

ผลบังคับของคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล  
EFFECT OF WARRANTIES IN MARINE INSURANCE LAW



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ  
พ.ศ. 2551

ผลบังคับของคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล  
EFFECT OF WARRANTIES IN MARINE INSURANCE LAW



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

พ.ศ. 2551



© 2551

เกษริน โอวาทกรกิจ

สงวนลิขสิทธิ์

บัณฑิตวิทยาลัย  
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สารนิพนธ์

โดย


นางสาวเกษริน โอวาทกรกิจ

เรื่อง


ผลบังคับของคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร  
นิติศาสตรมหาบัณฑิต


อาจารย์ที่ปรึกษา

  
(ดร.ศิรภา จำปาทอง)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม

  
(อาจารย์อดิศร พิพัฒน์วรพงศ์)

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ

  
(อาจารย์นทพล กิติกัมรา)

ชื่องานวิจัย :	ผลบังคับของคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล
ชื่อผู้วิจัย :	นางสาวเกษริน โอวาทวรกิจ
ชื่อคณะและสถาบัน :	คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
สาขา :	กฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
รายชื่อที่ปรึกษา :	1) ดร.ศรภา จำปาทอง 2) อาจารย์ยอดิศร พิพัฒน์วรพงศ์
ปีการศึกษา :	2551
คำสำคัญ :	คำรับรอง กฎหมายประกันภัยทางทะเล

### บทคัดย่อ

ผลจากหลักเสรีภาพในการทำสัญญา ทำให้คู่สัญญาประกันภัยสามารถตกลงกันกำหนดให้ข้อสัญญามากมายที่แทบจะไม่เกี่ยวข้องเลยกับการเสี่ยงภัยกลายเป็นคำรับรอง ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด ซึ่งเท่ากับเป็นการนำหลักเรื่องคำรับรองไปใช้ในทางที่ไม่ชอบและไม่เป็นธรรมอย่างยิ่งต่อผู้เอาประกันภัย สภาพที่เป็นอยู่ของหลักกฎหมายและแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับคำรับรอง ทำให้หลักกฎหมายในเรื่องนี้ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์อย่างกว้างขวาง

ผลการศึกษาพบว่าแนวทางการบรรเทาผลร้ายของการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองในประเทศอังกฤษที่ปรากฏอยู่ในปัจจุบัน ได้แบ่งออกเป็น 2 วิธี คือ วิธีการตีความ และวิธีการทางนิติบัญญัติ

วิธีการตีความนั้นเป็นการที่ศาลเข้ามามีบทบาทในการรักษาความเป็นธรรมเพื่อมิให้ผู้เอาประกันภัยต้องถูกเอาเปรียบเกินสมควร เช่น วิธีการตีความโดยเคร่งครัดที่เรียกว่าหลัก Contra proferentum ในกรณีที่ข้อความในคำรับรองคลุมเครือหรือไม่ชัดเจนศาลจะถือหลักการตีความให้เป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัย หรือการนำหลัก Exception clause หรือ Clause delimiting the risk มาใช้ โดยศาลจะตีความว่าข้อความที่ระบุว่าเป็นคำรับรองซึ่งมีการนำไปใช้ในทางที่ไม่ชอบและไม่เป็นธรรมนั้นมิใช่คำรับรอง แต่เป็นข้อสัญญายกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย (Exception clause) หรือเป็นข้อสัญญาจำกัดการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย (Clause delimiting the risk) ซึ่งมีผลเบากว่าคำรับรอง

วิธีการทางนิติบัญญัติ นอกจากการที่ศาลเข้ามามีบทบาทในการบรรเทาผลร้ายของหลักกฎหมายว่าด้วยคำรับรองแล้ว ในประเทศอังกฤษ The Law Commission ซึ่งเป็นคณะกรรมการกฎหมายได้พิจารณาบทบทนหลักกฎหมายว่าด้วยคำรับรอง และมีความเห็นว่าหลักกฎหมายเรื่องคำรับรองในปัจจุบันมีข้อบกพร่องและควรมีการออกกฎหมายเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องโดย Law Commission ได้ให้คำแนะนำสรุปได้ว่า ข้อสัญญาประกันภัยที่ไม่เป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยไม่ควรจะถูกลือว่าเป็นคำรับรอง เมื่อผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรอง ผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ แต่สิทธิของผู้รับประกันภัยที่จะไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วควรจำกัดเฉพาะกรณีที่คำรับรองนั้นมุ่งหมายที่จะป้องกันความเสี่ยงต่อความเสียหายประเภทที่เกิดขึ้นและการฝ่าฝืนคำรับรองน่าจะก่อให้เกิดความเสียหายนั้นขึ้นเท่านั้นและการบอกเลิกสัญญาเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ควรมีผลนับแต่วันบอกเลิกไม่ควรจะมีผลย้อนหลังไปจนถึงวันที่มีการฝ่าฝืนคำรับรอง

สำหรับแนวทางการบรรเทาผลร้ายของการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองในประเทศไทยนั้นสามารถกล่าวโดยสรุปคือ ประเทศไทยควรเสนอแนวทางในการตีความสำหรับศาลใช้เป็นหลัก ซึ่งเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า ในระยะยาวประเทศไทยควรมีการออกกฎหมายเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องตามความเห็นของ คณะกรรมการกฎหมาย (The Law Commission) ของประเทศอังกฤษ

**TITLE :** Effect of Warranties in Marine Insurance Law  
**Author :** Miss Kedsarin Owatworakit  
**School :** Law, Bangkok University  
**Major :** Law of International Business and Electronic Transactions  
**Advisor :** Dr. Sirapa Champathong and Mr. Adisorn Pipatworapong  
**Academic year :** 2551  
**Keywords :** Warranty, Marine Insurance Law

### **Abstract**

As a result of giving freedom to make contracts, both contractual parties are able to setup numerous agreements that some clauses thereof almost unrelated to the risks but have become the warranty clauses to force the insured to strictly comply, which equivalent to misplace of warranty rules for unfair treatment for the insured. The existing conditions of law and the practical directions of warranty have caused the principles of law to be widely criticized.

So far, the outcomes of studies for reducing the danger of incompliance to the warranty in England, are two means, the means of construction and legislation.

The construction shall rely on the courts who play important roles in keeping justice and battle against the insured's disadvantages, for example, the rules of construction contra proferentum, in the case where there is any ambiguity in the wording of the warranty, the court shall hold on to the rules of construction for the benefits of the insured or apply the rule of Exception Clause or Clause Delimiting the Risk, whereby the court shall construe that the texts that deemed as warranty and being misused in unfairness is not a warranty but the insurer's exception clause, or clause delimiting the risk, which are lighter than warranty.

By means of legislation, aside from the courts who play the roles to reduce the severity of law on warranty, in England, the Law Commission, has reviewed and reconsidered the principles of law on warranty and deemed that such principles of law are defective and amendments are required to correct the defects. The Law Commission's advice could be summarized that the insurance agreement that are now the essential part against risk should not be deemed as warranty. When an insured has breached against the warranty, the insurer is entitled to terminate the contract but the insurer shall not bear liability on compensation for the loss or damage that occurred. The warranty should be restricted solely in the case where the warranty is aiming to cover only the risk on the type of loss occurred and for the breach against warranty that gave rise to such loss. The termination of contract due to violation against the warranty applicable effective from the termination date and not back dated to the breaching date.

Regarding the directions in Thailand to reduce the severity of incompliance with the warranty can be concluded that Thailand should propose the construction directions to the court to be used as principles to solve immediate problems. For long-term problems, Thailand should issue law to amend the defected parts pursuant to the opinions of The Law Commission of England.



## กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลงได้ด้วยดีด้วยความเมตตาและกรุณาจากบุคคลหลายท่าน ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ ดร.ศิริภา จำปาทอง อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์ และท่านอาจารย์อดิศร พิพัฒน์วรพงศ์ อาจารย์ที่ปรึกษาร่วมสารนิพนธ์ ที่ได้กรุณาสละเวลาอันมีค่า ควบคุมดูแลและให้ข้อคิดที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อการทำสารนิพนธ์ฉบับนี้ นอกจากนี้ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์นทล กิตติภมรา ที่ได้กรุณาอ่านร่างสารนิพนธ์ และสละเวลาอันมีค่ามาเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิสอบสารนิพนธ์ทั้งกรุณาให้คำแนะนำเกี่ยวกับการจัดทำสารนิพนธ์ฉบับนี้ด้วยความเมตตา

ผู้เขียนขอขอบพระคุณเจ้าหน้าที่ห้องสมุดสัตยาธรรมศักดิ์และเจ้าหน้าที่ห้องสมุดคณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่านที่ได้กรุณาอำนวยความสะดวกในการค้นคว้าข้อมูลต่างๆ อย่างดียิ่ง

ท้ายที่สุด ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ ที่คอยให้กำลังใจและสนับสนุนผู้เขียนด้วยความรักและเมตตาตลอดมา ผู้เขียนหวังว่าสารนิพนธ์ฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจและศึกษาในเรื่องการประกันภัยทางทะเลได้บ้างไม่มากก็น้อย

(เกษริน โอวาทกรกิจ)

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
<b>บทที่ 1 บทนำ.....</b>	<b>1</b>
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	3
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย.....	4
1.5 นิยามศัพท์.....	4
<b>บทที่ 2 พัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล.....</b>	<b>5</b>
2.1 วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล.....	5
2.1.1 วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลสมัยโบราณ.....	5
2.1.2 วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลสมัยใหม่.....	8
2.2 พัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลในประเทศต่างๆ.....	9
2.2.1 การประกันภัยทางทะเลในประเทศอังกฤษ.....	9
2.2.2 การแผ่ขยายตัวของการประกันภัยทางทะเลในประเทศต่างๆ.....	12
2.2.3 การทำให้เกิดเอกภาพในระบบการประกันภัยทางทะเล.....	15

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3 การประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย.....	17
<b>บทที่ 3 คำรับรอง (Warranty).....</b>	<b>22</b>
3.1 ความหมายของคำรับรอง.....	22
3.1.1 Warranty ในกฎหมายสัญญา.....	26
3.1.2 Warranty ในกฎหมายประกันภัยทางทะเล.....	28
3.1.2.1 ความหมายที่หนึ่ง.....	28
3.1.2.2 ความหมายที่สอง.....	29
3.2 ประเภทของคำรับรอง.....	29
3.2.1 คำรับรองโดยชัดแจ้ง (Express warranty).....	29
3.2.2 คำรับรองโดยปริยาย (Implied warranty).....	33
3.2.2.1 คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเล (Warranty of seaworthiness of ship).....	34
(ก) กรณีกรมธรรม์ประกันภัยรายเที่ยวเรือ (voyage policy).....	34
(ข) กรณีกรมธรรม์ประกันภัยที่มีกำหนดระยะเวลา (time policy).....	38
3.2.2.2 คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมในการรับขนสินค้า (Warranty of cargoworthiness).....	39

## สารบัญ (ต่อ)

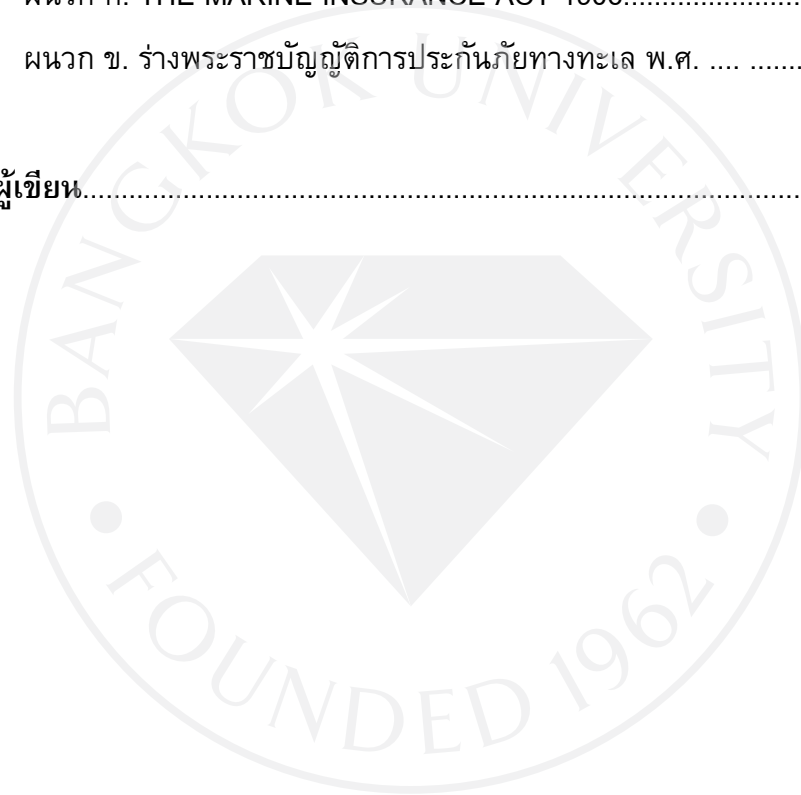
	หน้า
3.2.2.3 คำรับรองเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมาย (Warranty of legality).....	40
3.2.2.4 คำรับรองเกี่ยวกับความเป็นกลาง (Warranty of neutrality).....	42
3.2.2.5 คำรับรองเกี่ยวกับสัญชาติ (Warranty of nationality).....	44
3.2.2.6 คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมในการเผชิญภัยทาง ทะเลของสินค้า (Warranty of seaworthiness of cargo).....	44
3.3 ลักษณะสำคัญของคำรับรอง.....	47
3.3.1 คำรับรองจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด.....	47
3.3.2 ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องแสดงว่าคำรับรองนั้นเป็นเรื่องที่ เป็นสาระสำคัญสำหรับการเสี่ยงภัย.....	50
3.3.3 ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องแสดงว่าคำรับรองมีผลทำให้เกิด วินาศภัยขึ้น.....	51
3.3.4 การฝ่าฝืนคำรับรองทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดชอบที่ เกิดขึ้นหลังการฝ่าฝืนโดยอัตโนมัติ.....	52
3.3.5 การฝ่าฝืนคำรับรองไม่สามารถแก้ไขเยียวยาได้.....	52
3.3.6 ข้อยกเว้นการฝ่าฝืนคำรับรอง.....	54
3.3.6.1 ถ้าเหตุการณ์เปลี่ยนแปลงไป.....	54
3.3.6.2 ถ้าผู้รับประกันภัยสละสิทธิ.....	55

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
(ก) การสละสิทธิก่อนมีการฝ่าฝืน.....	55
(ข) การสละสิทธิหลังมีการฝ่าฝืน.....	56
3.4 ผลของการไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง.....	57
<b>บทที่ 4 แนวการวิเคราะห์ผลบังคับของคำรับรองตามกฎหมายประกันภัยทาง ทะเลของต่างประเทศ.....</b>	<b>62</b>
4.1 แนวทางการบรรเทาผลร้ายของการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองของ ประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และแคนาดา.....	62
4.1.1 วิธีการตีความ.....	63
4.1.1.1 การนำหลัก Contra proferentum มาใช้ตีความ คำรับรอง.....	63
4.1.1.2 Exception clause หรือ Clause delimiting the risk..	65
4.1.2 วิธีการทางนิติบัญญัติ.....	69
4.2 ความคิดเห็นที่แตกต่างกันเกี่ยวกับผลของการไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ในคดี The Good Luck.....	71
<b>บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....</b>	<b>77</b>
บรรณานุกรม.....	82

## สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ภาคผนวก :.....	87
ผนวก ก. THE MARINE INSURANCE ACT 1906.....	88
ผนวก ข. ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ....	121
ประวัติผู้เขียน.....	157



## บทที่ 1

### บทนำ

#### 1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การประกันภัยทางทะเลเป็นธุรกรรมสำคัญอย่างหนึ่งในการค้าระหว่างประเทศอันประกอบด้วยธุรกรรมการซื้อขายระหว่างประเทศ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การชำระเงินระหว่างประเทศ และการประกันภัยสินค้าที่ซื้อขายและขนส่งระหว่างประเทศ โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้ซื้อและผู้ขายสินค้าสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่อง และปราศจากปัญหาทางการเงินจากการที่ทรัพย์สินต้องเสียหายอันเนื่องมาจากการเสี่ยงภัยทางทะเล ซึ่งอาจเกิดขึ้นตลอดเวลาที่สินค้าอยู่ระหว่างการขนส่ง ประเทศไทยได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็นที่จะส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจของชาติ และทุกวันนี้บริษัทผู้รับประกันภัยในประเทศไทยก็มีการรับประกันภัยทางทะเลกันอย่างแพร่หลายตามสมควร ดังนั้นมาตรการหนึ่งซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกแก่การค้าระหว่างประเทศให้ดำเนินไปด้วยความราบรื่นและส่งเสริมกิจการประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยก็คือ การอาศัยมาตรการทางกฎหมายซึ่งจำต้องมีอยู่อย่างเพียงพอและเหมาะสม หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือต้องมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง หรือตรากฎหมายที่จำเป็นเพื่อให้ธุรกรรมแต่ละประเภทดำเนินไปด้วยความราบรื่นปราศจากอุปสรรค<sup>1</sup>

เนื่องจากประเทศไทยได้เห็นถึงความสำคัญที่จะส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีจึงได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ขึ้น โดยนำพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ของประเทศอังกฤษมาเป็นกฎหมายต้นแบบ (model law) ในการยกร่างกฎหมายไทย<sup>2</sup> และในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ดังกล่าวก็ปรากฏว่ามีเรื่องคำรับรองอยู่ใน

---

<sup>1</sup> ก้าชัย จงจักรพันธ์, “การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย,” *นิติศาสตร์* 35, 2 (มิถุนายน 2549): 221.

<sup>2</sup> ก้าชัย จงจักรพันธ์, “การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย,” 223.

หมวดที่ 6 ซึ่งหลักกฎหมายในเรื่องการรับรองไม่เคยปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันวินาศภัยของไทย การรับรองตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มีความหมายกว้างโดยครอบคลุมถึงข้อสัญญาหรือคำสัญญาของผู้เอาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือรับรองว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขบางอย่าง หรือซึ่งผู้เอาประกันภัยยืนยันหรือปฏิเสธความมีอยู่ของข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง<sup>3</sup> การรับรองนี้นอกจากจะเกิดขึ้นโดยสัญญาแล้ว ยังมีบางกรณีที่พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 กำหนดไว้ให้ถือว่าเป็นการรับรองโดยปริยาย<sup>4</sup> หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นการรับรองที่กำหนดขึ้นโดยกฎหมาย ในการปฏิบัติตามการรับรองนั้นมีหลักการที่เข้มงวดโดยผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามการรับรองโดยเคร่งครัด แม้ว่าคำรับรองนั้นจะมีใช้เรื่องที่เป็นสาระสำคัญสำหรับการเสี่ยงภัยก็ตาม การฝ่าฝืนการรับรองมีผลทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นหลังการฝ่าฝืนโดยอัตโนมัติทันที แม้คำรับรองนั้นจะมีได้มีผลทำให้เกิดวินาศภัยขึ้นเลย<sup>5</sup> กล่าวคือ ผลของการที่ผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนการรับรองนั้นร้ายแรงมากถึงขนาดที่ทำให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย จึงทำให้ผลบังคับของการรับรองตามหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ว่าก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย

---

<sup>3</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (1) บัญญัติไว้ว่า “Nature of warranty:

(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or where by he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.”

<sup>4</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (2) บัญญัติไว้ว่า “Nature of warranty:

(2) A warranty may be express or implied.”

<sup>5</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3) บัญญัติไว้ว่า “Nature of warranty:

(3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.”



ดังนั้น ในกรณีนำคำรับรองตามหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้ บังคับในกฎหมายไทยตามแบบอย่างของอังกฤษอาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย และอาจไม่เหมาะสมกับประเทศไทย สารนิพนธ์ฉบับนี้จึงมุ่งที่จะอธิบายหลักกฎหมายในเรื่องคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ วิเคราะห์ถึงปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นจากการปรับใช้หลักกฎหมายดังกล่าวในประเทศอังกฤษ ซึ่งให้เห็นถึงประเด็นที่อาจจะไม่เป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย ให้ข้อสังเกตเกี่ยวกับแนวทางการตีความที่ศาลไทยน่าจะพิจารณารวมทั้งเสนอแนะแนวทางการแก้ปัญหาที่เป็นไปได้ในอนาคต จึงสมควรที่จะนำปัญหาดังกล่าวมาทำการศึกษาวิเคราะห์เพื่อเสนอแนะแนวทางแก้ไขทั้งในระยะสั้นและในระยะยาวต่อไป

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาหลักการและลักษณะสำคัญของคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ
2. เพื่อศึกษาเปรียบเทียบคำรับรองของพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 กับร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ....
3. เพื่อศึกษาปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ
4. เพื่อศึกษาแนวทางการแก้ไข ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยให้มีความเหมาะสมเกิดความเป็นธรรมให้มากที่สุดแก่คู่สัญญา

## 1.3 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษานี้วิเคราะห์ปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับผลบังคับของคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ เทียบเคียงกับประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา โดยจะทำการศึกษาจากปัญหา ข้อโต้เถียง ข้อสังเกต และข้อแนะนำของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และแคนาดา เพื่อนำมาปรับปรุงและพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศไทย ตลอดจนการเสนอแนะแนวทางในการแก้ปัญหาทั้งในระยะสั้นและในอนาคต

#### 1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงหลักการและลักษณะสำคัญของคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ
2. ทำให้ทราบถึงความแตกต่างของคำรับรองของพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 กับร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ....
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาต่างๆ เกี่ยวกับคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางการแก้ไข ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยให้มีความเหมาะสมเกิดความเป็นธรรมให้มากที่สุดแก่คู่สัญญา

#### 1.5 นิยามศัพท์

“คำรับรอง” หมายความว่า ข้อสัญญาหรือคำสัญญาของฝ่ายผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด หรือรับรองว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขบางอย่าง หรือซึ่งผู้เอาประกันภัยยืนยันหรือปฏิเสธความมีอยู่ของข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง

“การประกันภัยทางทะเล” หมายความว่า การประกันภัยความเสียหายแก่เรือ และทรัพย์สิน หรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศ และทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย

“ผู้รับประกันภัย” หมายความว่า คู่สัญญาฝ่ายซึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้

“ผู้เอาประกันภัย” หมายความว่า คู่สัญญาฝ่ายซึ่งตกลงจะส่งเบี้ยประกันภัย

“สัญญาประกันภัยทางทะเล” หมายความว่า เป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามลักษณะและขอบเขตที่ได้ตกลงกันในกรณีวินาศภัยทางทะเล

## บทที่ 2

### พัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล

#### 2.1 วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลถือได้ว่าเป็นรูปแบบของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่เก่าแก่ที่สุดชนิดหนึ่งเท่าที่มีหลักฐานบันทึกไว้ แต่การประกันภัยทางทะเลจะเกิดขึ้นเมื่อใดหรือเกิดขึ้นครั้งแรก ณ ที่ใดนั้นไม่สามารถจะระบุได้แน่นอนแต่ก็เป็นที่ยอมรับกันว่าได้เกิดและมีขึ้นมาแล้วนับพันปีแม้ว่าอาจจะมีแนวคิดและหลักปฏิบัติที่แตกต่างไปจากในปัจจุบันอยู่บ้าง แต่หลักการประกันภัยในปัจจุบันนี้ก็พัฒนามาจากวิธีการที่ใช้กันในอดีต ดังจะได้ศึกษาต่อไปนี้

##### 2.1.1 วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลสมัยโบราณ

การประกันภัยทางทะเลสมัยโบราณอันเป็นที่มาของการประกันภัยทางทะเลในสมัยปัจจุบันนั้น แรกเริ่มเดิมทีมีลักษณะเป็นการแสวงหาหลักประกันความคุ้มครอง หรือวิธีการป้องกันภัยอันจะเกิดแก่ทรัพย์สินอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติ และโจรผู้ร้ายเพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้ที่อยู่ในภาวะต้องเสี่ยงภัยว่าเขาจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย หรือได้รับสิ่งที่เขาต้องการหากเกิดเหตุการณ์หรือเกิดภัยขึ้นตามที่ได้ตกลงกันไว้

แนวคิดและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลนั้นสามารถสืบค้นย้อนหลังไปได้ไม่น้อยกว่า 3,000 ปีก่อนคริสต์กาล โดยเริ่มต้นจากชาวบาบิโลเนียน ซึ่งอาศัยอยู่บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำไทกริสและยูเฟรติสตอนล่างติดกับอ่าวเปอร์เซีย ซึ่งมีอาชีพการค้าและอุตสาหกรรมได้ทำสัญญาให้บุคคลอื่นไปทำการค้าแทนตนโดยเรียกบุคคลเหล่านี้ว่า “พ่อค้าเร่” (Travelling Saleman) ในการทำสัญญาดังกล่าวพ่อค้าเร่เหล่านี้จะต้องมอบทรัพย์สินตลอดจนภรรยาและบุตรไว้กับเจ้าของสินค้าเพื่อเป็นหลักประกันว่าจะไม่คดโกง และเมื่อค้าขายกลับมาแล้วจะต้องนำเงินที่ได้ส่งคืนให้กับเจ้าของสินค้า ซึ่งในการค้าขายบางครั้งสินค้าที่พ่อค้าเร่นำไปขายถูกโจร

---

<sup>1</sup>William D. Winter, **Marine Insurance Its principle and practice**, (New York: McGraw-Hill Book Company, 1952), 1.

ผู้ร้ายแย่งชิงไป ทำให้พ่อค้าแร่ต้องสูญเสียทรัพย์สินและถูกยึดภรรยาและบุตรไปเป็นทาส ดังนั้น พวกพ่อค้าแร่เหล่านี้จึงนำระบบการมอบทรัพย์สิน บุตร และภรรยาไว้เป็นหลักประกัน โดยมี ข้อตกลงเพิ่มเติมว่า หากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่นำไปขายมิได้เกิดจากความผิดหรือ ความประมาทของเขาแล้ว เขาจะไม่ต้องรับภาระในหนี้สินต่างๆ แนวคิดและหลักปฏิบัติดังกล่าวมานี้มีลักษณะเป็นการแสวงหาหลักประกันความคุ้มครองการเสี่ยงภัยอันเป็นแนวคิด เกี่ยวกับการประกันภัยในระยะแรก<sup>2</sup>

แนวคิดดังกล่าวข้างต้นนี้ได้แพร่หลายไปยังกลุ่มชนอื่นๆ อาทิเช่น ชาวโพนีเซียนในสมัย นั้น ทั้งยังปรากฏหลักฐานอยู่ในประมวลกฎหมายฮัมมูราบี (Code of Hammurabi) เมื่อ ประมาณ 2,250 ปีก่อนคริสตกาลอีกด้วย<sup>3</sup>

ต่อมาชาวกรีกได้นำเอาแนวคิดและหลักปฏิบัติของชาวบาบิโลเนียนและชาวโพนีเซียน มาพัฒนาเป็นสัญญากู้ยืมเงินทางทะเลที่เรียกว่า สัญญาบอตทอมรี (Bottomry) กล่าวคือ เมื่อ เจ้าของเรือต้องการจะไปขนสินค้าจากต่างเมืองแต่ไม่มีเงินทุนเพียงพอก็จะขอกู้เงินจากนายทุน เงินกู้ โดยใช้ตัวเรือเป็นประกันโดยมีข้อตกลงว่า หากเรือไม่สามารถกลับถึงท่าได้โดยปลอดภัย ผู้ให้กู้จะไม่เรียกร้องเงินคืนจากเจ้าของเรือ แต่ถ้าเรือกลับมาถึงโดยปลอดภัย ผู้ให้กู้ก็จะได้รับ ชำระหนี้คืน ในบางกรณีผู้กู้ได้นำเอาสินค้าเป็นหลักประกันเงินกู้ ซึ่งในกรณีดังกล่าวจะเรียก สัญญากู้เงินประเภทนี้ว่า เรสโปนเดนเทีย (Respondentia)<sup>4</sup>

สำหรับในแถบเอเชีย นั้น ปรากฏหลักฐานแนวคิดเรื่องการประกันภัยในกลุ่มของพ่อค้า ชาวจีนเมื่อประมาณ 3,000 ปีก่อนคริสตกาล ซึ่งเดินเรืออยู่ในแม่น้ำแยงซีเกียง โดยเขาจะแบ่ง สินค้าของแต่ละคนใส่ลงในเรือหลายๆ ลำเพื่อว่าหากมีเรือลำใดล่มลง ความเสียหายที่ได้รับใน ส่วนของเขาก็จะมีไม่มาก ซึ่งหลักปฏิบัติของชาวจีนโบราณดังกล่าวมานี้ก็คือหลักกระจายการ เสี่ยงภัยอันเป็นหลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเลในปัจจุบันนั่นเอง<sup>5</sup>

<sup>2</sup>มานพ นาคทัต, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 2 หน่วยที่ 9-15, (กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัด ประชาสัมพันธ์พาณิชย์, 2528), 537.

<sup>3</sup>Victor, Dover, **A Handbook to Marine Insurance**, (London: Witherby & Co, Ltd, 1970), 5.

<sup>4</sup>มานพ นาคทัต, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 2 หน่วยที่ 9-15, 538.

<sup>5</sup>เรื่องเดียวกัน, 540.

หลักปฏิบัติของการประกันภัยทางทะเลซึ่งมีลักษณะเช่นสัญญาประกันภัยทางทะเลในปัจจุบันนั้นเกิดขึ้นครั้งแรกที่เมืองพาเลอโม (Palermo) โดยได้มีการทำสัญญาประกันภัยข้าวสาลีซึ่งขนส่งจากซิซิลีไปยังตูนิส โดยออกเป็นกรมธรรม์ประกันภัยลงวันที่ 13 มีนาคม ค.ศ.1350 และต่อมาได้แพร่หลายและใช้กันทั่วไปในหมู่พ่อค้าชาวเจนัว<sup>6</sup>

การเติบโตของธุรกิจการประกันภัยทางทะเลส่งผลให้เมืองต่างๆ ที่มีธุรกิจการประกันภัยทางทะเลออกกฎหมายมาควบคุมการประกอบธุรกิจดังกล่าว แต่บทบัญญัติของกฎหมายที่ถือได้ว่าเป็นการประมวลบทบัญญัติในเรื่องของการประกันภัยไว้ด้วยกัน และมีเนื้อหาครอบคลุมกว้างขวางฉบับแรกก็คือ บทบัญญัติซึ่งออก ณ เมืองบาเซิลจำนวน 5 ฉบับ ตั้งแต่ปี ค.ศ.1435-ค.ศ.1484 และกฎหมายฉบับปี ค.ศ.1484 นี้เองที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อกฎหมายประกันภัยทางทะเลในยุโรปทั้งหมด เนื่องจากมีการพิมพ์และเผยแพร่ไปพร้อมกับหนังสือชื่อ Consolato del Mare ซึ่งเป็นหนังสืออีกเล่มหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อกฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศต่างๆ ของยุโรปเช่นเดียวกัน<sup>7</sup>

ต่อมาในปี ค.ศ.1523 เมืองฟลอเรนซ์ได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นโดยได้แนบกรมธรรม์จำนวน 2 แบบไว้ทำกฎหมายที่ออกนั้นด้วย ซึ่งปรากฏว่ากรมธรรม์ Ship & Goods Policy ของสถาบันลอยด์มีข้อความและข้อคุ้มครองการเสี่ยงภัยหลายชนิด ซึ่งเหมือนกับกรมธรรม์ของเมืองฟลอเรนซ์ดังกล่าว<sup>8</sup>

ในยุคสมัยที่กิจการประกันภัยทางทะเลรุ่งเรืองในหมู่พ่อค้าชาวเมืองฟลอเรนซ์และเจนัว หรือที่เรียกว่า พ่อค้าชาวลอมบาร์ดนั้น ในดินแดนภาคเหนือของประเทศเยอรมันบริเวณเมืองที่เป็นศูนย์กลางการค้าสำคัญ คือ บริเมน แฮมเบิร์ก และลิวเบค (Lubeck) ซึ่งรวมตัวกันเป็นสมาคมการค้า ซึ่งเรียกว่าสันนิบาตอันเซียติก (the Hanseatic League) ก็ได้รับเอาแนวคิดและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลจากพ่อค้าชาวลอมบาร์ด และแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียนไปใช้ด้วยเช่นกัน ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า จุดกำเนิดที่แท้จริงของการประกันภัยทางทะเล

<sup>6</sup> Harold, E. Raynes, **A History of British Insurance**, 2<sup>nd</sup> ed. (London: Sir Isaac Pitman & Sons Ltd, 1964), 10.

<sup>7</sup> Sir William Holdsworth, **A History of English**, (London: Matthew & Co. Ltd Sweet and Maxwell 1937), 281-282.

<sup>8</sup> Harold E. Raynes, **A History of British Insurance**, 15.

ดังเช่นที่ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบันนี้มีจุดเริ่มต้นที่อิตาลี และหลักปฏิบัติที่เป็นระเบียบแบบแผนและระบบเบี้ยประกันภัยก็มีส่วนสำคัญที่เกิดจากพ่อค้าชาวลอมบาร์ด โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เมืองฟลอเรนซ์<sup>9</sup>

### 2.1.2 วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลสมัยใหม่

อาจกล่าวได้ว่าการประกันภัยทางทะเลได้พัฒนาขึ้นเป็นระบบและมีระเบียบแบบแผนซึ่งมีลักษณะเป็นการประกันภัยทางทะเลโดยแท้จริงตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 15 ภายหลังจากที่มีการออกกฤษฎีกา ณ เมืองบาเซโลนาเป็นต้นมา ในช่วงปลายศตวรรษที่ 16 ถึงต้นศตวรรษที่ 17 มีผลงานน่าสนใจอยู่เรื่องหนึ่งคือ หนังสือเรื่อง Guidon de la Mer พิมพ์ที่เมือง Rouen ประเทศฝรั่งเศส โดยเนื้อหาเป็นการรวบรวมกฎเกณฑ์และเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่ประพฤติปฏิบัติกันอยู่ในสมัยนั้น<sup>10</sup> หนังสือดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าขณะนั้นกิจการประกันภัยทางทะเลได้แพร่หลายทั่วไปทั้งในทวีปยุโรป และประเทศอังกฤษแล้ว

การประกันภัยทางทะเลได้เจริญรุ่งเรืองและพัฒนาจนถึงขีดสุด ณ ประเทศอังกฤษ ตั้งแต่ศตวรรษที่ 17 เป็นต้นมา ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากอิทธิพลของพ่อค้าชาวฮันซาแห่งสันนิบาตอันเซียติกซึ่งอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานและค้าขายในประเทศอังกฤษ บริเวณ Steelyard ของกรุงลอนดอน ส่วนอิทธิพลอีกทางหนึ่งนั้นเกิดจากพ่อค้าชาวลอมบาร์ดซึ่งเริ่มอพยพเข้ามายังประเทศอังกฤษตั้งแต่กลางศตวรรษที่ 13 เป็นต้นมา ทำให้พ่อค้าชาวอังกฤษได้เรียนรู้แนวคิดและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลจากพ่อค้าทั้งสองกลุ่มดังกล่าว จนมีผู้กล่าวว่า การประกันภัยทางทะเลได้ถูกนำเข้าสู่ประเทศอังกฤษโดยพ่อค้าชาวฮันซา และทำให้สมบูรณ์โดยพ่อค้าชาวลอมบาร์ด<sup>11</sup> โดยมีสถาบันลอยด์ (Lloyd's of London) ซึ่งเป็นสถาบันผู้รับประกันภัยที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของโลก ซึ่งดำเนินธุรกิจรับประกันภัยติดต่อกันมานานกว่าสองศตวรรษ ตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมา เป็นตัวกระตุ้นและส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบการประกันภัยทางทะเล โดยการนำกรมธรรม์ Ship & Good Form (S.G. Form) ซึ่งได้รับอิทธิพลจากกรมธรรม์ซึ่งออกที่เมืองฟลอเรนซ์ในศตวรรษที่ 16 มาใช้รับประกันภัยสินค้าและตัวเรือจน

<sup>9</sup>Victor, Dover, **A Handbook to Marine Insurance**, 8.

<sup>10</sup>William D. Winter, **Marine Insurance**, 9.

<sup>11</sup>Ibid, 12.

เป็นที่แพร่หลายไปทั่ว และมีบทบาทสำคัญในการรวบรวมข้อมูลสำคัญต่างๆ ซึ่งเป็นประโยชน์แก่ผู้เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล อาทิเช่น การตีพิมพ์เอกสารซึ่งเกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล และการพาณิชย์นาวี อันได้แก่ Lloyd's List, Lloyd's Shipping Index, Lloyd's Voyage Record, และ Lloyd's Law Reports เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปแล้ว การประกันภัยทางทะเลสมัยใหม่ได้เริ่มขึ้น ณ ประเทศอังกฤษ โดยมีสถาบันลอยด์เป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาธุรกิจการประกันภัยทางทะเล

## 2.2 พัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลในประเทศต่าง ๆ

การประกันภัยทางทะเลนั้นมีลักษณะเด่นประการหนึ่งก็คือ เป็นสัญญาธุรกิจระหว่างประเทศ เนื่องจากความคุ้มครองของกรมธรรม์ต่อสินค้าที่ขนส่งทางทะเลมักจะเกี่ยวพันกับการขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้น ผู้ขายสินค้าหรือผู้ส่ง และผู้ซื้อสินค้า หรือผู้รับตราส่งจึงมักจะอยู่คนละประเทศ ใช้ภาษาพูดและระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน รวมทั้งใช้ระบบกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่ไม่เหมือนกันด้วย แต่ก็มีประเทศจำนวนมากที่ใช้พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ ค.ศ.1906 เป็นพื้นฐานในการบัญญัติกฎหมายภายในของตน โดยในขณะนี้ผู้เขียนจะได้ศึกษาถึงพัฒนาการของกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลในประเทศต่างๆ เหล่านี้ รวมทั้งอิทธิพลของกฎหมายการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษอันมีต่อประเทศเหล่านั้นด้วย

### 2.2.1 การประกันภัยทางทะเลในประเทศอังกฤษ

ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ประเทศอังกฤษนั้นได้รับอิทธิพลแนวคิด และหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลมาจากพ่อค้าฮันเซียติกและชาวลอมบาร์ดซึ่งอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำการค้าขายในกรุงลอนดอน และสถาบันลอยด์ได้มีส่วนสำคัญในการพัฒนาหลักเกณฑ์ของการประกันภัยทางทะเล จนเป็นระบบและเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปในปัจจุบัน สำหรับในส่วนของพัฒนาการเกี่ยวกับกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษนั้น ในระยะเริ่มแรกจนกระทั่งก่อนปี ค.ศ.1906 ไม่ปรากฏว่ามีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมถึงเรื่องต่างๆ แต่อย่างไรก็ดี การตีความสัญญาประกันภัยในสมัยนั้นได้อาศัยจารีตประเพณีของพ่อค้าที่อยู่ที่ถนนลอมบาร์ดและรอยัลเอ็กซ์เชน (Royal Exchange) เป็น

สำคัญ ซึ่งก็สอดคล้องกันกับธรรมเนียมปฏิบัติของเมืองอื่นๆ อาทิเช่น แคมเบริจจ์ อันทเวิร์ป และ อัมสเตอร์ดัม เป็นต้น<sup>12</sup> ธรรมเนียมประเพณีทางทะเลของอังกฤษในระยะแรกๆ นั้น พบหลักฐาน อยู่ในรายงานคดีของศาล Admiralty เช่น ในคดี Broke C. Maynare (1547) ซึ่งผู้เอาประกันภัย พ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยตามธรรมเนียมซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอิตาเลียน คดีนี้ แสดงให้เห็นว่าในช่วงเวลาดังกล่าวประเพณีปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยได้แพร่หลายใน ประเทศอังกฤษและเป็นที่รู้จักกันดีแล้ว<sup>13</sup>

กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษนั้น เริ่มพัฒนาอย่างเป็นระบบในช่วงกลาง ศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมา และคำพิพากษาของศาลได้กลายเป็นที่มาอันสำคัญของระบบ กฎหมายประกันภัยของอังกฤษเมื่อ Lord Mansfield ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งอธิบดี ศาลคิงสเบนซ์ ในปี ค.ศ.1756 จนกระทั่งถึงปี ค.ศ.1788 และได้สร้างคุณูปการใหญ่หลวงต่อ ระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ กล่าวคือ ได้ตัดสินวางบันทัดฐานเกี่ยวกับคดี ประกันภัยทางทะเลไว้หลายคดี แต่ก็มีได้หมายความว่า Lord Mansfield จะเป็นผู้สร้าง กฎเกณฑ์เกี่ยวกับกฎหมายประกันภัยทางทะเลขึ้นมาใหม่ หากแต่นำหลักเกณฑ์ต่างๆ ซึ่งยึดถือ ปฏิบัติกันในกลุ่มพ่อค้าเป็นเวลานานนับศตวรรษมาตัดสินรับรอง ก่อให้เกิดผลบังคับในกฎหมาย ขึ้น<sup>14</sup> นอกจากนี้ยังได้ศึกษาและรับเอาหลักกฎหมายของประเทศในภาคพื้นยุโรปและหลัก กฎหมายพ่อค้า ที่เรียกว่า Lex Mercatoria หรือ Law Merchant อันเป็นจารีตประเพณีของ พ่อค้า หรือชาวเรือ มาเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายคอมมอนลอว์ และผสมกลมกลืนกันจน กลายเป็นส่วนหนึ่งของคอมมอนลอว์ในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังได้ปรับปรุงวิธีพิจารณาคดีเกี่ยวกับการ ประกันภัยทางทะเลจากเดิม ซึ่งลูกขุนเป็นผู้ตัดสินคดี โดยไม่มีการชี้แนะข้อกฎหมาย เกี่ยวกับการประกันภัยจากศาล ทำให้บางครั้งเองก็ไม่ทราบว่าจะตัดสินโดยใช้หลักการอะไรมาเป็น วิธีการที่ผู้พิพากษาจะเป็นผู้แนะนำหลักกฎหมายที่จะใช้ปรับกับคดี โดยให้ลูกขุนเป็นผู้นำหลัก กฎหมายดังกล่าวมาปรับกับข้อเท็จจริง ทำให้เกิดหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลขึ้น<sup>15</sup> และ

<sup>12</sup>Harold E. Raynes, **A History of British Insurance**, 156.

<sup>13</sup>Sir William Holdsworth, **A History of English Law**, 283.

<sup>14</sup>Ibid, 158.

<sup>15</sup>Ibid, 159.



หลักกฎหมายที่สร้างขึ้นดังกล่าวได้ถูกนำมาประมวลเป็นพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ในสมัยต่อมา

ในช่วงระยะเวลาประมาณศตวรรษครึ่ง ตั้งแต่สมัย Lord Mansfield เป็นต้นมา จนกระทั่งถึงปลายศตวรรษที่ 19 ศาลอังกฤษได้ตัดสินคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล และบันทึกไว้มีจำนวนมากกว่า 2,000 คดี จากความจำเป็นที่ว่า หากจะส่งเสริมให้ธุรกิจการประกันภัยทางทะเลดำเนินไปได้อย่างราบรื่น จำเป็นจะต้องมีกฎหมายที่ชัดเจนแน่นอนเป็นเครื่องรองรับ ดังนั้น ในปี ค.ศ.1894 จึงได้มีความพยายามที่จะจัดทำประมวลกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นในประเทศอังกฤษ โดย Lord Chancellor ได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนจากเจ้าของเรือ ประธานหอการค้าของลิเวอร์พูล ผู้แทนจากผู้เจรจาตกลงวินาศภัยทางทะเล (average adjuster) และผู้แทนจากผู้พิจารณารับประกันภัย และบริษัทประกันภัยเพื่อพิจารณาร่างกฎหมาย โดยมี Sir M.D. Chalmers เป็นเลขานุการผู้ยกร่าง ในระยะแรกได้แต่งตั้งให้ Sir RT Reid เป็นประธานคณะกรรมการชุดนี้ และต่อมาได้เปลี่ยนเป็น Lord Herschell ซึ่งเป็นประมุขตุลาการในขณะนั้น<sup>16</sup> งานยกร่างกฎหมายดังกล่าวหาได้เป็นการสร้างหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นมาใหม่ไม่ หากแต่เป็นการสกัดเอาหลักเกณฑ์ในคำพิพากษาคอมมอนลอว์ของอังกฤษซึ่งมีมากกว่า 2,000 คดี และตัดสินโดยอาศัยจารีตปฏิบัติในทางการค้า มาจัดทำในรูปของประมวลกฎหมาย<sup>17</sup>

วัตถุประสงค์สำคัญของการออกกฎหมายก็เพื่อให้มีกฎเกณฑ์ของกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่ชัดเจน และแน่นอน ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมกิจการประกันภัยทางทะเลให้เจริญ รุดหน้าไปด้วยดี และขจัดปัญหาข้อขัดแย้งอันอาจเกิดขึ้น ดังที่ Sir Mackenzie Chalmers ได้กล่าวไว้ในคำนำของหนังสือชื่อ Chalmers' Marine Insurance Act 1906 ซึ่งเขียนไว้เมื่อปี ค.ศ.1901 ว่า “ตราบิตที่เสรีภาพในการทำสัญญายังคงมีอยู่ การมีกฎหมายที่บ่งชี้ว่าสิ่งใดเป็นสินค้าและสืขาว่อมจะเกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการธุรกิจ ความแน่นอนของกฎเกณฑ์ที่ได้วางไว้ย่อมมีความสำคัญยิ่งกว่าความละเอียดประณีต การบัญญัติกฎหมายย่อมจะมีราคาถูกกว่าการ

<sup>16</sup> Ivamy, E.R. Hardy, **Chalmers' Marine Insurance Act 1906**, (London: Butterworths, 1983),

VIII.

<sup>17</sup> Ibid.

ฟ้องร้องคดี ยิ่งไปกว่านั้นเมื่อมีปัญหาฟ้องร้องกันขึ้นและมีการอุทธรณ์ขึ้นไป ธุรกิจซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ก็จะหยุดชะงักไปด้วย”<sup>18</sup>

ร่างกฎหมาย Marine Insurance Act ได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎร และสภาขุนนาง และประกาศใช้เป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 1906

กฎหมายดังกล่าวมีทั้งหมดจำนวน 94 มาตรา และในตอนท้ายได้นำตัวอย่างกรมธรรม์ S.G. Form ของสถาบันลอยด์มาผนวกแนบท้ายไว้ แต่มิได้บังคับให้ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้รูปแบบของกรมธรรม์ดังกล่าวในการพิจารณารับประกันภัย นอกจากนี้ยังได้นำกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการตีความสัญญาประกันภัย หรือที่เรียกว่า Rules of construction มาแนบท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวไว้ด้วย จึงนับได้ว่ากฎหมายดังกล่าวเป็นที่มาสำคัญของการประกันภัยทางทะเลสมัยใหม่ และมีอิทธิพลต่อพัฒนาการของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของโลกเป็นอย่างยิ่ง

## 2.2.2 การแผ่ขยายตัวของการประกันภัยทางทะเลในประเทศต่าง ๆ

ในปัจจุบันนี้ยังไม่มีอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล และกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศ แม้ว่าในปี ค.ศ.1901 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (The International Law Association) จะได้พยายามร่างกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่เรียกว่า The Glasgow Marine Insurance Rules ขึ้นมาเพื่อเป็นแบบอย่างในการนำไปใช้กับสัญญาประกันภัย และกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลก็ตาม แต่ก็มิได้รับการยอมรับอย่างกว้างขวางเพียงพอจากประเทศต่าง ๆ<sup>19</sup>

ประเทศส่วนใหญ่ในโลกนี้รวมทั้งประเทศกำลังพัฒนาบางประเทศต่างก็ได้ออกกฎหมายภายในของตนเพื่อใช้บังคับกับการประกันภัยทางทะเล ซึ่งก็ทำให้กฎหมายประกันภัยทางทะเล

<sup>18</sup>“As Long as freedom of contract is preserved, it suits the man of business to have the law stated in black and white. The certainty of the rule laid down is of more importance than its nicety. It is cheaper to legislate than to litigate, moreover, while a moot point is being litigated and appealed, pending business is embarrassed.”

<sup>19</sup>UNCTAD., **Legal and documentary aspects of the marine insurance contract**, (New York: n.p. , 1982), 12.

ของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกันออกไป บางประเทศอาจจะบัญญัติเป็นกฎหมายเฉพาะต่างหาก เช่น The Marine Insurance Act, 1906 ของอังกฤษ, Law. No67-522 of 3 July 1967 ของฝรั่งเศส, The Marine Insurance Act, 1963 ของอินเดีย, The Marine Insurance Act, 1909-1973 ของออสเตรเลีย และ The Marine Insurance Act, 1968 ของเคนยา เป็นต้น หรืออาจจะรวมอยู่ในกฎหมายประกันภัยต่างๆ ไป เช่น ของประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งบัญญัติเรื่องการประกันภัยทางทะเลไว้ในบทที่ 2 ของ The Insurance Act of 1914 ในประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมายก็มักจะบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ เช่น เวเนซุเอลา, สเปน, เบลเยียม หรืออาจรวมอยู่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Code) อาทิเช่น เอธิโอเปีย, โปแลนด์และสหภาพโซเวียตเดิม เป็นต้น<sup>20</sup> ในบรรดาประเทศกำลังพัฒนานั้น ประเทศในแถบลาตินอเมริกาส่วนใหญ่จะมีบทบัญญัติในเรื่องของการประกันภัยทางทะเล โดยมักจะบัญญัติไว้ในหมวดหนึ่งของประมวลกฎหมายพาณิชย์ หรือกฎหมายพาณิชย์นาวี

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ของอังกฤษได้มีอิทธิพลต่อกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศต่างๆ เป็นจำนวนมาก โดยหลายประเทศนำไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของตน อาทิเช่น ประเทศอินเดีย, ออสเตรเลีย และเคนยา ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น สำหรับในแถบเอเชีย ประเทศที่นำกฎหมายดังกล่าวของอังกฤษมาใช้ทั้งหมดได้แก่อองกง โดย The Marine Insurance Ordinance เมื่อปี ค.ศ.1961 สิงคโปร์ โดย The Civil Law Act มาตรา 5 (1) บรูไน โดย Application of Law และมาเลเซีย โดย The Civil Law Act 1956 แก้ไขปี ค.ศ.1972 มาตรา 5 (1) และ (2)<sup>21</sup> แม้ในบางประเทศซึ่งมิได้รับเอารูปแบบของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้โดยตรงก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติก็ได้มีการอ้างอิงถึงกฎหมายของอังกฤษอยู่ด้วย อาทิเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งให้น้ำหนักแต่การนำพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ของอังกฤษมาใช้เป็นอย่างมาก โดยศาลสูงสุดได้ตัดสินรับรองไว้หลายคดี<sup>22</sup> รวมทั้งในประเทศบังคลาเทศ, มาลาวี และสาธารณรัฐแทนซาเนียก็มีลักษณะเช่นเดียวกัน ส่วนในหลายๆ ประเทศ คู่สัญญา ก็มักจะกำหนดให้ใช้

<sup>20</sup> Ibid.

<sup>21</sup> Lakshman Marasinghe, **Contract of Sale in International Trade Law**, (Singapore: Butterworths Asia, 1992), 322.

<sup>22</sup> ดูคดี Queen Ims Co. V. Globe and Rutgers Fire Insurance co, (1924) 263 U.S. 487.

กฎหมายอังกฤษบังคับกับสัญญาประกันภัยทางทะเล อาทิเช่น นอร์เวย์ และสวีเดน<sup>23</sup> ส่วนประเทศในลาตินอเมริกาบางประเทศซึ่งนำเงื่อนไขกรรมธรรม์ของอังกฤษไปใช้ภายในประเทศ ก็ จะระบุให้ใช้กฎหมายอังกฤษและหลักปฏิบัติในการตีความเงื่อนไขดังกล่าวไว้ด้วย อาทิเช่น เอลซัลวาดอร์ และอาเจนตินา<sup>24</sup>

ส่วนของประเทศไทยนั้น ในขณะที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้ จัดทำร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ออกมาแล้ว โดยนำพระราชบัญญัติ การประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาเป็นกฎหมายต้นแบบในการร่างกฎหมายไทย

อย่างไรก็ตาม การอ้างอิงถึงกฎหมายอังกฤษนั้นมิได้มีเพียงประเทศกำลังพัฒนาเท่านั้น แม้ในประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างญี่ปุ่น, สหรัฐอเมริกา, เดนมาร์ก, ฟินแลนด์, นอร์เวย์, สวีเดน และเนเธอร์แลนด์ หรือแม้กระทั่งประเทศที่เคยปกครองในระบอบสังคมนิยม อย่างเช่น ฮังการีก็ มีการอ้างอิงถึงกฎหมายอังกฤษเช่นกัน แม้จะปรากฏว่าประเทศเหล่านั้นจะมีกฎหมาย ประกันภัยทางทะเลของตนเองก็ตาม<sup>25</sup>

คงมีเพียงบางประเทศซึ่งพูดภาษาฝรั่งเศสในทวีปอเมริกา เช่น ประเทศมาลี, ซาอีร์ (Zaire) ซึ่งได้รับอิทธิพลจากการปกครองของฝรั่งเศสและจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของ ฝรั่งเศส ค.ศ.1807 ซึ่งแพร่หลายในศตวรรษที่ 19 จึงได้รับเอาบทบัญญัติของประมวลกฎหมาย ปี ค.ศ.1808 มาใช้กับการประกันภัยทางทะเล

ในส่วนของกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของประเทศต่างๆ นั้น จากการศึกษาของ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD) นั้น พบว่ามีความ หลากหลายอยู่มาก แต่กระนั้นก็ตามอาจกล่าวได้ว่า กรรมธรรม์ประกันภัยทั้งของตัวเรือและสินค้า ของตลาดประกันภัยของอังกฤษ ได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลายมากที่สุดถึง ประมาณสองในสามประเทศในโลกนี้ ซึ่งมีทั้งที่ใช้กรรมธรรม์ดังกล่าวอย่างเดี่ยว หรืออาจใช้ ร่วมกันกับกรรมธรรม์ที่ประเทศเหล่านั้นร่างขึ้นเอง ซึ่งได้แก่ ประเทศเดนมาร์ก, ฟินแลนด์, ฮังการี, นอร์เวย์ และสวีเดน อนึ่งหากจะพิจารณาเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาแล้วก็จะพบว่ามี จำนวนถึง 3 ใน 4 ของทั้งหมดที่ใช้กรรมธรรม์ของอังกฤษ จนอาจกล่าวได้ว่า กรรมธรรม์

<sup>23</sup> UNCTAD., **Legal and documentary aspects of the marine insurance contract**, 12.

<sup>24</sup> Ibid, 13.

<sup>25</sup> Ibid.

ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษได้กลายเป็นเงื่อนไขของการประกันภัยระหว่างประเทศไปโดยพฤตินัย (The policy forms are virtually de facto international insurance conditions)<sup>26</sup> จะมีก็แต่เพียงบางประเทศซึ่งมีความเกี่ยวพันทางประวัติศาสตร์กับประเทศฝรั่งเศส และเบลเยียม อาทิเช่น ประเทศมาลี, เซเนกัล และชาอียี่ ที่ยังคงได้รับอิทธิพลของเงื่อนไขการประกันภัยทางทะเลของฝรั่งเศส<sup>27</sup> การที่ประเทศต่างๆ ในโลกนี้ยอมรับกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษอย่างกว้างขวางมากขึ้นทุกวันนี้ อาจจะเป็นเพราะเพื่อความสะดวกในการเอาประกันภัยต่อหรือรับประกันภัยร่วม จึงทำให้ระบบการประกันภัยของอังกฤษแผ่ขยายเข้าไปยังประเทศต่างๆ

### 2.2.3 การทำให้เกิดเอกภาพในระบบการประกันภัยทางทะเล

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า การประกันภัยทางทะเลนั้นมีลักษณะระหว่างประเทศ เนื่องจากความคุ้มครองของสินค้าที่ขนส่งทางทะเลนั้นมักจะเกี่ยวพันกับการขนส่งจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้น ผู้ขายหรือผู้ส่งสินค้าและผู้ซื้อหรือผู้รับตราส่งจึงอยู่กันคนละประเทศ และอยู่ภายใต้ระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน ด้วยเหตุดังกล่าวจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการมีระบบกฎหมายซึ่งกำหนดสิทธิและหน้าที่คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเลที่สอดคล้องกัน แม้ว่าในทางพฤตินัยแล้ว ระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษจะได้รับการยอมรับเสมือนเป็นระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศทำให้ระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศต่างๆ ไกล่เคียงกันก็ตาม แต่ในความเป็นจริงแล้ว ระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของแต่ละประเทศก็มีความหลากหลายและแตกต่างกันอยู่มาก ทำให้ผู้เกี่ยวข้องในสัญญาประกันภัยทางทะเล โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเข้าใจข้อกำหนดต่างๆ ของกรรมธรรม์ประกันภัยที่มาจากตลาดประกันภัยต่างประเทศ ทำนองเดียวกับเจ้าของเรือซึ่งจำเป็นต้องเอาประกันภัยตัวเรือไว้กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศโดยไม่ทราบรายละเอียดว่า สิทธิและหน้าที่ของตนตามสัญญาประกันภัยนั้นมีเพียงใด ด้วยตระหนักถึงปัญหาดังกล่าว The Committee on Invisibles and Financing related to Trade จึงได้มีมติเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2521 ให้เลขาธิการ UNCTAD ทำการศึกษาถึงการประกันภัยสินค้าทาง

<sup>26</sup> Ibid, 11.

<sup>27</sup> Ibid.

ทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดภัยของสินค้าที่รับเสี่ยงในตลาดประกันภัยของประเทศกำลังพัฒนา<sup>28</sup> ซึ่ง UNCTAD หลังจากทำการศึกษาก็ได้เสนอแนะให้ประเทศกำลังพัฒนาควรที่จะส่งเสริมตลาดการประกันภัยทางทะเลภายในประเทศ และเห็นด้วยกับการใช้มาตรการบางอย่างเพื่อคุ้มครองการเติบโตของการประกันภัยทางทะเลภายในประเทศเป็นการชั่วคราว<sup>29</sup>

สำนักงานเลขาธิการ UNCTAD ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ ซึ่งใช้กันอยู่แพร่หลายทั่วโลกว่าได้ก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม และความยุ่งยากแก่ผู้เอาประกันภัยและผู้ที่เกี่ยวข้องหลายประการทั้งในส่วนของพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 และกรมธรรม์ S.G. Form เนื่องจากทั้งเนื้อหาและรูปแบบของระบบการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษดังกล่าวได้ถูกสร้างขึ้นมาจากใช้กับตลาดการประกันภัยทางทะเลภายในประเทศอังกฤษ จึงอาจจะไม่เหมาะสมกับการนำไปใช้ในสังคมระหว่างประเทศ พร้อมกับได้เสนอแนะให้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติการประกันภัยของอังกฤษ และกรมธรรม์ S.G. Form หลายประการ เช่น เสนอแนะให้แก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับการไม่เปิดเผยข้อความจริง และการแถลงข้อความเท็จจากเดิมซึ่งถือกันว่า หากผู้เอาประกันภัยปกปิดข้อความจริงหรือแถลงข้อความเท็จในข้อสาระสำคัญในขณะทำสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้ แม้ว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะไม่เกี่ยวข้องกับการปกปิดข้อความจริง หรือการแถลงข้อความเท็จดังกล่าวก็ตาม ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย<sup>30</sup> ในส่วนของกรมธรรม์ S.G. Form ก็ได้เสนอแนะให้แก้ไขให้ทันสมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งข้อกำหนดเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยต่างๆ ก็ควรจะแก้ไขให้มีความครอบคลุม และทันสมัยขึ้นด้วย เป็นต้น<sup>31</sup>

สำหรับในส่วนของระบบการประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศ เลขาธิการของ UNCTAD ได้เสนอให้มีการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างประเทศ (international uniform policy conditions) ขึ้น เพื่อเป็นแบบอย่างในการนำไปใช้ในประเทศต่างๆ โดยมีเนื้อหาอิงอยู่กับระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ และดัดแปลงเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เหมาะสมกับ

<sup>28</sup> Ibid, 39.

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> Ibid.

<sup>31</sup> Ibid.

กฎหมาย วัฒนธรรม และระบบเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ เนื่องจากเห็นว่าข้อกำหนดต่างๆ ของกรมธรรม์ประกันภัยของอังกฤษที่ใช้อยู่ทุกวันนี้มีความไม่เหมาะสมกับบรรยากาศระหว่างประเทศ ซึ่งต้องการความเป็นเอกภาพและความยืดหยุ่น<sup>32</sup> ดังนั้น UNCTAD จึงได้ให้ คณะทำงานร่างกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศจัดทำร่างกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลขึ้น ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยตัวเรือ ได้แยกออกเป็นข้อกำหนด เกี่ยวกับการเสี่ยงภัยทุกประเภท (all risks) และข้อกำหนดภัยที่ได้ระบุชื่อ (named peril) และใน ส่วนของการประกันภัยสินค้า ก็แยกออกเป็น 3 ชนิด กล่าวคือ ข้อคุ้มครองการเสี่ยงภัยทุก ประเภท (all risks) ข้อคุ้มครองการเสี่ยงภัยปานกลาง (intermediate cover) และข้อคุ้มครอง การเสี่ยงภัยแบบจำกัด (restricted cover)<sup>33</sup> แต่งานของคณะทำงานดังกล่าวนี้ยังไม่แล้วเสร็จ คง เป็นเพียงฉบับร่างเท่านั้น ที่ได้นำเสนอต่อที่ประชุมในการประชุมฉบับที่ 8 และ 9 เมื่อปี 1982 และ 1983<sup>34</sup> ดังนั้น ในปัจจุบันนี้จึงยังไม่มีกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลหรือระบบกฎหมาย ประกันภัยทางทะเลซึ่งมีลักษณะเป็นเอกภาพและใช้กันทั่วโลกอย่างแท้จริง

### 2.3 การประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย

ธุรกิจการประกันภัยทางทะเลเข้ามาในประเทศไทยในยุคสมัยใดนั้น ยังไม่ปรากฏ หลักฐานที่ชัดเจน แต่ถือว่าการประกันภัยทางทะเลเป็นการประกันภัยประเภทแรกที่เกิดขึ้นใน เมืองไทยโดยพ่อค้าชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาติดต่อค้าขายในสมัยกรุงศรีอยุธยาได้ ร่วมมือกันดำเนินธุรกิจด้านนี้ระหว่างพ่อค้าชาวต่างชาติด้วยกันเองและไม่ได้เกี่ยวข้องกับรัฐบาล สยามในขณะนั้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2451 จึงมีการตรา “พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและ บริษัท ร.ศ.130” ที่กล่าวถึงการประกันภัยเป็นครั้งแรกและต่อมาในสมัยพระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) จึงทรงพระกรุณาโปรดเกล้าให้ตราพระราชบัญญัติควบคุม กิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. 2471 และกระทรวง เศรษฐกิจการในสมัยนั้นได้ออกประกาศกระทรวงฉบับลงวันที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2472 กำหนด

<sup>32</sup> Ibid, 42.

<sup>33</sup> ESCAP., **Guide Lines for maritime Legislation**, (Bangkok: n.p., 1986), 222.

<sup>34</sup> ESCAP., **Use of Maritime Transport**, (n.p.: n.p., n.d.), 382.

เงื่อนไขการประกอบธุรกิจประกันชีวิตและธุรกิจประกันวินาศภัยขึ้น<sup>35</sup> อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบกิจการประกันภัยในประเทศไทยยุคแรกๆ จะทำตัวเป็นเพียงตัวแทน (agent) ของบริษัทประกันภัยในต่างประเทศโดยที่ไม่ได้เป็นผู้รับประกันภัยไว้เอง เช่น บริษัท บอร์เนียว จำกัด บริษัท อีส-เอเชียติก จำกัด บริษัท จาร์ดีน วอลท์ จำกัด และบริษัท แองโกล-สยาม จำกัด เป็นต้น ต่อมาในปี พ.ศ. 2510 รัฐบาลไทยได้ประกาศใช้ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ซึ่งห้ามการรับประกันภัยโดยผ่านตัวแทน จึงมีบริษัทประกันภัยต่างชาติเข้ามาขอตั้งสาขาในประเทศไทยเพื่อรับประกันภัยทางทะเล ซึ่งรัฐบาลก็จะออกใบอนุญาตให้ บริษัทประกันภัยของอังกฤษที่เข้ามาเปิดสาขาดำเนินกิจการในประเทศไทยในยุคแรกๆ ได้แก่ บริษัท การ์เดียน-แอสซัวร์นส์ จำกัด บริษัท เยนเนอร์ล แอ็คซิเดนท์ แอสซัวร์นส์ จำกัด บริษัท นอริช ยูเนียน-อินชัวร์นส์ จำกัด และบริษัท คอมเมอร์เชียล ยูเนียน แอสซัวร์นส์ จำกัด เป็นต้น<sup>36</sup> พระราชบัญญัติฉบับนี้ต่อมาได้ถูกยกเลิกโดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แต่การรับประกันภัยทางทะเลยังคงจัดเป็นการประกันวินาศภัยประเภทหนึ่งภายใต้กฎหมายฉบับใหม่ และกฎหมายฉบับนี้ยังคงหลักการเดิมที่ควบคุมการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยซึ่งมีสาระสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการควบคุมประกอบธุรกิจประกันภัย ดังนี้

1. บริษัทประกันภัยที่จดทะเบียนก่อตั้งขึ้นในประเทศไทยจะต้องเป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด และต้องได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์โดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีด้วย บริษัทประกันวินาศภัยต่างประเทศจะเข้ามาตั้งสาขาเพื่อประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยในประเทศไทยก็ต้องขอรับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยอนุมัติของคณะรัฐมนตรีในทำนองเดียวกัน ดังนั้น บุคคลธรรมดาและห้างหุ้นส่วนจำกัดจึงไม่อาจประกอบธุรกิจประกันภัยและไม่อาจขอรับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยได้<sup>37</sup> และประการสำคัญก็คือใบอนุญาตประกอบธุรกิจประเภทวินาศภัยจะกำหนดประเภทของวินาศภัย

<sup>35</sup> ประมวล จันทร์ชี่วะ, การรับประกันภัยทางทะเล **Marine Insurance**, (กรุงเทพฯ: วิทยาลัยการพาณิชย์ นาวี, 2547), 9-10.

<sup>36</sup> หมายเหตุ ปัจจุบันบริษัทดังกล่าวได้เปลี่ยนชื่อเป็นชื่ออื่นแล้ว

<sup>37</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 6 และมาตรา 7



ที่อนุญาตให้ประกอบธุรกิจได้ ซึ่งอาจเป็นการอนุญาตเฉพาะวินาศภัยประเภทใดประเภทหนึ่ง เช่น อนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันอัคคีภัยหรือประกันภัยทางทะเลเท่านั้นหรืออนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยครบทุกประเภทก็ได้

2. กรมธรรม์ประกันภัยรวมทั้งเอกสารประกอบหรือเอกสารแนบทำยกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทประกันภัยจะออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยนั้นจะต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่อธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ที่อธิบดีมอบหมายในฐานะ “นายทะเบียน” ได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยแตกต่างไปจากแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้เคยให้ความเห็นชอบไว้ ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยมีสิทธิที่จะเลือกให้บริษัทรับผิดชอบในการชำระหนี้ตามแบบกรมธรรม์ประกันภัยหรือข้อความที่บริษัทออกให้ นั้น หรือตามแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วก็ได้และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนมิได้ให้ความเห็นชอบ ผู้เอาประกันภัยจะเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้นหรือจะบอกเลิกสัญญาประกันภัยนั้นและให้บริษัทคืนเบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่บริษัทได้รับชำระไว้แล้วก็ได้และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติดังกล่าว<sup>38</sup> และดังที่ได้กล่าวไว้ในเบื้องต้น การประกันภัยทางทะเลจัดเป็นการประกันวินาศภัยประเภทหนึ่ง ดังนั้น บริษัทประกันที่จะรับประกันภัยทาง

---

มาตรา ๖ การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจะกระทำได้เมื่อได้จัดตั้งขึ้นในรูปบริษัทมหาชนจำกัด ตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด และโดยได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจากรัฐมนตรี โดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี

มาตรา ๗ บริษัทประกันวินาศภัยต่างประเทศจะตั้งสาขาของบริษัทเพื่อประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามพระราชบัญญัตินี้ได้ต่อเมื่อได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรีโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี ในการนี้ รัฐมนตรีจะอนุญาตโดยมีเงื่อนไขก็ได้

<sup>38</sup>พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 28 นอกจากการประกันวินาศภัย บริษัทจะลงทุนประกอบธุรกิจอื่นใดได้เฉพาะที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ในการนี้รัฐมนตรีจะกำหนดเงื่อนไขสำหรับการประกอบธุรกิจนั้นๆ ให้บริษัทปฏิบัติด้วยก็ได้

ทะเลจึงต้องแนะนำตารางกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและข้อสัญญาที่จะใช้ (ซึ่งก็คือ Institute Clauses แบบต่าง ๆ ของ Institute of London Underwriters) ไปยื่นขอความเห็นชอบจากนายทะเบียนกรมการประกันภัยหรืออาจรวมกันยื่นโดยผ่านทางสมาคมประกันวินาศภัยก็ได้

3. นอกจากนี้แล้วพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ฉบับนี้ยังบังคับไว้อีกด้วยว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทประกันภัยจะคิดจากผู้เอาประกันภัยนั้นต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนก่อนและแม้ว่าอัตรานั้นนายทะเบียนจะได้เคยให้ความเห็นชอบไว้แล้ว แต่หากนายทะเบียนเห็นควรหรือเมื่อบริษัทประกันภัยร้องขอ นายทะเบียนอาจสั่งให้เปลี่ยนแปลงอัตรานั้นใหม่ก็ได้<sup>39</sup> ซึ่งอัตราเบี้ยประกันภัยที่ใช้อยู่ในประเทศไทยมีทั้งแบบกำหนดเป็นพิกัด (tariff) และแบบลอยตัวหรือไม่กำหนดพิกัด (non-tariff) แต่เบี้ยประกันภัยทางทะเลที่นายทะเบียนได้อนุมัติไว้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและขนส่งนั้นจะมีลักษณะเป็นการกำหนดเบี้ยประกันภัยขั้นต่ำ (minimum premium) เช่น 500 บาทต่อหนึ่งกรมธรรม์ประกันภัย เป็นต้น

นอกจากกรมการประกันภัยจะเป็นองค์กรที่มีบทบาทต่อการประกันภัยรวมทั้งประกันภัยทางทะเลด้วยแล้ว สมาคมประกันวินาศภัย (The General Insurance Association) และบริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) (Thai Reinsurance Public Co., Ltd.) ยังเป็นองค์กรภาคเอกชนที่มีบทบาทต่อการประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยอีกด้วย

สมาคมประกันวินาศภัย จัดทะเบียนก่อตั้งเมื่อวันที่ 6 เมษายน 2510 เกิดจากรวมตัวกันของสมาคมประกันภัย 3 สมาคม คือ สมาคมของสาขาบริษัทประกันภัยในยุโรปและประเทศอังกฤษ สมาคมประกันภัยจีนแห่งประเทศไทยและสมาคมประกันภัยแห่งประเทศไทย อาจกล่าวได้ว่าสมาคมประกันวินาศภัยเป็นตัวแทนอย่างแท้จริงของบรรดาบริษัทประกันวินาศภัยในประเทศไทยเนื่องจากเกือบทุกบริษัทประกันวินาศภัยที่ประกอบการในประเทศไทยได้เข้าเป็นสมาชิกของสมาคม ในการบริหารงานสมาคมได้แบ่งเป็นคณะอนุกรรมการต่างๆ และคณะอนุกรรมการที่เกี่ยวข้องกับเรื่องการประกันภัยทางทะเล คือ คณะอนุกรรมการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

บริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) จัดทะเบียนก่อตั้งเมื่อ พ.ศ. 2521 มีบริษัทประกันภัยเป็นผู้ถือหุ้นรายใหญ่ บริษัทนี้นิยมเรียกย่อๆ ว่า “ไทยรี” (Thai Re) มีบทบาทต่อการ

<sup>39</sup> พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 30 อัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทกำหนด จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน

ประกันภัยทางทะเล เนื่องจากบริษัทประกันภัยทุกบริษัทในประเทศไทยจะมีความตกลงทางการตลาด (marketing agreement) ในลักษณะข้อตกลงการประกันภัยต่อแบบกำหนดไว้ล่วงหน้า (treaty reinsurance) อย่างสมัครใจ (volunteer) ไว้กับบริษัทนี้โดยแยกการประกันภัยต่อเป็นประเภทต่างๆ (class) และการประกันภัยทางทะเลก็เป็นวินาศภัยประเภทหนึ่งที่บริษัทประกันภัยทั้งหลายได้ประกันภัยต่อ (reinsurance) ไว้กับบริษัทนี้ในอัตราร้อยละ 5 ของทุนประกันทุกกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและบริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) ก็จะประกันภัยต่อ (reinsurance) กลับมาให้บริษัทประกันภัยเหล่านี้ตามหลักเกณฑ์ที่ตกลงไว้ เหตุผลอีกประการหนึ่งที่ทำให้บริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน) เป็นองค์กรหนึ่งที่มีบทบาทต่อการประกันภัยทางทะเลของประเทศไทย เป็นผลจากการที่กรมการประกันภัยมีนโยบายให้บริษัทประกันวินาศภัยเก็บความเสี่ยงภัยไว้ในประเทศมากขึ้นโดยการรับความเสี่ยงภัยไว้เองหรือรับประกันภัยต่อไว้ในประเทศไทยสำหรับกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล เช่น อธิบดีกรมการประกันภัยในฐานะนายทะเบียนได้ออกคำสั่งนายทะเบียนที่ 16/2544 ลงวันที่ 15 พฤศจิกายน 2544 ให้บริษัทประกันภัยทุกบริษัทรับความเสี่ยงภัยไว้ในประเทศสำหรับทุกกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง (สินค้า) ที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยไม่เกิน 3 ล้านบาทและหากกรมธรรม์ใดมีจำนวนเงินเอาประกันเกินกว่า 3 ล้านบาท ก็ให้เก็บความเสี่ยงภัยจำนวน 3 ล้านบาทแรกไว้ในประเทศไทย ดังนั้น บริษัทประกันภัยในประเทศไทยจึงนิยมนำความเสี่ยงภัยที่เก็บไว้ตามคำสั่งนายทะเบียนดังกล่าวไปประกันต่อไว้กับบริษัทไทยรับประกันภัยต่อ จำกัด (มหาชน)

### บทที่ 3

#### คำรับรอง

หลักในเรื่องคำรับรองนี้มีบัญญัติอยู่ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 โดยหลักนี้มีขึ้นเนื่องมาจากเหตุผลที่ว่าความเสี่ยงภัยทางทะเลนั้นมีความเสี่ยงภัยที่มากกว่าการเสี่ยงภัยประเภทอื่นโดยทั่วไป ผู้รับประกันภัยจึงต้องรับภาระในการให้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัยภายใต้เงื่อนไขของความไม่แน่นอนของการผจญภัยทางทะเล ซึ่งมีทั้งการเสี่ยงภัยธรรมชาติ (natural risks) การเสี่ยงภัยจากการกระทำของบุคคล (human risks) สภาพของเรือและสินค้าตลอดจนภัยอันตรายแห่งท้องทะเล (perils of the sea) ที่อาจเกิดขึ้นในลักษณะของการบันดาล (Act of God) ซึ่งแม้แต่ชีวิตของนายเรือและลูกเรือก็อาจไม่สามารถรักษาไว้ได้ ฉะนั้น เพื่อที่จะลดความเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยทางทะเลให้อยู่ในระดับที่ควบคุมได้เท่าที่จะสามารถทำได้ กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษจึงกำหนดให้มีบทบัญญัติที่ว่าด้วยคำรับรองขึ้น<sup>1</sup> รายละเอียดเกี่ยวกับเรื่องคำรับรองจะได้พิจารณาไปตามหัวข้อต่างๆ ตามลำดับดังนี้

#### 3.1 ความหมายของคำรับรอง (warranty)

Warranty<sup>2</sup> แปลเป็นภาษาไทยได้ว่า “ข้อรับรอง” หรือ “คำรับรอง” คำรับรองนี้เป็นกฎเกณฑ์ประการหนึ่งของสัญญาประกันภัยทางทะเลที่ย้ำถึงหลักสุจริตอย่างยิ่ง (utmost good faith)<sup>3</sup> ซึ่งตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ได้ให้คำนิยามความหมายของ

---

<sup>1</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ, การประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2543), 313-314.

<sup>2</sup> พจนานุกรมประกันภัยฉบับราชบัณฑิตยสถาน แปลคำว่า Warranty หมายถึง คำรับรอง โปรดดูราชบัณฑิตยสถาน พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: บริษัทเพื่อนพิมพ์จำกัด, 2536), 246.

<sup>3</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ, “การประกันภัยทางทะเล,” บทบัณฑิตย, เล่มที่ 46, ตอน 3, (กันยายน 2533): 64.

คำรับรอง (warranty) หมายความว่า คำรับรอง หมายถึง ข้อสัญญาหรือคำสัญญาของฝ่ายผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือรับรองว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขบางอย่างหรือซึ่งผู้เอาประกันภัยยืนยันหรือปฏิเสธความมีอยู่ของข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง<sup>4</sup>

ซึ่งหากพิจารณาด้วยเหตุผลแล้วคำรับรองเปรียบเสมือนข้อยกเว้นความเสี่ยงภัยที่ยิ่งกว่าเงื่อนไข (condition) ในสัญญาทั่ว ๆ ไป และอาจสรุปลักษณะสำคัญของคำรับรองได้ดังนี้

1. เป็นคำมั่น (promissory) ซึ่งผู้เอาประกันภัยให้ไว้แก่ผู้รับประกันภัย (ในกรณีของคำรับรองโดยชัดแจ้ง) หรือที่กฎหมายถือว่าผู้เอาประกันภัยให้ไว้แก่ผู้รับประกันภัย (ในกรณีของคำรับรองโดยปริยาย)ว่าจะกระทำหรือไม่กระทำบางสิ่งบางอย่างหรือเงื่อนไขบางประการจะสำเร็จได้หรือว่าข้อเท็จจริงบางอย่างมีอยู่หรือไม่มีอยู่จริง

2. อาจเป็นไปโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย

3. เป็นเงื่อนไข (condition) ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามไม่ว่าเงื่อนไขนั้นจะเป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม โดยหากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำรับรองจะมีผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่แต่วันที่มีการฝ่าฝืนคำรับรอง แต่ไม่กระทบถึงความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยที่เกิดขึ้นก่อนวันที่มีการฝ่าฝืนคำรับรอง<sup>5</sup>

หลักในเรื่องคำรับรองนี้มีบทบาทเป็นอย่างมากในกฎหมายของประเทศซึ่งใช้ระบบกฎหมายคอมมอนลอว์ (common law) โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอังกฤษและประเทศ

<sup>4</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (1) บัญญัติไว้ว่า “Nature of warranty:

(1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or where by he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.”

<sup>5</sup>อรุณนิติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ และการประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2542), 174. และโปรดดู ประมวลจันทรชีวะ, คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ, (กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย, 2542), 92-93.

สหรัฐอเมริกา<sup>6</sup> แต่ตามกฎหมายไทยนั้นในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บรรพ 3 ลักษณะ 20 ว่าด้วยประกันภัยไม่มีบทบัญญัติที่ว่าด้วยคำรับรองไว้โดยเฉพาะ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะมาตรา 868 บัญญัติไว้ชัดเจนว่า “อันสัญญาประกันภัยทางทะเลท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล”<sup>7</sup> อย่างไรก็ตาม ถึงแม้จะไม่มีกฎหมายไทยที่บัญญัติเรื่องของการรับรองไว้โดยตรง แต่ก็มีคำนำหลักในเรื่องการรับรองโดยปริยายว่าจะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (seaworthiness) มาบัญญัติไว้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งในพระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8<sup>8</sup> โดยบัญญัติให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่งจะต้องทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น<sup>9</sup>

บทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นเป็นบทบัญญัติซึ่งใช้บังคับระหว่างผู้ส่งของ หรือผู้รับตราส่งกับผู้ขนส่งตามสัญญารับขนของทางทะเลซึ่งไม่เกี่ยวกับความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยทางทะเลโดยตรง ซึ่งจะต้องพิจารณาจากสัญญาประกันภัยทางทะเล แต่แม้กระนั้นก็ตามหลักเกณฑ์ของหลักกฎหมายดังกล่าวในเรื่องของความสามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือก็เป็นหลักการอันเดียวกันกับที่มีปรากฏอยู่ในหลักกฎหมายประกันภัย

<sup>6</sup> มนุ รัทวัฒน์ศิริกุล, การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล (วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายระหว่างประเทศ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), 180.

<sup>7</sup> ประมวล จันทรชีวะ, 101 ศัพท์พาณิชย์นาวี, (กรุงเทพฯ: โครงการสถาบันกฎหมายขนส่งและพาณิชย์นาวี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546), 212.

<sup>8</sup> มนุ รัทวัฒน์ศิริกุล, การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล, 102.

<sup>9</sup> พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 8 บัญญัติไว้ว่า "ก่อนบรรทุกของลงเรือหรือก่อนที่เรือนั้นจะออกเดินทางผู้ขนส่งมีหน้าที่ต้อง

(1) ทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในเส้นทางเดินเรือนั้น

(2) จัดให้มีคนประจำเรือ เครื่องมือ เครื่องใช้ เครื่องอุปกรณ์และสิ่งจำเป็นให้เหมาะสมแก่ความต้องการสำหรับเรือนั้น

(3) จัดระวางบรรทุกและส่วนอื่นๆ ที่ใช้บรรทุกของให้เหมาะสมและปลอดภัยตามสภาพแห่งของที่รับขนส่งและรักษา เช่น เครื่องปรับอากาศ ห้องเย็น เป็นต้น

ในการปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรานี้ ผู้ขนส่งต้องกระทำการทั้งปวงเท่าที่เป็นธรรมดาและสมควรจะต้องกระทำสำหรับผู้ประกอบอาชีพรับขนของทางทะเล”

ทางทะเล โดยพระราชบัญญัติรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้ขนส่ง จะต้องกระทำ ซึ่งหากได้ปฏิบัติหน้าที่ดังกล่าวครบถ้วนแล้ว ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น<sup>10</sup>

อย่างไรก็ดีมีข้อสังเกตว่าคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลนี้มีความหมายที่แตกต่างไปจากคำรับรองที่ใช้กันอยู่ในสัญญาทั่วไปอย่างสิ้นเชิง เช่น ในความหมายที่ใช้กันในสัญญาซื้อขายสินค้า ตาม The Sale of Goods Act 1979 กล่าวคือ คำรับรองในสัญญาประกันภัยทางทะเลนี้ถือเป็นเงื่อนไขซึ่งจะต้องปฏิบัติตามให้เป็นไปตามนั้น ไม่ว่าจะเป็นอย่างใดก็ตาม สำคัญของการเสี่ยงภัยหรือไม่ หากไม่มีการปฏิบัติตามคำรับรองดังกล่าว ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบจากวันที่มีการปฏิบัติผิดคำรับรอง<sup>11</sup> ส่วนคำรับรองตาม The Sale of Goods Act 1979 นั้น หากมีการฝ่าฝืนหรือผิดคำรับรองคงมีผลเพียงให้สิทธิผู้ซื้อในการเรียกค่าเสียหายเท่านั้น ห้ามสิทธิบอกเลิกสัญญาแต่อย่างใดไม่<sup>12</sup>

<sup>10</sup>พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 มาตรา 51 บัญญัติไว้ว่า “ผู้ขนส่งไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชั่งช้ำอันเกิดขึ้นจากการไม่เป็นไปตามมาตรา ๘ วรรคหนึ่ง ถ้าพิสูจน์ได้ว่าตนปฏิบัติหน้าที่ตามมาตรา ๘ วรรคสอง หรือมาตรา ๙ แล้ว”

<sup>11</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3) บัญญัติไว้ว่า “Nature of warranty:

(3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.”

<sup>12</sup>The Sale of Goods Act 1979, Section. 53. “Remedy for breach of warranty:

(1) Where there is a breach of warranty by the seller, or where the buyer elects (or is compelled) to treat any breach of a condition on the part of the seller as a breach of warranty, the buyer is not by reason only of such breach of warranty entitled to reject the goods; but he may:

(a) set up against the seller the breach of warranty in diminution or extinction of the price, or

(b) maintain an action against the seller for damages for the breach of warranty.

(2) The measure of damages for breach of warranty is the estimated loss directly and naturally resulting, in the ordinary course of events, from the breach of warranty.

ในกฎหมายอังกฤษ คำว่า Warranty อาจก่อให้เกิดความสับสนเพราะมีการใช้คำว่า warranty ในความหมายที่แตกต่างกัน ในกฎหมายสัญญาและในกฎหมายประกันภัยทางทะเล จึงขอแยกอธิบายให้ชัดเจน ดังนี้

### 3.1.1 Warranty ในกฎหมายสัญญา

ในกฎหมายสัญญา (Law of contract) มีการแบ่งข้อตกลงต่างๆ ในสัญญาออกเป็น 3 ประเภท คือ condition, warranty และ innominate หรือ intermediate term ข้อสัญญาที่ถือว่าเป็น condition ได้แก่ ข้อสัญญาที่เป็นเรื่องสำคัญซึ่งหากคู่สัญญาฝ่ายใดผิดสัญญาแล้ว อีกฝ่ายหนึ่งสามารถบอกเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหายได้ ข้อสัญญาอาจจะเป็น condition ได้เนื่องจากมีกฎหมายกำหนดไว้หรือมีแนวคำพิพากษาของศาลหรือคู่สัญญามีเจตนาให้เป็น condition<sup>13</sup> ตัวอย่างข้อสัญญาที่ถือว่าเป็น condition เช่น กำหนดเวลาส่งมอบสินค้าตามสัญญาซื้อขาย<sup>14</sup> กำหนดวันที่เรือจะออกเดินทาง<sup>15</sup> หรือวันที่คาดว่าเรือจะพร้อมในการรับบรรทุกของลงเรือในสัญญาจ้างเหมาระวางบรรทุก (charterparty)<sup>16</sup> หรือกำหนดเวลาในกรณีอื่นๆ ที่สัญญาระบุว่าเป็นสาระสำคัญ<sup>17</sup> ฯลฯ เป็นต้น ส่วนข้อสัญญาที่ถือว่าเป็น warranty ได้แก่ ข้อสัญญาในเรื่องเล็กๆ น้อยๆ หรือไม่สำคัญ ซึ่งผลของการฝ่าฝืนข้อสัญญานี้ทำให้คู่สัญญามีสิทธิเพียงเรียกร้อง

---

(3) In the case of breach of warranty of quality such loss is prima facie the difference between the value of the goods at the time of delivery to the buyer and the value they would have had if they had fulfilled the warranty.

(4) The fact that the buyer has set up the breach of warranty in diminution or extinction of the price does not prevent him from maintaining an action for the same breach of warranty if he has suffered further damage.

(5) Nothing in this section prejudices or affects the buyer's right of rejection in Scotland as declared by this Act."

<sup>13</sup> Mckendrick, Ewan, **Contract Law**, 2<sup>nd</sup> ed. (London: Macmillan, 1994), 157-165.

<sup>14</sup> Hartley V Hymans [1920] 2 KB 475; Bowes V Shand (1877) 2 App Cas 455.

<sup>15</sup> Glaholm V Hays (1841) 2 Man. & G 751.

<sup>16</sup> The Mihalis Angelos [1971] 1 Q.B. 164.

<sup>17</sup> เช่น Steedman V Drinkel [1916] 1 AC 275.



ค่าเสียหายต่อกันได้เท่านั้น โดยไม่มีสิทธิบอกเลิกสัญญา ส่วน innominate หรือ intermediate term ก็คือสัญญาที่ไม่สามารถระบุได้ตั้งแต่ต้นว่าสำคัญหรือไม่สำคัญ สิทธิของคู่สัญญาว่าจะมีสิทธิเพียงแต่เรียกค่าเสียหายหรือจะมีทั้งสิทธิเรียกค่าเสียหายและบอกเลิกสัญญาขึ้นอยู่กับลักษณะของผลของการฝ่าฝืนข้อสัญญานั้นๆ ว่ามีผลร้ายแรงเพียงใด<sup>18</sup> innominate term จึงเหมือนเป็นข้อสัญญาที่อยู่ตรงกลางระหว่าง condition และ warranty<sup>19</sup>

ตัวอย่างเช่น ในคดี Hong Kong Fir Shipping Co., Ltd. v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. โจทก์ซึ่งเป็นเจ้าของเรือให้จำเลยจ้างเหมาเรือเป็นเวลา 24 เดือนนับแต่เดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ.1957 มีข้อสัญญาว่าเรือจะต้องอยู่ในสภาพพร้อมที่จะทำการรับขนสินค้าตามปกติ ปรากฏว่าในขณะที่ส่งมอบเรือมีลูกเรือน้อยเกินไปและไม่มีฝีมือพอ ทำให้เรือไม่อยู่ในสภาพพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเล (unseaworthy) ในระหว่างที่เรือเดินทางไป Osaka เรือต้องล่าช้าไป 5 สัปดาห์เนื่องจากมีปัญหาเกี่ยวกับเครื่องยนต์และเสียเวลาที่ Osaka อีก 15 สัปดาห์เนื่องจากความไม่มีฝีมือของลูกเรือ ทำให้เครื่องยนต์เรือเสียหายยิ่งขึ้น เรือได้รับการซ่อมแซมเสร็จเรียบร้อยในเดือนกันยายน ค.ศ.1957 จำเลยผู้จ้างเหมาจึงบอกเลิกสัญญา ศาลชั้นต้นวินิจฉัยว่าผู้จ้างเหมาเรือไม่มีสิทธิบอกเลิกสัญญา แต่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายเท่านั้น เนื่องจากข้อสัญญาดังกล่าวเป็นเพียง warranty มิใช่ condition ในศาลอุทธรณ์ Upjohn LJ วินิจฉัยว่าข้อสัญญาที่ว่าเรือต้องอยู่ในสภาพพร้อมในการเดินทาง ประกอบด้วยหน้าที่ที่ต้องปฏิบัติมากมาย ซึ่งบางเรื่องเป็นเรื่องร้ายแรงและบางเรื่องเป็นเรื่องเล็กน้อย ซึ่งผลควรจะแตกต่างกัน และ Diplock LJ วินิจฉัยว่ามีหน้าที่ตามสัญญามากมายที่ไม่อาจจัดเป็น condition หรือ warranty แต่เป็นข้อสัญญาที่เรียกว่า innominate term ซึ่งศาลมีอำนาจในการพิจารณาว่าผลของการฝ่าฝืนหน้าที่นั้นควรจะเป็นอย่างไรโดยดูจากลักษณะและผลของความร้ายแรงในการฝ่าฝืนหน้าที่นั้น<sup>20</sup>

<sup>18</sup>Hong Kong Fir Shipping Co., Ltd. V Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. [1962] 2 QB 26. เป็นคดีที่วางหลักเรื่องข้อสัญญาที่เป็น innominate term

<sup>19</sup>Hodgin, Ray, **Insurance Law: Text and Materials**, (London: Cavendish Publishing Ltd, 1998), 313.

<sup>20</sup>Furmston, M.P., **Cheshire Fifoot and Furmston's Law of Contract**, 13<sup>th</sup> ed. (London: Butterworths,1996), 156. Mckendrick, Ewan, **Contract Law**,165. Atiyah, P.S., **And Introduction to the Law of Contract**, 5<sup>th</sup> ed. (Oxford: Clarendon Press, 1996), 177. และโปรดดู กำชัย จงจักรพันธ์,

ในคดี Reardon Smith Lines v Hansen Tangen<sup>21</sup> ผู้รับจ้างต่อเรือสัญญาว่าจะต่อเรือที่ อยู่ต่อเรือหนึ่งแต่ทำการต่อเรือที่อยู่ต่อเรืออีกแห่งหนึ่งซึ่งตามข้อเท็จจริงปรากฏว่าลักษณะของเรือไม่ สำคัญในการต่อเรือ ผู้รับจ้างจะบอกเลิกสัญญาไม่ยอมรับมอบเรือไม่ได้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งข้อ สัญญานี้ไม่ใช่ condition เป็นเพียง warranty เท่านั้น

### 3.1.2 Warranty ในกฎหมายประกันภัยทางทะเล

#### 3.1.2.1 ความหมายที่หนึ่ง

ในการประกันภัยทางทะเล คำว่า warranty หรือคำรับรองมีความหมายแตกต่าง จากนัยที่ปรากฏในกฎหมายสัญญา กล่าวคือ warranty เป็นข้อสัญญาหรือคำสัญญาของฝ่าย ผู้เอาประกันภัย (promissory warranty) ซึ่งผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะกระทำการหรือไม่ กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือรับรองว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขบางอย่าง หรือซึ่งผู้เอา ประกันภัยยืนยันหรือปฏิเสธความมีอยู่ของข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง ดังได้กล่าวมาแล้ว ข้างต้น<sup>22</sup> คำว่า warranty ในกฎหมายประกันภัยทางทะเลจึงเป็นถ้อยคำที่มีความหมายเฉพาะ คือมิได้หมายถึงข้อสัญญาเล็กๆ น้อยๆ ที่หากมีการฝ่าฝืนแล้วให้สิทธิฝ่ายที่เสียหายเรียกร้อง ค่าเสียหายได้เพียงอย่างเดียว ตามที่บัญญัติในกฎหมายสัญญา และหากเราพิจารณาต่อไปถึงผล ของการฝ่าฝืนคำรับรองในกฎหมายประกันภัยแล้วจะพบว่าที่แท้จริงแล้ว การฝ่าฝืนคำรับรองใน สัญญาประกันภัยไม่ว่าจะเป็นเรื่องที่สำคัญหรือไม่สำคัญก็ตามจะทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้น ความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย ความสำคัญของ warranty ในสัญญาประกันภัยทางทะเลจึง ถือเสมือนว่าเป็น condition term ในกฎหมายสัญญานั้นเอง<sup>23</sup>

---

การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาในการร่างกฎหมาย, (กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2544), 13.

<sup>21</sup>[1976] 1 W.L. R. 989.

<sup>22</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (1)

<sup>23</sup>W&J Lane V Spratt [1970] 2 QB 480. Provincial Insurance V Morgan [1933] AC 240. และ โปรดดู Treitel, G.H., **The Law of Contract**, 9<sup>th</sup> ed. (London: Sweet & Maxwell, 1995), 757-760.

### 3.1.2.2 ความหมายที่สอง

ในกฎหมายประกันภัยทางทะเลเองก็มีการใช้คำว่า warranty ใน 2 ความหมาย ความหมายที่หนึ่งได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ความหมายที่สองใช้ในความหมายที่แตกต่างออกไป โดยสิ้นเชิง กล่าวคือ ใช้คำว่า warranty เพื่อแสดงถึงข้อจำกัดหรือข้อยกเว้นจากข้อความทั่วไป ในกรมธรรม์ประกันภัย<sup>24</sup> คำว่า warranty ในความหมายนี้จะเขียนโดยใช้รูปแบบว่า “Warranty free from .....” ตัวอย่างเช่น “Warranty free from capture and seizure” มิได้หมายความว่า ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าเรือสินค้าจะต้องไม่ถูกยึดหรือจับกุม ตามความหมายที่หนึ่ง แต่มีความหมายเพียงว่า กรมธรรม์ประกันภัยที่มีถ้อยคำดังกล่าวจะไม่คุ้มครองในกรณีที่ความเสียหายเกิดขึ้นจากการถูกยึดหรือถูกจับกุม แต่หากเกิดความเสียหายจากเหตุอื่นผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือ “Warranty free from particular average” ซึ่งหมายความว่าผู้รับประกันภัยจะไม่รับผิดชอบหากเกิดความเสียหายขึ้นเพียงบางส่วน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งผู้รับประกันภัยรับผิดชอบเฉพาะเมื่อเกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิง (total loss) เท่านั้น เป็นต้น

Warranty หรือคำรับรองที่จะกล่าวถึงในบทนี้หมายถึง warranty ตามความหมายที่หนึ่งเท่านั้น

## 3.2 ประเภทของคำรับรอง

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 แบ่งคำรับรองออกเป็น 2 ประเภท คือ คำรับรองโดยชัดแจ้ง และคำรับรองโดยปริยาย<sup>25</sup> ซึ่งแยกอธิบายได้ดังนี้

### 3.2.1 คำรับรองโดยชัดแจ้ง (Express warranty)

ตามหลักกฎหมายอังกฤษนั้น พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 35 วางหลักไว้ว่าคำรับรองโดยชัดแจ้งอาจกำหนดไว้ด้วยถ้อยคำใดๆ ก็ได้ที่สามารถ

<sup>24</sup>Ivamy, E.R. Hardy, *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*, 9<sup>th</sup> ed. (London: Butterworths, 1983), 50.

<sup>25</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (2) บัญญัติไว้ว่า “Nature of warranty:

(2) A warranty may be express or implied.”

ชี้ให้เห็นได้ว่าผู้เอาประกันภัยมีเจตนาที่จะรับรอง แต่ทั้งนี้คำรับรองประเภทนี้จะต้องถูกรวบรวมหรือทำเป็นลายลักษณ์อักษรและใส่ไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยหรือใส่ไว้ในเอกสารบางอย่างที่อ้างอิงได้ว่ารวมอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยไม่ว่าจะเป็นการใส่ไว้ในตารางกรมธรรม์ (schedule) หรือใบสลักหลัง (endorsement)<sup>26</sup> และถึงแม้ว่าถ้อยคำนั้นผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้ทำขึ้น เช่นเดียวกับการทำข้อความอื่นในกรมธรรม์ประกันภัย แต่ถ้าข้อความนั้นมีความหมายถึงคำรับรองแล้ว ก็ต้องถือว่าเป็นถ้อยคำรับรองที่ผู้รับประกันภัยทำขึ้นตามคำรับรองของผู้เอาประกันภัย<sup>27</sup> โดยข้อความที่จะถือว่าเป็นคำรับรองนี้อาจไม่จำเป็นต้องมีคำว่า “warranty” และไม่จำเป็นต้องขึ้นต้นว่า “warranted that” แต่ในทางกลับกันถึงแม้จะมีคำว่า “warranted” (รับรองว่า) ปรากฏอยู่ก็อาจไม่ใช่คำรับรอง เนื่องจากในบางกรณีคำๆ นี้ใช้ในลักษณะที่เป็นข้อยกเว้น เช่น “warranted free from particular average” ซึ่งจะใช้ในความหมายว่าการประกันภัยนั้นคุ้มครองเฉพาะความเสียหายสิ้นเชิง (total loss) เท่านั้น<sup>28</sup> นอกจากนี้คำรับรองโดยชัดแจ้งไม่มีผลเป็นการยกเลิกหรือยกเว้นคำรับรองโดยปริยายที่กฎหมายกำหนดไว้ เว้นแต่จะมีข้อความในลักษณะเช่นนั้น<sup>29</sup>

<sup>26</sup> ประมวล จันทรชีวะ, 101 ศัพท์พาณิชย์นาวี, 212.

<sup>27</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ, การประกันภัยทางทะเล, 338.

<sup>28</sup> ประมวล จันทรชีวะ, คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ, 94-96. และโปรดดู กำชัย จงจักรพันธ์, “การตีความคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล,” บทบัญญัติ, เล่มที่ 57, ตอน 3, (กันยายน 2546), 83-84.

<sup>29</sup> พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 35 บัญญัติไว้ว่า “Express warranties:

(1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.

(2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained document incorporated by reference into the policy.

(3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent there with.”

คำรับรองโดยชัดแจ้งนี้อาจมีได้ใน 2 ลักษณะ คือผู้เอาประกันภัยรับรองว่าข้อเท็จจริงบางอย่างมีอยู่หรือไม่มีอยู่ และผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะกระทำหรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง<sup>30</sup> อาทิเช่น

- รับรองว่าจะไม่บรรทุกเหล็กหรือสินแร่เกินน้ำหนักบรรทุกจดทะเบียน (Warranted, no iron or ore in excess of register tonnage)<sup>31</sup>

- รับรองว่าจะเดินทางในวันที่หรือหลังวันที่ 1 มีนาคม (Sailing on or after 1 March)<sup>32</sup>

- รับรองว่ากัปตัน CT Chism จะเป็นนายเรือ เว้นแต่กรณีฉุกเฉิน (Captain CT Chism shall be the master except in the event of emergency)<sup>33</sup>

- รับรองว่าจะอยู่ที่ท่าเรือในวันที่ 19 ตุลาคม (Warranted in port on 19 October)<sup>34</sup>

- รับรองว่าผู้เอาประกันภัยจะไม่เอาประกันภัย (หรือจะต้องรับประกันภัยตนเอง) จำนวน 1 ใน 5 ส่วน (Warranted the assured shall keep one - fifth uninsured)<sup>35</sup>

นอกจากนี้ยังมีตัวอย่างคำรับรองโดยชัดแจ้งในข้อสัญญามาตรฐาน เช่น

- คำรับรองเกี่ยวกับการดำรงสถานภาพของเรือ ตาม Institute Time Clauses Hull (1995) ข้อ 4 ซึ่งระบุว่า “4 Classification

4.1 It is the duty of the Assured, Owners and Managers at the inception of and throughout the period of this insurance to ensure that

4.1.1 the voyage is classed with a Classification Society agreed by the Underwriters and that her class within that Society is maintained

4.1.2 any recommendations requirements or restrictions imposed by the Vessel's Classification Society which relate to the Vessel's seaworthiness or to her

<sup>30</sup> ก้าซัย จงจักรพันธ์, “การตีความคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล,” 85.

<sup>31</sup> Hart V Standard Marine Insurance Co., Ltd. (1889) 22 QBD 499.

<sup>32</sup> Aktieselskabet Greenland V Janson (1918) 35 TLR 135.

<sup>33</sup> The Cristie [1975] 2 Lloyd's Rep 100.

<sup>34</sup> Colby V Hunter (1827) Mood & M 81.

<sup>35</sup> Muirhead V Forth and Sea Mutual Insurance Association [1894] AC 72.

maintenance in a seaworthy condition are complied with by the dates required by that Society.”

- คำรับรองเกี่ยวกับจำนวนเงินเอาประกันภัยที่เจ้าของเรืออาจเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ สำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ค่านายหน้าของผู้จัดการ ท่าเรือ และอื่นๆ ตาม Institute Time Clauses Hulls (1995) ข้อ 22 ซึ่งระบุว่า

“22 Disbursements Warranty

22.1 Additional insurances as follows are permitted:

22.1.1 Disbursements, Managers’ Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery. A sum not exceeding 25% of the value stated herein.

22.1.2 Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time. A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under 22.1.1...”

- คำรับรองเกี่ยวกับการไม่เดินเรือเข้าในเขตที่ระบุจำกัดไว้ ตาม Institute Warranties (1976) เช่น ข้อ 4 ซึ่งระบุว่า

“4. Warranted no Bering Sea, on East Asian waters north of 46 degree N Lat and not to enter or sail from any port or place in Siberia except Nakhodka and/or Vladivostock.” เป็นต้น

ในทางปฏิบัติผู้รับประกันภัยสามารถกำหนดข้อสัญญาที่ถือว่าเป็นคำรับรองของผู้เอาประกันภัยได้อย่างกว้างขวาง แต่อย่างไรก็ดี ต้องพึงระวังว่า มิใช่ข้อสัญญาหรือข้อความที่ผู้เอาประกันภัยแถลงทุกข้อจะกลายเป็นคำรับรอง เพราะข้อสัญญาดังกล่าวอาจเป็นเพียงข้อความที่อธิบายหรือให้รายละเอียดเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย หรือเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย หรือเป็นข้อสัญญาที่เป็นข้อจำกัดหรือกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยก็ได้<sup>36</sup> ซึ่งรายละเอียดจะได้กล่าวต่อไปในบทที่ 4

<sup>36</sup>Susan, Hodges, **Law of Marine Insurance**, (Great Britain: Cavendish Publishing Ltd., 1996), 109. และโปรดดู กำชัย จงจักรพันธ์, **การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาในการร่างกฎหมาย**, 136.

### 3.2.2 คำรับรองโดยปริยาย (implied warranty)

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มีบทบัญญัติเกี่ยวกับคำรับรองโดยปริยายอยู่ในมาตรา 36 ถึงมาตรา 40 โดยเป็นคำรับรองที่กฎหมายถือว่ามิใช่และผู้กัปันผู้เอาประกันภัย กล่าวคือ ถือว่าผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองโดยปริยายในบางเรื่องที่กฎหมายเห็นว่าสำคัญ<sup>37</sup> โดยไม่จำเป็นต้องมีข้อความปรากฏให้เห็นในกรมธรรม์ประกันภัย<sup>38</sup> และคำรับรองโดยปริยายนี้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาประกันภัยที่กฎหมายถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ตกลงไว้กับผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตาม<sup>39</sup> เช่น คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเล (seaworthiness of ship) คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมในการรับขนส่งสินค้า (cargoworthiness) คำรับรองเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมาย (legality) คำรับรองเกี่ยวกับความเป็นกลาง (neutrality) คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเลของสินค้า (seaworthiness of cargo) เป็นต้น<sup>40</sup> แต่ในตำรากฎหมายของอังกฤษบางเล่มก็จัดหน้าที่บางประการของผู้เอาประกันภัย เช่น การไม่เบี่ยงเส้นทาง (deviation) ตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 46 และการเริ่มต้นเที่ยวเดินทางภายในเวลาอันสมควรตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 42 ว่าเป็นคำรับรองโดยปริยายประเภทหนึ่งด้วย<sup>41</sup> คำรับรองโดยปริยายนั้นสามารถแยกพิจารณาตามประเภทได้ดังต่อไปนี้

<sup>37</sup>Nicolas, Legh-Jones, **MacGillivray on Insurance Law**, 9<sup>th</sup> ed. (London: Sweet & Maxwell, 1997), 225. และโปรดดู กำชัย จงจักรพันธ์, “การตีความคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล,” 85-86.

<sup>38</sup>นักกฎหมายบางท่านก็อธิบายว่าคำรับรองชนิดนี้เป็นธรรมเนียมประเพณีของการประกันภัยทางทะเลที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ตามปกติวิสัยที่จะต้องปฏิบัติและตรวจตราดูแลไม่ให้เกิดการกระทำของตนผิดไปจากธรรมเนียมของการประกันภัยทางทะเลในเรื่องนั้นๆ โปรดดู สิทธิโชค ศรีเจริญ, **การประกันภัยทางทะเล**, 338.

<sup>39</sup>ประมวล จันทรชีวะ, **คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ**, 96-97

<sup>40</sup>ประมวล จันทรชีวะ, **101 ศัพท์พจนานุกรม**, 212.

<sup>41</sup>ประมวล จันทรชีวะ, **คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ**, 100.

### 3.2.2.1 คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเล (warranty of seaworthiness of ship)

กฎหมายกำหนดเรื่องความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเลไว้แตกต่างกันตามประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งแยกพิจารณาได้ดังนี้

#### (ก) กรณีกรมธรรม์ประกันภัยรายเที่ยวเรือ (voyage policy)

ในกรมธรรม์ประกันภัยรายเที่ยวเรือ กฎหมายกำหนดให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองว่าขณะที่เรือเริ่มออกเดินทางเรือมีความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเล<sup>42</sup> ตามความมุ่งหมายของการเสี่ยงภัยที่เอาประกันภัยไว้<sup>43</sup> ดังนั้น หากขณะเริ่มออกเดินทางเรืออยู่ในสภาพที่มีหม้อน้ำชำรุดบกพร่องก็ตี<sup>44</sup> จำนวนลูกเรือไม่เพียงพอก็ตี<sup>45</sup> เชื้อเพลิงไม่เพียงพอก็ตี<sup>46</sup> ซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้แสดงว่าเรือไม่มีความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเล ดังนั้น จึงถือว่าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติหน้าที่ตามคำรับรองโดยปริยายนี้แล้ว

<sup>42</sup>เรือถือว่ามีความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลเมื่อเรือมีความพร้อมตามสมควรในทุกๆ ด้าน ในการเผชิญภัยแห่งท้องทะเลตามปกติของการเสี่ยงภัยที่เอาประกันภัยไว้ ทั้งนี้เป็นไปตามนิยามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 39 (4) ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “Warranty of seaworthiness of ship:

(4) A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.”

<sup>43</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 39 (1) ซึ่งบัญญัติไว้ว่า “Warranty of seaworthiness of ship:

(1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.”

<sup>44</sup>Quebec Marine Insurance V Commercial Bank of Canada (1870) LR 3 PC 234.

<sup>45</sup>Hong Kong Fir Shipping Co Ltd. V Kawasaki Kisen Ltd. [1962] 2 QB 26.

<sup>46</sup>Mclver & Co V Tate Steamers Ltd. [1903] 1 KB 362.



สำหรับกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยระบุให้เริ่มคุ้มครองตั้งแต่ขณะเรืออยู่ในท่าเรือ กฎหมายกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองโดยปริยายว่าเรืออยู่ในสภาพที่เหมาะสมที่จะเผชิญกับภัยตามปกติธรรมดาในท่าเรือนั้นด้วย<sup>47</sup>

คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลของเรือนี้ หมายความว่าเรือจะต้องมีความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลในขณะเริ่มออกเดินทางที่เอาประกันภัยเท่านั้น เรือไม่จำเป็นต้องมีความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลอยู่ตลอดเวลาการเดินทางที่เอาประกันภัย<sup>48</sup> นอกจากนี้ในกรณีกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองการเดินทางซึ่งแยกออกได้เป็นแต่ละช่วงต่างหากจากกัน ซึ่งในแต่ละช่วงของการเดินทางถ้าเรือต้องมีการเตรียมพร้อมหรือมีอุปกรณ์แตกต่างกัน กฎหมายถือว่าผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองโดยปริยายว่าในขณะเริ่มการเดินทางของแต่ละช่วง เรือจะมีความพร้อมสำหรับการเดินทางในช่วงนั้นๆ<sup>49</sup> ซึ่งหลักนี้จะช่วยให้ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องเตรียมเรือให้พร้อมตลอดการเดินทางทั้งหมดตั้งแต่แรก<sup>50</sup> แต่ก็ต้องเตรียมเรือให้พร้อมสำหรับตอนเริ่มต้นของทุกช่วงการเดินทาง

ตัวอย่างเช่น ในคดี Bouillon v Lupton<sup>51</sup> เอาประกันภัยเรือกลไฟขณะอยู่ที่ Lyons ซึ่งอยู่บนแม่น้ำ Rhone ไปยัง Marseilles และหลังจากนั้นข้ามทะเลเมดิเตอร์เรเนียน

<sup>47</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 39 (2) บัญญัติไว้ว่า "Warranty of seaworthiness of ship:

(2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port."

<sup>48</sup>Bermon V Woodbridge (1781) 2 Dougl 781.

<sup>49</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 39 (3) บัญญัติไว้ว่า "Warranty of seaworthiness of ship:

(3) Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for purposes of that stage."

<sup>50</sup>Susan, Hodges, **Law of Marine Insurance**, 128.

<sup>51</sup>(1863) 33 L.J.C.P. 37.

ไปยัง Galatz ซึ่งอยู่บนแม่น้ำดานูบ ขณะเรือออกเดินทางจาก Lyons เรือมีลูกเรือและกัปตัน สำหรับการเดินทางในแม่น้ำ (river crew and captain) และไม่มีเสาใบเรือ (mast) สมอเรือ และสิ่งของหนักๆ เนื่องจากเป็นไปไม่ได้ที่จะบรรทุกไปในระหว่างเดินทางในแม่น้ำ เมื่อเรือถึง Arles เรือได้รับกัปตันและลูกเรือสำหรับเดินทางในทะเล (sea crew and captain) ขึ้นเรือ ซึ่งทำให้เรืออยู่ในสภาพเหมาะสมในการเดินทางไป Marseilles และที่ Marseilles เรือมีอุปกรณ์พร้อมเต็มที่ สำหรับการเดินทางไปในทะเลดังเช่นที่มีตามปกติในการเดินทางลักษณะเดียวกัน ต่อมาเรือเกิดเสียหายในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ศาลวินิจฉัยว่าเมื่อพิจารณาถึงลักษณะของการผจญภัยแล้วถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติตามคำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมของเรือแล้ว

ในคดี The Vortigern<sup>52</sup> เรือกลไฟออกเดินทางจากเซบู (Cebu) ในหมู่เกาะฟิลิปปินส์เพื่อไปยัง Liverpool เรือแวะเติมถ่านหินที่ Labuan และต่อมาที่ Colombo และตั้งใจจะแวะเติมถ่านหินอีกครั้งหนึ่งที่ Suez แต่ปรากฏว่า Colombo เรือเติมถ่านมาไม่เพียงพอสำหรับการเดินทางไปถึง Suez จึงมีการใช้สินค้าบางส่วนเป็นเชื้อเพลิงเพื่อให้เรือเดินทางไปถึง Suez ได้ศาลวินิจฉัยว่า การเดินทางและการเติมถ่านหินแบ่งออกได้เป็นหลายช่วง และในช่วงจาก Colombo ถึง Suez เรือไม่อยู่ในสภาพพร้อมสำหรับการเผชิญภัยทางทะเล (unseaworthy)

อนึ่ง แม้คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลของเรือจะถูกกำหนดโดยกฎหมาย แต่คู่สัญญาประกันภัยอาจตกลงกันยกเว้นคำรับรองโดยปริยายนี้ได้เสมอ<sup>53</sup> เช่น ตกลงยกเว้นสภาพความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลของเรือ หรือตกลงกันให้ถือว่าเรืออยู่ในสภาพพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลแล้วในขณะที่ยังออกเดินทาง (Seaworthiness admitted clause)<sup>54</sup> ทั้งนี้ โดยใช้ถ้อยคำให้ชัดเจนในกรมธรรม์ประกันภัย<sup>55</sup>

<sup>52</sup>[1899] P 140.

<sup>53</sup>Quebec Marine Insurance Co. V Commercial Bank of Canada (1870) LR 3 PC 234.

<sup>54</sup>Mustill, Michael J. & Gilman, Jonathan C.B. , **Arnould's Law of Marine Insurance and Average**, 16<sup>th</sup> ed. (London: Stevens & Son Ltd., 1981), 550-555.

<sup>55</sup>Mustill, Michael J. & Gilman, Jonathan C.B. , **Arnould's Law of Marine Insurance and Average**, 548.

ในทางปฏิบัติ กรมธรรม์ประกันภัยสินค้ามาตรฐาน (Institute Cargo Clause (A) (B) (C)) จะระบุทำนองยกเว้นคำรับรองโดยปริยายในเรื่อง Seaworthiness นี้ไว้ในข้อ 5 ดังนี้

5.1 "In no case shall this insurance cover loss damage or expense arising from

unseaworthiness of vessel or craft,

unfitness of vessel craft conveyance container or liftvan for the safe carriage of the subject-matter insured,

where the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness, at the time the subject-matter insured is loaded therein.

5.2 The Underwriters waive any breach of the implied warranties of seaworthiness of the ship and fitness of the ship to carry the subject-matter insured to destination, unless the Assured or their servants are privy to such unseaworthiness or unfitness."

ผลของข้อสัญญาข้อ 5 นี้ ถือว่าโดยหลักแล้วผู้เอาประกันภัยสินค้าไม่ต้องรับผิดชอบเกี่ยวกับความไม่พร้อมในการเดินทะเลของเรือ เนื่องจากผู้รับประกันภัยได้สละสิทธิแล้ว เหตุผลที่ต้องมีข้อสัญญาข้อ 5 นี้เนื่องจากความจำเป็นโดยสภาพ กล่าวคือ แม้กฎหมายจะกำหนดให้คำรับรองโดยปริยายนี้ใช้บังคับแก่การประกันภัยสินค้าและอื่นๆ นอกจากการประกันภัยตัวเรือด้วย แต่โดยสภาพปกติแล้ว เจ้าของสินค้าหรือผู้เอาประกันภัยสินค้าจะมีได้เป็นเจ้าของเรือหรือมีส่วนเกี่ยวข้องรับผิดชอบกับเรือ เขาไม่มีทางรู้เลยว่าเรืออยู่ในสภาพพร้อมหรือเหมาะสมแก่การเดินทางหรือไม่ จำนวนลูกเรือเพียงพอหรือไม่ ฯลฯ ฉะนั้นจึงไม่เป็นธรรมหรือไม่ถูกต้องที่จะต้องให้เขารับผิดชอบต่อความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลของเรือด้วย ข้อสัญญาข้อ 5 นี้จึงได้กำหนดยกเว้นไว้ว่าผู้รับประกันภัยสละสิทธิเว้นแต่ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนได้รู้เห็นถึงสภาพความไม่พร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลของเรือที่จะออกเดินทางด้วย

**(ข) กรณีกรมธรรม์ประกันภัยที่มีกำหนดตามระยะเวลา (time policy)**

ในกรมธรรม์ประกันภัยที่มีกำหนดตามระยะเวลา กฎหมายไม่ถือว่าผู้เอาประกันภัยรับรองโดยปริยายว่าเรือมีความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเล อย่างไรก็ตามแม้จะไม่มีคำรับรองในเรื่องนี้ แต่ถ้าเรือออกเดินทางในสภาพที่ไม่มีความพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเล ด้วยความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเกิดขึ้นจากความไม่พร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลนั้น<sup>56</sup> แต่ถ้าความเสียหายเกิดเพราะเหตุอื่นหรือเกิดจากความไม่พร้อมประการอื่นของเรือซึ่งผู้เอาประกันภัยมิได้รู้เห็นด้วย ผู้รับประกันภัยก็ยังคงต้องรับผิดชอบ

ตัวอย่างเช่น ในคดี Frangos v Sun Life Insurance Office Ltd.<sup>57</sup> ศาลวินิจฉัยว่าแม้ว่าจะเป็นไปได้ว่าเรือกลไฟที่เอาประกันภัยอาจไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลในขณะที่เริ่มออกเดินทาง แต่เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่รู้ข้อเท็จจริงดังกล่าว นอกจากนี้ยังฟังได้อีกว่าความเสียหายเกิดขึ้นจากการที่เรือต้องเผชิญสภาพอากาศเลวร้ายกลางทะเล มิใช่เกิดจากสภาพความไม่พร้อมของเรือเอง ผู้รับประกันภัยจึงต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

คดี Thomas v Tyne and Wear Steamship Freight Insurance Association Ltd.<sup>58</sup> เรืออยู่ในสภาพไม่พร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลเนื่องจาก 2 สาเหตุ คือ ความชำรุดของตัวเรือเนื่องจากเรือเกยตื้นระหว่างการเดินทางเที่ยวก่อน และมีลูกเรือไม่พอ ผู้เอาประกันภัยรู้เห็นเฉพาะเรื่องจำนวนลูกเรือไม่พอ แต่ไม่รู้เห็นเรื่องตัวเรือชำรุดเนื่องจากการเกยตื้น ดังนั้น เมื่อความเสียหายเกิดเพราะความชำรุดของตัวเรือ มิได้เกิดเพราะลูกเรือไม่พอ ผู้รับประกันภัยก็ยังคงต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย

<sup>56</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 39 (5) บัญญัติไว้ว่า "Warranty of seaworthiness of ship:

(5) In a time policy there is on implied warranty that ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness."

<sup>57</sup>(1934) 49 LIL Rep 354. KBD.

<sup>58</sup>[1917] KB 938.

คำว่า “ความรู้เห็น” (privity) ของผู้เอาประกันภัยนั้น นอกจากจะหมายถึงผู้เอาประกันภัยอยู่แล้วว่าเป็นเรืออยู่ในสภาพไม่พร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเล ยังหมายถึงผู้เอาประกันภัยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงโดยมิได้ใช้ความระมัดระวังเสียเลยด้วย

ในคดี The Eurystheness<sup>59</sup> ศาลวินิจฉัยว่า คำว่า “ความรู้เห็น” (privity) ของผู้เอาประกันภัยนี้ มิได้หมายถึงผู้เอาประกันภัยเพียงแต่รู้ข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นเท่านั้น แต่ยังต้องรู้ด้วยว่าข้อเท็จจริงนั้นทำให้เรือไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเล นอกจากนี้ความรู้เห็นนี้มิได้หมายความว่าผู้เอาประกันภัยได้รู้ถึงข้อเท็จจริงนั้นมาโดยแน่นอนแท้จริง (positive knowledge) เท่านั้น แต่รวมถึงกรณีที่ข้อเท็จจริงซึ่งทำให้เรือไม่อยู่ในสภาพพร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลได้ปรากฏอยู่ต่อหน้าผู้เอาประกันภัยแล้วซึ่งถ้าผู้เอาประกันภัยคิดถึงมันก็จะตระหนักได้ถึงความเกี่ยวพันของข้อเท็จจริงนั้นกับสภาพความพร้อมของเรือ ในกรณีนี้ผู้เอาประกันภัยถือว่าได้รู้เห็นถึงข้อเท็จจริงนี้แล้ว เพราะได้ละเลยมิได้พินิจพิเคราะห์ไต่ตรองหรือมิได้ตั้งคำถามที่เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริงนั้นเพื่อให้ชัดเจนขึ้น (turning a blind eye)

ข้อเท็จจริงที่ปรากฏในคำพิพากษาของศาลอังกฤษถือว่าเป็นลักษณะของเรือที่มีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย คือ

1. การออกแบบและการก่อสร้างเป็นมาตรฐานที่ดี
2. เครื่องยนต์ อุปกรณ์ และเครื่องช่วยในการเดินเรือเป็นเครื่องที่ดี
3. ลูกเรือมีความสามารถและมีจำนวนเพียงพอ
4. เชื้อเพลิงมีคุณภาพและมีจำนวนเพียงพอ
5. ระวังเก็บสินค้ามีความมั่นคงปลอดภัย<sup>60</sup>

### 3.2.2.2 คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมในการรับขนส่งสินค้า (warranty of cargoworthiness)

ในกรมธรรม์ประกันภัยสินค้ารายเที่ยว กฎหมายมิได้กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าสินค้านี้มีความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเล แต่กฎหมายกำหนดว่านอกจากผู้เอา

<sup>59</sup>Compania Maritima V Oceanus Mutual [1976] 2 Lloyd's Rep 171.

<sup>60</sup>สิทธิโชค ศรีเจริญ, การประกันภัยทางทะเล, 382.

ประกันภัยให้คำรับรองโดยปริยายว่าเรือที่รับขนส่งสินค้ามีความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเล (seaworthiness)<sup>61</sup> แล้ว ยังมีคำรับรองโดยปริยายว่าในขณะที่ออกเดินทางเรือมีความพร้อมตามสมควรในการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย (cargoworthiness) ด้วย แต่อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติ กรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐาน (Institute Cargo Clauses (A) (B) (C)) ข้อ 5 ได้กำหนดทำนองยกเว้นในเรื่องความพร้อมของเรือในการขนส่งสินค้าไว้แล้ว ทำนองเดียวกับการยกเว้นเรื่องความพร้อมของเรือในการเผชิญภัยทางทะเลดังที่กล่าวมาแล้วข้างต้น คำรับรองโดยปริยายในข้อนี้จึงแทบไม่มีความสำคัญเท่าใดนัก ในทางปฏิบัติ

### 3.2.2.3 คำรับรองเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมาย (warranty of legality)

กฎหมายถือว่าผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองโดยปริยายว่าการเสี่ยงภัยที่เอาประกันภัยนั้นเป็นการเสี่ยงภัยที่ชอบด้วยกฎหมาย และตราบเท่าที่ผู้เอาประกันภัยสามารถควบคุมได้ การเสี่ยงภัยนั้นจะต้องดำเนินไปในลักษณะที่ชอบด้วยกฎหมาย<sup>62</sup> เช่น การเดินทางที่เอาประกันภัยนั้นต้องมีใช้การลักลอบขนส่งสินค้าหนีภาษีเข้าประเทศ หรือมีใช้การส่งออกสินค้าโดยฝ่าฝืนระเบียบข้อบังคับที่ใช้บังคับอยู่<sup>63</sup> เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม คำว่า “ชอบด้วยกฎหมาย” (lawful) ที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 41 นี้ยังมีความเห็นแตกต่างกันอยู่ โดยนักกฎหมายบางท่านเห็นว่าหมายถึงความถูกต้องตามกฎหมายตามหลักกฎหมายทั่วไป (general rule of

<sup>61</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (2) บัญญัติไว้ว่า “No implied warranty that goods are seaworthy:

(2) In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship not only seaworthy as a ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods other moveables to the destination contemplated by the policy.”

<sup>62</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 41 บัญญัติไว้ว่า “Warranty of legality:

There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.”

<sup>63</sup>Parkin V Dick (1809) 11 East 502.

law)<sup>64</sup> แต่นักกฎหมายบางท่านก็เห็นว่าหมายถึงบทบัญญัติของกฎหมายที่ได้ตราขึ้นหรือกฎหมายคอมมอนลอว์ (common law) ก็ได้ หรือแม้กระทั่งสนธิสัญญาที่ทำไว้กับต่างประเทศ รวมทั้งกฎหมายต่างประเทศ (อ้างคดี *Planche v. Fletcher* (1779) และคดี *Francis, Times and Co v. Sea Insurance & Co*, (1898)<sup>65</sup> ในขณะที่นักวิชาการการประกันภัยทางทะเลบางท่านก็เห็นว่าน่าจะมีความหมายในเบื้องต้นว่าเป็นการชอบด้วยกฎหมายของประเทศอังกฤษ<sup>66</sup>

ในประเด็นนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าการที่กฎหมายอังกฤษถือว่าคำว่า “ชอบด้วยกฎหมาย” (lawful) นี้หมายถึงการชอบด้วยกฎหมายของประเทศอังกฤษ เมื่อร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 55 ซึ่งมีบทบัญญัติในทำนองเดียวกัน มีผลใช้บังคับแล้วก็น่าจะต้องหมายถึงการชอบด้วยกฎหมายของประเทศไทยเท่านั้น ซึ่งเห็นได้ว่าเป็นปัญหาที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย<sup>67</sup> จึงอาจเป็นเหตุให้ความชอบด้วยกฎหมายในบางเรื่องมีผลในทางกฎหมายไทยแตกต่างจากกฎหมายอังกฤษไปบ้าง ซึ่งแม้ว่าอาจจะเกิดผลกระทบและอาจก่อให้เกิดปัญหาในด้านการยอมรับและความเชื่อมั่นจากคู่กรณีที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศอยู่บ้างก็เป็นเรื่องที่ช่วยไม่ได้ ทั้งนี้ผู้เขียนมีความเห็นว่าหากจะให้ถือว่าคำว่า “ชอบด้วยกฎหมาย” ที่บัญญัติไว้ในมาตรานี้หมายถึงการชอบด้วยกฎหมายของประเทศอังกฤษแล้วน่าจะมีผลเสียมากกว่าผลดี ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดคือหากมีคดีขึ้นสู่ศาลไทยแล้วการนำสืบถึงกฎหมายของประเทศอังกฤษซึ่งมีทั้งกฎหมายที่เป็นลายลักษณ์อักษรและยังมีกฎหมายที่ไม่เป็นลายลักษณ์อักษรตลอดจนคำพิพากษาที่ถือว่าเป็นกฎหมายอีกมากมายคงจะไม่สะดวกต่อการ

<sup>64</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ, การประกันภัยทางทะเล, 384.

<sup>65</sup> Susan, Hodges, **Law of Marine Insurance**, (London: Cavendish Publishing Ltd., 1996), 139. และโปรดดู Ivamy, E.R. Hardy, **Marine Insurance**, 3<sup>rd</sup> ed. (London: Pitman, 1979), 336-337. และโปรดดู มนุ รัทวัฒน์ศิริกุล, การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล, 192-193.

<sup>66</sup> ประมวล จันทรชีวะ, คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ, 99.

<sup>67</sup> ซึ่งก็สอดคล้องกับความเห็นของนักกฎหมายบางท่านที่ว่า ในกรณีที่มีการเสี่ยงภัยเป็นการผิดกฎหมายหรือกระทำไปโดยวิธีการที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย ย่อมสามารถปรับเข้ากับกรณีของสัญญาซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมาย หรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อย ยังผลให้ตกเป็นโมฆะตามบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 150 ได้อยู่แล้ว โปรดดู มนุ รัทวัฒน์ศิริกุล, การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล, 193.

พิจารณาของศาลไทย ทั้งการนำกฎหมายต่างประเทศมาปรับใช้ของศาลไทยดังกล่าวก็น่าจะขึ้นอยู่กับเงื่อนไขที่จะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยของประเทศไทยอีกด้วย ผลที่ได้ในกรณีนี้จึงอาจย้อนกลับไปเหมือนกับกรณีที่ให้หมายถึงการชอบด้วยกฎหมายของประเทศไทย

คำรับรองเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมายนี้ จะต่างจากคำรับรองโดยปริยายอื่นๆ กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยไม่สามารถสละสิทธิได้ แม้บทบัญญัติมาตรา 34 (3) ของพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 จะบัญญัติว่าผู้รับประกันภัยอาจสละสิทธิในการฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามคำรับรองของผู้เอาประกันภัยได้ก็ตาม แต่มาตรา 34 (3) ก็ไม่รวมถึงคำรับรองเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมายนี้<sup>68</sup> หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะตกลงกันยกเว้นคำรับรองเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมายไม่ได้ เนื่องจากเป็นเรื่องที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

ดังนั้น หากผู้รับประกันภัยฝ่าฝืนโดยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไป ผู้รับประกันภัยจะเรียกคืนในภายหลังไม่ได้ และยังมีผลทำให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัยที่ได้รับชำระไว้แล้วอีกด้วย<sup>69</sup>

### 3.2.2.4 คำรับรองเกี่ยวกับความเป็นกลาง (warranty of neutrality)

ความเป็นกลาง (neutrality) มีความสำคัญต่อตลาดประกันภัย เนื่องจากทรัพย์สินของชาติที่เป็นกลางจะไม่ถูกยึดหรือจับกุมในระหว่างสงคราม<sup>70</sup> แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายก็มีได้กำหนดว่าผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองโดยปริยายเกี่ยวกับความเป็นกลางของทรัพย์สินกฎหมายเพียงแต่กำหนดว่าในกรณีที่มีคำรับรองเกี่ยวกับความเป็นกลางโดยชัดแจ้ง คำรับรอง

<sup>68</sup>Susan, Hodges, **Law of Marine Insurance**, 143.

<sup>69</sup>ประมวล จันทรชีวะ, คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ, 100-102. และโปรดดู กำชัย จงจักรพันธ์, “การตีความคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล,” 88-89. และโปรดดู กำชัย จงจักรพันธ์, การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาในการร่างกฎหมาย, 143. และโปรดดู มนุ รัแก้วศิริกุล, การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล, 195. และโปรดดู Susan Hodges, **Law of Marine Insurance**, 143.

<sup>70</sup>Robert, Merkin, **Colinvaux's Law of Insurance**, 7<sup>th</sup> ed. (London: Sweet & Maxwell, 1997), 492.



ดังกล่าวมีผลเพียงว่าทรัพย์สินจะต้องเป็นกลางอยู่ในขณะเริ่มเสี่ยงภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย และจะยังคงความเป็นกลางอยู่ในระหว่างการเสี่ยงภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย เพียงเท่าที่ผู้เอาประกันภัยสามารถควบคุมได้<sup>71</sup> คำรับรองในกรณีนี้จึงมิได้เด็ดขาด แต่มีผลเพียงเท่าที่ผู้เอาประกันภัยสามารถควบคุมได้เท่านั้น ดังนั้น ในกรณีที่เกิดสงครามขึ้นหลังเริ่มเสี่ยงภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยแล้ว จึงไม่ถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ฝ่าฝืนคำรับรอง<sup>72</sup>

นอกจากนี้ในกรณีที่มีคำรับรองโดยชัดแจ้งเกี่ยวกับความเป็นกลางของเรือ ตราบเท่าที่ผู้เอาประกันภัยสามารถควบคุมได้ เรือจะต้องมีเอกสารที่จำเป็นถูกต้องพร้อมเพื่อแสดงความเป็นกลางของเรือ และเรือจะต้องไม่ปิดบังเอกสารหรือใช้เอกสารปลอม หากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนเงื่อนไขเช่นว่านี้ และก่อให้เกิดวินาศภัยขึ้นก็เท่ากับผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรอง ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ<sup>73</sup> ข้อสังเกตในกรณีนี้ก็คือ กฎหมายกำหนดเฉพาะกรณีที่มีคำรับรองโดยชัดแจ้งเกี่ยวกับความเป็นกลางของเรือเท่านั้นที่เรือจำเป็นต้องมีเอกสารพร้อม แต่ในกรณีที่มีคำรับรองโดยชัดแจ้งเกี่ยวกับความเป็นกลางของสินค้า กฎหมายก็มีได้กำหนดเงื่อนไขให้สินค้าต้องมีเอกสารแสดงความเป็นกลางพร้อมแต่อย่างใด นอกจากนี้สาเหตุของวินาศ

---

<sup>71</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 36 (1) บัญญัติไว้ว่า “Warranty at neutrality:

(1) Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at the commencement of the risk, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.”

<sup>72</sup>Mustill, Michael J. & Gilman, Jonathan C.B. , **Arnould’s Law of Marine Insurance and Average**, 542.

<sup>73</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 36 (2) บัญญัติไว้ว่า “Warranty of neutrality:

(2) Where a ship is expressly warranted “neutral” there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter, she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or use simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.”

ภัยที่เกิดขึ้น เช่น เรือถูกยึดจับกุม จะต้องมีส่วนมาจากการไม่มีเอกสารพร้อมดังกล่าว ดังนั้น แม้ผู้เอาประกันภัยจะไม่มีเอกสารพร้อมอันเป็นการฝ่าฝืนคำรับรองแต่ถ้าการฝ่าฝืนคำรับรองนี้ มิได้เป็นต้นเหตุที่ทำให้เกิดวินาศภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยย่อมไม่หลุดพ้นความรับผิดชอบ<sup>74</sup>

### 3.2.2.5 คำรับรองเกี่ยวกับสัญชาติ (warranty of nationality)

กฎหมายกำหนดไว้ชัดเจนว่าไม่มีคำรับรองโดยปริยายเกี่ยวกับสัญชาติของเรือ หรือว่าสัญชาติของเรือจะไม่เปลี่ยนแปลงตลอดระยะเวลาที่เสี่ยงภัยอยู่ตามกรรมธรรม์ประกันภัย<sup>75</sup> แต่อย่างไรก็ตามคู่สัญญาประกันภัยอาจตกลงกันให้มีคำรับรองโดยชัดแจ้งในเรื่องนี้ได้<sup>76</sup>

### 3.2.2.6 คำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเลของสินค้า (warranty of seaworthiness of cargo)

ในกรณีเอาประกันภัยสินค้าหรือสังหาริมทรัพย์อย่างอื่น กฎหมายกำหนดไว้ชัดเจนเช่นกันว่าไม่มีคำรับรองโดยปริยายว่าสินค้าหรือสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นนั้นมีความพร้อมในการเผชิญภัยทางทะเล อยู่ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (1)<sup>77</sup> ซึ่งมีได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... แต่อย่างไร

<sup>74</sup> Robert, Merkin, *Colinvaux's Law of Insurance*, 7<sup>th</sup> ed. (London: Sweet & Maxwell, 1997), 493.

<sup>75</sup> พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 37 บัญญัติไว้ว่า "No implied warranty of nationality:

There is not implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk."

<sup>76</sup> *Seavision V Evennett, The Tiburon* [1990] 2 Lloyd's Rep 418.

<sup>77</sup> พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (1) บัญญัติไว้ว่า "No implied warranty that goods are seaworthy:

(1) In a policy on goods or other moveables in no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy."

ตั้งที่ได้กล่าวมาแล้วว่าร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ได้ใช้พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 เป็นต้นแบบในการยกร่าง อย่างไรก็ตาม ร่างพระราชบัญญัติฉบับดังกล่าวก็ได้มีข้อความเหมือนกันกับพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ทุกประการแต่อย่างใด แต่มีบทบัญญัติบางส่วนที่แตกต่างออกไป และบทบัญญัติบางส่วนของพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ก็ไม่ถูกนำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ด้วยเหตุผลบางประการ ดังนั้น ในหัวข้อนี้ผู้เขียนจะได้หยิบยกบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 เฉพาะในเรื่องของคำรับรองพร้อมทั้งวิเคราะห์ถึงเหตุผลที่มีได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ด้วยดังนี้

1. การไม่มีคำรับรองโดยปริยายว่าของมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มีบทบัญญัติในเรื่องการไม่มีคำรับรองโดยปริยายว่าของมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยอยู่ในมาตรา 40 (1) ซึ่งมิได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... แต่อย่างใด โดยพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (1) บัญญัติว่า

“มาตรา 40 ไม่มีคำรับรองโดยปริยายว่าของมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย

(1) ในกรณีการประกันภัยของหรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ไม่มีคำรับรองโดยปริยายว่าของหรือสังหาริมทรัพย์นั้นมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย...”<sup>78</sup>

สำหรับพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (1) นี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าไม่มีความจำเป็นต้องนำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ด้วยเหตุผลสองประการ ประการแรก คำรับรองโดยปริยายนั้นจะถือว่ามิก็ต่อเมื่อกฎหมายบัญญัติไว้ให้มีเท่านั้น ดังนั้น หากไม่ประสงค์ที่จะให้มีก็ไม่มีความจำเป็นที่จะต้องบัญญัติไว้ว่าไม่มี ประการที่สอง ถ้อยคำใน มาตรา 40 (1) ดังกล่าวอาจจะเป็นถ้อยคำที่ยากแก่การทำความเข้าใจของผู้ใช้กฎหมายหรือผู้ศึกษากฎหมายที่ไม่มีพื้นความรู้ด้านกฎหมายการประกันภัยทางทะเลมาก่อนว่าถ้อยคำที่ว่า “ของหรือสังหาริมทรัพย์นั้นมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย” นั้นหมายความว่าอะไรและหมายถึงกรณีใดบ้าง แม้จะมีนักกฎหมาย

<sup>78</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (1)

บางท่านพยายามอธิบายว่าเป็นเรื่องที่สินค้าหรือทรัพย์สินอื่นมีความสามารถในการขนส่งทางทะเล หรือมีความสามารถทนทานต่อการโยกโคลงของเรือในการเดินทางผ่านทะเลก็ตาม<sup>79</sup> แต่ก็ยังคงมีความยากในการทำความเข้าใจอยู่พอสมควร

อย่างไรก็ตาม หากจะกล่าวว่า พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (1) มิได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... โดยสิ้นเชิงก็ดูจะไม่ค่อยถูกต้องเท่าใดนัก ทั้งนี้เนื่องจากความจริงแล้ว พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (1) ได้ถูกนำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... แล้วโดยทางอ้อม กล่าวคือ มีการนำมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 50 (2)<sup>80</sup> โดยมีการเปลี่ยนแปลงถ้อยคำจากถ้อยคำเดิมที่ใช้ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (1) ว่า “ไม่มีคำรับรองโดยปริยายว่า...” เป็น “คำรับรองในเรื่องดังต่อไปนี้ต้องเป็นคำรับรองโดยชัดแจ้ง...” แต่ทั้งนี้ ผู้เขียนก็ยังคงมีความเห็นว่าถ้อยคำที่ว่า “ของหรือสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่อาจเผชิญภัยทางทะเลอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย” อาจจะเป็นถ้อยคำที่ยากแก่การทำความเข้าใจของผู้ใช้กฎหมายหรือผู้ศึกษากฎหมายที่ไม่มีพื้นความรู้ด้านกฎหมายการประกันภัยทางทะเลมาก่อนดังที่ได้อธิบายมาแล้ว

อนึ่ง สำหรับพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (2)<sup>81</sup> นั้นดูจะเป็นบทบัญญัติที่ไม่ค่อยจะมีความเกี่ยวข้องกับ มาตรา 40 (1) สักเท่าใดและอาจจะดูไม่ค่อยสอดคล้องกับหัวข้อของมาตรา 40 ที่เป็นเรื่อง “การไม่มีคำรับรองโดยปริยายว่า...” ทั้งนี้เนื่องจากมาตรา 40 (2) เป็นเรื่อง “ย่อมมีคำรับรองโดยปริยายว่า...” อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (2) นี้ ได้มีการนำมาบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... โดยอยู่ในมาตรา 53 แล้ว

<sup>79</sup>สิทธิโชค ศรีเจริญ, การประกันภัยทางทะเล, 383.

<sup>80</sup>ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... มาตรา 55 (2) บัญญัติไว้ว่า “คำรับรองในเรื่องดังต่อไปนี้ต้องเป็นคำรับรองโดยชัดแจ้ง

(2) ของหรือสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่อาจเผชิญภัยทางทะเลอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย”

<sup>81</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 40 (2)

### 3.3 ลักษณะสำคัญของคำรับรอง

หลักกฎหมายว่าด้วยคำรับรองได้กำหนดถึงลักษณะและผลของคำรับรองไว้หลายประการซึ่งทำให้คำรับรองกลายเป็นข้อสัญญาที่มีความสำคัญอย่างมากในสัญญาประกันภัย ซึ่งสามารถแยกอธิบายได้เป็นหัวข้อต่างๆ ดังนี้

3.3.1 คำรับรองจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด

3.3.2 ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องแสดงว่าคำรับรองนั้นเป็นเรื่องที่เป็นสาระสำคัญสำหรับการเสี่ยงภัย

3.3.3 ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องแสดงว่าการฝ่าฝืนคำรับรองมีผลทำให้เกิดวินาศภัยขึ้น

3.3.4 การฝ่าฝืนคำรับรองทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดที่เกิดขึ้นหลังจากการฝ่าฝืนโดยอัตโนมัติ

3.3.5 การฝ่าฝืนคำรับรองไม่สามารถแก้ไขเยียวยาได้

3.3.6 ข้อยกเว้นการฝ่าฝืนคำรับรอง

#### 3.3.1 คำรับรองจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 กำหนดไว้ชัดเจนว่าคำรับรองต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด<sup>82</sup> ซึ่งหลักการนี้เป็นหลักการที่เข้มงวดมาก แม้ผู้เอาประกันภัยจะปฏิบัติตามคำรับรองแล้วเป็นส่วนใหญ่ หรือมีการฝ่าฝืนคำรับรองเพียงเล็กน้อยซึ่งไม่กระทบกับการเสี่ยงภัยเลย ก็ถือว่ามี การฝ่าฝืนคำรับรองทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิด ตัวอย่างเช่น

ในคดี De Hahn v Hartley<sup>83</sup> ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าเรือจะแล่นจาก Liverpool โดยมีลูกเรือ 50 คนหรือมากกว่า เรือแล่นจาก Liverpool โดยมีลูกเรือเพียง 46 คน ถือว่าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ผู้รับประกันภัยจึงหลุดพ้นจากความรับผิด ศาลวินิจฉัยในคดีนี้ว่าคำรับรองจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยถูกต้องตามตัวอักษรที่ระบุไว้ ศาลจะไม่พิจารณาเลยว่ามี การปฏิบัติตามคำรับรองเป็นส่วนใหญ่แล้วหรือไม่ หรือเรือจะยังคงเดินทางโดยปลอดภัย

<sup>82</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3)

<sup>83</sup>(1786) 1 TR 343.

ในขณะที่มีลูกเรือ 46 คน เหมือนๆ กับมีลูกเรือ 50 คนหรือไม่ เพราะถึงอย่างไรผู้รับประกันภัยก็ยังคงโต้แย้งได้ว่าข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นมิใช่สิ่งที่เขาตกลงรับประกันภัยได้อยู่ดี

ในคดี *Seavision Investment SA v Evenett and Clarkson Puckle, The Tiburon*<sup>84</sup> มีคำรับรองเกี่ยวกับเรือว่า “Warranted German FOM” ซึ่งมีความหมายว่าเรือจะต้องชักธงเยอรมัน เยอรมันเป็นเจ้าของ หรืออยู่ภายใต้การบริหารจัดการของเยอรมัน (The vessel sailed under a German flag, was German owned or was under German management.) ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือชักธงปานามา บริหารจัดการโดยบริษัทสวิส ส่วนประเด็นว่าเจ้าของเป็นเยอรมันหรือไม่นั้น แม้ปรากฏว่าบริษัทปานามาซึ่งจดทะเบียนเป็นเจ้าของเรือ นั้น จะมีบุคคลธรรมดาซึ่งเกิดในเยอรมันถือหุ้นทั้งหมดแต่เพียงผู้เดียวก็ตาม ศาลก็ถือว่าบริษัทปานามาเป็นเจ้าของเรือ จึงเท่ากับผู้อุปประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรอง ผู้รับประกันภัยจึงหลุดพ้นความผิด

ในคดี *Overseas Commodities Ltd. v Style*<sup>85</sup> กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าคุ้มครองมีคำรับรองว่าทุกการประมงจะต้องลงรหัสโดยผู้ผลิตเพื่อแสดงวันที่ผลิต ปรากฏว่าการประมงจำนวนมากไม่มีการลงรหัสไว้ ศาลตัดสินว่าผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดเนื่องจากผู้อุปประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ในคดีนี้มีประเด็นว่าจะแยกสินค้าส่วนที่มีการปฏิบัติตามคำรับรองออกจากส่วนที่ไม่ปฏิบัติตามคำรับรองเพื่อผู้อุปประกันภัยจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับส่วนที่ปฏิบัติตามคำรับรองได้หรือไม่ ซึ่งศาลวินิจฉัยว่าสินค้าทั้งหมดมีการเอาประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเดียว สัญญาประกันภัยไม่สามารถแบ่งแยกตามจำนวนการประมงได้ ยิ่งกว่านั้นจะเท่ากับเป็นการเขียนสัญญาประกันภัยขึ้นใหม่เพื่อครอบคลุมสินค้าส่วนที่ได้รับความเสียหาย คดีนี้ผู้อุปประกันภัยจึงไม่ได้รับชดใช้จากผู้รับประกันภัยเลย

ประเด็นที่น่าสนใจจากคดีนี้คือ ถ้าปรากฏว่ามีสินค้าเพียงการประมงเดียวไม่มีการลงรหัสแสดงวันที่ผลิตตามคำรับรอง ศาลจะตัดสินคดีนี้ได้อย่างไร หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งจะสามารถนำหลัก *de minimis rule*<sup>86</sup> มาปรับใช้กับคดีนี้ได้หรือไม่ ซึ่งศาลมิได้วินิจฉัยไว้ และยังไม่เคยมีคำพิพากษาเรื่องใดวินิจฉัยในประเด็นนี้ไว้ นักกฎหมายในประเทศอังกฤษมีความเห็นแตกต่างกัน

<sup>84</sup>[1990] 2 Lloyd's Rep. 418.

<sup>85</sup>[1958] 1 Lloyd's Rep. 546.

<sup>86</sup>หลัก *de minimis non curat lex* หมายความว่า กฎหมายไม่สนใจเรื่องเล็กๆ น้อยๆ โปรดดู พิชัยศักดิ์ หรยางกูร, *พจนานุกรมกฎหมายลาติน-ไทย*, (คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), 204.

โดยบางท่านเห็นว่าแม้กฎหมายจะกำหนดให้ต้องปฏิบัติตามอย่างถูกต้องโดยแท้ก็ตาม แต่หลัก de minimis ก็น่าจะนำมาปรับใช้ได้ด้วย<sup>87</sup> (ซึ่งผลก็จะเป็นว่าการที่สินค้าเพียงกระป๋องเดียวไม่มีการลรหัทส ไม่ถือว่าผู้เอาประกันภัยผิดคำรับรอง) ในขณะที่นักกฎหมายบางท่านเห็นว่าหลัก de minimis rule นี้ไม่สามารถนำมาปรับใช้<sup>88</sup> ซึ่งประเด็นนี้ยังคงเป็นประเด็นปัญหาที่ถกเถียงกันต่อไป

นอกจากนี้ หลักที่ว่าผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามคำรับรองอย่างเคร่งครัด ยังมีอีกว่า แม้การที่ผู้เอาประกันภัยมิได้ปฏิบัติตามคำรับรองจะเกิดจากการที่ผู้เอาประกันภัยมิได้รู้ข้อเท็จจริงนั้นหรือมิได้มีเจตนา หรือได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้วหรือกระทำโดยสุจริตก็ตาม ผู้เอาประกันภัยก็ยกเหตุดังกล่าวเหล่านี้ขึ้นเป็นข้อแก้ตัวไม่ได้

ในคดี Mills v Roebuck, The Mills Frigate<sup>89</sup> ซึ่งมีคำรับรองเกี่ยวกับความพร้อมของเรือในการเผชิญภัยทางทะเล (Warranty of seaworthiness) แต่ปรากฏว่ามีความชำรุดบกพร่องที่ไม่เห็นประจักษ์<sup>90</sup> (latent defects) ซึ่งผู้เอาประกันภัยมิได้ทราบ ทำให้เรือไม่อยู่ในสภาพที่พร้อมจะเผชิญภัยทางทะเล ศาลตัดสินว่าผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพราะมีการฝ่าฝืนคำรับรองแล้ว แม้ผู้เอาประกันภัยจะไม่ทราบถึงข้อเท็จจริงที่เป็นการฝ่าฝืนคำรับรองก็ตาม<sup>91</sup>

เนื่องจากพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3) บัญญัติให้การผิดคำรับรองมีผลทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดในทันที จึงอาจกล่าวได้ว่าการปฏิบัติตามคำรับรองนั้นถือเป็นเงื่อนไขบังคับก่อน (condition precedent) ของความรับผิดของผู้รับประกันภัย อย่างไรก็ตาม พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3)

<sup>87</sup> Robert, Merkin, **Insurance Contract Law**, (n.p.: n.p., 1993), 2.3-19.

<sup>88</sup> Susan, Hodges, **Law of Marine Insurance**, 96-97.

<sup>89</sup> (1853) 10 ER 499.

<sup>90</sup> พจนานุกรมประกันภัย แปลว่า ข้อบกพร่องแฝง หมายถึง ข้อบกพร่องที่ไม่อาจจะเห็นได้เด่นชัดหรือไม่อาจรู้ได้ว่ามีข้อบกพร่อง แม้จะใช้ความระมัดระวังตามปกติทั่วไปแล้วก็ตาม โปรดดูราชบัณฑิตยสถาน พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย, 119.

<sup>91</sup> Douglas V Scougall (1816) 4 Dow 278; Quebec Marine Insurance Co V The Commercial Bank of Canada (1870) LR 3 PC 234.

ก็วางหลักว่าผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นจากความรับผิดก็แต่เฉพาะในความเสียหายที่เกิดขึ้นภายหลังจากที่ผู้เอาประกันภัยได้กระทำผิดคำรับรองเท่านั้น ดังนั้น หากก่อนหน้าที่ผู้เอาประกันภัยจะกระทำผิดคำรับรองได้เกิดมีความเสียหายซึ่งได้รับความคุ้มครองอยู่ก่อนแล้วเช่นนี้ ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดในความเสียหายที่เกิดขึ้นก่อนหน้าการกระทำผิดคำรับรองของผู้เอาประกันภัย<sup>92</sup>

### 3.3.2 ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องแสดงว่าคำรับรองนั้นเป็นเรื่องที่เป็นสาระสำคัญสำหรับการเสี่ยงภัย

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามคำรับรองอย่างถูกต้องโดยแท้ ไม่ว่าคำรับรองนั้นจะเป็นสาระสำคัญในการเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม<sup>93</sup>

ในคดี *Yorkshire Insurance Co. v Campbell*<sup>94</sup> กรมธรรม์ประกันภัยม้าซึ่งเดินทางทางทะเล มีคำรับรองเกี่ยวกับสายพันธุ์ของม้าว่า เป็นสายพันธุ์ม้ามาจากแม่ม้า St. Paul (Soul out of St Paul mare) ซึ่งไม่ถูกต้อง ปรากฏว่าม้าตายไปพร้อมกับเรือจากสาเหตุภัยแห่งท้องทะเล (perils of the sea) ศาลตัดสินว่าผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดเพราะผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรอง ทั้งที่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าสายพันธุ์ของม้ามิได้เกี่ยวข้องกับเหตุวินาศภัยที่เกิดขึ้นแต่อย่างใด

ในคดี *Forsikringsaktieselskapet Vesta v Butcher*<sup>95</sup> มีคำรับรองว่าผู้เอาประกันภัยจะจัดให้มียามเฝ้าดูตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งผู้เอาประกันภัยมิได้ปฏิบัติตาม แต่ปรากฏว่าความเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากพายุหนัก ซึ่งตามข้อเท็จจริงไม่มีส่วนใดเกี่ยวข้องกับการที่ผู้เอาประกันภัยมิได้จัดให้มียามเฝ้าเลย ผู้รับประกันภัยก็หลุดพ้นจากความรับผิด

<sup>92</sup>Susan, Hodges, *Law of Marine Insurance*, 100. และโปรดดู ประมวล จันทรชีวะ, คำอธิบายพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ, 94. และโปรดดู กำชัย จงจักรพันธ์, "การตีความคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล," 95.

<sup>93</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3)

<sup>94</sup>[1917] AC 218.

<sup>95</sup>[11989] AC 852.



อนึ่ง โปรดสังเกตว่าเมื่อพิจารณาถึงพัฒนาการของหลักกฎหมายว่าด้วยคำรับรอง จะเห็นได้ว่าในคดีแรกๆ ซึ่งคำรับรองถูกถือว่าเป็นข้อสัญญาที่สำคัญนั้นจะปรากฏว่าข้อเท็จจริงที่เป็นปัญหาในคดีจะเป็นสาระสำคัญเพื่อวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามหลักสุจริตอย่างยิ่งเสมอ ซึ่งจริงๆ แล้วศาลสามารถตัดสินคดีโดยอ้างหลักสุจริตอย่างยิ่งได้อยู่แล้ว<sup>96</sup> ตัวอย่างเช่นในคดี *De Hahn v Hartley*<sup>97</sup> ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะต้องมีลูกเรือ 50 คนหรือมากกว่า หรือคดี *McDowell v Fraser*<sup>98</sup> ผู้เอาประกันภัยรับรองว่า ณ วันที่ 11 ธันวาคม เรืออยู่ในสภาพดี ซึ่งเห็นได้ชัดว่าคำรับรองของผู้เอาประกันภัยทั้งสองเรื่องนี้เป็นเรื่องที่สำคัญสำหรับการเดินทางอย่างปลอดภัยในอนาคต

ทัศนคติของศาลเกี่ยวกับคำรับรองเริ่มเปลี่ยนในศตวรรษที่ 19 เมื่อศาลเริ่มเห็นว่าเรื่องที่ผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองไม่จำเป็นต้องเป็นสาระสำคัญ เหตุผลที่ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามคำรับรองก็เพราะตนเองรับรองไว้เช่นนั้น ซึ่งต่อมาก็มีคำพิพากษาหลายฉบับที่ตัดสินตามแนวนี้จนกระทั่งถึงต้นศตวรรษที่ 20 หลักกฎหมายก็ลงตัวแน่นอนว่าคำรับรองไม่จำเป็นต้องเป็นสาระสำคัญสำหรับการเสี่ยงภัยทั้งที่ความเป็นจริงแล้วหลักกฎหมายที่เข้มงวดเช่นนี้มีได้เกิดขึ้นมาตั้งแต่ระยะแรก

### 3.3.3 ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องแสดงว่าการฝ่าฝืนคำรับรองมีผลทำให้เกิดวินาศภัย

การฝ่าฝืนคำรับรองทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่เวลาที่มีการฝ่าฝืนโดยไม่สำคัญว่าเมื่อมีการฝ่าฝืนคำรับรองแล้วจะมีวินาศภัยเกิดขึ้นหรือไม่ แม้ไม่มีวินาศภัยเกิดผู้รับประกันภัยก็หลุดพ้นความรับผิดชอบโดยผลของกฎหมาย และยิ่งกว่านั้นหากมีวินาศภัยเกิดขึ้นไม่ว่าวินาศภัยนี้จะเกิดขึ้นจากหรือเป็นผลสืบเนื่องมาจากการฝ่าฝืนคำรับรองหรือไม่ก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็ยังคงไม่ต้องรับผิดชอบอยู่นั่นเอง หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง แม้มีได้มีความสัมพันธ์ระหว่างการฝ่าฝืนคำรับรองของผู้เอาประกันภัยกับวินาศภัยที่เกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยก็ยังคงหลุด

<sup>96</sup> Robert, Merkin, *Insurance Contract Law*, 2.3-02.

<sup>97</sup> (1786) 1 TR 343.

<sup>98</sup> (1779) 1 Doug 266.

พ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย (No causal connection between breach and loss required.)

ในคดี Oversea Commodities Ltd. v Style<sup>99</sup> ที่ยกมาข้างต้น การที่สินค้าหมู่กระป๋อง มิได้ลงวันที่ผลิตโดยผู้ผลิตตามคำรับรอง มิได้มีความสัมพันธ์หรือเป็นผลทำให้เกิดความเสียหาย ขึ้น แต่ผู้รับประกันภัยก็ยังคงปฏิเสธความรับผิดชอบได้อยู่ดี

### 3.3.4 การฝ่าฝืนคำรับรองทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดที่เกิดขึ้น หลังจากการฝ่าฝืนโดยอัตโนมัติ

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ได้วางหลักเกี่ยวกับผลของการฝ่าฝืนคำรับรองว่าถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัยนับแต่เวลาที่มีการฝ่าฝืน แต่ทั้งนี้ไม่กระทบกระเทือนความรับผิดของผู้รับประกันภัยที่เกิดขึ้นก่อนการฝ่าฝืนคำรับรอง<sup>100</sup>

### 3.3.5 การฝ่าฝืนคำรับรองไม่สามารถแก้ไขเยียวยาได้

หลักการฝ่าฝืนคำรับรองไม่สามารถแก้ไขเยียวยาได้นี้ พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ได้กำหนดไว้ชัดเจนว่าเมื่อมีการฝ่าฝืนคำรับรอง ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถยกข้อต่อสู้ว่าการฝ่าฝืนคำรับรองนั้นได้มีการแก้ไขเยียวยาแล้ว และได้ปฏิบัติตามคำรับรองแล้ว ก่อนที่วินาศภัยจะเกิดขึ้น<sup>101</sup> หลักการที่ว่าก็คือเมื่อมีการฝ่าฝืนคำรับรอง ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากการเสี่ยงภัยในทันทีและการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยจะไม่เริ่มต้นอีก (reattach)

<sup>99</sup>[1958] 1 Lloyd's Rep. 546.

<sup>100</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3)

<sup>101</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 34 (2) บัญญัติไว้ว่า "When breach of warranty excused:

(2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defense that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss."

เว้นเสียแต่ผู้รับประกันภัยจะสละประโยชน์แห่งการผิดคำรับรอง<sup>102</sup> ตามพระราชบัญญัติการรับประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 34 (3) ซึ่งนักกฎหมายบางท่านเห็นว่า ความยากของเรื่องนี้อยู่ตรงที่ว่า การฝ่าฝืนคำรับรองนั้นผู้รับประกันภัยอาจสละประโยชน์ได้นั้นเอง แต่ก็ต้องขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจของผู้รับประกันภัยว่าจะเลือกสละประโยชน์จากการผิดคำรับรองโดยให้ผู้อุประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมหรือไม่<sup>103</sup>

ในคดี De Hahn v Hartley ที่ยกมาข้างต้นในหัวข้อ 3.3.1 ผู้อุประกันภัยรับรองว่าจะมีลูกเรือ 50 คนหรือมากกว่า แต่ปรากฏว่าเรือออกเดินทางโดยมีลูกเรือเพียง 46 คน อันเป็นการฝ่าฝืนคำรับรอง แม้ภายหลังจะมีการรับลูกเรือเพิ่มอีก 6 คน ถูกต้องตามที่รับรองไว้ก็ตาม ผู้อุประกันภัยก็ไม่สามารถยกความข้อนี้ขึ้นต่อสู้ โดยอ้างว่าตนได้แก้ไขเยียวยาการฝ่าฝืนคำรับรอง และแม้ว่าจะได้ปฏิบัติตามคำรับรองครบถ้วนแล้วตั้งแต่ก่อนเกิดวินาศภัยก็ตาม

ในคดี Quebec Marine Insurance Co. v Commercial Bank of Canada<sup>104</sup> ซึ่งเรืออยู่ในสภาพไม่พร้อมที่จะเผชิญภัยทางทะเลในขณะออกเดินทาง เนื่องจากหม้อน้ำชำรุดบกพร่องแม้ต่อมาจะได้มีการแก้ไขให้เรียบร้อยแล้วก่อนเกิดวินาศภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบ

นักกฎหมายบางท่านอธิบายว่า คำรับรองนี้มีความแตกต่างจากการเปิดเผยข้อความจริง และการแถลงข้อความจริงดังต่อไปนี้

1. การเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริงต้องเป็นเรื่องที่เป็นจริงและเป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัย แต่คำรับรองไม่จำเป็นต้องเป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัย
2. ผลของการไม่เปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความเท็จ ผู้รับประกันภัยอาจบอกกล่าวให้สัญญาตกเป็นโมฆะมาตั้งแต่เริ่มต้น แต่ผลของการฝ่าฝืนคำรับรองนั้นผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นความรับผิดตั้งแต่เวลาที่มีการฝ่าฝืนคำรับรอง

<sup>102</sup> ประเด็นเรื่องการสละสิทธิหลังมีการฝ่าฝืนคำรับรองนี้เป็นที่ถกเถียงกันมากในบรรดานักกฎหมายอังกฤษ ทั้งนี้เนื่องจาก ผู้รับประกันภัยได้หลุดพ้นจากความรับผิดไปแล้วตั้งแต่มีการฝ่าฝืนคำรับรองจึงเป็นไปได้ที่เขาจะสละสิทธิ โปรดดู กำชัย จงจักรพันธ์, การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาในการร่างกฎหมาย, 153-154.

<sup>103</sup> Birds, John, & Norma J. Hird., **Modern Insurance Law**, 5<sup>th</sup> ed. (London: Sweet & Maxwell, 2001), 135-136.

<sup>104</sup> (1870) LR 3 PC 234.

3. การเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริงไม่มีผลต่อเงื่อนไขในอนาคตแม้สิ่งที่แถลงนั้นจะเป็นเรื่องในอนาคตก็ตาม แต่คำรับรองนั้นอาจเป็นการรับรองในสิ่งที่ต้องทำในอนาคตก็ได้<sup>105</sup>

อย่างไรก็ตาม โดยปกติแล้วการตอบคำถามตามแบบคำขอเอาประกันภัยถือว่าเป็นการแถลงข้อความจริงไม่ใช่คำรับรอง แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองว่าคำตอบของเขาเป็นความจริง คำแถลงดังกล่าวก็จะกลายเป็นคำรับรอง ทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธสัญญาได้ ถ้าหากคำตอบนั้นไม่เป็นความจริง ไม่ว่าจะป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่<sup>106</sup>

### 3.3.6 ข้อยกเว้นการฝ่าฝืนคำรับรอง

ผู้เอาประกันภัยซึ่งไม่ปฏิบัติตามคำรับรองอาจอ้างข้อยกเว้นได้ใน 2 กรณีคือ

3.3.6.1 ถ้าเหตุการณ์เปลี่ยนไป

3.3.6.2 ถ้าผู้รับประกันภัยสละสิทธิ

#### 3.3.6.1 ถ้าเหตุการณ์เปลี่ยนไป

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลวางหลักไว้ว่า การฝ่าฝืนคำรับรองจะไม่นับว่าเป็นความผิดถ้าโดยเหตุผลของสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป คำรับรองนั้นไม่นำมาปรับใช้กับสภาพการณ์ตามสัญญาอีก หรือการปฏิบัติตามคำรับรองกลายเป็นผิดกฎหมายตามกฎหมายที่ออกมามาก่อน<sup>107</sup> ตัวอย่างเช่น ถ้าในระหว่างสงคราม มีคำรับรองว่าในเวลาใดเวลาหนึ่งในอนาคตเรือจะต้องแล่นไปพร้อมเรือรบที่คุ้มกันขบวนเรือสินค้า (convoy) แต่ปรากฏว่าก่อนถึง

<sup>105</sup> มนุ รักรัตนศิริกุล, การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล, 181-182.

<sup>106</sup> Robert, Merkin, *Colinvaux's Law of Insurance*, 6<sup>th</sup> ed. (London: Sweet & Maxwell, 1990), 125.

<sup>107</sup> พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 34 (1) บัญญัติไว้ว่า "When breach of warranty excused:

(1) Non-compliance with a warranty is excused when, by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law."

เวลาที่กำหนดไว้นั้น เห็นได้ว่าเจตนาของคู่กรณีที่กำหนดค่ารับรองดังกล่าวไว้ก็เนื่องจากภาวะสงครามเท่านั้น เมื่อสงครามยุติ เหตุผลหรือความจำเป็นที่ต้องปฏิบัติตามค่ารับรองก็ยุติด้วย<sup>108</sup>

### 3.3.6.2 ถ้าผู้รับประกันภัยสละสิทธิ

ผู้รับประกันภัยสามารถจะสละสิทธิในการฝ่าฝืนค่ารับรองของผู้เอาประกันภัยได้<sup>109</sup> การสละสิทธิของผู้รับประกันภัยอาจเกิดก่อนหรือหลังการฝ่าฝืนค่ารับรองก็ได้ และอาจเกิดจากข้อตกลงโดยชัดแจ้งหรือเกิดจากการกระทำโดยปริยายของผู้รับประกันภัยก็ได้<sup>110</sup> และผู้รับประกันภัยสามารถสละสิทธิการฝ่าฝืนค่ารับรองได้ไม่ว่าจะเป็นค่ารับรองโดยชัดแจ้งหรือค่ารับรองโดยปริยาย เว้นแต่จะเป็นค่ารับรองโดยปริยายที่เกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมาย (Warranty of legality) ที่ไม่สามารถสละสิทธิได้ตั้งได้กล่าวมาแล้วข้างต้น

#### (ก) การสละสิทธิก่อนมีการฝ่าฝืน

ในทางปฏิบัติ แม้กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามค่ารับรองบางอย่าง แต่จะมีข้อกำหนดเพื่อลดความรุนแรงของหลักเรื่องค่ารับรองที่เรียกว่า Held cover clause ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะสามารถใช้ให้เป็นประโยชน์ในกรณีที่มีการฝ่าฝืนค่ารับรองได้เสมอ เช่น ในข้อสัญญามาตรฐาน

#### Institute Time Clauses Hulls (1995) ข้อ 3

“Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.”

<sup>108</sup> Mustill, Michael J. & Gilman, Jonathan C.B. , **Arnould’s Law of Marine Insurance and Average**, 529-530.

<sup>109</sup> พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 34 (3) บัญญัติไว้ว่า “When breach of warranty excused:

(3) A breach of warranty may be waived by the insurer.”

<sup>110</sup> Robert, Merkin, **Insurance Contract Law**, 2.3-39

Institute Voyage Clauses Hulls (1983) ข้อ 2

“Held covered in case of ..... any breach of warranty as to towage or salvage services, provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended terms of cover and nay additional premium required by them be agreed.”

เมื่อผู้เอาประกันภัยปฏิบัติตาม Held cover clause ก็ถือว่ามี การสละสิทธิการฝ่าฝืนคำรับรองและผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนความเสียหายได้

**(ข) การสละสิทธิหลังมีการฝ่าฝืน**

เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรองและผู้รับประกันภัยได้รู้แล้ว ผู้รับประกันภัยอาจสละสิทธิการฝ่าฝืนคำรับรองนั้นโดยการบอกกล่าวสละสิทธิหรือการกระทำอย่างหนึ่งอย่างใดก็ได้ เช่น ผู้รับประกันภัยแจ้งแก่ผู้เอาประกันภัยว่าจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามกรมธรรม์ประกันภัย<sup>111</sup> ผู้รับประกันภัยยอมรับเบี้ยประกันภัยทั้งที่รู้ว่ามี การฝ่าฝืนคำรับรอง<sup>112</sup> หรือผู้รับประกันภัยยอมรับการแจ้งการสละทิ้ง (Notice of abandonment)<sup>113</sup> เป็นต้น แต่ถ้าผู้รับประกันภัยเพียงแต่หนึ่งเฉย<sup>114</sup> หรือเสนอประนีประนอมกับผู้เอาประกันภัย<sup>115</sup> ยังไม่ถือว่าเป็นการสละสิทธิการฝ่าฝืนคำรับรอง

ประเด็นเรื่องการสละสิทธิหลังมีการฝ่าฝืนคำรับรองนี้ เป็นที่ถกเถียงกันมากในบรรดานักกฎหมายอังกฤษว่าจะยังคงมีอยู่หรือไม่ หรือมีอยู่ในลักษณะใดทั้งนี้เพราะคำตัดสินของ House of Lords ในคดี The Good Luck<sup>116</sup> ได้วินิจฉัยว่า เมื่อมีการฝ่าฝืนคำรับรอง ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นความรับผิดชอบโดยอัตโนมัตินับแต่เวลาที่มีการฝ่าฝืน ดังนั้น เมื่อผู้รับ

<sup>111</sup> Weir V Aberdeen (1819) 2 B & Ald 320.

<sup>112</sup> Holdsworth V Lancashire and Yorkshire Insurance Co (1907) 23 TLR 521.

<sup>113</sup> Yorkshire Insurance Co V Craine [1922] 2 AC 541.

<sup>114</sup> Allen V Robles [1969] 3 All ER 154.

<sup>115</sup> Mint Security Ltd. V Blair [1982] 1 Lloyd's Rep. 188.

<sup>116</sup> Bank of Nova Scotia V Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd. [1991] 2 WLR 279.

ประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดแล้วตั้งแต่มีการฝ่าฝืนคำรับรองจึงเป็นไปได้ที่เขาจะสละสิทธิการผิดสัญญาที่เขาได้หลุดพ้นความรับผิดไปแล้ว<sup>117</sup> อย่างไรก็ตาม นักกฎหมายบางท่านเห็นว่าแม้ผู้รับประกันภัยจะไม่สามารถยืนยันปฏิบัติตามสัญญาประกันภัยโดยการสละสิทธิ (waiver) แต่ผู้รับประกันภัยอาจถูกปิดปากโดยการกระทำของเขาเองมิให้อ้างว่าได้หลุดพ้นความรับผิดแล้วตามหลักเรื่องกฎหมายปิดปาก (Doctrine of estoppel)<sup>118</sup> ซึ่งผลก็จะเป็นอย่างเดียวกัน และนักกฎหมายบางท่านเห็นว่าอาจจะต้องมีการกระทำบางอย่างของผู้รับประกันภัยที่หนักแน่นกว่าเดิมจึงจะแสดงว่าผู้รับประกันภัยสละสิทธิและกลับมารับผิดตามสัญญาประกันภัย<sup>119</sup>

### 3.4 ผลของการไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง

เมื่อมีคำรับรองไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคำรับรองนั้นอย่างเคร่งครัด หากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดนับแต่เวลาที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง แต่ทั้งนี้ไม่กระทบถึงความรับผิดใดๆ ของผู้รับประกันภัยที่เกิดขึ้นก่อนการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง<sup>120</sup>

House of Lords ได้วางหลักไว้ว่า ถ้ามีการฝ่าฝืนคำรับรอง ผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นจากความรับผิดโดยอัตโนมัติ

ในคดี The Good Luck ธนาคารผู้รับจำนองเรือ Good Luck เป็นโจทก์ฟ้อง P & I Club ผู้รับประกันภัยเรือเป็นจำเลย เจื่อนไขการรับประกันภัยตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับของ P & I Club คือ มีคำรับรองของฝ่ายผู้เอาประกันภัย (เจ้าของเรือ) ว่า จะต้องไม่นำเรือเข้าไปในเขตที่ระบุไว้ คดีนี้ธนาคารฟ้องผู้รับประกันภัยว่าผิดข้อตกลง (Letter of undertaking) ซึ่งทำขึ้นเมื่อธนาคารตกลงให้เจ้าของเรือกู้ยืมเงินโดยจำนองเรือเป็นประกันซึ่งรวมถึงเรือ Good Luck ด้วย ข้อตกลง

<sup>117</sup> Mustill, Michael J. & Gilman, Jonathan C.B. , **Arnould's Law of Marine Insurance and Average**, 549.

<sup>118</sup> Susan, Hodges, **Law of Marine Insurance**, 107.

<sup>119</sup> Robert, Merkin, **Insurance Contract Law**, 2.3-42.

<sup>120</sup> พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3)

นี้ระบุว่าผู้รับประกันภัยต้องแจ้งให้ธนาคารทราบทันทีเมื่อผู้รับประกันภัยหยุดรับประกันภัยเรือ ข้อเท็จจริงปรากฏว่าในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ.1981 ผู้รับประกันภัยทราบแล้วว่าผู้เอาประกันภัย ได้นำเรือ Good Luck แล่นเข้าไปใน Arabian Gulf ซึ่งเป็นเขตที่ระบุไว้ เป็นการฝ่าฝืนคำรับรอง แต่ผู้รับประกันภัยก็มีได้แจ้งให้ธนาคารทราบ ในปี ค.ศ.1982 เจ้าของเรือได้ขอเจรจากับธนาคาร เพื่อเพิ่มวงเงินกู้ ขณะที่อยู่ระหว่างการเจรจาปรากฏว่าเรือ Good Luck ได้รับความเสียหาย ลื่นเชิงเนื่องจากถูกขีปนาวุธของอิรักยิงขณะอยู่ในเขตห้ามเข้าตามคำรับรอง เจ้าของเรือได้ เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยโดยฉ้อฉลโดยทำเป็นไม่รู้ว่าเรือได้เข้าไปในเขต ห้ามเข้า ฝ่าฝืนต่อคำรับรอง ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ.1982 ธนาคารซึ่งรู้แล้วว่าเรือได้รับความเสียหายแต่ไม่รู้เรื่องการฝ่าฝืนคำรับรองได้ตกลงปรับโครงสร้างหนี้และเพิ่มวงเงินกู้แก่เจ้าของ เรือ ในการเพิ่มวงเงินกู้ ธนาคารได้พิจารณาถึงเรือ Good Luck และเงินค่าสินไหมทดแทนที่จะ ได้รับจากผู้รับประกันภัยจำนวน 4.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐด้วย โดยธนาคารได้รับโอนสิทธิ เรียกร้องในเงินค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวมาจากเจ้าของเรือ วันที่ 4 สิงหาคม ค.ศ.1982 ผู้รับ ประกันภัยปฏิเสธที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรอง ธนาคาร อ้างว่าการฝ่าฝืนคำรับรองทำให้การประกันภัยสิ้นสุดลงโดยอัตโนมัติจึงฟ้องผู้รับประกันภัยว่าไม่ ปฏิบัติตาม Letter of undertaking เป็นคดีนี้ ผู้รับประกันภัยโต้แย้งว่าเรือยังคงมีการประกันภัย อยู่จนกระทั่งวันที่ 4 สิงหาคม ค.ศ.1982

House of Lords ตัดสินคดีนี้โดยอ้างถ้อยคำตามตัวอักษรที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติ การประกันภัยทางทะเล มาตรา 33 (3) ที่ว่า “the insurer is discharged from liability as from the date of breach of warranty.” ว่าหมายถึงการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองของผู้เอาประกันภัย ทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดในอนาคต (future liability) โดยอัตโนมัติ นับแต่มี การฝ่าฝืนคำรับรองโดยผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องบอกเลิกสัญญาก่อนแต่อย่างใด ถึงแม้ว่า หากกล่าวโดยเคร่งครัดจะไม่สามารถกล่าวได้ว่าสัญญาประกันภัยยุติลงเมื่อมีการฝ่าฝืนคำรับรอง แต่เท่าที่เกี่ยวกับผู้เอาประกันภัยต้องถือว่าสัญญาประกันภัยได้สิ้นสุดลงแล้วตามความมุ่งหมาย ของกฎหมาย คงเหลือแต่หน้าที่รองลงไปเท่านั้นที่ยังคงอยู่ เช่น หน้าที่ที่จะต้องดำเนินการระงับ ข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ ศาลจึงเห็นว่าผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ ธนาคารตาม Letter of Undertaking เพราะมิได้แจ้งให้ธนาคารทราบทันทีเมื่อมีการฝ่าฝืน คำรับรอง



ในคำพิพากษาของ Lord Goff ได้อธิบายไว้ด้วยว่า เมื่อมีการไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองซึ่งถือว่าเป็นเงื่อนไขบังคับก่อน (condition precedent) ของความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย

อย่างไรก็ตามนักกฎหมายที่เห็นด้วยกับ House of Lords ก็เห็นว่าคำวินิจฉัยของ House of Lords ที่ให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดโดยอัตโนมัตินี้สอดคล้องกับกรณีอื่นที่พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดโดยทันทีโดยไม่ต้องมีการบอกเลิกสัญญา ตามทฤษฎีว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงของการเสี่ยงภัย (Doctrine of alteration of risk) นักกฎหมายฝ่ายนี้เห็นว่า<sup>121</sup> กรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับจะระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยที่ได้รับความคุ้มครองไว้ ถ้าการเสี่ยงภัยที่ระบุไว้ไม่เกิดขึ้นผู้รับประกันภัยก็ไม่มีทางเข้ามาเกี่ยวข้องรับผิด แต่ถ้าผู้รับประกันภัยเข้ามาเกี่ยวข้องเพราะการเสี่ยงภัยเริ่มมีขึ้นแล้ว ต่อมาปรากฏว่าสภาพการเสี่ยงภัยนั้นเปลี่ยนแปลงไป ผู้รับประกันภัยก็จะหยุดรับผิดชอบโดยอัตโนมัติ แต่ทั้งนี้ไม่กระทบกระเทือนถึงความรับผิดที่เกิดขึ้นก่อนที่ช่องแห่งภัยจะเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น ในการประกันภัยรายเที่ยวเรือ (voyage policy) ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยระบุจุดหมายปลายทางไว้ แต่เรือเดินทางไปที่อื่น การเสี่ยงภัยก็ไม่เริ่มเกิดขึ้นเลย (Risk does not attach)<sup>122</sup> เพราะนั้นมิใช่การเดินทางที่มุ่งหมายไว้และมีใช้การเดินทางที่ผู้รับประกันภัยต้องการรับประกันภัย ซึ่งเหตุผลเดียวกันนี้นำมาปรับใช้ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยระบุว่าเรือออกเดินทางจากท่าเรือแห่งหนึ่งแต่เรือกลับเดินทางออกจากท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง ก็ถือว่าเรือมิได้มีการเริ่มการเสี่ยงภัยเช่นกัน<sup>123</sup> แต่ถ้าเรือเริ่มเดินทางใน

<sup>121</sup>Bennett Howard N., **The Law of Marine Insurance**, (Oxford: Clarendon Press, 1996), 594-596. Bennett Howard N., "Good luck with warranty" **In British Business Law**, (n.p.: n.p., n.d.), 596.

<sup>122</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 44 บัญญัติไว้ว่า "Sailing for different destination:

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach."

<sup>123</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 43 บัญญัติไว้ว่า "Alteration of port of departure:

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach."

เส้นทางที่ตกลงกันไว้ การเปลี่ยนแปลงเส้นทางภายหลังหรือบ่ายเบี่ยงออกนอกเส้นทางหรือล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลสมควรยอมทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นหลังจากมีการกระทำเช่นนั้นโดยอัตโนมัติ<sup>124</sup> เหตุผลก็เนื่องมาจากการเสี่ยงภัยที่เปลี่ยนไปนั่นเอง แม้ว่าความจริงแล้วการกระทำเหล่านี้อาจจะมิได้ทำให้ช่องแห่งภัยเพิ่มขึ้นก็ตาม แต่มันได้ทำให้การเดินทางนั้นๆ กลายเป็นการเดินทางที่ผู้รับประกันภัยมิได้รับประกันภัยไว้ สำหรับคำรับรองนั้นก็ เป็นข้อสัญญาที่เกี่ยวพันกับการเสี่ยงภัย<sup>125</sup> และกำหนดขอบเขตหรือระบุนรายละเอียดของการรับเสี่ยงภัย ดังนั้น การไม่ปฏิบัติตามคำรับรองจึงเท่ากับทำให้การเสี่ยงภัยเปลี่ยนแปลงไป ทำให้

<sup>124</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 45, 46, 48 บัญญัติไว้ว่า

“Change of voyage:

(1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.

(2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested ; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.”

“Deviation:

(1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

(2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy-

(a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and the course is departed from ; or

(b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed.”

“Delay in voyage:

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.”

<sup>125</sup>Thomson V Weems (1884) 9 App. Cas. 671.

กลายเป็นมิใช่การเสียดายที่ผู้รับประกันภัยตกลงรับประกันไว้ การปฏิบัติตามคำรับรองจึงเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนของความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยและหากมีการฝ่าฝืนผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นความรับผิดชอบที่เช่นเดียวกับกรณีต่างๆ ที่ยกมาข้างต้น ดังนั้น เมื่อพิจารณาตามทฤษฎีว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงของการเสียดาย คำพิพากษาของ House of Lords จึงชอบด้วยเหตุผลแล้ว



## บทที่ 4

### แนวการวิเคราะห์ผลบังคับของคำรับรองตามกฎหมายประกันภัยทางทะเลของ ต่างประเทศ

#### 4.1 แนวทางการบรรเทาผลร้ายของการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองของประเทศอังกฤษ สหรัฐอเมริกา และแคนาดา

ผลจากหลักเสรีภาพในการทำสัญญา ทำให้คู่สัญญาประกันภัยสามารถตกลงกัน กำหนดให้ข้อสัญญามากมายที่แทบจะไม่เกี่ยวข้องเลยกับการเสี่ยงภัยกลายเป็นคำรับรอง ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด เพราะเป็นเงื่อนไขก่อนที่ผู้รับประกันภัย จะต้องรับผิดชอบ ซึ่งเท่ากับเป็นการนำหลักเรื่องคำรับรองไปใช้ในทางที่ไม่ชอบและไม่เป็นธรรม อย่างยิ่ง สภาพที่เป็นอยู่ของหลักกฎหมายและแนวทางปฏิบัติเกี่ยวกับคำรับรอง ทำให้หลัก กฎหมายในเรื่องนี้ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์อย่างกว้างขวาง โดยนักกฎหมายบางท่านก็ยอมรับ ว่าการฝ่าฝืนคำรับรองนำไปสู่การลงโทษที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัย<sup>1</sup> อย่างไรก็ตาม ศาล ในประเทศต่างๆ ดังที่จะกล่าวต่อไป ได้พยายามบรรเทาผลร้ายจากการกระทำมิชอบและหาทาง ป้องกันมิให้ผู้รับประกันภัยได้ประโยชน์อันสืบเนื่องมาจากการที่ตนหลุดพ้นความรับผิดเพราะมี การฝ่าฝืนคำรับรองที่มีได้มีความเกี่ยวข้องใดๆ เลยกับเหตุวินาศภัยที่เกิดขึ้น โดย 2 วิธีการ ใหญ่ๆ คือ วิธีการตีความ และวิธีการทางนิติบัญญัติ

---

<sup>1</sup>Hodgin, Ray, **Insurance Law: Text and Materials**, (London: Cavendish Publishing Ltd, 1998),

#### 4.1.1 วิธีการตีความ

##### 4.1.1.1 การนำหลัก *Contra proferentum* มาใช้ตีความคำรับรอง

ในการวินิจฉัยเรื่องคำรับรอง นอกจากศาลสามารถใช้วิธีการตีความโดยเคร่งครัดที่เรียกว่าหลัก *Contra proferentum*<sup>2</sup> โดยในกรณีที่ข้อความในคำรับรองคลุมเครือหรือไม่ชัดเจน ศาลจะถือหลักการตีความให้เป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัย หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นโทษแก่ผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นผู้ร่างกรมธรรม์ประกันภัยเองและจะเป็นฝ่ายได้รับประโยชน์จากการเขียนคำรับรองไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยแล้ว ตัวอย่างเช่น

ในคดี *Simmonds V Cockell*<sup>3</sup> ปรากฏว่ามีข้อความสำคัญระบุในกรมธรรม์ประกันภัยว่า “รับประกันว่าบริเวณดังกล่าวต้องมีผู้อยู่เป็นประจำ”<sup>4</sup> ซึ่ง *Roche J* แปลความหมายว่า การรับประกันนั้นมิได้หมายความว่าทรัพย์สินนั้นต้องมีผู้มาอาศัยอยู่เป็นประจำต่อเนื่องมิได้ขาด หากแต่หมายความว่าเพียงว่าจะมีผู้มาใช้สถานที่แห่งนั้นเป็นที่พำนักอาศัยอยู่เสมอเท่านั้น<sup>5</sup>

*ROCHE J* : กล่าวว่า การรับประกันมิได้มีความหมายอย่างที่ข้าพเจ้ากล่าว ข้าพเจ้าต้องถือว่าภาษาที่ใช้ในคลุมเครือมากและมีหลักเกณฑ์ที่รู้ดีกันในวงการกฎหมายประกันภัยว่า เมื่อไรก็ตาม ถ้าหากภาษาในการรับประกันที่ระบุในกรมธรรม์มีความหมายอันคลุมเครือก็ต้องแปลว่าผู้รับประกันภัยระบุข้อความดังกล่าวไว้เพื่อรักษาผลประโยชน์ของฝ่ายตน

ในคดี *Winter v Employers Fire Insurance Co*<sup>6</sup> ซึ่งเกิดในประเทศอเมริกา กรมธรรม์ประกันภัยระบุไว้ว่า เรือนยนต์มีการประกัน “เพียงแต่ระยะจำกัดในภาคพื้นทวีปอเมริกา

<sup>2</sup> พิชัยศักดิ์ ทรียงกูร, *พจนานุกรมลาติน-ไทย*, (คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), 154. แปลว่า เป็นหลักในการตีความข้อความ คือความที่กำกวมต้องตีความให้เป็นผลร้ายที่สุดแก่ผู้ใช้ข้อความนั้น.

<sup>3</sup> [1920] KB 834.

<sup>4</sup> “Warranted that the said premises are occupied”

<sup>5</sup> warranty as meaning, not that the property need literally be occupied at all times, but only continually used as residence.

<sup>6</sup> [1962] 2 Lloyd's Rep. 320.

.....” และความเสียหายที่เกิดระยะ 14 ไมล์จากชายฝั่งสหรัฐอเมริกา<sup>7</sup> และศาลก็ได้แปลความหมายของวลีนี้แค่คำว่า “ภาคพื้นทวีปสหรัฐอเมริกา” ตามความหมายกว้างไกลที่สุดเท่าที่เป็นไปได้<sup>8</sup>

Tyrie A Boyer J : กล่าวว่า การอภิปรายที่ผ่านมาไม่ทำให้ความหมายชัดเจนดีขึ้นก็แสดงให้เห็นชัดเจนถึงความคลุมเครือของวลีหรือถ้อยคำว่า “เพียงแคระยะจำกัดในภาคพื้นทวีปสหรัฐอเมริกา” กฎหมายจึงได้ยุติลงว่าความคลุมเครือในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลต้องแปลความหมายเข้าข้างผู้เอาประกันและเข้มงวดต่อการริบเงินเอาประกัน

... เหมือนกับในกรมธรรม์อื่นๆ สัญญาประกันภัยทางทะเลก็ต้องแปลความอย่างเข้มงวดต่อผู้รับประกันภัยและให้เป็นผลประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยและในที่สุดแปลความได้สองแง่ก็ต้องแปลว่า ต้องชดใช้แก่ผู้เอาประกันภัยและความคลุมเครือต่างๆ ในกรมธรรม์ต้องพิจารณาตัดสินให้บริษัทเป็นฝ่ายรับผิดชอบ ... การแปลความหมายในกรมธรรม์ทางทะเลให้เป็นโมฆะนั้น เป็นสิ่งที่ต้องหลีกเลี่ยง .. ถ้าหากบริษัทรับประกันภัยทางทะเลต้องการจำกัดหรือจำกัดวงของข้อกำหนดโดยทั่วไปในสัญญา โดยการออกข้อกำหนดพิเศษ ข้อยกเว้นหรือข้อยกเว้นก็ควรระบุด้วยภาษาที่ชัดเจนและไม่ผิดพลาด... และในที่สุดมีข้อจำกัดนั้นมีความหมายคลุมเครือแปลความได้สองแง่ ให้ใช้ความหมายที่เข้าข้างผู้เอาประกันมาใช้บังคับ

ในคดี *Transthene Packaging Co Ltd V Royal Insurance Co (UK) Ltd*<sup>9</sup> การนำกฎแห่งการแปลความตามหลักการตีความโดยเคร่งครัดที่เรียกว่า *Contra Proferentum* นั้นได้รับการรับรองโดยผู้พิพากษา *Kershaw QC* ผู้ซึ่งเห็นด้วยว่า “ความคลุมเครือใดๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยควรตีความตามกฎ *Contra Proferentum*”<sup>10</sup> แต่ในเวลาที่ไม่มีความคลุมเครือในคำรับประกันก็ไม่จำเป็น “ที่จะต้องอาศัยหลักการตีความหมายโดยเคร่งครัดดังกล่าว เพื่อพิจารณาตัดสินผลแห่งคำรับประกันตามกฎหมาย”

<sup>7</sup> where a policy on a motor boat provided cover: “only within the limits of the continental United States of America...”, and a loss occurred 14 miles from the us coast

<sup>8</sup>The court gave the phrase “continental United States of America” its broadest possible meaning.

<sup>9</sup>(1996) LRLR 32.

<sup>10</sup>“... any ambiguity in the policy should be construed contra proferentum.”

ในคดี Hide v Bruce<sup>11</sup> ศาลได้พิจารณาบรรเทาความเคร่งครัดและความไม่เป็นธรรมหรือผลร้ายจากหลักการที่ต้องปฏิบัติตามคำรับรองโดยการตีความว่าผู้เอาประกันภัยไม่มีหน้าที่เกินไปกว่าการปฏิบัติตามคำรับรองอย่างถูกต้อง ในคดีนี้มีคำรับรองว่าเรือมีปีน 20 กระบอก หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยคือต้องมีปีน 20 กระบอกบนเรือ โดยไม่จำเป็นต้องมีลูกเรือเพียงพอที่จะใช้ปีนทั้ง 20 กระบอก เพราะคำรับรองมิได้รวมถึงว่าต้องมีลูกเรือเพียงพอสำหรับใช้ปีนด้วย

#### 4.1.1.2 Exception clause หรือ Clause delimiting the risk

นอกจากนี้ศาลยังได้ใช้วิธีการตีความในกรณีต่างๆ อาทิเช่น ตีความข้อสัญญา นั้นๆ ว่ามิใช่คำรับรอง แต่เป็นข้อสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย (Exception clause) หรือเป็นข้อสัญญาจำกัดการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย (Clause delimiting the risk)<sup>12</sup>

ข้อสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยจะทำให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามข้อยกเว้น ตัวอย่างเช่น กรมธรรม์ประกันภัยเรือ มีข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยจากภัยสงคราม ปรากฏว่าเรือแล่นเข้าไปในเขตสงครามแต่ได้รับความเสียหายจากลมพายุรุนแรงผิดธรรมดา เช่นนี้ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบเพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นมิใช่เกิดจากภัยสงคราม

ส่วนข้อสัญญาจำกัดการเสี่ยงภัยนั้นทำให้ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยหยุดลงชั่วคราวเมื่อมีเหตุการณ์อย่างใดเกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ระบุไว้ ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงหยุดรับเสี่ยงภัยในช่วงขณะหนึ่ง เช่น กรมธรรม์ประกันภัยเรือห้ามเรือแล่นเข้าไปในเขตสงคราม ถ้าข้อสัญญานี้ถูกตีความว่าเป็นข้อสัญญาจำกัดการเสี่ยงภัย ผลก็คือเท่ากับว่าผู้รับประกันภัยมิได้รับเสี่ยงภัยอยู่ในเวลาและตลอดเวลาที่เรือได้ฝ่าฝืนข้อห้ามนี้ เพราะฉะนั้นหากเกิดความเสียหายแก่เรือไม่ว่าด้วยเหตุใดๆ ระหว่างที่อยู่ในเขตสงคราม ผู้รับประกันภัยจึงไม่ต้องรับผิดชอบ แต่ทันทีที่เรือออกนอกอาณาเขตสงคราม ผู้รับประกันภัยก็จะกลับมารับเสี่ยงภัยตามเดิม

<sup>11</sup>(1783) 3 Doug KB 213.

<sup>12</sup>Merkin, Robert, *Insurance Contract Law*, (n.p.: n.p., 1993), B.2.3-24.

ในคดี Dawson v Mercantile Mutual Insurance Co., Ltd.<sup>13</sup> ศาล Supreme Court of Victoria ได้ปฏิเสธข้อสัญญาว่ามีไซค์สำรอง เนื่องจากมันไม่มีเหตุผลโดยสิ้นเชิง สำหรับข้อสัญญาหนึ่งที่จะทำให้กรมธรรม์ประกันภัยต้องสิ้นผลไปจากการกระทำที่ไม่มีผลแม้แต่น้อยในการเพิ่มวินาศภัย และมีได้มีความเกี่ยวข้องใดๆ เลยกับวินาศภัยที่เกิดขึ้น

ในคดี Century Insurance Company of Canada v Case Existological Laboratories (The Bamcell )<sup>14</sup> กรมธรรม์ประกันภัยระบุว่า “รับประกันว่ามียามเฝ้าประจำอยู่ในเรือ The Bamcell ทุกคืน ตั้งแต่เวลา 22.00 นาฬิกา ถึง 06.00 นาฬิกา และได้รับคำสั่งให้ปิดอุปกรณ์ทั้งหมดในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน”<sup>15</sup>

ข้อเท็จจริงในคดีก็คือ เจ้าของเรือไม่เคยมียามเฝ้าในเรือแต่อย่างไร อย่างไรก็ตามไม่เคยเกิดปัญหาอะไรในเวลากลางคืน หากแต่ความเสียหายได้เกิดขึ้นในระหว่างช่วงเวลากลางวัน การผิดคำสัญญาเรื่องยามเฝ้าในครั้งนี้ไม่เกี่ยวข้องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นแต่อย่างใด ทั้งสิ้น ข้อสัญญานี้จะมีผลใช้บังคับก็ต่อเมื่อความเสียหายได้บังเกิดขึ้นระหว่างเวลา 22.00 นาฬิกา ถึง 06.00 นาฬิกา

ศาล Supreme Court of Canada ปฏิเสธที่จะตีความข้อสัญญาที่เขียนว่า “Warranted .....” ว่าเป็นคำรับรอง เพราะการฝ่าฝืนข้อสัญญาดังกล่าวมิได้มีผลใดๆ ต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเลย<sup>16</sup>

อย่างไรก็ตาม ในประเทศสหรัฐอเมริกา คำพิพากษาของศาลจำนวนหลายคดีที่ถือว่าการปฏิบัติผิดคำรับรองเป็นเพียงผลให้เกิดการชะงักงันชั่วคราว และผู้รับประกันภัยไม่สามารถบอกล้างสัญญาได้หากปรากฏว่าได้มีการแก้ไขเยียวยา ก่อนความเสียหาย คำตัดสิน

<sup>13</sup>[1932] V.L.R. 380.

<sup>14</sup>[1986] 2 Lloyd's Rep. 524.

<sup>15</sup>“Warranted that a watchman is stationed on board the bamcell II each night from 22.00 hours to 06.00 hours with instructions for shutting down all equipment in an emergency.”

<sup>16</sup>The breach had “absolutely no bearing whatever on the loss”



ดังกล่าว ศาลของสหรัฐอเมริกาส่วนใหญ่แต่ไม่ทุกรัฐถือปฏิบัติอยู่<sup>17</sup> ส่วนการพิสูจน์เรื่องการปฏิบัติผิดคำรับรองนั้นเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยที่กล่าวอ้างมีหน้าที่ในการพิสูจน์

โดยวิธีการตีความของศาลเช่นนี้จะเกิดผลในทางปฏิบัติคือ แม้ผู้รับประกันภัยอาจกำหนดข้อสัญญาที่ถือว่าเป็นคำรับรองของผู้เอาประกันภัยได้อย่างกว้างขวาง แต่อย่างไรก็ตาม ก็มีใ้ข้อสัญญาหรือข้อความดังกล่าวทุกข้อจะกลายเป็นคำรับรอง เพราะข้อสัญญาดังกล่าว อาจเป็นเพียงข้อความที่อธิบายหรือให้รายละเอียดเกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัย หรือเป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย หรือเป็นข้อสัญญาที่เป็นข้อจำกัดหรือกำหนดขอบเขตความรับผิดของผู้รับประกันภัยก็ได้ ซึ่งเท่ากับเป็นการที่ศาลเข้ามามีบทบาทในการรักษาความเป็นธรรมเพื่อมิให้คู่สัญญาต้องถูกเอาเปรียบเกินสมควร

นักวิชาการบางท่านตั้งข้อสังเกตไว้ตั้งแต่ก่อนที่จะมีการร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ว่า หลักกฎหมายในเรื่องคำรับรองไม่มีอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันวินาศภัยของไทย คำรับรองตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มีความหมายกว้างโดยครอบคลุมถึงข้อสัญญาหรือคำสัญญาของผู้เอาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือรับรองว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขบางอย่าง หรือซึ่งผู้เอาประกันภัยยืนยันหรือปฏิเสธความมีอยู่ของข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง คำรับรองนั้นนอกจากจะเกิดขึ้นโดยสัญญาแล้ว ยังมีบางกรณีที่พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 กำหนดไว้ให้ถือว่าเป็นคำรับรองโดยปริยายหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งเป็นคำรับรองที่กำหนดขึ้นโดยกฎหมาย ในการปฏิบัติตามคำรับรองนั้นมีหลักการที่เข้มงวดโดยผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามคำรับรองโดยเคร่งครัด แม้ว่าคำรับรองนั้นจะมีใ้เรื่องที่เป็นสาระสำคัญสำหรับการเสี่ยงภัยก็ตาม การฝ่าฝืนคำรับรองมีผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดที่เกิดขึ้นหลังการฝ่าฝืนโดยอัตโนมัติทันทีแม้คำรับรองนั้นจะมีได้มีผลทำให้เกิดวินาศภัยขึ้นเลย

สภาพการณ์ในปัจจุบันที่หลักกฎหมายเรื่องคำรับรองได้ถูกนำไปใช้โดยไม่เป็นธรรมอย่างยิ่งแก่ผู้เอาประกันภัยทำให้นักกฎหมายพยายามหาทางออกในสองแนวทางคือ โดยการตีความ และโดยการนิติบัญญัติ แนวทางแรกก็โดยอาศัยการตีความของศาลในข้อสัญญา

<sup>17</sup>Mustill, Michael J. & Gilman, Jonathan C.B. , **Arnould's Law of Marine Insurance and Average**, 16<sup>th</sup> ed. (London: Stevens & Son Ltd., 1981), 683.

บางลักษณะว่ามีใช้คุ้มครองแต่เป็นเพียงข้อสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย หรือ เป็นเพียงข้อสัญญาจำกัดการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย ส่วนแนวทางที่สอง เป็นความเห็นของ คณะกรรมการการกฎหมาย (The Law Commission) ของประเทศอังกฤษที่เสนอแนวทางในการ แก้ไขเกี่ยวกับคุ้มครองว่าข้อสัญญาควรถือว่าเป็นคุ้มครองเฉพาะเมื่อเป็นสาระสำคัญในการ เสี่ยงภัย ฯลฯ ซึ่งในการร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยเกี่ยวกับคุ้มครองนี้ควรทำ ด้วยความระมัดระวัง ต้องพิจารณาถ้อยคำที่ใช้ในดับทกฎหมายโดยละเอียดว่าต้องการให้มีผล ในทางใด และพึงทำด้วยความเข้าใจปัญหา ข้อโต้เถียง และข้อสังเกต ข้อเสนอที่เกิดขึ้นใน ประเทศอังกฤษด้วย เพื่อให้สามารถปรับปรุงและร่างกฎหมายของเราเองให้มีความเหมาะสม และเกิดความเป็นธรรมมากที่สุด<sup>18</sup> ตัวอย่างเช่น ร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยอาจมี บทบัญญัติเสนอแนวทางในการตีความข้อสัญญาสำหรับศาลใช้เป็นหลัก เพื่อให้ศาลเห็นแนวทาง ว่ามิใช่ข้อสัญญาทุกประเภทจะเป็นคุ้มครอง แต่ข้อสัญญาใดข้อสัญญาหนึ่งอาจมีทางตีความได้ ว่าเป็นข้อสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยหรือข้อสัญญาจำกัดการเสี่ยงภัยของผู้รับ ประกันภัยก็ได้ เป็นต้น<sup>19</sup> โดยเห็นว่าข้อเสนอแนะของคณะกรรมการการกฎหมาย (The Law Commission) ที่กล่าวมาข้างต้นน่าจะได้รับการพิจารณาอย่างจริงจังในการร่างกฎหมาย ประกันภัยทางทะเลของไทย เพื่อให้กฎหมายมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่คู่สัญญาทุก ฝ่าย<sup>20</sup>

<sup>18</sup> ซึ่งก็สอดคล้องกับความเห็นของนักกฎหมายบางท่านที่ว่า การยอมรับและนำหลักกฎหมายเรื่องคำ คุ้มครองในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาใช้บังคับในกฎหมายไทยตามแบบอย่างของ ประเทศอังกฤษอาจจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัย และอาจไม่เหมาะสมกับประเทศไทย จึง ควรที่พิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล รวมทั้งความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยด้วย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการบังคับใช้ยิ่งกว่าการถือเอาผลบังคับเด็ดขาดให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจาก ความรับผิดในทุกกรณี โปรดดู มนู รั้ววัฒนศิริกุล, การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้า ทางทะเล (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชากฎหมายระหว่างประเทศ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), 197, 212-213.

<sup>19</sup> กำชัย จงจักรพันธ์, “การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาบางประการ ในการร่างกฎหมาย,” *พาณิชยนาวิ* 20, 3 (ธันวาคม 2544): 16-17.

<sup>20</sup> กำชัย จงจักรพันธ์, “การตีความคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล,” *บทบัณฑิตย*, เล่ม 57, ตอน 3, (กันยายน 2546): 102.

อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนเห็นด้วยกับนักวิชาการท่านดังกล่าวว่า การที่หลักกฎหมายเรื่องคำรับรองได้ถูกนำไปใช้โดยไม่เป็นธรรมอย่างยิ่งแก่ผู้เอาประกันภัยไม่ใช่สิ่งที่ดี ดังนั้น หากร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ไม่สามารถบัญญัติให้ชัดเจนถึงหลักการเรื่องคำรับรองได้ก็ควรมีบทบัญญัติเสนอแนวทางในการตีความข้อสัญญาสำหรับศาลใช้เป็นหลักเพื่อให้ศาลเห็นแนวทางว่ามีข้อสัญญาทุกประเภทจะเป็นคำรับรอง แต่ข้อสัญญาใดข้อสัญญาหนึ่งอาจมีทางตีความได้ว่าเป็นข้อสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยหรือข้อสัญญาจำกัดการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยก็ได้ แม้ว่าการบัญญัติกฎหมายเช่นนี้จะทำให้มีหลักการแตกต่างไปจากหลักสากลที่ยึดหลักกฎหมายอังกฤษเป็นหลักบ้างก็ตาม แต่เมื่อพิจารณาถึงแนวโน้มที่นักกฎหมายพยายามหาทางออกในเรื่องดังกล่าวแล้วก็เห็นว่าในเรื่องคำรับรองไม่ใช่สิ่งที่ควรยึดถือโดยเคร่งครัดตามตัวบทอีกต่อไป อย่างไรก็ตาม โดยวิธีการตีความของศาลเช่นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าเป็นวิธีการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในคดีใดคดีหนึ่งเท่านั้น

#### 4.1.2 วิธีการทางนิติบัญญัติ

นอกจากศาลจะมีบทบาทในการบรรเทาผลร้ายของหลักกฎหมายว่าด้วยคำรับรองแล้ว ซึ่งเป็นวิธีการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในคดีใดคดีหนึ่งเท่านั้น ในระยะยาวผู้เขียนมีความเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องพิจารณาบทบัญญัติเกี่ยวกับคำรับรองตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 อย่างรอบคอบด้วย เพราะแม้แต่ในประเทศอังกฤษเอง The Law Commission ซึ่งเป็นคณะกรรมการกฎหมายได้พิจารณาบททวนหลักกฎหมายว่าด้วยคำรับรอง และมีความเห็นว่า หลักกฎหมายเรื่องคำรับรองในปัจจุบันมีข้อบกพร่องและควรมีการออกกฎหมายเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องเหล่านี้โดย Law Commission ได้ให้คำแนะนำสรุปได้ว่า<sup>21</sup>

1. ข้อสัญญาประกันภัยข้อใดข้อหนึ่งไม่ควรจะถูกถือว่าเป็นคำรับรอง เว้นเสียแต่ว่าข้อสัญญานั้นเป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัย
2. การฝ่าฝืนคำรับรองของผู้เอาประกันภัยทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถบอกเลิกสัญญาได้ แต่สิทธิของผู้รับประกันภัยที่ไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วควรจำกัดเฉพาะกรณีที่คำรับรองนั้นมุ่งหมายที่จะป้องกันความเสี่ยงต่อความเสียหาย

<sup>21</sup>Law Commission Report., **Insurance Law: Non-Disclosure and Breach of Warranty Law**, (London: HMSO, 1980).

ประเภทที่เกิดขึ้นและการฝ่าฝืนคำรับรองของผู้เอาประกันภัยน่าจะทำให้เกิดความเสียหายนั้นขึ้น ส่วนในกรณีอื่นๆ นอกจากนี้ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน

3. การบอกเลิกสัญญาเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ควรจะมีผลนับแต่วันบอกเลิกไม่ควรจะมีผลย้อนหลังไปจนถึงวันที่มีการฝ่าฝืนคำรับรอง

ผู้เขียนเห็นด้วยตามข้อเสนอของ The Law Commission เนื่องจากข้อสัญญาที่ควรถือว่าเป็นคำรับรองนั้นจะต้องเป็นข้อสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยทำให้การเสี่ยงภัยในความเสียหายเพิ่มขึ้น หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อความคุ้มครองของกรมธรรม์ คำรับรองนั้นเป็นข้อสัญญาอันหนึ่ง คู่สัญญาอาจตกลงกันว่า ถ้าผู้เอาประกันภัยทำผิดคำรับรองให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเลิกสัญญาซึ่งเป็นสิทธิเลิกสัญญาโดยข้อสัญญาตามมาตรา 386 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์<sup>22</sup> และการบอกเลิกสัญญาควรมีผลนับแต่วันบอกเลิกไม่ควรจะมีผลย้อนหลังไปจนถึงวันที่มีการฝ่าฝืนคำรับรอง

อย่างไรก็ตาม ศาลฎีกาของไทยได้เคยปรับใช้หลักกฎหมายว่าด้วยคำรับรองตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ของอังกฤษ มาตรา 33 ในฐานะที่เป็นกฎหมายทั่วไป โดยตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6649/2537 ศาลได้วินิจฉัยว่า ตามกรมธรรม์ประกันภัยระบุว่าผู้เอาประกันภัยรับรองที่จะให้บริษัท มารินเซอร์เวเยอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ตรวจสอบสภาพของเรือและจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของบริษัทดังกล่าวภายใน 30 วันนับแต่วันเริ่มการคุ้มครอง ข้อความดังกล่าวเป็นคำรับรอง (warranty) ของผู้เอาประกันภัย เป็นคำมั่นสัญญาของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด เมื่อผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าว เมื่อเรือเกิดการสูญเสียชีวิตไม่ว่าจะเกิดจากการที่ผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรองหรือไม่ก็ตาม ผู้รับประกันภัยย่อมปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยได้และไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย

เมื่อพิจารณาถึงพัฒนาการของหลักกฎหมายว่าด้วยคำรับรองจะเห็นได้ว่าในคดีแรกๆ ซึ่งคำรับรองถูกถือว่าเป็นข้อสัญญาที่สำคัญนั้น จะปรากฏว่าข้อเท็จจริงที่เป็นปัญหาในคดีจะเป็นสาระสำคัญเพื่อวัตถุประสงค์ในการปฏิบัติหน้าที่ตามหลักสุจริตอย่างยิ่งเสมอ ซึ่งจริงๆ แล้วศาล

<sup>22</sup> กิจนา ตรีอนุรักษ์, การไม่เปิดเผยข้อความจริงในสัญญาประกันภัย (วิทยานิพนธ์ นิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533), 95.

สามารถตัดสินคดีได้อย่างหลักสุจริตอย่างยิ่งได้อยู่แล้ว<sup>23</sup> ตัวอย่างเช่น ในคดี De Hahn V Hartley<sup>24</sup> ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะต้องมีลูกเรือ 50 คนหรือมากกว่า หรือคดี McDowell V Fraser<sup>25</sup> ผู้เอาประกันภัยรับรองว่า ณ วันที่ 11 ธันวาคม เรืออยู่ในสภาพดี ซึ่งเห็นได้ชัดว่า คำรับรองของผู้เอาประกันภัยทั้งสองเรื่องนี้เป็นเรื่องที่สำคัญสำหรับการเดินทางอย่างปลอดภัย ในอนาคต ทศนะคติของศาลอังกฤษเกี่ยวกับคำรับรองเริ่มเปลี่ยนในศตวรรษที่ 19 ที่ศาลเริ่มเห็นว่าเรื่องที่ผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองก็เพราะตนเองรับรองไว้เช่นนั้น ซึ่งต่อมาก็มีคำพิพากษาหลายฉบับที่ตัดสินตามแนวนี้ถึงต้นศตวรรษที่ 20 หลักกฎหมายก็ลงตัวแน่นอนว่าคำรับรองไม่จำเป็นต้องเป็นสาระสำคัญสำหรับการเสี่ยงภัยทั้งที่ความจริงแล้วหลักกฎหมายที่เข้มงวดเช่นนี้มิได้เกิดขึ้นมาตั้งแต่ระยะแรก ผู้เขียนจึงเห็นว่าควรมีการออกกฎหมายเพื่อแก้ไขข้อบกพร่องตามคำแนะนำของ The Law Commission ที่กล่าวมาข้างต้น เพื่อให้กฎหมายมีความเหมาะสมและเป็นธรรมแก่คู่สัญญาทุกฝ่าย

#### 4.2 ความคิดเห็นที่แตกต่างกันเกี่ยวกับผลของการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองในคดี The Good Luck

ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าเมื่อมีคำรับรองไม่ว่าโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามคำรับรองนั้นอย่างเคร่งครัด หากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่เวลาที่มีการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง แต่ทั้งนี้ไม่กระทบถึงความรับผิดชอบใดๆ ของผู้รับประกันภัยที่เกิดขึ้นก่อนการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง<sup>26</sup>

House of Lords ได้วางหลักไว้ว่า ถ้ามีการฝ่าฝืนคำรับรอง ผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นจากความรับผิดโดยอัตโนมัติ

ในคดี The Good Luck ธนาคารผู้รับจำนองเรือ Good Luck เป็นโจทก์ฟ้อง P & I Club ผู้รับประกันภัยเรือเป็นจำเลย เจอนไขการรับประกันภัยตามที่ระบุไว้ในข้อบังคับของ P & I Club

<sup>23</sup> Merkin, Robert, **Insurance Contract Law**, B.2.3-02.

<sup>24</sup> (1786) 1 TR 343.

<sup>25</sup> (1779) 1 Doug 266.

<sup>26</sup> พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3)

คือ มีคำรับรองของฝ่ายผู้เอาประกันภัย (เจ้าของเรือ) ว่า จะต้องไม่นำเรือเข้าไปในเขตที่ระบุไว้ คดีนี้ธนาคารฟ้องผู้รับประกันภัยว่าผิดข้อตกลง (Letter of undertaking) ซึ่งทำขึ้นเมื่อธนาคารตกลงให้เจ้าของเรือกู้ยืมเงินโดยจำนองเรือเป็นประกันซึ่งรวมถึงเรือ Good Luck ด้วย ข้อตกลงนี้ระบุว่าผู้รับประกันภัยต้องแจ้งให้ธนาคารทราบทันทีเมื่อผู้รับประกันภัยหยุดรับประกันภัยเรือ ข้อเท็จจริงปรากฏว่าในเดือนพฤศจิกายน ค.ศ.1981 ผู้รับประกันภัยทราบแล้วว่าผู้เอาประกันภัยได้นำเรือ Good Luck แล่นเข้าไปใน Arabian Gulf ซึ่งเป็นเขตที่ระบุไว้ เป็นการฝ่าฝืนคำรับรอง แต่ผู้รับประกันภัยก็มิได้แจ้งให้ธนาคารทราบ ในปี ค.ศ.1982 เจ้าของเรือได้ขอเจรจากับธนาคารเพื่อเพิ่มวงเงินกู้ ขณะที่อยู่ระหว่างการเจรจาปรากฏว่าเรือ Good Luck ได้รับความเสียหายสิ้นเชิงเนื่องจากถูกขีปนาวุธของอิรักยิงขณะอยู่ในเขตห้ามเข้าตามคำรับรอง เจ้าของเรือได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยโดยฉ้อฉลโดยทำเป็นไม่รู้ว่าเรือได้เข้าไปในเขตห้ามเข้า ฝ่าฝืนต่อคำรับรอง ในเดือนกรกฎาคม ค.ศ.1982 ธนาคารซึ่งรู้แล้วว่าเรือได้รับความเสียหายแต่ไม่รู้เรื่องการฝ่าฝืนคำรับรองได้ตกลงปรับโครงสร้างหนี้และเพิ่มวงเงินกู้แก่เจ้าของเรือ ในการเพิ่มวงเงินกู้ ธนาคารได้พิจารณาถึงเรือ Good Luck และเงินค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับจากผู้รับประกันภัยจำนวน 4.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐด้วย โดยธนาคารได้รับโอนสิทธิเรียกร้องในเงินค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวมาจากเจ้าของเรือ วันที่ 4 สิงหาคม ค.ศ.1982 ผู้รับประกันภัยปฏิเสธที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรอง ธนาคารอ้างว่าการฝ่าฝืนคำรับรองทำให้การประกันภัยสิ้นสุดลงโดยอัตโนมัติจึงฟ้องผู้รับประกันภัยว่าไม่ปฏิบัติตาม Letter of undertaking คดีนี้ ผู้รับประกันภัยโต้แย้งว่าเรือยังคงมีการประกันภัยอยู่จนกระทั่งวันที่ 4 สิงหาคม ค.ศ.1982

House of Lords ตัดสินคดีนี้โดยอ้างอิงถ้อยคำตามตัวอักษรที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล มาตรา 33 (3) ที่ว่า “the insurer is discharged from liability as from the date of breach of warranty.” ว่าหมายถึงการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองของผู้เอาประกันภัย ทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดในอนาคต (future liability) โดยอัตโนมัติ นับแต่มีการฝ่าฝืนคำรับรองโดยผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องบอกเลิกสัญญาก่อนแต่อย่างใด ถึงแม้ว่าหากกล่าวโดยเคร่งครัดจะไม่สามารถกล่าวได้ว่าสัญญาประกันภัยยุติลงเมื่อมีการฝ่าฝืนคำรับรอง แต่เท่าที่เกี่ยวกับผู้เอาประกันภัยต้องถือว่าสัญญาประกันภัยได้สิ้นสุดลงแล้วตามความมุ่งหมายของกฎหมาย คงเหลือแต่หน้าที่รองลงไปเท่านั้นที่ยังคงอยู่ เช่น หน้าที่ที่จะต้องดำเนินการระงับ

ข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการด้วยเหตุผลดังกล่าวนี้ ศาลจึงเห็นว่าผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบตาม Letter of Undertaking เพราะมิได้แจ้งให้ธนาคารทราบทันทีเมื่อมีการฝ่าฝืนคำรับรอง

ในคำพิพากษาของ Lord Goff ได้อธิบายไว้ด้วยว่า เมื่อมีการไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองซึ่งถือว่าเป็นเงื่อนไขบังคับก่อน (condition precedent) ของความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย

คำวินิจฉัยของ House of Lords ในคดี The Good Luck ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์อย่างกว้างขวาง ข้อโต้แย้งของนักกฎหมายที่ไม่เห็นด้วย<sup>27</sup> ประการแรกก็คือเหตุผลที่ศาลโดย Lord Goff อ้างว่าการปฏิบัติตามคำรับรองเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนสำหรับความรับผิดของผู้รับประกันภัยนั้นไม่สามารถไปกันได้กับความหมายของคำว่า “เงื่อนไขบังคับก่อน” ตามที่ใช้กันอยู่ ซึ่งหมายถึงเหตุการณ์ที่หากไม่เกิดขึ้นแล้วจะทำให้สัญญาไม่เกิดขึ้น เพราะการฝ่าฝืนคำรับรองมิได้มีผลเช่นว่านี้ ประการที่สอง การที่ House of Lords วินิจฉัยว่าการฝ่าฝืนคำรับรองของผู้เอาประกันภัยทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดโดยอัตโนมัติยังไม่สามารถไปกันได้กับบทบัญญัติว่าด้วยการสละสิทธิในการฝ่าฝืนคำรับรองโดยผู้รับประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906<sup>28</sup> ซึ่งในประเด็นนี้ House of Lords เห็นว่าแม้จะถือว่าผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดแล้วตั้งแต่มีการฝ่าฝืนคำรับรอง แต่ผู้รับประกันภัยก็ยังสามารถสละสิทธิได้อยู่ดี ข้อโต้แย้งประการที่สามก็คือ การฝ่าฝืนคำรับรองของผู้เอาประกันภัยในการประกันภัยอย่างอื่นซึ่งมิใช่การประกันภัยทางทะเลมีผลเพียงทำให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกสัญญา (repudiatory breach) เท่านั้น หากได้มีผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัยไปโดยอัตโนมัติทันที<sup>29</sup> ซึ่งในประเด็นนี้ House of Lords เห็นว่าถ้อยคำตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มิได้มีความมุ่งหมายเช่นนี้จึงไม่สามารถตีความว่าเป็นดังนี้ได้

<sup>27</sup>Birds, John, “The Effect of Breach of an Insurance Warranty” *The Law Quarterly Review* 109, (October 1991): 542.

<sup>28</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 34 (3)

<sup>29</sup>Robert, Merkin, *Insurance Contract Law*, 23-37.

ผู้เขียนเห็นด้วยกับนักกฎหมายท่านดังกล่าว ประการแรก ความหมายของคำว่า “เงื่อนไขบังคับก่อน” ในคดี *The Good Luck* ไม่สามารถไปกันได้กับความหมายตามที่ใช้กันอยู่ ซึ่งหมายถึงเหตุการณ์ที่หากไม่เกิดขึ้นแล้วจะทำให้สัญญาไม่เกิดขึ้น ประการที่สอง เห็นว่าผู้รับประกันภัยได้หลุดพ้นจากความรับผิดไปแล้วตั้งแต่มีการฝ่าฝืนคำรับรองจึงเป็นไปไม่ได้ที่เขาจะสละสิทธิการผิดสัญญาที่เขาได้หลุดพ้นความรับผิดไปแล้ว ประการที่สาม เห็นว่าการฝ่าฝืนคำรับรองของผู้เอาประกันภัยในการประกันภัยอย่างอื่นซึ่งมิใช่การประกันภัยทางทะเลมีผลเพียงทำให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกสัญญา (repudiatory breach) เท่านั้น หาได้มีผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัยไปโดยอัตโนมัติทันทีไม่

อย่างไรก็ตามนักกฎหมายที่เห็นด้วยกับ House of Lords ก็เห็นว่าคำวินิจฉัยของ House of Lords ที่ให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดโดยอัตโนมัตินี้สอดคล้องกับกรณีอื่นที่พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดโดยทันทีโดยไม่ต้องมีการบอกเลิกสัญญา ตามทฤษฎีว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงของการเสี่ยงภัย (Doctrine of alteration of risk) นักกฎหมายฝ่ายนี้เห็นว่า<sup>30</sup> กรมธรรม์ประกันภัยทุกฉบับจะระบุรายละเอียดเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยที่ได้รับความคุ้มครองไว้ ถ้าการเสี่ยงภัยที่ระบุไว้ไม่เกิดขึ้นผู้รับประกันภัยก็ไม่มีทางเข้ามาเกี่ยวข้องรับผิด แต่ถ้าผู้รับประกันภัยเข้ามาเกี่ยวข้องเพราะการเสี่ยงภัยเริ่มมีขึ้นแล้ว ต่อมาปรากฏว่าสภาพการเสี่ยงภัยนั้นเปลี่ยนแปลงไป ผู้รับประกันภัยก็จะหยุดรับผิดชอบโดยอัตโนมัติ แต่ทั้งนี้ไม่กระทบกระเทือนถึงความรับผิดที่เกิดขึ้นก่อนที่ช่องแห่งภัยจะเปลี่ยนแปลงไป ดังนั้น ในการประกันภัยรายเที่ยวเรือ (voyage policy) ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยระบุจุดหมายปลายทางไว้ แต่เรือเดินทางไปที่อื่น การเสี่ยงภัยก็ไม่เริ่มเกิดขึ้นเลย (Risk does not attach)<sup>31</sup> เพราะนั้นมิใช่การเดินทางที่มุ่งหมายไว้และมิใช่การเดินทางที่ผู้รับประกันภัยต้องการรับประกันภัย ซึ่งเหตุผลเดียวกันนี้นำมาปรับใช้ในกรณีนี้

<sup>30</sup>Bennett Howard N., *The Law of Marine Insurance*, (Oxford: Clarendon Press, 1996), 594-596. Bennett Howard N., “Good luck with warranty” In *British Business Law*, (n.p.: n.p., n.d.), 596.

<sup>31</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 44 บัญญัติไว้ว่า “Sailing for different destination:

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.”



กรมธรรม์ประกันภัยระบุว่าเรือออกเดินทางจากท่าเรือแห่งหนึ่งแต่เรือกลับเดินทางออกจากท่าเรืออีกแห่งหนึ่ง ก็ถือว่าเรือมิได้มีการเริ่มการเสี่ยงภัยเช่นกัน<sup>32</sup> แต่ถ้าเรือเริ่มเดินทางในเส้นทางที่ตกลงกันไว้ การเปลี่ยนแปลงเส้นทางภายหลังหรือบ่ายเบี่ยงออกนอกเส้นทางหรือล่าช้าโดยไม่มีเหตุผลสมควรยอมทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นหลังจากมีการกระทำเช่นนั้นโดยอัตโนมัติ<sup>33</sup> เหตุผลก็เนื่องมาจากการเสี่ยงภัยที่เปลี่ยนไปนั่นเอง แม้ว่า

---

<sup>32</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 43 บัญญัติไว้ว่า “Alteration of port of departure:

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.”

<sup>33</sup>พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 45, 46, 48 บัญญัติไว้ว่า

“Change of voyage:

(1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.

(2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested ; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.”

“Deviation:

(1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

(2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy-

(a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and the course is departed from ; or

(b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed.”

“Delay in voyage:

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.”

ความจริงแล้วการกระทำเหล่านี้อาจจะมีได้ทำให้ช่องแห่งภัยเพิ่มขึ้นก็ตาม แต่มันได้ทำให้การเดินทางนั้นๆ กลายเป็นการเดินทางที่ผู้รับประกันภัยมิได้รับประกันภัยไว้ สำหรับคำรับรองนั้นก็ เป็นข้อสัญญาที่เกี่ยวพันกับการเสี่ยงภัย<sup>34</sup> และกำหนดขอบเขตหรือระบุนรายละเอียดของการรับเสี่ยงภัย ดังนั้น การไม่ปฏิบัติตามคำรับรองจึงเท่ากับทำให้การเสี่ยงภัยเปลี่ยนแปลงไป ทำให้กลายเป็นมิใช่การเสี่ยงภัยที่ผู้รับประกันภัยตกลงรับประกันไว้ การปฏิบัติตามคำรับรองจึงเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนของความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยและหากมีการฝ่าฝืนผู้รับประกันภัยยอม หลุดพ้นความรับผิดชอบที่เช่นเดียวกับกรณีต่างๆ ที่ยกมาข้างต้น ดังนั้น เมื่อพิจารณาตามทฤษฎี ว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงของการเสี่ยงภัย คำพิพากษาของ House of Lords จึงชอบด้วยเหตุผลแล้ว

รองศาสตราจารย์ ดร. กำชัย จงจักรพันธ์ มีความเห็นว่า แม้ทฤษฎีว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงของช่องแห่งภัยจะมีเหตุผล แต่เมื่อพิจารณาคดีต่างๆ ซึ่งเกิดขึ้นก่อนปี 1906 ดังที่ ศาลอุทธรณ์ได้ยกขึ้นมาวินิจฉัย<sup>35</sup> และสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันที่มีการกำหนดให้ข้อสัญญา ต่างๆ ที่แทบจะไม่มี ความเกี่ยวข้องกับการเสี่ยงภัยเลยกลายเป็นคำรับรองแล้ว จึงมีความเห็น ว่า บทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับคำรับรองนี้น่าจะต้องตีความว่ามีได้ทำให้เกิดผลเป็นการหลุดพ้นจาก ความรับผิดชอบโดยอัตโนมัติของผู้รับประกันภัย แต่ผู้รับประกันภัยจะต้องกระทำการบางอย่างเพื่อ ยุติความรับผิดตามสัญญาประกันภัยหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งต้องมีการบอกเลิกสัญญาประกันภัย ก่อนนั่นเอง ซึ่งผู้เขียนเห็นด้วยกับความเห็นของรองศาสตราจารย์ ดร. กำชัย จงจักรพันธ์ เนื่องจากคำรับรองน่าจะตีความว่ามีได้มีผลทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดโดย อัตโนมัติทันที แต่ผู้รับประกันภัยจะต้องบอกเลิกสัญญาประกันภัยก่อนเพื่อยุติความรับผิดตาม สัญญาประกันภัย ดังนั้น เมื่อพิจารณาตามทฤษฎีว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงของช่องแห่งภัย จึงไม่ เหมาะสม เนื่องจากผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นจากความรับผิดได้จะต้องมีการบอกเลิกสัญญา ประกันภัยก่อน

<sup>34</sup> Thomson V Weems (1884) 9 App. Cas. 671.

<sup>35</sup> ศาลอุทธรณ์ในคดี The Good Luck ได้วินิจฉัยโดยพิจารณาบรรดาคดีที่มีอยู่ก่อนปี ค.ศ.1906 และ เห็นว่าก่อนปี ค.ศ.1906 การฝ่าฝืนคำรับรองมิได้ทำให้การประกันภัยสิ้นสุดลงโดยอัตโนมัติและ พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มิได้มีความมุ่งหมายที่จะเปลี่ยนแปลงหลักการเช่นว่านี้

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การประกันภัยทางทะเลนั้นมีลักษณะเฉพาะซึ่งแตกต่างจากการประกันวินาศภัย โดยทั่วไป ทั้งนี้เนื่องมาจากการเสี่ยงภัยทางทะเลนั้นมีความหลากหลายยิ่งกว่าการประกันภัยชนิดอื่น นอกจากนี้การประกันภัยทางทะเลยังเกี่ยวพันกันกับการรับขนของทางทะเลจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งผู้ซื้อสินค้าและผู้ขายสินค้าอยู่คนละประเทศใช้ภาษาพูดและระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่แตกต่างกันไปด้วย

ด้วยลักษณะเฉพาะของสัญญาประกันภัยทางทะเลดังกล่าวมาข้างต้น ประเทศต่าง ๆ ในโลกนี้จึงได้มีบทบัญญัติเฉพาะว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลบังคับใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเล โดยอาจจะบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์หรือบัญญัติเป็นกฎหมายเฉพาะแยกต่างหาก

สำหรับกรณีของประเทศไทยนั้น เนื่องจากประเทศไทยได้เห็นถึงความสำคัญที่จะส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีจึงได้จัดทำร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ขึ้น เป็นกฎหมายเฉพาะแยกต่างหากจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์และในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ดังกล่าวก็ปรากฏว่ามีเรื่องคำรับรองอยู่ในหมวดที่ 6 ซึ่งหลักกฎหมายในเรื่องคำรับรองไม่เคยปรากฏอยู่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันวินาศภัยของไทยมาก่อน

ผลจากการศึกษา พบว่าตามหลักกฎหมายอังกฤษนั้นมีการกำหนดถึงลักษณะและผลของคำรับรองไว้หลายประการซึ่งทำให้คำรับรองนั้นกลายเป็นข้อสัญญาที่มีความสำคัญอย่างมากในสัญญาประกันภัยทางทะเล โดยพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 และ มาตรา 34 ได้ยืนยันหลักในเรื่องความศักดิ์สิทธิ์ของคำรับรองไว้ว่า คำรับรองจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องแสดงว่าคำรับรองนั้นเป็นเรื่องที่เป็นสาระสำคัญสำหรับการเสี่ยงภัยหรือมีผลทำให้เกิดวินาศภัยขึ้น ผลของการฝ่าฝืนคำรับรองไม่ทำให้สัญญาเลิกกัน แต่ทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นหลังการ

ฝ่าฝืนโดยอัตโนมัติ โดยการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยจะไม่เริ่มต้นอีก (reattach) และการฝ่าฝืนคำรับรองไม่สามารถแก้ไขเยียวยาได้ เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะสละประโยชน์แห่งการผิดคำรับรอง ตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 34 (3) ซึ่งนักกฎหมายบางคนเห็นว่า ความยากของเรื่องนี้ขึ้นอยู่กับตรงที่ว่า การฝ่าฝืนคำรับรองนั้นผู้รับประกันภัยอาจสละประโยชน์ได้นั้นเอง แต่ก็ต้องขึ้นอยู่กับความตั้งใจของผู้รับประกันภัยว่าจะเลือกสละประโยชน์จากการผิดคำรับรองโดยให้ผู้เอาประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมหรือไม่

หลักการที่ว่าคำรับรองจะต้องได้รับการปฏิบัติตามโดยเคร่งครัดนี้มีบัญญัติอยู่ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาตรา 33 (3) ซึ่งเป็นหลักการที่เข้มงวดมาก แม้ผู้เอาประกันภัยจะปฏิบัติตามคำรับรองแล้วเป็นส่วนใหญ่ หรือมีการฝ่าฝืนคำรับรองเพียงเล็กน้อยซึ่งไม่กระทบกับการเสี่ยงภัยเลย ก็ถือว่ามี การฝ่าฝืนคำรับรองแล้ว และมีผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบ นอกจากนี้ แม้การฝ่าฝืนคำรับรองจะเกิดขึ้นโดยผู้เอาประกันภัยมิได้รู้ข้อเท็จจริง หรือมีเจตนาหรือได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว หรือกระทำโดยสุจริตก็ตาม ผู้เอาประกันภัยก็ยกเหตุเหล่านี้ขึ้นเป็นข้อแก้ตัวไม่ได้ และเนื่องจากหลักการที่ว่าคำรับรองต้องได้รับการปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดนี้เอง ผู้เอาประกันภัยจึงถูกปิดปากและอ้างไม่ได้ว่าการฝ่าฝืนคำรับรองดังกล่าวไม่มีผลต่อการเสี่ยงภัยหรือได้รับการแก้ไขเยียวยาให้ถูกต้องแล้ว โดยท่านผู้พิพากษา McNair ของอังกฤษได้ยืนยันหลักการสำคัญข้อนี้ไว้ในคดี Overseas Commodities V Style (1958) ว่าคำรับรองโดยปริยายต้องการการปฏิบัติตามตัวอักษรและเคร่งครัด และ Lord Mansfield ก็ได้กล่าวไว้ในคดี Pawson V Watson (1778) ในทำนองเดียวกันและยังถือว่าการรับรองโดยชัดแจ้งนั้นจะต้องถูกปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา "it must be strictly performed, as being part of the agreement..." ด้วย นอกจากนี้ Lord Mansfield ยังเคยตัดสินไว้ในคดี Bond V Nutt (1777) ว่าการที่ผู้เอาประกันภัยผิดคำรับรองเป็นผลให้กรมธรรม์ประกันภัยเป็นโมฆะ ซึ่งแม้คำพิพากษาดังกล่าวจะตัดสินไว้ก่อนที่พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 จะถูกร่างขึ้น และผลของคดีอาจแตกต่างจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ไปบ้างก็ตาม แต่คำพิพากษาดังกล่าวก็เป็นสิ่งที่ยืนยันถึงหลักความศักดิ์สิทธิ์ของคำรับรองได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ยังมีคำพิพากษาหลายเรื่องตัดสินโดย Lord Goff และ Lord Blackburn ซึ่งยืนยันว่าการที่ผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรองยอมทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบ

ผลจากการศึกษาคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ ยังพบอีกว่า คำรับรองตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มีความหมายกว้างโดยครอบคลุมถึงข้อสัญญาหรือคำสัญญาของผู้เอาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง หรือรับรองว่าจะปฏิบัติตามเงื่อนไขบางอย่าง หรือซึ่งผู้เอาประกันภัยยืนยันหรือปฏิเสธความมีอยู่ของข้อเท็จจริงอย่างใดอย่างหนึ่ง และผลจากหลักเสรีภาพในการทำสัญญา ทำให้คู่สัญญาประกันภัยสามารถตกลงกันกำหนดให้ข้อสัญญามากมายที่แทบจะไม่เกี่ยวข้องเลยกับการเสี่ยงภัยกลายเป็นคำรับรอง ซึ่งมีผลให้ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัด จึงเท่ากับเป็นการนำหลักเรื่องคำรับรองไปใช้ในทางที่ไม่ชอบและไม่เป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัย หลักกฎหมายและแนวทางปฏิบัติในเรื่องคำรับรองจึงถูกวิพากษ์วิจารณ์อย่างกว้างขวาง โดยนักกฎหมายบางท่านก็ยอมรับว่าการฝ่าฝืนคำรับรองนำไปสู่การลงโทษที่ไม่เป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัย อย่างไรก็ตาม ศาลในประเทศต่างๆ ได้พยายามบรรเทาผลร้ายจากการนำหลักเรื่องคำรับรองไปใช้ในทางที่ไม่ชอบและไม่เป็นธรรม เพื่อหาทางป้องกันมิให้ผู้รับประกันภัยได้ประโยชน์หรือหลุดพ้นจากความรับผิดชอบเนื่องจากการฝ่าฝืนคำรับรองที่มีได้มีความเกี่ยวข้องใดๆ กับวินาศภัย

### ข้อเสนอนี้

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นดังกล่าวมาข้างต้นนี้ ผู้เขียนใคร่ขอเรียนเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหามาไว้ 2 วิธี โดยแยกเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้า และการแก้ไขปัญหามาระยะยาว

### การแก้ไขปัญหามาระยะยาว

#### วิธีการตีความ

โดยอาศัยการตีความ เช่น การนำหลัก *contra proferentum*<sup>1</sup> มาใช้ในกรณีที่คำรับรองมีข้อความที่คลุมเครือหรือไม่ชัดเจน โดยศาลจะตีความให้เป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัย หรือ

<sup>1</sup>พิชัยศักดิ์ หรยางกูร, พจนานุกรมลาติน-ไทย, (คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), 154. แปลว่า เป็นหลักในการตีความข้อความ คือความที่กำกวมต้องตีความให้เป็นผลร้ายที่สุดแก่ผู้ใช้ข้อความนั้น

การนำหลัก exception clause หรือ clause delimiting the risk มาใช้ โดยศาลจะตีความว่า ข้อความที่ระบุว่าเป็นคำรับรองซึ่งมีการนำไปใช้ในทางที่ไม่ชอบและไม่เป็นธรรมนั้นมิใช่คำรับรอง แต่เป็นข้อสัญญายกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย (exception clause) หรือเป็นข้อสัญญาจำกัดการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย (clause delimiting the risk)<sup>2</sup> ซึ่งมีผลมากกว่า คำรับรอง ตัวอย่างเช่น

ในคดี Hide v Bruce (1783) ศาลได้พิจารณาบรรเทาความเคร่งครัดและความไม่เป็นธรรมหรือผลร้ายจากหลักการที่ต้องปฏิบัติตามคำรับรองโดยการตีความว่าผู้เอาประกันภัยไม่มีหน้าที่เกินไปกว่าการปฏิบัติตามคำรับรองอย่างถูกต้อง<sup>3</sup> ในคดีนี้มีคำรับรองว่าเรือมีปีน 20 กระบอก หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยคือต้องมีปีน 20 กระบอกบนเรือ โดยไม่จำเป็นต้องมีลูกเรือเพียงพอที่จะใช้ปีนทั้ง 20 กระบอก เพราะคำรับรองมิได้รวมถึงว่าต้องมีลูกเรือเพียงพอสำหรับใช้ปีนด้วย

ในคดี Dawson v Mercantile Mutual Insurance Co., Ltd. (1932) ศาล Supreme Court of Victoria ได้ปฏิเสธข้อสัญญาว่ามีคำรับรอง เนื่องจากมันไม่มีเหตุผลโดยสิ้นเชิงสำหรับข้อสัญญาหนึ่งที่จะทำให้กรรมธรรม์ประกันภัยต้องสิ้นผลไปจากการกระทำที่ไม่มีผลแม้แต่น้อยในการเพิ่มวินาศภัย และมีได้มีความเกี่ยวข้องใดๆ เลยกับวินาศภัยที่เกิดขึ้น

ในคดี Century Insurance Company of Canada v Case Existological Laboratories (The Bamcell) (1986) ซึ่งศาล Supreme Court of Canada ปฏิเสธที่จะตีความข้อสัญญาที่เขียนว่า "Warranted ....." ว่าเป็นคำรับรอง เพราะการฝ่าฝืนข้อสัญญาดังกล่าวมิได้มีผลใดๆ ต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นเลย

อย่างไรก็ตาม โดยวิธีการตีความของศาลเช่นนี้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าเป็นวิธีการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในคดีใดคดีหนึ่งเท่านั้น

<sup>2</sup>Merkin, Robert, **Insurance Contract Law**, (n.p.: n.p., 1993), B.2.3-24.

<sup>3</sup>Merkin, Robert, **Insurance Contract Law**, B.2.3-19.

## การแก้ไขปัญหในระยะยาว

### วิธีการทางนิติบัญญัติ

นอกจากการที่ศาลเข้ามามีบทบาทในการรักษาความเป็นธรรมเพื่อมิให้ผู้เอาประกันภัยต้องถูกเอาเปรียบเกินสมควรดังกล่าวแล้ว ซึ่งเป็นวิธีการแก้ปัญหาเฉพาะหน้าในคดีใดคดีหนึ่งเท่านั้น ในระยะยาวผู้เขียนมีความเห็นว่า ประเทศไทยสมควรที่จะบัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องลักษณะและผลบังคับของคำรับรองไว้ในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลที่จะมีขึ้นในอนาคต โดยคำนึงถึงผลประโยชน์และความเป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัยตามความเห็นของคณะกรรมการการกฎหมาย (The Law Commission) ของประเทศอังกฤษโดยวางหลักว่า<sup>4</sup>

1. ข้อสัญญาประกันภัยที่ไม่เป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยไม่ควรจะถูกถือว่าเป็นคำรับรอง
2. เมื่อผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรองผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ แต่สิทธิของผู้รับประกันภัยที่จะไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วควรจำกัดเฉพาะกรณีที่คำรับรองนั้นมุ่งหมายที่จะป้องกันความเสี่ยงต่อความเสียหายประเภทที่เกิดขึ้นและการฝ่าฝืนคำรับรองของผู้เอาประกันภัยน่าจะทำให้เกิดความเสียหายนั้นขึ้นเท่านั้น
3. การบอกเลิกสัญญาเนื่องจากการไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ควรมีผลนับแต่วันบอกเลิกไม่ควรจะมีผลย้อนหลังไปจนถึงวันที่มีการฝ่าฝืนคำรับรอง

---

<sup>4</sup>Law Commission Report., **Insurance Law: Non-Disclosure and Breach of Warranty Law**, (London: HMSO, 1980).

## บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- จำรัส เขมะจารุ. (2530). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ  
ประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัดยงพลเทรตดิ้งจำกัด.
- จิตติ ดิงศภักดิ์. (2539). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 10.  
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ประมวล จันทรชีวะ. (2546). 101 ศัพท์พาณิชย์นาวี. กรุงเทพฯ: โครงการสถาบันกฎหมาย  
ขนส่งและพาณิชย์นาวี คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ประมวล จันทรชีวะ. (2547). การประกันภัยทางทะเล. ชลบุรี: โครงการตำราวิทยาลัยการ  
พาณิชย์นาวี มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ประมวล จันทรชีวะ. (2540). คำแปล พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศ  
อังกฤษ. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย.
- ประมวล จันทรชีวะ. (2546). คำอธิบายข้อกำหนดการประกันภัยสินค้า INSTITUTE  
CARGO CLAUSES (A)(B)(C). กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย.
- ประมวล จันทรชีวะ. (2542). คำอธิบาย พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศ  
อังกฤษ Marine Insurance Act 1906. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์  
มหาวิทยาลัย.
- พิชัยศักดิ์ ทรยางกูร. (2537). พจนานุกรมกฎหมายลาติน-ไทย. กรุงเทพฯ: คณะนิติศาสตร์  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ไมตรี ตันติวุฒานนท์. (2536). คำอธิบายกฎหมายประกันภัยทางทะเล. (เบื้องต้น)  
กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2536). พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย. พิมพ์ครั้งที่ 2.  
กรุงเทพฯ: บริษัทเพื่อนพิมพ์จำกัด.



- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2543). การประกันภัยทางทะเล: คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย.
- อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. (2542). คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ การรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.

#### บทความ

- กำชัย จงจักรพันธ์. (2546). การตีความคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเล. **บทบัณฑิตย**, เล่ม 57 ตอน 3, 79-102.
- กำชัย จงจักรพันธ์. (2544). การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย: ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย. **วารสารการพาณิชย์นาวี**, 20(3), 1-33.
- กองนิติการและการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี. (2540). ประเทศไทยควรมีพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลหรือไม่. **วารสารการพาณิชย์นาวี**, 16(1), 76-102.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2543). การประกันภัยทางทะเล. ใน คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. , 308-398.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2533). การประกันภัยทางทะเล. **บทบัณฑิตย**, เล่ม 46 ตอน 3, 45-75.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. (ม.ป.ป.). การประกันภัยทางทะเล. **วารสารนิติศาสตร์**, 17(4), 116-130.

## เอกสารอื่นๆ

กำชัย จงจักรพันธ์. (2544). การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย:

ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย. รายงานวิจัย คณะนิติศาสตร์  
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

กิงนา ตรือนุรักษ์. (2533). การไม่เปิดเผยข้อความจริงในสัญญาประกันภัย. วิทยานิพนธ์

ปริญญาโทมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร. (2549). วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.

.... วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

มนู รักวัฒนศิริกุล. (2537). การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล.

วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

## สื่ออิเล็กทรอนิกส์

สมาคมประกันวินาศภัย. (2549). ร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ. .... ค้นเมื่อ

10 มกราคม 2551, จาก <http://www.thaigia.com/info/download/MTO@MIA.doc>.

## ภาษาอังกฤษ

### หนังสือ

Atiyah, P.S. (1996). **An Introduction to the Law of Contract**. 5th ed. Oxford:

Clarendon Press.

Bennett, Howard N. (1996). **The Law of Marine Insurance**. Oxford: Clarendon Press.

Bird, J. (1993). **Modern Insurance Law**. 3rd ed. London: Sweet & Maxwell.

Dover, V. (1970). **A Handbook to Marine Insurance**. 7th ed. London: Witherby &

Co., Ltd.

- Furmston, M.P. (1996). **Cheshire Fifoot and Firmston's Law of Contract**. 13th ed. London: Butterworths.
- Hodges, S. (1999). **Cases and Materials on Marine Insurance Law**. Great Britain: Cavendish Publishing Ltd.
- Hodges, S. (1996). **Law of Marine Insurance**. Great Britain: Cavendish Publishing Ltd.
- Hodges, R. (1998). **Insurance Law: Text and Materials**. London: Cavendish Publishing Ltd.
- Ivamy, E.R. Hardy. (1983). **Chalmers' Marine Insurance Act 1906**. 9th ed. London: Butterworths.
- Ivamy, E.R. Hardy. (1985). **Marine Insurance**. 4th ed. London: Butterworths.
- Marasinghe, L. (1992). **Contract of Sale in International Trade Law**. Singapore: Butterworths Asia.
- McKendrick, E. (1994). **Contract Law**. 2nd ed. London: Macmillan.
- Merkin, R. (1997). **Colinvaux's Law of Insurance**. 7th ed. London: Sweet & Maxwell.
- Merkin, R. (1993). **Insurance Contract Law**. n.p. n.p.
- Mustill, M.J. & Gilman, Jonathan C.B. (1981). **Arnould's Law of Marine Insurance and Average**. 16th ed. London: Stevens & Sons Ltd.
- Raynes, H.E. (n.d.). **A History of British Insurance**. 2nd ed. London: Sir Isaac Pitman & Sona Ltd.
- Soyer, B. (2006). **Warranties in marine insurance**. 2nd ed. London: Cavendish Publishing Ltd.
- Treitel, G.H. (1995). **The Law of Contract**. 9th ed. London: Sweet & Maxwell.
- United Nations. (1982). **Legal and documentary aspects of the marine insurance contract**. New York: n.p.

United Nations-Economic and Social Commission for Asia and the Pacific. (1986).

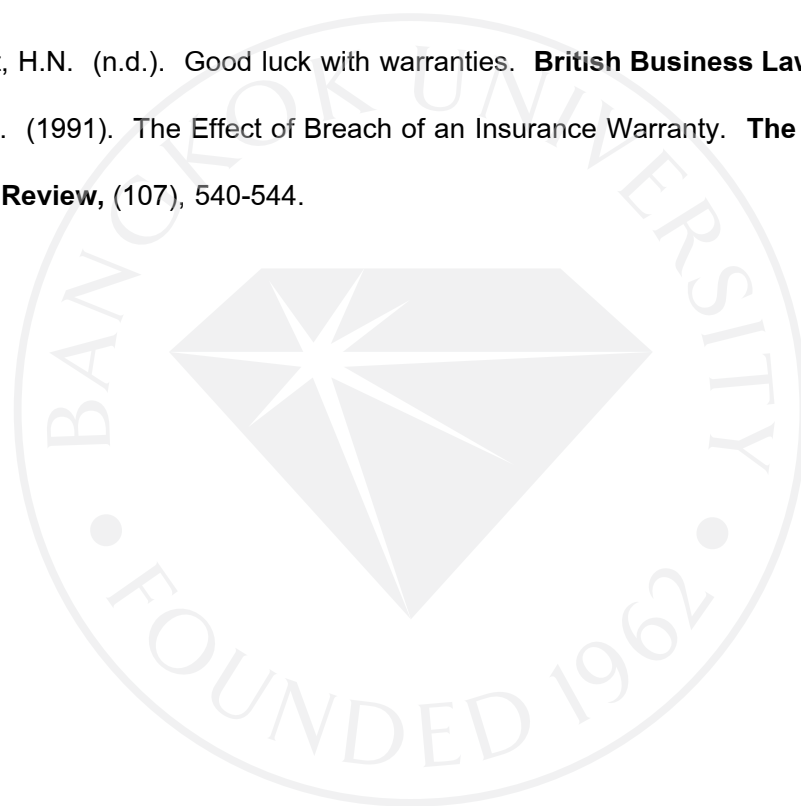
**Guide line for marine legislation.** Bangkok: n.p.

Winter, W.D. (1952). **Marine Insurance.** 3rd ed. New York: McGraw Hill Book Company.

#### บทความ

Bennett, H.N. (n.d.). Good luck with warranties. **British Business Law**, 592-597.

Birds, J. (1991). The Effect of Breach of an Insurance Warranty. **The Law Quarterly Review**, (107), 540-544.





พหุวิถ ก.

## THE MARINE INSURANCE ACT 1906

An Act to codify the Law relating to Marine Insurance

(21st December 1906)

Be it enacted by the King's most Excellent Majesty, by and with the advice and consent of the Lords Spiritual and Temporal, and Commons, in this present Parliament assembled, and by the authority of the same, as follows:

### Marine Insurance

#### 1. Marine insurance defined.-

A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure.

#### 2. Mixed sea and land risks.-

- (1) A contract of marine insurance may, by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any sea voyage.
- (2) Where a ship in course of building, or the launch of a ship, or any adventure analogous to a marine adventure, is covered by a policy in the form of a marine policy, the provisions of this Act, in so far as applicable, shall apply thereto, but, except as by this section provided, nothing in this Act shall alter or affect any rule of law applicable to any contract of insurance other than a contract of marine insurance as by this Act defined.

#### 3. Marine adventure and maritime perils defined.-

- (1) Subject to the provisions of this Act, every lawful marine adventure may be the subject of a contract of marine insurance.

(2) In particular there is a marine adventure where-

- (a) Any ship goods or other moveables are exposed to maritime perils. Such property is in this Act referred to as "insurable property";
- (b) The earning or acquisition of any freight, passage money, commission, profit, or other pecuniary benefit, or the security for any advances, loan, or disbursements, is endangered by the exposure of insurable property to maritime perils;
- (c) Any liability to a third party may be incurred by the owner of, or other person interested in or responsible for, insurable property, by reason of maritime perils.

"Maritime perils" means the perils consequent on, or incidental to, the navigation of the sea, that is to say, perils of the seas, fire, war, perils, pirates, rovers, thieves, captures, seizures, restraints, and detainment's of princes and peoples, jettisons, barratry, and any other perils, either of the like kind or which may be designated by the policy.

#### Insurable Interest

#### 4. Avoidance of wagering or gaming contracts.-

- (1) Every contract of marine insurance by way of gaming or wagering is void.
- (2) A contract of marine insurance is deemed to be a gaming or wagering contract-
  - (a) Where the assured has not an insurable interest as defined by this Act, and the contract is entered into with no expectation of acquiring such an interest; or
  - (b) Where the policy is made 'interest or no interest,' or 'without further proof of interest than the policy itself.' or 'without benefit of salvage to the insurer,' or subject to any other like term:

Provided that, where there is no possibility of salvage, a policy may be effected without benefit of salvage to the insurer.

**5. Insurable interest defined.-**

- (1) Subject to the provisions of this Act, every person has an insurable interest who is interested in a marine adventure.
- (2) In particular a person is interested in a marine adventure where he stands in any legal or equitable relation to the adventure or to any insurable property at risk therein, in consequence of which he may benefit by the safety or due arrival of insurable property, or may be prejudiced by its loss, or by damage thereto, or by the detention thereof, or may incur liability in respect thereof.

**6. When interest must attach.-**

- (1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected: Provided that where the subject-matter is insured 'lost or not lost,' the assured may recover although he may not have acquired his interest until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.
- (2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.

**7. Defeasible or contingent interest.-**

- (1) A defeasible interest is insurable, as also is a contingent interest.
- (2) In particular, where the buyer of goods has insured them, he has an insurable interest, notwithstanding that he might, at his election, have rejected the goods, or have treated them as at the seller's risk, by reason of the latter's delay in making delivery or otherwise.

**8. Partial interest.-**

A partial interest of any nature is insurable.

**9. Re-insurance.-**

- (1) The insurer under a contract of marine insurance has an insurable interest in his risk, and may re-insure in respect of it.



- (2) Unless the policy otherwise provides, the original assured has no right or interest in respect of such re-insurance.

#### **10. Bottomry.-**

The lender of money on bottomry or respondentia has an insurable interest in respect of the loan.

#### **11. Master's and seamen's wages.-**

The master or any member of the crew of a ship has an insurable interest in respect of his wages.

#### **12. Advance freight.-**

In the case of advance freight, the person advancing the freight has an insurable interest, in so far as such freight is not repayable in case of loss.

#### **13. Charges of insurance.-**

The assured has an insurable interest in the charges of any insurance which he may effect.

#### **14. Quantum of interest.-**

- (1) Where the subject-matter insured is mortgaged, the mortgagor has an insurable interest in the full value thereof, and the mortgagee has an insurable interest in respect of any sum due or to become due under the mortgage
- (2) A mortgagee, consignee, or other person having an interest in the subject-matter insured may insure on behalf and for the benefit of other persons interested as well as for his own benefit.
- (3) The owner of insurable property has an insurable interest in respect of the full value thereof, notwithstanding that some third person may have agreed, or be liable, to indemnify him in case of loss.

### **15. Assignment of interest.-**

Where the assured assigns or otherwise parts with his interest in the subject-matter insured, he does not thereby transfer to the assignee his rights under the contract of insurance, unless there be an express or implied agreement with the assignee to that effect.

But the provisions of this section do not affect a transmission of interest by operation of law.

### **Insurable Value**

### **16. Measure of insurable value.-**

Subject to any express provision or valuation in the policy, the insurable value of the subject-matter insured must be ascertained as follows:

- (1) In insurance on ship, the insurable value is the value, at the commencement of the risk, of the ship, including her outfit, provisions and stores for the officers and crew, money advanced for seamen's wages, and other disbursements (if any) incurred to make the ship fit for the voyage or adventure contemplated by the policy, plus the charges of insurance upon the whole: The insurable value, in the case of a steamship, includes also the machinery, boilers, and coals and engine stores if owned by the assured, and, in the case of a ship engaged in a special trade, the ordinary fittings requisite for that trade:
- (2) In insurance on freight, whether paid in advance or otherwise, the insurable value is the gross amount of the freight at the risk of the assured, plus the charges of insurance:
- (3) In insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole:
- (4) In insurance on any other subject-matter, the insurable value is the amount at the risk of the assured when the policy attaches, plus the charges of insurance.

## Disclosure and Representations

### 17. Insurance is uberrimae fidei.-

A contract of marine insurance is a contract based upon the utmost good faith, and, if the utmost good faith be not observed by either party, the contract may be avoided by the other party.

### 18. Disclosure by assured.-

- (1) Subject to the provisions of this section, the assured must disclose to the insurer, before the contract is concluded, every material circumstance which is known to the assured, and the assured is deemed to know every circumstance which, in the ordinary course of business, ought to be known by him. If the assured fails to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.
- (2) Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.
- (3) In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely:
  - (a) Any circumstance which diminishes the risk;
  - (b) Any circumstance which is known or presumed to be known to the insurer. The insurer is presumed to know matters of common notoriety or knowledge, and matters which an insurer in the ordinary course of his business, as such, ought to know;
  - (c) Any circumstances as to which information is waived by the insurer;
  - (d) Any circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.
- (4) Whether any particular circumstance, which is not disclosed, be material or not is, in each case, a question of fact.
- (5) The term 'circumstance' includes any communication made to, or information received by, the assured.

**19. Disclosure by agent effecting insurance.-**

Subject to the provisions of the preceding section as to circumstances which need not be disclosed, where an insurance is effected for the assured by an agent, the agent must disclose to the insurer-

- (a) Every material circumstance which is known to himself, and an agent to insure is deemed to know every circumstance which in the ordinary course of business ought to be known by, or to have been communicated to, him; and
- (b) Every material circumstance which the assured is bound to disclose, unless it come to his knowledge too late to communicate it to the agent.

**20. Representations pending negotiation of contract.-**

- (1) Every material representation made by the assured or his agent to the insurer during the negotiations for the contract, and before the contract is concluded, must be true. If it be untrue the insurer may avoid the contract.
- (2) A representation is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fixing the premium, or determining whether he will take the risk.
- (3) A representation may be either a representation as to a matter of fact, or as to a matter of expectation or belief.
- (4) A representation as to a matter of fact is true, if it be substantially correct, that is to say, if the difference between what is represented and what is actually correct would not be considered material by a prudent insurer.
- (5) A representation as to a matter of expectation or belief is true if it be made in good faith.
- (6) A representation may be withdrawn or corrected before the contract is concluded.
- (7) Whether a particular representation be material or not is, in each case, a question of fact.

**21. When contract is deemed to be concluded.-**

A contract of marine insurance is deemed to be concluded when the proposal of the assured is accepted by the insurer, whether the policy be then issued or not; and,

for the purpose of showing when the proposal was accepted, reference may be made to the slip or covering note or other customary memorandum of the contract.

## **The Policy**

### **22. Contract must be embodied in policy.-**

Subject to the provisions of any statute, a contract of marine insurance is inadmissible in evidence unless it is embodied in a marine policy in accordance with this Act. The policy may be executed and issued either at the time when the contract is concluded, or afterwards

### **23. What policy must specify.-**

A marine policy must specify-

- (1) The name of the assured, or of some person who effects the insurance on his behalf...

### **24. Signature of insurer.-**

- (1) A marine policy must be signed by or on behalf of the insurer, provided that in the case of a corporation the corporate seal may be sufficient, but nothing in this section shall be construed as requiring the subscription of a corporation to be under seal.
- (2) Where a policy is subscribed by or on behalf of two or more insurers, each subscription, unless the contrary be expressed, constitutes a distinct contract with the assured.

### **25. Voyage and time policies.-**

- (1) Where the contract is to insure the subject-matter 'at and from,' or from one place to another or other, the policy is called a 'voyage policy,' and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time the policy is called a 'time policy.' A contract for both voyage and time may be included in the same policy.
- (2) ...

**26. Designation of subject-matter.-**

- (1) The subject-matter insured must be designated in a marine policy with reasonable certainty.
- (2) The nature and extent of the interest of the assured in the subject-matter insured need not be specified in the policy.
- (3) Where the policy designates the subject-matter insured in general terms, its shall be construed to apply to the interest intended by the assured to be covered.
- (4) In the application of this section regard shall be had to any usage regulating the designation of the subject-matter insured.

**27. Valued policy.-**

- (1) A policy may be either valued or unvalued.
- (2) A valued policy is a policy which specifies the agreed value of the subject-matter insured.
- (3) Subject to the provisions of this Act, and in the absence of fraud, the value fixed by the policy is, as between the insurer and assured, conclusive of the insurable value of the subject intended to be insured, whether the loss be total or partial
- (4) Unless the policy otherwise provides, the value fixed by the policy is not conclusive for the purpose of determining whether there has been a constructive total loss.

**28. Unvalued policy.-**

An unvalued policy is a policy which does not specify the value of the subject-matter insured, but subject to the limit of the sum insured, leaves the insurable value to be subsequently ascertained, in the manner herein-before specified.

**29. Floating policy by ship or ships.-**

- (1) A floating policy is a policy which describes the insurance in general terms, and leaves the name of the ship or ships and other particulars to be defined by subsequent declaration.

- (2) The subsequent declaration or declarations may be made by indorsement on the policy, or in other customary manner.
- (3) Unless the policy otherwise provides, the declarations must be made in the order of dispatch or shipment. They must, in the case of goods, comprise all consignments within the terms of the policy, and the value of the goods or other property must be honestly stated, but an omission or erroneous declaration may be rectified even after loss or arrival, provided the omission or declaration was made in good faith.
- (4) Unless the policy otherwise provides, where a declaration of value is not made until after notice of loss or arrival, the policy must be treated as an unvalued policy as regards the subject-matter of that declaration.

### **30. Construction of terms in policy.-**

- (1) A policy may be in the form in the First Schedule to this Act.
- (2) Subject to the provisions of this Act, and unless the context of the policy otherwise requires, the terms and expressions mentioned in the First Schedule to this Act shall be construed as having the scope and meaning in that schedule assigned to them.

### **31. Premium to be arranged.-**

- (1) Where an insurance is effected at a premium to be arranged, and no arrangement is made, a reasonable premium is payable.
- (2) Where an insurance is effected on the terms that an additional premium is to be arranged in a given event, and that event happens but no arrangement is made, then a reasonable additional premium is payable.

## **Double Insurance**

### **32. Double insurance.-**

- (1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured

exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.

(2) Where the assured is over-insured by double insurance:-

- (a) The assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;
- (b) Where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;
- (c) Where the policy under which the assured claims is an unvalued policy he must give credit, as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy;
- (d) Where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

### **Warranties, & C.**

#### **33. Nature of warranty.-**

- (1) A warranty, in the following sections relating to warranties, means a promissory warranty, that is to say, a warranty by which the assured undertakes that some particular thing shall or shall not be done, or that some condition shall be fulfilled, or whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.
- (2) A warranty may be express or implied.
- (3) A warranty, as above defined, is a condition which must be exactly complied with, whether it be material to the risk or not. If it be not so complied with, then, subject to any express provision in the policy, the insurer is discharged from liability as from the date of the breach of warranty, but without prejudice to any liability incurred by him before that date.



**34. When breach of warranty excused.-**

- (1) Non-compliance with a warranty is excused when by reason of a change of circumstances, the warranty ceases to be applicable to the circumstances of the contract, or when compliance with the warranty is rendered unlawful by any subsequent law.
- (2) Where a warranty is broken, the assured cannot avail himself of the defence that the breach has been remedied, and the warranty complied with, before loss.
- (3) A breach of warranty may be waived by the insurer.

**35. Express warranties.-**

- (1) An express warranty may be in any form of words from which the intention to warrant is to be inferred.
- (2) An express warranty must be included in, or written upon, the policy, or must be contained in some document incorporated by reference into the policy.
- (3) An express warranty does not exclude an implied warranty, unless it be inconsistent therewith.

**36. Warranty of neutrality.-**

- (1) Where insurable property, whether ship or goods, is expressly warranted neutral, there is an implied condition that the property shall have a neutral character at the commencement of the risk, and that, so far as the assured can control the matter, its neutral character shall be preserved during the risk.
- (2) Where a ship is expressly warranted 'neutral' there is also an implied condition that, so far as the assured can control the matter she shall be properly documented, that is to say, that she shall carry the necessary papers to establish her neutrality, and that she shall not falsify or suppress her papers, or use simulated papers. If any loss occurs through breach of this condition, the insurer may avoid the contract.

**37. No implied warranty of nationality.-**

There is no implied warranty as to the nationality of a ship, or that her nationality shall not be changed during the risk.

**38. Warranty of good safety.-**

Where the subject-matter insured is warranted 'well' or 'in good safety' on a particular day, it is sufficient if it be safe at any time during that day.

**39. Warranty of seaworthiness of ship.-**

- (1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.
- (2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.
- (3) Where the policy relates to a voyage which is performed in different stages, during which the ship requires different kinds of or further preparation or equipment, there is an implied warranty that at the commencement of each stage the ship is seaworthy in respect of such preparation or equipment for the purposes of that stage.
- (4) A ship is deemed to be seaworthy when she is reasonably fit in all respects to encounter the ordinary perils of the seas of the adventure insured.
- (5) In a time policy there is no implied warranty that the ship shall be seaworthy at any stage of the adventure, but where, with the privity of the assured, the ship is sent to sea in an unseaworthy state, the insurer is not liable for any loss attributable to unseaworthiness.

**40. No implied warranty that goods are seaworthy.-**

- (1) In a policy on goods or other moveables there is no implied warranty that the goods or moveables are seaworthy.
- (2) In a voyage policy on goods or other moveables there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship is not only seaworthy as a

ship, but also that she is reasonably fit to carry the goods or other moveables to the destination contemplated by the policy.

#### **41. Warranty of legality.-**

There is an implied warranty that the adventure insured is a lawful one, and that, so far as the assured can control the matter, the adventure shall be carried out in a lawful manner.

### **The Voyage**

#### **42. Implied condition as to commencement of risk.-**

- (1) Where the subject-matter is insured by a voyage policy 'at and from' or 'from' a particular place, it is not necessary that the ship should be at that place when the contract is concluded, but there is an implied condition that the adventure shall be commenced within a reasonable time, and that if the adventure be not so commenced the insurer may avoid the contract.
- (2) The implied condition may be negated by showing that the delay was caused by circumstances known to the insurer before the contract was concluded, or by showing that he waived the condition.

#### **43. Alteration of port of departure.-**

Where the place of departure is specified by the policy, and the ship instead of sailing from that place sails from any other place, the risk does not attach.

#### **44. Sailing for different destination.-**

Where the destination is specified in the policy, and the ship, instead of sailing for that destination, sails for any other destination, the risk does not attach.

#### **45. Change of voyage.-**

- (1) Where, after the commencement of the risk, the destination of the ship is voluntarily changed from the destination contemplated by the policy, there is said to be a change of voyage.

- (2) Unless the policy otherwise provides, where there is a change of voyage, the insurer is discharged from liability as from the time of change, that is to say, as from the time when the determination to change it is manifested; and it is immaterial that the ship may not in fact have left the course of voyage contemplated by the policy when the loss occurs.

#### **46. Deviation.-**

- (1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.
- (2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy-
- (a) Where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or
  - (b) Where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.
- (3) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

#### **47. Several ports of discharge.-**

(1) Where several ports of discharge are specified by the policy, the ship may proceed to all or any of them, but, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, she must proceed to them, or such of them as she goes to, in the order designated by the policy. If she does not there is a deviation.

(2) Where the policy is to 'ports of discharge,' within a given area, which are not named, the ship must, in the absence of any usage or sufficient cause to the contrary, proceed to them, or such of them as she goes to, in their geographical order. If she does not there is a deviation.

#### **48. Delay in voyage.-**

In the case of a voyage policy, the adventure insured must be prosecuted throughout its course with reasonable dispatch, and, if without lawful excuse it is not so

prosecuted, the insurer is discharged from liability as from the time when the delay became unreasonable.

**49. Excuses for deviation or delay.-**

- (1) Deviation or delay in prosecuting the voyage contemplated by the policy is excused-
  - (a) Where authorised by any special term in the policy; or
  - (b) Where caused by circumstances beyond the control of the master and his employer; or
  - (c) Where reasonably necessary in order to comply with an express or implied warranty; or
  - (d) Where reasonably necessary for the safety of the ship or subject-matter insured; or
  - (e) for the purpose of saving human life, or aiding a ship in distress where human life may be in danger; or
  - (f) Where reasonably necessary for the purpose of obtaining medical or surgical aid for any person on board the ship; or
  - (g) Where caused by the barratrous conduct of the master or crew, if barratry be one of the perils insured against.
- (2) When the cause excusing the deviation or delay ceases to operate, the ship must resume her course, and prosecute her voyage, with reasonable dispatch.

**Assignment of Policy**

**50. When and how policy is assignable.-**

- (1) A marine policy is assignable unless it contains terms expressly prohibiting assignment. It may be assigned either before or after loss.
- (2) Where a marine policy has been assigned so as to pass the beneficial interest in such policy, the assignee of the policy is entitled to sue thereon in his own name; and the defendant is entitled to make any defence arising out of the contract which he would have been entitled to make if the action had

been brought in the name of the person by or on behalf of whom the policy was effected.

- (3) A marine policy may be assigned by indorsement thereon or in other customary manner.

#### **51. Assured who has no interest cannot assign.-**

Where the assured has parted with or lost his interest in the subject-matter insured, and has not, before or at the time of so doing, expressly or impliedly agreed to assign the policy, any subsequent assignment of the policy is inoperative:

Provided that nothing in this section affects the assignment of a policy after loss.

### **The Premium**

#### **52. When premium payable.-**

Unless otherwise agreed, the duty of the assured or his agent to pay the premium, and the duty of the insurer to issue the policy to the assured or his agent, are concurrent conditions, and the insurer is not bound to issue the policy until payment or tender of the premium.

#### **53. Policy effected through broker.-**

- (1) Unless otherwise agreed, where a marine policy is effected on behalf of the assured by a broker, the broker is directly responsible to the insurer for the premium, and the insurer is directly responsible to the assured for the amount which may be payable in respect of losses, or in respect of returnable premium.
- (2) Unless otherwise agreed, the broker has, as against the assured, a lien upon the policy for the amount of the premium and his charges in respect of effecting the policy; and, where he has dealt with the person who employs him as a principal, he has also a lien on the policy in respect of any balance on any insurance account which may be due to him from such person, unless when the debt was incurred he had reason to believe that such person was only an agent.

**54. Effect of receipt on policy.-**

Where a marine policy effected on behalf of the assured by a broker acknowledges the receipt of the premium, such acknowledgement is, in the absence of fraud, conclusive as between the insurer and the assured, but not as between the insurer and broker.

**Loss And Abandonment****55. Included and excluded losses.-**

- (1) Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.
- (2) In particular -
  - (a) The insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;
  - (b) Unless the policy otherwise provides, the insurer on ship or goods is not liable for any loss proximately caused by delay, although the delay be caused by a peril insured against;
  - (c) Unless the policy otherwise provides, the insurer is not liable for ordinary wear and tear, ordinary leakage and breakage, inherent vice or nature of the subject-matter insured, or for any loss proximately caused by rats or vermin, or for any injury to machinery not proximately caused by maritime perils.

**56. Partial and total loss.-**

- (1) A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss.
- (2) A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss.

- (3) Unless a different intention appears from the terms of the policy, an insurance against total loss includes a constructive, as well as an actual, total loss.
- (4) Where the assured brings an action for a total loss and the evidence proves only a partial loss, he may, unless the policy otherwise provides, recover for a partial loss.
- (5) Where goods reach their destination in specie, but by reason of obliteration of marks, or otherwise, they are incapable of identification, the loss, if any, is partial, and not total.

**57. Actual total loss.-**

- (1) Where the subject-matter insured is destroyed, or so damaged as to cease to be a thing of the kind insured, or where the assured is irretrievably deprived thereof, there is an actual total loss.
- (2) In the case of an actual total loss no notice of abandonment need be given.

**58. Missing ship.-**

Where the ship concerned in the adventure is missing, and after the lapse of a reasonable time no news of her has been received, an actual total loss may be presumed.

**59. Effect of transhipment, etc.-**

Where, by a peril insured against, the voyage is interrupted at an intermediate port or place, under such circumstances as, apart from any special stipulation in the contract of affreightment, to justify the master in landing and reshipping the goods or other moveables, or in transhipping them, and sending them on to their destination, the liability of the insurer continues, notwithstanding the landing or transhipment.

**60. Constructive total loss defined.-**

- (1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not



be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

(2) In particular, there is a constructive total loss-

(i) Where the assured is deprived of the possession of his ship or goods by a peril insured against, and (a) it is unlikely that he can recover the ship or goods, as the case may be, or (b) the cost of recovering the ship or goods, as the case may be, would exceed their value when recovered; or

(ii) In the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired. In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or

(iii) In the case of damage to goods, where the cost of repairing the damage and forwarding the goods to their destination would exceed their value on arrival.

#### **61. Effect of constructive total loss.-**

Where there is a constructive total loss the assured may either treat the loss as a partial loss, or abandon the subject-matter insured to the insurer and treat the loss as if it were an actual total loss.

#### **62. Notice of abandonment.-**

(1) Subject to the provisions of this section, where the assured elects to abandon the subject-matter insured to the insurer, he must give notice of abandonment. If he fails to do so the loss can only be treated as a partial loss.

(2) Notice of abandonment may be given in writing, or by word of mouth, or partly in writing and partly by word of mouth, and may be given in any terms

which indicate the intention of the assured to abandon his insured interest in the subject-matter insured unconditionally to the insurer.

- (3) Notice of abandonment must be given with reasonable diligence after the receipt of reliable information of the loss, but where the information is of a doubtful character the assured is entitled to a reasonable time to make inquiry.
- (4) Where notice of abandonment is properly given, the rights of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment.
- (5) The acceptance of an abandonment may be either express or implied from the conduct of the insurer. The mere silence of the insurer after notice is not acceptance
- (6) Where notice of abandonment is accepted the abandonment is irrevocable. The acceptance of the notice conclusively admits liability for the loss and the sufficiency of the notice.
- (7) Notice of abandonment is unnecessary where, at the time when the assured receives information of the loss, there would be no possibility of benefit to the insurer if notice were given to him.
- (8) Notice of abandonment may be waived by the insurer.
- (9) Where an insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him.

### **63. Effect of abandonment.-**

- (1) Where there is a valid abandonment the insurer is entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter insured, and all proprietary rights incidental thereto.
- (2) Upon the abandonment of a ship, the insurer thereof is entitled to any freight in course of being earned, and which is earned by her subsequent to the casualty causing the loss, less the expenses of earning it incurred after the casualty; and, where the ship is carrying the owner's goods, the insurer is entitled to a reasonable remuneration for the carriage of them subsequent to the casualty causing the loss.

## **Partial Losses (Including Salvage and General Average and Particular Charges)**

### **64. Particular average loss.-**

- (1) A particular average loss is a partial loss of the subject-matter insured, caused by a peril insured against, and which is not a general average loss.
- (2) Expenses incurred by or on behalf of the assured for the safety or preservation of the subject-matter insured, other than general average and salvage charges, are called particular charges. Particular charges are not included in particular average.

### **65. Salvage charges.-**

- (1) Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.
- (2) 'Salvage charges' means the charges recoverable under maritime law by a salvor independently of contract. They do not include the expenses of services in the nature of salvage rendered by the assured or his agents, or any person employed for hire by them, for the purpose of averting a peril insured against. Such expenses, where properly incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred.

### **66. General average loss.-**

- (1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.
- (2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.
- (3) Where there is a general average loss, the party on whom it falls is entitled, subject to the conditions imposed by maritime law, to a rateable contribution

from the other parties interested, and such contribution is called a general average contribution.

- (4) Subject to any express provision in the policy, where the assured has incurred a general average expenditure, he may recover from the insurer in respect of the proportion of the loss which falls upon him; and, in the case of a general average sacrifice, he may recover from the insurer in respect of the whole loss without having enforced his right of contribution from the other parties liable to contribute.
- (5) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable to pay, a general average contribution in respect of the subject insured, he may recover therefor from the insurer.
- (6) In the absence of express stipulation, the insurer is not liable for any general average loss or contribution where the loss was not incurred for the purpose of avoiding, or in connection with the avoidance of, a peril insured against.
- (7) Where ship, freight, and cargo, or any two of those interests, are owned by the same assured, the liability of the insurer in respect of general average losses or contributions is to be determined as if those subjects were owned by different persons.

### **Measure Of Indemnity**

#### **67. Extent of liability of insurer for loss.-**

- (1) The sum which the assured can recover in respect of a loss on a policy by which he is insured, in the case of an unvalued policy to the full extent of the insurable value, or, in the case of a valued policy to the full extent of the value fixed by the policy is called the measure of indemnity.
- (2) Where there is a loss recoverable under the policy, the insurer, or each insurer if there be more than one, is liable for such proportion of the measure of indemnity as the amount of his subscription bears to the value fixed by the policy in the case of a valued policy, or to the insurable value in the case of an unvalued policy.

**68. Total loss.-**

Subject to the provisions of this Act and to any express provision in the policy, where there is a total loss of the subject-matter insured,-

- (1) If the policy be a valued policy, the measure of indemnity is the sum fixed by the policy:
- (2) If the policy be an unvalued policy, the measure of indemnity is the insurable value of the subject-matter insured.

**69. Partial loss of ship.-**

Where a ship is damaged, but is not totally lost, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:

- (1) Where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty:
- (2) Where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the un-repaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above:
- (3) Where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the un-repaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

**70. Partial loss of freight.-**

Subject to any express provision in the policy, where there is a partial loss of freight, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the proportion of freight lost by the assured bears to the whole freight at the risk of the assured under the policy

**71. Partial loss of goods, merchandise, etc.-**

Where there is a partial loss of goods, merchandise or other moveables, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy, is as follows:

- (1) Where part of the goods, merchandise or other moveables insured by a valued policy is totally lost, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy as the insurable value of the part lost bears to the insurable value of the whole, ascertained as in the case of an unvalued policy:
- (2) Where part of the goods, merchandise, or other moveables insured by an unvalued policy is totally lost, the measure of indemnity is the insurable value of the part lost, ascertained as in case of total loss:
- (3) Where the whole or any part of the goods or merchandise insured has been delivered damaged at its destination, the measure of indemnity is such proportion of the sum fixed by the policy in the case of a valued policy, or of the insurable value in the case of an unvalued policy, as the difference between the gross sound and damaged value at the place of arrival bears to the gross sound value:
- (4) 'Gross value' means the wholesale price, or, if there be no such price, the estimated value, with, in either case, freight, landing charges, and duty paid beforehand; provided that, in the case of goods or merchandise customarily sold in bond, the bonded price is deemed to be the gross value. 'Gross proceeds' means the actual price obtained at a sale where all charges on sale are paid by the sellers.

**72. Apportionment of valuation.-**

- (1) Where different species of property are insured under a single valuation, the valuation must be apportioned over the different species in proportion to their respective insurable values, as in the case of an unvalued policy. The insured value of any part of a species is such proportion of the total insured value of the same as the insurable value of the part bears to the insurable value of the whole ascertained in both cases as provided by this Act.

- (2) Where a valuation has to be apportioned, and particulars of the prime cost of each separate species, quality, or description of goods cannot be ascertained, the division of the valuation may be made over the net arrived sound values of the different species, qualities, or descriptions of goods.

### **73. General average contributions and salvage charges.-**

- (1) Subject to any express provision in the policy, where the assured has paid, or is liable for, any general average contribution, the measure of indemnity is the full amount of such contribution, if the subject-matter liable to contribution is insured for its full contributory value, or if only part of it be insured, the indemnity payable by the insurer must be reduced in proportion to the under insurance, and where there has been a particular average loss which constitutes a deduction from the contributory value, and for which the insurer is liable, that amount must be deducted from the insured value in order to ascertain what the insurer is liable to contribute.
- (2) Where the insurer is liable for salvage charges the extent of his liability must be determined on the like principle.

### **74. Liabilities to third parties.-**

Where the assured has effected an insurance in express terms against any liability to a third party, the measure of indemnity, subject to any express provision in the policy is the amount paid or payable by him to such third party in respect of such liability.

### **75. General provisions as to measure of indemnity.-**

- (1) Where there has been a loss in respect of any subject-matter not expressly provided for in the foregoing provisions of this Act, the measure of indemnity shall be ascertained, as nearly as may be, in accordance with those provisions, in so far as applicable to the particular case.
- (2) Nothing in the provisions of this Act relating to the measure of indemnity shall affect the rules relating to double insurance, or prohibit the insurer from disproving interest wholly or in part, or from showing that at the time of the

loss the whole or any part of the subject-matter insured was not at risk under the policy.

#### **76. Particular average warranties.-**

- (1) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, the assured cannot recover for a loss of part, other than a loss incurred by a general average sacrifice, unless the contract contained in the policy be apportionable; but, if the contract be apportionable, the assured may recover for a total loss of any apportionable part.
- (2) Where the subject-matter insured is warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage, the insurer is nevertheless liable for salvage charges, and for particular charges and other expenses properly incurred pursuant to the provisions of the suing and labouring clause in order to avert a loss insured against.
- (3) Unless the policy otherwise provides, where the subject-matter insured is warranted free from particular average under a specified percentage, a general average loss cannot be added to a particular average loss to make up the specified percentage.
- (4) For the purpose of ascertaining whether the specified percentage has been reached, regard shall be had only to the actual loss suffered by the subject-matter insured. Particular charges and the expenses of and incidental to ascertaining and proving the loss must be excluded.

#### **77. Successive losses.-**

- (1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.
- (2) Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss: Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and labouring clause.



**78. Suing and labouring clause.-**

- (1) Where the policy contains a suing and labouring clause, the engagement thereby entered into is deemed to be supplementary to the contract of insurance, and the assured may recover from the insurer any expenses properly incurred pursuant to the clause, notwithstanding that the insurer may have paid for a total loss, or that the subject-matter may have been warranted free from particular average, either wholly or under a certain percentage.
- (2) General average losses and contributions and salvage charges, as defined by this Act, are not recoverable under the suing and labouring clause.
- (3) Expenses incurred for the purpose of averting or diminishing any loss not covered by the policy are not recoverable under the suing and labouring clause
- (4) It is the duty of the assured and his agents, in all cases, to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss.

**Rights Of Insurer On Payment****79. Right of subrogation.-**

- (1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.
- (2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

**80. Right of contribution.-**

- (1) Where the assured is over-insured by double insurance, each insurer is bound, as between himself and the other insurers, to contribute rateably to the loss in proportion to the amount for which he is liable under his contract.
- (2) If any insurer pays more than his proportion of the loss, he is entitled to maintain an action for contribution against the other insurers, and is entitled to the like remedies as a surety who has paid more than his proportion of the debt

**81. Effect of under insurance.-**

Where the assured is insured for an amount less than the insurable value or, in the case of a valued policy, for an amount less than the policy valuation, he is deemed to be his own insurer in respect of the uninsured balance.



Return Of Premium

**82. Enforcement of return.-**

Where the premium or a proportionate part thereof is, by this Act, declared to be returnable,-

- (a) If already paid, it may be recovered by the assured from the insurer; and
- (b) If unpaid, it may be retained by the assured or his agent.

**83. Return by agreement.-**

Where the policy contains a stipulation for the return of the premium, or a proportionate part thereof, on the happening of a certain event, and that event happens, the premium, or, as the case may be, the proportionate part thereof, is thereupon returnable to the assured.

**84. Return for failure of consideration.-**

- (1) Where the consideration for the payment of the premium totally fails, and there has been no fraud or illegality on the part of the assured or his agents, the premium is thereupon returnable to the assured.

(2) Where the consideration for the payment of the premium is apportionable and there is a total failure of any apportionable part of the consideration, a proportionate part of the premium is, under the like conditions, thereupon returnable to the assured.

(3) In particular-

(a) Where the policy is void, or is avoided by the insurer as from the commencement of the risk, the premium is returnable, provided that there has been no fraud or illegality on the part of the assured; but if the risk is not apportionable, and has once attached, the premium is not returnable;

(b) Where the subject-matter insured, or part thereof, has never been imperilled, the premium, or, as the case may be, a proportionate part thereof, is returnable;

Provided that where the subject-matter has been insured 'lost or not lost' and has arrived in safety at the time when the contract is concluded, the premium is returnable unless, at such time, the insurer knew of the safe arrival.

(c) Where the assured has no insurable interest throughout the currency of the risk, the premium is returnable, provided that this rule does not apply to a policy effected by way of gaming or wagering;

(d) Where the assured has a defeasible interest which is terminated during the currency of the risk, the premium is not returnable;

(e) Where the assured has over-insured under an unvalued policy, a proportionate part of the several premiums is returnable;

(f) Subject to the foregoing provisions, where the assured has over-insured by double insurance, a proportionate part of the several premiums is returnable;

Provided that, if the policies are effected at different times, and any earlier policy has at any time borne the entire risk, or if a claim has been paid on the policy in respect of the full sum insured thereby, no premium is returnable in respect of that policy, and when the double insurance is effected knowingly by the assured no premium is returnable.

## Mutual Insurance

### 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.
- (2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.
- (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.
- (4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

Supplemental

### 86. Ratification by assured.-

Where a contract of marine insurance is in good faith effected by one person on behalf of another, the person on whose behalf it is effected may ratify the contract even after he is aware of a loss.

### 87. Implied obligations varied by agreement or usage.-

- (1) Where any right, duty, or liability would arise under a contract of marine insurance by implication of law, it may be negatived or varied by express agreement, or by usage, if the usage be such as to bind both parties to the contract
- (2) The provisions of this section extend to any right, duty, or liability declared by this Act which may be lawfully modified by agreement.

**88. Reasonable time, &c. a question of fact.-**

Where by this Act any reference is made to reasonable time, reasonable premium, or reasonable diligence, the question what is reasonable is a question of fact.

**89. Slip as evidence.-**

Where there is a duly stamped policy, reference may be made, as heretofore, to the slip or covering note, in any legal proceeding.

**90. Interpretation of terms.-**

In this Act, unless the context or subject-matter otherwise requires,-

'Action' includes counter-claim and set off:

'Freight' includes the profit derivable by a shipowner from the employment of his ship to carry his own goods or moveables, as well as freight payable by a third party, but does not include passage money:

'Moveables' means any moveable tangible property, other than the ship, and includes money, valuable securities, and other documents:

'Policy' means a marine policy.

**91. Savings.-**

(1) Nothing in this Act, or in any repeal effected thereby, shall affect -

- (a) the provisions of the Stamp Act 1891, or any enactment for the time being in force relating to the revenue;
- (b) the provisions of the Companies Act 1862, or any enactment amending or substituted for the same;
- (c) the provisions of any statute not expressly repealed by this Act.

(2) The rules of the common law including the law merchant, save in so far as they are inconsistent with the express provision of this Act, shall continue to apply to contracts of marine insurance.

92. This section was repealed by the Statute Law Revision Act 1927

93. This section was repealed by the Statute Law Revision Act 1927

**94. Short title.-**

This Act may be cited as the Marine Insurance Act 1906



**ผนวก ข.**

ร่าง

พระราชบัญญัติ

การประกันภัยทางทะเล

พ.ศ. ....

-----

.....

.....

.....

.....

.....

โดยที่เป็นการสมควรมีกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล

.....

.....

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ....”

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับในวันถัดจากวันประกาศในราชกิจจานุเบกษาเป็นต้นไป

มาตรา 3 ในพระราชบัญญัตินี้

"ความเสียหายทางทะเล" หมายความว่า

(ก) กรณีที่เรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใด ๆ อาจเผชิญภัยทางทะเล

(ข) กรณีที่รายได้หรือเงินที่จะพึงได้ต้องตกอยู่ในอันตรายจากการที่เรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใด ๆ ต้องเผชิญภัยทางทะเล ไม่ว่ารายได้หรือเงินที่จะพึงได้นั้นจะเป็นค่าระวาง ค่า

โดยสาร คำบำเหน็จ กำไรหรือประโยชน์อย่างอื่นซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้ หรือหลักประกัน สำหรับเงินล่วงหน้า เงินกู้หรือเงินทอรองจ่าย

(ค) กรณีที่เจ้าของเรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใดๆ หรือบุคคลอื่นที่มีส่วนได้เสียหรือที่ต้องรับผิดชอบเรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใดๆ อาจต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกเนื่องจากภัยทางทะเล

"ภัยทางทะเล" หมายความว่า ภัยอันเกิดหรือเป็นผลมาจากการเดินเรือในทะเล อันได้แก่ ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล อัคคีภัย ภัยสงคราม โจรกรรม การกระทำของโจรสลัด การจับกุม กัก ยึด หรือหน่วงเหนี่ยวซึ่งกระทำโดยผู้มีอำนาจปกครองรัฐหรือดินแดน การโยนของทิ้งทะเล การจงใจ ละเมิดของคนประจำเรือต่อเจ้าของเรือ และภัยอื่นใดในลักษณะเดียวกัน และภัยใดๆ ที่ระบุไว้ใน กรมธรรม์ประกันภัย

"ค่าระวาง" หมายความว่ารวมถึง ประโยชน์ที่เจ้าของเรือได้รับจากการใช้เรือของตนบรรทุก ของหรือสังหาริมทรัพย์ของตนเอง ค่าระวางที่ชำระโดยบุคคลภายนอก แต่ไม่รวมถึงค่าโดยสาร

"เรือ" หมายความว่ารวมถึง ตัวเรือ วัสดุอุปกรณ์เรือ สัมภาระและเสบียงสำหรับคนประจำเรือ ในกรณีที่ใช้เรือในการค้าโดยเฉพาะ ให้รวมถึงสิ่งติดตั้งตามปกติต่างๆ ที่จำเป็นสำหรับการค้านั้น

มาตรา 4 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญาประกันภัยทางทะเลที่คู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่าย ใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย

มาตรา 5 บรรดาบทกฎหมาย กฎหรือข้อบังคับอื่นในส่วนที่มีบัญญัติไว้แล้วใน พระราชบัญญัตินี้หรือขัดแย้งกับบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้แทน

มาตรา 6 คดีเกี่ยวกับสิทธิเรียกร้องที่เกิดจากสัญญาประกันภัยทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้ ให้เสนอต่อศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ



มาตรา 7 เว้นแต่จะได้กำหนดไว้โดยชัดแจ้งเป็นอย่างอื่นในกรมธรรม์ประกันภัย การตีความ ถ้อยคำในกรมธรรม์ประกันภัยให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนดไว้ในภาคผนวกแนบท้าย พระราชบัญญัตินี้

มาตรา 8 ให้รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้ รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้

### หมวด 1

#### สัญญาประกันภัยทางทะเล

มาตรา 9 สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยรับที่จะชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่ได้ตกลงกัน เพื่อวินาศภัยอันเกิด จากความเสียหายทางทะเล (Section 1 MIA)

มาตรา 10 ความเสียหายทางทะเลใดๆ ที่ชอบด้วยกฎหมายอาจเป็นวัตถุประสงค์แห่งสัญญา ประกันภัยทางทะเลตามพระราชบัญญัตินี้ได้ (Section 3 (1) MIA)

มาตรา 11 ในกรณีที่มีประเพณีปฏิบัติทางการค้าหรือได้ตกลงกันไว้โดยชัดแจ้งในสัญญา สัญญาประกันภัยทางทะเลย่อมขยายให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อวินาศภัยอันอาจเกิด จากภัยทางน้ำ ทางบกหรือทางอากาศซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการเดินทะเล (Section 2 (1) MIA)

มาตรา 12 ในกรณีที่ทำสัญญาประกันภัยทางทะเลให้คุ้มครองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อหรือ การปล่อยลงน้ำ หรือคุ้มครองความเสียหายใดๆ ซึ่งคล้ายคลึงกับความเสียหายทางทะเล ให้นำความ ในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับโดยอนุโลม (Section 2 (2) MIA)

มาตรา 13 สัญญาประกันภัยทางทะเลเกิดขึ้นเมื่อผู้รับประกันภัยได้แสดงเจตนาสนองตอบ คำเสนอของผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าจะได้มีการออกกรมธรรม์ประกันภัยในเวลานั้นหรือไม่ก็ตาม

ในกรณีเป็นที่สงสัยเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเล คู่กรณีอาจอ้างสลีป บันทึกการให้ความคุ้มครอง หรือบันทึกข้อตกลงในการทำสัญญาตามประเพณีทางการค้าที่มีชื่อเรียกอย่างอื่นเป็นหลักฐานก็ได้ (**Section 21 MIA**)

มาตรา 14 เมื่อเกิดสัญญาประกันภัยทางทะเล ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องออกกรมธรรม์ประกันภัย และผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องชำระเบี้ยประกันภัย

การออกกรมธรรม์ประกันภัยและการชำระเบี้ยประกันภัยให้เป็นไปตามบทบัญญัติในหมวดเบี้ยประกันภัย

มาตรา 15 ข้อตกลงหรือเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยทางทะเล ถ้ามิได้ทำให้ปรากฏไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย จะรับฟังเป็นพยานหลักฐานมิได้ (**Section 22 MIA**)

มาตรา 16 ผู้รับประกันภัยอาจตกลงให้ความคุ้มครองเปิด โดยมีการระบุวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัย อัตราเบี้ยประกันภัยไว้ด้วยข้อความอย่างกว้าง ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะแจ้งรายละเอียดอย่างอื่นเกี่ยวกับวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยโดยเฉพาะเจาะจงให้ในภายหลัง เพื่อให้ผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับวัตถุประสงค์ที่แจ้งดังกล่าว

ให้นำบทบัญญัติเกี่ยวกับกรมธรรม์ประกันภัยแบบลอยตัวมาใช้บังคับกับความคุ้มครองเปิดโดยอนุโลม

มาตรา 17 ในกรณีที่บุคคลหนึ่งเข้าทำสัญญาประกันภัยทางทะเลแทนบุคคลอื่นโดยสุจริต บุคคลผู้ที่สัญญาได้กระทำขึ้นในนามของตนอาจให้สัตยาบันแก่สัญญานั้นก็ได้

การให้สัตยาบันตามวรรคหนึ่งอาจกระทำภายหลังจากที่บุคคลดังกล่าวจะได้ทราบถึงความเสียหายแล้วก็ได้ (**Section 86 MIA**)

## หมวด 2

### การเปิดเผยข้อความจริงและคำแถลง

มาตรา 18 สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาที่ตั้งอยู่บนพื้นฐานของความจริงอย่างยิ่ง หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่รักษาความจริงอย่างยิ่งก่อนทำสัญญา สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นโมฆียะ อีกฝ่ายหนึ่งอาจบอกล้างสัญญาได้

หากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดไม่รักษาความจริงอย่างยิ่งในระหว่างอายุสัญญา อีกฝ่ายหนึ่งอาจบอกเลิกสัญญาได้

การบอกเลิกสัญญาตามวรรคสามไม่กระทบต่อสิทธิและหน้าที่ของคู่สัญญาที่มีอยู่ก่อนหน้านั้น (Section 17 MIA)

มาตรา 19 ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญต่อผู้รับประกันภัย ก่อนที่สัญญาประกันภัยทางทะเลจะเกิดขึ้น (Section 18 (1) MIA)

ภายใต้บังคับมาตรา 20 ข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญที่ต้องเปิดเผย ได้แก่ ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยรู้หรือควรจะได้รู้ในทางคำปกติของตนซึ่งจะอาจจะได้จูงใจผู้ประกอบธุรกิจรับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือให้บอกปิดไม่ยอมทำสัญญา (Section 18 (2) MIA)

หากผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริงตามวรรคหนึ่ง สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นโมฆียะ ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาได้ (Section 18 (1) MIA)

มาตรา 20 ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องเปิดเผยข้อความจริงดังต่อไปนี้ เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะได้อสอบถาม

- (1) ข้อความจริงซึ่งแสดงถึงการเสี่ยงภัยที่ลดลง
- (2) ข้อความจริงซึ่งผู้รับประกันภัยได้รู้หรือควรจะได้รู้ในทางคำปกติของตน หรือเป็นที่รู้จักกันอยู่โดยทั่วไป
- (3) ข้อความจริงซึ่งผู้รับประกันภัยได้สละสิทธิที่จะขอให้ผู้เอาประกันภัยเปิดเผย
- (4) ข้อความจริงซึ่งไม่จำเป็นต้องเปิดเผยเพราะเหตุที่มีคำรับรองโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายอยู่แล้ว (Section 18 (3) MIA)

มาตรา 21 ภายใต้บังคับมาตรา 20 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันภัยโดยผ่านตัวแทน ตัวแทนนั้นจะต้องเป็นผู้เปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญดังต่อไปนี้แก่ผู้รับประกันภัย

(1) ข้อความจริงที่ตนรู้หรือควรจะได้รู้ในทางคำปกติของการเป็นตัวแทน หรือข้อความจริงที่ควรจะได้มีการแจ้งให้ตัวแทนทราบ

(2) ข้อความจริงซึ่งผู้เอาประกันจำเป็นต้องเปิดเผย เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยทราบถึงข้อความจริงนั้นช้าเกินกว่าที่จะแจ้งให้ตัวแทนทราบ **(Section 19 MIA)**

มาตรา 22 ข้อความจริงตามมาตรา 19 มาตรา 20 และมาตรา 21 หมายความว่ารวมถึง ข้อมูลข่าวสารที่ส่งให้ผู้เอาประกันภัยหรือที่ผู้เอาประกันภัยได้รับ **(Section 18 (5) MIA)**

มาตรา 23 คำแถลงอันเป็นสาระสำคัญของผู้เอาประกันภัยและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อผู้รับประกันภัยในระหว่างการเจรจาทำสัญญาประกันภัยทางทะเลและก่อนที่สัญญาจะเกิดขึ้นจะต้องเป็นความจริง หากมีการแถลงข้อความอันเป็นเท็จ สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นโมฆียะ ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาได้ **(Section 20 (1) MIA)**

คำแถลงอันเป็นสาระสำคัญ ได้แก่ คำแถลงซึ่งอาจจะได้จูงใจผู้ประกอบธุรกิจรับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือให้บอกปิดไม่ยอมทำสัญญา **(Section 20 (2) MIA)**

คำแถลงอาจเป็นการแสดงข้อเท็จจริง การคาดหมายหรือความเชื่อก็ได้ **(Section 20 (3) MIA)**

มาตรา 24 ในกรณีที่คำแถลงเป็นการแสดงข้อเท็จจริงและมีข้อแตกต่างระหว่างคำแถลงนั้นและสิ่งที่ถูกต้องตามความเป็นจริง แต่หากผู้ประกอบธุรกิจรับประกันภัยไม่ถือว่าข้อแตกต่างนั้นเป็นสาระสำคัญ ให้ถือว่าคำแถลงนั้นเป็นความจริง **(Section 20 (4) MIA)**

ในกรณีที่คำแถลงเป็นการคาดหมายหรือความเชื่อ ให้ถือว่าเป็นความจริงเมื่อได้กระทำโดยสุจริต **(Section 20 (5) MIA)**

มาตรา 25 การเพิกถอนหรือแก้ไขคำแถลงอาจกระทำได้ไม่ว่า ณ เวลาใดๆ ก่อนที่สัญญาประกันภัยทางทะเลจะเกิดขึ้น **(Section 20 (6) MIA)**

### หมวด 3

#### ส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้

มาตรา 26 ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่ทำสัญญาประกันภัย แต่สัญญาอันนั้นจะต้องทำขึ้นโดยคาดหมายได้ว่าตนจะได้มาซึ่งส่วนได้เสียเช่นนั้น **(Section 6 (1) และ 4 (2) (a) MIA)**

หากสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ทำขึ้นโดยที่ผู้เอาประกันภัยไม่อาจคาดหมายได้ว่าตนจะได้มาซึ่งส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ สัญญาประกันภัยนั้นเป็นโมฆะ **(Section 4 (2) (a) MIA)**

มาตรา 27 ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่ความเสียหายเกิดขึ้นจึงจะมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทน **(Section 6 (1) MIA)**

ในกรณีทำสัญญาประกันภัยโดยมีเงื่อนไขว่าผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองแม้ว่าในขณะที่เอาประกันภัยวัตถุที่เอาประกันภัยได้เกิดความเสียหายแล้ว เช่น “เสียหายหรือไม่เสียหาย” ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแม้ว่าตนจะได้มาซึ่งส่วนได้เสียภายหลังจากความเสียหายเกิดขึ้นแล้ว เว้นแต่ปรากฏว่าในเวลาที่ทำสัญญานั้นผู้เอาประกันภัยได้ทราบถึงความเสียหายนั้นอยู่แล้วและผู้รับประกันภัยยังไม่ทราบ **(Section 6 (1) para 2 MIA)**

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเวลาที่เกิดความเสียหาย ผู้เอาประกันภัยจะไม่สามารถได้มาซึ่งส่วนได้เสียจากการกระทำใดๆ ภายหลังจากที่ตนได้ทราบถึงความเสียหายแล้ว **(Section 6 (2) MIA)**

มาตรา 28 บุคคลผู้มีนิติสัมพันธ์หรือความผูกพันใดๆ ที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงภัยทางทะเลหรือกับทรัพย์สินอย่างหนึ่งอย่างใดที่ต้องเสี่ยงภัยทางทะเล ซึ่งเป็นผลทำให้ตนอาจได้รับประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินนั้นปลอดภัยหรือเดินทางถึงตามกำหนด หรือเป็นผลให้ตนอาจต้องเสื่อมสิทธิจากการที่ทรัพย์สินนั้นสูญหาย เสียหาย หรือถูกกักเอาไว้ หรืออาจต้องรับผิดชอบเพื่อกรณีดังกล่าวย่อมมีส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ **(Section 5 (2) MIA)**

ส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ของบุคคลตามวรรคหนึ่งอาจเป็นส่วนได้เสียที่อาจ  
 ลบล้างได้ ส่วนได้เสียที่ไม่แน่นอน หรือส่วนได้เสียบางส่วนก็ได้ (**Section 7 (1) และ Section 8  
 MIA**)

มาตรา 29 บุคคลดังต่อไปนี้เป็นผู้มีส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ด้วย

(1) ผู้ซื้อของ ในการเอาประกันภัยของนั้น แม้ว่าผู้ซื้อจะมีสิทธิเลือกที่จะปฏิเสธไม่รับของนั้น  
 หรือปฏิบัติต่อของนั้นเสมือนหนึ่งว่าของอยู่ในความเสี่ยงภัยของผู้ขาย เพราะเหตุที่ผู้ขายส่งมอบ  
 ชักช้าหรือเหตุอื่น (**Section 7 (2) MIA**)

(2) ผู้รับประกันภัยภายใต้สัญญาประกันภัยทางทะเล ในการเอาประกันภัยต่อความเสี่ยงภัย  
 ของตน ทั้งนี้ ผู้เอาประกันภัยเดิมย่อมไม่มีสิทธิหรือส่วนได้เสียในส่วนของการเอาประกันภัยต่อ  
 เช่นว่านั้น เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น (**Section 9 MIA**)

(3) ผู้ให้กู้ยืมเงินโดยมีเรือหรือสินค้าเป็นหลักประกัน ในการเอาประกันภัยเงินที่ให้กู้ยืมนั้น  
 (**Section 10 MIA**)

(4) นายเรือหรือคนประจำเรือ ในการเอาประกันภัยค่าจ้างของตน (**Section 11 MIA**)

(5) บุคคลที่จ่ายค่าระวางล่วงหน้า ในการเอาประกันภัยค่าระวางที่จ่ายล่วงหน้าไป ทั้งนี้  
 เพียงเท่าจำนวนค่าระวางที่จะไม่ได้รับชำระคืนหากเกิดความเสียหายขึ้น (**Section 12 MIA**)

(6) ผู้เอาประกันภัย ในการเอาประกันภัยในค่าธรรมเนียมต่างๆ ของการประกันภัยที่ตน  
 อาจทำขึ้น (**Section 13 MIA**)

มาตรา 30 ผู้รับจ้างนอง ผู้รับตราส่ง หรือบุคคลอื่นซึ่งมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยจะ  
 เอาประกันวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นในนามและเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่นซึ่งมีส่วนได้เสียในวัตถุที่  
 เอาประกันภัยอันเดียวกันก็ได้ และจะเอาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของตนเองด้วยก็ได้ (**Section 14  
 (2) MIA**)

ถ้าวัตถุที่เอาประกันภัยตกอยู่ภายใต้สัญญาจ้างนอง ผู้จ้างนองจะมีส่วนได้เสียเต็มตามมูลค่า  
 ของวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น และผู้รับจ้างนองจะมีส่วนได้เสียตามจำนวนเงินที่ค้างชำระหรือที่จะถึง  
 กำหนดชำระภายใต้สัญญาจ้างนองนั้น (**Section 14 (1) MIA**)

เจ้าของเรือ ของ หรือสังหาริมทรัพย์ที่อาจเผชิญภัยทางทะเลจะมีส่วนได้เสียเต็มตามมูลค่าของทรัพย์สินนั้น แม้ว่าจะมีบุคคลภายนอกได้ตกลงว่าจะชดใช้หรือต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่เจ้าของทรัพย์สินนั้นเมื่อเกิดความเสียหายก็ตาม **(Section 14 (3) MIA)**

มาตรา 31 การโอนส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยไม่เป็นผลให้สิทธิต่างๆ ของผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยโอนไปยังผู้รับโอน เว้นแต่จะได้ออกโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายไว้กับผู้รับโอนว่าให้มีผลเช่นนั้น

บทบัญญัติในวรรคหนึ่งไม่กระทบกระเทือนถึงการโอนส่วนได้เสียโดยผลของกฎหมาย **(Section 15 MIA)**

#### หมวด 4

#### มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้

มาตรา 32 หากมิได้ระบุไว้โดยชัดแจ้งเป็นอย่างอื่นในกรมธรรม์ประกันภัย ให้คิดมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของวัตถุที่เอาประกันภัยดังนี้

(1) ในการประกันภัยเรือ ได้แก่ มูลค่าของเรือในเวลาเริ่มเสี่ยงภัย รวมถึงอุปกรณ์เรือเสบียงและของใช้สำหรับคนประจำเรือ เงินที่ได้จ่ายไปล่วงหน้าเป็นค่าจ้างคนประจำเรือ และค่าใช้จ่ายอย่างอื่นที่ได้ใช้ไปเพื่อการทำให้เรือเหมาะสมกับการเดินทางหรือการเสี่ยงภัยตามความมุ่งหมายแห่งกรมธรรม์ประกันภัย บวกด้วยค่าธรรมเนียมในการประกันภัยสิ่งต่างๆ ข้างต้นทั้งหมด

ในกรณีเป็นเรือที่ใช้ในการค้าอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ มูลค่าเรือให้รวมถึงสิ่งติดตั้งต่างๆ ตามปกติที่จำเป็นสำหรับการค้านั้นด้วย

(2) ในการประกันภัยค่าระวาง ไม่ว่าจะได้จ่ายล่วงหน้าไปแล้วหรือไม่ก็ตาม ได้แก่ จำนวนค่าระวางที่ผู้เอาประกันภัยต้องเสี่ยงภัย บวกด้วยค่าธรรมเนียมในการประกันภัย

(3) ในการประกันภัยของหรือสินค้า ได้แก่ ราคาทุนแห่งของหรือสินค้านั้นบวกด้วยค่าขนส่งและค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับภาระขนส่งและค่าธรรมเนียมในการประกันภัยในสิ่งต่างๆ ข้างต้นทั้งหมด

(4) ในการประกันภัยวัตถุอื่นใด ได้แก่ จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยต้องเสี่ยงภัยในเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครอง บวกด้วยค่าธรรมเนียมในการประกันภัย (**Section 16 MIA**)

## หมวด 5

### กรมธรรม์ประกันภัย

มาตรา 33 กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลพึงแสดงรายการดังต่อไปนี้

- (1) ชื่อผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลซึ่งเข้าทำสัญญาในนามของผู้เอาประกันภัย
- (2) วัตถุที่เอาประกันภัยและภัยซึ่งผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง
- (3) เทียบเดินทาง และ/หรือกำหนดระยะเวลาที่เอาประกันภัย
- (4) จำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัย
- (5) ชื่อผู้รับประกันภัย (**Section 23 MIA**)

กรมธรรม์ประกันภัยที่ออกโดยผู้รับประกันภัยโดยมีรายการไม่ครบตามที่ระบุไว้ตามวรรคหนึ่งยังคงมีฐานะเป็นกรมธรรม์ประกันภัย

มาตรา 34 กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลจะต้องลงลายมือชื่อผู้รับประกันภัยหรือบุคคลที่ผู้รับประกันภัยมอบหมาย

ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไปได้ลงลายมือชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ให้ถือว่าการลงลายมือชื่อของผู้รับประกันภัยแต่ละรายเป็นการทำสัญญาประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยแยกต่างหากจากกัน เว้นแต่จะมีข้อความแสดงให้เห็นชัดเจนเป็นอย่างอื่น (**Section 24 MIA**)

เพื่อประโยชน์แห่งมาตรานี้ ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยใช้การประทับตราหรือวิธีการอื่นแทนการลงลายมือชื่ออยู่เป็นปกติ ให้ถือว่าการประทับตราหรือวิธีการดังกล่าวเป็นการลงลายมือชื่อของผู้รับประกันภัย

มาตรา 35 รายละเอียดของวัตถุที่เอาประกันภัยที่จะระบุในกรมธรรม์ประกันภัยต้องมีความชัดเจนตามสมควร โดยคำนึงถึงประเพณีปฏิบัติของการระบุรายละเอียดวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นๆ



แต่ไม่จำเป็นต้องระบุสภาพและขนาดของส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย  
**(Section 26 (1),(4) และ (2) MIA)**

หากกรมธรรม์ประกันภัยได้ระบุวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยไว้โดยใช้ข้อความอย่างกว้าง ให้ถือว่า  
 กรมธรรม์ประกันภัยนั้นมีผลใช้บังคับแก่ส่วนได้เสียที่ผู้เอาประกันภัยประสงค์ที่จะได้รับความ  
 ค้ำประกัน (Section 26 (3) MIA)

มาตรา 36 กรมธรรม์ประกันภัยที่ออกตามสัญญาการประกันภัยทางทะเลที่ให้ความคุ้มครอง  
 จากสถานที่แห่งหนึ่งไปยังสถานที่อีกแห่งหนึ่งหรือหลายแห่ง เรียกว่า "กรมธรรม์ประกันภัยแบบราย  
 เที่ยว" (Section 35 AUSTRALIAN MIA)

กรมธรรม์ประกันภัยที่ออกตามสัญญาการประกันภัยทางทะเลที่ให้ความคุ้มครองตาม  
 ระยะเวลาที่แน่นอน เรียกว่า "กรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดเวลา"

ในกรณีที่สัญญาประกันภัยทางทะเลให้ความคุ้มครองทั้งแบบรายเที่ยวและแบบกำหนดเวลา  
 ผู้รับประกันภัยอาจรวมความคุ้มครองไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียวกันได้ (Section 25 MIA)

มาตรา 37 กรมธรรม์ประกันภัยอาจจะระบุมูลค่าของวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยหรือไม่ก็ได้  
 กรมธรรม์ประกันภัยที่ระบุมูลค่าของวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยไว้ตามที่ได้มีการตกลงกัน เรียกว่า  
 "กรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า" (Section 27 (1) และ (2) MIA)

กรมธรรม์ประกันภัยที่ไม่ได้ระบุมูลค่าของวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยไว้ แต่จะกำหนดมูลค่าอัน  
 สามารถเอาประกันภัยได้ตามวิธีการที่ได้ระบุไว้ในหมวด 4 เรียกว่า "กรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่  
 กำหนดมูลค่า" (Section 28 MIA)

มาตรา 38 มูลค่าของวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยที่ได้ตกลงกันและระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยให้  
 ถือเป็นอันยุติระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยในเรื่องมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้  
 ไม่ว่าจะเป็นกรณีที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายสิ้นเชิงหรือความเสียหายบางส่วนก็ตาม เว้นแต่จะได้  
 กำหนดไว้เป็นอย่างอื่นในพระราชบัญญัตินี้หรือมีการฉ้อฉล

มูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยที่ได้ตกลงกันและระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยไม่เป็นอันยุติ สำหรับการวินิจฉัยว่าได้รับความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงตามหมวด 9 เกิดขึ้นหรือไม่ เว้นแต่ กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น (**Section 27 (3) และ (4) MIA**)

มาตรา 39 กรมธรรม์ประกันภัยที่แสดงการประกันภัยโดยใช้ข้อความอย่างกว้าง และจะมีการแจ้งชื่อเรือ หรือของหรือสิ่งหามทรัพย์ที่เผชิญภัยทางทะเล และรายละเอียดอย่างอื่นเกี่ยวกับการประกันภัยในภายหลัง เรียกว่า “กรมธรรม์ประกันภัยแบบลอยตัว” หรือ “กรมธรรม์ประกันภัยแบบเปิด”

การแจ้งรายละเอียดในภายหลัง ไม่ว่าจะครั้งเดียวหรือหลายครั้ง อาจกระทำได้โดยการสลักหลังกรมธรรม์ประกันภัยหรือด้วยวิธีการอย่างอื่นตามจารีตประเพณี

เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น การแจ้งรายละเอียดจะต้องกระทำตามลำดับของการขนส่งหรือการบรรทุกของลงเรือ

การแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับของจะต้องแสดงถึงบรรดาของทั้งหมดที่ขนส่งไปกับเรือภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย รวมถึงมูลค่าแห่งของนั้น

การแจ้งมูลค่าแห่งของหรือทรัพย์สินอย่างอื่นจะต้องกระทำโดยสุจริต การละเลยหรือแจ้งรายละเอียดผิดพลาดอาจแก้ไขให้ถูกต้องได้แม้ภายหลังที่เกิดความเสียหายหรือภายหลังจากที่ของมาถึงปลายทาง หากการละเลยหรือการแจ้งรายละเอียดผิดพลาดนั้นเกิดขึ้นโดยสุจริต

เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ถ้าปรากฏว่าเมื่อเกิดความเสียหายแก่ของหรือเมื่อของมาถึงปลายทางแล้วแต่ยังไม่มีแจ้งมูลค่าแห่งของ ให้ถือว่าเป็นกรมธรรม์ประกันภัยนั้นเป็นแบบไม่กำหนดมูลค่า (**Section 29 MIA**)

มาตรา 40 กรมธรรม์ประกันภัยยอมโอนกันได้ เว้นแต่จะมีข้อกำหนดชัดแจ้งว่าห้ามโอน

การโอนกรมธรรม์ประกันภัยอาจกระทำโดยการสลักหลังหรือตามจารีตประเพณี ไม่ว่าจะก่อนหรือหลังเกิดความเสียหาย

ในกรณีที่มีการโอนกรมธรรม์ประกันภัยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการโอนสิทธิประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้นให้แก่บุคคลอื่น ผู้รับโอนยอมมีสิทธิที่จะดำเนินคดีภายใต้กรมธรรม์

ประกันภัยนั้นได้ในนามของตนเอง และจำเลยก็ชอบที่จะยกข้อต่อสู้ใดๆ ตามสัญญาซึ่งตนจะพึงมี หากการดำเนินคดีนั้นได้กระทำโดยผู้ทำสัญญาประกันภัยขึ้นต่อผู้รับโอนนั้น (**Section 50 MIA**)

มาตรา 41 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้สละหรือสูญเสียส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย หากปรากฏว่าก่อนที่ผู้เอาประกันภัยจะสละหรือสูญเสียส่วนได้เสียนั้น ผู้เอาประกันภัยยังไม่ได้ตกลงโอนกรรมกรรมประกันภัยให้แก่บุคคลใด การโอนกรรมกรรมประกันภัยภายหลังการสละหรือสูญเสียส่วนได้เสียนั้นย่อมไม่มีผล

บทบัญญัติในวรรคหนึ่งไม่กระทบกระเทือนถึงการโอนกรรมกรรมประกันภัยภายหลังเกิดความเสียหาย (**Section 51 MIA**)

มาตรา 42 สัญญาประกันภัยทางทะเลใดกำหนดให้ออกกรรมกรรมประกันภัยโดยมีเงื่อนไขว่าผู้เอาประกันภัยจะมีส่วนได้เสียหรือไม่ก็ได้ หรือมีเงื่อนไขว่าไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับส่วนได้เสียอีก โดยถือว่าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียแล้วเมื่อมีการรับประกันภัย หรือมีเงื่อนไขไม่ให้ผู้รับประกันภัยได้รับประโยชน์จากซากทรัพย์ หรือมีเงื่อนไขโดยใช้ข้อความอื่นใดในทำนองเดียวกัน สัญญาประกันภัยนั้นเป็นโมฆะ (**Section 4 (2) (b) MIA**)

ในกรณีที่ปรากฏชัดว่าจะไม่มีซากทรัพย์จากการประกันภัย สัญญาประกันภัยจะกำหนดให้ออกกรรมกรรมประกันภัยโดยมีเงื่อนไขไม่ให้ผู้รับประกันภัยได้รับประโยชน์จากซากทรัพย์ก็ได้ (**Section 4 (2) para 2 MIA**)

## หมวด 6

### คำรับรอง

มาตรา 43 คำรับรอง ได้แก่ คำมั่นที่ผู้เอาประกันภัยรับว่าจะกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างหนึ่งอย่างใด หรือรับว่าเงื่อนไขอย่างหนึ่งอย่างใดจะเป็นผลสำเร็จ หรือยืนยันหรือปฏิเสธการมีอยู่ของสภาพข้อเท็จจริงอย่างหนึ่งอย่างใดโดยเฉพาะเจาะจง (**Section 33 (1) MIA**)

คำรับรองอาจเป็นได้ทั้งโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย (**Section 33 (2) MIA**)

มาตรา 44 คำรับรองโดยชัดแจ้งอาจกระทำในรูปแบบใดๆ ที่สามารถแสดงให้เห็นถึงเจตนาของการรับรอง โดยแสดงไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย หรือในเอกสารอื่นที่มีการอ้างอิงว่ารวมเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัย (**Section 35 (1) และ (2) MIA**)

คำรับรองโดยชัดแจ้งจะไม่ลบล้างคำรับรองโดยปริยาย เว้นแต่จะขัดหรือแย้งกัน (**Section 35 (3) MIA**)

มาตรา 45 ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามคำรับรองโดยเคร่งครัด ไม่ว่าคำรับรองนั้นจะเป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม

ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรอง ผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยนับแต่วันที่ผิดคำรับรอง แต่ไม่เป็นการลบล้างความรับผิดชอบใดๆ ของผู้รับประกันภัยที่ได้เกิดขึ้นก่อนหน้านั้น (**Section 33 (3) MIA**)

มาตรา 46 ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องปฏิบัติตามคำรับรองในกรณีดังต่อไปนี้

(1) เมื่อคำรับรองนั้นไม่อาจใช้กับสัญญานั้นได้อีกต่อไป เพราะเหตุที่เหตุการณ์ได้เปลี่ยนแปลงไป

(2) เมื่อการปฏิบัติตามคำรับรองเป็นการผิดกฎหมายที่มีผลใช้บังคับในภายหลังการให้คำรับรอง (**Section 34 (1) MIA**)

มาตรา 47 ในกรณีที่มีการผิดคำรับรอง ผู้เอาประกันภัยไม่อาจยกขึ้นต่อสู้ได้ว่าการผิดคำรับรองนั้นได้รับการแก้ไข และได้มีการปฏิบัติตามคำรับรองนั้นแล้วก่อนที่ความเสียหายจะเกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยอาจสละประโยชน์จากการผิดคำรับรองก็ได้ (**Section 34 (2) และ (3) MIA**)

มาตรา 48 ในกรณีที่มีคำรับรองโดยชัดแจ้งว่าเรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์ใดๆ ที่อาจเผชิญภัยทางทะเลมีความเป็นกลาง ให้ถือว่ามิเช่นนั้นโดยปริยายด้วยว่าเรือ ของหรือสังหาริมทรัพย์นั้นมีความเป็นกลางในเวลาเริ่มต้นเสี่ยงภัย และผู้เอาประกันภัยจะคงสภาพความเป็นกลางนั้นไว้ตลอดระยะเวลาของการเสี่ยงภัยเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ตนจะสามารถทำได้ (**Section 36 (1) MIA**)

มาตรา 49 ในกรณีที่ผู้ที่มีคำรับรองโดยชัดแจ้งว่าเรือมีความเป็นกลาง ให้ถือว่าผู้แจ้งข้อหาโดยปริยายด้วยว่าเรือจะมีเอกสารที่จำเป็นต่อการพิสูจน์ความเป็นกลาง และเรือนั้นจะไม่แก้ไขเปลี่ยนแปลง หรือปกปิดเอกสารหรือใช้เอกสารปลอม เท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้เอาประกันภัยจะสามารถทำได้

หากมีความเสียหายใดๆ เกิดขึ้นเนื่องจากการผิดเงื่อนไขตามวรรคหนึ่ง ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาก็ได้ **(Section 36 (2) MIA)**

มาตรา 50 คำรับรองในเรื่องดังต่อไปนี้ต้องเป็นคำรับรองโดยชัดแจ้ง

(1) สัญชาติของเรือ หรือการไม่เปลี่ยนแปลงสัญชาติของเรือในระหว่างการเสี่ยงภัย **(Section 37 MIA)**

(2) ของหรือสังหาริมทรัพย์อย่างอื่นที่อาจเผชิญภัยทางทะเลอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย **(Section 40 (1) MIA)**

มาตรา 51 ในกรณีที่ผู้ที่มีคำรับรองว่าวัตถุที่เอาประกันภัยอยู่ในสภาพดี หรือปลอดภัยดี ณ วันใดวันหนึ่ง การที่วัตถุที่เอาประกันภัยอยู่ในสภาพปลอดภัยเพียง ณ เวลาใดเวลาหนึ่งของวันดังกล่าว ถือได้ว่าปฏิบัติตามคำรับรองแล้ว **(Section 38 MIA)**

มาตรา 52 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว ให้ถือว่าผู้ที่มีคำรับรองโดยปริยายว่าเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยสำหรับการเดินทางที่ได้เอาประกันภัยไว้

ในกรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองในระหว่างที่เรืออยู่ในท่าเรือ ให้ถือว่าผู้ที่มีคำรับรองโดยปริยายด้วยว่า เมื่อเริ่มต้นการเสี่ยงภัย เรือมีความเหมาะสมตามสมควรที่จะเผชิญภัยตามปกติของท่าเรือนั้น

ในกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางเป็นช่วงๆ และในระหว่างแต่ละช่วงของการเดินทางนั้นมีความจำเป็นต้องจัดเตรียมการหรือมีอุปกรณ์เพิ่มเติมหรือแตกต่างกันออกไป ให้ถือว่าผู้ที่มีคำรับรองโดยปริยายว่าเมื่อเริ่มต้นการเดินทางแต่ละช่วง เรือนั้นจะอยู่ในสภาพที่สามารถเดิน

ทะเลได้อย่างปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการจัดเตรียมการหรือมีอุปกรณ์เพื่อวัตถุประสงค์ของการเดินทางในช่วงนั้น

ให้ถือว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย เมื่อเรือมีสภาพเหมาะสมทุกประการที่จะเผชิญกับภัยอันตรายแห่งท้องทะเลที่ตามปกติอาจเกิดขึ้นได้ในการเดินทางที่ได้เอาประกันภัยไว้ **(Section 39 MIA)**

มาตรา 53 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยวสำหรับของหรือสังหาริมทรัพย์ใดๆ ที่อาจเผชิญภัยทางทะเล ให้ถือว่ามีการรับรองโดยปริยายว่าเมื่อเริ่มต้นการเดินทาง

(1) ใช้เดินทางอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย และ

(2) เรือนั้นมีความเหมาะสมตามสมควรที่จะขนส่งของหรือสังหาริมทรัพย์นั้นไปยังจุดหมายปลายทางตามกรมธรรม์ประกันภัย **(Section 40 (2) MIA)**

มาตรา 54 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดเวลา ให้ถือว่าไม่มีคำรับรองโดยปริยายว่าเรือจะมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย ณ ช่วงใดๆ ของการเสี่ยงภัย แต่ถ้าปรากฏว่าเรือได้ออกเดินทางไปในสภาพที่ไม่มีความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยโดยความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่สืบเนื่องมาจากสภาพที่ไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้น **(Section 39 (5) MIA)**

มาตรา 55 ให้ถือว่ามีการรับรองโดยปริยายว่าการเดินทางที่ได้เอาประกันภัยไว้เป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมาย และการเดินทางนั้นจะเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายเท่าที่อยู่ในวิสัยที่ผู้เอาประกันภัยจะสามารถทำได้ **(Section 41 MIA)**

## หมวด 7

### การเดินทาง

มาตรา 56 ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยวโดยระบุสถานที่ที่จะเริ่มต้นให้ความคุ้มครอง เรือไม่จำเป็นต้องอยู่ ณ สถานที่แห่งนั้นในขณะที่

ทำสัญญา แต่ให้ถือว่ามิมีเงื่อนไขโดยปริยายว่าการเดินทางจะเริ่มขึ้นภายในเวลาอันควร หากการเดินทางไม่ได้เริ่มขึ้นภายในเวลาดังกล่าว ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาก็ได้

ให้ถือว่าไม่มีเงื่อนไขโดยปริยายตามวรรคหนึ่ง หากปรากฏว่าความล่าช้านั้นเกิดจากเหตุการณ์ที่ผู้รับประกันภัยได้รู้อยู่แล้วก่อนที่จะทำสัญญา หรือผู้รับประกันภัยได้สละประโยชน์จากเงื่อนไขนั้นแล้ว **(Section 42 MIA)**

มาตรา 57 การเดินทางในลักษณะดังต่อไปนี้จะไม่ได้รับความคุ้มครอง

(1) เมื่อเรือเริ่มต้นออกเดินทางจากสถานที่อื่นนอกจากสถานที่ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย **(Section 43 MIA)**

(2) เมื่อเรือเดินทางไปยังจุดหมายปลายทางอื่นนอกจากจุดหมายปลายทางที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย **(Section 44 MIA)**

มาตรา 58 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น หากมีการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยนับแต่เวลาที่เจตนาของการเปลี่ยนแปลงการเดินทางได้ปรากฏแจ้งชัด ไม่ว่าโดยข้อเท็จจริงเรือนั้นจะได้ละทิ้งเส้นทางของการเดินทางตามความมุ่งหมายของกรมธรรม์ประกันภัยแล้วในเวลาที่ความเสียหายเกิดขึ้นหรือไม่ก็ตาม **(Section 45 (2) MIA)**

เพื่อประโยชน์ของมาตรานี้ หากภายหลังการเริ่มต้นการเสี่ยงภัย จุดหมายปลายทางของเรือได้เปลี่ยนแปลงไปด้วยความสมัครใจจากที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ให้ถือว่ามิมีการเปลี่ยนแปลงการเดินทาง **(Section 45 (1) MIA)**

มาตรา 59 ในกรณีที่เรือเดินออกนอกเส้นทางตามความมุ่งหมายของกรมธรรม์ประกันภัยโดยปราศจากข้ออ้างโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยนับตั้งแต่วันที่เรือเดินออกนอกเส้นทางนั้น ไม่ว่าเรือนั้นจะได้กลับคืนสู่เส้นทางเดิมก่อนที่ความเสียหายจะเกิดขึ้นหรือไม่ก็ตาม ให้ถือว่ามิมีการเดินเรือออกนอกเส้นทางเมื่อปรากฏว่า

(1) ถ้ากรมธรรม์ประกันภัยได้กำหนดเส้นทางการเดินทางไว้โดยเฉพาะเจาะจง เรือเดินออกนอกเส้นทางนั้น หรือ

(2) ถ้ากรมธรรม์ประกันภัยไม่ได้กำหนดเส้นทางการเดินทางไว้โดยเฉพาะเจาะจง เรือเดินออกนอกเส้นทางเดินเรือที่ใช้ตามปกติประเพณี

ในการพิจารณาว่าเรือเดินออกนอกเส้นทางให้พิจารณาจากข้อเท็จจริง โดยไม่ต้องคำนึงเจตนา (**Section 46 MIA**)

มาตรา 60 ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยได้กำหนดท่าเรือสำหรับการขนถ่ายของไว้หลายท่า หากไม่มีธรรมเนียมประเพณีหรือมีเหตุอันควร เรือจะต้องเดินทางไปยังท่าเรือทุกท่า หรือท่าเรือหนึ่งท่าเรือใดตามลำดับที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ถ้าเรือไม่ปฏิบัติตาม ให้ถือว่ามีการเดินทางออกนอกเส้นทาง (**Section 47 (1) MIA**)

หากกรมธรรม์ประกันภัยกำหนดให้เดินทางไปยังท่าเรือสำหรับการขนถ่ายของหลายท่าในบริเวณใดบริเวณหนึ่งโดยมิได้ระบุชื่อท่าเรือ หากไม่มีธรรมเนียมประเพณีหรือมีเหตุอันควร เรือจะต้องเดินทางไปยังท่าเรือเหล่านั้นตามลำดับทางภูมิศาสตร์ ถ้าเรือไม่ปฏิบัติตาม ให้ถือว่ามีการเดินทางออกนอกเส้นทาง (**Section 47 (2) MIA**)

มาตรา 61 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว การเดินทางที่ได้เอาประกันภัยไว้จะต้องเสร็จสิ้นด้วยความรวดเร็วตามสมควร ถ้ามิได้ดำเนินการเช่นนั้นโดยปราศจากข้ออ้างโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้รับประกันภัยย่อมหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยนับแต่เวลาที่การล่าช้าเกิดขึ้นโดยไม่มีเหตุอันควร (**Section 48 MIA**)

มาตรา 62 ความในมาตรา 56 มาตรา 57 และมาตรา 58 ไม่ให้ใช้บังคับในกรณีดังต่อไปนี้

- (1) เมื่อมีข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยอนุญาตไว้
- (2) เมื่อเกิดเหตุการณ์ที่อยู่เหนือการควบคุมของนายเรือและนายจ้างของนายเรือ
- (3) เมื่อมีเหตุจำเป็นอันสมควรเพื่อจะปฏิบัติตามคำรับรองโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย
- (4) เมื่อมีเหตุจำเป็นอันสมควรเพื่อความปลอดภัยของเรือหรือวัตถุที่เอาประกันภัย
- (5) เพื่อวัตถุประสงค์ในการช่วยเหลือชีวิตมนุษย์ หรือช่วยเหลือเรือที่กำลังประสบภัยซึ่งอาจทำให้ชีวิตมนุษย์ตกอยู่ในอันตรายด้วย
- (6) เมื่อมีเหตุจำเป็นอันสมควรเพื่อให้บุคคลบนเรือได้รับความช่วยเหลือทางการแพทย์



(7) เมื่อเกิดจากการจงใจละเมิดของคนประจำเรือต่อเจ้าของเรือ ถ้าหากการจงใจละเมิดของคนประจำเรือต่อเจ้าของเรือเป็นภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้

เมื่อสาเหตุที่ได้รับยกเว้นตามวรรคหนึ่งได้สิ้นสุดลง เรือจะต้องเดินกลับเข้าสู่เส้นทางของตน และเดินทางให้เสร็จสิ้นด้วยความรวดเร็วตามสมควร **(Section 49 MIA)**

มาตรา 63 ในกรณีที่การเดินทางต้องหยุดชะงัก ณ ท่าหรือสถานที่ระหว่างทางเนื่องจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ ภายใต้สถานการณ์เช่นนั้น หากมีเหตุเพียงพอที่นายเรือจะขนถ่ายของหรืออสังหาริมทรัพย์ใดๆ ขึ้นจากเรือและบรรทุกกลับลงเรืออีก ขนถ่ายไปลงเรือลำอื่นและส่งของและอสังหาริมทรัพย์นั้นต่อไปยังจุดหมายปลายทาง หรือเป็นกรณีที่นายเรือสามารถกระทำได้ตามสัญญาขนส่ง ผู้รับประกันภัยยังต้องรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยต่อไป **(Section 59 MIA)**

#### หมวด 8

#### เบี้ยประกันภัย

มาตรา 64 เว้นแต่จะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนในการชำระเบี้ยประกันภัยและหน้าที่ของผู้รับประกันภัยในการออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนเป็นเงื่อนไขที่ต้องปฏิบัติพร้อมกัน ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องออกกรมธรรม์ประกันภัยจนกว่าจะมีการชำระหรือนำส่งเบี้ยประกันภัย **(Section 52 MIA)**

มาตรา 65 เว้นแต่จะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น หากกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้ทำขึ้นโดยผ่านนายหน้า นายหน้าจะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้รับประกันภัยเกี่ยวกับเบี้ยประกันภัย และผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบโดยตรงต่อผู้เอาประกันภัยเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนซึ่งต้องชดใช้เมื่อเกิดความเสียหาย หรือการคืนเบี้ยประกันภัย

เว้นแต่จะตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น นายหน้ามีสิทธิยึดหน่วงกรมธรรม์ประกันภัยของผู้เอาประกันภัยไว้จนกว่าจะได้รับชำระเบี้ยประกันภัย

ในกรณีที่บุคคลใดมอบหมายให้นายหน้าเป็นตัวการในการทำสัญญาประกันภัย นายหน้ามีสิทธิยึดหน่วงกรมธรรม์ประกันภัยไว้เพื่อจำนวนเงินใดๆ ที่เกี่ยวกับการประกันภัยซึ่งบุคคลนั้นยังค้างชำระแก่ตน เว้นแต่นายหน้าได้รู้ก่อนแล้วว่าบุคคลนั้นเป็นเพียงแค่ตัวแทน (**Section 53 MIA**)

มาตรา 66 หากกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลได้ทำขึ้นโดยผ่านนายหน้า และนายหน้าได้ยอมรับว่าได้รับชำระเบี้ยประกันภัยแล้ว ให้ถือว่าการยอมรับนั้นเป็นที่ยุติระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย เว้นแต่จะเป็นกรณีฉ้อฉล แต่ทั้งนี้ไม่เป็นที่ยุติระหว่างผู้รับประกันภัยกับนายหน้าประกันภัย (**Section 54 MIA**)

มาตรา 67 ถ้าหนี้ของผู้รับประกันภัยที่ต้องกระทำเพื่อตอบแทนการชำระเบี้ยประกันภัยไม่อาจกระทำได้โดยสิ้นเชิง ผู้รับประกันภัยจะต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของตนจะได้ฉ้อฉลหรือทำผิดกฎหมาย (**Section 84 (1) MIA**)

ถ้าหนี้ของผู้รับประกันภัยที่ต้องกระทำเพื่อตอบแทนการชำระเบี้ยประกันภัยสามารถแบ่งแยกออกเป็นส่วนๆ และบางส่วนไม่อาจกระทำได้โดยสิ้นเชิง ให้คืนเบี้ยประกันภัยตามส่วน (**Section 84 (2) MIA**)

มาตรา 68 ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยตกเป็นโมฆะหรือถูกบอกล้างโดยผู้รับประกันภัย ตั้งแต่เริ่มต้นการเสี่ยงภัย ให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัย เว้นแต่ฝ่ายผู้เอาประกันภัยจะได้ฉ้อฉล หรือกระทำผิดกฎหมาย

ถ้าการเสี่ยงภัยไม่อาจแบ่งแยกได้และได้รับความคุ้มครองไปแล้ว ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย (**Section 84 (3) (a) MIA**)

มาตรา 69 ถ้าวัตถุที่เอาประกันภัยหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของวัตถุที่เอาประกันภัยไม่เคยตกอยู่ภายใต้ความเสี่ยงภัย ให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัยทั้งหมดหรือคืนตามส่วน แล้วแต่กรณี

ถ้าในสัญญาประกันภัยมีเงื่อนไขว่าผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองแม้ว่าในขณะที่เอาประกันภัยวัตถุที่เอาประกันภัยได้เกิดความเสียหายแล้ว เช่น “เสียหายหรือไม่เสียหาย” และปรากฏ

ว่าวัตถุที่เอาประกันภัยได้มาถึงแล้วอย่างปลอดภัยในเวลาที่ทำสัญญา ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย เว้นแต่ผู้รับประกันภัยได้รู้อยู่แล้วในเวลาที่ทำสัญญา **(Section 84 (3) (b) MIA)**

มาตรา 70 ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ตลอดระยะเวลาของการเสี่ยงภัย ให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัย เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยได้เข้าทำสัญญาประกันภัยโดยไม่อาจคาดหมายได้ว่าตนจะได้มาซึ่งส่วนได้เสีย **(Section 84 (3) (c) MIA)**

มาตรา 71 ถ้าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียที่อาจลบล้างได้ และส่วนได้เสียนั้นหมดไปในระหว่างระยะเวลาของการเสี่ยงภัย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย **(Section 84 (3) (d) MIA)**

มาตรา 72 ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่ได้กำหนดมูลค่า ถ้าผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้เกินมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ ให้ผู้รับประกันภัยคืนเบี้ยประกันภัยตามส่วน **(Section 84 (3) (e) MIA)**

มาตรา 73 ถ้าผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้เกินกว่ามูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ โดยการประกันภัยซ้ำซ้อน ให้ผู้รับประกันภัยแต่ละรายคืนเบี้ยประกันภัยตามส่วนของเบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่ผู้รับประกันภัยทุกรายได้รับ

หากการประกันภัยซ้ำซ้อนได้ทำขึ้นในเวลาที่แตกต่างกัน และกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกได้รับการเสี่ยงภัยไว้แล้วทั้งหมดในเวลาใดก็ตาม หรือหากว่าได้ชำระค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้นจนเต็มจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้แล้ว ผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้นไม่จำเป็นต้องคืนค่าเบี้ยประกันภัย

ถ้าการประกันภัยซ้ำซ้อนได้ทำขึ้นโดยผู้เอาประกันภัยได้รู้เช่นนั้น ผู้รับประกันภัยไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัย **(Section 84 (3) (f) MIA)**

มาตรา 74 ในกรณีที่พระราชบัญญัตินี้กำหนดให้มีการคืนเบี้ยประกันภัย ไม่ว่าจะทั้งหมดหรือบางส่วนของเบี้ยประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยได้ชำระเบี้ยประกันภัยไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยก็

ย่อมเรียกคืนได้จากผู้รับประกันภัย แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยยังไม่ได้ชำระ ก็ไม่จำเป็นต้องชำระ (**Section 82 MIA**)

มาตรา 75 ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยมีข้อกำหนดสำหรับการคืนเบี้ยประกันภัยเมื่อมีเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้น ถ้าเหตุการณ์นั้นได้เกิดขึ้น ก็ให้คืนเบี้ยประกันภัยทั้งหมดหรือบางส่วนให้แก่ผู้เอาประกันภัย แล้วแต่กรณี (**Section 83 MIA**)

## หมวด 9

### ความเสียหาย

#### ส่วนที่ 1

#### ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองและไม่คุ้มครอง

มาตรา 76 ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ และเว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ อันเป็นผลใกล้ชิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ (**Section 55 (1) MIA**)

มาตรา 77 ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ ที่สืบเนื่องมาจากการประพบัติผิดโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย

เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยยังต้องรับผิดชอบในความเสียหายอันเป็นผลใกล้ชิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ แม้ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นจากการประพบัติผิดหรือประมาทเลินเล่อของคนประจำเรือ (**Section 55 (2) (a) MIA**)

มาตรา 78 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยเรือหรือของไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ อันเป็นผลใกล้ชิดจากความล่าช้า แม้ว่าความล่าช้านั้นจะเกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ก็ตาม (**Section 55 (2) (b) MIA**)

มาตรา 79 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหาย การรื้อและการแตกหักตามปกติ หรือในสภาพแห่งวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเอง หรือความเสียหายใดๆ อันเป็นผลใกล้ชิดจากหนูหรือแมลงหรือพยาธิ หรือความเสียหายใดๆ ต่อเครื่องจักรอันมิใช่ผลใกล้ชิดจากภัยทางทะเล **(Section 55 (2) (c) MIA)**

## ส่วนที่ 2

### ความเสียหายสิ้นเชิง

มาตรา 80 ความเสียหายสิ้นเชิง ได้แก่ ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงและความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง **(Section 56 (2) MIA)**

เว้นแต่ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยจะแสดงให้เห็นเป็นอย่างอื่น การประกันภัยเพื่อความเสียหายสิ้นเชิง หมายความว่าความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงและความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง **(Section 56 (3) MIA)**

มาตรา 81 หากผู้เอาประกันภัยฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายสิ้นเชิง แต่พยานหลักฐานแสดงให้เห็นว่าเป็นเพียงความเสียหายบางส่วน ผู้เอาประกันภัยอาจได้รับชดใช้เพื่อความเสียหายบางส่วนนั้น เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น **(Section 56 (4) MIA)**

มาตรา 82 หากของไปถึงปลายทางในสภาพที่ยังคงเป็นชนิดแห่งของนั้น แต่ไม่อาจจะระบุตัวของนั้นได้เพราะเครื่องหมายได้ลบเลือนไปหรือด้วยเหตุอื่น ให้ถือว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความเสียหายบางส่วน **(Section 56 (5) MIA)**

มาตรา 83 หากวัตถุที่เอาประกันภัยถูกทำลายหรือได้รับความเสียหายจนถึงขนาดหมดสภาพที่จะเป็นของในชนิดที่เอาประกันภัยไว้ หรือผู้เอาประกันภัยได้สูญเสียวัตถุนั้นไปโดยไม่อาจจะนำกลับคืนมาได้อีก ให้ถือว่าเกิดความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง

เมื่อเกิดความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้งให้แก่ผู้รับประกันภัย (**Section 57 MIA**)

มาตรา 84 หากเรือที่เกี่ยวข้องกับการเสี่ยงภัยได้หายไป และหลังจากที่เวลาได้ผ่านพ้นไปตามสมควรแล้วยังไม่ได้รับข่าวของเรือลำนั้น ให้สันนิษฐานว่าเกิดความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงแก่วัตถุที่เอาประกันภัย (**Section 58 MIA**)

มาตรา 85 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้โดยชัดแจ้งเป็นอย่างอื่น เมื่อวัตถุที่เอาประกันภัยได้ถูกสละทิ้งเนื่องจากไม่อาจจะหลีกเลี่ยงความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงได้ หรือเนื่องจากการที่จะสงวนรักษาวัตถุที่เอาประกันภัยให้รอดพ้นจากความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงต้องเสียค่าใช้จ่ายเกินกว่ามูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น ถือว่ามีความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงเกิดขึ้น (**Section 60 (1) MIA**)

นอกจากกรณีตามวรรคหนึ่ง ให้ถือว่ามีความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงเกิดขึ้นในกรณีดังต่อไปนี้ด้วย

(1) หากผู้เอาประกันภัยได้สูญเสียการครอบครองเรือหรือของเนื่องจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ และผู้เอาประกันภัยไม่หน่าที่จะได้เรือหรือของกลับคืนมาอีก หรือค่าใช้จ่ายในการติดตามเอาเรือหรือของกลับคืนมาจะเกินกว่ามูลค่าของเรือหรือของเมื่อได้กลับคืนมา

(2) หากเรือได้รับความเสียหายจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้จนถึงขนาดที่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมความเสียหายจะเกินกว่ามูลค่าของเรือเมื่อซ่อมแซมแล้ว

ในการประเมินค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม ห้ามมิให้นำส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปซึ่งบุคคลอื่นจะต้องร่วมเฉลี่ยไปหักจากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมดังกล่าว แต่ค่าใช้จ่ายในการปฏิบัติการช่วยเหลือกู้ภัยและส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปในอนาคตที่เรือจะต้องรับผิดชอบหากมีการซ่อมแซมจะต้องนำมารวมคิดในการประเมินด้วย

(3) ในกรณีของได้รับความเสียหาย หากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมความเสียหายและส่งของนั้นไปยังจุดหมายปลายทางจะเกินกว่ามูลค่าแห่งของเมื่อของนั้นไปถึงปลายทาง (**Section 60 (2) MIA**)

มาตรา 86 เมื่อมีความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงเกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะเลือกปฏิบัติต่อความเสียหายนี้โดยความเสียหายบางส่วน หรือจะบอกกล่าวการสละทิ้งวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยและปฏิบัติต่อความเสียหายนั้นเสมือนหนึ่งเป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงก็ได้ **(Section 61 MIA)**

มาตรา 87 ถ้าผู้เอาประกันภัยเลือกที่จะสละทิ้งวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้ง หากมิได้ส่ง ให้ถือว่าความเสียหายนั้นเป็นความเสียหายบางส่วน

คำบอกกล่าวการสละทิ้งอาจทำเป็นหนังสือ โดยวาจาหรือทั้งสองอย่างประกอบกัน และอาจทำให้ปรากฏโดยข้อความใดๆ ที่สามารถแสดงให้เห็นถึงเจตนาของผู้เอาประกันภัยที่จะสละทิ้งส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยไปโดยไม่มีเงื่อนไข

การส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้งจะต้องกระทำด้วยความรวดเร็วตามสมควรภายหลังจากที่ผู้เอาประกันภัยได้รับข่าวสารที่เชื่อถือได้เกี่ยวกับความเสียหาย แต่หากข่าวสารมีลักษณะที่ยังน่าสงสัยอยู่ ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิที่จะใช้เวลาตามสมควรในการสืบสวน **(Section 62 (1)-(3) MIA)**

ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้ง หากในเวลาที่ได้รับข่าวสารเกี่ยวกับความเสียหาย ถึงแม้จะส่งคำบอกกล่าวก็ยังไม่ก่อให้เกิดประโยชน์อันใดแก่ผู้รับประกันภัย **(Section 62 (7) MIA)**

มาตรา 88 เมื่อผู้เอาประกันภัยส่งคำบอกกล่าวการสละทิ้งอย่างถูกต้อง สิทธิต่างๆ ของผู้เอาประกันภัยย่อมไม่เสียไปแม้ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธไม่ยอมรับการสละทิ้งนั้น **(Section 62 (4) MIA)**

มาตรา 89 การยอมรับการสละทิ้งอาจกระทำโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายจากพฤติกรรมของผู้รับประกันภัย แต่การนิ่งเฉยหลังจากได้รับคำบอกกล่าวไม่ถือว่าเป็นการยอมรับ

เมื่อผู้รับประกันภัยได้ยอมรับคำบอกกล่าวการสละทิ้ง การสละทิ้งนั้นจะไม่อาจเพิกถอนได้ และให้ถือว่าผู้รับประกันภัยได้ยอมรับผิดต่อความเสียหายและยอมรับในความเพียงพอของคำบอกกล่าวนั้น **(Section 62 (5)-(6) MIA)**

มาตรา 90 ผู้รับประกันภัยอาจสละประโยชน์จากการที่ผู้เอาประกันภัยไม่ส่งค่าบอกกล่าวการสละทิ้งก็ได้

ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยได้นำความเสี่ยงภัยไปประกันภัยต่อ ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องส่งค่าบอกกล่าวการสละทิ้งให้แก่ผู้รับประกันภัยต่อ **(Section 62 (8)-(9) MIA)**

มาตรา 91 เมื่อมีการบอกกล่าวสละทิ้งโดยชอบ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะเข้าถือเอาส่วนที่ยังคงเหลืออยู่ของวัตถุที่เอาประกันภัย รวมถึงสิทธิทั้งปวงเหนือทรัพย์สินนั้นที่สืบเนื่องจากการสละทิ้ง

เมื่อมีการบอกกล่าวสละทิ้งเรือ ผู้รับประกันภัยเรือย่อมมีสิทธิในค่าระวางที่เรือจะได้รับ รวมทั้งค่าระวางที่เรือได้รับมาภายหลังเกิดความเสียหาย หักด้วยค่าใช้จ่ายเพื่อให้ได้มาซึ่งค่าระวางนั้น

ในกรณีที่เรือนั้นขนส่งของที่เป็นของเจ้าของเรือเอง ผู้รับประกันภัยย่อมมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนตามสมควรจากการขนส่งของนั้น **(Section 63 MIA)**

### ส่วนที่ 3

#### ความเสียหายบางส่วน

มาตรา 92 ความเสียหายบางส่วน ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยอันมิใช่ความเสียหายสิ้นเชิง และให้รวมถึงค่าใช้จ่ายต่างๆ ดังต่อไปนี้

- (1) ค่าใช้จ่ายเฉพาะ
- (2) ค่าช่วยเหลือกู้ภัย
- (3) ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

มาตรา 93 ค่าใช้จ่ายเฉพาะ ได้แก่ ค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกิดขึ้นโดยหรือในนามผู้เอาประกันภัยเพื่อความปลอดภัยหรือเพื่อการสงวนรักษาไว้ซึ่งวัตถุที่เอาประกันภัย แต่ไม่รวมถึงส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือค่าช่วยเหลือกู้ภัย **(Section 64 (2) MIA)**



มาตรา 94 ค่าช่วยเหลือกู้ภัย หมายถึง เงินรางวัลที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีสิทธิได้รับ ตามกฎหมายว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจากปฏิบัติการโดยไม่มีสัญญาเพื่อป้องกันความเสียหายอันเกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัย แต่ไม่รวมถึงค่าบริการสำหรับการให้บริการในลักษณะของการช่วยเหลือกู้ภัยที่ทำโดยผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลที่ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของตนได้ว่าจ้างเพื่อการบำบัดภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ **(Section 65 (2) MIA)**

มาตรา 95 ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ได้แก่ ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปตามกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป สำหรับกรณีที่มีความเสียหายทั่วไปนั้นเกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ **(Section 66 (1)-(3) MIA)**

มาตรา 96 เมื่อเกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยจากการกระทำอันเป็นความเสียหายทั่วไป ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายดังกล่าวโดยไม่จำกัดบังคับตามสิทธิของตนตามกฎหมายว่าด้วยการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปก่อน **(Section 66 (4) MIA)**

#### หมวด 10

#### การคำนวณค่าสินไหมทดแทน

มาตรา 97 จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้เพื่อความเสียหายที่ได้เอาประกันภัยไว้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

(1) ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า ไม่เกินมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ หรือ

(2) ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า ไม่เกินมูลค่าที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนั้น **(Section 67 (1) MIA)**

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4

มาตรา 98 เมื่อเกิดความเสียหาย ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบส่วนระหว่างจำนวนเงินที่ตนรับประกันภัยกับ

- (1) มูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า หรือ
- (2) ที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า

**(Section 67 (2) MIA)**

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4

มาตรา 99 ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ และข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่วัตถุที่เอาประกันภัยเสียหายสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้ตามจำนวนดังต่อไปนี้

- (1) ถ้ากรมธรรม์ประกันภัยเป็นแบบกำหนดมูลค่า เท่ากับจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย
- (2) ถ้ากรมธรรม์ประกันภัยเป็นแบบไม่กำหนดมูลค่า เท่ากับมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของวัตถุที่เอาประกันภัย **(Section 68 MIA)**

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4

มาตรา 100 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย หากเรือได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงขนาดเสียหายสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้ตามจำนวนดังต่อไปนี้

- (1) หากได้ซ่อมแซมเรือนั้นแล้ว เท่ากับค่าใช้จ่ายอันควรในการซ่อมแซม หักด้วยจำนวนที่สามารถหักได้ตามประเพณี แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยสำหรับอุบัติเหตุแต่ละครั้ง
- (2) หากได้ซ่อมแซมเรือแต่เพียงบางส่วน เท่ากับค่าใช้จ่ายอันควรในการซ่อมแซมนั้น ตามวิธีการคำนวณใน (1) นอกจากนั้น ให้มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับการเสื่อมราคาของเรือซึ่งเกิดจากความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซม ถ้ามี ทั้งนี้ จำนวนเงินรวมทั้งหมดจะต้องไม่เกินค่าใช้จ่ายอันควรในการซ่อมแซมความเสียหายทั้งหมด ตามวิธีการคำนวณใน (1)

(3) หากยังไม่ได้ซ่อมแซมเรือนั้นและยังไม่ได้ขายไปในสภาพที่เสียหาย เท่ากับค่าสินไหมทดแทนเพื่อการเสื่อมราคาของเรือนั้นซึ่งเกิดจากความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซมแต่ไม่เกินค่าใช้จ่ายอันควรในการซ่อมแซมความเสียหายทั้งหมด ตามวิธีการคำนวณใน (1) (**Section 69 MIA**)

มาตรา 101 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่มีการสูญเสียค่าระวางบางส่วน ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้เงินตามสัดส่วนระหว่าง

(1) จำนวนค่าระวางที่สูญเสียไปกับจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า หรือ

(2) จำนวนค่าระวางที่สูญเสียไปกับมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ ในกรณีที่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่ได้กำหนดมูลค่า (**Section 70 MIA**)

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ในหมวด 4

มาตรา 102 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีของสินค้าหรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ เสียหายบางส่วน ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดใช้ตามจำนวนดังต่อไปนี้

(1) ถ้าบางส่วนแห่งของ สินค้า หรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ที่ได้เอาประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่าเสียหายโดยสิ้นเชิง เท่ากับผลคูณระหว่างจำนวนเงินที่กำหนดไว้ตามกรมธรรม์และสัดส่วนของมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์สินส่วนที่เสียหายโดยสิ้นเชิงกับมูลค่าที่สามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์สินทั้งหมดในสภาพที่ไม่เสียหาย

(2) ถ้าบางส่วนแห่งของ สินค้า หรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ที่ได้เอาประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่าได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง เท่ากับมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์สินส่วนที่เสียหายนั้น

(3) ถ้ามีการส่งมอบของ สินค้า หรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ที่ได้เอาประกันภัยไว้ทั้งหมดหรือบางส่วนที่จุดหมายปลายทางในสภาพที่เสียหาย เท่ากับ

(ก) ผลคูณระหว่างจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยและสัดส่วนระหว่างผลต่างมูลค่ารวมของทรัพย์สินนั้นในสภาพที่ไม่เสียหายกับสภาพที่เสียหาย ณ สถานที่ที่ทรัพย์สินนั้นไป

ถึงกับมูลค่ารวมของทรัพย์สินนั้นในสภาพที่ไม่เสียหาย ในกรณีที่เป็นกรรมกรรมประกันภัยแบบ กำหนดมูลค่า

(ข) ผลคุณระหว่างมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์สินทั้งหมดและสัดส่วนระหว่างผลต่างมูลค่ารวมของทรัพย์สินนั้นในสภาพที่ไม่เสียหายกับสภาพที่เสียหาย ณ สถานที่ที่ทรัพย์สินไปถึงกับมูลค่ารวมของทรัพย์สินนั้นในสภาพที่ไม่เสียหาย ในกรณีที่เป็นกรรมกรรมประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า

“มูลค่ารวม” ตาม (3) หมายความว่า ราคาขายส่ง หรือในกรณีที่ไม่มีราคาขายส่ง ให้หมายถึงราคาโดยประมาณบวกด้วยค่าขนส่ง ค่าขนถ่ายขึ้นจากเรือ และค่าภาษีอากรที่ชำระแล้ว ทั้งนี้ ในกรณีที่เป็นของหรือสินค้าที่ถูกขายในระหว่างเป็นสินค้าที่จับที่บน ก็ให้ถือเอาราคาที่จับที่บนนั้นเป็นมูลค่ารวม (Section 71 MIA)

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ใน หมวด 4

มาตรา 103 ถ้าหากทรัพย์สินต่างชนิดกันได้อาประกันภัยไว้โดยกำหนดมูลค่าไว้เพียงมูลค่าเดียว การกำหนดมูลค่าทรัพย์สินต่างชนิดกันนั้น ให้คิดแบ่งตามสัดส่วนของมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์สินแต่ละชนิดดังเช่นในกรณีของกรรมกรรมประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วนของทรัพย์สินแต่ละชนิดตามวรรคหนึ่ง ให้คิดจากผลคุณระหว่างมูลค่าที่เอาประกันภัยไว้ทั้งหมดของทรัพย์สินชนิดนั้นกับสัดส่วนระหว่างมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของส่วนหนึ่งส่วนใดของทรัพย์สินชนิดนั้นกับมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ของทรัพย์สินชนิดนั้นทั้งหมด

ในกรณีที่การกำหนดมูลค่าต้องกระทำโดยแบ่งเป็นส่วนๆ และรายละเอียดของราคาต้นทุนคุณภาพหรือลักษณะของของแต่ละชนิดไม่สามารถรู้ได้อย่างแน่ชัด การคิดแบ่งมูลค่าอาจกระทำโดยพิจารณาจากมูลค่าสุทธิในสภาพที่ไม่เสียหาย คุณภาพหรือลักษณะแห่งของที่ต่างชนิดกันนั้น (Section 72 MIA)

การคำนวณมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่บัญญัติไว้ใน หมวด 4

มาตรา 104 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ชำระหรือจะต้องชำระส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้จากผู้รับประกันภัยดังต่อไปนี้

(1) หากวัตถุที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปได้เอาประกันภัยไว้เต็มมูลค่า ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้เต็มตามจำนวนของส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้น

(2) หากวัตถุที่ต้องร่วมเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปนั้นได้เอาประกันภัยไว้ต่ำกว่ามูลค่า หรือเอาประกันภัยไว้แต่เพียงบางส่วน ให้ผู้รับประกันภัยให้ลดจำนวนค่าสินไหมทดแทนลงตามส่วนที่ได้เอาประกันภัยไว้ต่ำกว่ามูลค่า **(Section 73 (1) MIA)**

มาตรา 105 ให้นำความในมาตรา 104 มาใช้บังคับแก่การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนที่เกี่ยวข้องกับค่าช่วยเหลือกู้ภัยโดยอนุโลม **(Section 73 (2) MIA)**

มาตรา 106 ภายใต้บังคับแห่งข้อกำหนดโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันความรับผิดใดๆ ต่อบุคคลภายนอก ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้จำนวนเงินที่ตนได้ชำระหรือจะต้องชำระให้แก่บุคคลภายนอกเพื่อความรับผิดเช่นนั้น **(Section 74 MIA)**

มาตรา 107 ในกรณีที่มีการสูญเสียหรือเสียหายใดที่เกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภัย แต่บทบัญญัติในหมวดนี้มีได้บัญญัติถึงหลักการคำนวณค่าสินไหมทดแทนไว้ ให้นำบทบัญญัติของหมวดนี้มาใช้บังคับโดยอนุโลม

บทบัญญัติในหมวดนี้ไม่กระทบกระเทือนหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยซ้ำซ้อน และไม่เป็นการห้ามผู้รับประกันภัยที่จะโต้แย้งเกี่ยวกับส่วนได้เสีย หรือพิสูจน์ว่าวัตถุที่เอาประกันภัยทั้งหมดหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของวัตถุที่เอาประกันภัยมิได้ตกอยู่ในการเสี่ยงภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยในเวลาที่เกิดความเสียหายขึ้นนั้น **(Section 75 MIA)**

มาตรา 108 หากได้เอาประกันภัยไว้โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วน นอกจากความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการเสียสละทรัพย์สินอันถือได้ว่าเป็นความ

เสียหายทั่วไป ที่ต่อวัตถุที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะไม่ได้รับการชดใช้เพื่อความเสียหายบางส่วน เว้นแต่ว่าข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยจะสามารถแบ่งแยกออกเป็นส่วนๆ ได้

หากข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยจะสามารถแบ่งแยกออกเป็นส่วนๆ ได้ ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้สำหรับความเสียหายสิ้นเชิงของส่วนใดๆ ที่สามารถแบ่งแยกออกได้นั้น

หากได้เอาประกันภัยไว้โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วน ไม่ว่าทั้งหมดของความเสียหายบางส่วนหรือเฉพาะส่วนที่ต่ำกว่าจำนวนร้อยละที่กำหนด ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบในค่าช่วยเหลือภัย ค่าใช้จ่ายเฉพาะและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกิดขึ้นอย่างสมควรเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายที่เกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ตามบทบัญญัติว่าด้วยข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ

เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น หากได้เอาประกันภัยไว้โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วนที่ต่ำกว่าจำนวนร้อยละที่กำหนด ให้พิจารณาจากความเสียหายจริงที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ และห้ามมิให้นำความเสียหายทั่วไป ค่าใช้จ่ายเฉพาะ และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากหรือเกี่ยวข้องกับการพิสูจน์ความเสียหายไปรวมกับความเสียหายบางส่วนที่เกิดขึ้นเพื่อที่จะทำให้ถึงจำนวนร้อยละที่กำหนดไว้ (Section 76 MIA)

มาตรา 109 เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น และภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นตามมา ถึงแม้ว่าจำนวนทั้งหมดของความเสียหายทั้งหมดเหล่านั้นจะเกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้

ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับเดียวกัน หากยังไม่มี การซ่อมแซมหรือทำให้ความเสียหายบางส่วนกลับคืนดีและได้เกิดความเสียหายสิ้นเชิงตามมา ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้เพียงในส่วนของความเสียหายสิ้นเชิงเท่านั้น แต่ไม่กระทบกระเทือนสิทธิของผู้เอาประกันภัยตามข้อกำหนดเกี่ยวกับการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ (Section 77 MIA)

มาตรา 110 ผู้เอาประกันภัยและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องใช้มาตรการตามสมควรเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือลดความเสียหายใดๆ ที่ได้รับความคุ้มครองตาม

กรรมธรรม์ประกันภัยให้น้อยที่สุด เช่น การดำเนินคดีเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้ก่อความเสียหาย หรือปฏิบัติการอย่างอื่นเพื่อวัตถุประสงค์ดังกล่าว (**Section 78 (4) MIA**)

ข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยที่แสดงว่าผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าใช้จ่ายจากการใช้มาตรการตามวรรคหนึ่ง เรียกว่า ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ

หากกรรมธรรม์ประกันภัยมีข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ ให้ถือว่า ข้อกำหนดนั้นเป็นส่วนเพิ่มเติมของสัญญาประกันภัย และผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายอันควรตามข้อกำหนดนั้นจากผู้รับประกันภัย แม้ว่าผู้รับประกันภัยอาจจะได้ชดใช้สำหรับ ความเสียหายสิ้นเชิงไปแล้ว หรือได้เอาประกันภัยไว้โดยมีเงื่อนไขว่าจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความเสียหายบางส่วน ไม่ว่าทั้งหมดของความเสียหายบางส่วนหรือเฉพาะส่วนที่ต่ำกว่าจำนวน ร้อยละที่กำหนดก็ตาม

ความเสียหายทั่วไป ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และค่าช่วยเหลือผู้ภัยตามหมวด 9 จะไม่ได้รับชดใช้ภายใต้ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ (**Section 78 (1)-(3) MIA**)

ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายใดๆ ที่กรรมธรรม์ประกันภัยไม่ ค้ำประกัน ย่อมไม่ได้รับการชดใช้ภายใต้ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ

## หมวด 11

### การรับช่วงสิทธิ

มาตรา 111 เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายสิ้นเชิงที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัย หรือที่เกิดขึ้นแก่ส่วนใดส่วนหนึ่งแห่งของที่สามารแบ่งแยกได้ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเข้ารับเอาส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยตามที่คงเหลืออยู่ในวัตถุที่เอาประกันภัย ตามส่วนที่ได้ชดใช้ไป และรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นหรือที่เกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภัยนับแต่เวลาที่เกิดเหตุแห่งความเสียหาย

ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายบางส่วน ผู้รับประกันภัยจะไม่มีสิทธิเหนือวัตถุที่เอาประกันภัย หรือส่วนของวัตถุที่เอาประกันภัยที่คงเหลืออยู่ แต่ผู้รับประกันภัยอาจรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นหรือที่เกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภัยนับแต่เวลาที่เกิดเหตุแห่งความเสียหายตามส่วนแห่งค่าสินไหมทดแทนที่ได้ชดใช้ไป

## หมวด 12

### การประกันภัยข้าช้อน

มาตรา 112 หากกรมธรรม์ประกันภัยตั้งแต่สองฉบับขึ้นไปได้ทำขึ้นโดยหรือในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อการเสี่ยงภัยและส่วนได้เสียเดียวกัน หรือเพื่อส่วนหนึ่งส่วนใดของการเสี่ยงภัยและส่วนได้เสียเดียวกันนั้น และจำนวนเงินเอาประกันภัยเกินกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชดใช้ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่า ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าโดยการประกันภัยข้าช้อน

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าโดยการประกันภัยข้าช้อน

(1) เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้เอาประกันภัยอาจเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามลำดับที่ผู้เอาประกันภัยเห็นสมควร ทั้งนี้ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิจะได้รับเงินเกินไปกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะพึงชดใช้ตามพระราชบัญญัตินี้

(2) หากกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยใช้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องหักจำนวนเงินใดๆ ที่ตนได้รับไว้จากกรมธรรม์ประกันภัยอื่นนอกจากการประเมินความเสียหาย โดยไม่จำกัดคำนึงถึงมูลค่าที่แท้จริงของวัตถุที่เอาประกันภัย

(3) หากกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยใช้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องหักจำนวนเงินใดๆ ที่ตนได้รับไว้จากกรมธรรม์ประกันภัยอื่นนอกจากจำนวนมูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้

(4) หากผู้เอาประกันภัยได้รับจำนวนเงินใดๆ ไว้เกินกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จะพึงชดใช้ตามพระราชบัญญัตินี้ ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ถือครองเงินจำนวนที่เกินนั้นไว้แทนผู้รับประกันภัยเพื่อประโยชน์ในการพิจารณาการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนระหว่างผู้รับประกันภัยทั้งหลาย **(Section 32 MIA)**

มาตรา 113 หากผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าโดยการประกันภัยข้าช้อน ผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะต้องร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามอัตราส่วนระหว่างความเสียหายที่เกิดขึ้นกับจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนจะต้องรับผิดชอบตามสัญญาของตน



หากผู้รับประกันภัยคนใดได้ชำดใช้ความเสียหายไปเกินกว่าส่วนของตน ผู้รับประกันภัยนั้นย่อมมีสิทธิที่จะฟ้องผู้รับประกันภัยคนอื่นให้ร่วมชำดใช้เงินที่ได้ชำดใช้ให้ผู้เอาประกันภัยไป โดยให้ถือว่าตนมีสิทธิเช่นเดียวกันกับผู้ชำดประกันที่ได้ชำดใช้ไปเกินส่วนที่ตนต้องรับผิดชอบ (**Section 80 MIA**)

### หมวด 13

#### การประกันภัยต่ำกว่ามูลค่า

มาตรา 114 หากผู้เอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้ในจำนวนเงินที่ต่ำกว่ามูลค่าอันสามารถเอาประกันภัยได้ หรือในจำนวนเงินที่ต่ำกว่าการกำหนดมูลค่ากรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีของกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยรับประกันภัยตนเองในส่วนของที่เหลือที่ไม่ได้เอาประกันภัยไว้ (**Section 81 MIA**)

### หมวด 14

#### การประกันภัยแบบสหการ

มาตรา 115 หากบุคคลตั้งแต่สองคนขึ้นไปตกลงที่จะรับประกันภัยซึ่งกันและกันเพื่อความเสียหายทางทะเล การประกันภัยดังกล่าว เรียกว่า การประกันภัยแบบสหการ

บทบัญญัติในหมวดว่าด้วยเบี้ยประกันภัยมิให้นำมาใช้บังคับแก่การประกันภัยแบบสหการ บุคคลดังกล่าวมีเสรีภาพที่จะตกลงหลักเกณฑ์ของการชำดเงินใดๆ แทนเบี้ยประกันภัย

ให้นำบทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้มาใช้บังคับแก่การประกันภัยแบบสหการ เท่าที่ไม่มี การตกลงเป็นอย่างอื่นโดยคู่สัญญา หรือโดยกรมธรรม์ประกันภัยหรือกฎเกณฑ์ของสมาคมประกันภัยสหการ (**Section 85 MIA**)

**หมวด 15****อายุความ**

มาตรา 116 การเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามพระราชบัญญัตินี้ให้มีกำหนดอายุความสองปีนับแต่วันที่เกิดความเสียหาย

ในการเรียกให้ชดใช้หรือให้คืนเบี้ยประกันภัยให้มีกำหนดอายุความสองปีนับแต่วันซึ่งสิทธิจะเรียกให้ชดใช้หรือคืนเบี้ยประกันภัยถึงกำหนด

การเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยต่อ ให้มีกำหนดอายุความหกปีนับแต่วันที่เกิดความเสียหายตามสัญญาประกันภัยที่มีการเอาประกันภัยต่อไว้

**บทเฉพาะกาล**

มาตรา 117 พระราชบัญญัติฉบับนี้ไม่ใช้บังคับแก่สัญญาประกันภัยทางทะเลที่ตกลงทำขึ้นก่อนวันที่พระราชบัญญัติฉบับนี้ใช้บังคับ

.....  
ผู้รับสนองพระบรมราชโองการ

นายกรัฐมนตรี

**ประวัติผู้เขียน**

ชื่อ - สกุล : นางสาวเกษริน โอวาทวรกิจ  
วัน เดือน ปีเกิด : 19 เมษายน 2526  
วุฒิการศึกษา : ปี 2548 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ประสบการณ์ทำงาน : -ไม่มี-

