

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

ในระบบการประกันภัยวินาศภัยนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็นสองลักษณะใหญ่คือการประกันภัยวินาศภัยทั่วไปกับการประกันภัยความรับผิด ข้อที่น่าสนใจ คือ แม้โดยส่วนมากแล้วการทำประกันภัยความรับผิดมักทำสัญญาในรูปแบบของการประกันภัยแบบความรับผิด (Liability Policy) หรือที่ในกฎหมายของหลายประเทศเรียกว่า การประกันภัยค่าจูน แต่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยอาจตกลงทำสัญญาในรูปแบบที่เรียกว่าการประกันภัยแบบวินาศภัยโดยแท้ (Indemnity Policy) ก็ได้ ซึ่งการทำสัญญาในรูปแบบดังกล่าวก่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ตรงกันข้ามกับการทำสัญญาในรูปแบบของการทำประกันภัยแบบความรับผิด (Liability Policy) อย่างสิ้นเชิง เนื่องจาก การทำสัญญาในรูปแบบของการประกันภัยแบบวินาศภัยโดยแท้ย่อมมีผลเป็นการสร้างเงื่อนไขในหนี้หรือหน้าที่ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยความรับผิดให้เป็นไปในลักษณะที่เป็นการชดเชยในความเสียหายอันเกิดจากผู้เอาประกันภัยจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกจึงเท่ากับเป็นการเปลี่ยนแปลงลักษณะพื้นฐานของหนี้ตามสัญญาประกันภัยความรับผิดอันหมายถึงผู้รับประกันภัยมีหนี้ (Debt) ที่จะชดเชยเมื่อผู้เอาประกันภัยนั้นถูกฟ้องคดีโดยการตกลงเช่นนั้นย่อมส่งผลต่อจุดเริ่มต้นของความรับผิดของผู้รับประกันภัยไปด้วย และทำให้บุคคลภายนอกผู้เสียหายไม่มีสิทธิเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัย จะเห็นได้ว่า แม้การทำสัญญาในรูปแบบนี้จะไม่ได้เป็นผลดีต่อบุคคลภายนอกอย่างชัดเจนแต่ก็ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อการเรียกร้องของบุคคลภายนอก โดยเหตุที่การทำสัญญาในรูปแบบดังกล่าวยังคงมีอยู่ในปัจจุบัน เนื่องจากมีข้อดีต่อผู้รับประกันภัยหลายประการ และประการที่สำคัญที่สุด ก็คือ ความมีประสิทธิภาพในการจัดการกับสิทธิเรียกร้อง โดยส่วนใหญ่การทำสัญญาในรูปแบบนี้มักพบในกรณีที่เป็นการประกันภัยทางทะเล กล่าวคือ การทำสัญญาในรูปแบบดังกล่าวใช้กันอย่างแพร่หลายในตลาดประกันภัยที่รับประกันภัยความรับผิดอันเกิดจากการเดินเรือและหมายรวมถึงการรับประกันภัยตัวเรือด้วยซึ่งก็เป็นสิ่งที่สอดคล้องกับกฎหมายประกันภัยทางทะเลและทางปฏิบัติที่มีมาแต่เดิมของผู้รับประกันภัยทางทะเล โดยเฉพาะในกรณีของ P&I Club จะมีข้อสัญญาชัดเจนในการบ่งชี้ถึงลักษณะของสัญญาประกันภัยความรับผิดที่ทำกับ P&I Club อาจกล่าวได้ว่าในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยสามารถปฏิบัติตามสัญญาข้อนี้ได้ การทำสัญญาในรูปแบบดังกล่าวย่อมเป็นการ

สมประโยชน์ด้วยกันทุกฝ่าย แต่อย่างไรก็ดี การทำสัญญาในรูปแบบดังกล่าวอาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมขึ้นได้ หากว่าผู้เอาประกันภัยล้มละลายไป เพราะเมื่อถูกพิทักษ์ทรัพย์แล้วจะหมดอำนาจในการจัดการทรัพย์สินของตนเองก็เท่ากับว่าจะไม่มีทางที่จะมีการชำระหนี้ให้แก่บุคคลภายนอกได้อีก ผลจะกลับกลายเป็นว่า การทำประกันภัยความรับผิดเอาไว้อย่างไม่ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ผู้ใดไม่ว่าจะเป็นผู้เอาประกันภัยซึ่งมีความประสงค์แต่เดิมที่จะป้องกันไม่ให้ทรัพย์สินของตนต้องถูกบังคับชำระหนี้จากการที่ตนมีความรับผิดตามกฎหมายหรือบุคคลภายนอกผู้ซึ่งได้รับความเสียหายอย่างแท้จริงจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยและควรได้รับผลดีจากการทำสัญญานั้นทั้งที่ในบางกรณีบุคคลภายนอกนั้นก็ได้พยายามดำเนินคดีต่อผู้เอาประกันภัยแล้ว การมีข้อสัญญาในลักษณะดังกล่าวจึงทำให้บุคคลภายนอกไม่มีโอกาสเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้เลยไม่ว่าในกรณีใดๆ แม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะล้มละลายไปหรือหลุดพ้นจากหนี้ตามกฎหมายล้มละลาย เรื่องนี้ไม่เพียงแต่เป็นปัญหาในทางทฤษฎีเท่านั้นแต่เป็นสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นจริงในทางปฏิบัติด้วยดังปรากฏในคำพิพากษาหลายฉบับในต่างประเทศ

เมื่อมาพิจารณากรณีปัญหานี้ตามกฎหมายไทย ก็ไม่มีคำตอบที่ชัดเจนว่า ตามกฎหมายประเทศไทยนั้น บุคคลภายนอกจะมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลโดยตรงหรือไม่ โดยเฉพาะในกรณีดังกล่าวข้างต้น สมควรจะให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลโดยตรงหรือไม่ เพียงใด และในกรณีใดบ้าง ยิ่งหากความรับผิดนั้นเป็นเรื่องของชีวิตและการบาดเจ็บก็ยิ่งเป็นเรื่องที่น่าเห็นใจ เนื่องจากตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย มาตรา 868 ได้วางหลักไว้ว่าให้การประกันภัยทางทะเลเป็นไปตามกฎหมายเฉพาะดังนั้นจึงรวมถึงการยกเว้นไม่นำเรื่องของการประกันภัยค่าจุนมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลด้วย ปัจจุบันนี้ประเทศไทยมีเพียงแต่ร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ... ซึ่งก็มีได้ให้คำตอบไว้และทำให้มีข้อน่าคิดว่าหากจะนำกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยค่าจุนมาใช้อย่างเทียบเคียงก็ไม่น่าจะเหมาะสมอันแสดงให้เห็นจากการที่กฎหมายยกเว้นไม่ให้นำเรื่องของการประกันภัยค่าจุนมาใช้ในการประกันภัยทางทะเล อาจพอกล่าวได้ว่าโดยนัยแล้วกฎหมายไทยไม่สนับสนุนให้มีการเรียกร้องโดยตรงอย่างกว้างขวางในกรณีนี้ อีกทั้งเมื่อไม่อาจนำกฎหมายที่ปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อันได้แก่เรื่อง หลักการรับช่วงสิทธิ หลักการโอนสิทธิเรียกร้อง หลักการใช้สิทธิเรียกร้องของลูกหนี้ หลักการแปลงหนี้ใหม่ หลักสัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกมาใช้กับกรณีปัญหาได้ รวมทั้งแม้หากจะนำมาปรับใช้ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยไม่ยกข้อต่อสู้จากลักษณะของตัวสัญญาเองก็ไม่อาจนำมาใช้ได้อย่างเหมาะสม เนื่องจากไม่สามารถนำมาใช้ในสถานการณ์ที่มีการล้มละลายเข้ามาเกี่ยวข้องและไม่ได้เป็นการให้สิทธิที่ดีกว่าแก่

บุคคลภายนอก จึงไม่มีกฎหมายใดที่เป็นฐานในการรองรับสิทธิของบุคคลภายนอกผู้เสียหายไม่ว่าจะเป็นการเรียกร้องความเสียหายในลักษณะใด จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษากรณีปัญหานี้ พบว่ามีข้อถกเถียงพอสมควรในประเทศต่าง ๆ มานานแล้ว ทั้งในระดับประเทศและระดับนานาชาติ เนื่องด้วยการประกันภัยทางทะเลมีความแตกต่างจากประกันวินาศภัยทั่วไป (Non-marine) หลายประการ ทำให้ในอดีตนั้น หลายประเทศมีความลังเลที่จะนำหลักการเรียกร้องโดยตรงมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลด้วย แต่ในที่สุดนักวิชาการในหลายประเทศได้มีความเห็นไปในทางที่ว่า แม้ว่าจะทำสัญญาในรูปแบบของการประกันภัยวินาศภัยโดยแท้แต่เมื่อมีการนำเอาความรับผิดมาเป็นวัตถุแห่งการเอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยทางทะเล ดังนั้น หากกรณีใดที่ผู้เสียหายควรมีสิทธิโดยชอบธรรมที่จะเรียกร้องให้มีการชดเชยความเสียหายให้แก่ตนได้ การเรียกร้องโดยตรงก็ควรอนุญาตให้กระทำได้ในกรณีนั้น จึงมีการพิจารณาแนวทางในการแก้ปัญหาเพื่อเยียวยาความเสียหายให้บุคคลภายนอกในข้อพิพาททางพาณิชย์นาวีต่างๆ ซึ่งมีทั้งในระดับประเทศและในระดับนานาชาติ โดยแบ่งออกเป็นมาตรการทางกฎหมายและไม่ใช้มาตรการทางกฎหมาย ดังนี้

1. แนวทางในการแก้ปัญหาด้วยมาตรการทางกฎหมาย

1) มาตรการทางกฎหมายในระดับกฎหมายภายใน

จากการศึกษาพบว่าแม้การให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยจะเป็นการยกเว้นหลัก Privity of Contract และมีผลเป็นการยกเว้นหลักผู้โอนไม่มีสิทธิดีกว่าผู้รับโอน แต่ด้วยบางประเทศเห็นว่าข้อสัญญาที่มีผลเป็นการกำหนดรูปแบบของสัญญา (Indemnity Clause) ไม่ได้มีผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดไปโดยอัตโนมัติ ดังนั้นหากให้ผู้รับประกันภัยอ้างข้อสัญญาดังกล่าวได้โดยเฉพาะในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย ย่อมก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมซึ่งความไม่เป็นธรรมที่เกิดขึ้นนี้สมควรที่จะได้รับการแก้ไข ไม่เช่นนั้น ผู้เสียหายย่อมไม่ได้รับความคุ้มครองใดๆ เลยเมื่อมีสถานการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น อีกทั้งหากพิจารณาลำดับการได้รับชำระหนี้ในคดีล้มละลายและลำดับการชำระหนี้ของเจ้าหนี้บุริมสิทธิทางทะเลแล้ว จะเห็นได้ว่าเจ้าหนี้ของผู้เอาประกันภัยบางรายนั้นแม้มีบุริมสิทธิทางทะเลอยู่แต่ยังมีโอกาสที่จะไม่ได้รับชำระหนี้และยังมีเจ้าหนี้ที่เป็นบุคคลภายนอกในความเสียหายบางลักษณะที่ไม่มีบุริมสิทธิทางทะเลและไม่มีฐานะเป็นเจ้าหนี้มีประกันตามกฎหมายล้มละลายอีกด้วย การให้สิทธิดังกล่าวแก่บุคคลภายนอกจึงเป็นวิธีการที่จะช่วยให้ได้รับชำระหนี้อย่างเต็มที่เท่าที่จะเป็นไปได้ และ อาจตั้งข้อสังเกตได้ว่า การให้มีการเรียกร้องโดยตรงนั้นไม่เพียงแต่แก้ไขความไม่เป็นธรรมแล้วยังเป็นผลดีโดยอ้อมกับผู้เอาประกันภัยรวมทั้งเจ้าหนี้อื่นของผู้เอาประกันภัยด้วย การเรียกร้องโดยตรงจากบุคคลภายนอกจึงน่าจะเป็นสิ่งที่ยอมรับได้ในบางกรณี ด้วยเหตุนี้ในบางประเทศจึงเห็นควรบรรเทา

ปัญหานี้ด้วยการมีมาตรการทางกฎหมาย แต่อย่างไรก็ตาม กฎหมายของแต่ละประเทศนั้นมีความหลากหลายเป็นอย่างมาก และมีระดับของความเคร่งครัดจากน้อยไปมาก สรุปได้ดังนี้

สำหรับกลุ่มแรกนั้นคือ กฎหมายของประเทศอังกฤษที่มีการให้สิทธิอย่างจำกัด เนื่องจาก The third parties right (against insurers) Act 1930 ได้กำหนดเงื่อนไขการโอนสิทธิของผู้เอาประกันภัยไปยังบุคคลภายนอกรวมทั้งรายละเอียดอื่นๆที่มีความเกี่ยวข้อง โดยยึดหลักที่ผู้รับโอนสิทธิย่อมไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอนอย่างไม่มีข้อยกเว้น ผลสุดท้ายบุคคลภายนอกจึงไม่อาจใช้กฎหมายฉบับนี้ได้ในทางปฏิบัติ และเป็นที่ทราบกันดีว่าการประกันภัยทางทะเลนั้นได้พัฒนาและเติบโตขึ้นในประเทศนี้โดยเฉพาะผู้รับประกันภัยแบบสหการในรูป P&I Club นั้นตั้งอยู่ในประเทศอังกฤษหรือจดทะเบียนตามกฎหมายอังกฤษเป็นจำนวนมาก จึงเป็นธรรมดาที่จะมีทัศนคติที่เป็นลบต่อกฎหมายนี้ การตีความข้อสัญญาต่างๆโดยเฉพาะ Pay to be paid rule จึงเอื้อประโยชน์ต่อฝ่ายผู้รับประกันภัยและแม้ปัจจุบันนี้ กฎหมายดังกล่าวจะได้รับการแก้ไขเพื่อสร้างโอกาสในการบังคับตามสิทธิของบุคคลภายนอกให้มากยิ่งขึ้น แต่ก็ยังคงมีขอบเขตการใช้ในกรณีที่เป็นการประกันภัยทางทะเลอย่างเคร่งครัด

สำหรับกลุ่มที่สองเป็นกฎหมายที่ให้สิทธิอย่างมีขอบเขต คือกฎหมายของประเทศนอร์เวย์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้มี 2 ฉบับ คือ The Norwegian Marine Insurance Plan ซึ่งเป็นกฎหมายที่วางหลักเกี่ยวกับความสัมพันธ์ของเอกชนและเอกชนด้วยกันในสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้น ส่วนฉบับที่ 2 คือ Norwegian Insurance Contract Act 1989 (NICA 1989) โดยก่อนที่จะมีกฎหมายฉบับนี้ได้เคยมีกฎหมาย ปี 1930 วางหลักในเรื่องนี้มาก่อน และปัจจุบันคือกฎหมายฉบับปี 1989 จึงเป็นที่ชัดเจนว่าประเทศนอร์เวย์มีหลักกฎหมายในเรื่องของการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยอันปรากฏตามมาตรา 6 ของ chapter 7 ซึ่งนำมาใช้ในการประกันภัยทางทะเลด้วยและใช้ได้ไม่ว่าเป็นกรณีประกันภัยแบบบังคับหรือไม่ (Compulsory Insurance) โดยกฎหมายดังกล่าวอยู่บนหลักการของการโอนสิทธิโดยผลของกฎหมาย และเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย กรณีเช่นนี้ผู้รับประกันภัยจะยกข้อสัญญาใดๆมาตัดสิทธิของบุคคลภายนอกในการเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลและ P&I Club ไม่ได้ ซึ่งกฎหมายของประเทศฝรั่งเศส กฎหมายของประเทศโครเอเชียและรัฐคิวเบค(ประเทศแคนาดา)ก็จัดอยู่ในกลุ่มนี้ แนวทางของประเทศดังกล่าวจึงแตกต่างจากของประเทศอังกฤษ

สำหรับกลุ่มสุดท้ายนั้น กล่าวได้ว่าเป็นกฎหมายที่ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยรวมถึง P&I Club อย่างกว้างขวางโดยเฉพาะในมลรัฐ Louisiana นั้นเป็นกฎหมายที่

ให้สิทธิอย่างกว้างขวางที่สุดเมื่อเทียบกับมลรัฐอื่นๆรวมถึงเครือรัฐเปอร์โตริโกที่มีกฎหมายเรื่องนี้ โดยมีหลักการสำคัญคือ กฎหมายของมลรัฐดังกล่าวได้ให้สิทธิบุคคลภายนอกอย่างเป็นเอกเทศ ออกจากสัญญาประกันภัย จึงไม่มีเรื่องการล้มละลายและเรื่องของการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยเป็นเงื่อนไขแห่งการใช้สิทธิเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยตามกฎหมาย(เว้นแต่กฎหมายของมลรัฐ California และAlabama ยังคงมีเงื่อนไขที่สอง) กล่าวคือ กฎหมายในเรื่องนี้เป็นการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับประกันภัยและบุคคลภายนอกขึ้นใหม่นั้นเอง

2)มาตรการทางกฎหมายในระดับระหว่างประเทศ

ดังที่กล่าวแล้วข้างต้นว่าพัฒนาการของการให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงนั้นแท้จริงแล้ว เริ่มต้นจากระบบกฎหมายภายในก่อนและในหลายประเทศมีการศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการนำหลักนี้ไปปรับใช้กับการประกันภัยความรับผิดในการประกันภัยทางทะเลซึ่งต่อมาก็ได้รับการยอมรับให้นำมาใช้ได้ แต่ในรายละเอียดของหลักเกณฑ์การให้สิทธินั้นมีความหลากหลายจึงเคยมีผู้เสนอให้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศหรือนุสัญญาเกี่ยวกับประเด็นปัญหาเรื่องนี้ไม่เช่นนั้น ย่อมไม่อาจมีกฎเกณฑ์ที่เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่ายและเป็นไปในทิศทางเดียวกันได้ ในที่สุด ประเด็นปัญหานี้จึงถูกนำไปพิจารณาในระดับระหว่างประเทศโดยมีองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)เป็นผู้รับผิดชอบและประสานงาน ดังจะเห็นได้ว่า ปัจจุบันมีอนุสัญญาหลายฉบับที่มีหลักการดังกล่าวอยู่ แต่อนุสัญญาเหล่านั้นเน้นไปยังผู้เสียหายที่เป็นรัฐมากกว่า เอกชน ยกเว้น Maritime Labour Convention, 2006

2. แนวทางในการแก้ไขปัญหาด้วยมาตรการอื่นๆ

1) ข้อเสนอให้ทำบันทึกความเข้าใจ(Memorandum of Understanding)

ในการเยียวยาความเสียหายให้กับผู้เสียหายโดยเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับข้อสัญญาPay to be paid นั้นเคยมีผู้เสนอให้มีการทำบันทึกความเข้าใจโดยให้ผู้แทนจากภาคส่วนต่างๆที่เกี่ยวข้องไม่ว่าจะเป็นฝ่ายเจ้าของเรือ ฝ่ายผู้รับประกันภัย ฝ่ายผู้เสียหายและผู้ที่ทำหน้าที่รักษาผลประโยชน์ให้แก่เจ้าหนี้คนอื่นในคดีล้มละลายเพื่อหาแนวทางปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย เช่นว่าอาจกำหนดแนวทางการใช้ดุลยพินิจของผู้รับประกันภัย(P&I Club)ในกรณีที่มีการล้มละลายเกิดขึ้น แต่ข้อเสนอดังกล่าวก็ไม่ได้ถูกนำมาพิจารณาอย่างจริงจังและเจียบหายไป ด้วยหลายฝ่ายอาจตระหนักว่า แนวทางนี้ไม่อาจแก้ปัญหาในระยะยาวได้ เนื่องจาก ไม่ได้มีผลผูกพันให้ต้องปฏิบัติตาม เมื่อมีเหตุเกิดขึ้นจริง

2) ปรับทิศทางของสัญญาประกันภัยความรับผิดที่ใช้ในการประกันภัยทางทะเล

เป็นที่น่าคิดว่า เนื่องจากการทำสัญญาประกันภัยความรับผิดในรูปแบบของ Liability Policy ก็มีข้อดีต่อผู้เอาประกันภัยและบุคคลภายนอกหลายประการโดยประการสำคัญก็คือผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับภาระเกี่ยวกับทางคดีเลย ส่วนบุคคลภายนอกก็สามารถเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยได้ด้วย ดังนั้นหากในอนาคตผู้รับประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยมีศักยภาพที่จะรับประกันภัยแบบเดียวกับที่ P&I Club เสนอให้ความคุ้มครองหรือมีการจัดตั้ง P&I Club ขึ้นในประเทศไทย อาจมีความเป็นไปได้ที่จะมีการคุ้มครองในรูปแบบของ Liability Policy เนื่องจากองค์กรผู้รับประกันภัยรวมทั้งสัญญาและกรรมธรรมที่จะนำมาใช้จะต้องอยู่ภายใต้การดูแลของหน่วยงานของรัฐและมีการให้ความเห็นชอบก่อน โดยองค์กรที่ทำหน้าที่ดังกล่าวอาจปรับเปลี่ยนรูปแบบของการเสนอให้ความคุ้มครองให้มีลักษณะเดียวกับการประกันภัยค้าจนเพื่อให้สอดคล้องต่อความต้องการของผู้เอาประกันภัยก็ได้ แต่อย่างไรก็ตาม การปรับเปลี่ยนเช่นนั้นอาจกล่าวได้ว่าไม่มีความเหมาะสมต่อข้อพิพาททางพาณิชย์นาวีซึ่งมักประกอบด้วยการเรียกร้องหลายลักษณะในขณะเดียวกันและมีความซับซ้อน จึงอาจส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการจัดการการเรียกร้องได้และทำให้เกิดความลำบากในการบริหารความเสี่ยงของผู้รับประกันภัยเอง นอกจากนี้ ในกรณีของการตั้ง P&I Club นั้นย่อมมีผลดีในแง่ที่เจ้าของเรือในประเทศอาเซียนด้วยกันอาจสนใจที่จะเข้าเป็นสมาชิกทำให้มีเงินไหลเข้าประเทศและเงินดังกล่าวย่อมหมุนเวียนอยู่ในระบบเศรษฐกิจไทย แต่หากมีการปรับทิศทางของสัญญา อาจก่อให้เกิดปัญหาสภาพคล่องต่อวงจรการเงินของ P&I Club ได้เพราะขนาดของจำนวนเงินสมทบนั้นคงมีไม่มากพอที่จะชดใช้ในทันทีที่ผู้เอาประกันภัยถูกเรียกร้องจากบุคคลภายนอก

3) การขอกู้ยืมเงินรวมถึงการขออนอมหนี้และการทยอยชำระหนี้เป็นงวดๆ

สำหรับความเป็นไปได้ในการขอกู้ยืมเงินจากผู้อื่น(ธนาคาร)นั้น จากการศึกษาพบว่า ข้อเสนอที่มีความเป็นไปได้้น้อยมาก เนื่องจาก เจ้าหนี้รายอื่นในคดีล้มละลายจะต้องยินยอมเพราะการทำเช่นนั้นย่อมทำให้ธนาคารจะกลายเป็นเจ้าหนี้รายใหญ่ของผู้เอาประกันภัยอีกรายหนึ่งและธนาคารย่อมเรียกให้ผู้รับประกันภัยทำสัญญาแยกต่างหากเพื่อการรับชำระหนี้ของธนาคารอันเกี่ยวข้องกับความรับผิดของผู้เอาประกันภัยภายใต้สัญญาประกันภัยนั้น ซึ่งแนวทางนี้ย่อมต้องอาศัยความร่วมมือจากเจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ในการจัดการทรัพย์สินเพื่อสร้างความพอใจให้แก่เจ้าหนี้รายอื่นด้วยการคำนวณจำนวนทรัพย์สินไว้ล่วงหน้าด้วยในขณะเดียวกันซึ่งในทางวิชาการมีการโต้แย้งว่าแนวทางนี้ไม่อาจช่วยเยียวยาความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกได้เพราะการจัดการเพื่อให้ได้รับการชดใช้ความเสียหายมักไม่ได้รับความสนใจจากผู้ที่อยู่ในกระบวนการในคดี

ล้มละลายมากนัก เพราะไม่ได้มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องโดยตรง และไม่เป็นไปได้อย่างที่จะใช้วิธีการนี้ หากผู้รับประกันภัยคือ P&I Club เพราะ P&I Club มักกล่าวอ้างว่าหน้าที่ในการจ่ายเงินตามกฎหมายของ P&I Club จะต้องเป็นเงินของผู้เอาประกันภัยเองเท่านั้น นอกจากนี้หากผู้เอาประกันภัยจะขอประนอมหนี้และนำเงินในกองทรัพย์สินไปจ่ายแก่บุคคลภายนอกก่อนแล้วจะขอนำเงินที่จะได้รับจากผู้รับประกันภัยไปชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้คนอื่นก็ย่อมต้องอาศัยความยินยอมของเจ้าหนี้คนอื่นจึงนำไปสู่ข้อเสนออีกประการ คือ ถ้าผู้เอาประกันภัยยังพอจะมีทรัพย์สินที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้บางส่วน กรณีอาจมีการเจรจาขอชดเชยค่าเสียหายแบบทยอยจ่ายเป็นงวดๆ ให้แก่ผู้เสียหายและจากนั้นผู้เอาประกันภัยค่อยเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดเชยคืนตามส่วนและนำเงินดังกล่าวไปชำระหนี้แก่เจ้าหนี้คนอื่นอีกที ซึ่งการแบ่งชำระหนี้จะกระทำไปจนกว่าจะครบจำนวนเงินที่มีซึ่งหมายความว่า การได้รับชำระหนี้ นั้นอาจไม่เต็มจำนวนหากมีผู้เสียหายหลายคนและผู้เสียหายจะไม่มีโอกาสที่จะได้รับการชดเชยเต็มตามความเสียหายที่เกิดขึ้น

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาแนวทางในการแก้ไขปัญหาลแล้ว พบว่าแนวทางในการแก้ไขปัญหามีแนวโน้มอย่างชัดเจนที่จะใช้มาตรการทางกฎหมายไม่ว่าจะในระดับกฎหมายระหว่างประเทศหรือกฎหมายภายในเพื่อจัดการกับกรณีปัญหาดังกล่าว อนึ่ง มีข้อสังเกตว่าพัฒนาการของกฎหมายในระดับระหว่างประเทศ มีแนวโน้มที่ปรับเปลี่ยนระบบการประกันภัยอันเกี่ยวกับข้อพิพาทในทางพาณิชย์นาวีจากการประกันภัยแบบสมัครใจไปสู่แบบบังคับและขยายขอบเขตในการให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงในกรณีที่เป็นการเรียกร้องในความเสียหายจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตไม่ว่าจะสืบเนื่องมาจากข้อพิพาททางพาณิชย์นาวีใดก็ตาม ดังนั้น สำหรับการเรียกร้องในบางลักษณะที่มีอนุสัญญารองรับแล้ว การพิจารณาเข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาที่มีประเด็นเรื่องนี้อยู่ด้วยก็น่าจะเป็นอีกทางเลือกในการแก้ไขปัญหาก็ได้ แต่ดังที่ผู้เขียนได้เคยกล่าวไว้ในบทที่ 4 ข้อ 4.4(3) ว่าอาจมีกรณีที่อนุสัญญานั้นๆ ยังไม่มีผลบังคับในเร็ววันนี้หรือในกรณีที่ประเทศไทยยังอยู่ระหว่างการพิจารณาความเหมาะสมในการเข้าเป็นภาคี ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า การมีกฎหมายภายในเรื่องนี้เป็นของตนเองก็น่าจะเป็นทางออกที่ดีที่สุดสำหรับประเทศไทยแม้ว่าประเด็นดังกล่าวยังไม่ใช่ปัญหาเร่งด่วนในขณะนี้ก็ตาม แต่อย่างน้อยที่สุดการมีหลักกฎหมายอย่างชัดเจนย่อมเป็นการแก้ปัญหาในระยะยาวเนื่องจากการจัดการกับกรณีปัญหาได้อย่างครบถ้วนในทุกแง่มุม จึงมีส่วนช่วยในการเติมเต็มช่องว่างของกฎหมายที่มีอยู่ และเป็นการรองรับต่อการเข้าเป็นภาคีของ

อนุสัญญาหลายฉบับที่ให้สิทธิเรียกร้องโดยตรงด้วย อย่างไรก็ตาม ในกรณีที่ระบบการประกันภัยนั้นเป็นการประกันภัยแบบสมัครใจ อาจต้องประสบกับภาวะในการชั่งน้ำหนักระหว่างผลประโยชน์ทางธุรกิจโดยรวมกับการคุ้มครองผลประโยชน์ของสาธารณะอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ซึ่งไม่อาจกล่าวได้ว่าเรื่องใดสำคัญกว่ากัน เนื่องด้วยธุรกิจประกันภัยทางทะเลของไทยนั้นยังคงต้องพึ่งพิงตลาดประกันภัยในต่างประเทศอยู่ การมีกฎหมายในเรื่องนี้อาจมีผลทางจิตวิทยากับผู้รับประกันภัยในต่างประเทศรวมถึงผู้รับประกันทางทะเลที่รับประกันภัยต่อจากผู้รับประกันภัยในประเทศไทย จึงมีข้อน่าจะคิดว่าประเทศไทยควรมีจุดยืนในเรื่องนี้อย่างไร ซึ่งจากที่ผู้เขียนได้ศึกษากฎหมายของหลายประเทศแล้ว เห็นว่าควรนำหลักการและแนวคิดอันเป็นส่วนดีของกฎหมายประเทศนอร์เวย์และกฎหมายใหม่ของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบในเรื่องนี้ เนื่องจากกฎหมายของประเทศดังกล่าวได้ให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องต่อผู้รับประกันภัยได้ในขอบเขตที่เหมาะสม กล่าวคือ กฎหมายของทั้งสองประเทศคุ้มครองอย่างแท้จริงในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายเท่านั้นซึ่งหมายถึงสถานการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยมีหนี้สินล้นพ้นตัวจนไม่สามารถจะกลับมาสู่สถานะทางการเงินที่ดีได้อย่างถาวร ซึ่งสิทธิดังกล่าวนี้สามารถใช้ได้ในความเป็นจริงโดยสะท้อนจากการที่ผู้รับประกันภัยไม่สามารถที่จะยกข้อต่อสู้ที่เป็นการปฏิเสธในการเรียกร้องอย่างสิ้นเชิงได้แต่ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะหักเงินจำนวนหนึ่งที่จะต้องมีการชดเช้แก่บุคคลภายนอกผู้เสียหายตามสัญญาประกันภัยได้ และข้อน่าสนใจหนึ่งซึ่งเป็นส่วนดีของกฎหมายนอร์เวย์คือมิได้บังคับให้ต้องมีการพิสูจน์ความผิดของผู้เอาประกันภัยมาก่อนไม่ว่าทางตรงหรือทางอ้อม ระบบเช่นนี้มีข้อดีคือไม่เป็นการทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายทั้งยังก่อให้เกิดผลดีต่อผู้รับประกันภัยเองด้วยเพราะเรื่องสามารถเสร็จสิ้นไปได้ในคราวเดียวกันอันจะป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาการขัดกันของคำพิพากษาด้วย รวมถึงกฎหมายได้สร้างระบบในการเรียกร้องโดยตรงที่อำนวยความสะดวกแก่บุคคลภายนอก โดยการมีสิทธิตามกฎหมายดังกล่าวนั้นจะเป็นไปในลักษณะของการโอนสิทธิโดยผลของกฎหมายเท่านั้นจึงไม่ถึงขนาดสร้างสิทธิของบุคคลภายนอกขึ้นใหม่เป็นเอกเทศอย่างในมลรัฐ Louisiana ซึ่งทำให้ผู้เรียกร้องสามารถดำเนินคดีกับผู้รับประกันภัยในทางละเมิดได้ด้วย ส่วนนี้จึงเป็นสิ่งที่ไม่เหมาะสมเนื่องด้วยสิทธิในการเรียกร้องโดยตรงเป็นข้อยกเว้นและกรณียังคงมีฐานจากสัญญาประกันภัย (ทางทะเล) อยู่ นอกเหนือจากที่กล่าวมาข้างต้นแล้วกฎหมายของนอร์เวย์ยังมีข้อน่าสนใจอีกประการซึ่งไม่ปรากฏในกฎหมายของประเทศอื่น คือในกรณีที่เป็นการประกันภัยแบบสมัครใจและบุคคลภายนอกมีความสัมพันธ์กับผู้เอาประกันภัยในเชิงพาณิชย์ กฎหมายยังเปิดช่องให้บุคคลภายนอกมีสิทธิที่จะละสิทธิในการเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยที่กฎหมายจัดให้ได้ (Waive of Direct Action Claim) โครงสร้างของกฎหมายที่ถูกรื้อแบบมาในลักษณะนี้

จึงไม่น่าจะทำให้ผู้รับประกันภัยเกิดความกังวลจนเกินไป เพราะมีความยืดหยุ่นในการปรับใช้กฎหมายและมีความเหมาะสมต่อลักษณะของการเรียกร้องโดยตรงจากบุคคลภายนอกที่อาจเกิดขึ้นหรือสืบเนื่องจากข้อพิพาททางพาณิชย์นาวีได้ในหลายลักษณะ การนำกฎหมายของประเทศดังกล่าวมาเป็นต้นแบบจึงน่าจะมีความสมมูลมากที่สุดและเป็นที่ยอมรับได้ในระบบกฎหมายไทย และในส่วนที่เกี่ยวกับกฎเกณฑ์แห่งกฎหมายขัดกันนั้น จะพบว่าในกลุ่มประเทศยุโรปได้มี กฎเกณฑ์ร่วมกันในเรื่องนี้ ดังปรากฏใน EU Regulation No.864/2007 on the law applicable to non-contractual obligations ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าหลักที่วางไว้ในกฎหมายดังกล่าวก็มีความเหมาะสมที่จะใช้เป็นต้นแบบของหลักเกณฑ์ในส่วนนี้ สุดท้ายนี้ นอกเหนือจากที่ได้กล่าวมาในส่วนของผู้เขียนเองมีความเห็นว่า เพื่อเป็นการคุ้มครองในกรณีที่มีคนไทยเข้าไปเกี่ยวข้องก็ควรมีบทบัญญัติยกเว้นการเลือกกฎหมายตามกฎหมายขัดกัน(Choice of law Clause)เอาไว้ด้วย ทำนองเดียวกับพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ.2534 และเมื่อตลาดประกันภัยทางทะเลของผู้ประกอบการในประเทศไทยยังคงอยู่ในต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ กฎหมายเรื่องนี้จึงควรยกเว้นการประกันภัยต่อการใช้บังคับของกฎหมาย

แนวทางในการมีกฎหมายในเรื่องนี้จึงสามารถสรุปเป็นข้อหลักๆ ได้ดังนี้

- 1)กฎหมายเรื่องนี้ไม่ควรใช้กับการประกันภัยต่อและไม่ควรให้สิทธิบุคคลภายนอกอย่าง เป็นเอกเทศ
 - 2)กฎหมายเรื่องนี้ควรคุ้มครองผู้เสียหายซึ่งเป็นเอกชนในทุกลักษณะความเสียหาย
 - 3)เงื่อนไขในการมีสิทธิเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยควรมีเพียงการล้มละลาย เท่านั้น
 - 4)ในกรณีเป็นการประกันภัยโดยสมัครใจ และบุคคลภายนอกมีความสัมพันธ์เชิงพาณิชย์ กับผู้เอาประกันภัย บุคคลภายนอกสามารถละสิทธิในการเรียกร้องโดยตรงได้
 - 5)การยกข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัยไม่ควรเป็นสิ่งที่ทำได้หากเป็นการปฏิเสธในการ ได้รับค่าสินไหมทดแทนอย่างสิ้นเชิงแต่ผู้รับประกันภัยยอมมีสิทธิหักเงินจำนวนหนึ่งออกจาก จำนวนที่จะจ่ายตามสัญญาประกันภัยเมื่อสัญญากำหนดไว้เช่นนั้น
 - 6)กรณีคดีมีลักษณะระหว่างประเทศควรใช้กฎหมายขัดกันแบบทางเลือกเว้นแต่มี คู่ความฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งมีสัญชาติไทย หรือ เป็นการเรียกร้องในความเสียหายต่อชีวิตและร่างกาย
- โดยการแก้ไขเพิ่มเติมกฎเกณฑ์ว่าด้วยการเรียกร้องโดยตรงจากบุคคลภายนอกในการ ประกันภัยทางทะเลนั้นมีข้อพิจารณาต่อไปว่าควรจะมีบทบัญญัติเรื่องนี้ในร่างพระราชบัญญัติ การประกันภัยทางทะเล พ.ศ... หรือ ควรจะออกเป็นกฎหมายเฉพาะ ข้อนี้เห็นว่า เนื่องจากสภาพ

ปัญหาลักษณะนี้มักพบในกรณีของประกันภัยทางทะเลมากกว่าในกรณีประกันวินาศภัยทั่วไป เพราะมีการเสนอการคุ้มครองในรูปแบบของ Indemnity policy อย่างแพร่หลายและจะเห็นได้ว่าตลาดประกันภัยที่รับประกันความเสี่ยงภัยของผู้ที่ประกอบการขนส่งทางทะเลค่อนข้างผูกขาด ส่วนการประกันภัยความรับผิดสำหรับผู้ประกอบการหรือบุคคลทั่วไปนั้น หากพิจารณาจากรูปแบบในการเสนอให้ความคุ้มครองในประเทศไทยแล้ว พบว่าสัญญาประกันภัยความรับผิดที่ทำขึ้นและมีการเรียกร้องกันในประเทศไทยมักจะอยู่ในรูปของการประกันภัยความรับผิดแบบค่าจูนหรือมีการปรับเปลี่ยนให้อยู่ในรูปนี้แล้วซึ่งแตกต่างจากในต่างประเทศที่นิยมให้ความคุ้มครองแบบ Indemnity policy ซึ่งเป็นเหตุให้ปรากฏหลักกฎหมายเรื่องนี้ในกฎหมายกลางเกี่ยวกับการประกันภัยของหลายประเทศ ดังนี้ หากจะมีการนำเอากรรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดประเภท เบ็ดเตล็ดเกี่ยวกับความรับผิดของบุคคลมาใช้ในประเทศไทยโดยไม่มีการปรับเปลี่ยนและมีโอกาสจะเกิดสภาพปัญหาอย่างเดียวกัน แต่ก็น่าจะสามารถใช้วิธีการที่ไม่ใช่มาตรการทางกฎหมายดังที่กล่าวมาด้านบนมาเป็นแนวทางในการแก้ไขปัญหาก็ได้ อย่างไรก็ดี เพื่อไม่ให้เกิดความลักลั่นในการใช้กฎหมาย ในอนาคตอาจนำหลักการนี้มาเพิ่มเติมในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัยด้วยก็ได้ ดังนั้น ผู้เขียนจึงเห็นว่า ณ เวลานี้ การเพิ่มเติมหลักเกณฑ์เรื่องนี้น่าจะแก้ไขเพิ่มเติมในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ...มากกว่าจะต้องออกเป็นกฎหมายเฉพาะ ผู้เขียนจึงขอเสนอให้เพิ่มเติมบทนิยามและบทบัญญัติในการให้สิทธิบุคคลภายนอกเรียกร้องได้โดยตรงในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.. ก่อนบทเฉพาะกาลเป็นหมวดที่ 16 มาตรา 117 โดยมีรายละเอียด ดังนี้

บทนิยามเฉพาะหมวดว่าด้วยการเรียกร้องโดยตรงของบุคคลภายนอก

มาตรา 3/1

การล้มละลาย หมายถึง การที่ลูกหนี้ถูกพิทักษ์ทรัพย์ตามพระราชบัญญัติล้มละลาย พ.ศ. 2483 หรือ ลูกหนี้อยู่ในกระบวนการคดีล้มละลายตามกฎหมายล้มละลายของประเทศไทย

ผู้รับประกันภัยทางทะเล หมายถึง ผู้รับประกันภัยแบบสหการในรูปของ P&I Club และหมายรวมถึงผู้รับประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร

การเสียชีวิต หมายความว่า การสิ้นสภาพการเป็นบุคคลธรรมดาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่ไม่รวมถึงกรณีศาลสั่งให้เป็นบุคคลสาบสูญ

การบาดเจ็บ หมายความว่า การได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ รวมถึงการเจ็บป่วยและการสูญเสียสมรรถภาพตามความหมายในพระราชบัญญัติเงินทดแทน พ.ศ. 2537

ทรัพย์สิน หมายถึง สินค้าที่เจ้าของเรือรับขนตามสัญญารับขนของทางทะเล รวมถึง ของหรือสิ่งหามทรัพย์ใดที่อยู่บนเรือด้วย

หมวดที่ 16

การเรียกร้องโดยตรงของบุคคลภายนอก

ส่วนที่ 1

การประกันภัยแบบสมัครใจ

มาตรา 117

การเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลจะกระทำมิได้ เว้นแต่เป็นไปตามเงื่อนไขที่วางไว้ในหมวดนี้เท่านั้น

บทบัญญัติในหมวดนี้ให้นำมาใช้ได้แม้การเรียกร้องโดยตรงจะได้กระทำต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลซึ่งไม่มีสัญชาติไทย หรือ แม้เหตุแห่งการฟ้องร้องนั้นจะไม่ได้จะเกิดขึ้นในราชอาณาจักรไทยและการเรียกร้องตามบทบัญญัติในส่วนนี้ไม่ตัดสิทธิเรียกร้องที่พึงมีตามกฎหมายอื่น แต่ไม่ให้นำบทบัญญัติในหมวดนี้มาใช้บังคับกับการประกันภัยต่อ

มาตรา 117/1

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย บุคคลภายนอกมีสิทธิในการเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลในความเสียหายอันเกิดจากการเสียชีวิต การบาดเจ็บ และการสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สิน อันอยู่ภายใต้ความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยทางทะเล โดยไม่ต้องมีการดำเนินคดีต่อผู้เอาประกันภัยก่อน ผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่สามารถยกข้อต่อสู้ใดๆ ที่มีอยู่แล้วก่อนเกิดความเสียหาย¹ รวมถึงข้อต่อสู้ที่มีลักษณะเป็นการปฏิเสธสิทธิในการได้รับค่าสินไหมทดแทน แต่ผู้รับประกันภัยทางทะเลมีสิทธิหักเงินจำนวนที่พึงเรียกได้จากผู้เอาประกันภัยก่อนจ่าย

¹ เนื้อหาของกฎหมายในส่วนนี้มีต้นแบบจาก กฎหมายของประเทศนอร์เวย์ ดังปรากฏในมาตรา 7-6 अनुมาตรา 11 และ 4 ความว่า

“When the insurance covers the liability of the assured, the injured party may claim compensation directly from the insurer...”

“The insurer may raise those objections against the claim which the assured has as regards the injured party. The insurer may also raise his own objections against the assured unless the objections are related to the assured's circumstances after the insurance event occurred.”

ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก² การทำข้อตกลงระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยอันมีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงสิทธิที่จะพึงมีหลังจากที่เกิดความเสียหาย หรือ หลังจากที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลายแล้ว ไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย³ เว้นแต่ บุคคลภายนอกมีความเกี่ยวข้องกับผู้เอาประกันภัยในเชิงพาณิชย์ และบุคคลภายนอกได้สละสิทธิดังกล่าว⁴

² ข้อเสนอในส่วนนี้มีต้นแบบจากกฎหมายใหม่ของอังกฤษ มาตรา 10 ความว่า

“(1) This section applies if—

(a) rights of an insured under a contract of insurance have been transferred to a third party under section 1,

(b) the insured is under a liability to the insurer under the contract (“the insured’s liability”), and

(c) if there had been no transfer, the insurer would have been entitled to set off the amount of the insured’s liability against the amount of the insurer’s own liability to the insured.

(2) The insurer is entitled to set off the amount of the insured’s liability against the amount of the insurer’s own liability to the third party in relation to the transferred rights.”

³ ข้อเสนอในส่วนนี้มีต้นแบบจากกฎหมายใหม่ของอังกฤษ มาตรา 17 ความว่า

“(1) A contract of insurance to which this section applies is of no effect in so far as it purports, whether directly or indirectly, to avoid or terminate the contract or alter the rights of the parties under it in the event of the insured—

(a) becoming a relevant person, or

(b) dying insolvent (within the meaning given by section 5(2)).

(2) A contract of insurance is one to which this section applies if the insured’s rights under it are capable of being transferred under section 1.”

⁴ เนื้อหาของกฎหมายในส่วนนี้มีต้นแบบจาก กฎหมายของประเทศนอร์เวย์ ดังปรากฏในมาตรา 7-6 अनुมาตรา 6 ความว่า

มาตรา 117/2

บุคคลภายนอกมีสิทธิในการร้องขอข้อมูลหรือเข้าถึงข้อมูลที่เป็นประโยชน์ในการเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลโดยการแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษร⁵ เมื่อผู้รับประกันภัยทางทะเล ผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลใดที่เกี่ยวข้องได้รับการแจ้งแล้ว ต้องจัดหาให้เท่าที่สามารถจะกระทำได้และต้องกระทำภายในเวลา 15 วัน แต่หากบุคคลนั้นไม่สามารถจัดหาข้อมูลได้หรือข้อมูลไม่อยู่ในความควบคุมของตน จะต้องแจ้งรายละเอียดให้บุคคลภายนอกทราบภายใน 30 วัน นับแต่ได้รับการร้องขอ⁶ หากผู้รับประกันภัยทางทะเล ผู้เอาประกันภัย หรือ ผู้เกี่ยวข้องไม่ยอม

“The provisions of this section shall not preclude a person who does business with the assured waiving the right to claim compensation for a business loss directly from the insurer.”

⁵ ข้อเสนอในส่วนนี้มีต้นแบบจากตารางแนบท้ายกฎหมายใหม่ของอังกฤษ ข้อ 1(1) ความว่า “If a person (A) reasonably believes that—

(a) another person (B) has incurred a liability to A, and

(b) B is a relevant person,

A may, by notice in writing, request from B such information falling within sub-paragraph (3) as the notice specifies.”

⁶ ข้อเสนอในส่วนนี้มีต้นแบบจากตารางแนบท้ายกฎหมายใหม่ของอังกฤษ ข้อ 2 ความว่า (1) “A person (R) who receives a notice under paragraph 1 must, within the period of 28 days beginning with the day of receipt of the notice—

(a) provide to the person who gave the notice any information specified in it that R is able to provide;

(b) in relation to any such information that R is not able to provide, notify that person why R is not able to provide it.

(2) Where—

(a) a person (R) receives a notice under paragraph 1,

เปิดเผยข้อมูล บุคคลภายนอกอาจร้องขอต่อศาลเพื่อมีคำสั่งได้⁷ ข้อตกลงใดที่เป็นการตัดสิทธิหรือจำกัดสิทธิดังกล่าวจะไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย⁸

อนึ่ง ฝ่ายผู้รับประกันภัยทางทะเลมีสิทธิในการขอข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับบุคคลภายนอกได้อันจะเป็นประโยชน์ในทางคดีได้เช่นกัน

มาตรา 117/3

หากมีการเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลของผู้เอาประกันภัย ให้ใช้กฎหมายแห่งดินที่ท่าละเมิด หรือ กฎหมายที่ใช้บังคับต่อสัญญาประกันภัย บังคับต่อการเรียกร้อง

(b) there is information specified in the notice that R is not able to provide because it is contained in a document that is not in R's control,

(c) the document was at one time in R's control, and

(d) R knows or believes that it is now in another person's control,

R must, within the period of 28 days beginning with the day of receipt of the notice, provide the person who gave the notice with whatever particulars R can as to the nature of the information and the identity of that other person.”

⁷ ข้อเสนอในส่วนนี้มีต้นแบบจาก ตารางแนบท้ายกฎหมายใหม่ของอังกฤษ ข้อ 2(3) ความว่า “If R fails to comply with a duty imposed on R by this paragraph, the person who gave R the notice may apply to court for an order requiring R to comply with the duty.”,

⁸ ข้อเสนอในส่วนนี้มีต้นแบบจาก ตารางแนบท้ายกฎหมายใหม่ของอังกฤษ ข้อ 5(2)b ความว่า “A contract of insurance is of no effect in so far as it purports, whether directly or indirectly—(a).....

(b) otherwise to prohibit, prevent or restrict a person from providing such information or giving such disclosure.”,

Retrieved from www.legislation.gov.uk/ukpga/2010/10/.

นั้น แล้วแต่อันใดจะเป็นประโยชน์กับบุคคลภายนอก ทั้งนี้กฎหมายดังกล่าวต้องยอมรับการเรียกร้องโดยตรงว่าสามารถทำได้⁹

หากผู้กรณีมีสัญชาติไทยแม้เพียงฝ่ายเดียว หรือ เป็นการเรียกร้องความเสียหายอันเกิดจากการเสียชีวิต และการบาดเจ็บ ให้ใช้บทบัญญัติในเรื่องนี้บังคับ แม้ว่ากฎหมายที่ใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเลจะเป็นกฎหมายต่างประเทศ

มาตรา 117/4

การเรียกร้องโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยทางทะเลจะต้องกระทำภายใน 2 ปีนับแต่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย

ส่วนที่สอง

การประกันภัยภาคบังคับ

มาตรา 117/5

หากการประกันภัยแบบบังคับนั้นยังไม่ได้ถูกยกเลิกหรือสิ้นสุดการใช้บังคับไปแล้ว ในกรณีที่มีการบังคับให้ต้องทำประกันภัย หรือ การประกันภัยจะต้องกระทำให้เป็นไปตามกฎหมายของรัฐ การเรียกร้องโดยตรงสามารถทำได้ทันที และผู้รับประกันภัยทางทะเลไม่สามารถยกข้อต่อสู้ใดๆ ได้ หากได้ทราบถึงลักษณะของการประกันภัย แต่บทบัญญัติในมาตรานี้ไม่ให้ใช้บังคับในกรณีที่มีกฎหมายเฉพาะเพื่อการนี้แล้ว

⁹ ข้อเสนอดังกล่าวมีต้นแบบจากมาตรา 18 ของ EU Regulation No.864/2007 on the law applicable to non-contractual obligations :Direct action against the insurer of the person liable ความว่า

“The person having suffered damage may bring his or her claim directly against the insurer of the person liable to provide compensation if the law applicable to the non-contractual obligation or the law applicable to the insurance contract so provides.”, Retrieved from: www.eur-lex.europa.eu.