

## P & I Club กับกฎเกณฑ์การชดใช้ค่าเสียหายไปก่อน (Pay to be Paid Rule)

คมสัน ธรรมมาลัยวิโรจน์\*

### บทคัดย่อ

การประกันภัยทางทะเลเป็นการประกันภัยที่สำคัญและมีวิวัฒนาการมายาวนาน หนึ่งในรูปแบบที่สำคัญของการประกันภัยทางทะเลก็คือ การประกันภัยแบบสหการ (Mutual Insurance) ซึ่งเป็นการประกันภัยที่เจ้าของเรือทั้งหลายมารวมกลุ่มกันเพื่อรับประกันภัยจากสมาชิกซึ่งเป็นเจ้าของเรือด้วยกัน การรวมกลุ่มดังกล่าวเป็นที่รู้จักกันโดยทั่วไปว่า P & I Club และ P & I Club มีกฎที่สำคัญอยู่ข้อหนึ่งเรียกว่า Pay to be Paid Rule ซึ่งได้กำหนดไว้ใน Club's Rules เพื่อใช้บังคับกับสมาชิกในกลุ่ม มีหลักการที่สำคัญคือ สมาชิกของ P & I Club จะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นไปก่อนจึงจะมีสิทธิเรียกร้องให้ P & I Club ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนได้

จากกฎเกณฑ์นี้ย่อมก่อให้เกิดปัญหาได้ว่า เมื่อนำมาใช้บังคับในประเทศไทยแล้ว และเกิดขัดกับกฎหมายภายในของประเทศไทย หรือขัดกับกฎหมายระหว่างประเทศที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีแล้ว Pay to be Paid Rule หรือกฎหมายดังกล่าวอะไรจะมีผลใช้บังคับ ซึ่งเห็นได้ว่า Pay to be Paid Rule เป็นเพียงข้อสัญญาหรือข้อกำหนดมาตรฐานข้อหนึ่งเท่านั้น มิใช่มีสถานะเป็นกฎหมายแต่อย่างใด ดังนั้นเมื่อคู่สัญญาได้ตกลงกันกำหนดให้ Pay to be Paid Rule มีผลใช้บังคับเป็นการแตกต่างไปจากที่กฎหมายบัญญัติไว้แล้ว หากมิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย Pay to be Paid Rule ย่อมมีผลใช้บังคับได้ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา แต่หากขัดกับกฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยแล้ว เสรีภาพในการทำสัญญาย่อมถูกจำกัด กฎหมายจึงมีผลใช้บังคับเหนือ Pay to be Paid Rule

\* นิติศาสตรบัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับหนึ่ง) มหาวิทยาลัยศรีปทุม, เนติบัณฑิตไทย

## P & I Club กับกฎเกณฑ์การชดใช้ค่าเสียหายไปก่อน (Pay to be Paid Rule)

### ความเป็นมาของ P & I Club

P & I Club เป็นสมาคมผู้รับประกันภัยซึ่งรวมตัวกันขึ้นโดยเจ้าของเรือทั้งหลาย หลักการประกันกันภัยของ P & I Club นี้มีที่มาจากแนวความคิดพื้นฐานดั้งเดิมของมนุษย์ซึ่งเป็นสัตว์สังคมได้รวมตัวกันขึ้นเพื่อปกป้องคุ้มครองและช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ต่อมาแนวความคิดนี้ได้พัฒนาไปสู่การรวมตัวกันเป็นชุมชน จนกระทั่งรวมตัวกันเป็นสมาคมขึ้น<sup>1</sup> ในศตวรรษที่ 18 เจ้าของเรือทั้งหลายได้รวมตัวกันขึ้นเพื่อผลประโยชน์ร่วมกัน เนื่องมาจากความไม่พอใจของเจ้าของเรือทั้งหลายที่มีต่อผู้รับประกันภัย โดยเจ้าของเรือไม่สามารถที่จะเอาประกันภัยเพื่อที่จะได้รับความคุ้มครองตามที่ตนต้องการได้<sup>2</sup> ในปี ค.ศ. 1810 ได้มีการจัดตั้งสมาคมเจ้าของเรือที่ร่วมกันประกันภัยตัวเรือโดยเฉพาะ เรียกว่า The Friendly Insurance โดยได้ให้ความคุ้มครองในเรื่องที่ไม่พบในตลาดประกันภัยทางทะเลทั่วไป เช่น คุ้มครองเรือชนกัน คุ้มครองความเสียหายของเรือและสินค้าในเรือ และก็ได้มีสมาคมแบบเดียวกันนี้เพิ่มมากขึ้น<sup>3</sup>

ในปี ค.ศ.1836 ได้เกิดอุบัติเหตุเรือ de Vaux ชนกับเรือ Salvador ศาลได้ตัดสินว่า เรือ de Vaux เป็นฝ่ายผิดต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าของเรือ Salvador แต่กรมธรรม์ประกันภัยเรือขณะนั้นมีได้กำหนดเงื่อนไขให้ความคุ้มครองในกรณีที่เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบคู่กรณีเมื่อมีเหตุเรือโดนกัน จากคดีนี้ทำให้ผู้รับประกันภัยปรับปรุงเงื่อนไขของกรมธรรม์ให้รวมถึงเรื่องการโดนกันของเรือด้วย ซึ่งเป็นที่รู้จักกันว่า Collision Clause หรือ Running Down Clause แต่ผู้รับประกันภัยก็จำกัดความรับผิดไว้เพียงสามในสี่หรือร้อยละเท่านั้น และไม่เก็บจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับตัวเรือ เจ้าของเรือก็ยังคงไม่ได้รับชดใช้เต็มตามความเสียหายโดยต้องรับผิดชอบในส่วนที่เหลือ คือหนึ่งในสี่ และอาจจะต้องรับผิดชอบในส่วนที่เกินกว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยด้วย นอกจากนี้ เจ้าของเรือยังต้องรับผิดชอบเองต่อการเสียชีวิต หรือ บาดเจ็บ และความเสียหายที่เกิดจากเรือไปชนสิ่งปลูกสร้าง พุนที่หมายเดินเรือที่ติดประจำในน่านน้ำ ซึ่งสิ่งเหล่านี้มิได้มีความหมายว่าเป็นเรือ และยังมีความสูญเสียและความรับผิดซึ่งเจ้าของเรือต้องรับผิดชอบเองเพราะกรมธรรม์ประกันภัยไม่ได้ให้ความคุ้มครอง

หลังจากเกิดเหตุการณ์ชนกันของเรือ de Vaux กับเรือ Salvador ประเทศอังกฤษก็ได้มีการออกกฎหมายหลายฉบับเพื่อเพิ่มความรับผิดแก่เจ้าของเรือ เช่น the Fatal Accidents Act 1846 หรือที่รู้จักกันทั่วไปว่า Lord Cambell's Act, the Harbours, Docks and Pier Clause Act 1847, Merchant Shipping Acts 1854, Employer's Liability Act 1880 และในปี ค.ศ. 1897 และ 1906 ออกกฎหมาย

<sup>1</sup> ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล Marine Insurance, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท เนติกุลการพิมพ์ (2541), 2548), น.259.

<sup>2</sup> เพิ่งอ้าง, น.262.

<sup>3</sup> ตระกูล พุ่มเสนาะ, P and I Club Protection and Indemnity Club สมาคมพิทักษ์ประโยชน์และชดเชยความเสียหายให้แก่สมาชิก (ที่เป็นเจ้าของเรือและผู้ปฏิบัติการค้าทางเรือหรือผู้อื่นที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้อง), (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2540), น.5-6. Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance. 8<sup>th</sup> ed. (London : Witherby & Co.Ltd., 1975), pp.497-498.

Workmen's Compensation Act<sup>4</sup> จากภาวะความรับผิดชอบของเจ้าของเรือที่เพิ่มมากขึ้นเป็นระยะตลอดมา ทำให้เจ้าของเรือจำเป็นต้องหามาตรการคุ้มครองที่ดียิ่งขึ้น<sup>5</sup>

ในปี ค.ศ.1855 Protection Club แห่งแรกได้ถูกก่อตั้งขึ้น<sup>6</sup> โดยมี นาย Peter Tindall นายหน้าประกันภัยและเป็นผู้บริหารชมรมประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance Clubs) เป็นผู้ริเริ่มการก่อตั้ง ซึ่งเป็น Club ที่คุ้มครองเฉพาะภัยที่เป็น Protection Risks<sup>7</sup> โดยใช้ชื่อว่า The Shipowners' Mutual Protection Society ต่อมาได้ควบรวมกับ Club อื่น ๆ จนเป็นที่รู้จักกันในปัจจุบันชื่อ The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited จึงอาจกล่าวได้ว่า คำว่า “ P ” ที่ย่อมาจาก “Protection” อันเป็นตัวอักษรแรกของคำว่า P & I Club มีจุดกำเนิดมาจากการก่อตั้ง The Shipowners' Mutual Protection Society<sup>8</sup>

ในปี ค.ศ.1870 ได้เกิดเหตุการณ์เรือ Westonhope ซึ่งรับขนส่งสินค้าโดยจะมุ่งหน้าไปยังเมือง Cape Town แต่เรือได้เบี่ยงออกนอกเส้นทาง (Deviation) ไปยังเมืองท่า Elizabeth และอับปางลงทำให้เจ้าของเรือไม่สามารถจำกัดความรับผิดภายใต้สัญญารับประกันของทางทะเลได้ เพราะได้ผิดสัญญาโดยเบี่ยงออกนอกเส้นทาง เจ้าของเรือจึงต้องรับผิดในความสูญหายของสินค้าต่อเจ้าของสินค้า หลังจากนั้นในปี ค.ศ.1874 Indemnity Club แห่งแรกก็ได้เกิดขึ้น โดยให้ความคุ้มครองความรับผิดที่เกิดขึ้นจากการสูญหาย หรือเสียหายของสินค้า ที่เรียกว่า Indemnity Risks<sup>9</sup> โดยบรรดาเจ้าของเรือที่เป็นสมาชิกของ The North of England Protection Association ซึ่งมีฐานะเป็น Protection Societies ได้ตกลงให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการเบี่ยงออกนอกเส้นทางและความประมาทเลินเล่อในการเดินเรือ โดยเพิ่มคำว่า Indemnity เข้าไปในชื่อของสมาคม<sup>10</sup>

จากประวัติความเป็นมาดังกล่าว จึงเห็นได้ว่า P & I หรือเรียกเต็มๆ ว่า Protection and Indemnity เป็นการประกันภัยที่คุ้มครองและชดเชยความเสียหายให้แก่เจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยไว้กับ P & I Club โดย P & I Club เกิดจากการรวมตัวกันของเจ้าของเรือทั้งหลาย มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความ

<sup>4</sup> ตระกูล พุ่มเสนาะ, *เพ็ญอ้าง*, น.6-7. Victor Dover, *Ibid.*, pp.500-501.

<sup>5</sup> ตระกูล พุ่มเสนาะ, *เพ็ญอ้าง*, น.7.

<sup>6</sup> Mark Tilley, “The Origin and Development of the Mutual Shipowners' Protection & Indemnity Associations,” *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol.17, No.2, p. 264 (April 1986).

<sup>7</sup> หมายถึง ภัยที่เกี่ยวกับความคุ้มครอง ได้แก่ ค่าใช้จ่ายจากการถูกกัก ความรับผิดต่อลูกเรือและความเสียหายจากการที่เรือชนกันหรือกระแทก ความรับผิดต่อเรือลำอื่นในกรณีนอกเหนือจากการชน เป็นต้น โปรดดู ราชบัณฑิตยสถาน, *พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน*. พิมพ์ครั้งที่ 5. (กรุงเทพมหานคร : บริษัท นานมีบุ๊คส์พับลิเคชันส์ จำกัด, 2549), น.158.

<sup>8</sup> ประมวล จันทรชิวะ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น.264.

<sup>9</sup> Norman J. Lopez, *Bes' Chartering and Shipping Terms*, 11<sup>th</sup> ed. (London : Barker & Howard Ltd. ,1992), p.504. Indemnity Risks หมายถึง ภัยที่เกี่ยวกับการชดเชย ซึ่งรวมถึงความรับผิดของเจ้าของเรือจากความสูญหายหรือเสียหายของสินค้า ค่าปรับจากการเข้าเมืองโดยพลั้งเผลอ หรือจากความผิดเกี่ยวกับภาษีศุลกากร โปรดดู ราชบัณฑิตยสถาน, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 7*, น.158.

<sup>10</sup> ประมวล จันทรชิวะ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น.265.

คุ้มครองและชดใช้ความเสียหายให้แก่เจ้าของเรือซึ่งเป็นสมาชิกของ P & I Club เจ้าของเรือจะได้รับประโยชน์ในแง่ที่จะได้รับการประกันภัยทางทะเลในกรณีที่สถาบัน Lloyd's<sup>11</sup> หรือบริษัทอื่นไม่ยอมรับประกันภัย หรือจะได้รับการประกันภัยทางทะเลภายใต้เงื่อนไขที่ค่อนข้างจะมีความเสี่ยงสูง หรือกรณีการรับประกันภัยทางทะเลต่างๆ ไปไม่ได้ให้ความคุ้มครอง<sup>12</sup>

ด้วยเหตุที่การประกันภัยดังกล่าวมีวิวัฒนาการที่ยาวนาน โดยมีการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาการที่สำคัญหลายครั้งดังที่ได้กล่าวมาแล้ว จึงทำให้มีการเรียกชื่อองค์กรนี้หลายชื่อ เช่น P & I Club หรือเรียกชื่อเต็มว่า Protection and Indemnity Club หรือ Mutual Insurance Association เป็นต้น แต่ที่นิยมเรียกมากที่สุดก็คือ P & I Club<sup>13</sup> อย่างไรก็ตาม ในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ คือ Marine Insurance Act 1906 ก็มีบทบัญญัติในเรื่องการประกันภัยรูปแบบนี้ แต่ก็มีได้ใช้คำว่า Protection and Indemnity Insurance แต่ใช้คำว่า Mutual Insurance และได้กำหนดลักษณะของการประกันภัยดังกล่าวไว้ด้วยในมาตรา 85 (1)<sup>14</sup> ซึ่งบัญญัติว่า “หากบุคคลสองคน หรือมากกว่านั้นได้ตกลงร่วมกันที่จะประกันภัยซึ่งกันและกันเพื่อความเสียหายทางทะเล เรียกว่าเป็นการประกันภัยแบบสหการ”

สำหรับในภาษาไทย ศัพท์ที่เป็นทางการของการประกันภัยรูปแบบนี้เรียกว่า การประกันภัยแบบสหการ<sup>15</sup> โดยแปลมาจากคำว่า Mutual Insurance แต่ก็มีบางท่านเรียกว่า การประกันภัยซึ่งกันและกัน<sup>16</sup> บางท่านเรียกว่า การประกันภัยร่วมกัน<sup>17</sup>

<sup>11</sup> รายละเอียดเกี่ยวกับ สถาบัน Lloyd's โปรดดู สิทธิโชค ศรีเจริญ, “Lloyd's Insurance,” อุลพาท, เล่ม 4, ปีที่ 36, น.4-21 (กรกฎาคม-สิงหาคม 2532).

<sup>12</sup> อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 6 (กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2553), น.219-220.

<sup>13</sup> ประมวล จันทรชิวะ, อ้างแล้ว เจริญรอดที่ 1, น.265.

<sup>14</sup> Marine Insurance Act 1906 Mutual Insurance section 85 Modification of Act in case of mutual insurance

(1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.

ซึ่งบทบัญญัตินี้ตรงกับร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทย คือ ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... หมวด 14 การประกันภัยแบบสหการ มาตรา 115 วรรคหนึ่ง ซึ่งกำหนดไว้ว่า “หากบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไปตกลงที่จะรับประกันภัยซึ่งกันและกันเพื่อความเสียหายทางทะเล การประกันภัยดังกล่าว เรียกว่า การประกันภัยแบบสหการ” ซึ่งปัจจุบันร่างพระราชบัญญัตินี้ยังไม่ได้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับแต่อย่างใด

<sup>15</sup> เป็นการใช้อรรถคำตามร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... และตามพจนานุกรมของราชบัณฑิตยสถาน โปรดดู ราชบัณฑิตยสถาน, อ้างแล้ว เจริญรอดที่ 7, น.125.

<sup>16</sup> ตระกูล พุ่มเสนาะ, อ้างแล้ว เจริญรอดที่ 3, น.10.

<sup>17</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ, “ประกันภัยทางทะเล,” ใน คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ, จัดพิมพ์โดยสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา (กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด จีวีวีการพิมพ์, 2546), น.437.

### Pay to be Paid Rule

การประกันภัยที่เจ้าของเรือได้ทำไว้กับ P & I Club จะเป็นไปตามเงื่อนไขหรือรายละเอียดที่ระบุไว้ในกฎและข้อบังคับ (Rules and Regulations)<sup>18</sup> ของ P & I Club โดยหลักแล้วจะกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยตลอดจนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไว้ จึงย่อมมีผลผูกพันสมาชิกทุกคน<sup>19</sup> และปกติจะระบุไว้ใน หนังสือรับรองการเข้าเป็นสมาชิก (Certificate of Entry) ที่ P & I Club ออกให้แก่สมาชิก โดยกฎของ P & I Club แต่ละแห่งจะแตกต่างกันตามแต่วัตถุประสงค์ แต่จะมีกฎที่สำคัญข้อหนึ่งซึ่ง P & I Club ทุกแห่งต้องมี นั่นก็คือ กฎที่เรียกว่า “Pay to be Paid” หรือ “Pay first”

Pay to be Paid Rule เป็นกฎมาตรฐานของ P & I Club ทั่วโลกสาระสำคัญของกฎนี้ก็คือสมาชิกจะต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกสำหรับความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายไปก่อนจึงจะมีสิทธิเรียกให้ P & I Club ชดใช้คืน หมายความว่า ก่อนที่สมาชิกจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจาก P & I Club สมาชิกต้องพิสูจน์เป็นประการแรกว่า เขาได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว<sup>20</sup> กล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ P & I Club ไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่สมาชิก จนกว่าสมาชิกได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกที่เรียกร้องต่อสมาชิกไปแล้ว<sup>21</sup> ซึ่งการที่สมาชิกได้จ่ายเงินชดใช้ให้แก่บุคคลภายนอกเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนที่จะก่อให้เกิดความรับผิดที่ P & I Club จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่สมาชิก<sup>22</sup> ดังนั้น ถ้าปรากฏว่าสมาชิกมิได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอก เช่น สมาชิกได้ล้มละลายไปก่อน สมาชิกก็จะเรียกให้ P & I Club ชดใช้ไม่ได้และผลที่ตามมาก็คือบุคคลภายนอกซึ่งมีสิทธิเรียกร้องต่อสมาชิกก็ย่อมจะเรียกให้ P & I Club ชดใช้ไม่ได้ด้วย<sup>23</sup>

ตัวอย่าง Pay to be Paid Rule ของ P & I Club ต่าง ๆ เช่น

The American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc. (The American Club) กฎข้อ 1 มาตรา 4 วรรค 28 กำหนดไว้ว่า การที่สมาชิกจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ไปก่อน เป็นเงื่อนไขบังคับก่อนที่สมาชิกจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนจากสมาคมในเรื่องที่เกี่ยวกับความรับผิด ค่าฤชาธรรมเนียม (ศาล หรือ อนุญาโตตุลาการ) หรือ ค่าใช้จ่าย<sup>24</sup>

<sup>18</sup> ในแต่ละปี P & I Club แต่ละแห่งจะจัดพิมพ์หนังสือคู่มือกฎและข้อบังคับของตนเผยแพร่ให้สมาชิกและผู้เกี่ยวข้อง เรียกว่า Rules Book โดยแบ่งกฎออกเป็นข้อๆ และนิยมเรียกกฎแต่ละข้อว่า Rule โปรดดู ประมวล จันทรชีวะ, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 1*, น.302.

<sup>19</sup> กำชัย จงจักรพันธ์, รายงานการวิจัย เรื่อง การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย : ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย, พิมพ์ครั้งที่ 2 (คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), น.416.

<sup>20</sup> Susan Hodges, *Law of Marine Insurance*, (London: Cavendish Publishing Ltd., 1996), p.323.

<sup>21</sup> John Birds, *Modern Insurance Law*, 4<sup>th</sup> ed. (London: Sweet & Maxwell, 1997), p.345.

<sup>22</sup> F.D.Rose, *Marine Insurance : Law and Practice*, (London : LLP, 2004), p.134., Howard N. Bennett, *The Law of Marine Insurance*, (Oxford: Clarendon Press, 1996), p.343., Robert Grime, *Shipping Law*, 2<sup>nd</sup> ed. (London: Sweet & Maxwell, 1991), p.416.

<sup>23</sup> กำชัย จงจักรพันธ์, *อ้างแล้ว เชิงอรรถที่ 19*, น.418.

<sup>24</sup> The American Club : Rules 2014-2015

Assuranceforeningen Skuld (Gjensidig) (Skuld P & I Club)<sup>25</sup> กฎข้อ 28.5.1 กำหนดว่า เว้นแต่สมาคมจะใช้ดุลพินิจกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปก่อนโดยสมาชิก สมาชิกร่วม หรือ ผู้เอาประกันภัยร่วม ในกรณีที่มีความรับผิดชอบเกิดขึ้น เป็นเงื่อนไขบังคับก่อนที่สมาชิกจะมีสิทธิเรียกร้องให้สมาคมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับความรับผิด ความสูญหาย ค่าใช้จ่าย หรือ ค่าฤชาธรรมเนียม (ศาล)<sup>26</sup>

The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited (Britannia P & I Club) กฎข้อ 5 (1) กำหนดว่า เว้นแต่คณะกรรมการจะใช้ดุลพินิจกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การที่สมาชิกต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปก่อน เป็นเงื่อนไขบังคับก่อนที่สมาชิกจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนจากสมาคมในเรื่องที่เกี่ยวกับความรับผิด ค่าฤชาธรรมเนียม (ศาล หรือ อนุญาโตตุลาการ) หรือ ค่าใช้จ่าย<sup>27</sup>

---

section 4 GENERAL INSURANCE PROVISIONS

Other Provisions in Regard to Claims

28 It is a condition precedent of a Member's right to recover from the funds of the Association in respect of any liabilities, costs or expenses that he **shall first have discharged and paid** the same out of funds belonging to him unconditionally and not by way of loan or otherwise.

Retrieved October 28, 2014, from <http://www.american-club.com/files/files/1415.pdf>

<sup>25</sup> Skuld P & I Club เป็น P & I Club แห่งแรกที่ก่อตั้งขึ้นในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย ที่เมืองออสโล (Oslo) ประเทศนอร์เวย์ ในปี 1897 เดิมใช้ชื่อว่า "Christiania Club" โดย P & I Club ในกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวียจะแตกต่างจาก P & I Club ในกลุ่มประเทศอังกฤษในประการสำคัญ คือ กฎของ P & I Club กลุ่มนี้จะไม่อยู่ภายใต้บังคับของ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 85 ของประเทศอังกฤษ เช่น Skuld P & I Club และ Gard P & I Club จะใช้กฎหมายของประเทศนอร์เวย์บังคับ โปรดดู ประมวล จันทร์ชีวะ, *อ่าวแก้ว เจริญธรรม* ที่ 1, น.278.

<sup>26</sup> Skuld P & I Club : Rules 2014

Rule 28. CONDITIONS PRECEDENT

28.5 Pay to be paid

28.5.1 Unless the Association shall in its absolute discretion otherwise determine, it shall be a condition precedent of the member's right to claim against the Association that the liabilities, losses, expenses or costs (which are the subject of the claim) **have actually been paid or discharged** by the member, joint member or co-assured and that, in the event of a liability, the liability has been discharged pursuant to:

- a) a court order or judgment, other than a default judgment,
- b) an award, other than a default award, of an arbitration tribunal appointed with the consent of the Association or in accordance with an arbitration agreement entered into before the event giving rise to the claim arose, or
- c) a settlement approved by the Association.

Retrieved October 28, 2014, from [http://www.skuld.com/Documents/Library/Statutes-Rules/PandI\\_Statutes\\_Rules\\_2014.pdf](http://www.skuld.com/Documents/Library/Statutes-Rules/PandI_Statutes_Rules_2014.pdf)

<sup>27</sup> Britannia P & I Club : Rules of Class 3, Protection and Indemnity 2014

RULE 5 RIGHT OF RECOVERY

5 (1) *Provided always* that, unless the Committee in its discretion otherwise determines, it shall be a condition precedent of a Member's right to recover from the funds of the Association in respect of any liability, costs or expenses that the Member **shall first have discharged or paid** them.

The North of England Protecting and Indemnity Association Limited (North of England P & I Club) กฎข้อ 20 (1) กำหนดว่า เว้นแต่คณะกรรมการจะใช้ดุลพินิจกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การที่สมาชิกต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปก่อน เป็นเงื่อนไขบังคับก่อนที่สมาชิกจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนจากสมาคมในเรื่องที่เกี่ยวกับความรับผิด ค่าชดเชย (ศาล หรือ อนุญาโตตุลาการ) หรือค่าใช้จ่าย<sup>28</sup>

China Shipowners Mutual Assurance Association (China P & I Club หรือ CPI) กฎข้อ 8 เอ วรรคหนึ่ง กำหนดว่า เว้นแต่คณะกรรมการจะใช้ดุลพินิจกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การที่สมาชิกต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปก่อน เป็นเงื่อนไขบังคับก่อนที่สมาชิกจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคืนจากสมาคมในเรื่องที่เกี่ยวกับความรับผิด ค่าชดเชย (ศาล หรือ อนุญาโตตุลาการ) หรือ ค่าใช้จ่าย<sup>29</sup>

กฎดังกล่าวนี้มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษรองรับไว้ คือ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 85 (3)<sup>30</sup> ซึ่งบัญญัติว่า “บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ เท่าที่อาจถูก

---

Retrieved October 28, 2014, from <http://www.britanniapandi.com/en/rule-books/class-3/index.cfm>

<sup>28</sup> North of England P & I Club : P & I Rules 2014-2015

Rule 20 Payment first by the Member

20 (1) GENERAL

Unless the Directors in their discretion otherwise decide, it is a condition precedent of a Member's right to recover from the funds of the Association in respect of any liabilities, costs or expenses that he **shall first have discharged or paid** the same.

Retrieved October 28, 2014, from <http://www.nepia.com/publications>

<sup>29</sup> China P & I Club : Rules 2011

Rule 8 CONDITIONS, EXCEPTIONS AND LIMITATIONS

#### A. Payment first by the Member, subrogation and assignment

Unless the Directors in their discretion otherwise decide, it is a condition precedent of a Member's right to recover from the Association in respect of any liabilities, costs or expenses that he **shall first have discharged or paid** the same.

Retrieved October 28, 2014, from [http://www.cpiweb.org/en\\_baoxiantiaokuan/8.jsp](http://www.cpiweb.org/en_baoxiantiaokuan/8.jsp)

<sup>30</sup> Marine Insurance Act 1906 Mutual Insurance section 85 Modification of Act in case of mutual insurance

(3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, **or by the rules and regulations of the association.**

บทบัญญัตินี้มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทย ก็คือ ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... หมวด 14 การประกันภัยแบบสหการ มาตรา 115 วรรคสาม ซึ่งกำหนดไว้ว่า “ให้นำบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การประกันภัยแบบสหการ เท่าที่ไม่มีการตกลงเป็นอย่างอื่นโดยคู่สัญญา หรือโดยกรมธรรม์ประกันภัย หรือกฎเกณฑ์ของสมาคมประกันภัยสหการ” ซึ่งปัจจุบันร่างพระราชบัญญัตินี้ยังไม่ได้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับแต่อย่างใด

ดัดแปลงแก้ไขโดยความตกลงของคู่สัญญา ในกรณีของการประกันภัยแบบสหการก็อาจถูกดัดแปลงแก้ไขได้ โดยข้อสัญญาของกรมธรรม์ประกันภัยที่ออกโดยสมาคม หรือโดยกฎและข้อบังคับของสมาคม” บทบัญญัติดังกล่าวเป็นการรับรองการมีผลใช้บังคับของ Rules, Bye-Laws<sup>31</sup> และ Regulations ที่ออกโดย P & I Club หากบุคคลภายนอกที่มีได้เป็นสมาชิกจะเรียกร้องหรือดำเนินคดีต่อ P & I Club นั้นก็ต้องพิจารณาและอยู่ภายใต้ Rules, Bye-Laws และ Regulations เหล่านี้ด้วย ดังเช่นกฎที่เรียกว่า “Pay to be Paid” หรือ “Pay first”<sup>32</sup>

Pay to be Paid Rule นี้มีความเกี่ยวข้องกับ Third parties (Right Against Insurers) Act 1930<sup>33</sup> กล่าวคือ ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยความรับผิดของตนที่อาจมีต่อบุคคลภายนอก (Liability Insurance) ไว้กับผู้รับประกันภัย กฎหมายฉบับนี้ให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรงในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย หรือในเหตุอื่นที่กฎหมายระบุไว้ อันเป็นการยกเว้นหลัก Privity of Contract เนื่องจากกำหนดให้บุคคลภายนอกซึ่งไม่ใช่คู่สัญญาในสัญญาประกันภัยสามารถเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรง<sup>34</sup>

การที่ Marine Insurance Act 1906 section 85 (3) บัญญัติรับรองการมีผลบังคับใช้ของกฎหรือข้อบังคับที่ออกโดย P & I Club และ The 1930 Act กำหนดให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรงในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย หรือในเหตุอื่นที่กฎหมายระบุไว้ ทำให้มีคดีสำคัญที่เป็นปัญหาเกี่ยวกับ Pay to be Paid Rule และ The 1930 Act ขึ้นสู่ศาลอังกฤษ นั่นก็คือ คดี *The Fanti* และ *The Padre Island*

คดี *The Fanti*<sup>35</sup> ข้อเท็จจริงมีอยู่ว่า ในเดือนมีนาคม ปี ค.ศ.1983 เรือที่ใช้ขนส่งสินค้าชื่อ *The Fanti* ซึ่งเป็นของ Central Shipping Line ในประเทศกานา และเป็นสมาชิกของ Newcastle Protection and Indemnity Association ได้เดินทางจากเมืองท่ารอสต็อก (Rostock) ประเทศเยอรมันไปยังประเทศไนจีเรียเพื่อขนถ่ายสินค้า โดยเจ้าของสินค้านี้คือ บริษัท Firma – C Trade SA อีกแปดวันต่อมาหลังจากได้เริ่มเดินทาง เรือ *The Fanti* ประสบปัญหา น้ำท่วมเข้าไปในปากระวางทำให้ไม่อาจเดินเรือต่อไปได้ จึงต้องใช้เรือช่วยเหลือกู้ภัยลากจูงเข้าไปในน่านน้ำของประเทศโปรตุเกส เจ้าของเรือต้องสละสินค้าให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัย เหตุการณ์ดังกล่าวทำให้เจ้าของสินค้าฟ้องเจ้าของเรือเพื่อเรียกค่าเสียหาย ในคดีนี้เจ้าของเรือไม่ได้ต่อสู้คดี และศาลได้พิพากษาให้เจ้าของเรือชำระค่าเสียหาย แต่เจ้าของเรือไม่ชำระหนี้ตาม

<sup>31</sup> P & I Club บางแห่งจะมีส่วนขยายเพิ่มเติมของ Rule ซึ่งมีฐานะเท่ากับเป็นข้อบังคับ (Regulations) เรียกว่า Bye-Laws ต่อท้ายส่วนที่เป็น Rules เช่น U.K. P & I Club โปรดดู ประมวล จันทรชิวะ, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 1*, น.302-303.

<sup>32</sup> ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร, “วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ....” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549), น.227.

<sup>33</sup> ต่อไปบทความนี้จะเรียกว่า The 1930 Act

<sup>34</sup> กำชัย จงจักรพันธ์, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 19*, น.416.

<sup>35</sup> Firma C – Trade S.A. v Newcastle Protection and Indemnity Association (*The Fanti*) [1987] 2 Lloyd’s Rep. 299.



คำพิพากษานี้ เจ้าของสินค้าได้ยื่นคำร้องต่อศาลให้มีคำสั่งให้เจ้าของเรือเลิกกิจการ (Order to wind-up) เนื่องจากมีหนี้สินล้นพ้นตัว และ ศาล Companies Court of the Chancery Division ได้มีคำสั่งให้เจ้าของเรือเลิกกิจการตามที่เจ้าของสินค้านำร้องขอ และเจ้าของสินค้าได้นำคดีนี้เข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการเพื่อเรียกร้องให้ P & I Club ชดใช้ค่าเสียหาย เนื่องจากมีข้อสัญญาอนุญาโตตุลาการอยู่ โดยเจ้าของสินค้าอ้างว่าเมื่อเจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยล้มละลายแล้ว สิทธิของผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องให้ P & I Club ชดใช้ค่าเสียหายต้องโอนมายังเจ้าของสินค้าตาม The 1930 Act แต่คณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยออกมาในทางที่เป็นประโยชน์แก่ P & I Club ดังนี้ เจ้าของสินค้าจึงนำคดีขึ้นสู่ศาล Queen's Bench Division โดยประเด็นที่สำคัญก็คือ สิทธิประเภทใดที่จะโอนไปยังบุคคลภายนอกภายใต้ The 1930 Act ซึ่งศาลได้วินิจฉัยว่า สิทธิของผู้เอาประกันภัยที่จะโอนไปยังบุคคลภายนอกตาม The 1930 Act นี้ หมายถึงสิทธิทุกประเภทของผู้เอาประกันภัย รวมถึงสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจาก P & I Club ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกตามที่เรียกร้องด้วย ท้ายที่สุดศาลก็ได้ตัดสินว่าได้มีการโอนสิทธิของผู้เอาประกันภัยไปยังบุคคลภายนอกแล้ว ไม่เช่นนั้นแล้วก็จะเป็นเรื่องที่เป็นไปไม่ได้ในการจะให้บุคคลภายนอกต้องมาชดใช้เพื่อการเรียกร้องโดยตัวเอง

คดี **The Padre Island**<sup>36</sup> มีข้อเท็จจริงและประเด็นอย่างเดียวกับกับคดีแรก โดยเจ้าของสินค้าคือ Socony Mobil Oil Co. Inc. ได้เรียกร้องให้ P & I Club ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หลังจากที่เจ้าของเรือคือ Steam Tanker Padre Island Inc. ได้รับคำสั่งศาลให้เลิกกิจการเนื่องจากมีหนี้สินล้นพ้นตัว เจ้าของสินค้าได้นำคดีเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการ โดยคณะอนุญาโตตุลาการได้มีคำวินิจฉัยไปในทางที่เป็นประโยชน์แก่ P & I Club ดังนี้ เจ้าของสินค้าจึงนำคดีขึ้นสู่ศาล Queen's Bench Division ซึ่งศาลได้ตัดสินว่า เจ้าของสินค้าไม่มีสิทธิที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจาก P & I Club เพราะเจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยไม่สามารถปฏิบัติตามข้อสัญญา Pay to be Paid ได้ ผู้เอาประกันภัยมีเพียงสิทธิที่อาจจะเกิดขึ้น (Contingent right) ที่จะได้รับชดใช้จาก P & I Club เท่านั้น ซึ่งขึ้นอยู่กับผลการจ่ายเงินของผู้เอาประกันภัยให้กับบุคคลภายนอกไปก่อน จึงไม่มีสิทธิใดๆ ที่จะโอนไปยังบุคคลภายนอกภายใต้ The 1930 Act ศาลจึงได้ยกฟ้องคดีนี้

ต่อมาได้มีการนำทั้งสองคดีขึ้นสู่ศาลอุทธรณ์<sup>37</sup> ในคดี The Fanti ได้ถูกนำขึ้นสู่ศาลอุทธรณ์โดย P & I Club ส่วนคดี The Padre Island ได้นำขึ้นสู่ศาลอุทธรณ์โดยเจ้าของสินค้า ซึ่งทั้งสองคดีนี้ถูกรวมพิจารณาเข้าด้วยกันเนื่องจากมีประเด็นข้อพิพาทอย่างเดียวกัน โดยศาลอุทธรณ์ตัดสินว่า สิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยถูกโอนไปยังบุคคลภายนอกแล้วตาม The 1930 Act การตัดสินของศาลเช่นนี้มีผลให้

<sup>36</sup> Socony Mobil Oil Co. Inc. v West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (London) Ltd. (The Padre Island) (NO.2) [1987] 2 Lloyd's Rep. 529.

<sup>37</sup> Firma C – Trade S.A. v Newcastle Protection and Indemnity Association (The Fanti) and Socony Mobil Oil Co. Inc. v West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (London) Ltd. (The Padre Island) [1989] 1 Lloyd's Rep. 239.

บุคคลภายนอกสามารถใช้ The 1930 Act เรียกร้องให้ P & I Club ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ เท่ากับว่าศาลอุทธรณ์ได้พิพากษาในคดี The Fanti และพิพากษากลับในคดี The Padre Island

หลังจากนั้น P & I Club ทั้งสองแห่งได้นำทั้งสองคดีดังกล่าวขึ้นสู่ศาลสูงสุดของอังกฤษ คือ House of Lord<sup>38</sup> โดยมีประเด็นสำคัญที่ศาลสูงได้วินิจฉัยไว้ 3 ประเด็น

1. ศาลเห็นว่า ได้มีข้อกำหนดซึ่งระบุไว้ในสัญญาไว้โดยชัดแจ้งแล้วว่าสมาชิกต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกไปก่อน ดังนั้น สมาชิกจึงมีเพียงสิทธิที่จะมีขึ้น (Contingent right) เท่านั้นที่จะได้รับชดใช้จาก P & I Club

2. ศาลเห็นว่า กฎของ P & I Club กำหนดความสัมพันธ์ระหว่าง P & I Club กับสมาชิกทั้งหลาย ไม่เพียงแต่มีสภาพที่ใช้บังคับในกรณีที่มีเหตุการณ์ใดเกิดขึ้น เช่น คำสั่งให้เจ้าของเรือเลิกกิจการเท่านั้น แต่ข้อเท็จจริงที่ไม่สามารถจ่ายค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกไปก่อนเนื่องจากความมีหนี้สินล้นพ้นตัวของสมาชิกก็ไม่เพียงพอที่จะเปลี่ยนแปลงสิทธิและหน้าที่ของสมาชิกตามสัญญา ในกรณีเช่นนี้สมาชิกไม่สามารถที่จะปฏิบัติตามหน้าที่และไม่อาจได้รับสิทธิทั้งหลายที่มีต่อ P & I Club กฎของ P & I Club ดังกล่าวจึงไม่มีผลทั้งทางตรงหรือทางอ้อมที่จะเป็นการหลีกเลี่ยงสัญญา หรือเปลี่ยนแปลงสิทธิของคู่สัญญาในเมื่อสมาชิกได้รับคำสั่งให้เลิกกิจการ และก็ไม่ขัดต่อมาตรา 1 (3) ของ The 1930 Act

3. ศาลเห็นว่า บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายไม่มีสิทธิดีไปกว่าสิทธิที่สมาชิกมีอยู่ ในเมื่อสิทธินั้นได้โอนไปยังบุคคลภายนอกโดยบทบัญญัติที่กำหนดไว้ ดังนั้น สิทธิที่จะโอนไปยังบุคคลภายนอกในเมื่อสมาชิกได้รับคำสั่งให้เลิกกิจการก็คือสิทธิที่อาจจะมีขึ้นเท่านั้น และ P & I Club ก็มีสิทธิที่จะยกข้อต่อสู้บุคคลภายนอกในเรื่องนี้ได้

จากคำพิพากษาของศาลสูงสุดของอังกฤษซึ่งมีสถานะเป็นกฎหมายในระบบ Common Law นี้ จะเห็นได้ว่าเป็นการตัดสินโดยตีความกฎหมายของ P & I Club ที่ว่าด้วยเรื่อง “Pay to be Paid” หรือ “Pay first” อย่างเคร่งครัด แม้จะมี The 1930 Act ซึ่งเป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรที่กำหนดให้บุคคลภายนอกมีสิทธิเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรงในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยล้มละลาย หรือในเหตุอื่นตามที่กฎหมายระบุไว้ก็ตาม แต่ศาลก็ตัดสินโดยยึดกฎ Pay to be Paid Rule เป็นหลัก ทำให้กฎหมาย The 1930 Act ไม่อาจใช้ได้ทางปฏิบัติ และอีกเหตุผลหนึ่งที่น่าจะเป็นไปได้ที่ทำให้ศาลตัดสินเช่นนี้ก็คือนักกฎหมายส่วนใหญ่ตั้งขึ้นในประเทศอังกฤษ ศาลจึงอาจตีความเพื่อให้เป็นประโยชน์แก่ประเทศตนก็เป็นได้

ดังนั้น Club’s Rules ในส่วนที่บัญญัติเรื่อง Pay to be Paid Rule จึงเป็นการป้องกัน P & I Club จากการถูกฟ้องโดยตรงจากบุคคลภายนอก เพราะตามกฎหมายนี้ สมาชิกของ P & I Club จะต้องจ่ายค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกไปก่อน แล้วจึงเรียกร้องคืนจาก P & I Club ทำให้บุคคลภายนอกไม่อาจฟ้อง

<sup>38</sup> Firma C – Trade S.A. v Newcastle Protection and Indemnity Association (The Fanti) and Socony Mobil Oil Co. Inc. v West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (London) Ltd. (The Padre Island) [1990] 2 Lloyd’s Rep. 191.

P & I Club ได้โดยตรง และในขณะเดียวกันก็กลับอ้างสิทธิของบุคคลภายนอกตาม The 1930 Act ที่จะฟ้อง P&I Club ได้โดยตรง<sup>39</sup>

### ปัญหาของ Pay to be Paid Rule เมื่อขัดกับกฎหมาย

หลักเกณฑ์ของกฎหมายในเรื่องที่เกี่ยวกับการเรียกร้องโดยตรงของบุคคลภายนอกจาก P & I เพื่อให้ชดใช้ค่าเสียหายมีปรากฏในอนุสัญญาระหว่างประเทศดังต่อไปนี้

1. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน ค.ศ.1969 (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1969) (CLC 1969) ซึ่งถูกแก้ไข 4 ครั้งในปี ค.ศ. 1976, 1984, 1992 และ 2000

อนุสัญญานี้มีขึ้นเพื่อกำหนดให้ผู้ที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดจากเรือบรรทุกน้ำมัน (tanker) ที่บรรทุกสินค้าน้ำมันในถังระวางให้ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสม โดยกำหนดให้เจ้าของเรือต้องรับผิดชอบอย่างเคร่งครัด (Strict Liability) เพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมันที่เกิดจากน้ำมันรั่วไหล หรือถูกขนถ่ายขึ้นจากเรือบรรทุกน้ำมัน<sup>40</sup> แต่ไม่ใช่บังคับแก่กรณีที่น้ำมันรั่วไหลจากถังเชื้อเพลิง (bunker) ของเรือประเภทอื่นๆ ที่มีเชื้อเรือบรรทุกน้ำมัน<sup>41</sup> และมาตรา 7 วรรค 8<sup>42</sup> กำหนดให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายมีสิทธิเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนได้

2. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันที่เป็นเชื้อเพลิง ค.ศ.2001 (International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage, 2001) (BUNKERS Convention 2001)

อนุสัญญานี้ได้นำรูปแบบมาจาก CLC 1969 โดยถูกจัดทำขึ้นเพื่อเป็นการอุดช่องว่างของ CLC 1969 ซึ่งไม่รวมถึงเรือที่บรรทุกน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้แน่ใจว่าจะมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เหมาะสมและทันทีแก่บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากการรั่วไหลของน้ำมันที่ถูกบรรทุกเป็นเชื้อเพลิงของเรือ โดยกำหนดให้

<sup>39</sup> ประมวล จันทร์ชิวะ, 101 ศัพท์พาณิชย์นาวี, (กรุงเทพมหานคร : บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, 2546), น.148.

<sup>40</sup> ไพทิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี (MARITIME LAW) ตอน 1, พิมพ์ครั้งที่ 6. (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2553), น.58.

<sup>41</sup> ไพทิต เอกจริยกร, เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกวุฒิสภา เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดชอบทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ...., (กรุงเทพมหานคร : บริษัท เอ.พี. กราฟิค ดีไซน์และการพิมพ์ จำกัด, 2554), น.14.

<sup>42</sup> ARTICLE VII

8. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for pollution damage. In such case the defendant may, irrespective of the actual fault or privity of the owner, avail himself of the limits of liability prescribed in Article V, paragraph 1. He may further avail himself of the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner himself would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may avail himself of the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the owner himself, but the defendant shall not avail himself of any other defence which he might have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against him. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

เจ้าของเรือที่มีชื่อในทะเบียนเรือจะต้องจัดทำและคงไว้ซึ่งการประกันภัย หรือหลักประกันทางการเงินอื่นใด เพื่อให้ให้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น และมาตรา 7 วรรค 10<sup>43</sup> กำหนดให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรง<sup>44</sup>

3. อนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความรับผิดชอบทางแพ่งและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางทะเลซึ่งสารอันตรายและมีพิษ ค.ศ.1996 (International Convention on Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by sea, 1996) (HNS 1996) ซึ่งถูกแก้ไขล่าสุดในปี ค.ศ.2010 แต่ปัจจุบันยังไม่มีผลใช้บังคับ

อนุสัญญานี้ได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือที่บรรทุกสารอันตรายและมีพิษ เพื่อความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินที่เกิดขึ้นนอกตัวเรือและเพื่อความเสียหายที่เกิดแก่สิ่งแวดล้อมตลอดจนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการป้องกันความสูญหายหรือเสียหายที่จะเกิดขึ้นตามมาด้วย และยังกำหนดให้เจ้าของเรือต้องทำประกันภัยความรับผิดของตน<sup>45</sup> โดยมาตรา 12 วรรค 8<sup>46</sup> กำหนดให้บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนเองได้โดยตรง จะเห็นได้ว่าอนุสัญญานี้มีขอบเขตของความเสียหายครอบคลุมกว่า CLC

<sup>43</sup> ARTICLE 7

Compulsory insurance or financial security

10. Any claim for compensation for pollution damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the registered owner's liability for pollution damage. In such a case the defendant may invoke the defences (other than bankruptcy or winding up of the shipowner) which the shipowner would have been entitled to invoke, including limitation pursuant to article 6. Furthermore, even if the shipowner is not entitled to limitation of liability according to article 6, the defendant may limit liability to an amount equal to the amount of the insurance or other financial security required to be maintained in accordance with paragraph 1. Moreover, the defendant may invoke the defence that the pollution damage resulted from the wilful misconduct of the shipowner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might have been entitled to invoke in proceedings brought by the shipowner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the shipowner to be joined in the proceedings.

<sup>44</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 40*, น.63.

<sup>45</sup> ไผทชิต เอกจริยกร, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 40*, น.62.

<sup>46</sup> Compulsory insurance of the owner

Article 12

8 Any claim for compensation for damage may be brought directly against the insurer or other person providing financial security for the owner's liability for damage. In such case the defendant may, even if the owner is not entitled to limitation of liability, benefit from the limit of liability prescribed in accordance with paragraph 1. The defendant may further invoke the defences (other than the bankruptcy or winding up of the owner) which the owner would have been entitled to invoke. Furthermore, the defendant may invoke the defence that the damage resulted from the wilful misconduct of the owner, but the defendant shall not invoke any other defence which the defendant might

ปัญหาที่น่าพิจารณาก็คือ P & I Club ของประเทศที่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาเหล่านี้ซึ่งมีผลใช้บังคับแล้ว เมื่อเกิดกรณีพิพาทจะใช้บทบัญญัติในอนุสัญญานี้ที่กำหนดให้บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัย ก็คือ P & I Club ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนเองได้ หรือจะใช้บังคับตามกฎหมายของ P & I Club ในเรื่อง Pay to be Paid Rule ซึ่งสามารถตอบได้ว่า หลักเกณฑ์ของอนุสัญญาเหล่านี้เป็นเรื่องเกี่ยวกับความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม ซึ่งบุคคลภายนอกที่จะเรียกร้องโดยตรงจากผู้รับประกันภัยให้ชดใช้ความเสียหายได้ก็คือ รัฐชายฝั่ง ไม่ใช่บุคคลภายนอกที่เป็นเอกชน<sup>47</sup> กฎหมายดังกล่าวจึงมีลักษณะเป็นกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย ดังนั้น อนุสัญญาดังกล่าวจึงควรจะต้องตีความให้มีผลใช้บังคับเหนือ Pay to be Paid Rule หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ อนุสัญญาดังกล่าวใหญ่กว่า Pay to be Paid Rule นั้นเอง<sup>48</sup>

### การปรับใช้ Pay to be Paid Rule ในระบบกฎหมายไทย

สำหรับรูปแบบสัญญาประกันภัยของ P & I Club ที่มีข้อกำหนดเรื่อง Pay to be Paid Rule นั้น เมื่อพิจารณาตามกฎหมายไทยก็จะเห็นได้ว่าพอจะเทียบเคียงได้กับการประกันภัยค้ำจุนในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งมีปัญหาต้องพิจารณาว่า รูปแบบการประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยทำไว้กับ P & I Club ซึ่งมีหลักการที่สำคัญ คือ Pay to be Paid Rule เป็นการประกันภัยค้ำจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัยหรือไม่

ในเบื้องต้นต้องเข้าใจลักษณะของการประกันภัยค้ำจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เสียก่อนว่ามีลักษณะอย่างไร เมื่อพิจารณาจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 887 วรรคหนึ่ง<sup>49</sup> แล้วก็จะเห็นได้ว่าการประกันภัยค้ำจุนมีองค์ประกอบที่สำคัญดังต่อไปนี้

1. ต้องมีข้อตกลงของผู้รับประกันภัยว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก
2. การใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นเพื่อความวินาศภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

have been entitled to invoke in proceedings brought by the owner against the defendant. The defendant shall in any event have the right to require the owner to be joined in the proceedings.

<sup>47</sup> กุลวดี ปุณทริกโกทก, “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการเรียกร้องโดยตรงของบุคคลภายนอกในการประกันภัยทางทะเล,” (วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553), น.37.

<sup>48</sup> สำหรับประเทศไทย ก็มีร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ... ซึ่งอาจจะออกเป็นกฎหมายใช้บังคับในอนาคต มีบทบัญญัติกำหนดให้บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากมลพิษน้ำมันของเจ้าของเรือสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายดังกล่าวได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นหลักการที่เหมือนกับ CLC

ดังจะเห็นได้จากมาตรา 29 ซึ่งกำหนดไว้ว่า การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายจากมลพิษอาจเรียกร้องได้โดยตรงจากผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินเพื่อความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายจากมลพิษของเจ้าของเรือ

ผู้รับประกันภัยหรือผู้ให้หลักประกันทางการเงินตามวรรคหนึ่งซึ่งตกเป็นจำเลยอาจยกข้อต่อสู้ในเรื่องดังต่อไปนี้ได้

(1) การจำกัดความรับผิดตามที่ระบุในมาตรา 12 แม้ว่าเจ้าของเรือจะไม่มีสิทธิจำกัดความรับผิดของตนตามมาตรา 14

(2) ข้อต่อสู้ซึ่งเจ้าของเรืออาจยกขึ้นอ้างได้ ยกเว้นกรณีการล้มละลายหรือการเลิกกิจการของเจ้าของเรือ

(3) การจงใจก่อให้เกิดความเสียหายของเจ้าของเรืออันเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายจากมลพิษนั้นขึ้น

จำเลยไม่อาจยกข้อต่อสู้อื่นที่ตนมีต่อเจ้าของเรือขึ้นต่อสู้กับผู้มีส่วนเรียกร้องเพื่อความเสียหายจากมลพิษ

<sup>49</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคหนึ่ง บัญญัติว่า อันว่าประกันภัยค้ำจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ

### 3. ผู้รับประกันภัยต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนไปในนามของผู้เอาประกันภัย<sup>50</sup>

การประกันภัยค้ำจุนเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งแต่ก็มีได้มีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นทรัพย์สินเหมือนอย่างเช่นประกันวินาศภัยแบบอื่น หากแต่การประกันภัยค้ำจุนเป็นการประกันภัย สำหรับความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลอื่น<sup>51</sup> ฉะนั้นวัตถุที่เอาประกันภัยจึงเป็นความรับผิดของผู้เอาประกันภัยอันมีต่อบุคคลภายนอกเพื่อความเสียหายต่างๆ ที่บุคคลภายนอกได้รับอันเกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย<sup>52</sup> ซึ่งค้ำจุนเหตุวินาศภัยที่หากเกิดขึ้นแล้วจะยังผลให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลอื่น<sup>53</sup> โดยอาจจะเป็นความรับผิดที่เกิดขึ้นโดยมูลหนี้ใด ๆ ตามกฎหมาย เช่น สัญญาลาภมิควรได้ หรือละเมิดก็ได้ และข้อสำคัญ คือ ความรับผิดนั้นจะต้องเป็นความรับผิดตามกฎหมาย เช่น ไม่ชำระหนี้ตามสัญญาหรือทำละเมิดโดยประมาทเลินเล่อ ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดตามกฎหมาย แต่ได้ใช้เงินให้คนอื่นไปเพราะความสงสารหรือกรุณา ดังนี้ ไม่เรียกว่าเป็นภัยที่ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าทดแทนให้<sup>54</sup> จากลักษณะดังกล่าวจะเห็นได้ว่าการประกันภัยค้ำจุนก็คือการประกันภัยความรับผิด<sup>55</sup>นั่นเอง และสัญญาประกันภัยค้ำจุนก็ไม่ใช้สัญญาเพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 374<sup>56</sup> เพราะผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเป็นทำนองชดใช้แทนผู้เอาประกันภัย เป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกันภัย ไม่ใช่เพื่อประโยชน์บุคคลภายนอกซึ่งมีสิทธิจะได้รับค่าสินไหมทดแทนอยู่แล้ว ทั้งยังไม่มีตัวผู้รับประกันภัยจนกว่าจะมีความเสียหายเกิดขึ้นอีกด้วย<sup>57</sup>

<sup>50</sup> ประมุข สุวรรณศร, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย (มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง คำสอนชั้นปริญญาตรี พุทธศักราช 2493), (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง, 2493), น.121.

<sup>51</sup> จำรัส เขมะจารุ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ยงพลเทรดดิ้ง, 2530), น.184.

<sup>52</sup> ถาวร ตันตราภรณ์, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2516), น.87.

<sup>53</sup> เพิ่งอ้าง, น.82.

<sup>54</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 13 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552), น.127-128.

<sup>55</sup> มีนักกฎหมายบางท่านเห็นว่า น่าจะเรียกชื่อการประกันภัยค้ำจุนนี้ว่า การประกันภัยสำหรับความรับผิดจะเข้าใจได้ง่ายกว่าที่เรียกว่าประกันภัยค้ำจุน และตัวบทภาษาอังกฤษ (ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์) เรียกชื่อการประกันภัยประเภทนี้ว่า Guaranty Insurance ซึ่งน่าจะตรงกับความหมายที่แท้จริงของชื่อ แต่ควรใช้คำว่า Liability Insurance โปรดดู จำรัส เขมะจารุ, อ้างแล้ว *เชิงอรรถที่ 51*, น.184. เพราะคำว่า Guaranty Insurance หมายถึง การประกันความเสียหายอันเกิดขึ้นจากความไม่ซื่อสัตย์หรือความผิดพลาดของบุคคลตามที่กำหนดไว้ แต่คำว่า Liability Insurance หมายถึง การประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยจะเข้าเสี่ยงภัยต่อความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่ได้ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่นหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นนั้น โปรดดู “William R. Vance, *Handbook on the Law of Insurance*, 3<sup>rd</sup> ed. (St. Paul, Minn. : West Publishing Co., 1951), pp.999, 1006.

<sup>56</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 374 บัญญัติว่า ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำสัญญาตกลงว่าจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอกให้ไร้นานว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิจะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้โดยตรงได้

ในกรณีดังกล่าวมาในวรรคต้นนั้น สิทธิของบุคคลภายนอกย่อมเกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่แสดงเจตนาแก่ลูกหนี้ว่าจะถือเอาประโยชน์จากสัญญานั้น

<sup>57</sup> จิตติ ดิงศภัทย์, อ้างแล้ว *เชิงอรรถที่ 54*, น.130-131.

กล่าวโดยสรุปก็คือ การที่จะเป็นประกันภัยค้ำจุนได้นั้นต้องเป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ต้องเสียหายอยู่แล้ว และเพื่อที่จะยกความรับผิดชอบนั้นออกจากตนจึงเอามาประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัยอีกต่อหนึ่ง โดยระบุในสัญญาด้วยว่าให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยนั้น<sup>58</sup>

เมื่อนำลักษณะสำคัญของการประกันภัยค้ำจุนดังกล่าวมาเปรียบเทียบกับรูปแบบการประกันภัยของ P & I Club ที่มี Pay to be Paid Rule แล้ว จะเห็นได้ว่า P & I Club เป็นเรื่องของการประกันภัยซึ่งกันและกันจึงเป็นการค้ำจุนกันเอง ไม่ใช่จากบุคคลภายนอกจึงไม่อยู่ในความหมายของการประกันภัยค้ำจุน<sup>59</sup> และ Pay to be Paid Rule มีผลทำให้เจ้าของเรือจะได้รับการชดใช้จาก P & I Club ต่อเมื่อได้ชดใช้ความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกไปแล้ว อันเป็นการจำกัดตัวบุคคลภายนอกที่จะมาใช้สิทธิเรียกร้องโดยตรงจาก P & I Club ให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เจ้าของเรือซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดขึ้น และจากหลักการประกันภัยค้ำจุนที่เป็นสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกในนามของผู้เอาประกันภัย ทำให้เห็นได้ว่า รูปแบบการประกันภัยของ P & I Club ที่มีกฎดังกล่าว ไม่เข้าลักษณะการประกันภัยค้ำจุน เพราะ P & I Club ไม่ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนในนามของใคร และผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องจาก P & I Club ได้ก็จะมีแต่สมาชิกของ P & I Club เท่านั้น<sup>60</sup> ดังนั้น รูปแบบการประกันภัยของ P & I Club ที่มี Pay to be Paid Rule จึงไม่ใช่การประกันภัยค้ำจุนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์แต่อย่างใด ไม่อาจนำบทบัญญัติเรื่องการประกันภัยค้ำจุนมาใช้ในการประกันภัยที่ได้ทำไว้กับ P & I Club ได้

สำหรับประเทศไทยในปัจจุบันยังไม่มีการจัดตั้ง P & I Club ด้วยเหตุผลที่กองเรือพาณิชย์ของ ไทย มีไม่มากพอที่จะทำให้เจ้าของเรือรวมตัวกันเป็น P & I Club ได้อย่างมั่นคง แต่หากในอนาคตประเทศไทย มีกองเรือพาณิชย์มากพอที่จะสามารถจัดตั้ง P & I Club ในประเทศตนเองได้ ก็มีข้อที่น่าคิดว่า Club's Rules ของ P & I Club ที่จัดตั้งขึ้นในประเทศไทยควรจะกำหนดเรื่อง Pay to be Paid Rule ไว้หรือไม่ซึ่งสามารถตอบได้ว่าควรจะกำหนดเรื่อง Pay to be Paid Rule ไว้ใน Club's Rules เนื่องจาก P & I Club ทั่วโลกได้กำหนดเรื่องดังกล่าวซึ่งเป็นหลักการพื้นฐานไว้ใน Club's Rules ของตนเอง และประเทศไทยก็ควรที่จะเดินตามน่านอารยประเทศในเรื่องดังกล่าว

ปัญหาที่น่าพิจารณาต่อไป คือ หากมีคดีเกิดขึ้นซึ่งเกี่ยวข้องกับ P & I Club ไม่ว่าจะ เป็น P & I Club ของไทยที่อาจจะมีขึ้นในอนาคต หรือของต่างชาติก็ตาม และได้มีการนำข้อพิพาทเข้าสู่กระบวนการอนุญาโตตุลาการ หรือได้นำคดีขึ้นสู่ศาลไทย คณะอนุญาโตตุลาการ หรือศาลไทยจะตัดสินอย่างไรในประเด็นที่เป็นปัญหาว่า Pay to be Paid Rule ขัดแย้งกับกฎหมายอื่น ซึ่งจะเห็นได้ว่า Pay to be Paid Rule เป็นข้อกำหนด หรือข้อสัญญามาตรฐานข้อหนึ่ง ซึ่งหากคู่สัญญาประกันภัยทางทะเลได้แสดงเจตนายอมรับเพื่อ

<sup>58</sup> ประมวล สุวรรณศร, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 50, น.126.

<sup>59</sup> กุลวดี ปุณทริกโกทก, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 47, น.152.

<sup>60</sup> กุลวดี ปุณทริกโกทก, อ้างแล้ว เชิงบรรณที่ 47, น.153.

นำมาใช้บังคับแล้ว ก็ย่อมเป็นไปตามเจตนาของคู่สัญญา ตามหลักเสรีภาพในการทำสัญญา และ Pay to be Paid Rule ย่อมมีผลใช้บังคับได้ถ้าไม่ปรากฏว่าขัดต่อกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชน<sup>61</sup>

อย่างไรก็ตาม เมื่อการประกันภัยที่ได้ทำไว้กับ P & I Club ที่เรียกว่า การประกันภัยแบบสหการ เป็นการประกันภัยทางทะเล จึงต้องใช้บังคับตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868<sup>62</sup> ซึ่งกำหนดให้ใช้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล<sup>63</sup> แต่ปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายทะเลดังกล่าวแต่อย่างใด จะมีก็เป็นเพียงร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... ที่ยังไม่ได้ออกเป็นกฎหมายใช้บังคับ ดังนั้น กลไกการอุดช่องว่างกรณีนี้จึงต้องบังคับตามบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 ซึ่งบัญญัติว่า “กฎหมายนั้น ต้องใช้ในบรรดากรณีซึ่งต้องด้วยบทบัญญัติใด ๆ แห่งกฎหมายตามตัวอักษร หรือตามความมุ่งหมายของบทบัญญัตินั้น ๆ

เมื่อไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าไม่มีจารีตประเพณีเช่นว่านั้น ให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง และถ้าบทกฎหมายเช่นนั้นก็ไม่มีด้วย ให้วินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป”

จากบทบัญญัติดังกล่าวสามารถแสดงให้เห็นขั้นตอนการใช้ได้ดังนี้

1. ประเทศไทยไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลใช้บังคับ จึงเป็นกรณีที่ไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ จึงให้วินิจฉัยคดีนั้นตามจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น

2. จารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นในเรื่องนี้ของไทยก็ไม่ปรากฏ จึงต้องวินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง

3. บทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งของไทยในเรื่องนี้ น่าจะเป็นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 20 ประกันภัย หมวด 2 ประกันวินาศภัย แต่อย่างไรก็ตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าวไม่อาจนำมาใช้ในฐานะที่เป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งในเรื่องนี้ได้ ดังจะเห็นได้จาก ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 ซึ่งบัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” การกำหนดไว้เช่นนี้เพราะต้องการไม่ให้นำบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เรื่องประกันวินาศภัย ประกันชีวิต และการประกันภัยค้ำจุน มาใช้บังคับแก่การประกันภัยทางทะเล ซึ่งในเรื่อง

<sup>61</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 151 บัญญัติว่า การใดเป็นการแตกต่างกับบทบัญญัติของกฎหมาย ถ้ามิใช่กฎหมายอันเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน การนั้นไม่เป็นโมฆะ

<sup>62</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติว่า อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล

<sup>63</sup> มีข้อสังเกตว่า คำว่า “กฎหมายทะเล” ในที่นี้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ฉบับภาษาอังกฤษที่ถูกร่างขึ้นก่อนที่จะถูกแปลมาเป็นภาษาไทยใช้คำว่า “maritime law” ไม่ได้ใช้คำว่า “law of the sea” ซึ่งคำว่า “maritime law” ควรแปลเป็นภาษาไทยว่า “กฎหมายพาณิชย์นาวี” และราชบัณฑิตยสถานก็ได้แปลคำว่า “maritime law” เป็นภาษาไทยว่า “กฎหมายพาณิชย์นาวี” ด้วยเหตุนี้ การแปลคำว่า “maritime law” มาเป็นภาษาไทยว่า “กฎหมายทะเล” จึงทำให้เกิดความสับสนไม่น้อย เพราะขอบเขตของกฎหมายทั้งสองนี้มีความแตกต่างกัน โปรตดู โผทิต เอกจริยกร, *อ่วงแล้ว เชนงรรถที่ 40*, น.15-16. และราชบัณฑิตยสถาน, *ศัพท์นิติศาสตร์ อังกฤษ-ไทย ไทย-อังกฤษ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน*, พิมพ์ครั้งที่ 7. (กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณการพิมพ์, 2555), น.198, 379.



ดังกล่าวควรที่จะมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลใช้บังคับเป็นการเฉพาะ ด้วยเหตุผลที่ว่า การประกันภัยทางทะเลเป็นธุรกิจที่มีลักษณะเฉพาะในทางการค้าและการเดินเรืออันมีภัยทางทะเลที่เป็นปัจจัยสำคัญที่มีบทบาทต่อธุรกิจ ซึ่งต่างจากการค้าและการเดินทางอื่น<sup>64</sup> อีกทั้ง การประกันภัยทางทะเลมีพัฒนาการมาเป็นเวลานาน มีรูปแบบและธรรมเนียมประเพณีโดยเฉพาะแตกต่างจากการประกันภัยโดยทั่วไป และหลักการบางเรื่องก็ตรงกันข้ามกับหลักการประกันภัยโดยทั่วไป เช่น เวลาของการมีส่วนได้เสีย เป็นต้น<sup>65</sup> ดังนั้น เมื่อไม่อาจเทียบเคียงบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งได้ จึงต้องวินิจฉัยตามหลักกฎหมายทั่วไป

4. หลักกฎหมายทั่วไป<sup>66</sup> ก็คือ หลักกฎหมายที่ยอมรับนับถือกันอยู่ทั่วไปไม่เฉพาะแต่ในประเทศใดประเทศหนึ่ง และไม่หมายถึงกฎหมายภายในของไทย หรือของประเทศใดประเทศหนึ่งเท่านั้น<sup>67</sup> แต่เป็น หลักกฎหมายที่ประเทศส่วนมากในโลกยอมรับรองและใช้อยู่ด้วยกัน<sup>68</sup> หลักกฎหมายทั่วไปในการประกันภัยทางทะเลที่นำมาใช้ได้ในที่นี้ก็คือกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ คือ Marine Insurance Act 1906 นั้นเอง เพราะกฎหมายอังกฤษในเรื่องการพาณิชย์นาวีได้ถูกนำมาใช้อย่างมากในวงการค้าระหว่างประเทศตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน จนกระทั่งกลายเป็น “หลักกฎหมายทั่วไป” ที่นานาประเทศยอมรับนำมาใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเลที่มีลักษณะระหว่างประเทศ<sup>69</sup>

ดังนั้น เมื่อนำ Marine Insurance Act 1906 มาใช้บังคับในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปในเรื่องการประกันภัยทางทะเล Pay to be Paid Rule ก็สามารถใช้บังคับได้ เพราะ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 85 (3) ได้บัญญัติรองรับไว้ให้กฎและข้อบังคับของ P & I Club สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขบทบัญญัติ Marine Insurance Act 1906 ในเรื่องการประกันภัยแบบสหการได้

แต่หากในอนาคตประเทศไทยมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลใช้บังคับโดยนำร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ... ออกใช้บังคับเป็นกฎหมาย Pay to be Paid Rule ก็สามารถใช้บังคับได้อีกเช่นกัน เพราะตามมาตรา 115 วรรคสาม ของร่างดังกล่าวกำหนดให้กฎเกณฑ์ของ P & I Club มีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงแก้ไขบทบัญญัติในเรื่องการประกันภัยแบบสหการได้เช่นเดียวกัน

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะใช้ Marine Insurance Act 1906 ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปในกรณีในประเทศไทยไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลใช้บังคับ หรือในกรณีที่ประเทศไทยมีกฎหมายประกันภัย

<sup>64</sup> ไพฑูริย์ เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี (MARITIME LAW) ตอน 3, พิมพ์ครั้งที่ 4 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2551), น.191.

<sup>65</sup> อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, *อ้างแล้ว* *เชิงอรรถที่ 12*, น.221.

<sup>66</sup> มีข้อสังเกตว่า ฉบับต้นร่างภาษาอังกฤษใช้คำว่า “general principles of law” จึงควรแปลว่า “หลักทั่วไปของกฎหมาย” มิใช่แปลว่า “หลักกฎหมายทั่วไป” โปรดดู ไพฑูริย์ เอกจริยกร, “หลักกฎหมายทั่วไปและหลักกฎหมายทั่วไป (ฉบับเพิ่มเติม),” *ตุลพาท*, ปีที่ 44, เล่ม 3, น.170-171 (กรกฎาคม-กันยายน 2540). เพราะคำว่า general เป็นคำคุณศัพท์ที่ประกอบขยายคำนาม principles ไม่ใช่ขยายคำนาม law

<sup>67</sup> *เพิ่งอ้าง*, น.173.

<sup>68</sup> ประมูล สุวรรณศร, คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน, พิมพ์ครั้งที่ 8 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2525), น.21. อย่างไรก็ตาม มีนักกฎหมายบางท่านเห็นว่า หลักกฎหมายทั่วไปในที่นี้ หมายถึงหลักกฎหมายทั่วไปของกฎหมายไทยเท่านั้น โปรดดู สมปอง สุจริตกุล, “ข้อคิดเบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศ,” *บทบัญญัติ*, เล่มที่ 20, ตอน 1, น.77 (2520).

<sup>69</sup> นันทวัน เจริญชาติ และ พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร, “ฎีกาวิเคราะห์ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7350/2537 กฎหมายที่มีผลบังคับต่อสัญญาประกันภัยทางทะเล,” *วารสารนิติศาสตร์*, ปีที่ 25, ฉบับที่ 4, น.801 (ธันวาคม 2538).

ทางทะเลใช้บังคับแล้ว หากมีกฎหมายที่กำหนดไว้ชัดเจนให้สิทธิแก่บุคคลภายนอกสามารถเรียกร้องโดยตรงให้ผู้รับประกันภัย คือ P & I Club ชดใช้ค่าสินไหมแทนได้ เช่น CLC 1969 หรือ BUNKERS Convention 2001 หรือ กฎหมายไทยคือ ร่างพระราชบัญญัติความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. ... ซึ่งอาจจะออกเป็นกฎหมายใช้บังคับในอนาคต ก็มีปัญหว่าหาก Pay to be Paid Rule ขัดกับกฎหมายเหล่านี้แล้ว กฎหมายหรือกฎเกณฑ์ของ P & I Club อะไรจะมีผลใช้บังคับ ซึ่งเห็นได้ว่ากฎหมายดังกล่าวกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องความเสียหายที่เกิดจากมลพิษน้ำมันอันเป็นกฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย ดังนั้น เสรีภาพในการกำหนดข้อสัญญาให้แตกต่างไปจากกฎหมายดังกล่าวย่อมถูกจำกัด บทบัญญัติในกฎหมายดังกล่าวจึงมีผลใช้บังคับเหนือ Pay to be Paid Rule หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งบทบัญญัติในกฎหมายดังกล่าวใหญ่กว่า Pay to be Paid Rule นั่นเอง

### บรรณานุกรม

#### ภาษาไทย

##### หนังสือ

- จิตติ ดิงศภัทย์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2552.
- จำรัส เขมะจารุ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ยงพลเทรดดิ้ง, 2530.
- ตระกูล พุ่มเสนาะ. P and I Club Protection and Indemnity Club สมาคมพิทักษ์ประโยชน์และชดเชยความเสียหายให้แก่สมาชิก (ที่เป็นเจ้าของเรือและผู้ปฏิบัติการค้าทางเรือหรือผู้อื่นที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้อง). กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2540.
- ถาวร ตันตราภรณ์. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2516.
- ประมวล จันทรชีวะ. การประกันภัยทางทะเล Marine Insurance. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : บริษัทเนติกุลการพิมพ์ (2541) จำกัด, 2548.
- ประมวล จันทรชีวะ. 101 ศัพท์พาณิชย์นาวี. กรุงเทพมหานคร : บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, 2546.
- ประมุข สุวรรณศร. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย (มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง คำสอนชั้นปริญญาตรี พุทธศักราช 2493). กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง, 2493.
- ประมุข สุวรรณศร. คำอธิบายกฎหมายลักษณะพยานหลักฐาน. พิมพ์ครั้งที่ 8. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ, 2525.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี (MARITIME LAW) ตอน 1. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2553.

ไพฑูริย์ เอกเจริญกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี (MARITIME LAW) ตอน 3. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2551.

ราชบัณฑิตยสถาน. ศัพท์นิติศาสตร์ อังกฤษ-ไทย ไทย-อังกฤษ ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณการพิมพ์, 2555.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. “ประกันภัยทางทะเล.” ใน คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. จัดพิมพ์โดยสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. หน้า 389-471. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด จีรัชการพิมพ์, 2546.

อรธณินดี ดิษฐอำนาจ. คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศว่าด้วยการรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 6. กรุงเทพมหานคร : สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา , 2553.

#### พจนานุกรม

ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. พิมพ์ครั้งที่ 5. กรุงเทพมหานคร : บริษัท นานมีบุ๊คส์พับลิเคชันส์ จำกัด, 2549.

#### วิทยานิพนธ์

กุลวดี ปุณทริกโกทก. “ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการเรียกร้องโดยตรงของบุคคลภายนอกในการประกันภัยทางทะเล.” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร. “วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ...” วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2549.

#### บทความ

นันทวัน เจริญชาศรี และ พันธุ์ทิพย์ กาญจนจติตรา สายสุนทร. “ฎีกาวิเคราะห์ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7350/2537 กฎหมายที่มีผลบังคับต่อสัญญาประกันภัยทางทะเล.” วารสารนิติศาสตร์. ปีที่ 25. ฉบับที่ 4. (ธันวาคม 2538) : 782-805.

ไพจิตร ปุญญพันธ์. “หลักกฎหมายทั่วไปและหลักกฎหมายทั่วไป (ฉบับเพิ่มเติม).” อุลพาห. ปีที่ 44. เล่ม 3. (กรกฎาคม-กันยายน 2540) : 169-189.

สมปอง สุจริตกุล. “ข้อคิดเบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายระหว่างประเทศ.” บทบัณฑิตย. เล่มที่ 20. ตอน 1. (2520) : 75-85.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. “Lloyd’s Insurance.” อุลพาห. เล่ม 4. ปีที่ 36. (กรกฎาคม-สิงหาคม 2532) : 4-21.

#### เอกสารอื่น ๆ

กำชัย จงจักรพันธ์. รายงานการวิจัย เรื่อง การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย : ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 2. คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2553.

ไพฑูริย์ เอกจริยกร. เอกสารเพื่อประกอบการพิจารณากฎหมายของสมาชิกรัฐสภา เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติ  
ความรับผิดทางแพ่งเพื่อความเสียหายจากมลพิษน้ำมัน พ.ศ. .... กรุงเทพมหานคร : บริษัท เอ.  
พี. กราฟิค ดีไซน์และการพิมพ์ จำกัด, 2554.

### ภาษาอังกฤษ

#### หนังสือ

- Howard N. Bennett. The Law of Marine Insurance. Oxford : Clarendon Press, 1996.
- F.D.Rose. Marine Insurance : Law and Practice. London : LLP, 2004.
- John Birds. Modern Insurance Law. 4<sup>th</sup> ed. London : Sweet & Maxwell, 1997.
- Norman J. Lopez. Bes' Chartering and Shipping Terms. 11<sup>th</sup> ed. London : Barker & Howard  
Ltd., 1992.
- Robert Grime. Shipping Law. 2<sup>nd</sup> ed. London : Sweet & Maxwell, 1991.
- Susan Hodges. Law of Marine Insurance. London : Cavendish Publishing Ltd., 1996.
- Victor Dover. A Handbook to Marine Insurance. 8<sup>th</sup> ed. London : Witherby & Co.Ltd., 1975.
- William R. Vance. Handbook on the Law of Insurance. 3<sup>rd</sup> ed. St. Paul, Minn. : West  
Publishing Co., 1951.

#### บทความ

- Mark Tilley. "The Origin and Development of the Mutual Shipowners' Protection &  
Indemnity Association." Journal of Maritime Law and Commerce. Vol.17. No.2.  
(April 1986) : 261-270.

#### เอกสารอิเล็กทรอนิกส์

- The American Club, Rules 2014-2015, <http://www.american-club.com/files/files/1415.pdf>,  
Retrieved October 28, 2014.
- Britannia P & I Club, Rules of Class 3, Protection and Indemnity 2014,  
<http://www.britanniapandi.com/en/rule-books/class-3/index.cfm>, Retrieved  
October 28, 2014.
- China P & I Club, Rules 2011, [http://www.cpiweb.org/en\\_baoxiantiaokuan/8.jsp](http://www.cpiweb.org/en_baoxiantiaokuan/8.jsp), Retrieved  
October 28, 2014.
- North of England P & I Club, P & I Rules 2014-2015,  
<http://www.nepia.com/publications/rules.php> , Retrieved October 28, 2014.
- Skuld P & I Club, Rules 2014, [http://www.skuld.com/Documents/Library/Statutes-  
Rules/Pandl\\_Statutes\\_Rules\\_2014.pdf](http://www.skuld.com/Documents/Library/Statutes-Rules/Pandl_Statutes_Rules_2014.pdf), Retrieved October 28, 2014.