผูกพันตามข้อสัญญานั้นๆนั่นเอง¹⁴ จากที่กล่าวมาทั้งหมด จึงสามารถสรุปเงื่อนไขและขอบเขตที่จะให้บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยตามกฎหมายของมลรัฐดังกล่าว ได้ดังนี้

1)เนื่องจาก ในช่วงเวลาหนึ่งนั้นได้มีการถกเถียงกันถึงมาตรา 611¹⁵ของกฎหมายฉบับปี 1980ว่ามีผลยกเว้นไม่ใช้กับการประกันภัยทางทะเล และยอมไม่ใช้กับการรับประกันภัยแบบP&I ด้วย แต่ได้มีการอธิบายโดยนักวิชาการของมลรัฐนี้ว่า ไม่ว่าการประกันภัยแบบ P&I หรือการรับประกันภัยโดยผู้รับประกันภัย(ทางทะเล)อย่างอื่นก็ตาม เมื่อมีความรับผิดเป็นวัตถุแห่งการเอาประกันภัย ก็ควรใช้กฎหมายนี้บังคับและข้อยกเว้นที่อ้างถึงมาตรา611 นั้นไม่ได้มีนัยถึงกรณี P&I Club¹⁶ ในเรื่องนี้จึงมีผู้กล่าวว่า มาตราดังกล่าวไม่สามารถลดล้างความประสงค์อันเป็นพิเศษของ

¹³ Alston H. Johnson, The Louisiana Direct Action Statute, Louisiana Law Review, (July:1998).

¹⁴ Nicolas R. Foster , *supra* note 11, p.270.

¹⁵ ดูรายละเอียดในภาคผนวกที่ 1

¹⁶ Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, (Hong Kong:LLP,2000), at footnote 319.

กฎหมายฉบับนี้ดังที่เคยหมายเหตุไว้ในคำพิพากษาคดี *Hae Woo Youn v. Maritime Oversea Cooperation* ดังนั้นกฎหมายของมลรัฐนี้จึงสามารถใช้บังคับกับการประกันภัยใดๆที่มีความรับผิดชอบเป็นวัตถุประสงค์ในการประกันภัยในทุกกรณี รวมถึงกรณีของ P&I Club ด้วย ดังจะเห็นได้จากคำพิพากษาในคดี *In Grubbs v. Gulf International marine, Inc*¹⁷ ซึ่งจะได้กล่าวถึงรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

2) กฎหมายของมลรัฐนี้สามารถนำมาปรับใช้ได้แม้ว่ากรณีจะยังไม่ได้มีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยก่อน กล่าวคือ บุคคลภายนอกสามารถอาศัยกฎหมายนี้ในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรงและฟ้องผู้รับประกันภัยเพียงคนเดียวก็ได้โดยไม่ต้องมีผู้เอาประกันภัยมาเป็นจำเลยร่วมด้วย ไม่ว่าจะเป็นการฟ้องสัญญาหรือละเมิดแต่ในกรณีหลังนี้ต้องปรากฏการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย นอกจากนี้ แม้กรณีผู้เอาประกันภัยจะยังไม่ได้จ่ายเงินที่เป็นส่วนที่ต้องหักเอาไว้ตามสัญญา (Deductible clause)¹⁸ ผู้รับประกันภัยก็ไม่หลุดพ้นความรับผิดชอบ บุคคลภายนอกจึงยังได้ประโยชน์จากกฎหมายฉบับนี้อยู่ และสุดท้าย กฎหมายฉบับนี้ก็ยังสามารถนำมาใช้บังคับได้ แม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะมีความคุ้มกัน (Immunity) อันทำให้บุคคลภายนอกไม่อาจเรียกร้องต่อผู้เอาประกันภัยได้ หากว่ากรณีปรากฏความผิดของผู้เอาประกันภัยชัดเจน

3) ในเรื่องของการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยนั้น กฎหมายไม่ได้บังคับเช่นกันว่า จะต้องปรากฏข้อเท็จจริงดังกล่าวก่อน กล่าวคือ แน่แน่นอนว่า หากบุคคลภายนอกมีคำพิพากษาที่ยืนยันความผิดของผู้เอาประกันภัยได้ และปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยล้มละลายด้วย กรณีนี้ย่อมไม่เป็นปัญหาในการที่บุคคลภายนอกจะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย แต่กรณียอมดำเนินคดีต่อตัวผู้รับประกันภัยได้เพียงคนเดียว แต่หากว่ายังไม่ได้มีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย กรณีนี้บุคคลภายนอกก็ยังใช้ประโยชน์จากกฎหมายนี้ได้และยังมีสิทธิเลือกอีกว่าจะดำเนินคดีกับทั้งผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย หรือ จะดำเนินคดีเพียงบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ก็ได้ ดังนั้นหากว่าผู้เอาประกันภัยล้มละลายไปแล้ว บุคคลภายนอกก็สามารถจะดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยได้เพียงคนเดียวรวมถึงในกรณีที่คดีล้มละลายนั้นได้เริ่มขึ้นก่อนที่จะมีการฟ้องคดีภายใต้กฎหมายฉบับนี้และผู้เอาประกันภัยได้ล้มละลายในเวลาต่อมา ทั้งนี้ ตาม มาตรา 655 อนุมาตรา b(1)(a)

¹⁷ Tulane Law Review[1968]

¹⁸ ดังปรากฏในคดี *In Albany Insurance Co. v. Bengal Marine, Inc.*

4) แต่เดิมนั้นบุคคลภายนอกจะสามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบได้ก็ต่อเมื่อเข้ากรณีใดกรณีหนึ่ง ดังนี้ 1. ความเสียหาย หรือ วินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นในมลรัฐนี้ หรือ 2. กรมธรรม์ได้ออกในมลรัฐนี้ หรือ 3. มีการส่งมอบกรมธรรม์กันในมลรัฐนี้ จะเห็นได้ว่า มาตรา 655b(2) ให้ความสำคัญกับสถานที่มากกว่าเขตอำนาจศาล กล่าวคือหากมีการละเมิดเกิดขึ้นในมลรัฐนี้แม้ว่าสัญญาประกันภัยนั้นจะทำในประเทศอื่นก็อยู่ในขอบเขตการใช้บังคับ กฎหมายนี้จึงต้องการความเกี่ยวโยงระหว่างรัฐและบริษัทผู้รับประกันภัยเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่หากว่ากรณีไม่เข้าเงื่อนไขใดๆเลยที่กล่าวมา บุคคลภายนอกย่อมไม่ได้รับประโยชน์จากกฎหมายนี้ แม้บุคคลภายนอกนั้นจะเป็นผู้มีสัญชาติของมลรัฐนี้เองก็ตาม¹⁹ อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันนี้ได้มีการแก้ไขกฎหมายให้เหลือเพียงเงื่อนไขเดียวคือ กฎหมายดังกล่าวสามารถที่จะนำมาใช้บังคับได้ หากว่าเหตุแห่งความเสียหายได้เกิดขึ้นในมลรัฐนี้ โดยกฎหมายใหม่มีผลตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 2009 เป็นต้นไป²⁰

จึงสรุปได้ว่า กฎหมายของมลรัฐนี้เป็นกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกที่กว้างขวางมากที่สุด ดังจะเห็นได้ว่ากรณีไม่จำเป็นต้องมีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย อีกทั้งการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยนั้นก็ได้เป็นเงื่อนไขในการดำเนินคดี และในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย ยังสามารถดำเนินต่อผู้รับประกันภัยในทางละเมิดได้ด้วย

ข. ข้อจำกัดสิทธิอันเป็นอุปสรรคในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

ในเรื่องที่เกี่ยวกับข้อจำกัดสิทธิหรือข้อต่อสู้ที่ผู้รับประกันภัยมักยกขึ้นอ้างเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบ หรือ ขอรับผิดอย่างจำกัดนั้น ได้เคยมีคดีขึ้นศาลของมลรัฐนี้อยู่บ้าง ซึ่งข้อต่อสู้ที่ยกขึ้นอ้างบ่อยครั้งหากว่าผู้รับประกันภัยเป็น P&I Club คือ การกล่าวอ้างว่าการประกันภัยในลักษณะนี้ไม่อยู่ภายใต้กฎหมายนี้ แต่ตามความเห็นของศาลและนักวิชาการเห็นว่า กรณีก็อยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้เช่นเดียวกับประกันภัยอื่นดังได้เคยกล่าวไว้แล้วข้างต้น นอกจากนี้ ในกรณีของ P&I Club มักเป็นปัญหาว่ามีการยกอ้างข้อสัญญา Pay to be paid rule ขึ้นซึ่งมีผลในการตัดสิทธิของบุคคลภายนอกโดยอ้างจากการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยตามกฎหมายฉบับนี้หรือใน

¹⁹ ทั้งนี้ตามความในมาตรา 655 อนุมาตรา b(2)

²⁰ Louisiana Property and casualty Insurance commission, Annual Report 2008-2009(Legislative recommendations) ,
Retrieved from [http://www.idi.louisiana.gov/.../Property Casualty/...Commission/2008-09AnnualReport-PropCasComm.pdf](http://www.idi.louisiana.gov/.../Property%20Casualty/...Commission/2008-09AnnualReport-PropCasComm.pdf)

สัญญาประกันภัย(ทางทะเล)ทั่วไปโดยเฉพาะกับP&I Club มักปรากฏข้อสัญญาให้ผู้เอาประกันภัยจะต้องไปดำเนินการตามกระบวนการอนุญาตตุลาการเสียก่อนซึ่งข้อสัญญานี้ย่อมมีผลกระทบกับบุคคลภายนอกไปด้วย กล่าวคือมีผลให้การดำเนินคดีต้องล่าช้าออกไป เพราะบุคคลภายนอกอาจต้องชะลอการใช้สิทธิตามกฎหมายนี้ นอกจากนี้ยังปรากฏการยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยในหลายประการซึ่งบางประการมีปัญหาว่ามีลักษณะเป็นการเฉพาะตัวหรือไม่ โดยข้อต่อสู้ที่เป็นปัญหาย่างมากในศาลของมลรัฐนี้จะเป็นเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างการใช้สิทธิของผู้เอาประกันภัยในการขอจำกัดความรับผิดตามกฎหมายในระดับสหรัฐ(Federal law) กับกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นกฎหมายในระดับมลรัฐทำให้เกิดปัญหาว่า ผู้รับประกันภัยจะขอใช้สิทธิจำกัดความรับผิดต่อบุคคลภายนอกได้ด้วยหรือไม่ ประเด็นต่างๆที่กล่าวมาจะได้อธิบายพร้อมกับยกตัวอย่างคำพิพากษาที่เกี่ยวข้อง ตามลำดับ ดังนี้

1)กรณีมีการโต้แย้งว่าการประกันภัยแบบ P&I Club นั้นไม่อยู่ในขอบเขตของกฎหมายมาตรา 655 ในเรื่องได้เคยกล่าวแล้วว่าคดี In *Grubbs v. Gulf International Marine, Inc* ซึ่งเป็นคดีที่ขึ้นศาลสูงของมลรัฐ Louisiana โดยได้มีการวางหลักไว้ว่า หลักที่ปรากฏตามมาตรานี้มีวัตถุประสงค์ที่จะใช้กับการประกันภัยทุกชนิดที่มีความรับผิดเป็นเหตุในการเอาประกันภัยซึ่งอาจเป็นความรับผิดในความเสียหายที่เกิดแก่ชีวิต ร่างกาย (การบาดเจ็บ)หรือทรัพย์สิน ก็ได้ และไม่ว่ากรรมธรรม์นั้นจะทำขึ้นในรูปของกรรมธรรม์แบบวินาศภัย(Indemnity policy)หรือแบบความรับผิด(Liability policy)ก็ตาม แม้ถ้อยคำในกฎหมายอาจไม่ได้ชัดเจนว่าจะใช้ในกรณีนี้หรือไม่แต่เมื่อพิจารณาจากการรับความเสี่ยงภัยของP&I Clubนั้นเป็นการรับความเสี่ยงภัยที่เป็นความรับผิดที่เกิดจากการกระทำของเจ้าของเรือหรือผู้ควบคุมเรือและเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่บุคคลภายนอก ดังนั้นโดยเนื้อแท้แล้วก็เป็นการประกันภัยแบบความรับผิดนั่นเอง ประกอบกับเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้วก็ควรตีความให้รวมถึงกรณีนี้ได้ จะเห็นได้ว่า แม้กรรมธรรม์นั้นอยู่ในรูปของกรรมธรรม์แบบวินาศภัยก็ตาม แต่ศาลพยายามจะไม่แยกความแตกต่างระหว่างการประกันภัยทั้งสองแบบ²¹ ดังนั้นบุคคลภายนอกจึงประสบความสำเร็จในการอาศัยกฎหมายฉบับนี้

²¹ จะเห็นได้ว่า เป็นแนวทางที่แตกต่างจากกฎหมายอังกฤษที่ยังคงคำนึงความแตกต่างกันระหว่างการประกันภัยความรับผิดในรูปแบบการประกันแบบวินาศภัยและการประกันแบบความรับผิด

ในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลซึ่งกรณีนี้คือ P&I Club อย่างไรก็ดี ก็ยังมีการพยายามโต้แย้งว่า กรณีอยู่นอกขอบเขตของกฎหมายนี้ เพราะเข้าข้อยกเว้นตามมาตรา 611 ของกฎหมายดังกล่าว แต่ศาลสูงไม่เห็นด้วยเพราะหากแปลความเช่นนั้นกรณีย่อมเป็นการใช้กฎหมายที่ขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมายเอง สรุปได้ว่า การปรับใช้กฎหมายของศาลนั้นเป็นที่ชัดเจนถึงจุดยืนอันเป็นประโยชน์ต่อบุคคลภายนอก

2) ในกรณีที่มีการยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยนั้น เมื่อปรับใช้กฎหมายของมลรัฐ Louisiana จะเห็นได้ว่า เมื่อกฎหมายฉบับดังกล่าวให้สิทธิบุคคลภายนอกเป็นพิเศษที่จะเรียกร้องต่อบุคคลที่มีข้อสัญญาของตน ทั้งยังไม่มีนิติสัมพันธ์ใดๆต่อกันด้วย จึงอาจกล่าวได้ว่า กฎหมายดังกล่าวได้สร้างฐานแห่งสิทธิให้แก่บุคคลภายนอกเป็นเอกเทศอย่างชัดเจน ข้อต่อสู้ในหลายประการที่มักยกขึ้นอ้างโดยผู้รับประกันภัยจึงอาจไม่มีผลในสายตาของกฎหมาย และกรณีที่เป็นปัญหาอย่างมากก็คือ กรณีที่ผู้รับประกันภัยคือ P&I Club ซึ่งเป็นที่ทราบกันดีว่ามักใส่ข้อสัญญา Pay first clause หรือ Pay to be paid rule มีข้อสังเกตว่าข้อสัญญาดังกล่าวนั้นไม่ได้ห้ามมิให้ฟ้องร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยจึงให้ผลไม่เหมือน No action clause ทำให้ต้องตีความว่ากรณีจะขัดต่อกฎหมายเรื่องนี้หรือไม่เพราะทำให้บุคคลภายนอกไม่อาจเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ เมื่อมีการการล้มละลาย ซึ่งศาลเห็นว่าข้อสัญญานั้นไม่อาจทำให้บุคคลภายนอกหมดสิทธิตามกฎหมายได้ เพราะกลไกของกฎหมายฉบับนี้ได้สร้างนิติสัมพันธ์ตามกฎหมายขึ้นมาใหม่ระหว่างผู้รับประกันภัยกับบุคคลภายนอก บุคคลภายนอกจึงถือเสมือนเป็นผู้รับประกันภัยตามสัญญา โดยจะเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณาตามมาตรา 655(a) ประกอบกับ (b)(2) ²² มีใจความโดยสรุปคือ ผู้รับประกันภัยไม่อาจออกกรมธรรม์หรือใส่ข้อสัญญาใดๆ ที่มีผลให้บุคคลภายนอกไม่อาจเรียกร้องต่อผู้รับประกันได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย แต่หากข้อสัญญาใดที่ไม่ขัดต่อกฎหมายดังกล่าวก็ใช้บังคับได้ เป็นอันสรุปได้ว่าตามกฎหมายของมลรัฐนี้ให้สิทธิ

²² SECTION 655 (a) No policy or contract of liability insurance shall be issued or delivered in this state, unless it contain a provision to the effect the insolvency or bankruptcy of the insured shall not release the insurers from payment of damages.....

SECTION 655 (b) (2)... and whether or not such policy contains a provision, forbidding such a direct action, ...

บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรงโดยไม่ต้องคำนึงว่า จะมีข้อสัญญาดังกล่าวอยู่หรือไม่

3)กรณีเป็นการยกข้อต่อสู้ในเรื่องของการมีอยู่ข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการ (Arbitration clause) เรื่องนี้เป็นประเด็นปัญหาให้ต้องวินิจฉัยว่า ข้อสัญญานี้จะมีผลผูกพันบุคคลภายนอกไปด้วยหรือไม่ทั้งในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ดำเนินการในขั้นตอนของอนุญาโตตุลาการเอาไว้แล้ว ต่อมาผู้เอาประกันภัยได้ล้มละลายลงและในกรณีที่ได้ล้มละลายไปก่อนหน้านี้แล้ว²³ เนื่องจากกฎหมายสหรัฐอเมริกาที่มีทั้งระดับมลรัฐและสหรัฐ ในประเด็นนี้จึงมีความเกี่ยวข้องกับกฎหมายในระดับสหรัชนับหนึ่ง ชื่อว่า The Federal Arbitration Act (FAA) กล่าวคือ กฎหมายฉบับนี้เป็นกฎหมายที่อนุวัติการมาจาก อนุสัญญาที่เกี่ยวกับอนุญาโตตุลาการที่รู้จักกันในนามของ New York Convention(Convention on recognition and enforcement of arbitration awards) ดังนั้นสหรัฐอเมริกาจึงมีแนวนโยบายที่จะต้องให้มีการส่งเสริมการบังคับตามสัญญาอนุญาโตตุลาการให้เมื่อคู่สัญญาที่มีความตกลงดังกล่าวอยู่ ดังนี้จะเห็นได้ว่าเพื่อบังคับให้เป็นไปตามกฎหมายดังกล่าว อาจจำเป็นต้องบังคับให้ผู้เรียกร้องจะต้องปฏิบัติตามข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการเสียก่อนในฐานะที่เป็นข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่ชอบด้วยกฎหมายหรือให้บุคคลภายนอกต้องรอการดำเนินคดีของผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยก่อน แต่อย่างไรก็ตามในขณะเดียวกันก็เป็นที่ยอมรับกันว่า กฎหมายในระดับมลรัฐของบางรัฐนั้นอาจไม่ได้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับกฎหมายระดับสหรัฐซึ่งจะเห็นได้จากมลรัฐดังกล่าวนี้ ดังนั้นจึงได้มีปัญหาลงสู่ศาลของมลรัฐ Louisiana คือ คดี In re Talbott Big Foot , Inc²⁴ คดีนี้มีประเด็นว่าได้มีการเรียกร้องของบุคคลภายนอกตามกฎหมายของมลรัฐ Louisiana เพื่อความเสียหายในชีวิตและร่างกาย(การบาดเจ็บ) แต่ได้ปรากฏข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการในสัญญาประกันภัยด้วย จึงเป็นปัญหาว่าบุคคลภายนอกต้องปฏิบัติตามข้อสัญญานี้หรือต้องรอการดำเนินคดีระหว่างผู้รับ

²³Holstein-Childress, "The enforceability of Arbitral Clause contained in Marine insurance Contracts Against Nonsignatory direct action claimants", Tulane Maritime law Journal, .215(Winter: 2002).

²⁴Gregory Fossion, Loss of insurance cover under a direct action in marine liability insurance,

Retrieved from: <http://www.law.kuleuven.be/jura/art/39n2/fossion.htm>.,p.14.

ประกันภัยและผู้เอาประกันภัยตามขั้นตอนของอนุญาโตตุลาการเสียก่อนที่จะใช้สิทธิตามกฎหมายของมลรัฐนี้หรือไม่ ซึ่งผลของคดีนี้ คือศาลชั้นต้นให้จำหน่ายคดี เนื่องจากศาลชั้นต้นเห็นว่า บุคคลภายนอกจะต้องรอจนกว่าการดำเนินการตามขั้นตอนอนุญาโตตุลาการระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะเสร็จสิ้นลงเสียก่อน²⁵ โจทก์ไม่พอใจในคำตัดสิน คดีจึงขึ้นสู่ศาลอุทธรณ์ต่อไปซึ่งผู้พิพากษาในชั้นนี้ไม่เห็นด้วยกับศาลชั้นต้น เพราะเห็นว่า ศาลล่างปรับใช้กฎหมายโดยขัดต่อเจตนารมณ์ของกฎหมายนั่นเอง กล่าวคือหากตัดสินว่า ข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการนั้นมีผลใช้บังคับได้ กรณีจะให้ผลในลักษณะเดียวกับกรณีของการใส่ข้อสัญญา No action clause ซึ่งมีผลให้บุคคลภายนอกต้องรอการดำเนินการคดีระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย กรณีย่อมขัดต่อจุดมุ่งหมายของมาตรานี้ เพราะเท่ากับห้ามมิให้เรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยในทันที และศาลเห็นว่า การที่กฎหมายของมลรัฐนี้มีจุดประสงค์ที่จะคุ้มครองบุคคลภายนอกก็เป็นเรื่องของนโยบายสาธารณะของมลรัฐนี้เช่นกัน จึงไม่ถือเป็นการขัดแย้งต่อนโยบายที่ต้องการให้ความสำคัญต่อการอนุญาโตตุลาการอันมีอยู่ใน The Federal Arbitration Act (FAA) นอกจากนี้ อาจอธิบายได้ว่าในแง่มุมนี้ FAA ไม่ควรที่จะนำมาใช้ในกรณีที่บุคคลภายนอกมิได้ตกลงด้วยที่จะระงับข้อพิพาทโดยวิธีการดังกล่าว ดังนั้น จึงไม่ควรให้ข้อสัญญานี้มีผลทำให้บุคคลภายนอกเสื่อมสิทธิที่พึงมีตามกฎหมาย ด้วยผลของคดีในชั้นอุทธรณ์นี้ ผู้รับประกันภัยจึงไม่มีสิทธิที่จะชะลอการดำเนินคดีของบุคคลภายนอกได้และศาลเห็นต่อไปว่า หากศาลล่างจะชะลอการดำเนินคดีของบุคคลภายนอก ศาลควรพิจารณาว่าการดำเนินการในขั้นตอนอนุญาโตตุลาการระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยนั้นใกล้จะเสร็จสิ้นลงแล้วหรือไม่ หากว่ายังไม่ใช่ในเวลาอันใกล้ ศาลควรปฏิเสธการชะลอนั้น แต่หากไม่เป็นเช่นนั้นศาลอาจสั่งในลักษณะที่เป็นการจำหน่ายคดีแบบชั่วคราวก็ได้²⁶ และต่อมาไม่นาน ได้มีคดีที่มีประเด็นอย่างเดียวกันขึ้นศาลอีกและได้รับการตัดสินในลักษณะเดียวกัน คือ คดี *Zimmerman v. International Cos. & Consulting Inc*²⁷ โดยศาลในคดีนี้ก็ให้เหตุผลในการทำงานเดียวกันกับคดีก่อน สรุปได้ว่ากฎหมายเรื่องนี้เป็นกฎหมายพิเศษ จึงมีผลเหนือกว่าข้อสัญญาของเอกชน และยังให้เหตุผลว่า ใน

²⁵ เนื่องจากว่า ตามกฎหมายของมลรัฐนี้ ผู้เรียกร้องคือ บุคคลภายนอกนั้นสามารถดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยได้แม้ว่ายังไม่มีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย

²⁶ กรณีจะเป็นแนวทางที่แตกต่างจาก *Aasma Case* ซึ่งจะได้กล่าวถึงในส่วนของกฎหมายอังกฤษต่อไป

²⁷ *Holstein-Childress, supra note 23, pp.225-226.*

กรณีที่บุคคลภายนอกมีสิทธิจะดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยตามกฎหมายนี้แล้ว ควรต้องถือว่า เนื้อความในกฎหมายนั้นเป็นส่วนหนึ่งของกรรมธรรม์ หรือสัญญาด้วยทั้งนี้โดยผลของกฎหมาย แม้ว่าในกรรมธรรม์จะปรากฏข้อความที่ขัดหรือแย้งต่อกฎหมายนั้นก็ตาม และศาลได้อธิบายในทำนองว่า ตามกฎหมายของมลรัฐนี้ไม่อาจกล่าวได้ว่า บุคคลภายนอกจะถูกปฏิบัติเสมือนว่าเป็นผู้รับประกันภัยตามสัญญา ดังนั้นหากพิจารณาในลักษณะที่เป็นการเทียบเคียง เมื่อการมีสิทธิของบุคคลภายนอกตามกฎหมายนี้มีลักษณะเป็นเอกเทศ ดังนั้น บุคคลภายนอกก็ไม่ควรได้รับการปฏิบัติเช่นเดียวกับกรณีที่เป็นการความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับประกันภัย กับบุคคลที่เป็นผู้รับประกันภัย ตามสัญญาอย่างแท้จริง ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า บุคคลภายนอกสามารถดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยได้ทันทีแม้ว่ากรณีจะปรากฏข้อสัญญาอนุญาตโศกนาฏการ หรือมีข้อสัญญาใดที่ห้ามการดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยในทันที(Forbidding immediate direct action)บุคคลภายนอกจึงสามารถดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยตามกฎหมายนี้ได้โดยไม่ต้องรอให้คดีระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยเสร็จสิ้นก่อน เพราะกฎหมายดังกล่าวไม่ได้มีเงื่อนไขให้บุคคลภายนอกจะต้องมาผูกพันในข้อสัญญานี้หากว่าเป็นการขัดหรือแย้งต่อกระบวนการที่บุคคลภายนอกมีสิทธิที่จะดำเนินคดีโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยตามที่กฎหมายอนุญาตเอาไว้²⁸ สุดท้ายมีข้อสังเกตว่า ในระบบกฎหมายของสหรัฐฯ ยังมีกฎหมายอีกฉบับหนึ่งที่มีความเกี่ยวข้องกับประเด็นปัญหานี้เช่นกัน คือ กฎหมายชื่อว่า The McCarran- Ferguson Act ซึ่งเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับเรื่องธุรกิจประกันภัยและออกโดยฝ่ายนิติบัญญัติของสหรัฐอเมริกา โดยจะนำไปปรับใช้ในการกรณีที่เกิดการขัดแย้งกันระหว่างกฎหมายระดับสหรัฐและกฎหมายระดับมลรัฐภายใต้เงื่อนไข คือ ประการแรก กฎหมาย

²⁸ อย่างไรก็ตามได้มีคดีขึ้นศาลมลรัฐLouisianaอีกคือ *Todd v. Steamship Underwriting Association(Bermuda)Limited* มีข้อเท็จจริงโดยย่อ คือ โจทก์เป็นลูกเรือ(สัญชาติสหรัฐฯ)ซึ่งได้คำพิพากษาพิสูจน์ความผิดของเจ้าของเรือแล้วแต่ต่อมาเจ้าของเรือล้มละลายทำให้โจทก์จำต้องฟ้องร้องผู้รับประกันภัยทางทะเลโดยตรงต่อศาลมลรัฐ Louisiana ซึ่งผู้รับประกันภัยอ้างว่ามีข้อสัญญาอนุญาตโศกนาฏการอยู่ แต่ศาลเห็นว่าโจทก์มีสิทธิตามกฎหมายของมลรัฐ Louisiana ศาลจึงสั่งจำหน่ายคดี จำเลยจึงนำคดีขึ้นสู่ศาลอุทธรณ์ระดับสหรัฐขอให้คำสั่งให้ศาลมลรัฐต้องรอคดีไว้และบังคับให้โจทก์ต้องไปอนุญาตโศกนาฏการซึ่งในชั้นนี้ศาลได้ย่อนสำนวนให้ศาลมลรัฐต้องวินิจฉัยว่าโจทก์ควรจะต้องผูกพันตามข้อสัญญาอนุญาตโศกนาฏการหรือไม่ และในขณะยังไม่เป็นที่ยุติเนื่องจากยังไม่มีคำพิพากษาของศาลมลรัฐดังกล่าวออกมา หากสนใจในรายละเอียดดูได้ใน www.ca5.uscourts.gov/opinions%5Cpub%5C09/09-30177-V0.wpd.pdf

ระดับสหรัฐนั้นไม่ได้เกี่ยวข้องเป็นพิเศษกับธุรกิจการประกันภัย ประการที่สองคือ กฎหมายในระดับมลรัฐนั้นเป็นการออกมาเพื่อมีวัตถุประสงค์ในเรื่องธุรกิจการประกันภัยโดยเฉพาะและประการสุดท้าย ต้องปรากฏว่ากฎหมายในระดับสหรัฐมีสถานะที่เหนือกว่าและอาจเป็นผลให้กฎหมายระดับมลรัฐไม่มีผลบังคับได้ ดังนั้นเมื่อ กฎหมาย The Federal Arbitration Act (FAA) เป็นกฎหมายที่ไม่ได้มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับธุรกิจการประกันภัย และปรากฏข้อเท็จจริงว่ากฎหมายของมลรัฐนั้นๆได้ยืนยันถึงสิทธิของบุคคลภายนอกในการเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความรับผิดจากการกระทำละเมิดของผู้เอาประกันภัยเพราะกฎหมายดังกล่าวมีผลกระทบต่อความสัมพันธ์ระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยอันเป็นการก่อตั้งสิทธิโดยกฎหมายให้แก่บุคคลภายนอกและมีผลให้ข้อกำหนดที่จะต้องไปอนุญาโตตุลาการไม่มีผลบังคับโดยมีการกำหนดวิธีการที่จะทำให้ได้รับประโยชน์จากสัญญาประกันอย่างเต็มที่กล่าวคือ ค่าสินไหมทดแทนที่พึงได้รับตามกรรมธรรม์ สุดท้ายแม้ว่าFAAจะเป็นกฎหมายที่มีผลให้ต้องมีการปฏิบัติตามสัญญาอนุญาโตตุลาการและทำให้บุคคลภายนอกไม่อาจเรียกร้องโดยอาศัยกฎหมายของมลรัฐในศาลของมลรัฐเองได้ แต่อาจอธิบายได้ว่า เนื่องจาก New York Convention เป็นอนุสัญญาที่มีได้มีผลในตัวเอง คือ ต้องอาศัยการออกกฎหมายภายในรองรับเสียก่อน ดังนี้ The McCarran- Ferguson Act จึงมีบทบาทเพื่อป้องกันการมีผลใช้บังคับของกฎหมายระดับสหรัฐที่เหนือกว่า(Preempting)กฎหมายในระดับมลรัฐที่มีความเฉพาะอันเกี่ยวข้องกับธุรกิจการประกันภัยนั้น ดังนั้น อาจกล่าวว่า โดยผลของ The McCarran- Ferguson Act อาจทำให้กฎหมายของมลรัฐมีผลเป็นการกลับผลลัพธ์ของ The Federal Arbitration Act ได้²⁹

4)ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายที่ให้สิทธิเจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิดชอบนั้น เนื่องจากตามกฎหมายของมลรัฐ Louisiana ไม่ได้ให้คำตอบไว้ชัดเจนทำให้มีการถกเถียงกันว่าผู้รับประกันภัยจะขอใช้สิทธินี้ด้วยได้หรือไม่ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือเป็นไปได้หรือไม่ที่บุคคลภายนอกจะสามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบเกินกว่าจำนวนที่เจ้าของเรือมีสิทธิจำกัดความรับผิด เพราะความเสียหายนั้นเกินกว่าจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ เมื่อคดีมี

²⁹Kathleen B. Carr,"The Enforceability of Arbitration Clause in Marine Insurance contracts: The conflict between the Arbitration convention and The MCCARRAN-FERGUSON ACT" ,Tulane Maritime Law Journal, (Winter:1993).

ประเด็นทั้งสองเรื่องดังกล่าวในเวลาเดียวกันจึงเป็นปัญหาในการตีความ เพราะกฎหมายฉบับแรกเป็นกฎหมายในระดับสหรัฐ ส่วนฉบับที่สองเป็นกฎหมายระดับมลรัฐ ซึ่งการตีความของนักวิชาการในมลรัฐนี้ สามารถแยกออกเป็นสามกลุ่มหลัก คือ³⁰

นักวิชาการกลุ่มแรก เห็นว่าควรพิจารณาจากวัตถุประสงค์ของการที่ให้เจ้าของเรือมีสิทธิจำกัดด้วยว่าเป็นเพราะเหตุใด ซึ่งจะเห็นได้ว่า การให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดนั้นเป็นไปเพื่อลดภาระในการที่เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบในความเสียหาย กล่าวคือเป็นการปกป้องเจ้าของเรือจากการกระทำของผู้ควบคุมเรือหรือ ลูกเรือในระดับหนึ่งซึ่งบางครั้งก่อให้เกิดความเสียหายเป็นจำนวนมากเช่นที่ปรากฏในกฎหมายรับขนของทางทะเลในประเทศต่างๆ และหากมองในแง่ของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจะเห็นได้ว่าการที่เจ้าของเรือไม่ได้ถูกบังคับที่จะต้องทำประกันภัยได้เพียงจำนวนที่ตนมีสิทธิจำกัดความรับผิดก็เป็นไปเพื่อให้สอดคล้องต่อการทำธุรกิจการค้าที่ต้องลงทุนเพื่อผลตอบแทนในอนาคต เพราะเจ้าของเรือยังคงมีความเสี่ยงจากการเดินเรือในระดับที่สูง หากกรณีต้องสูญเสียทรัพย์สิน(เรือ)ไปก็จะได้ไม่ได้ไม่ต้องสูญเสียไปทั้งหมดเพราะยังได้ค่าสินไหมทดแทนจากการทำประกันภัยตัวเรือมาแทน เจ้าของเรือจึงสามารถเอาประกันภัยให้คุ้มค่ากับการลงทุนได้เช่นกัน แม้ว่าจะมีสิทธิจำกัดความรับผิดและกรณีไม่ได้เป็นการชดเชยต่อความสงบเรียบร้อยแต่อย่างใด ดังนั้น การที่กฎหมายให้สิทธิในการจำกัดความรับผิดจึงไม่เกี่ยวกับว่าเจ้าของเรือจะทำประกันภัยเท่าใดแต่ประเด็นอยู่ที่เรื่องนี้มีความสำคัญต่อความคุ้มค่าในการทำการค้าระหว่างประเทศ ดังนั้น แม้กฎหมายของมลรัฐนี้จะให้สิทธิในการเรียกร้องโดยตรงอันแสดงถึงเจตนารมณ์ที่จะปกป้องบุคคลภายนอกก็ตามและมีโอกาสที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดในจำนวนที่มากกว่าที่ผู้เอาประกันภัยเจ้าของเรือจะต้องรับผิด แต่การที่บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ตามกฎหมายไม่ได้หมายความว่าไม่ต้องอยู่ภายใต้หลักการจ่ายเงินตามสัญญาประกันภัยที่ต้องมีขอบเขตเช่นกัน หากว่าศาลไม่คำนึงถึงจุดนี้บุคคลภายนอกอาจอาศัยเป็นช่องทางในการได้รับการชดเชยมากกว่าที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดก็ได้ซึ่งไม่ควรเป็นเช่นนั้น

ส่วนนักวิชาการกลุ่มที่สองกลับเห็นตรงกันข้ามโดยตั้งข้อสังเกตว่า หากนักวิชาการกลุ่มแรกอธิบายว่าเจ้าของเรือมีสิทธิจะทำประกันภัยได้เกินกว่าจำนวนเงินที่ต้องรับผิด ถ้าเช่นนั้น เมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นจริงและมีการเรียกร้องกัน ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิที่จะเรียกร้องเต็มตามจำนวน

³⁰ Chester D. Hooper, "Limitation of liability and the direct Action Statute: A trouble marriage", Louisiana Law Review, (March: 1995).

ที่ตนเอาประกันภัยไว้หรือมีสิทธิจะได้ตามมูลค่าของทรัพย์สินที่ตนมีส่วนได้เสียอยู่ดี(ตามความเสียหายที่แท้จริง) แล้วเหตุใดบุคคลภายนอกที่เสียหายจึงไม่มีสิทธิเช่นนั้น

ส่วนนักวิชาการอีกกลุ่มเห็นว่าเมื่อศาลต้องพิจารณาคดีที่มีข้อเท็จจริงเกี่ยวพันดังกล่าว ก็ควรต้องพิจารณาในประเด็นของการจำกัดความรับผิดเสียก่อนแล้วจึงไปพิจารณากฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรง เพราะอาจปรากฏว่าจำนวนเงินที่กำหนดในกรมธรรม์หรือจำนวนเงินที่ต้องมีการชดใช้กันนั้นอาจเท่ากับหรือน้อยกว่าจำนวนเงินที่มีการจำกัดความรับผิดไว้อยู่แล้ว กรณีอาจไม่มีเงินที่จะต้องจ่ายกันอีกก็เป็นได้ แต่นักวิชาการกลุ่มนี้มิได้พิจารณาความสัมพันธ์ของกฎหมายทั้งสองฉบับอย่างชัดเจน

ต่อมาปัญหาดังกล่าวได้ขึ้นสู่ศาลของมลรัฐ Louisiana คือ คดี *Olympic Towing Corp. v. Nebel Towing Co.*³¹ และต่อมาได้มีคดีเกิดขึ้นอีก คือ คดี *Independent Tower Co.* ศาลให้ความเห็นในทำนองว่า เรื่องของการจำกัดความรับผิดนั้น เป็นข้อต่อสู้เฉพาะตัวของผู้เอาประกันภัย ดังนั้น ผู้รับประกันภัยย่อมไม่มีสิทธิได้รับประโยชน์ในเรื่องนี้ไปด้วย

จะเห็นได้ว่าในช่วงแรกนั้น ผู้พิพากษาส่วนใหญ่มักปรับใช้กฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยโดยมิได้มีการพิจารณาถึงเรื่องของการจำกัดความรับผิดของผู้เอาประกันภัยอย่างละเอียด ผลจึงกลายเป็นว่า ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายเงินให้แก่บุคคลภายนอกมากกว่าที่ผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายออกไป โดยการอธิบายเช่นนี้ ได้มีการอ้างอิงไว้ในคดี *Torres v. Interstate Fire and Casualty Co.* ซึ่งเป็นคดีที่เกิดขึ้นในศาลของเครือรัฐเพอร์โตริโกด้วย คือศาลได้ปฏิเสธการขอจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัย เนื่องจากศาลเห็นว่าเจ้าของเรือมีสิทธิจะกระทำเช่นนั้นได้ตามกฎหมายที่ให้สิทธิจำกัดความรับผิดแต่ผู้รับประกันภัยไม่ได้มีสิทธิได้ประโยชน์ดังกล่าวด้วย แม้ว่าผู้รับประกันภัยจะพยายามกล่าวอ้างว่า ข้อต่อสู้ข้อนี้ไม่ได้เป็นการเฉพาะตัว แต่ศาลเห็นว่า การจำกัดความรับผิดไม่ได้มีวัตถุประสงค์ให้เป็นประโยชน์ต่อธุรกิจประกันภัย แต่เป็นประโยชน์แก่เจ้าของเรือแต่ละคน หลักที่วางไว้ในคดีต่างๆ ที่กล่าวมาทำให้

³¹Jonathan C. Augustine, "Other state should get with programe and follow Louisiana's lead: an examination of Louisiana's direct action Statute and its application in the marine insurance", *Tulane Maritime Law Journal*, pp.123-125, (2002).

ผู้รับประกันภัยมีโอกาสจะต้องรับผิดชอบในจำนวนที่มากกว่าที่ผู้เอาประกันภัยเจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบ ซึ่งการให้เหตุผลเช่นนี้ได้ถูกวิจารณ์จากผู้พิพากษาท่านหนึ่ง คือท่านผู้พิพากษา Browns แห่งศาลมลรัฐ Louisiana โดยท่านให้ความเห็นว่า กรณีเป็นการใช้และตีความที่บิดเบือนเพราะกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรงนั้นไม่ได้เป็นการสร้างความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยขึ้นใหม่และการที่กฎหมายให้เจ้าของเรือสามารถจำกัดความรับผิดชอบได้นั้นก็มีให้เจ้าของเรือทุกคนจะมีสิทธิเช่นนั้นเสมอไป และในสถานการณ์ใดๆ ก็ได้ ดังนั้นการจำกัดความรับผิดชอบจึงอาจเป็นสิทธิของเจ้าของเรือบางลำและในบางสถานการณ์เท่านั้น ความผิดพลาดในการตัดสินในคดีดังกล่าวส่งผลให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลหันมาใส่ข้อสัญญาที่เรียกว่า “Crown Zellerbach Clause” เพื่อให้มีผลเป็นการจำกัดวงเงินที่จะต้องชดใช้ หลังจากนั้นประมาณสิบกว่าปี จึงมีคดีที่ตัดสินกลับหลักคำพิพากษาคดี *Nebel Towing Co* คือคดี *Crown Zellerbach v. Ingram Industrial, Inc*³² กล่าวคือ คดีนี้เป็นข้อพิพาทอันเกิดจากเรือโดนกันโดยมีประเด็นของคดีที่แตกต่างจากคดีแรก เนื่องด้วยปรากฏข้อเท็จจริงว่า ผู้รับประกันภัยได้กำหนดจำนวนเงินที่จะต้องรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย จึงเป็นเรื่องที่ผู้รับประกันภัยอ้างข้อต่อสู้ที่มาจากฐานของสัญญา และปรากฏด้วยว่าเงินที่จะต้องชดใช้มีจำนวนเท่ากับจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิจำกัดความรับผิดชอบไว้พอดี จึงไม่อาจนำหลักในคดีก่อนมาใช้ได้ การที่ศาลชั้นต้นของมลรัฐ Louisiana ยังตัดสินว่าผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกในจำนวนที่มากกว่าที่ผู้เอาประกันภัยจำกัดความรับผิดชอบไว้จึงไม่สมเหตุสมผล และเช่นเดียวกับคดีก่อนๆ ท่านผู้พิพากษา Browns ได้ให้ข้อสังเกตไว้ว่า กรณีตามข้อเท็จจริงนี้ยังเป็นที่ยืนยันชัดเจนว่า การจำกัดความรับผิดชอบของผู้เอาประกันนั้นไม่ใช่ข้อต่อสู้ที่เป็นการเฉพาะตัว เพราะได้มีการกำหนดจำนวนเงินตามกรรมธรรมที่ชัดเจน จึงเป็นข้อแตกต่างสำคัญจากคดี *Nebel Towing co* ที่ผู้รับประกันภัยอ้างข้อต่อสู้ที่มีฐานจากกฎหมาย(ที่ให้สิทธิจำกัดความรับผิดชอบ) และยังมีการอธิบายต่อไปว่า การที่ผู้รับประกันภัยจำกัดวงเงินความรับผิดชอบตนเองไว้เท่าที่ผู้เอาประกันมีความรับผิดชอบตามกฎหมายเป็นสิ่งที่ชอบธรรมแล้ว กรณีไม่ได้เป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือกฎหมายของมลรัฐนี้แต่อย่างใด ทั้งนี้เมื่อพิจารณาตามมาตรา 655 b(2) เพราะกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย ไม่ได้มีวัตถุประสงค์ที่จะแทรกแซงการจำกัดวงเงินความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยจึงไม่ต้องจ่าย

³² Michel J. Magginis, “direct action statutes and limitation of liability”, 2001,

มากกว่าที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเมื่อมีข้อสัญญากำหนดวงเงินไว้ซึ่งกรณีนี้ถือเป็นข้อต่อสู้เฉพาะตัวของผู้รับประกันภัยเอง สรุปได้ว่าการปรับใช้กฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยกับกฎหมายที่ให้สิทธิเจ้าของเรือในการจำกัดความรับผิดนั้น³³ ศาลควรตีความในลักษณะที่ว่า จำนวนเงินที่บุคคลภายนอกพึงจะได้รับนั้นขึ้นอยู่กับลักษณะของการทำสัญญาประกันภัยตั้งแต่แรกว่าเป็นแบบใด หากเป็นกรณีที่ไม่ได้กำหนดจำนวนเงินที่เอาประกันภัยเอาไว้ หรือผู้รับประกันภัยทางทะเลหรือP&I Clubไม่ได้มีข้อสัญญาจำกัดวงเงินในการชดเชย กรณีย่อมเป็นไปได้ที่บุคคลภายนอกจะสามารถเรียกร้องได้ตามความเสียหายที่แท้จริงซึ่งอาจเกินกว่าจำนวนที่เจ้าของเรือ(ผู้เอาประกันภัย)สามารถจำกัดความรับผิดได้(แนวทางนี้จะสอดคล้องความเห็นของนักวิชาการกลุ่มที่สองที่กล่าวไปข้างต้น) แต่หากว่าได้กำหนดจำนวนเงินที่เอาประกันภัยเอาไว้ โดยสภาพแล้ว จำนวนเงินที่บุคคลภายนอกจะได้รับย่อมจำกัดตามวงเงินนั้นไปด้วย³⁴ และกรณีนี้ย่อมไม่ขัดต่อกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยของมลรัฐนี้ จะเห็นได้ว่าบุคคลภายนอกจะเรียกร้องได้มากน้อยเพียงใดนั้น กรณีจะต้องขึ้นอยู่กับข้อสัญญาประกันภัยนั่นเอง

สำหรับการยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยในประการอื่นๆนอกจากที่กล่าวข้างต้น กล่าวได้ว่า เมื่อกฎหมายมลรัฐนี้เป็นที่ชัดเจนว่ามีจุดยืนเพื่อคุ้มครองบุคคลภายนอกอย่างมาก ดังนั้นข้อจำกัดสิทธิของบุคคลภายนอก อื่นๆ อาทิ การผิดสัญญาบางประการของผู้เอาประกันภัย ย่อม

³³ กฎหมายที่ให้สิทธิจำกัดความรับผิดของสหรัฐอเมริกาที่กล่าวในที่นี่ ชื่อว่า The Liability Limitation Act โดยมีสาระสำคัญคือ เป็นกฎหมายที่กำหนดว่า เจ้าของเรือจะสามารถจำกัดความรับผิดได้ก็ต่อเมื่อ ประการแรกจะต้องมีการพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นตนไม่ได้มีส่วนรู้เห็นด้วย หากพิสูจน์ได้สำเร็จ ก็สามารถจำกัดความรับผิดได้ตามกฎหมายนี้ซึ่งจำกัดไว้ตามมูลค่าของเรือบวกด้วยค่าระวางในการเดินทางในครั้งนั้นและบวกจำนวนเงินที่กฎหมายกำหนดคือ 420 ดอลลาร์สหรัฐ เพื่อความเสียหายในชีวิตและการบาดเจ็บของบุคคลภายนอกโดยจะคิดตามน้ำหนักเรือที่ได้จดทะเบียนเอาไว้ ดังนั้นหากว่าเรือนั้นสูญหาย ก็ไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ เพราะมูลค่าของเรือเท่ากับศูนย์ เท่ากับว่าเจ้าของเรือและผู้รับประกันภัยมีโอกาสจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอย่างไม่จำกัด

³⁴ ในกรณีของP&I Clubนั้นอาจอธิบายได้จากตัวข้อสัญญา Pay to be paid เอง กล่าวคือ โดยผลของข้อสัญญานี้ทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถอ้างเอาประโยชน์โดยอ้อมจากการที่ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิในการจำกัดความรับผิดตามกฎหมาย

ไม่กระทบต่อบุคคลภายนอก ดังที่เคยตัดสินไว้ในคดี *Edwards v. Fidelity & Casualty of NY* ซึ่งเป็นเรื่องที่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้แจ้งความเสียหายในเวลาที่กำหนดไว้แต่ศาลเห็นว่าแม้จะเป็นเช่นนั้น แต่การใช้สิทธิของบุคคลภายนอกไม่ควรขึ้นอยู่กับภาระกระทำของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจึงยังไม่ได้หลุดพ้นความรับผิดชอบโดยอัตโนมัติ

(2) มลรัฐ Wisconsin

ก. กฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า กฎหมายของมลรัฐ Louisiana นั้นเป็นต้นแบบให้มลรัฐที่มีแนวคิดในลักษณะเดียวกัน มลรัฐ Wisconsin เป็นมลรัฐหนึ่งที่แต่ก่อนนั้นมีการพัฒนาในเรื่องนี้อย่างไม่ค่อยจะอยู่กับร่องกับรอยนัก แต่ในที่สุดก็ได้ตัดสินใจให้มีกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยและใช้กฎหมายของมลรัฐ Louisiana เป็นต้นแบบในการยกร่าง จึงอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายของมลรัฐนี้มีหลักการอย่างเดียวกับมลรัฐ Louisiana เลยทีเดียวเพราะเหตุที่ถอดแบบกันมา ซึ่งเรื่องนี้ปรากฏอยู่ในกฎหมายที่เรียกว่า The Wisconsin Direct Action Statue มาตรา 632.24 ความว่า

“ Any bond or policy of insurance covering liability to others for negligence make the insurer liable , up to amounts stated in the bond or policy ,to person entitled to recover against the insured for the death of any person or for injury to person or property, irrespective of whether the liability is presently established or is contingent and to become fixed or certain final judgment against the insured.”

ดังนั้น จึงอาจสรุปเงื่อนไขตามกฎหมายในการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย(ทางทะเล)และP&I Club ได้ดังนี้

1. ต้องปรากฏว่ากรรมธรรมหรือสัญญาประกันภัยนั้นหรือเหตุแห่งการกระทำละเมิดจะต้องเกิดขึ้นในมลรัฐนี้³⁵
2. กรณีไม่จำเป็นต้องมีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย และในกรณีนั้นบุคคลภายนอกย่อมเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยเพียงคนเดียว คือไม่ต้องมีผู้เอาประกันภัยเป็นจำเลยร่วมก็ได้

³⁵ ในเรื่องนี้ได้เคยมีคดีวางหลักไว้ คือ คดี *Bielke v. Iowa National Mutual Insurance Company*

3. ไม่จำเป็นต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยก่อนและไม่ต้องมีการดำเนินการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากผู้เอาประกันภัยก่อน
4. กฎหมายฉบับนี้สามารถนำมาปรับใช้ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยเป็นP&I Club ได้ด้วย เพราะกรณีดังกล่าวไม่ได้มีการยกเว้นไม่ใช้บังคับไว้โดยชัดแจ้ง

ข. ข้อจำกัดสิทธิอันเป็นอุปสรรคในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

เมื่อแนวทางของมลรัฐนี้เป็นไปในแนวเดียวกับของกฎหมายของมลรัฐ Louisiana ดังนั้น ในเรื่องของการยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีของP&I Clubนั้นเป็นที่ทราบกันดีว่า ข้อสัญญา Pay to be paid เป็นข้อต่อสู้ที่เป็นเครื่องมือสำคัญของผู้รับประกันภัยในกรณีนี้ เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบตน และแน่นอนว่าศาลของมลรัฐนี้ย่อมเห็นว่า ข้อสัญญาดังกล่าวไม่มีผลในสายตาของกฎหมาย อาจกล่าวได้ว่าP&I Clubไม่ควรหลุดพ้นความรับผิดชอบโดยอาศัยของสัญญาที่ตนทำไว้ แม้ว่ากฎหมายของมลรัฐนี้จะไม่ได้มีถ้อยคำที่ชัดเจนว่า ข้อสัญญานี้จะมีผลอย่างไรกับบุคคลภายนอก แต่เมื่อมีกฎหมายในฉบับล่าสุดที่กล่าวด้านบนนั้นเป็นกฎหมายที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน ก็ควรตีความว่า บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยภัยคือP&I Club รับผิดชอบได้ แม้ว่าจะปรากฏข้อสัญญาดังกล่าว ซึ่งศาลได้ให้เหตุผลในทำนองเดียวกันกับศาลของมลรัฐ Louisiana ³⁶ จึงไม่ขอกล่าวซ้ำอีก ดังนั้น จึงสรุปได้ว่ากฎหมายของมลรัฐนี้ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยไม่มีอุปสรรคอันใด

(3) มลรัฐ California และ มลรัฐAlabama

ก.กฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

ในส่วนนี้จะได้กล่าวถึงกฎหมายของมลรัฐ California ก่อน กฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยนี้ ปรากฏอยู่ใน California Insurance Code หรือเรียกอีกชื่อว่า The California Direct Action statute ปี 1919 มาตรา 11580 ³⁷ มาตราดังกล่าวได้วางหลักเกี่ยวกับเรื่องนี้ไว้ ดังนี้

³⁶ ดูรายละเอียดเพิ่มเติมในส่วนของกฎหมายมลรัฐ Louisiana

³⁷ Article 11580 A policy insuring against losses set forth in subdivision (a) shall not have be issued or delivered to any person in this state unless it contain the provisions set forth in subdivision(b). Such policy, whether or not actually containing such provision shall be construed as if such provision were embodied therein...

1.บุคคลภายนอกจะต้องพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยเสียก่อนซึ่งการพิสูจน์นี้ต้องปรากฏอยู่ในรูปของคำพิพากษาที่ถึงที่สุดแล้วด้วย อันหมายถึงคำพิพากษานั้นจะมีการเปลี่ยนแปลงอีกไม่ได้ (Final Judgment) แต่คำพิพากษานั้นอาจเป็นคำพิพากษาของศาลล่างก็ได้ ข้อสำคัญคือ เงื่อนไขนี้มีจุดมุ่งหมายในการยืนยันการมีอยู่ของหนี้หรือไมเช่นนั้นบุคคลภายนอกต้องอยู่ในฐานะที่เป็นผู้รับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย

2.ไม่จำเป็นต้องมีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย ดังนี้ จึงไม่จำเป็นต้องมีสถานการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยจะไม่สามารถปฏิบัติตามคำพิพากษานั้นได้ บุคคลภายนอกจึงไม่จำเป็นต้องรอให้มีเหตุการณ์ดังกล่าวก่อน³⁸

อาจกล่าวได้ว่า กฎหมายของมลรัฐนี้เป็นแบบ Judgment Direct Action และเมื่อประกอบกับเงื่อนไขบางประการข้างต้น จะเห็นได้ว่า กฎหมายของมลรัฐนี้มีข้อจำกัดในการใช้พอสมควร แต่อย่างไรก็ดี อาจจัดได้ว่า ยังคงเป็นกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยในระดับที่ไม่เคร่งครัดนัก เพราะอย่างน้อยกฎหมายไม่ได้บังคับว่า จะต้องมีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยเสียก่อน ในเรื่องเกี่ยวกับการให้สิทธิบุคคลภายนอกดังกล่าวนี้ ได้เคยมีคดีที่น่าสนใจเรื่องหนึ่งและมีความเกี่ยวพันถึงกฎหมายของมลรัฐLouisianaด้วย คือคดี *Robert v. Home Insurance Indemnity Co.* ในคดีนี้ มีการดำเนินคดีกับจำเลย โดยโจทก์ประสงค์จะใช้กฎหมายของมลรัฐLouisiana แต่เมื่อคดีนี้ขึ้นศาลของมลรัฐCalifornia ในเบื้องต้นจึงต้องใช้กฎหมายขัดกันของมลรัฐCalifornia และมีปัญหาว่ากฎหมายของมลรัฐLouisiana ขัดต่อกฎหมายของมลรัฐนี้(คือขัดต่อหลักการใช้กฎหมายต่างประเทศที่มีในกฎหมายขัดกัน)หรือไม่ เพราะเหตุว่ากฎหมายของมลรัฐLouisiana ให้สิทธิบุคคลภายนอกโดยไม่มีเงื่อนไขว่าจะต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยเสียก่อน ซึ่งศาลเห็นว่า กฎหมายของมลรัฐLouisiana ไม่ได้ขัดกับกฎหมายของมลรัฐนี้ เพราะเหตุว่า แม้กฎหมายของมลรัฐ Louisiana มีเงื่อนไขดังกล่าว แต่กฎหมายของมลรัฐ California ไม่ได้กล่าวถึงกรณีที่มีการดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยก่อนที่จะมีคำพิพากษา และก็ไม่ได้ปรากฏกฎเกณฑ์หรือคำพิพากษาใดที่ห้ามมิให้ใช้กฎหมายของมลรัฐLouisiana หากกฎหมายดังกล่าวเป็นกฎหมายที่ต้องใช้บังคับตามหลักกฎหมายขัดกัน นอกจากนี้ยังมีคดีที่มีประเด็นโดยตรงที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ คือ³⁹ คดี *Kiernan v. Zurich Insurance Cos.* คดีนี้วางหลักว่า เมื่อผู้เรียกร้องนั้นอยู่ในสถานะเป็นเจ้าหนี้ตามคำพิพากษาแล้วย่อมชัดเจนในสิทธิ

³⁸ Nicolas R. Foster , *supra* note 11, p.279.

³⁹ Andrews ,*Insurance Coverage Litigation Report*, (August :1998),p.14.

ของบุคคลภายนอกตามกฎหมายของมลรัฐนี้ แม้ผู้รับประกันภัยจะต่อสู้ว่าตามหลักกฎหมายพาณิชย์นาวีระดับสหรัฐไม่ได้ให้สิทธินี้แก่ผู้เสียหาย แต่ศาลเห็นว่าไม่ปรากฏหลักเรื่องนี้ในกฎหมายพาณิชย์นาวีระดับสหรัฐอย่างชัดเจนว่ามีการห้ามหรืออนุญาตให้บุคคลภายนอกมีสิทธิดังกล่าว จึงต้องพิจารณาตามกฎหมายระดับมลรัฐ ดังนั้นข้อต่อสู้ที่ว่าข้อสัญญากำหนดให้การโอนสิทธิใดภายใต้สัญญาต้องได้รับความยินยอมจากผู้รับประกันภัยก่อนย่อมฟังไม่ขึ้น เพราะข้อสัญญาดังกล่าวได้ตกเป็นโมฆะตามกฎหมายของมลรัฐนี้ นอกจากนี้ ยังมีคดี *William v. Steamship Mutual Underwriting Association*⁴⁰ วางหลักว่าภายใต้กฎหมายของมลรัฐนี้ บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้เมื่อได้มีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้วซึ่งในคดีเรื่องนี้ ผู้รับประกันภัยคือ P&I Club

ในส่วนกฎหมายของมลรัฐ Alabama ได้มีกฎหมายที่วางหลักเรื่องนี้ไว้ใน The Alabama Insurance Code มักเรียกอย่างไม่เป็นทางการว่า The Alabama Direct Action statute จากกฎหมายดังกล่าวนี้ กล่าวได้ว่า บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ และกฎหมายฉบับนี้ใช้กับการประกันภัยทุกชนิดรวมถึงการประกันภัยทางทะเลด้วย ซึ่งกฎหมายมลรัฐนี้จะเป็นไปแนวทางเดียวกับของมลรัฐที่กล่าวมา คือ เงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดนั้นจริงๆ แล้วมีเพียงการกำหนดให้ต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยเสียก่อนเท่านั้น จึงไม่ต้องการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยและสุดท้ายคือ ในกรณีดังกล่าวสามารถจะดำเนินคดีกับผู้รับประกันภัยเพียงคนเดียวก็ได้ หรือ หากประสงค์จะดำเนินคดีกับทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยก็ทำได้ โดยการปรับใช้กฎหมายดังกล่าว ศาลของมลรัฐนี้ได้มีโอกาสนำในคดีเรื่องหนึ่งคือ คดี *Morewitz v. west of England Shipowners Mutual P&I Club Association*⁴¹ วางหลักไว้ว่า บุคคลภายนอกซึ่งในคดีนี้คือลูกเรือ(Seamen) สามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ เมื่อปรากฏว่าโจทก์ได้พิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยเป็นการแน่ชัดแล้ว โดยไม่จำเป็นที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องล้มละลาย และในกรณีนี้ กฎหมายให้สิทธิบุคคลภายนอกที่จะดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยเพียงคนเดียวก็ได้ เช่นนี้ ข้ออ้างที่ว่าจะต้องเรียกให้ผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

⁴⁰ Retrieved from www.mlaus.org.

⁴¹ *Ibid.*

จึงฟังไม่ขึ้นและเมื่อ P&I Club ไม่ได้ถูกยกเว้นจากกฎหมายฉบับนี้ บุคคลภายนอกจึงมีสิทธิเรียกร้องต่อ P&I Club ได้ตามกฎหมายของมลรัฐนี้⁴²

ข. ข้อจำกัดสิทธิอันเป็นอุปสรรคในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

ในส่วนของกฎหมายมลรัฐ California ตามมาตรา 11580 ได้มีบทบัญญัติวางหลักที่เกี่ยวข้องกับการยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยเอาไว้ สรุปใจความได้ว่า การทำสัญญาประกันภัยหรือการออกกรมธรรม์ประกันภัยตามความใน 11580(a) จะมีได้ก็ต่อเมื่อ 1. ต้องไม่มีข้อความที่มีผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย หากว่ายังอยู่ในระยะเวลาของการคุ้มครองหรือ อายุกรมธรรม์ 2. ต้องมีข้อความให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยให้ต้องรับผิด หากว่าได้มีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้ว ทั้งนี้ภายใต้ข้อจำกัดที่อาจมีตามสัญญา หรือ กรมธรรม์ ในส่วนนี้ไม่มีตัวอย่างคำพิพากษาโดยตรงแต่อาจเทียบเคียงได้จากคำพิพากษาในคดี *Kiernan v. Zurich Insurance Cos.* ดังกล่าวแล้วข้างต้น

ในส่วนของกฎหมายมลรัฐ Alabama พิจารณาได้จากคดี *Morewitz v. west of England Shipowners Mutual P&I Club Association* กล่าวคือ นอกจากคดีนี้จะมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อสัญญา Pay to be paid แล้วคดีเรื่องนี้ยังเกี่ยวข้องกับเรื่องผลของข้อสัญญาอนุญาตไต่สวนการต่อบุคคลภายนอกอีกด้วย ซึ่งศาลได้อธิบายว่า เนื่องจากกฎหมายของมลรัฐ Alabama เป็นกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกโดยไม่ได้ขึ้นอยู่กับว่าผู้เอาประกันภัยจะสามารถชดใช้ความเสียหายตามคำพิพากษาได้หรือไม่ ดังนั้นข้อสัญญาดังกล่าวจึงไม่ได้มีผลเป็นการทำให้บุคคลภายนอกหมดสิทธิเรียกร้องแต่อย่างใด และศาลยังเห็นว่า ข้อสัญญาดังกล่าวควรมีผลในระหว่างคู่สัญญาด้วยกันเองเท่านั้น จึงไม่ควรมีผลต่อบุคคลภายนอกไปด้วย จึงเป็นการนำเอาหลักพื้นฐานของสัญญา (Privity of Contract) มาใช้นั่นเอง และศาลมีแนวโน้มจะเห็นด้วยว่าแม้ข้อสัญญาดังกล่าวมีผลต่อบุคคลภายนอกได้แต่หากว่าผู้รับประกันภัยกระทำการใดที่เป็นการละสิทธิในการดำเนินตามกระบวนการดังกล่าวแล้วเช่นนี้ จะกลับมาเรียกร้องให้ต้องมีการปฏิบัติตามสัญญานั้นอีกไม่ได้

อนึ่ง มีข้อสังเกตว่า แม้กฎหมายของมลรัฐ California และ Alabama จะกำหนดเงื่อนไขในการใช้สิทธิเรียกร้องเพียงข้อเดียวคือ การพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัย แต่กลับทำให้เป็นปัญหาในตัวเองในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ล้มละลายไปก่อนมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอา

⁴²Black , "Recent Developments in Admiralty law in United States Supreme court" , Houston Journal of international law , p.327 (Winter:1997).

ประกันภัย เพราะไม่ปรากฏกระบวนการในการรักษาสภาพบุคคลของผู้เอาประกันภัยในกฎหมายดังกล่าวอย่างชัดเจน ผู้เสียหายจึงไม่สามารถใช้ประโยชน์จากกฎหมายนี้ได้อีก ดังนั้น ความเป็นไปได้ที่บุคคลภายนอกจะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบตนโดยอาศัยกฎหมายดังกล่าวจึงมีได้ 3 กรณีคือ

1. บุคคลภายนอกได้ดำเนินคดีต่อผู้เอาประกันภัยไว้แล้วแต่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย ในภายหลังจึงต้องการเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยแทน

2. บุคคลภายนอกกำลังดำเนินคดีกับผู้เอาประกันภัยแต่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายลง ในระหว่างนั้น กรณีนี้ นักวิชาการในประเทศสหรัฐฯ เห็นว่า เนื่องจาก ตามกฎหมายล้มละลาย เมื่อลูกหนี้ถูกพิทักษ์ทรัพย์แล้ว กระบวนการพักชำระหนี้จะเกิดขึ้นในทันที (Automatic Stay) การที่บุคคลภายนอกจะเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยได้หรือไม่ขึ้นอยู่กับดุลยพินิจของศาลล้มละลายซึ่งศาลจะพิจารณาจากปัจจัยหลายประการแต่ส่วนใหญ่แล้วศาลจะมีความเห็นว่าการเรียกร้องของบุคคลภายนอกนั้นไม่เกี่ยวข้องกับคดีล้มละลายโดยตรงเพราะเป็นการเรียกร้องให้รับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยความรับผิด จึงสามารถดำเนินการต่อไปได้โดยไม่ต้องอยู่ภายใต้กระบวนการพักชำระหนี้

3. เหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกต้องเกิดขึ้นหลังจากการที่มีการพิทักษ์ทรัพย์และบุคคลภายนอกมีความประสงค์ที่จะดำเนินคดีกับผู้เอาประกันภัยเพื่อนำค่าพิพาทไปเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบตามกฎหมาย Direct action statute ซึ่งมีแนววินิจฉัยของศาลล้มละลายว่า การดำเนินการดังกล่าวสามารถทำได้⁴³

(4) เครือรัฐเปอร์โตริโก

ในประเทศดังกล่าวนี้มีแนวคิดที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับมลรัฐ Louisiana ดังนั้นกฎหมายของประเทศนี้จึงเรียกได้ว่าเกือบจะเหมือนกับมลรัฐดังกล่าวเลยทีเดียว⁴⁴ โดยพื้นฐาน

⁴³ “Insurance coverage for Bankrupt Corporations: Needed now more than ever”, Retrieved from: www.abanet.org/litigation/.../insurance/hot_topics.html

⁴⁴ Jonathan C. Augustine , “Others State should get with the program and follow Louisiana’s Lead: An examination of Louisiana’s Direct Action Statute and its application in the marine insurance Industry”, Tulane Maritime Law Journal ,p 126(Winter: 2002) .

แนวคิดของเครือรัฐเปอร์โตริโก ก็คือ ต้องการที่จะให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้อยู่แล้ว และอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายในเรื่องนี้เป็นส่วนหนึ่งของนโยบายสาธารณะซึ่งมีผลบังคับได้แม้ประเทศนี้จะอยู่ในเครือจักรภพอังกฤษ (Common wealth) กฎหมายดังกล่าวปรากฏอยู่ใน The Puerto Rico Direct Action Statute มาตรา 2003 (1) บัญญัติว่า

“Any Individual sustaining damage and losses shall have, at his option, a direct action against the insurer under the term and limitation of the policy which action he may exercise against the insurer only or against the insured and jointly...”

จากมาตราดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการเรียกร้องของบุคคลภายนอกต่อผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องมีเงื่อนไขคือการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยและไม่ต้องพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัย ดังนั้นกฎหมายดังกล่าวจึงให้สิทธิบุคคลภายนอกในลักษณะที่เป็นเอกเทศ หรืออิสระจากสิทธิของผู้เอาประกันภัย โดยการดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยนี้ไม่จำเป็นต้องมีผู้เอาประกันภัยเป็นจำเลยร่วมด้วย แต่หากว่าจะดำเนินคดีต่อบุคคลทั้งสองด้วยกันก็ได้ ยิ่งไปกว่านั้นกฎหมายนี้ยังสามารถนำมาใช้ได้ไม่ว่าจะเป็นการดำเนินคดีทางละเมิดหรือสัญญาก็ตาม⁴⁵ แต่อย่างไรก็ดี กรณียังคงต้องอยู่ภายใต้กรรมธรรมหรือข้อสัญญาอยู่ และในส่วนที่เป็นการยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยนั้นภายใต้กฎหมายนี้ ผู้รับประกันภัยยังคงมีสิทธิยกข้อต่อสู้ที่มีฐานจากสัญญาและไม่จำเป็นต้องรับผิดเกินกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้แล้วในกรรมธรรม แต่หากเป็นข้อต่อสู้ที่เป็นเรื่องเฉพาะตัวสำหรับผู้เอาประกันภัย เช่น เรื่องของการแจ้งความเสียหายเพื่อเรียกร้องตามสิทธิในสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะไม่สามารถอ้างหรือยกขึ้นเพื่อปฏิเสธความรับผิดได้ เพราะถือเป็นการขัดต่อนโยบายสาธารณะของเครือรัฐเปอร์โตริโก ส่วนในกรณีเป็นข้อต่อสู้ที่สืบเนื่องจากสัญญาคือ Pay to be Paid นั้นได้มีคดีที่เป็นตัวอย่างในการปรับใช้กฎหมายดังกล่าวคือคดี *Morales-Melendez v. SSMutual Underwriting Association* ศาลได้วินิจฉัยว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อ P&I Club ได้แม้ว่าจะปรากฏข้อสัญญา Pay to be Paid ก็ตาม นอกจากนี้ เมื่อประเทศดังกล่าวมีกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ที่มีต้นแบบจากมลรัฐ Louisiana ดังนั้นหากมีการยกข้อต่อสู้เรื่องข้อสัญญาอนุญาตไต่สวน การวินิจฉัยของศาลในเรื่องของข้อสัญญาอนุญาตไต่สวนนั้นย่อมเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับของมลรัฐดังกล่าว เช่นที่ปรากฏในคดี *Ocean Eagle* ซึ่งศาลตัดสินว่า ข้อสัญญาดังกล่าวนั้นไม่มีผลเป็นการชะลอฟ้องหรือ การดำเนินคดีตามกฎหมายดังกล่าว เพราะ

⁴⁵ *Ibid*, pp.128-130.

บุคคลภายนอกใช้สิทธิดังกล่าวจากฐานของกฎหมายมิใช่จากฐานของสัญญาประกันภัยและศาลยังให้เหตุผลต่อไปว่า ข้อสัญญาดังกล่าวไม่ผูกพันบุคคลภายนอกเพราะบุคคลภายนอกไม่ใช่คู่สัญญาของผู้รับประกันภัยและตามข้อสัญญาระบุไว้ชัดว่าใช้บังคับระหว่างผู้รับประกันภัยและสมาชิกของตนเท่านั้น ดังนั้น ข้อสัญญาของเอกชนจะมีผลเหนือกว่ากฎหมายของรัฐไม่ได้ ผู้รับประกันภัยจึงไม่อาจอาศัยข้อสัญญานี้มาทำให้บุคคลภายนอกเสื่อมสิทธิได้⁴⁶

2.กฎหมายของประเทศอาร์เจนตินา

ในเรื่องของการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยไม่ได้ปรากฏว่ามีกฎหมายลายลักษณ์อักษร แต่เป็นที่ยอมรับภายใต้การตัดสินของศาลว่าตามหลักกฎหมายของประเทศอาร์เจนตินานั้นให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ซึ่งรวมถึง P&I Club ด้วย อันเนื่องมาจากว่าแนวคิดของประเทศนี้ก็อยู่บนฐานที่ว่าในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายนั้นอาจเป็นช่องว่างที่ทำให้ผู้รับประกันภัยหลบเลี่ยงความรับผิดชอบได้โดยเฉพาะกรณีของ P&I Club ที่มักปรากฏข้อสัญญา Pay to be Paid และมีผลให้บุคคลภายนอกไม่อาจเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ในกรณีดังกล่าว ในทัศนะของศาลประเทศอาร์เจนตินา จึงเห็นว่าแม้การรับประกันภัยแบบ P&I จะถูกจัดว่าเป็นการประกันวินาศภัยไม่ใช่การประกันภัยความรับผิดชอบแต่เมื่อในปัจจุบันความคุ้มครองที่ P&I Club มีให้ ส่วนใหญ่แล้วล้วนเป็นเรื่องของความรับผิดชอบทั้งสิ้นไม่ว่าจะเป็นต่อชีวิต ความบาดเจ็บหรือความเสียหายต่อทรัพย์สินซึ่งมักไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรรมวิธีทั่วไป อย่างไรก็ตาม ศาลยอมรับว่าการประกันภัยแบบความรับผิดชอบและการประกันภัยแบบวินาศภัยมีความแตกต่างในสาระสำคัญแต่เพื่อเป็นการคุ้มครองบุคคลภายนอกจึงควรให้สิทธิดังกล่าวแก่บุคคลภายนอกในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายแม้จะปรากฏข้อสัญญา Pay to be Paid นอกจากนี้ ยังเห็นว่าในกรณีที่สถานการณ์คล้ายคลึงหรือเป็นอย่างเดียวกันก็ยังสามารถใช้หลักเกณฑ์นี้ได้เนื่องจากศาลเห็นว่า หากจะตีความข้อสัญญาดังกล่าวอย่างกว้างอาจเป็นสาเหตุที่

⁴⁶ Gregory Fossion , “Loss of insurance cover under a direct action in marine liability insurance” , Retrieved from <http://www.law.kuleuven.be/jura/art/39n2/fossion.htm>, p. 14.

ทำให้ค่าระวางในการขนส่งเพิ่มมากขึ้นหรือกรณีอาจทำให้เกิดการลดจำนวนในการทำประกันภัยแบบวินาศภัยลง แต่หากตีความอย่างแคบ ก็ย่อมเป็นช่องทางให้ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธความรับผิดได้ดังนี้เพื่อความสมดุล หากจะมีการบังคับตามข้อสัญญาที่ การมีผลใช้บังคับของข้อสัญญาดังกล่าวควรจะมีผลแค่เพียงให้ผู้รับประกันภัยอาศัยเป็นข้อยกเว้นที่จะระงับจ่ายเงินเมื่อปรากฏการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น⁴⁷ เพราะหากทำให้ข้อสัญญานี้มีผลอย่างเต็มที่ ย่อมไม่เป็นธรรมต่อบุคคลภายนอกจนเกินไปและเท่ากับเป็นการซ้ำเติมในความเสียหายที่บุคคลภายนอกได้รับจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย นอกจากนี้ ศาลยังได้อธิบายเหตุผลที่ศาลต้องนำกฎหมายของอาร์เจนตินาว่าด้วยการประกันภัยความรับผิดมาใช้ในกรณีนี้เพราะเหตุว่า ณ ขณะตัดสินคดียังไม่มีกฎหมายลายลักษณ์อักษรในเรื่องนี้และศาลยังเห็นต่อไปว่าแม้การประกันภัยทั้ง 2 แบบจะมีลักษณะที่แตกต่างกันแต่โดยเนื้อหาของการประกันภัยที่มีความรับผิดเป็นวัตถุแห่งการประกันภัยแม้อยู่ในรูปของการประกันวินาศภัยก็ตามแต่สาระสำคัญย่อมไม่ได้แตกต่างจากการประกันภัยแบบความรับผิดเลย และศาลยังเห็นว่ากรณีเช่นนี้เป็นเรื่องที่ได้รับประกันภัยควรรับความเสี่ยงเอาไว้ได้

จึงสรุปได้ว่าP&IClub ย่อมไม่หลุดพ้นความรับผิด หากปรากฏข้อเท็จจริงว่าผู้เอาประกันภัยล้มละลายและเป็นเหตุให้ไม่สามารถปฏิบัติตามข้อสัญญาที่กล่าวด้านบนได้ ดังนี้ แม้ผู้พิพากษาเสียงข้างน้อยได้ให้ความเห็นในทางตรงกันข้ามว่า หากไม่มีกฎหมายเฉพาะที่ให้สิทธิอย่างชัดเจน บุคคลภายนอกย่อมไม่มีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย โดยความเห็นของฝ่ายนี้ได้อ้างหลักกฎหมายของสหรัฐอเมริกาว่าโดยทั่วไปนั้น หากไม่มีกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกกรณีเช่นนี้ข้อสัญญาจะต้องมีผลเหนือกว่า แต่เมื่อคำพิพากษาในคดี *The Compania de Saguaros La Franco* ถูกตัดสินโดยเสียงข้างมาก ความเห็นข้างน้อยจึงไม่มีผลบังคับ อาจกล่าวได้ว่าปัจจุบัน กฎหมายอาร์เจนตินาซึ่งปรากฏอยู่ในรูปของคำพิพากษาคดีดังกล่าว จึงอนุญาตให้บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้แม้สัญญาจะได้ทำให้รูปของประกันวินาศภัยหรือมีข้อสัญญา *Pay to be Paid* ดังนั้นหลักกฎหมายของประเทศนี้จึงอยู่บนพื้นฐานของเรื่องนโยบายสาธารณะ(Public Policy)ในทำนองเดียวกับมลรัฐLouisiana เพียงแต่ในมลรัฐดังกล่าวมีกฎหมายลายลักษณ์อักษรชัดเจน

⁴⁷ Mayela Rosa, "Argentina : A new development in direct action against indemnity insurers", *Tulane Maritime Law Review* ,pp.191-192 (Winter :1997).

3.2.2. บทบัญญัติกฎหมายของประเทศที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยอย่างมีขอบเขต

1. กฎหมายของประเทศนอร์เวย์และประเทศสวีเดน

แม้ประเทศนอร์เวย์และประเทศสวีเดนจะจัดว่าเป็นประเทศที่อยู่ในระบบกฎหมายแบบ Civil law แต่อาจกล่าวได้ว่าเป็นประเทศที่มีระบบกฎหมายเฉพาะของตนเอง มักเรียกประเทศในกลุ่มนี้ว่าประเทศกลุ่มสแกนดิเนเวีย และภายในกลุ่มเดียวกันนั้นจะมีกฎหมายที่มีหลักการเป็นอย่างเดียวกันที่ใช้ภายในกลุ่มของตนแต่รายละเอียดนั้นอาจไม่เหมือนกัน โดยความเป็นมาของแนวคิดในการคุ้มครองบุคคลภายนอกตลอดจนการมีกฎเกณฑ์ทางกฎหมายในการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ ในเบื้องต้นอาจกล่าวได้ว่า ควรเริ่มจากการพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างกฎหมายละเมิดกับการรับประกันภัยความรับผิด ในช่วงเริ่มแรกจะพบว่าไม่ปรากฏแนวคิดในการคุ้มครองบุคคลภายนอกมากนัก ซึ่งสะท้อนให้เห็นได้จากหลักเรื่องละเมิดของประเทศดังกล่าว นั่นคือ หลักการคาดเห็นได้ (Foreseeable Ability) หรือเป็นภาษาท้องถิ่นว่า Adackvans⁴⁸ ซึ่งหลักการนี้มีผลให้ผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำละเมิดจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก ก็ต่อเมื่อบุคคลภายนอกพิสูจน์ได้ว่าผู้กระทำคาดเห็นได้ถึงผลที่จะเกิดขึ้นจากกระทำของตน แต่ต่อมาก็ได้มีการเปลี่ยนหลักการใหม่เป็นหลัก Typical Damages⁴⁹ โดยหลักนี้หมายความว่า กรณีไม่จำเป็นต้องมีความเชื่อมโยงถึงการรับรู้ในการกระทำของผู้ถูกกล่าวหาว่ากระทำละเมิดอีก และตามหลักกฎหมายดั้งเดิมของประเทศดังกล่าวยังมีหลักอีกว่า บุคคลที่ได้รับความเสียหายโดยตรงนั้นเท่านั้นจึงจะมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย แต่บุคคลที่สามที่อาจได้รับความเสียหายโดยอ้อมเช่นกันจะไม่มีสิทธิดังกล่าว แต่ในเวลาต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงให้บุคคลภายนอกสามารถเยียวยาความเสียหายของตนได้หากว่าเป็นกรณีที่ได้รับผลกระทบ คือ มีผลประโยชน์หรือส่วนได้เสียอย่างใกล้ชิดถึงขนาด หลักการดังกล่าวนี้จึงแสดงให้เห็นถึงสถานะของบุคคลภายนอกที่ได้รับการปกป้องมากกว่าเดิม และดังที่กล่าวแล้วว่า ในระยะหลังนั้น ได้มีการนำเรื่องละเมิดมาผูกโยงไว้กับเรื่องของการรับประกันภัยความรับผิดมากขึ้น การคุ้มครองบุคคลภายนอกจึงมีบทบาทในบริบทนี้ด้วย ดังนั้นเมื่อมีการนำการรับประกันภัยมาเป็นวิธีการหนึ่งในการกระจายความเสี่ยงอันเกี่ยวเนื่องกับความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัย จึงเป็นผลดีต่อบุคคลภายนอกไปโดยปริยายในแง่ของการมีหลักประกันที่มั่นคงว่าจะมีผู้ชดใช้ความเสียหายให้แก่ตนแน่นอน หากว่าเกิดความเสียหายขึ้น และ

⁴⁸ Filming, The Law of Tort , (1992), p. 203.

⁴⁹ *Ibid*, p. 273.

ในขณะที่เดียวกันตัวผู้เอาประกันภัยเองก็ใช้วิธีการนี้เพื่อกำจัดความเสี่ยงของตนเช่นกัน คำถามที่เกิดขึ้น ก็คือความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลภายนอกและผู้รับประกันภัยจะเป็นเช่นไร บุคคลภายนอกจะมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรงหรือไม่ เนื่องจากกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียถือหลัก Privity of Contract เช่นเดียวกับประเทศอื่น การที่บุคคลภายนอกจะมาเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยนั้นย่อมเป็นการขัดต่อหลักดังกล่าวและในช่วงแรกนั้น ก็ได้มีการอธิบายกันว่า⁵⁰ “ การประกันภัยที่แม้มีความรับผิดชอบหรือความเสียหายต่อบุคคลภายนอกเป็นสำคัญ ก็เป็นสัญญาระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย ดังนี้ ผู้ที่เข้าทำสัญญาก็คือผู้เอาประกันภัยผู้ซึ่งแสวงหาความคุ้มครองในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกและผู้เอาประกันภัยย่อมเป็นบุคคลที่เป็นผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีความรับผิดชอบเกิดขึ้นต่อบุคคลภายนอก ดังนั้น ประเด็นในเรื่องของความรับผิดชอบและประเด็นในเรื่องของสัญญาประกันภัยจะต้องพิจารณาสองประเด็นนี้แยกจากกัน และอาจกล่าวได้ว่าในกรณีเช่นนี้ เป็นเรื่องของผู้เอาประกันภัยมีวัตถุประสงค์ของการทำสัญญาประกันภัยเพื่อเป็นการปกป้องตนเองจากความรับผิดที่ตนได้ก่อขึ้น ดังนั้น ผลประโยชน์ของบุคคลภายนอกเป็นเรื่องรองลงมา ”⁵¹ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนี้ ได้มีการเปลี่ยนแปลงความเข้าใจเสียใหม่ โดยมองว่าการประกันภัยในลักษณะดังกล่าว ควรมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้เป็นประโยชน์ต่อบุคคลภายนอกมากกว่าตัวผู้เอาประกันภัย ทำให้เกิดหลักเกณฑ์ทางกฎหมาย ในการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยขึ้น เช่นประเทศนอร์เวย์มีกฎหมาย ที่ชื่อว่า The Norwegian Insurance Contract Act 1930วางหลักอนุญาตนบุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ในบางกรณี และสามารถนำมาใช้ได้ไม่ว่าจะเป็นการประกันภัยภาคบังคับหรือไม่ก็ตาม และไม่ว่าความรับผิดที่เกิดแก่บุคคลภายนอกนั้นจะเป็นความรับผิดที่ต้องมีการพิสูจน์ความจริงใจหรือประมาทเลินเล่อก่อนหรือเป็นความรับผิดแบบเด็ดขาด (strict liability)แต่ข้อสำคัญคือจะต้องปรากฏเงื่อนไขของการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยเป็นสำคัญจึงอาจกล่าวได้ว่า การพัฒนาหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ได้ผ่านช่วงเวลาของการต่อสู้ทางความคิดมาพอสมควร ดังนั้นแม้จะเริ่มปรากฏหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้แล้ว แต่ในช่วงแรกก็ยังคงมีอุปสรรคในการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยในทางปฏิบัติ เนื่องจากยังคงมีข้อจำกัดอยู่หลายประการ คือ

⁵⁰ Vibe Ulfbeck, ” Modern Tort Law and Direct Claims under the Scandinavia Insurance Act”, Retrieve from <http://www.scandinavianlaw.se/pdf/41-20.pdf>, pp.522-531.

⁵¹ *Ibid* ,p.528.

ประการแรก สถานะของบุคคลภายนอกไม่ได้เป็นอิสระในตัวเอง กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ การที่บุคคลภายนอกจะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้นั้น บุคคลภายนอกยังคงต้องอาศัยสิทธิของผู้เอาประกันภัยอยู่ คือเป็นไปตามหลักทำนองเดียวกับกฎหมายอังกฤษที่ว่าบุคคลภายนอกเพียงแต่เข้าสมมติสิทธิของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น ดังนั้น หากว่าผู้รับประกันภัยสามารถอ้างได้ว่า ตนไม่มีหนี้ที่จะต้องจ่ายให้แก่ผู้เอาประกันภัย ก็จะทำให้บุคคลภายนอกไม่มีสิทธิเรียกร้องไปด้วย

ประการที่สอง คือ การใช้สิทธิของบุคคลภายนอกนั้น ย่อมไม่สามารถได้รับค่าสินไหมทดแทนที่มากกว่าที่ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายแก่ผู้เอาประกันภัย อย่างไรก็ตาม ในเรื่องนี้ มีแนวคิดกันว่า หากว่าในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายนั้น ก็ควรที่บุคคลภายนอกจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยทั้งหมดซึ่งมีผู้อธิบายว่า⁵² เพราะจุดมุ่งหมายของที่แท้จริงของหลักการที่ให้บุคคลภายนอกมาใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้นั้นก็เพื่อเป็นการทำให้บุคคลภายนอกไม่ต้องเข้าไปเจดีย์หนี้ในกระบวนการล้มละลาย หรือ ไม่ต้องเข้าไปเจดีย์ทรัพย์สินกับเจ้าหนี้อื่นๆของผู้เอาประกันภัยอีก ดังนั้นจึงควรผ่อนปรนหลักในเรื่องนี้ในกรณีดังกล่าว

ประการที่สาม การที่บุคคลภายนอกจะมาใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้นั้น หมายความว่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีสภาพบุคคลอยู่ด้วย ซึ่งจะเป็นปัญหาทันทีในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายและในการใช้สิทธิดังกล่าวนี้ก็ต้องมีการดำเนินคดีต่อตัวผู้เอาประกันภัยเสียก่อนด้วย ดังนั้น หากว่า ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย หรือ สิ้นสภาพบุคคลไปก่อน กรณีเช่นนี้ บุคคลภายนอกย่อมไม่อาจใช้ประโยชน์จากหลักกฎหมายในเรื่องนี้เพื่อเยียวยาความเสียหายของตนได้อีก

ในเวลาต่อมาได้จึงเริ่มมีแนวคิดว่า ควรจะมีการปรับเปลี่ยนหลักการในเรื่องนี้ในรายละเอียด เช่นที่ปรากฏในคำตัดสินของศาลอุทธรณ์ประเทศสวีเดนประมาณปี 1997 อันสะท้อนให้เห็นถึงแนวโน้มในการคุ้มครองบุคคลภายนอกให้มากขึ้น กล่าวคือ ในคดีนี้ มีข้อเท็จจริงโดยย่อว่า โจทก์เป็นผู้เสียหายได้รับบาดเจ็บจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยผู้กระทำละเมิดแต่ต่อมาผู้เอาประกันภัยได้ล้มละลายลง จึงได้มีการต่อสู้ในคดีว่า บุคคลภายนอกไม่มีสิทธิดำเนินคดีอีกต่อไป เพราะจำเลยผู้เอาประกันภัยนั้นไม่มีสภาพบุคคลแล้ว แต่ศาลเห็นว่าในสถานการณ์เช่นนี้ ศาลเห็นสมควรให้บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรง⁵³

⁵² Gregory Fossion *supra* note 46 ,p. 6.

⁵³ Vibe Ulfbeck, *supra* note 50 , p.526.

สรุปได้ว่า ความเป็นมาของหลักกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยนั้นได้เริ่มต้นจากการที่ไม่ให้สิทธิดังกล่าวเลย จากนั้นจึงได้เริ่มอนุญาตให้บุคคลภายนอกมีสิทธิดังกล่าวได้แต่ก็ยังคงมีอุปสรรคในการปรับใช้อยู่บ้าง และเริ่มผ่อนปรนความเข้มงวดของหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ลงในเวลาต่อมาโดยเฉพาะที่เห็นได้ชัดเจนในประเทศนอร์เวย์ ดังจะกล่าวต่อไป

(1) กฎหมายของประเทศนอร์เวย์

ก. กฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

หลักกฎหมายในเรื่องนี้ของประเทศนอร์เวย์เรียกได้ว่าเป็นประโยชน์ต่อบุคคลภายนอกในระดับหนึ่งและดังที่กล่าวแล้วว่ากฎหมายฉบับแรกที่ปรากฏหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ก็คือ The Norwegian Insurance Contract Act 1930 หรือ เรียกสั้นๆว่า NICA โดยปรากฏตามมาตรา 95 อนุมาตรา 3⁵⁴ วางหลักไว้ว่า บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรง ในกรณีที่ ผู้เอาประกันภัยนั้นล้มละลาย หรือ อยู่ในสถานการณ์ที่จะต้องระงับหนี้สิน โดยในกรณีแรกนั้น บุคคลภายนอกสามารถที่จะเรียกร้องได้โดยไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยก็ได้ ส่วนในกรณีที่สองนั้น บุคคลภายนอกจะมีสิทธิดังกล่าวได้ก็ต่อเมื่อมีการดำเนินคดีต่อผู้เอาประกันภัยแล้วเท่านั้น และต้องปรากฏต่อมาว่า ผู้เอาประกันภัยไม่อาจจะปฏิบัติตามคำพิพากษาได้ เพราะเหตุที่ล้มละลายในเวลาต่อมา จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขที่สำคัญของการที่บุคคลภายนอกจะมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยนั้นคือ การล้มละลายของผู้เอาประกันภัย และมีผู้อธิบายว่า⁵⁵ บทบัญญัติในเรื่องนี้เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยแม้ว่าถ้อยคำในบทบัญญัติอาจจะไม่ได้เขียนไว้ชัดเจนก็ตาม ต่อมาได้มีการออกกฎหมายใหม่ในปี 1989 ปรากฏเรื่องนี้อยู่ในบทที่ 7 มาตรา 6⁵⁶ ว่าด้วยเรื่องของสิทธิของบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย ซึ่งอยู่ในส่วนที่ว่าด้วยการประกันภัยแบบไม่บังคับ โดยหลักเกณฑ์ที่วางไว้ตามกฎหมายฉบับใหม่ก็ไม่ได้มีการเปลี่ยนแปลงในหลักการ แม้ถ้อยคำที่ใช้อาจเปลี่ยนแปลงไปบ้างเพราะประเทศนอร์เวย์ยังคงมีจุดยืนที่ต้องการจะคุ้มครองบุคคลภายนอกอยู่เหมือนเดิมและอาจกล่าวได้ว่ามีความชัดเจน

⁵⁴ Article 95 subsection 3 “ where an insured, who has been declared bankruptcy or place in insolvent liquidation...the latter shall be entitled, in the event payment of sum is not receive ...,to have claim of insured awarded to him.”

⁵⁵ Gregory Fossion, *supra* note 46, p.6.

⁵⁶ ฎีกาแผนกที่ 6

ขึ้นด้วย บุคคลภายนอกจึงมีสถานะที่ได้รับการปกป้องอย่างมั่นคงขึ้น⁵⁷ ซึ่งมีผู้อธิบายถึงหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ตามกฎหมายฉบับใหม่ว่า ตามกฎหมายฉบับนี้ เมื่อพิจารณาแล้ว การล้มละลายของผู้เอาประกันภัยนั้นไม่ได้เป็นเงื่อนไขที่ต้องมีอีกต่อไป กล่าวคือ ตามหลักกฎหมายฉบับปี 1989 หมายความว่าบุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยไม่ต้องมีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยก็ได้ แต่หากมีลักษณะทางพาณิชย์จะต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยเสียก่อน และในกรณีดังกล่าวนี้ บทบัญญัติในเรื่องนี้ไม่เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย แต่หากว่ากรณีมีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย กฎหมายไม่บังคับให้ต้องพิสูจน์ความผิดไม่ว่าในกรณีใดและกรณีนี้บทบัญญัติในเรื่องนี้เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย การวางหลักดังกล่าวนับว่าเป็นประโยชน์อย่างมากโดยเฉพาะในกรณีที่ผู้รับประกันภัยเป็น P&I Club เนื่องจากในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายนั่นย่อมก่อให้เกิดผลกระทบอย่างมากต่อบุคคลภายนอก(ดังจะกล่าวรายละเอียดในหัวข้อถัดไป) แต่มีข้อสังเกตว่าศาลของนอร์เวย์นั้นมิได้มีเขตอำนาจศาลเหนือผู้รับประกันภัยทางทะเลและ P&I Club ในทันที เพราะเงื่อนไขในการปรับใช้หลักกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยนี้มีลักษณะที่ยึดโยงอยู่กับกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่งด้วย กล่าวคือ กฎหมายฉบับนี้ไม่ได้บังคับใช้ในทุกสถานการณ์ที่แม้ว่าจะเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงภัยที่รับประกัน เพราะศาลจะนำกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับแก่คดีได้หรือไม่ แบ่งพิจารณาได้สองกรณีคือ⁵⁸ กรณีแรก เป็นคดีที่ไม่มีองค์ประกอบต่างประเทศ เช่นว่าเป็นเรื่องที่มูลคดีเกิดขึ้นที่นอร์เวย์อันเป็นพื้นฐานแห่งการดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัย หรือคู่ความทั้งสองฝ่ายต่างมีสัญชาตินอร์เวย์ด้วยกันทั้งคู่ คือผู้รับประกันภัยก็เป็นบริษัทที่จัดตั้งในประเทศนอร์เวย์หรือหากเป็น P&I Club ก็เป็น P&I Club ที่ตั้งขึ้นในประเทศนอร์เวย์ กรณีนี้ศาลนอร์เวย์จะมีเขตอำนาจโดยอัตโนมัติ ส่วนกรณีที่สอง หากคดีมีองค์ประกอบต่างประเทศ เช่นว่าผู้รับประกันภัย หรือ P&I Club ที่ถูกดำเนินคดีเป็นของต่างประเทศ เช่นนี้ จะต้องนำกฎหมายขัดกันของประเทศนอร์เวย์มาใช้พิจารณาในฐานะกฎหมายของศาลว่ากรณีจะอยู่ในเขตอำนาจศาลของนอร์เวย์หรือไม่ ซึ่งโดยปกติมักจะเป็นกรณีที่ตกอยู่ภายใต้บังคับของอนุสัญญาลูกาโน(Lugano

⁵⁷ Gregory Fossion, *supra* note 46, p.3.

⁵⁸ “Norway: Direct Action against P&I Club allowed”,

Convention) อันเป็นอนุสัญญาที่เกี่ยวข้องกับเขตอำนาจศาลรวมถึงการรับรองและบังคับตามคำพิพากษาของศาลต่างประเทศที่เกี่ยวข้องข้อพิพาทในทางพาณิชย์ หากกรณีตกอยู่ภายใต้อนุสัญญาดังกล่าว ปัญหาสำคัญที่ศาลจะต้องพิจารณา ก็คือ เรื่องของสถานที่เกิดเหตุอันเป็นที่มาของการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย ทั้งนี้ ตามอนุสัญญามาตรา 9 ดังนั้น ศาลนอร์เวย์จะมีเขตอำนาจในการวินิจฉัยปัญหาการเรียกร้องโดยตรงได้ใน 2 กรณีหลัก คือ กรณีที่เป็นการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยยังศาลนอร์เวย์ตั้งแต่แรกในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย หรือ เป็นกรณีที่อาจมีการดำเนินคดีต่อผู้เอาประกันภัยในศาลในประเทศยุโรปด้วยกันเองมาก่อน แล้วจึงได้นำเอาคำพิพากษานั้นมาขอบังคับตามสิทธิในศาลของประเทศนอร์เวย์ ตามกฎหมายฉบับปี 1989 นี้

ข. ข้อจำกัดสิทธิอันเป็นอุปสรรคในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

ดังที่เคยกล่าวมาแล้วว่า การที่บุคคลภายนอกจะสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้นั้น มีข้อจำกัดหลายประการที่ผู้รับประกันภัยมักยกขึ้นต่อสู้ และที่เป็นปัญหามาก คือ ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยเป็น P&I Club⁵⁹ เพราะหากกฎหมายให้สิทธิบุคคลภายนอกอยู่บนฐานของการรับช่วงสิทธิหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือเป็นการสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัยนั่นเอง เช่นนี้แม้จะปรากฏเงื่อนไขที่ครบถ้วนแล้วก็ตามและทำให้หลักที่วางไว้ตามกฎหมายมีผลบังคับ แต่ถึงกระนั้นก็อาจเป็นไปได้ที่บุคคลภายนอกไม่อาจเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ หากปรากฏว่า ผู้เอาประกันภัยเองก็ไม่มีสิทธิเช่นนั้นซึ่งจะเห็นได้ชัดในกรณีที่ผู้รับประกันภัยเป็น P&I Club เพราะในกฎของ P&I Club โดยทั่วไปมักปรากฏ Pay to be paid clause ซึ่งได้เคยกล่าวมาแล้วว่า ข้อสัญญานี้ อาจไม่ได้มีผลกระทบโดยตรงต่อบุคคลภายนอกแต่ก็เป็นผลกระทบโดยอ้อมได้ และในกรณีที่ผู้รับประกันภัยทั่วไปนั้น ก็ปรากฏการยกข้อต่อสู้ในบางประการเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบกัน ทำให้เกิดปัญหาให้ต้องตีความ เนื่องจาก กฎหมายของนอร์เวย์นั้นไม่ได้ให้สิทธิบุคคลภายนอกที่แยกต่างหากจากผู้เอาประกันภัยอย่างที่ปรากฏในบางมลรัฐของสหรัฐอเมริกา⁶⁰ จึงได้มีการถกเถียงกันอยู่ในช่วงแรกว่า กฎหมายในเรื่องนี้จะมีผลอย่างไรต่อข้อสัญญาหรือการยกข้อต่อสู้ต่างๆของผู้รับประกันภัยเหล่านี้ นอกจากนั้นในช่วงแรก ก็ได้มีการถกเถียงกันมาก่อนว่า กฎหมายดังกล่าวนี้ จะใช้กับการประกันภัยทางทะเลที่ผู้รับประกันภัยเป็น P&I Club ด้วยหรือไม่ แต่ในที่สุดได้มีคำพิพากษาของศาลสูงของนอร์เวย์ วางหลักว่า P&I Club ก็เป็นรูปแบบหนึ่งของผู้รับประกันภัย

⁵⁹ Hans Jacob Bull, Direct action under P&I Club (P&I Insurance), (Nordisk Institute for Sjørett Universiteti, Oslo Bibiloteket) .

⁶⁰ ดังเช่นที่ปรากฏในมลรัฐ Louisiana และมลรัฐ Wisconsin

เช่นเดียวกับผู้รับประกันภัย(ทางทะเล)ทั่วไปแม้จะมีความพิเศษอยู่ก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาจากลักษณะการให้ความคุ้มครองที่เสนอให้แก่สมาชิกของตน ก็อาจกล่าวได้ว่า มีความรับผิดชอบเป็นวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นหลัก ดังนั้น จึงไม่ใช่ว่าการประกันวินาศภัยทั่วไปอย่างแท้จริง P&I Club จึงไม่ได้ถูกยกเว้นไม่ใช้บังคับตามกฎหมายนี้⁶¹ เมื่อมีปัญหาว່ว่า ข้อสัญญา Pay to be paid นี้จะมีผลอย่างไรกับบุคคลภายนอก ก็สามารถปรับใช้ตามกฎหมายฉบับปี 1989 นี้ได้ อาจกล่าวได้ว่าข้อสัญญาดังกล่าวจะไม่ใช่ปัญหาต่อบุคคลภายนอกในกรณีที่บุคคลภายนอกยังมีช่องทางที่จะเรียกร้องต่อผู้เอาประกันภัยได้อยู่ แต่หากว่าผู้เอาประกันภัยนั้นเกิดประสบปัญหาทางการเงินแล้วเกิดล้มละลาย(อาจเป็นการล้มละลายหลังจากที่ได้มีการดำเนินคดีต่อตัวผู้เอาประกันภัยแล้วก็ได้) กรณีนี้จะเป็นปัญหาทันที เพราะนั่นหมายความว่าผู้เอาประกันภัยจะไม่อาจปฏิบัติตามกฎข้อนี้ได้อีกและผลที่ตามมา คือบุคคลภายนอกจะหมดสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยไปโดยปริยาย เพราะเมื่อผู้เอาประกันภัยนั้นไม่สามารถจะปฏิบัติตามกฎข้อนี้ได้ ผู้รับประกันภัยคือ P&I Club ก็จะไม่มีความรับผิดชอบเกิดขึ้นนั่นเอง ผู้รับประกันภัยจึงมักยกเรื่องนี้ขึ้นเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบของตนดังที่ตามกฎหมายของนอร์เวย์ ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้ล้มละลายถือเป็นสถานการณ์ปกติที่บุคคลภายนอกอาจใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยตามกฎหมายนี้ได้ แต่บทบัญญัติในเรื่องนี้จะไม่ใช่เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย นั่นหมายความว่า บุคคลภายนอกอาจไม่สามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยภายใต้กฎหมายนี้ได้สำเร็จ หากว่าผู้รับประกันภัยในกรณีนี้ คือ P&I Club เพราะเหตุที่กฎหมายดังกล่าวยังคงให้สิทธิผู้รับประกันภัยที่จะยกข้อต่อสู้ได้ในทุกประการที่มี ดังนั้น P&I Club ยังสามารถใส่ข้อสัญญาดังกล่าวเพื่อหลีกเลี่ยงการบังคับใช้กฎหมายนี้ได้ แต่ถ้าหากปรากฏว่าเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย กฎหมายของนอร์เวย์เลือกที่จะคุ้มครองบุคคลภายนอกอย่างเต็มที่โดยการวางหลักให้กฎหมายในเรื่องนี้เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย(Mandatory Rule)เท่ากับเป็นการนำหลักการจำกัดเสรีภาพในการทำสัญญามาใช้และโดยผลของกฎหมายดังกล่าว ข้อสัญญาเหล่านั้นจะตกเป็นโมฆะใช้บังคับไม่ได้ (Null and Void) ทั้งนี้เพื่อให้การโอนสิทธิเกิดขึ้นได้โดยผลของกฎหมายเมื่อปรากฏเงื่อนไขที่วางไว้ทุกประการ ผู้รับประกันภัยจะอ้างข้อสัญญานี้เพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้ จึงอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายดังกล่าวเลือกที่แก้ปัญหาเรื่องนี้ได้ตรงจุด

⁶¹ “Law Allows Direct Action to be taken Against P&I Clubs”,

ส่วนในเรื่องของข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการนั้น นับเป็นข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยอีกประการที่เป็นปัญหาเช่นกัน แม้ผู้รับประกันภัยจะต้องมีความรับผิดชอบแล้ว ก็มักพยายามที่จะยืดเวลาในการรับผิดชอบของตนออกไปเท่าที่จะเป็นไปได้ ข้อที่จะต้องพิจารณาก็คือ การตกลงให้ระงับข้อพิพาทด้วยวิธีการดังกล่าวนี้เป็นข้อตกลงระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยเท่านั้น คำถามคือ หากพิจารณาตามหลัก ที่ว่า ผู้ที่ต้องผูกพันตามสัญญาคือผู้ที่เป็นคู่สัญญาเท่านั้น เช่นนี้ จึงมีปัญหว่าบุคคลภายนอกจะต้องถูกผูกพันในเรื่องนี้ไปด้วยหรือไม่ เมื่อตามหลักกฎหมายของนอร์เวย์ สิทธิของบุคคลภายนอกยังคงผูกติดอยู่กับสิทธิของผู้เอาประกันภัยอยู่ ทำให้ยังคงถกเถียงกันได้ว่าบุคคลภายนอกจะต้องผูกพันหรือไม่ ซึ่งแต่เดิมนั้นนักวิชาการในประเทศนอร์เวย์อธิบายว่า⁶² หากพิจารณาในถ้อยคำที่ใช้ในกฎหมายแล้ว แม้ตามกฎหมายดังกล่าวมีวัตถุประสงค์ให้สถานะของบุคคลภายนอกได้รับความคุ้มครองที่มากขึ้นโดยเฉพาะในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย เพื่อให้การคุ้มครองไม่ใช่เพียงภาพลวงตา จึงมีความเป็นไปได้ที่ศาลจะมีความเห็นไปในทางเดียวกันกับที่เคยเกิดขึ้นในศาลของเครือรัฐเปอร์โตริโกคือ คดี Ocean Eagle กล่าวคือ กรณีที่ผู้รับประกันภัยอ้างข้อสัญญาในเรื่องดังกล่าวขึ้นนั้น กรณีเท่ากับเป็นการนำเอาข้อสัญญาระหว่างเอกชน คือ ระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยมาทำให้บุคคลภายนอกเสื่อมสิทธิที่พึงมีตามกฎหมายเรื่องนี้ เมื่อตามกฎหมายของนอร์เวย์เป็นที่ชัดเจนว่าข้อสัญญาบางอย่างที่มักใส่ไว้ในกรมธรรม์แบบประกันวินาศภัย(Indemnity clause)หากมีจุดประสงค์ที่จะทำให้บุคคลภายนอกหมดสิทธิหรือเสื่อมสิทธิที่จะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย โดยหลักแล้วข้อสัญญาเหล่านั้นไม่ควรจะมีผลผูกพันบุคคลภายนอก ซึ่งในปัจจุบันก็ยังไม่เคยมีคดีขึ้นศาลของนอร์เวย์ในประเด็นนี้ แต่กลับมีคดีขึ้นสู่ศาลสูงในประเทศฟินแลนด์ โดยใช้กฎหมายนอร์เวย์ตัดสิน คือ คำพิพากษาศาลสูงที่ 39/2007 (KKO 2007:39)⁶³ ตัดสินว่าผู้เสียหายสัญชาติฟินแลนด์ไม่อาจใช้สิทธิเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล(P&I Club)สัญชาตินอร์เวย์เพื่อเยียวยาความเสียหายจากการบาดเจ็บอันเกิดจากการเดินเรือโดยประมาทต่อศาลฟินแลนด์ได้ เนื่องจาก ศาลเห็นว่าแม้ประเทศนอร์เวย์จะยอมรับหลักการเรียกร้องโดยตรงในกรณีที่มีการล้มละลายเข้ามาเกี่ยวข้องแต่เมื่อผู้เสียหายรับโอนสิทธิมาโดยผลของกฎหมายย่อมต้องผูกพันเป็นอย่างเดียวกันกับผู้เอาประกันภัยทั้งนี้ตามมาตรา7-6(4)และจากการตีความตามมาตรา7-6(5) แล้วพบว่าประเทศนอร์เวย์มี The Norwegian

⁶² Gregory Fossion ,*supra* note 46,p.14.

⁶³ Retrieved from <http://www.finlex.fi/en/>

Act on Arbitration Proceeding, 2004⁶⁴ ซึ่งเคารพในหลักการของการมีอยู่ของข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการ อีกทั้งไม่มีเหตุอื่นใดที่ข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการไม่ควรจะมีผลผูกพันบุคคลภายนอก ศาลฟินแลนด์จึงไม่มีเขตอำนาจในการพิจารณาคดีนี้⁶⁵

ส่วนการยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยประการอื่นๆ ที่อาศัยฐานมาจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยรวมถึงการละเว้นการกระทำบางอย่างที่เกิดขึ้นหลังจากมีวินาศภัยแล้วเช่น การไม่แจ้งความเสียหาย หรือ การไม่ได้ปฏิบัติตามหน้าที่ในการบรรเทาความเสียหาย เป็นต้น ข้อต่อสู้ในลักษณะนี้ผู้รับประกันภัยจะยกขึ้นเพื่อปฏิเสธความรับผิดไม่ได้⁶⁶ ทั้งนี้ตามมาตรา 7-6(4) ตอนท้าย

ค. ตัวอย่างคำพิพากษาที่สำคัญ

ดังได้กล่าวแล้วว่า กรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายนั้น เป็นสถานการณ์ที่ส่งผลต่อบุคคลภายนอกในทางอ้อม และทำให้บุคคลภายนอกตัดสินใจที่จะมาเรียกร้องกับผู้รับประกันภัย แทนแน่นอนว่าผู้รับประกันภัยย่อมต้องยกข้อต่อสู้ในสัญญาดังกล่าวขึ้น ในขณะที่บุคคลภายนอกก็ยืนยันที่จะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยให้ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน โดยประเด็นปัญหานี้ได้เคยถูกนำขึ้นศาลสูงในประเทศนอร์เวย์และศาลได้ตัดสินในคดีหนึ่งและเป็นคดีที่ยังคงมีอิทธิพลอยู่ในปัจจุบันนี้ คือ The Skogholm⁶⁷ ที่วางหลักเกี่ยวกับสิทธิของบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อ P&I Club ไว้ก่อนที่จะมีกฎหมายฉบับปี 1989 ด้วย คดีดังกล่าวมีข้อเท็จจริงโดยย่อคือในปี 1949 มีเรือลำหนึ่ง ชื่อว่า The Skogholm กำลังจะเดินทางจากประเทศนอร์เวย์ไปยังประเทศอังกฤษ แต่

⁶⁴ LOV om Voldgift ,MAY 14, 2004.

⁶⁵ อย่างไรก็ตามก็ดี มีผู้พิพากษาท่านหนึ่งซึ่งเป็นองค์คณะผู้พิพากษาในคดีนี้ได้ให้ข้อสังเกตไว้ว่าตามกฎหมายนอร์เวย์แล้ว การได้รับสิทธิของบุคคลภายนอกนั้น น่าจะมีลักษณะเป็นการได้มาโดยผลของกฎหมายมากกว่าจะอยู่บนพื้นฐานของการโอนสิทธิ อีกทั้งพิจารณาจากเจตนารมณ์ของกฎหมายอันปรากฏในรายงานทางกฎหมายเรื่องนี้เป็น Norwegian Government Bill NOU 1987:2004 แล้ว มีจุดประสงค์ชัดเจนในการให้ความมั่นคงแก่สิทธิที่บุคคลภายนอกจะได้รับโดยเฉพาะเมื่อมีการล้มละลายเข้ามาเกี่ยวข้อง บุคคลภายนอกจึงไม่ควรต้องผูกพันตามข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการ เว้นแต่จะมีการแสดงความยินยอมอย่างชัดเจนจากผู้เสียหายที่ใช้สิทธิเรียกร้องโดยตรง

⁶⁶ Hans Jacob Bull ,*Supra note 59*.

⁶⁷ Falkanger and Brautaset ,*Scandinavia Maritime Law*, p.537, (Oslo 2004).

ระหว่างทางได้จมลง เพราะในช่วงเวลานั้นมีอากาศที่หนาวเย็นมากจนกลายเป็นน้ำแข็ง ประกอบกับเรือนั้นไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ (Unseaworthiness) ทำให้สินค้านั้นจมลงพร้อมกับเรือก่อให้เกิดความเสียหายอย่างสิ้นเชิง ความปรากฏว่าผู้รับประกันภัยสินค้าได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้ส่งของทั้งหมดแล้วและรับช่วงสิทธิจากเจ้าของสินค้าไปเรียกร้องต่อเจ้าของเรือผู้ขนส่ง ซึ่งตามข้อเท็จจริงปรากฏว่าผู้ขนส่งยังคงต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้า แต่ต่อมาปรากฏว่าเจ้าของเรือเอาประกันไว้กับ P&I Club ได้ล้มละลายลง จึงเกิดปัญหาว่า ในกรณีนี้บุคคลภายนอกคือ ผู้รับประกันภัยที่รับช่วงสิทธิมาจากเจ้าของสินค้านั้นจะสามารถใช้สิทธิตามกฎหมายของนอร์เวย์ ฉบับปี 1930 เพื่อเรียกร้องต่อ P&I Club ได้หรือไม่ ซึ่งศาลสูงของนอร์เวย์ได้ตัดสินให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อ P&I Club ได้โดยตรง เนื่องจาก ศาลเห็นว่าแม้กรณีจะปรากฏข้อสัญญาที่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัย (เจ้าของเรือ) จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลภายนอกก่อนก็ตาม แต่เมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้เอาประกันภัยนั้นได้ล้มละลายไปแล้วซึ่งกรณีนี้ตามกฎหมายของนอร์เวย์ไม่ได้บังคับให้บุคคลภายนอกจะต้องดำเนินคดีต่อผู้เอาประกันภัยเสียก่อน เมื่อบทบัญญัติในเรื่องนี้เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย ข้อสัญญาดังกล่าวนั้นย่อมตกเป็นโมฆะ เมื่อการให้ความคุ้มครองของ P&I Club เป็นไปเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกประกอบกับในสายตาของศาลนั้นเห็นว่า ไม่ว่าผู้เอาประกันภัย หรือ ผู้รับประกันภัยก็เสมือนเป็นบุคคลเดียวกันที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น บุคคลภายนอกจึงใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยโดยตรงได้ คำพิพากษานี้ได้วางหลักในสองประเด็นใหญ่ คือ ประการแรก การประกันภัยแบบ P&I Club ก็อยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้เพราะอาจกล่าวได้ว่า การประกันภัยในลักษณะดังกล่าว เป็นการประกันภัยความรับผิดรูปแบบหนึ่ง แม้ว่าผู้รับประกันภัยจะสามารถทำสัญญาเป็นอย่างอื่นได้ก็ตาม และประการที่สอง ศาลตีความว่าในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายถือว่าบทบัญญัติเรื่องนี้เป็นบทบัญญัติที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย⁶⁸ ข้อสัญญาดังกล่าวจึงไม่มีผลบังคับ(โมฆะ)ตามกฎหมายนอร์เวย์ หากว่า P&I Club ใดที่ตกอยู่ภายใต้กฎหมายของนอร์เวย์ ก็จะต้องได้รับผลกระทบจากกฎหมายนี้ ซึ่งส่วนใหญ่แล้วก็คือ P&I Club ที่จัดตั้งขึ้นในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย อย่างที่เคยกล่าวมาแล้วในบทที่สองว่า P&I Club เหล่านี้จะไม่อยู่ภายใต้อิทธิพลของ

⁶⁸ เป็นการตีความของศาลสูงแห่งนอร์เวย์โดยพิจารณาจาก Travaux préparatoires เรื่องการใช้การตีความกฎหมายเกี่ยวกับสัญญาประกันภัย

กฎหมายอังกฤษ นอกจากนี้ยังมีคดีซึ่งตัดสินในปี 2002 คือ คดี Leros Strength⁶⁹ เป็นกรณีที่เรือบรรทุกน้ำมันจมลงและเกิดการรั่วไหลของน้ำมันบริเวณชายฝั่งของประเทศนอร์เวย์ทำให้รัฐบาลต้องเสียค่าใช้จ่ายจำนวนมากในการทำมาสะอาดยฝั่งและต้องการเรียกร้องค่าใช้จ่ายนี้จากเจ้าของเรือแต่ปรากฏว่าเจ้าของเรือล้มละลายจึงฟ้องร้องดำเนินคดีกับ P&I Club แทนแต่คดีนี้ศาลสูงเห็นว่ามีความปัญหาในการพิจารณาเรื่องกฎหมายขัดกันซึ่งมีผลเชื่อมโยงถึงปัญหาเขตอำนาจศาลด้วยทำให้มีการยื้อย่นให้นานจนให้ศาลล่างวินิจฉัยใหม่แต่ศาลสูงก็ได้ให้ข้อสังเกตว่า หากกรณีเป็นไปตามกฎหมายนอร์เวย์ ผู้เสียหาย(รัฐ)ย่อมมีสิทธิเรียกร้องโดยตรง

(2)กฎหมายของประเทศสวีเดน

ในส่วนกฎหมายของสวีเดนนั้น กฎหมายที่วางหลักในเรื่องนี้คือ The Swedish Insurance Contract Act 1927 กฎหมายฉบับนี้ออกมาในช่วงเวลาเดียวกันกับกฎหมายของนอร์เวย์เมื่อปี 1930 โดยตามกฎหมายของสวีเดนนั้น เรื่องนี้ปรากฏอยู่ในมาตรา 95 อนุมาตรา 3 กฎหมายฉบับปี 1927 นี้มีบทบาทมากกว่า 80 ปีเมื่อนับถึงปัจจุบัน และนำมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลด้วย⁷⁰ ในปัจจุบันนี้ สวีเดนได้ออกกฎหมายฉบับใหม่มีผลใช้บังคับเมื่อปี 2006 โดยหลักการของกฎหมายดังกล่าวทั้ง 2 ฉบับก็เป็นเช่นเดียวกับกฎหมายของนอร์เวย์ กล่าวคืออนุญาตให้บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรง แต่คงต้องยอมรับว่า กฎหมายของสวีเดนมีข้อจำกัดอยู่หลายประการ อาจกล่าวได้ว่ามีความเข้มงวดใกล้เคียงกับกฎหมายของอังกฤษ เนื่องด้วยการกำหนดเงื่อนไขที่ต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยด้วยทุกกรณี นอกจากนี้บุคคลภายนอกอาจไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่างเต็มจำนวน แม้ว่าจะเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายก็ตาม และข้อสำคัญคือกฎหมายสวีเดนยังคงยึดหลักที่ว่า บุคคลภายนอกอยู่ในฐานะผู้สวมสิทธิของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น สุดท้ายคือ การมีสภาพบุคคลของผู้เอาประกันภัยนั้นเป็นสิ่ง

⁶⁹ Svante O Johansson, "Jurisdictional issues connected with direct action against P&I Club under Scandinavian and European", *Journal of International Maritime Law*, p.74(2004).

⁷⁰ สำหรับกฎหมายเรื่องนี้เคยมีการเสนอให้ยกเลิกหลักการในการเรียกร้องโดยตรงของบุคคลภายนอกในกรณีที่เป็นการประกันภัยทางทะเลเพราะเหตุที่เป็นเรื่องของการแข่งขันในตลาดประกันภัยทางทะเลระดับนานาชาติ แต่มีนักวิชาการบางท่าน คือ Professor Dr. Hugo Tiberg เห็นว่า เหตุผลดังกล่าวไม่เพียงพอที่จะทำให้หลักการที่มีอยู่แต่เดิมต้องยกเลิกไป

สำคัญเพื่อการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ ตามมาตรา 95 ได้วางหลักเกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดไว้ว่า หากมีการเรียกร้องกันระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะขอให้มีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าจำนวนที่ตนได้จ่ายให้แก่บุคคลภายนอกมิได้ และในกรณีที่ได้มีการจ่ายเงินให้แก่บุคคลที่ไม่ใช่ผู้เสียหายโดยตรง หรือมิใช่ผู้ที่ได้รับความเห็นชอบ(มอบอำนาจ) ให้มีสิทธิรับเงินเอาไว้ว เช่นนี้หากว่าบุคคลภายนอกไม่ได้รับเงินจำนวนนี้ในภายหลังจากผู้เอาประกันภัย กรณีดังกล่าวนี้ ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอก(ผู้เสียหาย)อีกครั้งหนึ่งสำหรับจำนวนเงินที่ยังขาดอยู่ และในส่วนที่เกี่ยวกับการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยโดยตรงนั้นวางหลักว่า เมื่อผู้เอาประกันภัยล้มละลาย และเข้าสู่กระบวนการล้มละลาย เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์จะต้องยอมยกสิทธิเรียกร้องของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อผู้รับประกันภัยให้แก่บุคคลภายนอกที่เสียหายเพื่อให้บุคคลภายนอกสามารถไปดำเนินคดีกับผู้รับประกันภัยต่อไปได้⁷¹ ดังนั้นในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิยกเรื่องนี้ขึ้นอ้างต่อบุคคลภายนอก เว้นแต่จะได้ตกลงเป็นการเฉพาะกับบุคคลภายนอก และโดยหลักแล้วสิทธิของผู้เอาประกันภัยจะต้องถูกโอนมายังบุคคลภายนอกโดยผลของกฎหมาย

จึงอาจกล่าวได้ว่าเงื่อนไขที่บุคคลภายนอกจะสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรงนั้นตามกฎหมายของสวีเดนมีดังนี้⁷²

ประการแรก จะต้องมีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย
 ประการที่สอง ต้องมีการดำเนินคดีเพื่อการเรียกร้องให้มีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแล้ว
 ประการที่สาม จำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้นยังไม่ได้ชำระกัน
 และประการสุดท้าย ผู้เอาประกันภัยยังต้องมีสภาพบุคคลอยู่ในเวลาที่บุคคลภายนอกใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการโอนสิทธิตามกฎหมายนี้

ในเวลาต่อมา เมื่อกฎหมายฉบับใหม่ คือ SICA 2006 มีผลใช้บังคับ กฎหมายดังกล่าวยังคงมีหลักการเช่นเดิม โดยปรากฏตามมาตรา 7 กล่าวคือ วางหลักให้บุคคลภายนอกผู้เสียหายสามารถเรียกร้องหรือดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยรวมถึง P&I Club ได้ โดยมีเงื่อนไข ดังต่อไปนี้

⁷¹ "Third party claim against marine Insurer : Sweden Approach", Scandinavia international maritime law Yearbook, (2001).

⁷² *Ibid.*

1. เป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยมีหนี้หรือมีหน้าที่ตามกฎหมายนี้หรือตามกฎหมายอื่นที่จะต้องชดใช้ความเสียหายซึ่งการประกันภัยที่มีความรับผิดชอบเป็นวัตถุประสงค์แห่งการประกันภัย
2. มีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยคือมีคำสั่งให้พิทักษ์ทรัพย์หรือมีคำพิพากษาให้ล้มละลายก็ได้
3. ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีสภาพบุคคลอยู่ด้วยในเวลาที่มีการโอนสิทธิตามกฎหมายนี้

จะเห็นได้ว่า กฎหมายของสวีเดนฉบับปี 2006 นี้ มีความตั้งใจที่จะคุ้มครองบุคคลภายนอกผู้เสียหาย และกฎหมายฉบับนี้ใช้กับการประกันภัยทุกชนิด กล่าวคือใช้กับกรณีที่เป็นการประกันภัยที่มีความรับผิดชอบเป็นวัตถุประสงค์แห่งการประกันภัยแม้อยู่ในรูปของการประกันวินาศภัย ดังนั้นจึงรวมกรณีของ P&I Club ด้วยแต่ก็มีผู้กล่าวว่าแม้ว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงถ้อยคำที่ใช้ไปบ้าง แต่มีหลักการเหมือนเดิม ผลของการปรับใช้จึงไม่น่าจะเปลี่ยนแปลงไป⁷³ ซึ่งการกล่าวเช่นนั้น นักวิชาการบางท่านในสวีเดนได้วิจารณ์ว่าการไม่แตกต่างกันนั้นน่าจะหมายความว่าทำให้สิทธิดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกเป็นสิ่งที่ไม่เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่เพราะสิทธินั้นอาจใช้ไม่ได้จริง ตรงไปตรงมาที่สภาพบุคคลของผู้เอาประกันภัย ยังคงเป็นเงื่อนไขในการใช้สิทธิ กล่าวอีกนัยหนึ่งคือ บุคคลภายนอกจะมีโอกาสได้รับการชดใช้เพียงกรณีเดียวคือ ผู้เอาประกันภัยล้มละลายในภายหลัง จากที่มีการดำเนินคดีแล้วเท่านั้น เทียบกับกฎหมายใหม่ไม่ได้ก่อให้เกิดผลที่แตกต่างจากเดิม นักวิชาการในประเทศสวีเดนบางท่านจึงกล่าวว่าหากไม่ประสงค์ให้กฎหมายดังกล่าวเป็นเพียงแค่ การให้สิทธิอย่างภาพลวงตาเท่านั้น เงื่อนไขในการได้สิทธิเรียกร้องโดยตรงก็ควรปรับเปลี่ยนและ ศาลไม่ควรให้ข้อสัญญาที่มีผลเป็นการปฏิเสธสิทธิในการเรียกร้องโดยตรงมีผลบังคับได้ ดังนั้น เรื่องนี้จึงยังเป็นประเด็นปัญหาทางกฎหมายที่มีการศึกษาวิจัยและถกเถียงถึงความเหมาะสมของ กฎหมายดังกล่าวอยู่และในขณะนี้ยังไม่มีคำพิพากษาที่ตัดสินตามกฎหมายใหม่จึงจะขอยกตัวอย่างคำพิพากษาที่ตัดสินตามกฎหมายของปี 1927 ดังนี้

(1)คดี The Degoroe คดีนี้มีข้อเท็จจริงโดยย่อว่า เจ้าของเรือได้ถูกตัดสินให้ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าในความเสียหายที่เกิดแก่สินค้าซึ่งได้เกิดขึ้นระหว่างการเดินทางโดยศาลของประเทศออสเตรเลียและคดีนี้ได้ปรากฏด้วยว่า นอกจากเจ้าของเรือที่ต้องรับผิดชอบแล้ว ก็มีผู้เช่าเรือที่

⁷³ Falkanger and Brautaset, Scandinavia Maritime Law, (Oslo ,2004).

ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนี้ด้วยเหมือนกัน เพราะได้ปรากฏว่าผู้เช่าเรือนั้นได้จัดเก็บสินค้าอย่างประมาท สินค้าจึงเสียหาย ซึ่งกรณีนี้เป็นความรับผิดชอบของผู้เช่าเรือต่อเจ้าของเรือนั้นและได้ถูกตัดสินโดยอนุญาโตตุลาการ และปรากฏต่อมาว่า ในระหว่างดำเนินคดีของเจ้าของเรือและผู้เช่าเรือนั้น ผู้เช่าเรือได้ล้มละลายลง ดังนั้น ตามกฎหมายของสวีเดน ศาลเห็นว่าสิทธิของผู้เช่าเรือที่มีต่อ P&I Clubของตนจะต้องโอนมายังบุคคลภายนอก(เจ้าของเรือ) ตามกฎหมาย SICA 1927 แม้กรณีจะปรากฏข้อสัญญา Pay to be paid ก็ตามเพราะกฎหมายในเรื่องดังกล่าวในกรณีนี้เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย(จะเห็นได้ว่าเป็นการตัดสินไปแนวทางเดียวกับศาลของนอร์เวย์)

(2)คดี The Eastholm คดีนี้ก็เป็นกรณีการตัดสินในทางเดียวกันกับคดีก่อน คือศาลเห็นว่าเมื่อข้อเท็จจริงปรากฏว่ามีการล้มละลายของผู้เช่าประกันภัยแล้วและเงื่อนไขข้อนี้ก็ปรากฏครบถ้วน ดังนั้น แม้ว่าจะปรากฏข้อสัญญาที่กำหนดให้ผู้เช่าประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนไปก่อนก็เป็นข้อตกลงระหว่างผู้เช่าประกันภัยและผู้รับประกันภัยเท่านั้นและประกอบกับกฎหมายในเรื่องดังกล่าวในกรณีนี้เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย จึงไม่อาจมาตัดสิทธิของบุคคลภายนอกได้ เพราะสิทธิของบุคคลภายนอกหากว่าเกิดขึ้นแล้วตามกฎหมาย สิทธิของผู้เช่าประกันภัยในค่าสินไหมทดแทนจึงได้โอนไปยังบุคคลภายนอกตามมาตรา 95 SICA 1927 แล้ว

(3)คดี The Maloe นี้มีข้อเท็จจริงโดยย่อว่า เรือที่ได้ทำการขนส่งสินค้าจากประเทศฟินแลนด์ไปยังประเทศเดนมาร์ก ปรากฏว่าเรือได้จมลงและหลังจากนั้นก็มีการเคลื่อนย้ายซากเรือโดยเจ้าของเรือเป็นผู้ว่าจ้างให้บริษัทมาทำการนี้ ต่อมาจึงได้มีการฟ้องเรียกร้องให้เจ้าของเรือจ่ายค่ากู้เรือดังกล่าว แต่เจ้าของเรือไม่ได้ปฏิบัติตามคำพิพากษา จึงได้มีการนำคดีไปเรียกร้องต่อP&I Club แต่เนื่องจากคดีนี้ไม่ปรากฏการล้มละลายของผู้เช่าประกันภัย(เจ้าของเรือ)อย่างชัดเจน จึงไม่ครบเงื่อนไขที่จะให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ ข้อสัญญา Pay to be paid จึงมีผลใช้บังคับได้เพราะกรณีนี้ กฎหมายดังกล่าวไม่ได้เป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย

2.กฎหมายของประเทศฝรั่งเศส

อาจกล่าวได้ว่า แนวคิดในเรื่องการให้สิทธิบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อผู้ที่ไม่มีนิติสัมพันธ์ต่อตนเองนั้นมีที่มาจากอยู่ในระบบกฎหมาย Civil law ด้วยเหตุนี้นักวิชาการในประเทศฝรั่งเศสจึงได้ตระหนักถึงปัญหาที่อาจเกิดขึ้นและเห็นว่าในบางสถานการณ์ควรให้ความคุ้มครองแก่บุคคลภายนอกเป็นพิเศษในบางกรณี กล่าวคือ บุคคลภายนอกอาจประสบความยุ่งยากในการได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่ตนควรจะได้รับ อันเนื่องมาจาก ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลผู้มีหน้าที่ในการชดเชยความเสียหายกับอีกบุคคลซึ่งบุคคลภายนอกไม่มีนิติสัมพันธ์ด้วย มีผลทำให้เป็นการหลบเลี่ยงความรับผิดชอบของบุคคลผู้มีหน้าที่ในการชดเชยค่าเสียหายต่อบุคคลภายนอก เช่น ก.ทำ

สัญญา กับ ข. บางอย่าง เพื่อไม่ต้องรับผิดชอบ ค. ซึ่งเป็นบุคคลภายนอก ในสถานการณ์เช่นนี้จะเรียก กระบวนการนี้ว่า “ACTION PAULIENNE”⁷⁴ ปรากฏใน มาตรา 1167 แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง ฝรั่งเศส (และหากว่ามีความตั้งใจที่จะหลบเลี่ยงกรณีอาจมีความผิดทางอาญาด้วย) อย่างไรก็ตาม ที่ กล่าวมานั้นยังไม่ใช้สิทธิในการเรียกร้องโดยตรง (The right to direct action) ในการประกันภัยทาง ทะเล เพราะ ค. ไม่ได้ใช้สิทธิต่อ ข. ในฝรั่งเศสนั้นก่อนที่จะมีหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ ก็ได้ถกเถียงกันมา ก่อนว่ากฎหมายว่าด้วยหนี้ (ตามประมวลกฎหมายแพ่งมาตรา 1166) เพียงพอหรือไม่ในการ ค้ำครองบุคคลภายนอกซึ่งคำตอบที่ออกมา ก็คือ การที่เจ้าหนี้จะมาใช้สิทธิเรียกร้องของลูกหนี้เพื่อ บังคับตามสิทธิของลูกหนี้ให้ลูกหนี้ของลูกหนี้จ่ายเงินให้แก่ตนนั้นเป็นสิ่งที่ยุ่งยากและไม่เป็นธรรม ต่อเจ้าหนี้ผู้ดำเนินการฟ้องคดี เนื่องด้วย กระบวนการดังกล่าวมีผลให้เจ้าหนี้ทุกคนมีสิทธิในเงิน ดังกล่าวด้วย ทั้งที่เจ้าหนี้คนอื่น ๆ นั้นอาจไม่ได้กระทำการอันใดเลย ดังนั้น ในที่สุดแล้วกระบวนการ ดังกล่าวจึงไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อันใดนักต่อเจ้าหนี้ผู้ฟ้องคดี ต่อมาจึงได้เริ่มมีแนวคิด ว่า บุคคลภายนอกควรมีโอกาสในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ แต่ในช่วงแรกนั้นแนวคิดนี้ก็ไม่ อาจข้ามพ้นหลักการของสัญญา คือ หลัก Privity of contract แต่ความพยายามในเรื่องนี้มีได้ถูกละ ทิ้งเสียทีเดียว เพราะยังคงมีการวิจารณ์ถึงเหตุผลสมควรในการค้ำครองบุคคลภายนอกโดยการให้ บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ ในระยะแรกจึงมีการอนุญาตให้มีการ เรียกร้องกันได้เป็นกรณีพิเศษจริงๆ เท่านั้น ในท้ายที่สุด ด้วยแรงผลักดันจากนักวิชาการที่มองว่า การได้รับการเยียวยาความเสียหายนั้นน่าจะเป็นสิ่งที่สำคัญกว่าหลักการ Privity of contract⁷⁵ ซึ่ง เห็นได้จากการที่ศาลสูง (Cour De Cassation) ได้มีคำพิพากษาอนุญาตให้บุคคลภายนอก เรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยได้โดยอาศัยบทบัญญัติมาตรา 124-3 แห่งประมวลกฎหมาย ประกันภัย ความว่า

L'assureur ne peut payer, un autre que le tiers tout ou partie de la somme due par lui tant que ce tiers n'a par ete par desinterress , jusqu' a concurrence de la ladite

⁷⁴ “ACTIO PAULIENNE” เป็นกระบวนการที่เจ้าหนี้ในคดีล้มละลายใช้ในการเพิ่มพูนกอง ทรัพย์สินโดยการขอเพิกถอนกลฉ้อฉลที่มีระหว่างลูกหนี้ของตนกับบุคคลภายนอก และในกรณีที่ เกี่ยวกับการประกันชีวิต กระบวนการนี้หมายถึงการขอคืนเบี้ยประกันภัยที่ได้ชำระเกินไป

⁷⁵ Françoise Fouchier, “L’Action Directe contre les P&I club”, Le Droit Maritime Français (Societe du Journal de la Marine Marchande, 2000).

somme, des consequence pecuniaires du fait dommageable ayant entraine la responsabilite de l' assureur.⁷⁶

ในคดีดังกล่าวศาลให้เหตุผลว่าหนี้ของผู้รับประกันภัยนั้นแท้จริงแล้วเป็นไปเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกผู้เสียหาย ดังนั้น เมื่อบุคคลภายนอกมีผลประโยชน์ทางกฎหมายที่ควรได้เงินจำนวนนี้ บุคคลภายนอกจึงมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยมีเงื่อนไขว่า จะต้องพิสูจน์ถึงประโยชน์ในทางกฎหมายดังกล่าวคือพิสูจน์ว่าตนได้รับความเสียหายอย่างไรและการเรียกร้องนั้นยังอยู่ภายใต้การคุ้มครองตามกฎหมาย และยังมีคำพิพากษาของศาลสูงวางหลักว่ากรณีไม่จำเป็นต้องฟ้องผู้เอาประกันภัยก่อนก็ได้และหากเป็นกรณีนี้ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยย่อมรับผิดชอบร่วมกัน แต่หลักกฎหมายในมาตรานี้ไม่นำมาใช้ในการประกันภัยทางทะเล อย่างไรก็ตามคดีต่อมาหลักกฎหมายดังกล่าวได้พัฒนามาใช้ในกรณีของการประกันภัยทางทะเลด้วยปรากฏตามมาตรา 173-8 มาตรา 173-23 และมาตรา 173-24 แห่งประมวลกฎหมายประกันภัยอันเกี่ยวกับทางพาณิชย์นาวี⁷⁷ (Loi 92-665 du 16 juillet 1992 art. 37 II Journal Officiel du 17 juillet 1992) ประกอบกับมาตรา 2102-8 แห่งประมวลกฎหมายแพ่ง เมื่อพิจารณาจากมาตรา 173-8 และมาตรา 173-23 แล้วกล่าวได้ว่าปัจจุบันบุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้โดยไม่มีเงื่อนไขในเรื่องของการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยและไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยด้วย โดยสิทธิของบุคคลภายนอกเป็นสิทธิที่เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมายในทันที (Autonomous right) และบุคคลภายนอกอาจดำเนินคดีกับผู้รับประกันภัยเพียงผู้เดียวหรือกับผู้เอาประกันภัยด้วยกันก็ได้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับว่าได้มีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้วหรือไม่ (เว้นแต่ในกรณีล้มละลายโดยสภาพ) ภายในอายุความคือ 2 ปีแต่อายุความนี้ศาลสูงเคยวินิจฉัยว่าไม่ใช้อย่างเคร่งครัด คือเพื่อความยุติธรรมอาจมีการขยายเวลาได้ อย่างไรก็ตาม อาจกล่าวได้ว่ากฎหมายเรื่องนี้มีเงื่อนไขหนึ่งที่นับว่ามีความสำคัญ คือความเสียหายนั้นต้องเกิดขึ้นในประเทศ

⁷⁶ ความในมาตรานี้ให้สิทธิบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ ตราบใดที่มีสิทธิจะได้รับประโยชน์ที่เป็นตัวเงิน(financial interest)จากการได้รับความเสียหายอันผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

⁷⁷ ดูภาคผนวกที่ 8

ฝรั่งเศส⁷⁸ และเมื่อกฎหมายของฝรั่งเศสเรื่องนี้ไม่ใช่บทบังคับ(ไม่ใช่กฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย)ทำให้เห็นกันว่าการปรับใช้กฎหมายดังกล่าวของศาลต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของกฎหมายขัดกันซึ่งที่ผ่านมายังไม่สามารถหาข้อสรุปที่ชัดเจนได้เนื่องจากยังคงมีการเปลี่ยนแปลงการใช้กฎหมายแห่งกฎหมายขัดกันมาตลอดในหลายคดี ดังจะกล่าวต่อไป ในเบื้องต้นนี้ จะกล่าวถึงการมีผลบังคับของข้อสัญญาในสัญญาประกันภัย(ทางทะเล) ซึ่งเป็นข้อสำคัญในการคุ้มครองบุคคลภายนอกแบ่งเป็นข้อต่อสู้ที่มักยกขึ้นโดยผู้รับประกันภัยทางทะเลได้3ประการหลัก คือ ข้อสัญญา Pay to be paid ข้อสัญญาอนุญาตตุลาการ และข้อต่อสู้อื่น ดังนี้

(1) ข้อสัญญา Pay to be paid

อาจกล่าวได้ว่าความเห็นส่วนใหญ่ของศาลในประเทศฝรั่งเศสนั้นมีจุดยืนเช่นเดียวกับประเทศนอร์เวย์ กล่าวคือเมื่อกฎหมายเรื่องนี้มีความประสงค์จะคุ้มครองบุคคลภายนอก ดังนั้นศาลจึงพยายามหาทางออกโดยการวินิจฉัยว่ากฎหมายเรื่องนี้มีลักษณะเป็นกฎหมายวิธีพิจารณาความ และตราบไต่ที่เหตุแห่งความเสียหายนั้นเกิดขึ้นในประเทศฝรั่งเศส การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายทุกชนิดย่อมทำได้ ข้อสัญญาดังกล่าวจึงไม่มีผลต่อบุคคลภายนอก ซึ่งในความเห็นของผู้พิพากษาในหลายศาลเห็นว่าหากพิจารณาจากเจตนารมณ์ของกฎหมายแล้ว ศาลไม่ควรยอมรับผลบังคับของข้อสัญญานี้ เหตุที่เป็นเช่นนี้อาจเกิดจากการที่กฎหมายฝรั่งเศสไม่ได้จำแนกผู้รับประกันภัยทางทะเลที่เป็นP&IClubว่ามีความแตกต่างจากผู้รับประกันภัยทั่วไป ตัวอย่าง เช่นในคดี Irini M นอกจากนี้ บางศาลได้หาทางออกด้วยอาศัยเหตุผลในเรื่องของความสงบเรียบร้อยหรือนโยบายสาธารณะ(Public policy)ขณะที่บางคดีศาลเห็นว่าการเรียกร้องโดยตรงนั้นนอกจากไม่อยู่ภายใต้หลักการดังกล่าวกรณีจำเป็นต้องพิจารณาเกณฑ์แห่งกฎหมายขัดกันประกอบด้วย

(2) ข้อสัญญาอนุญาตตุลาการ

สำหรับข้อสัญญานี้ผู้รับประกันภัยมักยกขึ้นต่อสู้ผู้เรียกร้องเพื่อปฏิเสธเขตอำนาจของศาลซึ่งศาลสูงของฝรั่งเศส(Cour de Cassation)ได้เคยวินิจฉัยว่าศาลของประเทศฝรั่งเศสมีอำนาจ

⁷⁸ L'Action Directe contre les Assureurs Maritimes, (Année universitaire 2002-2003), Retrieved from www.junon.u-3mrs.fr/ad210w00/memoires/2003/m03rana.doc.

ในการพิจารณาคดีได้แม้ว่าคดีนั้นมียุติบัตรประกอบต่างประเทศโดยอาศัยอนุสัญญาในเรื่องเขตอำนาจศาลและวิธีพิจารณาความคือ The Brussels Convention, 1968 ที่วางหลักไว้ว่าในกรณีที่ผู้รับประกันภัยถูกเรียกร้องโดยตรงจากผู้เสียหาย ผู้เสียหายสามารถฟ้องร้องยังศาลซึ่งเป็นที่เกิดเหตุละเมิดหรือเหตุแห่งความเสียหายนั้นได้ หากกฎหมายของประเทศนั้นอนุญาตให้มีการเรียกร้องโดยตรงได้ ดังนั้นในกรณีที่ผู้เสียหายเรียกร้องโดยตรงจากผู้รับประกันภัยโดยผู้เอาประกันภัยมิได้เป็นจำเลยอยู่ด้วย ศาลประเทศฝรั่งเศสจะไม่ยอมรับการมีอยู่ของข้อสัญญา⁷⁹

(3) ข้อต่อสู้ประการอื่นๆ

นอกเหนือจากที่กล่าวมาแล้ว ยังมีเหตุหลายประการที่ผู้รับประกันภัยมักยกขึ้นต่อสู้ เช่น สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลงแล้ว การจ่ายเบี้ยประกันภัยไม่ครบ การที่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้ปฏิบัติตามสัญญาบางข้อทำให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ หรือ คดีที่ขาดอายุความ ข้อต่อสู้เหล่านี้ย่อมยกขึ้นอ้างไม่ได้หากเหตุการณ์นั้นมิขึ้นหลังจากที่ได้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอกแล้ว เนื่องจากสิทธิของบุคคลภายนอกมีขึ้นโดยอัตโนมัตินับแต่นั้น เว้นแต่เรื่องการจงใจในการกระทำ ความผิดของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น และในทางพาณิชย์นาวี การยกเรื่องข้อจำกัดความรับผิดของผู้เอาประกันภัยรวมถึงการหักเอาส่วนที่ผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายนั้น ศาลฝรั่งเศสยอมรับให้ผู้รับประกันภัยทางทะเลยกเป็นข้อต่อสู้ได้⁸⁰

ดังกล่าวข้างต้นแล้วว่าในการปรับใช้กฎหมายเรื่องนี้มีความเกี่ยวข้องกับกฎเกณฑ์แห่งกฎหมายขัดกันซึ่งที่ผ่านมามีหลายคดีที่วินิจฉัยโดยใช้หลักแตกต่างกันไป จึงจะขอยกตัวอย่างคำพิพากษาที่สำคัญ ดังนี้

1) คดี Jozina เป็นคดีระหว่างเจ้าของเรือสัญชาติเนเธอร์แลนด์กับเรือนำเที่ยวเกิดชนกันบริเวณทะเลอาณาเขตของประเทศฝรั่งเศสประมาณปี 1958 เหตุการณ์นี้ทำให้เกิดความเสียหายในทรัพย์สิน และการบาดเจ็บรวมถึงการเสียชีวิตของลูกเรือ ผู้รับประกันภัย(ทางทะเล)ต่อสู้ว่าไม่มีการเรียกร้องโดยตรงในการประกันภัยทางทะเล โจทก์จึงไม่มีสิทธิเรียกร้อง แต่ศาลสูงวินิจฉัยให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบความเสียหายดังกล่าวโดยศาลอาศัยประมวลกฎหมายแพ่งมาตรา 2102-8 ซึ่งเป็นเรื่องของการให้สิทธิบุคคลที่สามสามารถเรียกร้องให้มีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับ

⁷⁹ Gregory Fossion, *supra* note 46, p.17.

⁸⁰ Francoise Fouchier, *supra* note 75.

ประกันภัยได้ไม่ว่าการประกันภัยนั้นจะเป็นไปโดยสมัครใจหรือแบบบังคับก็ตาม เช่นนี้แม้ว่าไม่มี การเรียกร้องโดยตรงในการประกันภัยทางทะเลไว้ชัดเจนแต่ความเสียหายอันเกิดจากเรือโดนกัน นั้นมีลักษณะเป็นความรับผิดชอบทางแพ่งจึงเข้ามาตราดังกล่าว กรณียอมนำมาปรับใช้ได้ คำพิพากษา นี้จึงเป็นจุดเริ่มต้นในการยอมรับให้มีการเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้

2) คดี Eagle Star l'Interdependence v.ler captained u marine”mogul, ste Morais, P&I Club, cie ch-le Borgain โจทก์(ผู้รับประกันภัยของเจ้าของสินค้า)ฟ้องคดีต่อP&I Clubในการเรียกร้องความเสียหายที่เกิดจากการชนส่งสินค้าคือเหล็กในขณะขนถ่ายสินค้า ปราบกฏ ว่าเมื่อผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่เจ้าของสินค้าไปแล้วและพบว่าเจ้าของเรือมีส่วนรับผิดชอบอยู่ด้วยผู้รับประกันภัยของเจ้าของสินค้าจึงมาฟ้องผู้รับประกันภัยของเจ้าของเรือต่อศาล ฝรั่งเศสซึ่งคดีนี้ศาลวินิจฉัยโดยใช้หลักกฎหมายขัดกันในเรื่องละเมิด(lex loci delicti)คือเมื่อ ปราบกฏว่าการละเมิดเกิดขึ้นในเขตแดนของฝรั่งเศสและผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ บุคคลภายนอก บุคคลภายนอกย่อมมีสิทธิเรียกร้อง คำพิพากษาในคดีนี้จึงไม่สนใจว่ากฎหมายที่ใช้บังคับต่อสัญญาประกันภัยจะเป็นกฎหมายต่างประเทศที่ไม่ได้ให้สิทธิในการเรียกร้องโดยตรงก็ตาม คดีนี้สิ้นสุดที่ศาลอุทธรณ์โดยศาลมีคำพิพากษายืน ผลของคดีจึงไม่เปลี่ยนแปลง

3) คดี M/V Irini M. ข้อเท็จจริงโดยย่อคือ มีการขนน้ำมันในฐานะที่เป็นสินค้าโดยมี บริษัทสัญชาติฝรั่งเศสเป็นผู้ซื้อ (ผู้ครอบครองใบตราส่ง) ปราบกฏว่ามีน้ำมันบางส่วนหายไปจากการ ขนถ่ายสินค้า ผู้ซื้อจึงเรียกร้องความเสียหายจากเจ้าของเรือคือบริษัทขนส่งแต่บริษัทกำลังชำระ บัญชีอยู่จึงได้มีการฟ้องเจ้าของเรือและผู้รับประกันภัยของเจ้าของเรือแทน ผู้รับประกันภัยนั้น (P&I)ต่อศาลฝรั่งเศสไม่มีเขตอำนาจ โจทก์จึงไม่มีสิทธิมาฟ้องคดีที่ศาลนี้ ผลของคดีนี้ไม่ชัดเจน เนื่องจากโจทก์นั้นได้รับ Bank Guarantee ครอบคลุมความเสียหายอย่างเพียงพอแล้ว คดีนี้จึงถูก จำหน่ายคดีไป(ในชั้นอุทธรณ์) อย่างไรก็ตาม ศาลได้แยกแยะในรายละเอียดโดยพิจารณาว่าประเด็น แห่งคดีนั้นเป็นละเมิดหรือสัญญาแล้วคือ หากเป็นละเมิดย่อมใช้กฎหมายแห่งสถานที่ทำละเมิด (lex loci delicti) แต่หากเป็นการเรียกร้องมีฐานจากเรื่องสัญญาก็ควรใช้กฎหมายที่บังคับต่อ สัญญาประกันภัย

4) คดี M/V Heidburg ข้อเท็จจริงโดยย่อ คือ เรือขนส่งสินค้าของบริษัทหนึ่งได้ชนกับ เรืออีกลำบริเวณท่าเรือ มีการดำเนินคดีต่อเจ้าของเรือสัญชาติเยอรมันซึ่งเป็นฝ่ายรับผิดชอบในความ

เสียหายและได้ประกันภัยไว้กับ P&I standard club Bermuda ต่อมาเจ้าของเรือล้มละลาย โจทก์จึงมาฟ้อง P&I Club ฝ่ายผู้รับประกันภัยต่อสู้โดยยกข้อสัญญา Pay to be paid คดีนี้ศาลได้วินิจฉัยโดยใช้กฎหมายที่ใช้บังคับต่อสัญญาประกันภัย คือ กฎหมายอังกฤษ จึงส่งผลให้โจทก์ไม่สามารถเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัย(ทางทะเล)ได้

จากการที่ศาลได้วินิจฉัยเช่นนี้ทำให้เริ่มมีการวิจารณ์ว่าศาลได้เปลี่ยนแนวในการใช้กฎเกณฑ์แห่งกฎหมายขัดกันแล้ว แต่อย่างไรก็ดี ก็ยังมีผู้กล่าวว่า ศาลอาจเปลี่ยนแนวอีกครั้งก็เป็นได้หากข้อเท็จจริงแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นจึงยังไม่อาจสรุปไปในทางหนึ่งทางใดได้⁸¹

สุดท้ายนี้ แม้กฎหมายของประเทศฝรั่งเศสจะยอมรับหลักการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้โดยตรง แต่เนื่องจากประเทศฝรั่งเศสมีกฎหมายว่าด้วยการให้สิทธิจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือที่มีบทบัญญัติเรื่องการจัดตั้งกองทุนจำกัดความรับผิดเอาไว้ เจ้าของเรือจึงมีสิทธิที่จะดำเนินการจัดตั้งกองทุนได้และผลของการจัดตั้งกองทุนคือเจ้าหนี้(บุคคลภายนอก)จะไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยอีก⁸² เว้นแต่สิทธิเรียกร้องนั้นไม่อยู่ภายใต้การจำกัดความรับผิด เช่น ค่าทดแทนที่จ่ายให้แก่ลูกจ้าง เป็นต้น⁸³ ซึ่งจะเห็นได้จากมาตรา 173-24 นั้นเอง

3. กฎหมายของรัฐคิวเบค(ประเทศแคนาดา)

สำหรับประเทศแคนาดานั้นมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลในระดับสหรัฐแต่ในประเด็นของการเรียกร้องโดยตรงของบุคคลภายนอกนั้นจะปรากฏตามกฎหมายของแต่ละรัฐในที่นี้จะกล่าวถึงรัฐคิวเบคเท่านั้นเพราะรัฐดังกล่าวมีกฎหมายที่ชัดเจนเกี่ยวกับสิทธิของบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลโดยปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่ง มาตรา 2500-2502⁸⁴ และมาตรา 2628 บัญญัติให้นำเอามาตรานั้นมาปรับใช้ในการประกันภัยทางทะเลด้วย

⁸¹ Vesna Tomljenovic, Direct Action and conflict of law in Maritime Disputes, (Sellier European Law Publication), 2006, pp.150-156.

⁸² ศาสตราจารย์ ดร.ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส, (โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539), น. 76.

⁸³ เพิ่งอ้าง, น. 68.

⁸⁴ ดูภาคผนวกที่ 13

Section 2628: Article 2500 to 2502 respecting the direct action of injured third persons apply to marine insurance. Any stipulation that is inconsistent with such rules is null.

อาจกล่าวได้ว่ามาตราที่สำคัญในการวางหลักในเรื่องนี้คือ มาตรา 2502 ความว่า

Section 2502: The insurer may set up against the injured third person any ground he could have invoked against the insured at the time of loss, but not grounds pertaining to facts that occurred after loss. the insurer has a right of action against the insured in respect of facts that occurs after the loss.

จะเห็นได้ว่ามาตราดังกล่าวกำหนดให้นำเอาหลักกฎหมายในการประกันภัยความรับผิดชอบมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลด้วย ดังนั้น กฎหมายดังกล่าวจึงครอบคลุมทั้งในกรณีที่ประกันภัยกับผู้รับประกันภัยทั่วไปและP&I Club โดยวิธีการในการคุ้มครองบุคคลภายนอกของรัฐนี้ เป็นการนำเอากฎหมายที่มีอยู่มาปรับใช้ จะเห็นได้ว่า เงื่อนไขในการใช้สิทธิของบุคคลภายนอกตามกฎหมายนี้มีเพียงเงื่อนไขเดียว คือ การมีความรับผิดชอบเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย จึงไม่ต้องมีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยและการพิสูจน์ความผิด โดยการดำเนินคดีนั้น บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องได้จากผู้รับประกันภัยเพียงคนเดียวหรือเรียกร้องจากผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยพร้อมกันก็ได้ ข้อสำคัญคือ เมื่อกฎหมายให้นำหลักของการประกันภัยความรับผิดชอบมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลซึ่งมีลักษณะเป็นการประกันวินาศภัยจึงกล่าวได้ว่า รัฐคิวเบคไม่มีการแยกความแตกต่างในการประกันภัยทั้งสองรูปแบบ⁸⁵ ดังนั้น ข้อต่อสู้ที่สืบเนื่องจากสัญญาประกันภัยในการกำหนดให้ต้องมีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนก่อนหน้านี้ ผู้รับประกันภัยจึงไม่อาจยกเป็นข้อต่อสู้ได้ และการเรียกร้องดังกล่าวมีขอบเขตซึ่งเป็นไปตามมาตรา2502 กล่าวคือ โดยหลักแล้วผู้รับประกันภัย(ทางทะเล)สามารถยกข้อต่อสู้ที่มีต่อผู้เอาประกันภัยได้ทุกประการเว้นแต่เหตุที่เกิดขึ้นหลังจากที่เกิดความเสียหายขึ้นแล้ว อย่างไรก็ตามข้อต่อสู้สัญญาอนุญาตไต่สวนและการยกข้อจำกัดความรับผิด(ของผู้เอาประกันภัย) เมื่อพิจารณาแล้ว อาจกล่าวได้ว่ากฎหมายดังกล่าวน่าจะอนุญาตให้ผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้เหล่านี้ได้เนื่องจากเท่าที่ผู้เขียนค้นคำพิพากษาแล้วพบว่าไม่มีคำพิพากษาที่วินิจฉัยเรื่องนี้ไว้

⁸⁵ William Tetley, International maritime and admiralty law, (International shipping publication, 2002) p.618.

3.2.3 บทบัญญัติกฎหมายของประเทศที่ไม่ให้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

1. กฎหมายของประเทศอังกฤษ

สำหรับหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ในระบบกฎหมายอังกฤษนั้น ปรากฏว่ามีกฎหมายฉบับหนึ่ง คือ The Third parties right against insurer Act 1930 ซึ่งวางเงื่อนไขต่างๆในการที่บุคคลภายนอกจะใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยเอาไว้⁸⁶ จึงมีผู้กล่าวว่าแม้ว่าตามความเข้าใจของนักกฎหมายอังกฤษต่อกฎหมายล้มละลาย บุคคลภายนอกดังกล่าวนี้ จะเป็นเพียงเจ้าหนี้ที่ไม่มีประกันตามกฎหมายล้มละลาย แต่ประเทศอังกฤษก็ยังมีกฎหมายดังกล่าวขึ้นเพื่อให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ในบางกรณี โดยบทบาทของกฎหมายดังกล่าวในช่วงแรกนั้น ได้ออกมาเพื่อเป็นกฎหมายส่วนเสริมคือใช้ประกอบกับกฎหมายอีกฉบับ ชื่อว่า The Road traffic Act 1930 ซึ่งเป็นกฎหมายที่กำหนดให้ต้องมีการประกันภัยรถยนต์และเป็นประกันภัยแบบบังคับเพื่อประโยชน์ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถจะชดเชยความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกได้ซึ่งเคยมีคดีตัดสินไว้ คือ คดี *Hood's Trustee v. Southern Union General Insurance Co of Australia*⁸⁷ แนวคิดที่จะให้มีการเรียกร้องโดยตรงในกรณีที่มีความเกี่ยวข้องกับการล้มละลายอันเป็นเหตุที่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถชดเชยค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกจึงมีมานานแล้วด้วยเหตุผลที่ว่าบุคคลภายนอกอยู่ในฐานะของเจ้าหนี้ที่ไม่มีประกันซึ่งตามปกติทั่วไปแล้วจะต้องเข้าไปเฉลี่ยหนี้ในกองทรัพย์ในคดีล้มละลาย กฎหมายดังกล่าวมีขึ้นเพื่อสร้างโอกาสให้แก่บุคคลภายนอกให้ได้รับชำระหนี้มากขึ้นเพราะเจ้าหนี้ที่ไม่มีประกันไม่ได้มีแต่บุคคลภายนอก หากปรากฏว่ามีเจ้าหนี้ที่มีประกันอยู่ด้วย โอกาสที่จะได้รับชำระหนี้อาจไม่มี ต่อมาได้มีกฎหมายอีกฉบับหนึ่งคือ The Road Traffic Act ปี 1934 และปี 1988 เพื่อให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยของผู้ขับขี่ยานยนต์ได้โดยไม่ต้องมีการล้มละลายเป็นเงื่อนไข The Third parties right against Insurers Act 1930 จึงยุติบทบาทลงในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องในเรื่องของความปลอดภัยบนท้องถนนและการขับขี่ยานยนต์ (Motor claims) แต่กฎหมายดังกล่าวก็ยังคงใช้

⁸⁶ อย่างไรก็ตาม การเรียกร้องความเสียหายจากมลพิษน้ำมันจะเป็นไปตาม Merchant shipping civil liability and compensation for oil pollution act, 1994 และ The Merchant shipping (oil pollution) (bunker convention) regulations, 2006.

⁸⁷ Robert Merkin, Practical Insurance Guidance: Insurance Law – An Introduction, (2007), p. 296.

ในกรณีอื่นต่อไป หากว่า การประกันภัยนั้นมีเนื้อหาสำคัญเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์บุคคลภายนอก อย่างไรก็ตามความเข้าใจของศาลที่มีต่อกฎหมายฉบับนี้ การประกันภัยความรับผิดจะหมายถึงการประกันภัยในรูปแบบของการประกันภัยแบบความรับผิดเท่านั้น (Liability policy) ซึ่งนำไปสู่ปัญหาในการปรับใช้กฎหมายฉบับนี้ในทางปฏิบัติดังจะกล่าวในรายละเอียดต่อไป⁸⁸

ก.กฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

ดังได้กล่าวแล้วว่า The Third parties right against Insurers Act ปี1930 เป็นกฎหมายที่วางหลักในเรื่องดังกล่าวเอาไว้ โดยมีเนื้อหาเพียง 3 มาตราเท่านั้นและกฎหมายนี้ยังมีอายุกว่า 80 ปี จากกฎหมายดังกล่าวมีข้อพิพาทดังต่อไปนี้

1. ในเรื่องขอบเขตการใช้บังคับของกฎหมายฉบับนี้ ตามมาตรา 1 วางหลักว่ากฎหมายฉบับนี้จะใช้บังคับกับการประกันภัยทุกประเภทที่มีความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเป็นวัตถุแห่งที่เอาประกันภัย จึงรวมถึงการประกันภัยทางทะเล แต่ได้เคยมีข้อถกเถียงกันว่า ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกที่วางนี้ จะหมายถึงความรับผิดในเรื่องละเมิดเท่านั้นหรือไม่ ซึ่งได้มีคดีตัดสินเอาไว้คือ คดี Tarbuck v. Avon Insurance Co⁸⁹ วางหลักว่า กฎหมายดังกล่าวจะไม่ใช้ในกรณีที่ เป็นความรับผิดทางสัญญาหรือหนี้จากสัญญา(contractual debt)แต่ต่อมาก็ได้มีคำพิพากษากลับหลักดังกล่าว คือคดี Ro OT Computerโดยวินิจฉัยว่า กฎหมายฉบับนี้สามารถนำมาใช้ได้ในทุกกรณีที่เป็นเรื่องของความรับผิด จึงรวมถึงกรณีที่เป็นหนี้ตามสัญญาที่ผู้เอาประกันภัยได้ก่อขึ้นเองโดยสมัครใจด้วย นอกจากนี้ยังเป็นปัญหาอีกว่า เนื่องจากกฎหมายนี้ใช้กับการประกันภัยทางทะเลด้วย แต่ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลนั้นเป็นP&I Clubเป็นปัญหาว่าอยู่ในขอบเขตของกฎหมายนี้หรือไม่⁹⁰ซึ่งมีการอธิบายกันว่า P&I Clubก็อยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ นอกจากนี้แล้ว

⁸⁸ Hazelwood, P&I Clubs Law and Practice, (Hong Kong: LLP ,2000), p.316.

⁸⁹ [Lloyd 's Rep IR 393, 2002]

⁹⁰ ในคดี Allobrogia ได้อธิบายว่าในความสัมพันธ์ระหว่างP&I Club กับสมาชิกนั้นก็ เป็นความสัมพันธ์ในสัญญาประกันภัยเช่นกันเพราะเหตุที่แม้ว่าลักษณะของการทำความตกลง ดังกล่าวจะมีความพิเศษเพราะเป็นการประกันภัยซึ่งกันและกันแต่อย่างไรก็ดีก็ยังคงมีลักษณะที่เป็นไปเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงแต่เป็นการชดใช้ให้กันเท่านั้น ดังนั้น สมาคมก็ยังคงมี

กฎหมายฉบับนี้ยังใช้กับกรณีที่ผู้เอาประกันภัยที่เป็นห้างหุ้นส่วนจำกัดด้วย กล่าวคือ เป็นกรณีที่ห้างดังกล่าวนั้นมีการตกลงชำระบัญชีกันโดยสมัครใจ อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่ากฎหมายฉบับนี้มีการยกเว้นไม่ใช้บังคับในกรณีประกันภัยต่อเอาไว้ จึงไม่อาจนำมาใช้เรียกร้องบริษัทผู้รับประกันภัยต่อได้ในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัย (ผู้เอาประกันภัยต่อ) ล้มละลายดังจะเห็นได้จากมาตรา 1(5)

2. จะต้องมีการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย (ในกรณีที่บุคคลธรรมดา) หรือ มีหนี้ที่ค้างชำระแก่เจ้าหนี้ หรือในกรณีที่นิติบุคคลจะต้องมีคำสั่งให้เลิกกิจการแล้ว แต่ไม่สำคัญว่าการกระทำของผู้เอาประกันภัยที่ก่อให้เกิดความรับผิดชอบแก่บุคคลภายนอกนั้นจะเกิดขึ้นก่อนหรือหลังการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย นอกจากนี้ กฎหมายดังกล่าวก็ยังนำมาใช้ได้ ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะล้มละลายไปก่อนที่จะมีคำพิพากษาที่พิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัย หรือ บุคคลภายนอกได้คำพิพากษาเพื่อการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้วและต่อมาผู้เอาประกันภัยได้ล้มละลายลงโดยกระบวนการล้มละลายนั่นได้กระทำโดยบุคคลภายนอก

3. ต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยให้ปรากฏโดยจะแสดงออกจากการได้มาซึ่งคำพิพากษา หรือ คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และแม้จะเป็นเพียงความตกลงกันของคู่กรณี ก็ได้ มีข้อสังเกตว่า ในระหว่างช่วงเวลานี้ผู้เอาประกันภัยอาจล้มละลายไปและการดำเนินคดีดังกล่าวนี้ อาจหยุดชะงักได้ จะเห็นได้ว่า แม้ผู้เอาประกันภัยจะยังไม่ได้ถูกดำเนินคดีให้เสร็จสิ้นในช่วงเวลานี้ บุคคลภายนอกก็ไม่เสียสิทธิที่จะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยในภายหลัง หากว่า บุคคลภายนอกแสดงให้เห็นได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นเรื่องที่กรรมธรรมนั้นให้ความคุ้มครอง และบุคคลภายนอกได้ทำหน้าที่ของตนโดยการไปสอบถามข้อมูลต่างๆจากผู้เอาประกันภัยแล้ว รวมทั้งผู้รับประกันภัยนั้นก็ไม่ว่าจะเปลี่ยนแปลงสิทธิของผู้เอาประกันภัยได้เงื่อนไขข้อนี้เป็นไปเพื่อประโยชน์ในเวลาต่อมา หากว่ากรณีไม่เป็นเช่นนั้น ย่อมจะกระทบถึงสิทธิของบุคคลภายนอกไปด้วย จึงเป็นการสร้างความชัดเจนว่า ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยนั้นมี

สถานะเป็นผู้รับประกันภัยและสมาชิกนั้นก็อยู่ในสถานะเป็นผู้เอาประกันภัย ในความสัมพันธ์ลักษณะนี้อาจกล่าวได้ว่ายังคงอยู่ในความหมายทั่วไปของการประกันภัย จึงยังคงอยู่ภายใต้ความหมายของการประกันภัยตามกฎหมายฉบับนี้

อยู่อย่างไรหรือมีรายละเอียดอย่างไรดังที่เคยวางหลักในคดี Post Office v. Norwich Union fire Insurance society⁹¹

หากครบเงื่อนไขที่กฎหมายกำหนดแล้วสิทธิของผู้เอาประกันภัยย่อมโอนไปยังบุคคลภายนอกตามกฎหมายนี้ แต่เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้ได้วางหลักว่า สิทธิของบุคคลภายนอกนั้นก็คือ สิทธิของผู้เอาประกันภัย ดังนั้น ผู้รับประกันภัยก็就会有ความรับผิดชอบเป็นอยู่อย่างเดียวกับที่มีต่อผู้เอาประกันภัย จึงมีข้อสังเกตดังนี้

1. หากปรากฏว่าความรับผิดชอบที่ผู้รับประกันภัยมีต่อผู้เอาประกันภัยนั้นมีมากกว่าที่ผู้เอาประกันภัยมีต่อบุคคลภายนอก กรณีนี้จะไม่กระทบสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อผู้รับประกันภัยในส่วนที่เกินนั้น
2. ถ้าความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยต่อผู้เอาประกันภัยน้อยกว่าที่ผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม(ภายนอก) กฎหมายฉบับนี้จะไม่กระทบถึงสิทธิของบุคคลภายนอกที่มีต่อผู้เอาประกันภัย ทั้งนี้ ตาม มาตรา 1(4)
3. ภายใต้กฎหมายฉบับนี้ การโอนสิทธิทั้งหมดที่มีให้แก่บุคคลภายนอกซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพราะการกระทำของตนนั้น กรณีจะต้องเป็นความรับผิดชอบที่อยู่ในขอบเขตของสัญญาระหว่างผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัยด้วย ด้วยเหตุนี้ความผิดของผู้เอาประกันภัยจึงต้องมีความชัดเจนมิเช่นนั้นอาจถือว่าไม่มีหนี้ที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งก็จะเป็นสิทธิที่ถูกโอนไปยังบุคคลภายนอกตามกฎหมายนี้นั่นเอง

อาจกล่าวได้ว่า กฎหมายของประเทศอังกฤษนั้น ไม่ได้ให้สิทธิบุคคลภายนอกในทันที คือ จะต้องเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดเอาไว้ จากนั้นกลไกของกฎหมายฉบับนี้จึงจะทำงาน แต่แม้ว่ากฎหมายจะให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้เมื่อครบเงื่อนไขดังกล่าว แต่จะพบว่า การให้สิทธิตามกฎหมายฉบับนี้เป็นการนำหลักรับช่วงสิทธิมาปรับใช้ และอยู่บนฐานของ

⁹¹ [Lloyd's Rep.216,1967]

หลักที่ว่าผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน จึงก่อให้เกิดผลในทางลบต่อบุคคลภายนอกโดยปริยาย อย่างไรก็ตาม ก็ถือได้ว่าเป็นความพยายามที่จะคุ้มครองบุคคลภายนอกในบางสถานการณ์

ข. ข้อจำกัดสิทธิอันเป็นอุปสรรคในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย

จากที่ได้กล่าวแล้วว่า ผลของการที่เงื่อนไขตามกฎหมายดังกล่าวนั้นครบถ้วนก็คือ สิทธิของผู้เอาประกันภัยจะตกไปสู่บุคคลภายนอก หมายความว่า บุคคลภายนอกสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัย เปรียบได้กับการสวมรองเท้าของผู้เอาประกันภัย บุคคลภายนอกจึงต้องถูกปฏิบัติอย่างเดียวกับผู้เอาประกันภัย เมื่อตนมาเรียกร้องตามกฎหมายฉบับนี้ ดังจะเห็นได้จากการที่กฎหมายดังกล่าว วางหลักว่า ผู้รับประกันภัยสามารถยกข้อต่อสู้ต่อบุคคลภายนอกได้ทุกประการ และเป็นธรรมดาที่ผู้รับประกันภัยและP&I Clubมักยกข้อต่อสู้ที่สืบเนื่องจากฐานของสัญญาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำเอาไว้กับตนหรือข้อตกลงที่ปรากฏในกฎของP&I Clubซึ่งจริงๆแล้วมีกฎหมายข้อที่น่าสนใจและอาจหยิบยกขึ้นเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบได้หลายกรณีแต่กฎข้อหนึ่งที่นำมาศึกษาในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ คือ Pay to be paid เพราะเหตุที่กฎหมายอังกฤษยึดถือว่าบุคคลภายนอกนั้นสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น ดังนั้น แม้ว่าจะปรากฏการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย และทำให้ผู้เอาประกันภัยไม่อยู่ในสถานะที่จะปฏิบัติตามกฎข้อนั้นได้อีก บุคคลภายนอกก็ไม่อาจเปลี่ยนมาเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัย(หรือP&I Club)แทนได้และแม้ว่ากฎหมายดังกล่าว พยายามสร้างโอกาสในการบังคับตามสิทธิโดยพยายามวางมาตรการหลายกรณีเพื่อความมั่นคงในสิทธิของบุคคลภายนอก⁹² อาทิ ตามมาตรา1(3)กำหนดว่าห้ามคู่สัญญาประกันภัยเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในกรมธรรม์หรือสิทธิใดๆภายใต้สัญญาในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายแล้วทั้งนี้ก็เพื่อให้บุคคลภายนอกได้ประโยชน์จากสิทธิของผู้เอาประกันภัยได้อย่างเต็มที่ หากฝ่าฝืน การเปลี่ยนแปลงนั้นจะไม่มีผลต่อบุคคลภายนอก หรือ มาตรา 2 ที่กำหนดให้จะต้องมีการอำนวยความสะดวกให้แก่บุคคลภายนอกในการให้ข้อมูลต่างๆรวมถึงการส่งมอบเอกสารที่เกี่ยวข้องทั้งนี้เพื่อประโยชน์ในการบังคับตามสิทธิที่จะโอนมายังบุคคลภายนอกตามกฎหมายนี้แต่ก็ได้มีคำพิพากษาวางหลักว่า หน้าดังกล่าวนี้จะมีขึ้นต่อเมื่อมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้วเท่านั้น⁹³

⁹² Article 1(3) "In so far as any contract of insurance made after the commencement of this Act in respect of any liability of the insured to third parties purport , whether directly or indirectly ,to avoid the contract or alter the rights of the parties ..."

⁹³ คดี Re OT Computers, 2004

หรือ ตามมาตรา 3 ก็ได้วางหลักว่า ห้ามมิให้คู่สัญญาคือ ผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันตกลงกัน ใส่ข้อสัญญาที่มีผลทำให้บุคคลภายนอกหมดสิทธิ หรือ เสื่อมสิทธิตามกฎหมายนี้หลังจากที่ได้มีความรับผิดชอบบุคคลภายนอกเกิดขึ้นแล้ว และรวมไปถึงหลังจากที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายแล้วด้วย อย่างไรก็ตาม เมื่อนำมาพิจารณาในกรณีที่ผู้รับประกันภัยเป็น P&I Club กลับมีปัญหาในการตีความโดยเฉพาะมาตรา 1(3) เนื่องด้วยมีการถกเถียงกันว่า ข้อสัญญา Pay to be paid นั้นเข้าลักษณะเป็นข้อสัญญาที่ขัดต่อมาตรา 1(3) หรือไม่ ในเรื่องนี้มีผู้อธิบายว่าความหมายที่มาตราดังกล่าวมุ่งประสงค์นั้น น่าจะหมายถึงข้อสัญญาที่โดยสภาพมีผลเป็นการทำให้สิทธิของผู้เอาประกันภัยนั้นเปลี่ยนแปลงไปเพราะการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย แต่จะไม่รวมถึงกรณีที่ข้อสัญญานั้นยังคงใช้บังคับอยู่เหมือนเดิมแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะล้มละลาย⁹⁴ กล่าวคือเมื่อข้อสัญญาดังกล่าวกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเงินให้แก่บุคคลภายนอกก่อนจึงจะได้รับ ความคุ้มครองจากสมาคม เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่อาจทำได้จึงเท่ากับผู้เอาประกันภัยได้สูญเสีย สิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนไปด้วย ข้อสัญญาดังกล่าวจึงไม่ขัดต่อมาตรานี้(ในเรื่องนี้จะได้กล่าวถึงอีกครั้งในหัวข้อถัดไป)เช่นนี้จึงมีผู้กล่าวว่า หากกรณีปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยสามารถปฏิบัติตามกฎข้อดังกล่าวได้ บุคคลภายนอกก็ไม่จำเป็นต้องมาใช้ประโยชน์จากกฎหมายฉบับนี้ แต่หากไม่เป็นเช่นนั้นบุคคลภายนอกก็ไม่อาจใช้กฎหมายฉบับนี้ให้เป็นประโยชน์ได้เช่นเดียวกัน นอกจากนี้แม้ว่าจะเป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลทั่วไป เมื่อกฎหมายฉบับนี้วางหลักให้ ผู้รับประกันภัยสามารถยกข้อต่อสู้ในทุกประการ ดังนั้น ไม่ว่าจะเป็นข้อต่อสู้เล็กน้อย หรือ เป็นสาระสำคัญหรือไม่ก็ยกขึ้นอ้างได้ทั้งหมด เช่น การไม่แจ้งความเสียหายเมื่อเกิดวินาศภัย การชำระ เบี้ยประกันภัยไม่ครบถ้วนเหล่านี้ล้วนทำให้บุคคลภายนอกไม่มีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยไป ด้วย นั่นหมายความว่า โอกาสที่บุคคลภายนอกจะได้รับชำระหนี้จากผู้รับประกันภัยนั้นเป็นไปได้ยาก หรือ อาจเป็นไปได้ไม่ได้เลย และข้อต่อสู้ประการหนึ่งที่เป็นปัญหาอย่างมากเช่นกัน ก็คือ เรื่องของข้อสัญญาอนุญาตไต่สวนการ ซึ่งมีปัญหว่าข้อสัญญาดังกล่าวจะผูกพันบุคคลภายนอกหรือไม่ เรื่องนี้ได้มีคดีขึ้นสู่ศาลคือ คดี *Heikkita v. Sphere Drake Insurance Underwriting*⁹⁵ แต่มีข้อสังเกตว่าคดีไม่ได้ขึ้นศาลอังกฤษแต่ก็ได้ปรับใช้กฎหมายอังกฤษ กล่าวคือ คดีนี้เป็นเรื่องที่มีข้อ

⁹⁴Nicolas R. Foster , *Supra note 11*, pp..268-269.

⁹⁵Holstein-Childress, "The enforceability of Arbitral Clause contained in Marine insurance Contracts Against Nonsignatory direct action claimants", *Tulane Maritime law Journal*, p.218 (Winter: 2002).

สัญญาในสัญญาประกันภัยทางทะเลกำหนดให้ต้องระงับข้อพิพาทโดยวิธีการดังกล่าวไว้แต่บุคคลภายนอกพยายามจะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยโดยจะไม่ยอมผูกพันตามข้อสัญญาดังกล่าว คดีนี้ศาลได้ตัดสินว่า บุคคลภายนอกจะต้องถูกผูกพันในข้อสัญญาดังกล่าวด้วย นอกจากนี้ยังมีคดี *Aasma v. America Steamship owner Mutual Protection and Indemnity Association*⁹⁶ ก็ได้วางหลักไว้ว่าภายใต้กฎหมายอังกฤษนั้น บุคคลภายนอกจะต้องถูกผูกพันตามข้อสัญญาอนุญาตตุลาการไปด้วยเพราะบุคคลภายนอกนั้นสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัยจึงต้องถูกผูกพันเป็นอย่างเดียวกัน และจำต้องอยู่ภายใต้ข้อกำหนดหรือเงื่อนไขตามสัญญาประกันภัย ศาลจึงเห็นควรต้องบังคับตามนั้นประกอบกับในคดีนี้ขึ้นศาลของประเทศสหรัฐอเมริกาและในระบบกฎหมายสหรัฐอเมริกาที่มีกฎหมายฉบับหนึ่งคือ The Federal Arbitration Act (FAA) เช่นนี้ จึงเป็นการสมเหตุสมผลที่ศาลจะบังคับให้ข้อสัญญานี้มีผลต่อบุคคลภายนอก ทั้งนี้ เพื่อเป็นการปฏิบัติตามนโยบายที่ต้องการส่งเสริมการอนุญาตตุลาการ ตัวอย่างในคดีดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงอิทธิพลของกฎหมายอังกฤษแม้ว่าคดีไม่ได้ขึ้นศาลของอังกฤษก็ตาม ตราบใดที่กฎหมายอังกฤษเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับในกรณีนี้ก็อาจทำให้บุคคลภายนอกไม่มีทางเลือกอื่นนอกจากต้องยอมไปดำเนินการตามขั้นตอนของการอนุญาตตุลาการเสียก่อนจึงจะมาเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ เพราะเหตุบุคคลภายนอกยอมไม่มีสิทธิที่ดีไปกว่าผู้เอาประกันภัย ข้อสัญญาดังกล่าวนั้นจึงเป็นเหมือนเงื่อนไขบังคับก่อนทางสัญญา แม้ว่าการนี้จะเป็นการทำให้บุคคลภายนอกต้องเสียเวลา และค่าใช้จ่ายก็ตาม แต่ศาลอังกฤษเห็นว่าเป็นปัญหาส่วนตัวของผู้เสียหายเอง⁹⁷ เช่นนี้บุคคลภายนอกก็อาจต้องกลับไปเข้าสู่วงจรเดิมก็คือ ต้องยอมเข้าไปสู่กระบวนการล้มละลาย จะเห็นได้ว่า การมีกฎหมายดังกล่าวไม่ได้ช่วยบุคคลภายนอกอย่างแท้จริง การที่บุคคลภายนอกเรียกร้องได้ตามกฎหมายนี้หรือจะให้บุคคลภายนอกไปเข้าสู่กระบวนการตามกฎหมายล้มละลายก็ดูเหมือนจะเกิดผลที่ไม่แตกต่างกัน มีข้อสังเกตว่า ปัญหาอีกประการที่มีความเกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ คือ ปัญหาอายุความ กล่าวคือ ตามระบบกฎหมายอังกฤษนั้น มีกฎหมายกลางที่กำหนดอายุความในคดีแพ่งและพาณิชย์ ชื่อว่า The Limitation Act 1980 ซึ่งกำหนดอายุความทั่วไปไว้ที่ 6 ปี เมื่อบุคคลภายนอกสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัย ย่อมต้องใช้อายุความอย่างเดียวกัน ข้อที่น่าพิจารณาก็คือ การนับอายุความนั้นจะนับอย่างไร เรื่องนี้มีการอธิบายกันว่า เนื่องจากอายุความ 6 ปีไม่ได้เริ่มนับตั้งแต่วันที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย แม้ว่าการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยจะเป็นเงื่อนไข

⁹⁶Nicolas R. Foster , *Supra note 11*, pp.288-289.

⁹⁷Gregory Fossion, *supra note 46*, pp.14- 15.

ของกฎหมายฉบับนี้ จึงอาจกล่าวได้ว่ามีโอกาสที่บุคคลภายนอกอาจใช้สิทธิตามกฎหมาย The Third Parties Right against Insurers Act ปี 1930 ไม่ทันเพราะหากปรากฏว่าการล้มละลายของผู้เอาประกันภัยไม่ได้เกิดขึ้นในทันทีหรือเกิดขึ้นในเวลาที่ไม่ใกล้เคียงกับที่ความผิดของผู้เอาประกันภัยได้ถูกพิสูจน์นั้นหมายความว่า แม้ว่าบุคคลภายนอกจะได้คำพิพากษามาแล้ว แต่ว่าคดีระหว่างผู้รับประกันภัย กับ ผู้เอาประกันภัยนั้นใช้เวลานานเนื่องจากมีข้อถกเถียงกันในหลายประเด็นหลายศาล ผู้เสียหายจึงต้องรองจนกว่าจะมีคำพิพากษาหรือว่าจะตกลงกันได้ซึ่งอาจเป็นเวลาที่ใกล้จะ 6 ปี หรือเกินแล้ว และหากว่าผู้เอาประกันภัยล้มละลาย เมื่อมาเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยตามกฎหมายนี้ในเวลาต่อมาผู้รับประกันภัยก็คงต่อสู้ว่าคดีขาดอายุความ หรือหากจะขอเข้าไปดำเนินคดีในคดีระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยก็ไม่ได้⁹⁸ แต่ถ้าหากว่าผู้เอาประกันภัยล้มละลายไปก่อนหรือทันทีหลังจากที่ความผิดของผู้เอาประกันภัยได้ถูกพิสูจน์แล้ว บุคคลภายนอกจะมีเวลาที่จะดำเนินการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้เต็มที่

ค. ตัวอย่างคำพิพากษาที่สำคัญ

จากที่ได้กล่าวมาแล้วในเรื่องของการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยนั้นปัญหาที่เกิดขึ้นไม่ได้อยู่ที่เงื่อนไขที่กฎหมายวางเอาไว้เพียงอย่างเดียวแต่อุปสรรคที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอกนั้น ก็คือ ในที่สุดแล้วไม่อาจจะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ในความเป็นจริง และกรณีที่เป็นปัญหามากก็คือกรณีที่ผู้รับประกันภัยเป็น P&I Club ในประเทศอังกฤษนั้นได้มีคดีสำคัญที่แสดงให้เห็นถึงการปรับใช้กฎหมายของศาลในกรณีนี้เป็นอย่างดี จึงสมควรกล่าวไว้ในที่นี้ด้วย นั่นคือ คดี The Fanti และ The Parde Island ซึ่งทั้งสองคดีนี้ในชั้นศาลอุทธรณ์นั้นได้มีการรวมพิจารณาไว้ด้วยกัน ดังจะกล่าวในรายละเอียดต่อไป ในเบื้องต้นจะได้กล่าวถึงข้อเท็จจริงของทั้งสองคดีตามลำดับ ดังนี้

1) คดี The Fanti⁹⁹ คดีนี้เป็นการพิพาทกันระหว่างเจ้าของสินค้าของบริษัทชื่อว่า Firma – CTrade SA และ P&I Club คือ New Castle P&I Club มีข้อเท็จจริงอยู่ว่า เรือที่ใช้ส่งสินค้าของบริษัทดังกล่าวประสบปัญหาจนไม่อาจเดินเรือต่อไปได้และมีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเกิดขึ้นทำให้เจ้าของสินค้าจะต้องสละสินค้าให้แก่ผู้ที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล เหตุการณ์ครั้งนี้เป็นจุดเริ่มต้นของการฟ้องคดีต่อเจ้าของเรือซึ่งในเวลานั้นเป็นสมาชิกของ New Castle P&I Club และในคดีนี้เจ้าของเรือไม่ได้ต่อสู้คดี จึงแพ้คดีเป็นอันว่าเจ้าของสินค้าได้คำพิพากษาในการพิสูจน์

⁹⁸ Lefevre v. White [1 Lloyd 's Rep. 596, 1990]

⁹⁹ [2 Lloyd's Rep. 299,1987]

ความผิดของผู้เอาประกันภัย(เจ้าของเรือ)แล้ว และต่อมาเจ้าของเรือได้ล้มละลายลงจึงไม่ได้ปฏิบัติตามคำพิพากษานั้นและข้อเท็จจริงปรากฏว่า เจ้าของสินค้านั้นได้ดำเนินการขอให้มีการเลิกกิจการของเจ้าเรือแล้วเพราะมีหนี้สินล้นพ้นตัว ดังนี้ โจทก์ซึ่งเป็นเจ้าของสินค้าจึงอ้าง The Third parties right against Insurers Act ปี1930 ขึ้นว่าตามข้อเท็จจริงได้ปรากฏเงื่อนไขครบตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว สิทธิของผู้เอาประกันภัยจึงควรโอนมายังโจทก์ตามกฎหมาย อย่างไรก็ตามในประเด็นนี้ได้มีการนำคดีไปอนุญาโตตุลาการโดยคำตัดสินออกมาในลักษณะที่เป็นประโยชน์ต่อฝ่ายผู้ถูกระบุชื่อ(P&I Club)จึงได้มีการนำคดีขึ้นสู่ศาลโดยเจ้าของสินค้าที่ Queen's Bench Division และศาลได้ตัดสินให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้(P&I Club) โดยมีการอ้างถึงคดี Post Office v. Norwich Union fire Insurance society ซึ่งวางหลักว่าการที่บุคคลภายนอกจะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้นั้นจะต้องปรากฏความผิดของผู้เอาประกันภัยและตามข้อเท็จจริงก็ครบเงื่อนไขแล้ว ส่วนประเด็นที่สำคัญของคดีนี้ที่ว่าสิทธิใดที่จะโอนไปยังบุคคลภายนอกภายใต้กฎหมายฉบับนี้ ท่านผู้พิพากษาในชั้นนี้มีความเห็นว่า เมื่อสิทธิของผู้เอาประกันภัยต้องโอนไปยังบุคคลภายนอกตามกฎหมายนี้แล้วก็ย่อมหมายถึงสิทธิทุกประการของผู้เอาประกันภัยรวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนนี้ด้วย แต่เมื่อปรากฏว่าในคดีนี้ผู้รับประกันภัยในคดีเป็นP&I Club และตามกฎหมายของNew Castle P&I Club นั้นมีข้อสัญญา Pay to be paid อยู่ด้วยจึงมีปัญหว่าบุคคลภายนอกจะยังคงได้รับสิทธิดังกล่าวของผู้เอาประกันภัยภายใต้กฎหมายฉบับนี้อีกหรือไม่ ในที่สุดท่านผู้พิพากษา Stoughton LJ ได้ตัดสินว่ากรณีนี้ได้มีการโอนสิทธิของผู้เอาประกันภัยมาสู่บุคคลภายนอกแล้ว ท่านเห็นว่าหากไม่ตัดสินเช่นนี้คงเป็นเรื่องแปลกที่จะให้บุคคลภายนอกจะต้องมาขอใช้เพื่อการเรียกร้องของเขาเองและท่านเห็นว่าข้อสัญญาดังกล่าวนั้นน่าจะขัดต่อมาตรา 1(3) ของกฎหมายดังกล่าว

2) คดี The Parde Island¹⁰⁰ คดีนี้เป็นเรื่องที่พิพาทกันระหว่าง Socony Mobile Oil Co Inc and Other และ West of England Ship Owners Mutual Insurance Association Ltd.ซึ่งมีประเด็นของคดีเหมือนอย่างคดีข้างต้นกล่าวคือ บุคคลภายนอกได้อ้างว่าการนี้เป็นไปตามเงื่อนไขของกฎหมายปี1930 ที่วางไว้ ดังนี้ สิทธิของผู้เอาประกันภัยที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนนั้นจึงได้โอนมายังโจทก์แล้ว และบุคคลภายนอกที่เป็นผู้เริ่มคดีนี้ก็เจ้าของสินค้าเช่นเดียวกับคดีก่อน ข้อพิพาทดังกล่าวนี้ได้มีการนำคดีไปอนุญาโตตุลาการก่อนเนื่องด้วยมีข้อสัญญาดังกล่าวอยู่ และปรากฏว่าอนุญาโตตุลาการตัดสินไปในทางที่เป็นประโยชน์ต่อP&I Club เจ้าของสินค้าจึงได้นำคดี

¹⁰⁰ [2 Lloyd's Rep. 529,1987]

ไปสู่ศาล Queen's Bench Division และในคดีนี้ศาลได้ตัดสินว่าบุคคลภายนอกไม่อาจเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย (P&I Club) ได้ด้วยเหตุผลว่า กรณีนี้เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่อาจปฏิบัติตามกฎหรือข้อสัญญา pay to be paid ได้ ดังนั้นเท่ากับว่าผู้เอาประกันภัยไม่ได้ทำการปลดปล่อยความรับผิดชอบของตนและศาลเห็นว่าข้อสัญญาดังกล่าวไม่ได้ขัดต่อมาตรา 1(3) ของกฎหมายฉบับนี้ ดังนั้นเมื่อมีความชัดเจนว่าทางสมาคมมีข้อสัญญาดังกล่าวอยู่ และมีผลว่าผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนก็ต่อเมื่อจะต้องทำการจ่ายเงินให้แก่บุคคลภายนอกเสียก่อนและเงื่อนไขข้อนี้ยังคงมีเหมือนเดิมแม้ในสถานการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย เช่นนี้จึงไม่มีการโอนสิทธิใดๆ ภายใต้กฎหมายปี 1930 นี้ ศาลจึงยกฟ้องคดีดังกล่าว ต่อมาในชั้นอุทธรณ์ได้มีการรวมคดีทั้งสองไว้ด้วยกัน โดยคดีแรกนั้นได้ขึ้นสู่ศาลอุทธรณ์โดย P&I Club ส่วนคดีที่สองขึ้นสู่ศาลอุทธรณ์โดยเจ้าของสินค้า โดยความเห็นและคำตัดสินของทั้งสองคดีในชั้นนี้ สามารถสรุปได้ดังนี้ ผู้พิพากษาในชั้นศาลอุทธรณ์ คือ ท่านผู้พิพากษา Saville มีความเห็นตามผู้พิพากษาในชั้น Queen's Bench Division ของคดี The Parde Island ว่าตามข้อเท็จจริงของคดีแล้ว กรณีไม่อาจมีการโอนสิทธิใดๆ ตามกฎหมายปี 1930 เพื่อไปเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ เพราะเหตุที่ สิทธิของเจ้าของเรือผู้เอาประกันภัยนั้นยังไม่ได้เกิดขึ้นหรือ มีขึ้นก่อนที่จะมีการเลิกกิจการ ดังนี้ หากจะมีสิทธิอยู่สินค้านั้นก็เป็นเพียงสิทธิที่อาจจะมีขึ้นเท่านั้น(contingent right) และสิทธิดังกล่าวนี้จะมีได้ก็ต่อเมื่อมีการจ่ายเงินของผู้เอาประกันภัยให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้วอยู่ดี อย่างไรก็ตามศาลยังคงตัดสินให้เป็นประโยชน์ต่อบุคคลภายนอก กล่าวคือ ศาลเห็นว่าแม้กรณีจะเป็นเพียงสิทธิที่อาจจะมีขึ้นก็ตาม แต่ศาลใช้หลักความยุติธรรมตามธรรมชาติ(equitable principal) ดังนั้นศาลจึงเห็นว่าข้อสัญญาที่เป็นปัญหานี้ในตัวของมันเองไม่อาจเปลี่ยนสิทธิที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ได้ สุดท้ายศาลอุทธรณ์จึงได้ตัดสินให้บุคคลภายนอกสามารถอาศัยกฎหมายปี 1930 เรียกร้องต่อ P&I Club นั้นหมายความว่าคดีแรกนั้นมีลักษณะเป็นคำพิพากษายืน ส่วนคำพิพากษาในคดีที่สองนั้นถูกกลับ และต่อมาทั้งสองคดีนั้นได้มีโอกาสได้ขึ้นสู่ศาลสูงของอังกฤษ (House of Lord) โดย P&I Club ที่เป็นจำเลยอยู่ในคดีทั้งสองนั้น คดีได้ถูกตัดสินโดยท่านผู้พิพากษา 5 คนเต็มองค์คณะ¹⁰¹ คือ Lord Keith, Lord Barandon, Lord Ackner, Lord Goff และ Lord Jauncey โดยในชั้นนี้ได้มีการตั้งประเด็นปัญหาที่ต้องวินิจฉัย ดังนี้

¹⁰¹ ประมวล จันทรชิวะ, ประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพมหานคร:วิทยาลัยการขนส่งและโลจิสติกส์), น. 304.

1. สิทธิของสมาชิกที่มีต่อสมาคมในช่วงเวลาก่อนที่จะมีการเลิกกิจการซึ่งเกี่ยวกับความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกนั้นคือสิทธิอะไร
2. ข้อสัญญา Pay to be paid นั้นมีผลหรือมีใจความเป็นการหลีกเลี่ยงหรือไปเปลี่ยนแปลงซึ่งสิทธิของคู่สัญญาประกันภัยหรือไม่เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ถูกสั่งให้เลิกกิจการแล้ว ดังนั้น ข้อสัญญาดังกล่าวจะไม่มีผลตามมาตรา 1(3) หรือไม่
3. สิทธิของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อสมาคมที่จะได้อินมายังบุคคลภายนอกนั้น คือสิทธิใด เมื่อมีคำสั่งให้เลิกกิจการของผู้เอาประกันภัยแล้ว

ในประเด็นแรกนั้นอาจกล่าวได้ว่า ในศาลชั้นอุทธรณ์ได้มีการตัดสินอยู่บนฐานของหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติ(equitable principal) ดังนั้นผลจึงออกมาเป็นว่า สมาชิกผู้เอาประกันภัยมีสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากสมาคม แต่การอยู่บนพื้นฐานของหลักดังกล่าวกับการอยู่บนฐานของหลักกฎหมายนั้นย่อมแตกต่างกัน ดังนี้หากพิจารณาตามหลักกฎหมายย่อมหมายความว่าไม่ว่ากรณีจะเป็นอย่างไรผู้เอาประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปก่อนเท่านั้น จากนั้นจึงจะสามารถเรียกให้สมาคมชดใช้คืนแก่ตนได้ แต่แน่นอนว่าหากพิจารณาตามหลักความยุติธรรมแล้ว กรณีอาจเป็นว่าผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกเมื่อเขาเสียหายไปแล้วด้วยเห็นว่าสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ศาลเห็นว่าการที่ศาลอุทธรณ์ใช้หลักความยุติธรรมตามธรรมชาติในคดีดังกล่าวนี้ไม่ค่อยเหมาะสมนักเพราะปรากฏข้อสัญญา Pay to be paid อย่างชัดเจน สิทธิที่ผู้เอาประกันภัยมีต่อผู้รับประกันภัยก่อนได้มีการเลิกกิจการแล้วจึงเป็นเพียงสิทธิที่อาจจะเกิดขึ้นเท่านั้น

ส่วนในประเด็นที่สอง ศาลเห็นว่าในระบบการประกันภัยแบบP&Iนั้นเป็นที่ทราบกันดีว่าในความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยและรวมถึงระหว่างผู้เอาประกันภัยด้วยกันเองจะเป็นไปตามกฎของสมาคมนั้นๆ ดังนั้นการที่สมาชิกคนใดเกิดล้มละลายไป ก็ไม่ใช่ข้อเท็จจริงที่จะทำให้ผู้เอาประกันภัยหลุดพ้นจากหน้าที่ดังกล่าวนี้และสถานการณ์นี้ไม่เพียงพอที่จะเป็นการเปลี่ยนแปลงสิทธิหน้าที่ตามสัญญาแต่อย่างใด เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่สามารถปฏิบัติตามกฎข้อนี้ได้จึงไม่อาจมีสิทธิใดๆต่อผู้รับประกันภัย ท่านผู้พิพากษาในคดีนี้จึงมีความเห็นว่าข้อสัญญาดังกล่าวไม่ได้มีใจความที่จะเป็นการหลีกเลี่ยงการบังคับใช้ของกฎหมายฉบับนี้

โดยตรงเพราะเหตุที่ข้อสัญญาดังกล่าวไม่ได้มีผลเป็นการไปเปลี่ยนแปลงสิทธิของคู่สัญญาอันจะเป็นการขัดกับมาตรา 1(3)

ส่วนในประเด็นที่สามนั้น อาจกล่าวได้ว่า เมื่อผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเท่าใด บุคคลภายนอกก็มีสิทธิเท่านั้น บุคคลภายนอกจึงไม่มีสิทธิที่ดีไปกว่าผู้เอาประกันภัย ดังนั้น สิทธิที่โอนไปยังบุคคลภายนอกโดยผลของกฎหมายฉบับนี้จึงเป็นสิทธิที่อาจจะมีขึ้นเท่านั้นและเมื่อพิจารณาตามมาตรา 1 จะเห็นได้ว่า ผู้รับประกันภัยนั้นก็สามารถยกข้อต่อสู้ในเรื่องนี้ได้

นอกจากนี้ ยังมีการให้ความเห็นเพิ่มเติมจากท่านผู้พิพากษา Lord Goff ในทำนองว่า การที่จะให้บุคคลภายนอกมาชดใช้เงินให้แก่ตนเองเพื่อจะได้สิทธิในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยนั้นโดยสภาพย่อมทำไม่ได้ ดังนั้นการกำหนดหน้าที่ให้จะต้องจ่ายเงินตามกฎหมายของสมาคมนั้นจึงเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้หรือเรียกได้ว่าเป็นเรื่องที่หาประโยชน์มิได้ที่จะให้บุคคลมาจ่ายเงินให้แก่ตนเอง¹⁰² และร้องขอให้P&I Club ชดใช้ในภายหลัง¹⁰³ เพราะย่อมไม่มีใครทำการเช่นนี้เพื่อประโยชน์ของตัวเองอยู่ดี จึงเป็นเรื่องที่ช่วยไม่ได้ที่บุคคลภายนอกจะต้องถูกผูกพันตามข้อสัญญานั้นและไม่มีสิทธิไปด้วย เพราะบุคคลภายนอกไม่มีสิทธิที่ดีไปกว่าผู้เอาประกันภัย ดังนั้นจึงต้องได้รับการปฏิบัติในลักษณะเดียวกับผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นสมาชิกของP&I Club ส่วนในประเด็นที่เกี่ยวกับเรื่องของหลักความยุติธรรมตามธรรมชาตินั้นกรณีเห็นว่าจะไม่อาจนำมาปรับใช้ในความสัมพันธ์ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยได้ด้วยเหตุที่ต้องกล่าวอ้างว่าเมื่อทางผู้รับประกันภัยมีข้อสัญญาชัดเจนในเรื่องดังกล่าวกับผู้เอาประกันภัยและข้อสัญญานี้ก็มีผลบังคับได้ตามกฎหมายจึงจำต้องบังคับตามนั้น ดังนี้ ผู้รับประกันภัยคือP&I Clubย่อมมีสิทธิปฏิเสธที่จะไม่ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยได้ จากคำพิพากษาดังกล่าวมา สามารถสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

1. สิทธิที่ผู้เอาประกันภัยนั้นมีต่อผู้รับประกันภัย(P&I Club)ของตนเป็นเพียงสิทธิที่อาจจะมีขึ้นเท่านั้น (contingent right) ดังนั้นแม้ว่าจะมีการโอนสิทธิภายใต้ The Third parties right against Insurers Act ปี1930 สิทธิที่โอนไปจึงเป็นเพียงสิทธิที่อาจจะมีขึ้นและเมื่อบุคคลภายนอกไม่มีสิทธิที่ดีกว่าผู้เอาประกันภัย ตามหลักกฎหมายดังกล่าวผู้รับประกันภัยย่อม

¹⁰² Hazelwood, *P&I Clubs Law and Practice*, (Hong Kong: LLP, 2000), p.316.

¹⁰³ *Ibid*, p.317.

ยกข้อต่อสู้ได้ทุกประการ ข้อสัญญา Pay to be paid จึงเป็นข้อต่อสู้ที่ผู้รับประกันภัยมีสิทธิจะยกขึ้นได้ในฐานะที่ได้รับการพิจารณาแล้วว่าข้อสัญญาดังกล่าวไม่ขัดต่อมาตรา 1(3)

2. ข้อสัญญา Pay to be paid เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยอันเป็นเงื่อนไขในการจ่ายเงินของผู้รับประกันภัย ดังนั้น แม้ว่าสมาชิกของสมาคมจะต้องล้มละลายหรือเลิกกิจการไปก็ไม่มีพยานหลักฐานที่สิทธิที่จะได้รับการชดเชยจากสมาคมจึงยังคงเป็นสิทธิที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงตราบใดที่ยังไม่มีการปลดปล่อยหนี้ที่ดังกล่าวไว้โดยตัวของเขาเองไม่ใช่จากบุคคลภายนอกที่เสียหายหรือบุคคลอื่นใด เพราะหากเป็นเช่นนั้นย่อมหมายความว่ามีการผิดสัญญาเนื่องด้วยผู้เอาประกันภัยได้ตกลงไว้กับสมาคมแล้วว่าจะจ่ายก่อนเพื่อได้รับการคุ้มครองในภายหลังนั่นเอง

3. จุดประสงค์ของ The Third parties right against Insurers Act ปี 1930 นั้นมีขึ้นเพื่อเป็นการปกป้องบุคคลภายนอกแต่ก็ไม่ได้มีจุดประสงค์ที่จะให้บุคคลภายนอกมีสิทธิที่ดีกว่าผู้เอาประกันภัยแต่อย่างใด ดังนี้ จึงเป็นธรรมดาที่หากว่าผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิบุคคลภายนอกย่อมไม่มีสิทธิไปด้วย

จะเห็นได้ว่า การยึดหลักว่าบุคคลภายนอกนั้นสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัยอย่างเคร่งครัดทำให้บุคคลภายนอกไม่อาจมีสิทธิที่ดีไปกว่าผู้เอาประกันภัยแต่อย่างใด อาจกล่าวได้ว่าข้อสัญญาต่างๆในสัญญาประกันภัยทางทะเลโดยเฉพาะ Pay to be paid นั้นมีขึ้นเพื่อเป็นเครื่องมือในการป้องกันการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยโดยตรงจากผู้เสียหายซึ่งศาลเห็นว่าข้อสัญญาดังกล่าวใช้บังคับได้ ทำให้กฎหมายฉบับนี้ใช้ไม่ได้จริงในทางปฏิบัติ

2.กฎหมายของประเทศเยอรมัน

สำหรับกฎหมายเยอรมันนั้น จากการศึกษาพบว่าประเทศนี้ไม่ได้ยอมรับหลักเกณฑ์ที่ให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้อง P&I Club ได้ โดยในระบบกฎหมายเยอรมันมีกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยอยู่ 2 ฉบับที่จะยกมากล่าวในที่นี้คือ German Insurance Contract Code 1908 และ German Commercial Code ¹⁰⁴ โดยในเรื่องที่เกี่ยวกับการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยปรากฏตามมาตรา 157 (GICC 1908) กำหนดว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิได้รับการชดเชย

¹⁰⁴ Kastha, "Marine Transport Insurance in German Cargo Condition in comparison to the institute cargo clause and recent German court decision", Marine insurance at the turn of millennium, p.361 (Antwerp, 1999).

ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เป็นเรื่องของการประกันภัยความรับผิดชอบต่อร่างกายหรือการบาดเจ็บ และปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยได้ล้มละลายซึ่งก็เป็นประโยชน์แก่บุคคลภายนอกที่จะไม่ต้องไปเฉลี่ยหนี้ตามลำดับบุริมสิทธิในคดีล้มละลาย แต่กฎหมายดังกล่าวได้ยกเว้นไม่ใช้กับการประกันภัยทางทะเลปรากฏตามมาตรา 186 โดยการประกันภัยทางทะเลนั้นจะอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนั้น คือ German Commercial Code ซึ่งมักใช้ประกอบกับ General German Maritime Insurance Terms 1919 ด้วย แม้ว่าปัจจุบันนี้มีการเสนอให้บททวนประเด็นเรื่องนี้แต่ในที่สุดก็ยังคงแนวทางเดิมเอาไว้ ดังนั้นการประกันภัยทางทะเลจึงยังคงอยู่นอกขอบเขตของกฎหมายฉบับนี้ บุคคลภายนอกจึงไม่สามารถดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยรวมถึง P&I Club ได้ตามกฎหมายเยอรมัน ตัวอย่างคำพิพากษาที่สำคัญ คือคดี The Galcrest ซึ่งวางหลักว่าบุคคลภายนอกไม่อาจเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรงและมีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการมีผลของข้อสัญญาที่มักพบในกฎของ P&I Club คือข้อสัญญา Pay to be paid กล่าวคือ ในคดีนี้มีข้อเท็จจริงว่าบริษัทขนส่งบริษัทหนึ่งได้ทำการเช่าเรือและขนส่งสินค้าแต่ได้เกิดความเสียหายขึ้นระหว่างการขนส่งจากท่าเรือ Livorno ไปตุรกีเพราะห้องเครื่องยนต์นั้นใช้การไม่ได้เนื่องจากไม่ได้รับการดูแลซ่อมแซมที่ดีพอทำให้ต้องมีการลากจูงเรือเข้าท่าเรือหลบภัยจึงมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้น และมีการเรียกร้องเอาจากผู้เช่าเรือโดยผู้ส่งสินค้าเป็นผู้ฟ้องคดี ส่วนตัวเจ้าของเรือนั้นก็มีความรับผิดชอบจากการที่เครื่องยนต์ของเรือนั้นใช้การไม่ได้ซึ่งคดีนี้ได้ตัดสินโดยอนุญาโตตุลาการมาก่อน ดังนั้น ผู้เช่าเรือก็เลยมาเรียกร้องเอาค่าใช้จ่ายที่ตนจ่ายให้แก่ผู้ส่งสินค้าไปคืนจาก P&I Club (ของเจ้าของเรือ) เมื่อศาลได้พิจารณาจากกฎหมายขัดกันแล้วกฎหมายที่ใช้บังคับต่อสัญญาก็คือกฎหมายเยอรมันและเมื่อหลักกฎหมายเยอรมันไม่ได้มีการให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล อีกทั้งในประเด็นเรื่องความมีผลของข้อสัญญาดังกล่าวศาลได้วินิจฉัยแล้วเห็นว่า ข้อสัญญานี้ใช้บังคับได้ภายใต้กฎหมายของเยอรมัน เพราะข้อสัญญาดังกล่าวไม่ถือว่าขัดต่อหลักสุจริตอันเป็นหลักการพื้นฐานของประมวลกฎหมายแพ่งเยอรมัน เนื่องจาก ข้อสัญญานี้มีลักษณะเป็นเงื่อนไขที่เป็นมาตรฐานที่ใช้กันอยู่ในการประกันภัยทางทะเลอยู่เป็นปกติ เพราะแม้จะมีลักษณะเป็นการไปจำกัดสิทธิหน้าที่ตามสัญญา ก็จริงแต่ก็ไม่ได้ถึงขนาดทำลายหรือเป็นอันตรายต่อวัตถุประสงค์ของสัญญาคือไม่ได้เปลี่ยนแปลงหนี้หลักอันมีอยู่ตามสัญญาประกันภัยนั้น หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือศาลเห็นว่าการที่ผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกไปก่อนนั้นไม่ขัดต่อหลักสุจริตก็เพราะเหตุที่หนี้ของผู้รับประกันภัยเพียงแค่เปลี่ยนแปลงไปแต่ไม่ได้เป็นการจำกัดเพราะหนี้ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยนั้นเพียงแค่ถูกเลื่อนออกไป โดยผลของข้อสัญญา Pay to be paid จึงสรุปได้ว่าข้อสัญญาดังกล่าวมีผลใช้บังคับได้ นอกจากนี้ศาลยังเห็นว่า ผู้เอาประกันภัย

นั้นเองก็สามารถจะยืมเงินจากธนาคารมาใช้ไปก่อนล่วงหน้าก็ได้¹⁰⁵ ซึ่งในทางวิชาการมีการโต้แย้งถึงความเป็นไปได้ในการใช้ทางออกดังกล่าวว่าเป็นไปได้ยากเพราะนอกจากจะต้องอาศัยความยินยอมจากเจ้าหนี้รายอื่นแล้ว การทำเช่นนั้นย่อมทำให้ธนาคารกลายเป็นเจ้าหนี้รายใหญ่ของผู้เอาประกันภัยอีกรายหนึ่ง และธนาคารย่อมเรียกให้ผู้รับประกันภัยทำสัญญาแยกต่างหากเพื่อการรับชำระหนี้อันเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงของผู้เอาประกันภัยภายใต้สัญญาประกันภัย

3.3 การเสนอขอแก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและP&I Clubในบางประเทศ

ก. ประเทศอังกฤษ (สหราชอาณาจักร)

ในประเทศอังกฤษนั้นยอมรับหลัก Privity of contract มานานแล้วและเป็นเหตุที่ทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมในกรณีของการประกันภัยความรับผิดและมีการล้มละลาย The Third Parties Right against Insurers Act ปี1930 จึงมีขึ้นแต่เนื่องจากกฎหมายฉบับนี้สร้างความยุ่งยากและล่าช้าในการใช้สิทธิโดยเฉพาะอย่างยิ่งยังคงยึดหลักว่าไม่ว่ากรณีใดๆผู้เรียกร้องไม่อาจมีสิทธิดีกว่าผู้เอาประกันภัย ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้น คือ ไม่อาจใช้ประโยชน์ได้ในกรณีที่มีการยกข้อต่อสู้ทางเทคนิคขึ้นโดยเฉพาะในกรณีที่เป็นการประกันภัยทางทะเล เมื่อทางปฏิบัตินั้นอาจเรียกได้ว่า P&I Club ทุกแห่งนั้นก็มักมีกฎหมายข้อที่มีผลต่อการเรียกร้องของบุคคลภายนอกไม่ว่าจะเป็นข้อสัญญาอนุญาตไต่ตุลาการหรือข้อสัญญาPay to be paid ด้วยตระหนักถึงความบกพร่องของกฎหมายดังกล่าว จึงมีการจัดตั้งคณะกรรมการคือThe Law Commission and Scottish law Commission เพื่อทำหน้าที่พิจารณาแก้ไขกฎหมายต่างๆซึ่งในเรื่องนี้ได้มีการจัดทำรายงานฉบับหนึ่งขึ้นในปี 2001 ชื่อว่า the Consultation Paper (No.152) รายงานฉบับนี้ได้นำเสนอประเด็นปัญหาสำคัญอันเกิดจากการปรับใช้กฎหมายปี 1930 สามประการหลักๆ คือ 1.จากการที่กฎหมายกำหนดให้บุคคลภายนอกผู้เสียหายจะต้องพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยก่อนทำให้เป็นการสิ้นเปลืองเวลาและค่าใช้จ่ายและเงื่อนไขยังส่งผลกระทบต่อการรักษาสุขภาพบุคคลของผู้เอาประกันภัยซึ่งส่วนมากมักเป็นนิติบุคคลรวมถึงการนับอายุความอันเป็นการสร้างภาระแก่ผู้เรียกร้องมากเกินไป 2.เป็นที่ทราบกันดีว่ากฎหมายดังกล่าวไม่ได้มีวัตถุประสงค์ในการให้สิทธิที่ดีกว่าแก่บุคคลภายนอกผู้เรียกร้องแต่ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับการล้มละลายนั้น การยึดหลักดังกล่าวโดย

¹⁰⁵“Pay to be paid Rule”-Vorauszahlungsklauseln in der P&I Versicherung ,
Hunsa International Maritime Journal ,p.4(2007).

ปราศจากข้อยกเว้นย่อมส่งผลให้ต้องตีความกฎหมายตามตัวอักษรและก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้เสียหาย และ3.การที่กฎหมายบังคับให้ต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยก่อน ส่งผลให้การโอนสิทธิที่เกิดขึ้นตามกฎหมายนั้นต้องผูกติดอยู่กับเงื่อนไขดังกล่าวจึงทำให้สิทธิในการได้รับแจ้งข้อมูลตามกฎหมายฉบับนี้ไม่ทันต่อความต้องการตัดสินใจในการดำเนินคดีของบุคคลภายนอก ¹⁰⁶ จากนั้นจึงมีการศึกษาผลกระทบพร้อมทั้งได้มีความพยายามที่จะเสนอร่างกฎหมายแนบมากร่างงานด้วยและต่อมาได้ถูกนำมาแก้ไขปรับปรุงจนเกิดเป็นร่างกฎหมายปี 2010 ซึ่งมีทั้งหมด 21 มาตรา ¹⁰⁷สรุปตามตารางได้ดังนี้

เรื่อง	กฎหมายฉบับเก่า	ร่างกฎหมายฉบับใหม่
ขอบเขตการใช้บังคับของกฎหมาย	กรณีไม่ชัดเจนว่าคดีมีลักษณะระหว่างประเทศจะอยู่ภายใต้อำนาจกฎหมายนี้หรือไม่ นอกจากนี้ กฎหมายควรขยายไปใช้กับการประกันภัยต่อด้วยหรือไม่	มีการกำหนดให้กฎหมายดังกล่าวใช้ ในกรณีที่คดีมีลักษณะระหว่างประเทศได้ด้วยแต่ยังคงห้ามมิให้นำกฎหมายนี้ไปใช้ในการประกันภัยต่อ
สถานการณ์ซึ่งควรให้มีการให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัย	แต่เดิมนั้นสถานการณ์ซึ่งอยู่ภายใต้กฎหมายฉบับนี้จะไม่รวมถึงกรณีที่บริษัทพินสภาพบุคคลไปแล้ว หรือกรณีที่ยังไม่ล้มละลายแต่มีปัญหาทางการเงินและในกรณีที่เป็นเพียงห้างหุ้นส่วนที่ล้มละลายก็ไม่อยู่ในขอบเขตเช่นกันจึงทำให้ลดโอกาสในการเรียกร้อง ยิ่งไปกว่านั้นยังไม่ชัดเจนว่ากฎหมายจะมีผลใช้บังคับ	เงื่อนไขในการใช้สิทธินั้นยังคงเดิม คือ ต้องมีการล้มละลายแต่มีการเสนอให้สถานการณ์ที่ตกอยู่ภายใต้อำนาจกฎหมายฉบับนี้ให้กว้างขึ้น เช่น ควรขยายให้ใช้ในการเลิกกิจการในลักษณะที่เป็นการปรับโครงสร้างหนี้ หรือ ควรกำหนดให้กฎหมายนี้ใช้ในกรณีที่เป็นเรื่องของความรับผิดชอบตามสัญญาให้ชัดเจน เป็นต้น

¹⁰⁶ Robert Merkin, Practical Insurance Guidance: Insurance Law – An Introduction, (2007), pp. 312-313.

¹⁰⁷ Third parties (Rights against Insurers) Bill [HL], 2010
Retrieved from <http://services.parliament.uk/bill/2009-10.html>

	หรือไม่ ในกรณีที่เป็นความรับผิดที่เกิดขึ้นโดยความสมัครใจ	
วิธีการในการดำเนินคดี	แต่เดิมนั้น โดยกลไกของกฎหมายฉบับนี้เป็นการสร้างขั้นตอนแก่บุคคลภายนอกสองขั้นตอนคือ จะต้องดำเนินคดีกับผู้เอาประกันภัยเสียก่อนแล้วจากนั้นจึงจะมาเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ ดังนั้นสิทธิของบุคคลภายนอกจะมีขึ้นเมื่อมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้วเท่านั้น	ขั้นตอนการดำเนินคดีแบบเดิมจะถูกยกเลิก และแทนที่ด้วยการให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องแก่ผู้รับประกันภัยได้เลยคือไม่บังคับให้ต้องฟ้องผู้เอาประกันภัยก่อนก็ได้และสิทธิของบุคคลภายนอกจะมีขึ้นในทันทีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย โดยศาลจะพิจารณาทั้งสองประเด็นคือ เรื่องของความผิดของผู้เอาประกันภัยและขอบเขตการคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยไปพร้อมๆกัน โดยบุคคลภายนอกจะต้องผ่านกระบวนการที่เรียกว่า การขอออก Declaratory Relief เพื่อแสดงให้เห็นถึงสิทธิที่มีอยู่
การยกข้อต่อสู้ต่างๆของผู้รับประกันภัย	ผู้รับประกันภัยสามารถยกข้อต่อสู้ทุกประการที่มีต่อผู้เอาประกันภัยเพื่อที่จะปฏิเสธความรับผิดต่อบุคคลภายนอกไม่ว่าจะเป็นข้อต่อสู้ที่มีลักษณะทางเทคนิคหรือไม่ เนื่องจาก บุคคลภายนอกนั้นมีสิทธิตามกฎหมายได้โดยอาศัยสิทธิที่รับมาจากผู้เอาประกันภัย และยึดหลักการ ผู้รับโอนไม่มีสิทธิดีกว่า	ในส่วนของการยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยนั้น โดยเฉพาะ Pay to be paid Clause บุคคลภายนอกจะไม่ต้องถูกผูกพันอีกต่อไป แต่สำหรับประกันภัยทางทะเล กฎหมายจะคุ้มครองในกรณีที่เกี่ยวกับความเสียหายในชีวิตและร่างกายเท่านั้น

	ผู้รับโอนอย่างเคร่งครัด ทำให้กฎหมายไม่อาจสร้างความเป็นธรรมขึ้นได้ตามความมุ่งหมายของกฎหมายฉบับนี้	
การยกข้อต่อสู้ต่างๆของผู้รับประกันภัย		กรณีที่มีข้อสัญญาอนุญาตตุลาการปรากฏอยู่ในสัญญาประกันภัยบุคคลภายนอกผู้เรียกร้องยังคงต้องผูกพันตามข้อสัญญานี้หมายความว่าบุคคลภายนอกจะต้องขอให้มีการออก Declaratory Relief ผ่านกระบวนการอนุญาตตุลาการเสียก่อนเพื่อเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัย(ทางทะเล) แต่หากกรณีที่มีความผิดของผู้เอาประกันภัยได้ถูกพิสูจน์แล้วก่อนมีการล้มละลาย บุคคลภายนอกจะเข้าสู่กระบวนการอนุญาตตุลาการเพื่อเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ทันทีและหากในสัญญาประกันภัยมีข้อสัญญากำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติบางสิ่งซึ่งในขณะนั้นผู้เอาประกันภัยได้ล้มละลายไปแล้ว หากบุคคลภายนอกสามารถปฏิบัติแทนได้ให้ถือเสมือนว่าผู้เอาประกันภัยได้เป็นผู้ปฏิบัติเองแต่หากบุคคลภายนอกไม่อาจทำแทนได้ ให้ถือเสมือนว่ามีการกระทำตามข้อสัญญานั้นแล้ว นอกจากนี้ร่างกฎหมายฉบับนี้จะกำหนดขอบเขตในการรับโอนสิทธิอย่างชัดเจน คือสิทธิที่บุคคลภายนอก

		ได้รับนั้น จะไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายที่อาจมีขึ้นจากการต่อสู้คดีหรือค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการว่าจ้างที่ปรึกษาในกรณีที่ได้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการชดใช้ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามสัญญา
สิทธิในการได้รับแจ้งหรือได้ข้อมูลจากผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัย หรือบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้อง	แต่เดิมนั้นบุคคลภายนอกจะร้องขอข้อมูลได้ต่อเมื่อได้มีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้วเท่านั้นซึ่งบางครั้งอาจหลังจากผู้เอาประกันภัยล้มละลายไปแล้วจึงขาดข้อมูลในการตัดสินใจ	บุคคลภายนอกสามารถร้องขอข้อมูลได้ในชั้นแรกแม้ว่าสิทธินั้นยังไม่ได้โอนมายังบุคคลภายนอกก็ตามรวมทั้งมีความชัดเจนเกี่ยวกับสิทธิดังกล่าว เช่น ระยะเวลาในการจัดหาข้อมูล หรือบุคคลผู้มีหน้าที่ในการจัดหาข้อมูล เป็นต้น
การทำความเข้าใจ ตกลงยกเว้นกฎหมายโดยข้อสัญญา	แต่เดิมนั้นไม่มีความชัดเจนว่าจะมีการตกลงยกเว้นกฎหมายโดยอ้างว่าคดีนั้นอยู่ภายใต้กฎหมายต่างประเทศได้หรือไม่	มีความชัดเจนว่าบุคคลใดไม่อาจทำสัญญาเพื่อยกเว้นการใช้บังคับกฎหมายฉบับนี้ได้โดยตกลงให้ใช้กฎหมายต่างประเทศแทน
อายุความ	ผู้รับประกันภัยสามารถยกเรื่องการขาดอายุความเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบได้ทุกกรณี	ในกรณีที่บุคคลภายนอกยังสามารถดำเนินคดีกับผู้เอาประกันภัยซึ่งรวมถึงการดำเนินการโดยผ่านกระบวนการ Declaratory Relief หากได้กระทำภายในอายุความแล้ว ต่อมาผู้รับประกันภัยจะยกเป็นข้อต่อสู้ว่าคดีขาดอายุความไม่ได้

ในการแก้ไขกฎหมายเรื่องนี้¹⁰⁸ จากการทำแบบสอบถามเพื่อรับฟังความคิดเห็นรวมถึง ประเมินผลกระทบในการแก้ไขจากผู้ที่เกี่ยวข้องปรากฏว่าส่วนใหญ่เห็นด้วยที่กฎหมายเรื่องนี้ ควรได้รับการแก้ไขและเห็นว่าข้อเสนอต่างๆมีความเหมาะสมและเป็นธรรมต่อทุกฝ่ายแล้ว กล่าวคือเป็นผลให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องเสียเวลาในกรณีที่เป็นการเรียกร้องที่ไม่เป็นผล และ สำหรับเจ้าหน้าที่ในคดีล้มละลายย่อมจะได้ประโยชน์ทางอ้อมคือไม่ต้องกังวลว่าทรัพย์สินในคดีล้มละลายจะเข้าไปเกี่ยวกับการเรียกร้องของบุคคลภายนอก และแน่นอนว่าเมื่อกฎหมายฉบับนี้แต่เดิมก็มีความประสงค์จะสร้างโอกาสในการเรียกร้องให้มีการชดเชยค่าสินไหมแก่บุคคลภายนอกเพื่อมิให้บุคคลภายนอกต้องสูญเสียจำนวนเงินที่ควรได้รับอย่างเต็มความเสียหายหากมีการล้มละลาย ในปัจจุบันยังพยายามให้การดำเนินคดีตามกฎหมายนี้เป็นไปอย่างรวดเร็วและลดค่าใช้จ่ายลงโดยลดขั้นตอนในส่วนของการดำเนินในชั้นแรก ซึ่งจะเป็นผลดีทำให้ไม่ต้องขอให้มีการรักษาภาพบุคคลของผู้เอาประกันภัยเอาไว้เพราะอย่างไรเสียก็สามารถดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยได้และ แม้ว่าผู้เอาประกันภัยมิได้เข้ามาในคดีก็ต้องผูกพันตามคำพิพากษาด้วย นอกจากนี้ในประเด็นที่เกี่ยวข้องในเรื่องอายุความนั้นก็ช่วยไม่ให้เกิดปัญหาอย่างที่เคยปรากฏในคดี *Lefebvre v. White* [1 Lloyd 's Rep. 596,1990] เพราะอายุความที่ยังคงเกี่ยวข้องในกรณีนี้จะมีเพียงอายุความที่ใช้ระหว่างบุคคลภายนอกกับผู้เอาประกันภัยเท่านั้น แต่การแก้ไขนี้ย่อมทำให้เกิดผลกระทบไม่น้อยแก่บุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะผู้รับประกันภัย จึงมีผู้ตั้งข้อสงสัยกันว่า แท้จริงแล้ว การแก้ไขกฎหมายครั้งนี้ หากพิจารณาอย่างผิวเผินดูเหมือนเป็นการสร้างกระบวนการดำเนินคดีแบบขั้นตอนเดียวแต่ในรายละเอียดแล้วมิได้เป็นเช่นนั้น¹⁰⁹ ด้วยเหตุที่หากว่าความผิดของผู้เอาประกันภัยยังไม่ได้ถูกพิสูจน์ก่อนที่จะมีการล้มละลาย บุคคลภายนอกยังคงต้องดำเนินการเพื่อให้ได้มาซึ่งคำพิพากษาก่อนที่จะไปฟ้องผู้รับประกันภัย จึงเท่ากับไม่ได้มีความแตกต่างไปจากเดิมมากนัก และร่างกฎหมายมีความไม่ชัดเจนในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับข้อสัญญาอนุญาตตุลาการในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ดำเนินการดังกล่าวอยู่กับผู้รับประกันภัยและล้มละลายลง บุคคลภายนอกจะขอเข้าสู่กระบวนการนี้โดยผ่านการโอนสิทธิตามกฎหมายนี้ได้หรือไม่ นอกจากนี้ ในมุมมองของผู้รับประกันภัยได้มีการให้ข้อสังเกตที่น่าสนใจบางประการว่า การแก้ไขกฎหมายนี้เป็น

¹⁰⁸ Full Regulatory Impact Assessment Third Parties Against Insurers , Retrieved from www.bila.org.uk/lecture_scripts/greenstan.doc.

¹⁰⁹ สามารถดูรายละเอียดได้จาก แผนภูมิในการบังคับตามสิทธิของบุคคลภายนอกต่อผู้รับประกันภัย(ทางทะเล)ตามกฎหมายใหม่ได้ในภาคผนวกที่ 11

การทำให้โอกาสที่บุคคลภายนอกจะเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอนและกรณีมีส่วนสัมพันธ์โดยตรงกับสิทธิในการเรียกร้องของผู้รับประกันภัยจึงอาจเป็นเหตุให้ผู้รับประกันภัยเพิ่มเบี้ยประกันภัยขึ้นก็ได้ สุดท้ายอาจทำให้ผู้เอาประกันภัยบางรายไม่มีศักยภาพมากพอจะซื้อประกันภัยอีก ยิ่งไปกว่านั้น การประกันภัยทางทะเลแตกต่างจากการประกันภัยภายในประเทศซึ่งไม่มีความซับซ้อนในการเรียกร้องมากนัก กล่าวคือ การประกันภัยทางทะเลโดยเฉพาะแบบ P&I ถือเป็นการคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นได้ในหลายลักษณะและในเวลาเดียวกัน ผู้เสียหายจึงอาจมีหลายคนและอาจเรียกร้องในความเสียหายต่างลักษณะกันแต่กลับอยู่ภายใต้ความคุ้มครองหรือกรรมธรรม์เดียวกัน เช่นนี้จะมีการจัดลำดับการชำระหนี้อย่างไรและคดีที่มีการฟ้องจากบุคคลภายนอกรายหนึ่งจำเป็นต้องรอการพิจารณาคดีของบุคคลภายนอกรายอื่นๆซึ่งอาจดำเนินการอยู่ในเขตอำนาจศาลอื่นหรือไม่ ด้วยเหตุนี้ หากเกิดกรณีดังกล่าว มีข้อน่าคิดว่า คดีย่อมมีความยุ่งยากขึ้นไปอีก ซึ่งแม้จะมีการเสนอทางออกสำหรับปัญหาดังกล่าวแต่ดูเหมือนจะไม่ปรากฏอย่างชัดเจนว่าร่างกฎหมายใหม่จะจัดการอย่างไรกับปัญหาข้างต้น อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ ได้มีการประกาศใช้กฎหมายฉบับนี้แล้วเมื่อวันที่ 25 มีนาคม ค.ศ. 2010¹¹⁰

ข.มลรัฐนิวเจอร์ซีย์(ประเทศสหรัฐอเมริกา)

ในประเทศสหรัฐอเมริกานั้นมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองคนประจำเรือมานานแล้วกล่าวคือ มีกฎหมายหลายฉบับที่ทำให้สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากเจ้าของเรือได้ในกรณีที่มีความเสียหายแก่ชีวิตและร่างกายเกิดขึ้นและยังมีกฎหมายพาณิชย์นาวีทั่วไปในเรื่องนี้ด้วย แต่ในที่นี้จะกล่าวถึง The Merchant Marine Act 1915 และ 1920 เท่านั้น โดยเริ่มแรกสหรัฐอเมริกามีนโยบายที่จะส่งเสริมความปลอดภัยและคุณภาพชีวิตของบุคคลที่ทำงานบนเรือแต่กฎหมายปี 1915 นั้นยังไม่ครอบคลุมในกรณีที่ต้องมีการเรียกร้องจากลูกเรือด้วยกันหรือจากนายเรือที่กระทำการโดยประมาทเลินเล่อซึ่งเคยตัดสินไว้ในคดี Osceola และ คดี Chelentis v Luckenbach ต่อมาจึงได้มีการออกกฎหมายใหม่ในปี 1920 เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว กฎหมายนี้ได้กำหนดหน้าที่ของเจ้าของเรือที่มีต่อผู้ที่ทำงานประจำบนเรือโดยที่หน้าเหล่านั้นไม่อาจยกเว้นได้ ทั้งนี้เพื่อคุ้มครองบุคคลเหล่านั้นให้สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตอันสืบเนื่องจากการบาดเจ็บนั้นทั้งนี้เฉพาะความเสียหายที่เป็นตัวเงินเท่านั้น หากผู้เป็นเจ้าของเรือทำ

¹¹⁰ ดูภาคผนวกที่ 10

ผิคน้ำที่ หรือประมาทเลินเล่อ กฎหมายฉบับนี้ชื่อว่า The Merchant Marine Act 1920 หรือรู้จักกันในชื่อว่า The Jones Act ดังนั้นหากว่าเจ้าของเรือไม่กระทำตามหน้าที่ หรือ กระทำการโดยประมาทเลินเล่อ เช่น ไม่จัดทำมาตรการความปลอดภัยที่เพียงพอ ไม่ใช้ความเอาใจใส่ในการเลือกผู้ที่จะมาเป็นนายเรือและลูกเรือเป็นต้น ก็อาจต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อเยียวยาความเสียหายแก่บุคคลที่ทำงานบนเรือ โดยกฎหมายดังกล่าวนิยามคำว่าผู้ทำงานบนเรือ(Seaman)ว่าหมายถึงบุคคลที่ถูกจ้างแรงงานให้ทำงานประจำบนเรือ คืองานนั้นมีความเกี่ยวข้องกับตัวเรือหรือการเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางโดยลูกเรือนั้นอาจมีสัญชาติอื่นก็ได้ภายใต้เงื่อนไขว่าบุคคลนั้นไม่อาจเยียวยาความเสียหายโดยอาศัยกฎหมายในประเทศที่ตนมีสัญชาติอยู่หรือกฎหมายแห่งสถานที่ที่มีการละเมิดเกิดขึ้น และเรือนั้นหมายถึงเรือเดินทะเลทั่วไปจึงรวมถึงเรือเดินสมุทรเพื่อการท่องเที่ยวด้วย อย่างไรก็ดี เมื่อกฎหมายดังกล่าวอยู่บนพื้นฐานของละเมิด ดังนั้น หากว่ามีการเรียกร้อง ผู้เรียกร้องจะต้องมีการพิสูจน์แต่ศาลก็ไม่ได้ใช้มาตรฐานภาระการพิสูจน์ที่สูงมากนักและในกรณีที่ผู้เรียกร้องมีส่วนผิดอยู่ด้วยก็ไม่ห้ามที่จะเรียกร้องตามกฎหมายฉบับนี้ ส่วนอายุความในการเรียกร้องคือ 3 ปีนับแต่รู้ถึงการบาดเจ็บอันเกี่ยวข้องกับงานที่ทำนั้น

ดังนั้น ในกรณีที่มีการเรียกร้องตามกฎหมายฉบับนี้และได้คำพิพากษามาแล้วแต่เจ้าของเรือล้มละลาย จึงทำให้ผู้เรียกร้องต้องดำเนินคดีกับผู้รับประกันภัยทางทะเลแทน แต่ปรากฏว่ากฎหมายของมลรัฐนิวยอร์กคือDirect action statute (New York Insurance Law) มาตรา 167(4) ยกเว้นไม่ใช้ในการประกันภัยทางทะเลทุกกรณีจากการผลักดันของ American Institute of Marine Underwriters ด้วยการยกเหตุผลสนับสนุนหลายประการ เช่นการกล่าวอ้างว่าโดยปกติ the direct action statute มีผลต่อความได้เปรียบเสียเปรียบในการแข่งขันกับผู้รับประกันภัยต่างชาติ ในการกำหนดเบี้ยประกันภัยให้ต่ำกว่าได้ โดยอาศัยข้อสันนิษฐานว่ามลรัฐอื่นหรือประเทศอื่นนั้นไม่มีกฎหมายดังกล่าว แต่อย่างไรก็ตามกลับปรากฏว่าในเวลาต่อมามลรัฐอื่นนั้นได้ออกกฎหมายมาในลักษณะเดียวกันและไม่มีการยกเว้นการประกันภัยทางทะเลจากกฎหมายนั้น หรือกล่าวอ้างว่าในทางพาณิชย์นาวีเจ้าหนี้มีหลักประกันทางทรัพย์สินโดยวิธีการดำเนินคดีต่อทรัพย์สินหรืออยู่ในฐานะเจ้าหนี้ที่มีบุริมสิทธิทางทะเลจึงเป็นข้อได้เปรียบอยู่แล้วแต่ปรากฏว่าเมื่อพิจารณาในรายละเอียด The Jones Act นั้นไม่ได้ให้สิทธิผู้เรียกร้องให้ดำเนินคดีในทางทรัพย์สินรวมถึงการกล่าวอ้างว่าการเรียกร้องโดยตรงนั้นขัดต่อแนวปฏิบัติที่เป็นมาในทางพาณิชย์นาวีเพราะสัญญาที่มีลักษณะเป็นการประกันวินาศภัย แต่ก็มีผู้กล่าวว่าแท้จริงแล้ว Direct action statute ก็ใช้กับการประกันวินาศภัยอยู่แล้วและแต่เดิมมลรัฐนี้ก็ยอมรับให้มีการเรียกร้องโดยตรงในการประกันภัยทางทะเลได้เพื่อความ

เสมอภาค ดังนั้นจึงไม่ได้มีการแบ่งแยกความแตกต่างระหว่างประกันภัยความรับผิดชอบกับการประกันวินาศภัย จึงไม่ควรอาศัยเหตุนี้มายกเว้นการประกันภัยทางทะเลออกจากการประกันภัยประเภทอื่น ดังนั้นเมื่อต่อมาได้มีการแก้ไขโดยยกเว้นการประกันภัยทางทะเลจากกฎหมายนี้ทำให้ขาดกฎเกณฑ์สำหรับการบังคับตามคำพิพากษาตาม The Jone Act ซึ่งเป็นกฎหมายในระดับสหรัฐไปโดยปริยาย การเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงไม่อาจทำได้ ที่ผ่านมามีคดีที่จำต้องวินิจฉัยไปตามกฎหมายดังกล่าวโดยที่ศาลไม่ใช้อำนาจในการวางหลักกฎหมายในกรณีที่เกี่ยวข้องตามกฎหมายดังกล่าวเนื่องจากไม่ต้องการแทรกแซงธุรกิจประกันภัยทางทะเล เช่น คดี Ahmed v. American steamship Owner Mutual Protection and indemnity Association และ Miller v. American steamship Owner Mutual Protection and indemnity Association เป็นต้น ด้วยเหตุนี้ นักวิชาการในสหรัฐจึงเห็นว่าปัญหานี้เป็นสิ่งที่ควรได้รับการพิจารณาว่า การประกันภัยทางทะเลนั้นควรได้รับสิทธิพิเศษในการยกเว้นจากกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลทุกกรณีหรือไม่ เพราะ ในสถานการณ์เช่นนี้เท่ากับกฎหมายในระดับมลรัฐขัดต่อกฎหมายในระดับสหรัฐซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อคุ้มครองบุคคลที่สมควรได้รับการปกป้องเป็นพิเศษ สุดท้ายจึงเห็นกันว่านโยบายที่ต้องการคุ้มครองบุคคลภายนอกโดยอาศัย Direct action statute นั้นก็ควรใช้ในกรณีของการประกันภัยทางทะเลด้วยโดยเฉพาะที่เกี่ยวข้องกับการเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากการบาดเจ็บและการเสียชีวิต เนื่องด้วย การยกเว้นดังกล่าวไม่มีความสมเหตุสมผลดังกล่าวมาแล้ว จึงมีการเสนอทางออกว่า ในประเด็นปัญหาเรื่องนี้ รัฐสภาควรออกกฎหมายในระดับสหรัฐเพื่อให้สามารถบังคับตามคำพิพากษาจากการดำเนินคดีตาม The Jone Act ได้

ค. ประเทศโครเอเชีย

แต่เดิมมานั้น การเรียกร้องได้โดยตรงในการประกันภัยมีแต่กรณีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางจรวดเท่านั้นโดยปรากฏตามกฎหมายว่าด้วยหนี้ คือ Obligation Act ,1991 แต่ต่อมาได้ขยายไปในกรณีของการประกันภัยทางทะเลด้วย โดยมีการอธิบายกันว่า บุคคลภายนอกย่อมประสบความยุ่งยากในการเยียวยาความเสียหายจากการกระทำของเจ้าของเรือเนื่องด้วยโดยปกติแล้ว เรือลำหนึ่งนั้นมักดำเนินการโดยเจ้าของคนเดียวหรือบริษัทเดียว(The principal of one ship one company)จึงมีโอกาสล้มละลายได้สูงและมักไม่อาจหาตัวเจ้าของเรือได้ หลักกฎหมายในเรื่องนี้ปรากฏในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวิ คือ The Croatian Maritime Act 1994 มาตรา 756

วรรค 2 และ 3¹¹¹ โดยมีสาระสำคัญ สรุปได้ ดังนี้ ในกรณีที่มีการประกันภัยโดยมีความรับผิดชอบบุคคลภายนอกเป็นวัตถุประสงค์แห่งการประกันภัย บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้โดยตรงและไม่มีเงื่อนไขในเรื่องการล้มละลายของผู้เอาประกันภัย ลักษณะแห่งสิทธิที่ได้รับนั้นมีลักษณะเป็นเอกเทศ ดังนั้นข้อต่อสู้ในหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นข้อสัญญา pay to paid ข้อสัญญาอนุญาตไต่สวนการนั้นจะไม่มีผลต่อบุคคลภายนอก¹¹² และกฎหมายจะสันนิษฐานไว้ก่อนว่า ผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกแต่การชดเชยนั้นไม่อาจเกินกว่าจำนวนที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย โดยกฎหมายดังกล่าวนี้ใช้ได้ไม่ว่ากรณีเป็นการประกันภัยแบบบังคับหรือไม่ อย่างไรก็ตามต่อมาได้มีการทบทวนกฎหมายเรื่องนี้และได้มีการแก้ไขกฎหมายในส่วนนี้เสร็จสิ้นในปี 2004¹¹³ ส่งผลให้หลักกฎหมายในเรื่องนี้เปลี่ยนไป กล่าวคือ ได้มีการจำกัดการคุ้มครองบุคคลภายนอกให้เหลือเพียงกรณีที่เป็นการประกันภัยแบบบังคับเท่านั้น ซึ่งหมายความว่า การเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้โดยตรงในกรณีที่เป็นการประกันภัยแบบสมัครใจจะไม่มีอีกต่อไป ยกเว้นเพียงกรณีเดียวเท่านั้น คือ กรณีที่เป็นการเรียกร้องในความเสียหายต่อชีวิตและการบาดเจ็บเท่านั้น (ปัจจุบันปรากฏตามมาตรา 743 วรรค 2) นอกจากนี้ประเทศโครเอเชียยังเป็นภาคีของ Athens convention relating to Carriage of Passengers and their Luggage by sea 1974 ,1990 จึงได้มีบทบัญญัติรองรับในกรณีที่เป็นความเสียหายแก่ผู้โดยสารทางทะเลไว้ด้วย ปรากฏตามมาตรา 611-633 แห่งประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี และ

¹¹¹Third parties, as is the case in paragraph 1 of this article, may claim an indemnity directly from the insurer for the damage and/or loss sustained in an event for which the insured is liable, but only up to the amount insured.

The indemnity shall also be paid for the cost of measures taken on demand of the insurer and his representatives or in the agreement with them to contest unjustified or excessive claims by third parties., and also for the cost of reasonable measures taken by the insured for the same purpose without the agreement of the insurer or his representatives where such agreement could not be obtained in time.

¹¹²ศาลพาณิชย์ของประเทศโครเอเชียได้เคยมีคำพิพากษาไว้ในคดีCulic v. Croatian Osiguranjedd Filigala Rijeka Usigurnje Transport และ คดี Gulin v. Tandy Ore Limited.

¹¹³Draft law on the amendment of Maritime act ,the ministry of transportation and maritime affair Zagreb Report,(2001) pp.39-40.

ดังที่กล่าวมาแล้วว่าอนุสัญญาฉบับนี้ได้มีการเพิ่มเติมประเด็นเรื่องการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องได้โดยตรงซึ่งสหภาพยุโรปนั้นมีแผนที่จะเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาดังกล่าว จึงมีแนวโน้มเป็นอย่างสูงที่โครเอเชียจะเข้าเป็นภาคีด้วย เนื่องจากโครเอเชียมีความประสงค์จะเข้าเป็นสมาชิกของสหภาพยุโรป ดังนั้นในอนาคตอันใกล้อาจจะต้องมีการแก้ไขกฎหมายในส่วนนี้

ง. กฎหมายของประเทศสเปน

ในประเทศสเปน การที่บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยนั้นจะมีพื้นฐานความคิดจากหลักการรับช่วงสิทธิ บุคคลภายนอกจึงไม่อาจเรียกร้องอย่างเป็นอิสระได้โดยจะต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยและผู้เอาประกันภัยได้ล้มละลายทำให้ไม่สามารถดำเนินการชำระหนี้แก่บุคคลภายนอกได้ซึ่งในกรณีนี้มีความเห็นกันว่าเงินที่จะต้องจ่ายตามสัญญาแท้จริง ก็คือ ทรัพย์สินส่วนหนึ่งในกองทรัพย์สินของลูกหนี้จึงอาจกล่าวได้ว่ากรณีนี้ไม่เป็นธรรมต่อบุคคลภายนอกที่จะไม่ให้เขามีสิทธิเหนือกว่าเจ้าหนี้อื่นๆ ในเงินจำนวนที่เขาพึงมีสิทธิจะได้อยู่ เพราะการประกันภัยดังกล่าวเป็นการประกันภัยความรับผิดชอบจะเป็นประโยชน์แก่บุคคลภายนอกด้วยเช่นกัน ผู้รับประกันภัยจึงควรที่จะต้องจ่ายเงินแก่บุคคลภายนอกโดยทั้งผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยก็ควรต้องรับผิดชอบร่วมกันหรือแยกกันแล้วแต่กรณี¹¹⁴ หลักกฎหมายเรื่องนี้ปรากฏตาม Spanish Insurance Contract Act 1980 (SICA) มาตรา 76¹¹⁵ วางหลักให้บุคคลภายนอกหรือผู้สืบสิทธิของบุคคลภายนอกมีสิทธิดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยได้ในกรณีที่ได้พิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยแล้ว นอกจากนี้ยังมีบทบัญญัติเพื่อการบังคับตามสิทธิที่จะได้ตามกฎหมายนี้โดยกำหนดหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องให้บุคคลภายนอกได้ทราบหรือเข้าถึงรายละเอียดของสัญญาด้วย และอาจกล่าวได้ว่า สิทธิในการได้รับการชดเชยความเสียหายตามมาตราดังกล่าว เป็นสิทธิที่ดีกว่าผู้เอาประกันภัย เพราะ สิทธิที่ได้รับมาโดยกระบวนการตามมาตรานี้เป็นการให้สิทธิโดยบทบัญญัติของกฎหมาย และผู้รับประกันภัยจะไม่สามารถยกเอาข้อต่อสู้ที่มีความเฉพาะตัวขึ้นต่อสู้ต่อบุคคลภายนอกได้ เช่นว่า การที่ผู้เอาประกันภัยยังจ่ายเบี้ยประกันภัยไม่ครบหรือไม่แจ้งความเสียหายในทันทีที่เกิดวินาศภัย แต่หากเป็นข้อต่อสู้อื่นๆ ผู้รับประกันภัยยังคงยกอ้างได้อยู่

¹¹⁴ Noguero ,“ Third parties rights against insurers under Spanish law”, *The Journal of Business Law*, pp.711-712 (2004).

¹¹⁵ Article 76 “The injured party or their heir can take the direct action against insurers to demand a fulfillment of the obligation to indemnify”

เช่น สัญญาประกันภัยนั้นไม่สมบูรณ์เวลาเกิดภัยหรือได้จำกัดวงเงินความรับผิดชอบไว้ สรุปได้ว่ากฎหมายของสเปนยอมรับหลักการให้บุคคลภายนอกสามารถดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยได้โดยตรงในทุกกรณีที่เป็นการประกันภัยความรับผิดชอบ ดังนี้ คู่สัญญาประกันภัยคือผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะทำความตกลงบางอย่างเพื่อไปตัดสิทธิหรือมีผลกระทบทำให้บุคคลภายนอกหมดสิทธิไม่ได้ แต่ไม่มีความชัดเจนว่าจะนำกฎหมายดังกล่าวมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลด้วยหรือไม่ แม้จะมีนักวิชาการส่วนหนึ่งที่เห็นว่าควรนำกฎหมายดังกล่าวมาใช้ในการกรณีนี้ด้วย

ปัจจุบันนี้ประเทศสเปนกำลังอยู่ในช่วงของการเตรียมร่างกฎหมายใหม่ชื่อว่า The General Maritime Navigation Act เพื่อชำระสะสางกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพาณิชย์นาวีให้เป็นระบบมากกว่าเดิม ซึ่งในประเด็นที่เกี่ยวกับการให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเล มีการแบ่งการพิจารณาออกเป็น 3 วาระ โดยเริ่มแรกตามแนวทางของผู้ร่างกฎหมายฉบับนี้เห็นว่าเรื่องดังกล่าวมีพื้นฐานความคิดในการคุ้มครองบุคคลภายนอกอยู่แล้วและกรณีควรปรับใช้กฎหมายนี้กับP&I Club ด้วยซึ่งมีทั้งผู้สนับสนุนและคัดค้าน ในช่วงที่ 2 แนวทางในเรื่องนี้จึงหายไป แต่ในวาระสุดท้ายของการพิจารณากฎหมายฉบับนี้ได้มีการอภิปรายประเด็นนี้อีกครั้ง โดยมีผู้กล่าวว่าในรายงานการประชุมนั้นได้ปรากฏเหตุอันควรเชื่อได้ว่า ผู้ร่างมีเจตนาที่จะให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องหรือดำเนินคดีต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลได้โดยตรง¹¹⁶ แม้จะเป็นที่ทราบกันดีว่า ระบบการรับประกันภัยของP&I Clubมีความพิเศษอยู่หลายประการ แต่ก็ไม่มีเหตุผลใดที่ P&I Clubจะได้รับการปฏิบัติให้แตกต่างจากการประกันภัยในรูปแบบอื่นๆ ทั้งนี้เพื่อยืนยันสิทธิของบุคคลภายนอกในการได้รับชดใช้ความเสียหายอันเป็นข้อพิพาททางพาณิชย์นาวี(Maritime Claims)โดยแท้ หากว่าP&I Clubสามารถยกข้อตกลงบางประการขึ้นอ้างต่อบุคคลภายนอกได้เท่ากับเป็นการเปิดช่องให้มีการหลีกเลี่ยงความรับผิดชอบได้โดยอาศัยข้อตกลงตามสัญญา ผู้ร่างกฎหมายจึงพยายามที่จะสร้างระบบการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เป็นธรรม จึงอาจพอกล่าวได้ว่าแนวทางนี้ยังคงได้รับการยืนยันว่าเป็นเจตนารมณ์ของกฎหมายดังกล่าวแม้ถ้อยคำในบทบัญญัติของกฎหมายนั้นจะไม่ชัดเจนว่าจะใช้ในการกรณีประกันภัยทางทะเลโดยเฉพาะP&I Club ด้วยหรือไม่ก็ตาม

¹¹⁶ De Sas, "Will the new act allow direct action against insurers?",