

วิเคราะห์ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการหลีกเลี่ยง
หรือบรรเทาความเสียหายจากผู้เอาประกันภัยทางทะเล

Claim Provision related loss arising from the insured
exercise sue and labour duty



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ
พ.ศ. 2551



© 2551

ชัยสิทธิ์ ศรีฤกษ์ดาพร

สงวนลิขสิทธิ์

บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สารนิพนธ์

โดย

นายชัยสิทธิ์ ศรีฤกษ์ดาพร

เรื่อง

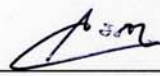
วิเคราะห์ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย
ของผู้เอาประกันภัยทางทะเล

ได้รับการตรวจสอบและอนุมัติให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
นิติศาสตรมหาบัณฑิต


อาจารย์ที่ปรึกษา


(ดร.ศิริภา จำปาทอง)

อาจารย์ที่ปรึกษาร่วม


(อาจารย์อติศร พิพัฒน์วรพงศ์)

กรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ


(อาจารย์นทล กิติกำมรา)

ชื่องานวิจัย: วิเคราะห์ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการหลีกเลียงหรือ
บรรเทาความเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเล

ชื่อผู้วิจัย: นายชัยสิทธิ์ ศรีฤกษ์ดาพร

ชื่อคณะและสถาบัน: คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

สาขา: กฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศและธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์

รายชื่อที่ปรึกษา: 1) ดร.ศิริภา จำปาทอง 2) อาจารย์อดิศร พิพัฒน์วรพงศ์

ปีการศึกษา: 2551

คำสำคัญ: ค่าเสียหาย ผู้เอาประกัน ประกันภัยทางทะเล

บทคัดย่อ

การประกันภัยทางทะเลมีหลักสำคัญประการหนึ่งว่า ผู้เอาประกันภัยที่จะมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนได้นั้น จะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดวินาศภัย โดยความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นทางทะเลแบ่งออกได้หลายชนิดด้วยกัน ที่ได้แบ่งไว้หลายชนิดก็เพื่อจะกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย หรือสัดส่วนของการชดเชยค่าเสียหายให้เป็นไปตามความเสียหายที่ได้รับ ซึ่งการหาสาเหตุของความเสียหายจะต้องพิจารณาจากลักษณะของความเสียหายที่ได้รับ และผู้เอาประกันภัยที่จะได้รับชดเชยค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยได้เกิดความเสียหายทั้งหมด บางส่วนหรือไม่ได้รับความเสียหายเลย โดยสิทธิที่จะได้รับชดเชยค่าเสียหายตามที่มีประกันไว้จะต้องพิจารณาดูเป็นเรื่อง ๆ ไป

ผลจากการศึกษาพบว่ายังมีบางเรื่องเกี่ยวกับค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันตามกฎหมายในประเทศไทยอังกฤษยังไม่สามารถหาคำตอบได้อย่างชัดเจน ซึ่งมี 2 เรื่องที่น่าสนใจ

เรื่องแรกเป็นเรื่องของการกำหนดหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยไว้ว่าจะต้องใช้วิธีต่าง ๆ ตามสมควรเพื่อที่จะหลีกเลียงความเสียหายให้น้อยที่สุด (sue and labour) ในกรณีที่สัญญาประกันภัยมิได้ระบุเงื่อนไข sue and labour ไว้ แต่เกิดมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นในลักษณะ sue and labour ในเรื่องนี้ได้มีความเห็นแตกแยกเป็น 2 ความเห็น ความเห็นแรกเห็นว่าเมื่อมิได้ระบุ

เงื่อนไข sue and labour ในสัญญา ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้แม้ว่าจะไม่มีข้อกำหนดในสัญญาเอาไว้ อีกความเห็นมีความเห็นว่าเมื่อไม่ได้ระบุเงื่อนไข sue and labour ไว้ ถือว่าไม่เป็นไปตามหลักการ sue and labour เพราะเห็นว่าการที่ไม่ได้ระบุเงื่อนไข sue and labour ให้ถูกต้องนั้น ถ้ามีคดีเกิดขึ้นอีกก็ไม่จำเป็นต้องใส่ข้อกำหนด sue and labour ไว้ในกรมธรรม์อีกต่อไป

เรื่องที่สองเป็นเรื่องของความประมาทเลินเล่อของนายเรือและลูกเรือในฐานะที่เป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัย ซึ่งถ้าความประมาทเลินเล่อของนายเรือและลูกเรือก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้รับประกันภัยที่จะใช้เป็นข้อต่อสู้หรือเรียกค่าเสียหายเอาจากผู้เอาประกันภัย โดยเป็นความคุ้มครองในความเสียหายอันเป็นผลใกล้ชิดจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือและลูกเรือ โดยมีท่านผู้พิพากษาที่อธิบายเรื่องนี้ว่าหากผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนไม่ได้ใช้มาตรการที่จะหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายให้น้อยลง ถือว่าเป็นความเสียหายจากผลใกล้ชิดจากการกระทำของบุคคลดังกล่าว ในเรื่องนี้คำพิพากษาของศาลอังกฤษยังไม่ชัดเจน และนักกฎหมายอังกฤษก็ยังไม่มีความเห็นเป็นที่ยุติ

สำหรับในประเทศไทยแม้จะยังมีได้มีบทบัญญัติเฉพาะที่เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อใช้บังคับแก่การประกันภัยทางทะเล แต่การประกันภัยทางทะเลก็ได้มีการทำขึ้นในประเทศไทยและนอกประเทศเนื่องมาจากประเทศไทยมีเรือเดินทะเล และยังมีผู้นำสินค้าเข้าและส่งออก ซึ่งก็ได้มีการทำการประกันภัยทางทะเลไว้กับบริษัทภายในประเทศและบริษัทในต่างประเทศ เมื่อมีคดีที่เกิดจากวินาศภัยที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่สินค้าหรือตัวเรือขึ้น ศาลไทยจึงต้องนำกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาใช้ เนื่องจากกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยยังไม่ได้มีเป็นลายลักษณ์อักษร ประกอบกับจารีตประเพณีของประเทศไทยก็ไม่ได้มีปรากฏไว้ จึงต้องวินิจฉัยคดีเป็นเรื่อง ๆ ตามหลักกฎหมายทั่วไป

Title: Claim Provision related loss arising from the insured exercise sue and labour duty

Author: Mr. Chaivasit Srikrisdaporn

School: Law, Bangkok University

Major: Law of International Business and Electronic Transactions

Advisor: Dr. Sirapa Champathong and Mr. Adisorn Pipatworapong

Academic year: 2551

Keywords: Claim, Assured, Marine Insurance

Abstract

Sea insurance has one main principle that is the insured, who may claim compensation from the insurer, must share interests in the insured objects at the time that hazard occurs. Damages in the sea are separated into many types to restrict the insurer's scopes of responsibilities and to keep the compensation rate in proportion to the damages that occurred. The Causes of damages shall be considered based on its nature and whether the damages that occurred to the insured are total loss, partial loss or not at all. The rights to receive compensation under the insurance coverage shall be considered on case by case basis.

Outcomes of studies found some matters involving damage compensations still pending and even the British law is unable to finalize clear solution. Among these are two cases deemed interesting to know:

First being the specifications about the insured's duties to ensure that all suitable measures had conducted to avert or minimize loss. However, if sue and labor expenses occurred where the Insurance Contract has not specified; this matters shows 2 different opinions. The Fist deemed that since sue and labor were not

specified in the Insurance Contract, the insured may claim for damages even no such conditions specified in the Contract. Another opinion deemed that since sue and labor conditions were not specified in the Contract, it is deemed against the principles of sue and labor, therefore, if sue and labor conditions are not rightly specified in the Contract, and lawsuit occurred, it is not necessary to specified the sue and conditions in the policy anymore.

The second is due to negligence and carelessness of the ship master and the crews who hold position as the insured's agent, which means if the negligence and carelessness of the ship master and crews gives rise to the ground for the insurer to claim or used it as a ground to fight or claim for damages from the insured deeming it as being closely to the coverage of damages caused by negligence and carelessness of the ship master and the crews. The judge who explained this matter clarified that if the insured or the agent had not exercised the measures to avoid or relieve or keep the damages at minimum, it shall be deemed as damages are caused by the closely concern party. The British Court's judgment in this matter remains unclear and the British lawyer has no definite solution to finalize this matter.

In Thailand, even though there is no specific written provisions to govern sea insurance, but there are sea insurances being made in Thailand and abroad due to Thailand's vessels has to carry both inbound and outbound cargoes and insurances are made with various companies in Thailand and overseas. In case of hazards occurred and caused damages to cargoes or the vessel, the Thai court shall apply or adapt the British laws, due to sea insurance law in Thailand has not been written so far, nor has it appear in any of the Thai tradition; thus it need consideration from case to case based on general relevant laws.

กิตติกรรมประกาศ

สารนิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จเรียบร้อยได้ด้วยความรู้ความกรุณาอย่างยิ่งของ ดร.ศิริภา จำปาทอง และ อาจารย์ยอติศร พิพัฒน์วรพงศ์ ที่ได้รับเป็นที่ปรึกษาสารนิพนธ์ พร้อมทั้งสละเวลาเพื่อให้คำปรึกษาทางวิชาการและได้ให้คำแนะนำตลอดจนข้อชี้แนะในประเด็นปัญหาต่าง ๆ และดูแลปรับปรุงแก้ไขที่เป็นประโยชน์ต่อการเขียนสารนิพนธ์ ซึ่งถือว่าเป็นส่วนสำคัญต่อการผลัดกันสารนิพนธ์ฉบับนี้ให้สำเร็จสมบูรณ์ ผู้เขียนจึงขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณอย่างสูงต่อท่านอาจารย์นทล กิติกัมรา ที่กรุณารับเป็นกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิ โดยท่านได้ให้ข้อมูลและคำแนะนำ ที่มีประโยชน์เป็นอย่างยิ่งต่อการเขียนและแก้ไขสารนิพนธ์ของผู้เขียน จนทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงลงได้

ผู้เขียนขอกราบขอบพระคุณ คุณพ่อ คุณแม่ และสมาชิกในครอบครัวผู้เขียนทุกคนที่เป็นกำลังใจ และให้ความสนับสนุนตลอดมา

ผู้เขียนขอขอบคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ และผู้ร่วมงานของผู้เขียน ที่สนับสนุนช่วยเหลือทุก ๆ ด้านแก่ผู้เขียน และเป็นกำลังใจด้วยดีตลอดมา

สุดท้ายนี้ ผู้เขียนหวังว่าสารนิพนธ์ฉบับนี้ คงจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ที่สนใจและศึกษาในเรื่องของผู้เอาระกัณภัยทางทะเลบ้างไม่มากก็น้อย

(ชัยสิทธิ์ ศรีฤกษ์ดาพร)

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	ค
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
1.3 ขอบเขตของการวิจัย.....	4
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	4
1.5 นิยามศัพท์.....	5
บทที่ 2 ความเป็นมาของการประกันภัยทางทะเล.....	6
2.1 จุดกำเนิดของการประกันภัยทางทะเล.....	6
2.1.1 การพัฒนาการประกันภัยทางทะเลในประเทศอังกฤษ.....	6
2.1.2 การพัฒนาการประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย.....	9
2.2 หลักการในการประกันภัยทางทะเล.....	10
2.2.1 หลักความสุจริต.....	10
2.2.2 หลักส่วนได้เสีย.....	17
2.2.3 หลักคำรับรอง.....	23
2.2.4 หลักเหตุใกล้ชิด.....	28
บทที่ 3 ค่าเสียหายที่สามารถชดใช้ได้ใน การประกันภัยทางทะเล.....	30
3.1 ความเสียหายบางส่วน.....	30
3.1.1 ความเสียหายบางส่วนของเรือ.....	31
3.1.2 ความเสียหายบางส่วนของสินค้า.....	35

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.2 ความเสียหายสิ้นเชิง.....	37
3.2.1 ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง.....	37
3.2.2 ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง.....	40
3.3 ความเสียหายทั่วไป.....	50
3.3.1 มีภัยหรืออันตรายเกิดขึ้น.....	51
3.3.2 การเสียหายหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายใด ๆ เป็นพิเศษ.....	52
3.3.3 การจงใจหรือสมัครใจในการเสียหายหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย เป็นพิเศษและอย่างสมควร.....	53
3.3.4 วัตถุประสงค์ที่จะสงวนรักษาทรัพย์สินที่ตกอยู่ใน ภัยอันตรายในการเสี่ยงภัยร่วมกันให้รอดปลอดภัย.....	53
3.3.5 ต้องสำเร็จ.....	54
บทที่ 4 บทวิเคราะห์ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการหลีกเลี่ยงหรือ บรรเทาความเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเล.....	55
4.1 ข้อตกลงในสัญญาประกันภัย.....	56
4.2 ความเสียหายอันเป็นความเสียหายทั่วไป.....	61
4.3 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอย่างสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายใด ๆ.....	63
4.4 หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยและตัวแทนที่จะต้องหลีกเลี่ยงความเสียหาย.....	64
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	71
บรรณานุกรม.....	74
ภาคผนวก : บางมาตราที่สำคัญของ The Marine Insurance Act 1906.....	77
ประวัติผู้เขียน.....	86



บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

นับตั้งแต่ที่มนุษย์รู้จักวิธีการค้าระหว่างกันนั้น ทำให้มีการเดินทางไปเพื่อซื้อขายสินค้ายังสถานที่ไกล ๆ ไม่ว่าจะเดินทางโดยทางบกหรือทางน้ำ การเดินทางโดยทางบกในสมัยก่อนนั้นเป็นเรื่องที่ลำบากและเป็นอันตราย ไม่ได้สะดวกสบายเหมือนสมัยนี้ ดังนั้นจึงนิยมที่จะเดินทางไปทางทะเลถึงอย่างนั้นก็ยังมีความอันตรายในท้องทะเลก็เป็นเรื่องที่น่ากลัว โอกาสที่เรือจะประสบภัยก็มีสูงซึ่งอาจนำความสูญเสียมาให้แก่เจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าได้

การค้าในสมัยก่อนพ่อค้ามักจะเดินทางไปทางเรือร่วมกับสินค้าของตนเพื่อขนส่งไปขายยังจุดหมายปลายทาง แลกเปลี่ยนสินค้า หรือซื้อสินค้าที่ต้องการกลับไปขายยังตลาดบ้านเกิด ในเรือลำเดียวกันนั้นจึงไม่แปลกเลยที่จะมีพ่อค้าหลายคนเดินทางไปกับสินค้าของตน ด้วยนอกจากนี้ความปลอดภัยในการขนส่งสินค้ายังมี ซึ่งอาจจะมีอันตรายเกิดขึ้นในรูปแบบต่าง ๆ ได้ เช่น เกิดจากอุบัติเหตุ ภัยที่เกิดจากการปล้นหรือเป็นอุบัติเหตุ เป็นต้น จึงมีความคิดเกิดขึ้นว่าการส่งของไปเช่นนี้เป็นการเสี่ยงเกินไป อาจจะหรือล้มละลายได้ง่าย จึงมีการประกันภัยขึ้นมา โดยการประกันภัยทั้งหลายนั้นมีที่มาจากที่บุคคลที่ตกอยู่ในสภาวะที่ต้องเสี่ยงภัยในเรื่องเดียวกันโดยต่างคนต่างเสียสละเงินกันคนละเล็กคนละน้อย เพื่อจะช่วยเหลือเพื่อนร่วมกลุ่มที่ต้องประสบภัยเพื่อว่าเมื่อตนเองต้องประสบภัยนั้นก็ได้รับความช่วยเหลือในทำนองเดียวกัน การประกันภัยจึงเป็นวิธีการอย่างหนึ่งซึ่งมีวัตถุประสงค์แบ่งเฉลี่ยความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น เนื่องจากการต้องเสี่ยงต่อภัยต่าง ๆ ของบุคคลใดบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลจำนวนมากซึ่งตกอยู่ในภาวะต้องเสี่ยงภัยทำนองเดียวกันหรือก็คือการแบ่งเฉลี่ยความรับผิดชอบในลักษณะช่วยเหลือกันจากคนที่ต้องเสี่ยงภัยในกลุ่มเดียวกัน โดยทุกคนจะต้องส่งเบี้ยประกันภัยเมื่อเกิดความเสียหายก็เอาเบี้ยประกันภัยนั้นไปจ่ายชดเชยความเสียหาย

การประกันภัยจึงมิใช่การป้องกันภัยที่อาจจะเกิดขึ้น ถึงแม้จะมีการประกันภัยแล้วแต่ทุกคนก็ยังตกอยู่ในภาวะที่จะต้องเสี่ยงภัยอยู่ เป็นแต่ว่าหากมีภัยเกิดขึ้นก็จะได้รับความช่วยเหลือ หรือบรรเทาความเสียหายที่ได้รับ ทั้งนี้ก็ด้วยการดำเนินงานของคนกลางที่เรียกว่าผู้รับประกันภัย ซึ่งจะทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมเงินทุน หรือที่เรียกว่าเบี้ยประกันภัยจากผู้เข้ารวมวิธีการนี้ซึ่งเรียกว่า ผู้เอาประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องรับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าจะเป็นเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้านั้นก็ตามเมื่อได้ทำประกันภัยไว้แล้วก็จะได้รับเบี้ยประกันภัยเป็นการตอบแทน

ในปัจจุบันการทำประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเลในระบบการซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศกลายเป็นสิ่งจำเป็นและเป็นเงื่อนไขไปแล้ว เมื่อมีการตกลงซื้อขายสินค้า ก็จะต้องมีการขนส่งสินค้าทางทะเลทั้งผู้ซื้อหรือผู้นำเข้าสินค้า และผู้ขายหรือผู้ส่งออกสินค้า ผู้รับขนส่งสินค้านั้นรวมถึงบริษัทก็ต้องเผชิญกับความเสี่ยงภัยทางทะเล หรือความเสียหายต่าง ๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นกับสินค้านั้น ๆ ความเสี่ยงของบุคคลใดจะเริ่มต้นและสิ้นสุดลงก็ขึ้นอยู่กับข้อตกลงในการซื้อขายสินค้านั้น ๆ ในการชดใช้ค่าเสียหายบริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าชดเชยให้ผู้เอาประกันภัย เมื่อผู้เอาประกันภัยได้รับความสูญหายหรือเสียหายตามความเป็นจริงที่เกิดขึ้น โดยมีให้ผู้เอาประกันภัยได้รับกำไรหรือต้องสูญเสียจากการเกิดวินาศภัยขึ้นตามสัญญา ในเรื่องของความเสียหายสามารถแยกได้เป็นหลายประเภท ได้แก่ ความเสียหายบางส่วน ความเสียหายสิ้นเชิง และความเสียหายทั่วไป ซึ่งในทางปฏิบัติในการประเมินความเสียหายในทางทะเลเป็นเรื่องที่มีความยุ่งยากและซับซ้อนมาก ในเรื่องดังกล่าวก็ยังมีปัญหาบางเรื่องที่ยกกฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศอังกฤษยังไม่สามารถหาคำตอบให้แน่ชัดได้

ในขณะนี้ประเทศไทยก็ยังไม่มียกเว้นของกฎหมายประกันภัยทางทะเลที่เป็นลายลักษณ์อักษร และถ้ามีกรณีที่เป็นปัญหาเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเลเกิดขึ้น จึงมีปัญหาว่าศาลไทยจะนำกฎหมายใดมาใช้บังคับในเรื่องนี้ โดยในปัญหานี้ก็มีคำพิพากษาที่วินิจฉัยเกี่ยวกับการนำกฎหมายการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาบังคับใช้ ซึ่งศาลได้วินิจฉัยไว้ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 999/2496 วินิจฉัยว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติไว้ว่า “อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” ซึ่งกฎหมายทะเลของประเทศไทยยังหาไม่ ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ ควรเทียบวินิจฉัย

คดีนี้ตามหลักกฎหมายทั่วไป ตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สัญญา ประกันภัยรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ศาลฎีกาเห็นว่า ควรถือเอากฎหมายว่าด้วยประกันภัย ทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัยด้วย และศาลฎีกาได้นำ Marine Insurance Act 1906 หรือพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ และคำพิพากษาของศาลอังกฤษในเรื่องนี้มาเป็นหลักในการวินิจฉัยคดีดังกล่าว¹

ดังนั้นในเรื่องที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการกำหนดหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ซึ่งกำหนดไว้ว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องใช้มาตรการต่าง ๆ ตามที่สมควรเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือลดความเสียหายลงให้น้อยที่สุด (sue and labour) ก็ยังไม่ชัดเจนว่า ถ้าไม่มีข้อสัญญากำหนดไว้ เช่นนั้น ผู้เอาประกันภัยจะยังคงมีหน้าที่ต้องปิดหรือบรรเทาอยู่หรือไม่ ถ้าหากถือว่าเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยแล้วว่าผู้เอาประกันภัยทำผิดหน้าที่จะมีผลอะไรเกิดขึ้น และถ้าเป็นการกระทำของตัวแทนของผู้เอาประกันภัย โดยตัวแทนมิได้กระทำการตามสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย การไม่กระทำของตัวแทนดังกล่าวจะมีผลอย่างไร ข้าพเจ้าจึงนำปัญหาดังกล่าวมาวิเคราะห์เพื่อเป็นแนวทางที่จะนำมาปรับใช้ในประเทศไทยต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาถึงลักษณะของความเสียหายที่สามารถชดเชยได้ในการประกันภัยทางทะเล
2. เพื่อศึกษาถึงหลักการเรียกค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ
3. เพื่อศึกษาถึงปัญหาต่าง ๆ ในการเรียกค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ
4. เพื่อศึกษาถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ โดยพิจารณาจากคดีที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ

¹ อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ ว่าด้วยการรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพฯ: สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา, 2549), 211.

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

ผู้เขียนประสงค์ที่จะศึกษาถึงหลักการของความเสียหายในการประกันภัยทางทะเลโดยจะกล่าวถึงประเภทของความเสียหายในการประกันภัยทางทะเลในเรื่องของ ความเสียหายบางส่วน ความเสียหายสิ้นเชิง ความเสียหายทั่วไป เพื่อให้ได้รู้หลักการทั่วไปในการเรียกค่าเสียหาย และจะทำการศึกษาลงในประเด็นปัญหาที่เกี่ยวกับการเรียกค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัยที่เกิดจากการหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายของผู้เอาประกันภัยในกฎหมายของประเทศอังกฤษ และจะวิเคราะห์ถึงปัญหาโดยดูจากตัวอย่างคดีว่าปัจจุบันมีการดำเนินการโดยใช้แนวทางใดกับสภาพปัญหาที่กล่าวมา เมื่อได้วิเคราะห์ปัญหาดังกล่าวแล้วผู้เขียนจะเสนอแนะความเห็น เพื่อเป็นแนวทางในการนำสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นมาใช้ในประเทศไทยให้มีความเหมาะสม

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับการวิจัย

1. ทำให้ทราบถึงลักษณะของความเสียหายที่สามารถชดเชยได้ในการประกันภัยทางทะเล
2. ทำให้ทราบถึงหลักการเรียกค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ
3. ทำให้ทราบถึงปัญหาต่าง ๆ ในการเรียกค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ
4. ทำให้ทราบถึงแนวทางในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ โดยพิจารณาจากคดีที่เกิดขึ้นในทางปฏิบัติ

1.5 นิยามศัพท์

1. **ผู้เอาประกันภัย** หมายถึง คู่สัญญาที่มีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่ได้ตกลงไว้ในสัญญาประกันภัย
2. **ผู้รับประกันภัย** หมายถึง คู่สัญญาที่มีสิทธิที่จะรับเบี้ยประกันภัย
3. **ผู้รับประกันภัย** หมายถึง บุคคลภายนอกสัญญาประกันภัยที่มีสิทธิเข้ามารับประกันภัยในค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย
4. **เบี้ยประกัน** หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายให้แก่ผู้รับประกันภัยตามเงื่อนไขที่ตกลงไว้ในสัญญา
5. **การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน** หมายถึง การชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงหรือตามจำนวนเงินที่ระบุไว้ในสัญญา ให้กับผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย
6. **ตัวแทนผู้เอาประกันภัยทางทะเล** หมายถึง ผู้ซึ่งถูกมอบหมายโดยผู้เอาประกันภัยให้ทำการขนส่งสินค้าทางทะเล โดยส่วนมากจะเป็น ลูกเรือ หรือเจ้าของเรือ ที่ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัย

บทที่ 2

ความเป็นมาของการประกันภัยทางทะเล

สังคมสมัยโบราณที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจการค้ามานานแล้วนั้น จะพบว่าได้มีการต่าง ๆ ที่สังคมนั้น ๆ ได้นำมาใช้เพื่อลดความไม่แน่นอนต่าง ๆ และช่วยบรรเทาหรือแบ่งเบาความสูญหายหรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้น โดยจุดกำเนิดในการประกันภัยเกิดขึ้นเมื่อใดไม่สามารถที่จะระบุให้แน่ชัดได้ แต่ในแรกเริ่มเดิมทีของการประกันภัยนั้นจะมีลักษณะในการแสวงหาหลักประกันในเรื่องของความคุ้มครอง หรือวิธีการป้องกันภัยอันเกิดมาจากภัยธรรมชาติและโจรสลัด ซึ่งการประกันภัยทางทะเลเป็นการประกันภัยที่สำคัญและเก่าแก่ที่มีมานานแล้ว นับตั้งแต่การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ โดยวิธีการของสังคมสมัยนั้นได้คิดถึงความเป็นและนำมาใช้เพื่อที่จะลดความเสี่ยงภัยต่าง ๆ ที่จะเกิดกับสินค้า

2.1 จุดกำเนิดของการประกันภัยทางทะเล

2.1.1 การพัฒนาการประกันภัยทางทะเลในประเทศอังกฤษ

ระบบการประกันภัยทางทะเลไม่ได้เกิดมาจากชาวอังกฤษ แต่ระบบการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษที่ใช้อยู่ในปัจจุบันนี้ ได้รับเอาหลักของชาวโลมบาร์ด (Lombard) ผู้ที่อพยพมาจากทางภาคเหนือและภาคกลางของอิตาลี เมื่อราวคริสต์ศตวรรษที่ 12 ชาวโลมบาร์ด (The Lombards) ซึ่งอพยพจากประเทศอิตาลีเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำมาหากินในกรุงลอนดอนเป็นผู้ริเริ่ม ระบบการรับประกันภัยการขนส่งทางทะเลขึ้นกล่าวคือ พ่อค้านายทุนได้พากันรวมตัว เพื่อกระจายการเสี่ยงภัยจากการสูญสิ้นที่จะเกิดกับพ่อค้านายทุนคนใดคนหนึ่งไปยังพ่อค้าหลาย ๆ คนซึ่งหากเกิดวินาศภัยทางทะเลขึ้นเขาเหล่านั้นก็จะได้ช่วยกันแบ่งเบาภาระการสูญสิ้นทุนรอนไปเพียงบางส่วน ทำให้ยังสามารถประกอบกิจการค้าต่อไปได้ โดยจะจ่ายเงินให้เมื่อเกิดภัยทางทะเลทำความเสียหายกับเรือและสินค้าให้กับผู้เป็นเจ้าของ มี

การเรียกเก็บ ค่าธรรมเนียมหรือ เบี้ยประกัน หรือสินค้านั้น วิธีกระจายความเสี่ยงภัยไปยังกลุ่มพ่อค้าที่เข้ามาแบ่งเบาภาระการสูญเสียซึ่งเคยตกอยู่กับบุคคลคนเดียวไปยังหลายบุคคลหลายคนนั้น นับเป็นการเริ่มต้นการประกันภัยทางทะเล¹

ในศตวรรษที่ 17 ของประเทศอังกฤษการประกันภัยทางทะเลได้เจริญรุ่งเรืองขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งนี้เนื่องจากประเทศอังกฤษในสมัยนั้นมีการค้าขายทางทะเลมากกว่าประเทศอื่น ๆ ในยุโรป เมื่อมีการค้าขายและขนส่งสินค้าทางทะเลเป็นจำนวนมาก แนวความคิดในการกระจายความเสี่ยงภัยทางทะเลเพื่อหาทางแบ่งเบาและบรรเทาภาวะความเสียหาย ก็ย่อมมีมากขึ้นและพัฒนาขึ้นเป็นธรรมดา ในสมัยนั้นมีการรับประกันภัยโดยพ่อค้าผู้มีความประสงค์จะเข้าร่วมรับเสี่ยงภัยในการเดินทางหรือการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อหวังจะได้รับค่าธรรมเนียม (premium) เป็นการตอบแทน ทั้งนี้เพราะในสมัยนั้น กัปตันได้แพร่หลายเข้าสู่ประเทศอังกฤษและได้รับความนิยมนอย่างมาก กิจการค้าขายหลายชนิดได้มีการติดต่อธุรกิจกันระหว่างพ่อค้า ซึ่งมีโอกาสพบปะพูดคุยกันในร้านกาแฟต่าง ๆ ในกรุงลอนดอน และด้วยเหตุนี้เองธุรกิจการประกันภัยก็เป็นธุรกิจหนึ่งที่มีการเจรจาต่อรองกันในร้านกาแฟด้วย ในบรรดาร้านกาแฟทั้งหลายในสมัยนั้น ร้านที่มีชื่อเสียงมากที่สุด รู้จักกันแพร่หลาย และมีส่วนเกี่ยวข้องในการสนับสนุนพัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลมากที่สุด ก็ได้แก่ร้านกาแฟของนายเอ็ดเวิร์ดลอยด์ (Edward Lloyd) ตั้งอยู่ที่ถนน Tower Street ริมน้ำเทมส์²

นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ได้ช่วยเหลือและส่งเสริมให้พ่อค้าหรือผู้รับประกันภัยลงลายมือชื่อของพวกเขาลงบนส่วนล่างของสัญญาประกันภัย เพื่อให้สัญญาประกันภัยเหล่านั้นมีผู้รับประกันภัยเข้าร่วมรับเสี่ยงภัยจนครบจำนวนเงินที่มีการเอาประกันภัย ข้อความที่ผู้รับประกันภัยลงลายมือชื่อในเอกสารเรียกว่า Slip ซึ่งได้ระบุข้อมูลที่เกี่ยวข้องรวมทั้งจำนวนเงินที่ต้องการประกัน ผู้ที่ต้องการจะรับประกันภัยจะลงนามย่อในเอกสาร หรือ Slip พร้อมบันทึกมูลค่าในส่วนที่ตนจะเข้ารับประกันภัยเป็นหลักฐาน บุคคลดังกล่าวเรียกว่า Underwritten เอกสาร Slip จะส่งผ่านต่อไปจนกระทั่งมีผู้รับประกันภัยเต็มจำนวน เรียกว่า Underwritten

¹มุกดา ไควทกุล, การประกันภัย, (กรุงเทพฯ: หจก.สยามเตชั่นเนอร์รี่ซัพพลาย, 2537), 19.

²มุกดา ไควทกุล, การประกันภัย, 20.

Amount³ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์เองไม่ได้เป็นผู้รับประกันภัย เขาเพียงแต่ขายกาแฟ แต่เขาก็ได้ให้ความสนใจกับธุรกิจประกันภัยทางทะเลนี้มากเป็นพิเศษในร้านกาแฟของเขา เขาได้จัดหาข่าวเกี่ยวกับการเดินเรือสถิติข้อมูลต่าง ๆ ของเรือแต่ละลำ ความสามารถของเรือ รวมทั้งของกับตันและลูกเรือมาคอยไว้บริการแก่พวกพ่อค้าและผู้รับประกันภัยด้วย ต่อมาก็ได้มีการพิมพ์ข่าวเหตุการณ์ทางทะเลออกเป็นหนังสือเรียกว่า Lloyd's News กิจกรรมยุคต้น ๆ ของลอยด์จึงคล้ายกับสโมสรหรือสมาคมที่ไม่ได้จดทะเบียนและนอกเหนือจากการเป็นแหล่งข่าวแล้วกิจการที่ทำให้ Lloyd's Coffee-House มีชื่อเสียงคือการเป็นศูนย์กลางในการขายทอดตลาดสินค้า (auction)⁴

ในช่วงปี ค.ศ. 1769 ตลาดการประกันภัยได้ย้ายศูนย์กลางของการประกันภัยมาที่ร้านกาแฟแห่งใหม่ของนายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (New Lloyd's Coffee House) ที่ Pope's Head Alley ในปี ค.ศ. 1771 ได้มีการก่อตั้งคณะกรรมการขึ้นบริหารธุรกิจประกันภัยของลอยด์ (Lloyd's Insurance)⁵ จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1779 จึงได้มีการตกลงในระหว่างผู้รับประกันภัยในเรื่องแบบฟอร์มมาตรฐานของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ซึ่งเรียกว่า S.G. Form และเป็นจุดเริ่มต้นของวิวัฒนาการของแบบฟอร์มกรมธรรม์ประกันภัยฉบับมาตรฐาน Lloyd's S.G. Policy ต่อมาในปี ค.ศ. 1871 Lloyd's จึงได้กลายเป็นสถาบันที่ได้รับการรับรองโดยกฎหมาย (Lloyd's Act)⁶ แต่กรมธรรม์ Lloyd's S.G. Policy ก็ยังมีข้อบกพร่องและมีข้อความที่ยังไม่ชัดเจนอีกหลายจุด ในปี ค.ศ. 1978 ได้มีการปรับปรุงแบบฟอร์ม โดย The Technical and Clauses Committee ซึ่งเป็นคณะกรรมการร่วมของ Lloyd's Underwriters Association กับ Institute of London Underwriters ได้จัดทำร่าง Institute Clauses ฉบับใหม่แต่ก็ยังได้รับการวิพากษ์วิจารณ์จากคณะอนุกรรมการร่วมของ UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) แต่หลังจากที่ได้มีการวิพากษ์วิจารณ์กันอย่างกว้างขวาง ก็ได้มีการ

³ อรรถนิตติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ ว่าด้วยการรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล, 208.

⁴ ประมวล จันทร์ชิวะ, การประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพฯ:เนติกุลการพิมพ์, 2547), 5.

⁵ มุกดา โควิทกุล, การประกันภัย, 20.

⁶ ประมวล จันทร์ชิวะ, การประกันภัยทางทะเล, 5.

ประนีประนอมกันที่สุดในที่สุดและสรุปข้อกำหนดมาตรฐานฉบับใหม่ขึ้น 5 ฉบับ ซึ่งยังคงเรียกว่า Institute Clauses⁷ ซึ่งเป็นแบบฟอร์มมาตรฐานที่ได้ใช้มาจนถึงปัจจุบัน

ในปัจจุบันนี้ การประกันภัยในประเทศอังกฤษ ได้ขยายขอบเขต ประเภทและรูปแบบความซับซ้อนมากยิ่งขึ้น เพื่อสนองตอบต่อการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ของชีวิตทางสังคม เศรษฐกิจและความเจริญก้าวหน้าทางเทคโนโลยีของมนุษย์ที่พัฒนาซับซ้อนมากยิ่งขึ้น ตลอดเวลา และได้กลายเป็นสถาบันหรือปัจจัยอันหนึ่งที่จะขาดเสียไม่ได้ในการประกันภัยสินค้าทางทะเล

2.1.2 การพัฒนาการประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย

ไม่ปรากฏเป็นที่แน่ชัดว่าการประกันภัยทางทะเลเกิดขึ้นในประเทศไทยเมื่อใด แต่ก็น่าจะถือว่าการประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยมีมาก่อนการประกันภัยประเภทอื่น ๆ เนื่องจากในสมัยที่กรุงศรีอยุธยากำลังเจริญรุ่งเรืองทางการค้าระหว่างประเทศ และได้มีความสัมพันธ์ทางการค้ากับต่างประเทศอย่างมากมาย ชาวต่างประเทศต่างก็เข้ามาตั้งรกราก ทำมาค้าขายกันเป็นจำนวนมากโดยอาศัยกรุงศรีอยุธยาเป็นศูนย์กลางการค้า บรรทุกสินค้าที่เป็นของภายในประเทศไทยและสินค้าจากภาคพื้นยุโรปนำไปขายยังประเทศจีนและญี่ปุ่น โดยที่การขนส่งสินค้าสมัยนั้นอาศัยการขนส่งทางเรือเป็นส่วนใหญ่ จึงมีการประกันวินาศภัยประเภทการประกันภัยทางทะเลและขนส่งซึ่งเกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในสมัยนั้น การประกันภัยดังกล่าวชาวต่างประเทศที่ประกอบธุรกิจการค้าจะร่วมมือกัน โดยไม่ได้มีการจดทะเบียนการค้าหรือแจ้งต่อประเทศไทยแต่อย่างใด จนกระทั่ง ร.ศ. 130 (พ.ศ. 2454) มีประกาศกฎหมายที่กล่าวถึงการประกันภัยเป็นครั้งแรกคือ พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ.130⁸

ต่อมาในปี พ.ศ. 2471 พระบาทสมเด็จพระปกเกล้าเจ้าอยู่หัว (รัชกาลที่ 7) ได้มีการปรับปรุงและตราพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือความผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. 2471⁹ ขึ้น ซึ่งรวมถึงกิจการประกันภัยที่รวมเข้าไปใน

⁷ ประมวล จันท์ชื้อะ, การประกันภัยทางทะเล, 6.

⁸ มุกดา โควิทกุล, การประกันภัย, 22.

⁹ ประมวล จันท์ชื้อะ, การประกันภัยทางทะเล, 10.

กฎหมายฉบับนี้ด้วย หลังจากนั้นกระทรวงพาณิชย์และคมนาคมก็ได้กำหนดเงื่อนไขการขออนุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิตและประกันวินาศภัยขึ้นโดยเฉพาะ หลังจากนั้นในปี พ.ศ.-2510 ได้มีการประกาศใช้ พ.ร.บ. ประกันวินาศภัย และได้มีชาวต่างชาติเข้ามาในประเทศไทยเพื่อประกอบธุรกิจประกันภัยทางทะเล บริษัทประกันภัยของอังกฤษที่เข้ามาเปิดสาขาดำเนินการในประเทศไทยในยุคแรก ๆ ได้แก่ บริษัท การ์เดียน แอสซัวร์นส์ จำกัด บริษัท เยนเนอร์ล แอ็คซิเดนท์ จำกัด บริษัท นอริช ยูเนียน อินชัวร์นส์ จำกัด และบริษัท คอมเมอร์เชียลยูเนียน แอสซัวร์นส์ จำกัด เป็นต้น¹⁰ (ปัจจุบันบริษัทดังกล่าวได้เปลี่ยนชื่อเป็นชื่ออื่นแล้ว) พ.ร.บ. ประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ต่อมาได้ถูกยกเลิกโดย พ.ร.บ. ประกันวินาศภัย พ.ศ.-2535 และในเรื่องของการประกันภัยทางทะเล ยังถือว่าเป็นส่วนหนึ่งในการประกันวินาศภัยภายในกฎหมายฉบับนี้ เพราะในปัจจุบันนี้ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่ใช้เฉพาะกับการประกันภัยทางทะเลออกมาใช้บังคับ

2.2 หลักการในการประกันภัยทางทะเล

2.2.1 หลักความสุจริต

สัญญาโดยปกติทั่ว ๆ ไปจะเป็นสัญญาที่ต้องมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อกัน (Good Faith) แต่สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่ต้องมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อกันอย่างยิ่ง (Utmost Good Faith) ในการติดต่อธุรกิจต่อกันก่อนที่จะออกสัญญาประกันภัยนั้น จำเป็นต้องมีความซื่อสัตย์สุจริตต่อกันอย่างยิ่ง เพราะในการพิจารณารับประกันภัยผู้รับประกันภัยควรจะสามารถเชื่อถือได้ในข้อมูลที่ผู้เอาประกันภัยได้แจ้งให้ทราบ หรือได้กรอกลงไว้ในคำขอเอาประกันภัย โดยเฉพาะการประกันภัยทางทะเล ผู้รับประกันภัยอยู่ห่างไกลและไม่ได้เห็นสินค้าหรือเรือที่จะมีการเอาประกันภัย การที่คู่สัญญาไม่รักษาความซื่อสัตย์สุจริตต่อกันจะมีผลทำให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆะ

¹⁰ ประมวล จันทรชิวะ, การประกันภัยทางทะเล, 10.

หลักสุจริตอย่างยิ่งเป็นหลักการพื้นฐานที่สุดของสัญญาประกันภัย ในการเจรจาต่อรองเพื่อทำสัญญาโดยทั่วไปนั้นคู่สัญญาแต่ละฝ่ายต้องรับผิดชอบดูแลป้องกันผลประโยชน์ของตนเอง คู่สัญญาแต่ละฝ่ายไม่มีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อเท็จจริงใด ๆ แม้จะเห็นได้ชัดว่าข้อเท็จจริงนั้นจะมีความสำคัญอย่างยิ่งต่ออีกฝ่ายหนึ่งในการตัดสินใจว่าจะเข้าทำสัญญาหรือไม่ หรือจะเข้าทำสัญญาโดยมีเงื่อนไขหรือข้อตกลงอย่างไร¹¹

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906 (MIA 1906)) ของประเทศอังกฤษได้วางหลักทั่วไปในเรื่องหลักสุจริตไว้ในมาตรา 17¹² และนอกจากนี้ในมาตรา 18(1)¹³ และ 20(1)¹⁴ ได้กล่าวถึงหน้าที่ในการเปิดเผยข้อเท็จจริงและการแถลงข้อเท็จจริงของผู้ประกันภัยเอาไว้โดยเฉพาะ

¹¹ Bennett, Howard N. *The Law of Marine Insurance* (Oxford : Clarendon Press, 1996), 44. Carr, Ineira. *Principles of International Trade Law* 2th ed., (London : Cavendish Publishing Ltd., 1999), 288. สิทธิโชค ศรีเจริญ, หลักสุจริตในการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย, วารสารกฎหมาย ปีที่ 7 ฉบับที่ 1 หน้า 52.

¹² พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 17 บัญญัติไว้ว่า “Insurance is Uberrimae fidei

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

¹³ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 18 (1) บัญญัติไว้ว่า “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 fail to make such disclosure, the insurer may avoid the contract.”

¹⁴ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 20 (1) บัญญัติไว้ว่า “Every material representation made by the assured or his agent to insurer during the negotiations for contract and before the contract is concluded, must be true. If it be untrue the insurer may avoid the contract.”

ปัญหาที่จะต้องพิจารณาในเรื่องสุจริตก็คือ ความสุจริตที่เกิดขึ้นจะมีอยู่ได้เพียง ขณะทำสัญญาหรือมีกระทั่งต่อไปจนเกิดการเรียกร้องสิทธิ ประเด็นในเรื่องนี้มีคดีที่เกิดขึ้นในประเทศอังกฤษเป็นคดี The Litsion Pride¹⁵ ข้อเท็จจริงเป็นเรื่องที่ผู้รับจ้างเรือเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับเรือที่เสียหายเนื่องจากภัยสงคราม โดยกรมธรรม์ประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวกับภัยสงครามระบุว่าถ้าเรือเข้าไปในเขตสงครามที่กำหนดไว้ต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มและต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบเร็วที่สุดเท่าที่จะทำได้ ผู้พิพากษา Hirst ได้ฟังข้อเท็จจริงว่าได้มีการเตรียมจดหมายไปแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบแล้วแต่ยังไม่ได้ส่งให้ผู้รับประกันภัย โดยจดหมายดังกล่าวได้ทำขึ้นหลังเกิดวินาศภัยแล้ว เจ้าของมีเรือเจตนาไม่แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบถึงการแล่นเรือเข้าออกนอกเขตสงครามจะได้ไม่ต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่ม เป็นการเรียกร้องโดยฉ้อฉล ถือว่าเป็นการไม่ปฏิบัติตามหลักสุจริต โดยผู้พิพากษา Hirst ได้วินิจฉัยไว้ชัดแจ้งว่า หน้าที่ต้องปฏิบัติตามหลักสุจริตอย่างยิ่งมีต่อเนื่องจนถึงหลังจากเกิดสัญญา หลักการที่วางไว้ตามมาตรา 17 เป็นหลักการใหญ่ที่ครอบคลุมและอยู่เหนือหน้าที่เปิดเผยข้อเท็จจริงกับหน้าที่ไม่แถลงเท็จตามมาตรา 18 และ 20 จึงทำให้สามารถตีความได้ว่า มาตรา 17 ได้ขยายหน้าที่เปิดเผยข้อเท็จจริงและไม่แถลงเท็จตามมาตรา 18 และ 20 ออกไปจนถึงเวลาหลังสัญญาเกิดด้วย ดังนั้นในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งข้อความใด ๆ ต่อผู้รับประกันภัยในเวลาใด ๆ หลังสัญญาเกิด ก็ต้องเป็นไปตามหลักสุจริตอย่างยิ่ง คือต้องไม่แถลงเท็จหรือโดยปกปิดข้อเท็จจริงซึ่งควรต้องแจ้ง มิฉะนั้นผู้รับประกันภัยย่อมมีสิทธิบอกล้างสัญญาได้

ดังนั้น ผู้รับประกันภัยต้องมีความเชื่อใจในการเปิดเผยความจริงของผู้เอาประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยต้องไม่ได้ปกปิดข้อเท็จจริง หรือสิ่งที่ตนได้รู้ที่จะทำให้ผู้รับประกันภัยเกิดความเสียหายในข้อเท็จจริงที่ถ้าผู้เอาประกันภัยได้ปกปิดข้อเท็จจริงเอาไว้ ถ้าเป็นเช่นนั้นจริงจะถือว่าเป็นการฉ้อโกงและกรมธรรม์ประกันภัยที่ได้ทำไว้ก็จะตกเป็นโมฆะ ดังนั้นหลักในเรื่องของสุจริตจะมีดังที่จะกล่าวดังต่อไปนี้

¹⁵Black King Shipping Corpn v Massie (The Litsion Pride) (1985) 1 Lloyd's Rep. 437. QBD

2.2.1.1 หลักที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยความจริง

ถ้าดูจาก MIA 1906 ในมาตรา 18 เป็นเรื่องของหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเปิดเผยความจริง โดยจะมีอยู่ 2 ข้อ ที่ใช้ในการพิจารณาของความสุจริตจะมีดังที่จะกล่าวดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ข้อเท็จจริงที่ผู้เอาประกันภัยรู้หรือควรรู้ โดยหลักนี้มีที่มาจากบทบัญญัติมาตรา 18 (1) ที่ว่าผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อเท็จจริงทุกประการซึ่งเป็นสาระสำคัญที่เขาได้รู้ต่อผู้รับประกันภัย ดังนั้นแม้ข้อเท็จจริงใดจะเป็นสาระสำคัญแต่ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้รู้ เขาก็ไม่มีหน้าที่ต้องเปิดเผย นอกจากนี้ก็กฎหมายได้วางหลักด้วยว่าผู้เอาประกันภัยถือว่ารู้ข้อเท็จจริงทุกประการที่ในการดำเนินธุรกิจตามปกติเขาควรรู้ด้วย

ข้อ 2 ข้อเท็จจริงที่เป็นสาระสำคัญ โดยกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษได้วางหลักไว้ ที่ต้องเปิดเผยความจริง รวมทั้งการแถลงข้อความที่เป็นสาระสำคัญต่อผู้รับประกันภัยจะต้องถูกต้องตามจริงด้วย ตามมาตรา 18 (2) และ 20 (2)¹⁶ ได้อธิบายความหมายของคำว่าข้อเท็จจริงที่เป็นสาระสำคัญและการแถลงข้อความอันเป็นสาระสำคัญไว้ว่าหมายถึงข้อเท็จจริงหรือการแถลงข้อความซึ่งกระทบต่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยที่ฉลาดรอบคอบ

หลักกฎหมายของอังกฤษชัดเจนว่าหลักในการพิจารณาว่าข้อเท็จจริงใดจะถือว่าเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ให้ถือตามความเห็นของผู้รับประกันภัยที่ฉลาดรอบคอบ แต่อย่างไรก็ตามได้เคยมีความเห็นของ Law Reform Committee ของอังกฤษว่า การใช้หลักผู้รับ

¹⁶พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 18 (2) บัญญัติไว้ว่า “Disclosure by assured-

(2) Every circumstance is material which would influence the judgment of a prudent insurer in fix the premium, or determining whether he will take the risk.”

และพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 20 (2) บัญญัติไว้ว่า “Representations pending negotiation of 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.”

ประกันภัยที่ฉลาดรอบคอบจะไม่เป็นธรรมแก่ฝ่ายผู้เอาประกันภัย เพราะในทางปฏิบัติผู้เอาประกันภัยไม่ได้ทราบว่าอะไรคือมาตรฐานที่ผู้รับประกันภัยผู้มีความฉลาดรอบคอบได้ปฏิบัติกันอยู่ทั่วไปในการพิจารณาว่าเรื่องใดข้อเท็จจริงใดเป็นข้อสาระสำคัญ ยิ่งกว่านั้นผู้รับประกันภัยสามารถพิสูจน์ถึงข้อปฏิบัติว่ากรณีต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนแล้วแต่มีอิทธิพลต่อการพิจารณาอัตราดอกเบี้ยประกันภัยหรือการเสี่ยงภัยทั้งสิ้น Law Reform Committee จึงเสนอให้เลิกใช้หลักดังกล่าว และหันมาใช้หลักผู้เอาประกันภัยผู้มิเหตุผล หรือวิญญูชนฝ่ายผู้เอาประกันภัยแทน¹⁷

2.2.1.2 หลักที่ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องเปิดเผยความจริง

ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นนั้น MIA 1906 ก็ยังมีหลักที่ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องเปิดเผยความจริง ตามมาตรา 18(1) และ (3)¹⁸ โดยจะมีลักษณะดังต่อไปนี้

¹⁷ Fifth Report of the Law Reform Committee, January 1957 para 4 จากสุดา วัชรวัฒนากุล, ความสุจริตอย่างยิ่งของคู่สัญญาในสัญญาประกันภัย, (กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2525), 33.

¹⁸ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 18 (3) บัญญัติไว้ว่า “Disclosure by assured-

(3) In the absence of inquiry the following circumstances need not be disclosed, namely:-

(a) Any circumstance which diminished the risk:

(b) Any circumstance which is know or presumed to be know 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 circumstance which it is superfluous to disclose by reason of any express or implied warranty.”

1. ข้อเท็จจริงที่ผู้เอาประกันภัยได้รู้

หลักนี้มาจากบทบัญญัติมาตรา 18 (1) ที่ว่าผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อเท็จจริงทุกประการซึ่งเป็นสาระสำคัญที่เขาได้รู้ต่อผู้รับประกันภัย ดังนั้นแม้ข้อเท็จจริงใดจะเป็นสาระสำคัญแต่ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้รู้ เขาก็ไม่มีหน้าที่ต้องเปิดเผย

แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายวางหลักไว้ด้วยว่าผู้เอาประกันภัยถือว่ารู้ข้อเท็จจริงทุกประการที่ในการดำเนินธุรกิจตามปกติเขาควรจะได้รู้ด้วย เช่น ข้อเท็จจริงที่ตัวแทนหรือลูกจ้างของเขาได้รู้ เขาก็มีหน้าที่ต้องเปิดเผย แม้ว่าในความเป็นจริงเขาอาจจะไม่รู้ เพราะตัวแทนหรือลูกจ้างมิได้แจ้งให้ทราบก็ตาม¹⁹ ดังนั้นผู้เอาประกันภัยตามกฎหมายอังกฤษจึงต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควรที่จะต้องรู้ถึงข้อเท็จจริงที่กฎหมายกำหนดว่าเขาควรต้องรู้ด้วยเพราะมิฉะนั้นอาจได้รับความเสียหายได้.

2. ข้อเท็จจริงที่เป็นการลดการเสี่ยงภัยลง

กรณีนี้เป็นไปตาม MIA 1906 มาตรา 18(3)(a) กล่าวคือสามารถที่จะเห็นได้ชัดเจนในตัวเองว่าถ้าข้อเท็จจริงนั้นเป็นข้อเท็จจริงที่ลดการเสี่ยงภัยแล้วไม่จำเป็นต้องเปิดเผย เพราะไม่มีผลต่อการตัดสินใจไม่รับประกันหรือเรียกเบี้ยประกันภัยให้สูงขึ้นแต่อย่างใด ตัวอย่างเช่น ในการประกันภัยสินค้าข้าวบรรจุถุงพลาสติกซึ่งส่งไปยังต่างประเทศโดยใส่ตู้คอนเทนเนอร์ ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบว่าข้าวถูกบรรจุอยู่ในถุงพลาสติกกระบบสุญญากาศหนาถึง 2 ชั้นและมีการป้องกันความชื้นภายในตู้คอนเทนเนอร์ เป็นต้น²⁰

3. ข้อเท็จจริงที่ผู้รับประกันภัยได้ทราบหรือถือว่าได้ทราบความจริงอยู่แล้ว

ผู้รับประกันภัยถือว่ารู้ข้อเท็จจริงที่รู้กันอยู่ทั่วไป หรือข้อเท็จจริงซึ่งในการดำเนินธุรกิจตามปกติของผู้รับประกันภัย เขาควรต้องรู้ กรณีนี้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 18 (3)(b) ตัวอย่างเช่นผู้รับประกันภัยถือว่ารู้ธรรมเนียมปฏิบัติของการค้า (trade usages)²¹ ภัยธรรมชาติ ความ

¹⁹ Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Insurance Co. Ltd. (1908) 14 Com Cas 156.

²⁰ ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 15.

²¹ Vallance v Dewar (1808) 1 Camp. 503.

ยากลำบากในการเดินเรือ โอกาสที่จะเกิดพายุ แผ่นดินไหว²² เหตุการณ์ทางการเมือง²³ ฯลฯ ผู้เอาประกันภัยจึงไม่มีหน้าที่เปิดเผยข้อเท็จจริงเหล่านี้

4. ข้อเท็จจริงที่ผู้รับประกันภัยได้สละสิทธิที่จะรู้ความจริง

กรณีนี้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล มาตรา 18 (3)(c) การสละสิทธิของผู้รับประกันภัยนี้อาจทำเป็นข้อตกลงโดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัยหรือเป็นการสละสิทธิโดยปริยายก็ได้²⁴

5. ข้อเท็จจริงที่ไม่ใช่สาระสำคัญเพราะมีคำรับรองโดยแจ้งชัดหรือโดยปริยายอยู่แล้ว

กล่าวคือ จะต้องเป็นความเสี่ยงภัยที่ชอบด้วยกฎหมาย มีตัวอย่างในคดี Iversiones Manria S.A. v Sphere Drake Insurance Co. Plc, The Dora²⁵ ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยมีคำรับรองว่าจะใช้เรือเพื่อความสนุกสนานและการหย่อนใจเท่านั้น การที่ผู้เอาประกันภัยมิได้เปิดเผยข้อเท็จจริงว่าตั้งใจจะใช้เรือเป็นตัวอย่างสาธิต จึงมิใช่ข้อเท็จจริงที่เป็นสาระสำคัญที่ต้องเปิดเผย ซึ่งผลจากคดีนี้ทำให้เห็นว่าผู้เอาประกันภัยไม่ต้องเปิดเผยความตั้งใจของตนที่จะใช้เรือเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ เพราะผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนถ้าผู้เอาประกันภัยนำเรือไปใช้เพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจได้อยู่แล้ว²⁶

ด้วยเหตุนี้สัญญาประกันภัยทางทะเลจึงเป็นสัญญาที่ต้องอาศัยความสุจริตใจของคู่สัญญาโดยเฉพาะอย่างยิ่งทางฝ่ายผู้ขอเอาประกันภัย และถ้าปรากฏข้อเท็จจริงว่าการแถลงหรือถ้อยคำใด ๆ ที่ผู้ขอเอาประกันภัยรู้อยู่แล้วไม่เปิดเผยข้อความจริง หรือแถลงข้อความอันเป็นเท็จ ก็จะทำให้สัญญาประกันภัยนั้นไม่สมบูรณ์ ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาได้

²²Carter v Boehm (1776) 3 Burr 1905 at 1909.

²³ไมตรี ดันติวุฒานนท์, คำอธิบายกฎหมายประกันภัยทางทะเล (เบื้องต้น), (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536), 30.

²⁴Merkin, Robert. (Editor) *Colinvaux's Law of Insurance 7th ed.*, (London: Sweet&Maxwell, 1997) note 23, pp. A.5.5-04, A5.5-05. และ Bennett, Howard N, *The Law of Marine Insurance*, 64.

²⁵(1989) 1 Lloyd' Rep. 69.

²⁶Merkin, Robert. (Editor) *Colinvaux's Law of Insurance 7th ed.* note 23, p. A.5.520.

2.2.2 หลักส่วนได้เสีย

หลักการของการประกันภัยทรัพย์สินทุกประเภทนั้น ผู้เอาประกันภัยจะแสวงหากำไรจากสัญญาประกันภัยไม่ได้อย่างเด็ดขาด จุดมุ่งหมายของสัญญาประกันภัยก็เพื่อจะชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยที่ต้องประสบความสูญหายหรือเสียหาย การที่ผู้เอาประกันภัยจะประสบความสูญหายหรือเสียหายได้นั้นจะต้องมีส่วนได้เสียในสินค้านั้น ๆ หรือในเรื่องนั้น ๆ เสียก่อน ถ้าสินค้าของผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับความเสียหายจะถือว่าผู้เอาประกันภัยไม่ได้มีส่วนได้เสีย โดยความสัมพันธ์ของส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยนั้น ก่อนอื่นเลยจะต้องมีวัตถุที่เอาประกันภัยที่เสี่ยงภัยทางทะเล และผู้เอาประกันภัยต้องมีความเกี่ยวพันโดยชอบธรรมในวัตถุนั้นในลักษณะที่ว่าผู้เอาประกันภัยจะได้รับประโยชน์จากการที่วัตถุนั้นยังคงอยู่ และในทางกลับกันจะเสียประโยชน์หากวัตถุที่เอาประกันภัยสูญหายหรือเสียหาย แต่ก็จะได้รับค่าสินไหมทดแทนอันมีสาเหตุอันเนื่องมาจากความสัมพันธ์ดังกล่าวในวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น ๆ

หลักของส่วนได้เสียนั้นประกอบด้วยปัจจัย 4 ประการ คือ ความหมายของส่วนได้เสีย บุคคลผู้มีส่วนได้เสีย ประเภทของส่วนได้เสีย และเวลาที่ต้องมีส่วนได้เสีย จะกล่าวได้ดังนี้

2.2.2.1 ความหมายของส่วนได้เสีย

นักกฎหมายไทยได้อธิบายความหมายของส่วนได้เสียไว้ด้วยกันหลายท่าน

อาจารย์จรัส เขมะจารุ ได้อธิบายความหมายของส่วนได้เสียว่า ส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัย สำหรับกรณีประกันวินาศภัย หมายถึง ความสัมพันธ์ที่ผู้เอาประกันวินาศภัยมีอยู่ต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ ซึ่งถ้ามีวินาศภัยเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินนั้นย่อมจะมีผลกระทบกระเทือนเสียหายถึงผู้เอาประกันวินาศภัยด้วย²⁷

²⁷จรัส เขมะจารุ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 3) (กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัดยงพลเทรดดิ้งจำกัด, 2530), 30.

อาจารย์ไชยยศ เหมะรัชตะ ได้อธิบายความหมายของส่วนได้เสียว่า ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย หมายถึงเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้น ผู้ใดมีส่วนที่จะได้รับประโยชน์หรือมีส่วนที่จะต้องเสียหายในเหตุการณ์นั้น ผู้นั้นย่อมมีส่วนได้เสีย สามารถเอาประกันภัยในเหตุการณ์นั้นได้²⁸

อาจารย์ประมวล จันทร์ชีวะ ได้อธิบายความหมายของส่วนได้เสียว่า ส่วนได้เสีย (interest) หมายถึงความสัมพันธ์ (relations) หรือความเกี่ยวข้อง (concern) ของบุคคลใดในวัตถุที่เอาประกันภัยซึ่งผลจากการนั้นอาจทำให้ตนได้รับประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินนั้นปลอดภัยไม่ได้รับความเสียหายหรือไม่สูญหายไปหรืออาจทำให้สิทธิของตนอาจถูกกระทบกระเทือนหากทรัพย์สินนั้นสูญหายหรือเสียหายหรือตนอาจมีความรับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับทรัพย์สินนั้น²⁹

สำหรับกฎหมายอังกฤษนั้น ศาลและนักกฎหมายอังกฤษได้อธิบายความหมายของส่วนได้เสียไว้แตกต่างกันออกไป

Sir M D Chalmers ผู้ยกร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ได้อธิบายว่าส่วนได้เสียมีสาระสำคัญ 2 ประการคือ ประการแรกจะต้องมีวัตถุหรือสิ่งของอย่างหนึ่งซึ่งอาจเกิดความเสียหายจากภัยแห่งท้องทะเล และประการที่สองผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความสัมพันธ์บางประการซึ่งกฎหมายยอมรับรู้กับสิ่งของนั้น ซึ่งโดยผลจากการนี้เขาอาจได้รับประโยชน์จากความปลอดภัยของมันหรือได้รับความเสียหายจากความสูญหายของมันหรืออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับมัน³⁰

ผู้พิพากษา Lawrence ได้อธิบายไว้ในคดี Lucena v Craufurd³¹ ว่าส่วนได้เสียไม่จำเป็นต้องแสดงถึงสิทธิในสิ่งของทั้งหมดหรือบางส่วน และไม่จำเป็นหรือจำกัดว่าต้องเป็นเรื่องทางกฎหมายเท่านั้น แต่การมีความสัมพันธ์หรือความ

²⁸ไชยยศ เหมะรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย (พิมพ์ครั้งที่ 4) (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2540), 51.

²⁹ประมวล จันทร์ชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 19.

³⁰Ivamy, E.R. Hardy. (Editor) Chalmers' Marine Insurance Act 1906. 9th ed. (London: Butterworths, 1983), note 1. p. 11.

³¹(1806) 2 B & P.N.R. 269 at 302.

เกี่ยวข้องกับบางอย่างในวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย ซึ่งหากเกิดภัยพิบัติที่เอาประกันภัยขึ้น ความสัมพันธ์หรือความเกี่ยวข้องนั้นอาจถูกกระทบกระทั่งจนถึงขนาดทำให้เกิดความเสียหาย อันตรายหรือความเสื่อมเสียต่อผู้เอาประกันภัย และเมื่อบุคคลใดก็ตามมีความแน่นอนตาม ความรู้สึกของจิตใจในผลประโยชน์เดียวกับวัตถุประสงค์หรือสิ่งของที่ต้องเสี่ยงภัยหรืออันตราย บางอย่าง ก็อาจกล่าวได้แล้วว่าเขามีส่วนได้เสียในความปลอดภัยของมัน หรือกล่าวอีกนัยหนึ่ง ถ้ามีความแน่นอนหนักแน่นกว่าการคาดหวังลอย ๆ แม้จะไม่ใช้สิทธิตามกฎหมายก็เป็นส่วนได้ เสียได้

กล่าวโดยสรุปสำหรับความหมายของส่วนได้เสียอันอาจเอา ประกันภัยได้นั้น ในเรื่องสิทธิตามกฎหมายหรือตามสัญญา นักกฎหมายอังกฤษเห็นตรงกันถือ ว่ามีส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันได้แน่นอน ส่วนความหวังลอย ๆ ก็ชัดเจนว่าถือว่าไม่มีส่วน ได้เสีย แต่ปัญหาก็คือสิ่งที่อยู่ตรงกลางระหว่างสิทธิตามกฎหมายหรือตามสัญญา กับความหวัง ลอย ๆ ซึ่งไม่ใช่สิทธิตามกฎหมายหรือสัญญาเพราะไม่มีกฎหมายหรือสัญญารองรับ แต่ก็มิใช่ ความหวังลอย ๆ เพราะเป็นสิ่งที่แน่นอนเห็นอยู่แล้วสิ่งนี้เองที่นักกฎหมายมีความเห็นแตกต่าง กันอยู่³²

2.2.2.2 บุคคลผู้มีส่วนได้เสีย

เมื่อได้พิจารณาตาม MIA 1906 ของประเทศอังกฤษแล้วนั้น กฎหมายได้ระบุถึงบุคคลบางกลุ่มที่ถือว่ามีส่วนได้เสียและอาจที่จะเอาประกันได้ โดยจะแบ่งได้ เป็น 4 จำพวก ได้แก่ พวกแรก ได้แก่พวกที่มีกรรมสิทธิในทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ซึ่งอาจเป็น เรือ สินค้า หรือค้ำระวาง พวกที่สอง ได้แก่ผู้ที่ให้กู้ยืมโดยมีเรือหรือสินค้าเป็นหลักประกัน พวก ที่สาม ได้แก่ ผู้ที่มีสิทธิได้รับค่าจ้าง เช่น นายเรือ และลูกเรือ พวกที่สี่ ได้แก่ผู้รับประกันภัย อย่างไรก็ตามนอกจากบุคคลสี่จำพวกที่ยกกล่าวมาข้างต้นแล้ว ก็ยังมีบุคคลอื่นที่ถือว่ามีส่วนได้ เสียอันอาจเอาประกันภัยได้ด้วย ได้แก่ ตัวแทนของเจ้าของสินค้าหรือเจ้าของเรือ ผู้ขนส่ง ผู้ ครอบครองทรัพย์สินของผู้อื่น เช่น ผู้รับฝากทรัพย์สิน ผู้จัดการทรัพย์สิน ผู้ประกอบธุรกิจทางทะเล เช่น

³²จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. (กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. 2539), เชนอรรถที่ 5, 28.

นายท่าและพนักงานนำร่องซึ่งอาจต้องรับผิดชอบบุคคลที่สามในการปฏิบัติหน้าที่ เป็นต้น³³ เมื่อพิจารณาในเรื่องของบุคคลผู้มีส่วนได้เสียแล้ว จะเห็นว่าบุคคลที่จะถือว่ามีมีส่วนได้เสียนั้นมีได้ อย่างกว้างขวาง ถึงแม้ MIA 1906 จะมีบัญญัติไว้แต่ก็ยังไม่สามารถบัญญัติไว้ให้ครบถ้วนได้ เนื่องจากมีแนวคำพิพากษาให้ถือว่าเป็นส่วนได้เสียอีกมากโดยที่ไม่เกี่ยวกับบุคคลตามที่ กฎหมายกำหนด

นักกฎหมายบางท่านแยกบุคคลผู้มีส่วนได้เสียในการเสี่ยงภัย ทางทะเลออกเป็น 2 กรณีคือ

1) บุคคลผู้มีส่วนได้เสียที่มีความผูกพันตามกฎหมาย (legal relations) คือบุคคลผู้มีส่วนได้เสียที่มีกฎหมายรองรับในความผูกพันนั้น ๆ เช่น ผู้มีสิทธิตาม สัญญาซื้อขาย

2) บุคคลผู้มีส่วนได้เสียที่เสมือนความผูกพันตามกฎหมาย (equitable relations) คือบุคคลผู้ยังไม่มีส่วนได้เสียถึงขนาดเป็นความผูกพันกันตามกฎหมาย แต่ถือได้ว่าเป็นส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้ ซึ่งรวมถึงความหวังที่ค่อนข้างจะแน่นอนของ ส่วนได้เสียในการเสี่ยงภัยทางทะเลซึ่งสามารถจะเอาประกันภัยทั้งในตัวของตัวที่เอาประกันภัย (insurable property) หรือความรับผิด (insurable liability) ที่อาจเกิดขึ้นในการเสี่ยงภัยทาง ทะเล เช่น ความหวังที่ผู้ซื้อสินค้าคาดว่าผู้ขายจะขายสินค้าให้เหมือนที่เคยปฏิบัติกันมา³⁴

2.2.2.3 ประเภทของส่วนได้เสีย

อาจแบ่งได้เป็นส่วนได้เสียบางส่วน และส่วนได้เสียที่ไม่แน่นอน ดังนี้

1) ส่วนได้เสียบางส่วน

ในเรื่องของส่วนได้เสียบางส่วนใน MIA 1906 ได้วางหลักไว้ว่า ส่วนได้เสียเพียงบางส่วนไม่ว่าจะเป็นส่วนได้เสียในลักษณะใดก็ตาม ย่อมสามารถที่จะเอา

³³ ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ...., (กรุงเทพฯ: ม.ป.พ., 2549), 83.

³⁴ ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ...., 82.

ประกันภัยได้³⁵ เช่น การมีเจ้าของร่วมในเรือ หรือในตัวสินค้าที่ได้เอาประกันไว้กับบริษัทผู้รับประกัน ต่อมาถ้าเกิดความเสียหายขึ้น เจ้าของร่วมก็มีสิทธิในค่าสินไหมทดแทนในส่วนของตน

2) ส่วนได้เสียที่ไม่แน่นอน

ใน MIA 1906 ได้วางหลักไว้ว่าส่วนได้เสียที่ไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่ง (contingent) หรือส่วนได้เสียที่อาจหมดไปได้ (defeasible) ถือเป็น ส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้ ซึ่งมีความเกี่ยวพันกันกับกฎหมายที่ว่าด้วยการซื้อขาย กล่าวคือ โดยปกติแล้วผู้ซื้อตามสัญญาซื้อขายมีสิทธิปฏิเสธไม่ยอมรับสินค้า (reject goods) หากปรากฏว่าสินค้าที่ส่งไปถึงนั้นไม่ถูกต้องตามสัญญาซื้อขาย เช่นคุณภาพต่ำกว่าที่ตกลงกันได้ หรือส่งมอบล่าช้า ถ้าผู้ซื้อใช้สิทธิปฏิเสธไม่ยอมรับสินค้า ก็จะทำให้ส่วนได้เสียในสินค้าที่แม้ว่าจะโอนไปยังผู้ซื้อแล้ว ก็สามารถโอนกลับมายังผู้ขายได้ ส่วนได้เสียในกรณีนี้ของผู้ซื้อจึงเป็นส่วนได้เสียที่ไม่แน่นอน³⁶

นอกจากนี้ส่วนได้เสียของผู้ซื้ออาจถูกทำให้หมดไปได้โดยผู้ขายได้สั่งระงับการขนส่งสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งให้แก่ผู้ซื้อ (stoppage in transit) เนื่องจากผู้ซื้อไม่ชำระราคาหรือเหตุอื่น ๆ แม้ส่วนได้เสียของผู้ซื้ออาจหมดสิ้นลงไปได้โดยการกระทำของผู้ขายในลักษณะนี้ก็ยังคงถือว่าผู้ซื้อยังมีส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้³⁷

³⁵พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 8 บัญญัติไว้ว่า "Partial interest- A partial interest of any nature is insurable."

³⁶พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 7 บัญญัติไว้ว่า "Defeasible or contingent interest –

(1) 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 treated them as at the seller's risk, by reason of the latter's delay in making delivery or otherwise."

³⁷Hodges. Susan. **Law of Marine Insurance**, (Great Britain: Cavendish Publishing Ltd., 1996), note 3, p. 17.

มีคดีที่ตัดสินเกี่ยวกับ contingent และ defeasible interest เช่นคดี Boehm v Bell³⁸ ผู้ที่จับกุมและยึดเรือไว้มีส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้แม้ว่าภายหลังศาลทรัพย์สินเชลยอาจสั่งให้คืนแก่เจ้าของได้ก็ตาม กรณีนี้อาจถือว่าเป็น contingent หรือ defeasible interest ก็ได้ ผลกำไรที่คาดหวังว่าจะได้รับในอนาคต เช่นค่าระวาง ค่าจ้าง ฯลฯ ก็ถือว่าเป็น contingent interest³⁹ ได้

เมื่อได้พิจารณาแล้วจะเห็นว่าผู้ที่มีส่วนได้เสียในลักษณะนี้ แม้ในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยผู้เอาประกันภัยจะไม่มีส่วนได้เสียเลยแต่คาดหวังว่าจะมีส่วนได้เสียก็สามารถที่จะทำได้ เพราะกฎหมายอังกฤษก็ไม่ได้บังคับให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียขณะทำสัญญาประกันภัย แต่ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียขณะที่เกิดความสูญหายหรือเสียหาย⁴⁰

2.2.2.4 เวลาที่ต้องมีส่วนได้เสีย

ตาม MIA 1906 ได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดความสูญหายหรือเสียหายขึ้น แต่ไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย⁴¹ นอกจากนี้ MIA 1906 ก็ยังได้วางหลักเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยทางทะเลที่เป็นการพนันขั้นต่อให้ตกเป็นโมฆะและกำหนดว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลจะถือว่าเป็นการพนันขั้นต่อในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียอัน

³⁸ (1799) 8 Term Rep. 154

³⁹ Mandaraka - Sheppard, Aleka. **Insurable Intererst (Handout)** University of London 1994/1995., 5.

⁴⁰ โปรดดูพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 6 (1)

⁴¹ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 6(1) บัญญัติไว้ว่า "The assured must be interested in the subject-matter insure at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected;."

อาจเอาประกันภัยได้และได้เข้าทำสัญญาประกันภัยโดยไม่มีความคาดหวังว่าจะได้มาซึ่งส่วน
ได้เสียเช่นนั้น⁴²

จากหลักทั้งสองที่กล่าวมาจะเห็นได้ว่า ขณะที่มีการทำสัญญาประกันภัย แม้ว่า
ผู้เอาประกันภัยจะยังไม่มีส่วนได้เสีย แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยคาดหวังว่าจะได้มาซึ่งส่วนได้เสียใน
ภายหลัง สัญญาประกันภัยนั้นสามารถบังคับใช้ได้ ไม่ถือว่าเป็นการพนันขั้นต่อจึงไม่ตกเป็น
โมฆะ⁴³ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งในขณะทำสัญญาประกันภัยผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องมีส่วน
ได้เสีย เพียงแต่มีความคาดหวังซึ่งอาจจะเป็นเพียงความเชื่อโดยสุจริต⁴⁴ ว่าจะมีส่วนได้เสียใน
ภายหลังก็เพียงพอที่จะทำให้สัญญาประกันภัยมีผลสมบูรณ์ แต่ขณะเกิดความสูญหายหรือ
เสียหายขึ้น ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสีย⁴⁵ ถ้าไม่มีส่วนได้เสียขณะเกิดภัย แม้สัญญา
ประกันภัยจะไม่เป็นการพนันขั้นต่อ ผู้เอาประกันภัยก็ย่อมไม่มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหม
ทดแทนได้⁴⁶

2.2.3) หลักคำรับรอง

ในการรับประกันภัย ผู้รับประกันภัยอาจจะอาศัยหลักความซื่อสัตย์สุจริตต่อ
กันอย่างยิ่งเป็นหลักความยุติธรรมเพื่อที่จะปกป้องตนเอง แต่ในการที่จะพิสูจน์ในสิ่งที่ไม่
เปิดเผย หรือสิ่งที่ได้ปิดเบือนไปนั้นเป็นเรื่องในทางปฏิบัติจึงทำให้ผู้รับประกันภัยจำต้องอาศัย

⁴²พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 4 บัญญัติไว้ว่า “

(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; ”

⁴³ไชยยศ เหมรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย, เจริญธรรมที่ 7, 351.

⁴⁴Merkin, Robert. **Insurance Contract Law (loose leaf)**, 1993., A.4.1-08/18.

⁴⁵Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. **Arnould's Law of Marine Insurance and Average 16th ed.**, (London: Stevens & Sons, 1981), 340.

⁴⁶Ivamy, E.R. Hardy. (Editor) **Chalmers' Marine Insurance Act 1906. 9th ed**, note 30, p. 27.

หลักการรับรอง ซึ่งในทางกฎหมายถือเป็นสัญญา กล่าวคือเป็นสัญญาที่ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะกระทำ หรือไม่กระทำการสิ่งหนึ่งสิ่งใด ยอมรับหรือปฏิเสธสภาพของความเป็นจริงใด โดยเฉพาะ

คำรับรอง (warranty) หมายถึงคำมั่นของผู้เอาประกันภัยที่รับว่าจะมีหรือไม่มี การกระทำบางสิ่งบางอย่างหรือที่รับว่าเงื่อนไขบางประการจะสำเร็จผลหรือที่ยืนยันหรือปฏิเสธ ข้อเท็จจริงเรื่องใดเรื่องหนึ่ง และเมื่อใดก็ตามที่มีคำรับรองระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยผู้เอา ประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามคำรับรองนั้นอย่างเคร่งครัดไม่ว่าคำรับรองนั้นจะเป็นสาระสำคัญ ต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม⁴⁷ ดังนั้นอาจจะสรุปลักษณะที่สำคัญของคำรับรองได้ดังนี้

1. เป็นคำมั่น (Promissory) ซึ่งผู้เอาประกันภัยได้ให้ไว้แก่ผู้รับ ประกันภัย (ในกรณีของคำรับรองโดยชัดแจ้ง) หรือกฎหมายถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ให้ไว้แก่ ผู้รับประกันภัย (ในกรณีของคำรับรองโดยปริยาย)ว่าจะกระทำหรือไม่กระทำบางสิ่งบางอย่าง หรือเงื่อนไขบางประการจะสำเร็จได้หรือว่าข้อเท็จจริงบางอย่างมีอยู่หรือไม่มีอยู่จริง

2. อาจเป็นไปโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย

3. เป็นเงื่อนไข (condition) ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามไม่ว่า เงื่อนไขนั้นจะเป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม หากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนหรือไม่ ปฏิบัติตามคำรับรองจะมีผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่ในวันที่มีการฝ่าฝืน คำรับรอง แต่ไม่กระทบถึงความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยที่เกิดขึ้นก่อนวันที่มีการฝ่าฝืนคำ รับรอง⁴⁸

ในเรื่องของคำรับรองสามารถกล่าวได้ในเรื่องของประเภทของคำรับรองและ ผลของความรับผิดชอบดังกล่าวต่อไปนี้

2.2.3.1 ประเภทของคำรับรอง

คำรับรองโดยทั่วไปแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือ การรับรอง โดยชัดแจ้งและการรับรองโดยปริยาย ดังนี้

⁴⁷ ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 22.

⁴⁸ ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ...., 120.

1) การรับรองโดยชัดแจ้ง

เป็นคำรับรองที่จะต้องเป็นเงื่อนไขของสัญญาที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ โดยทำเป็นลายลักษณ์อักษรให้ชัดเจน และจะถือตามความหมายของคำที่เขียนไว้ มิฉะนั้นจะถือว่าเป็นการกระทำผิดสัญญา เช่น รับรองว่าเรือจะออกเดินทางจากท่าในวันหรือก่อนวันที่กำหนด เป็นต้น การรับรองโดยแจ้งชัดนั้น อาจใช้ถ้อยคำใด ๆ ก็ตามที่ชี้ให้เห็นว่าผู้เอาประกันภัยมีเจตนาที่จะรับรอง ตัวอย่างเช่น ในการรับประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลซึ่งสินค้านั้นมีความเสี่ยงภัยต่อความชื้นหรือเกิดสนิมได้ง่ายหากถูกละอองน้ำทะเล ผู้รับประกันภัยอาจจะพิมพ์คำรับรองไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้ข้อความว่า warranty shipped under deck เพื่อให้เป็นคำรับรองของผู้เอาประกันภัยว่าสินค้านั้นจะต้องบรรจุที่ใต้ระวางเรือเท่านั้น หรือในการรับประกันภัยตัวเรืออาจจะระบุคำรับรองไว้ว่า “Warranted that the insured vessel is licensed through the period of insurance” ซึ่งมีผลบังคับให้เรือที่เอาประกันภัยไว้จะต้องมีใบอนุญาตตลอดอายุสัญญาประกันภัย เป็นต้น⁴⁹ เมื่อวิเคราะห์ดูแล้วคำรับรองโดยชัดแจ้งนี้อาจมีได้ใน 2 ลักษณะ คือ

ลักษณะแรก ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าข้อเท็จจริงบางอย่างมีอยู่หรือไม่มีอยู่ และ

ลักษณะที่สอง ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าจะกระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง⁵⁰

2) การรับรองโดยปริยาย

เป็นคำรับรองที่เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาประกันภัยที่กฎหมายถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ตกลงไว้กับผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตาม ไม่จำเป็นต้องมีข้อความปรากฏให้เห็นในกรมธรรม์ เนื่องจากถือว่าเงื่อนไขต่าง ๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยไม่จำเป็นต้องระบุให้ละเอียดก็ได้ เพราะสัญญาประกันภัยตั้งอยู่บนรากฐานของความสุจริต โดยในการพิจารณาการรับรองโดยปริยายถือหลัก 2 ประการ

⁴⁹ ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 23.

⁵⁰ ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ...., 124-125.

ประการแรก ความเสี่ยงภัยจะต้องถูกต้องตามกฎหมายหรือชอบด้วยกฎหมาย เช่น ไม่เสี่ยงต่อการลักลอบนำสินค้าเข้าประเทศโดยผิดกฎหมาย หรือลักลอบขนอาวุธปืนเข้าไปในประเทศอื่นที่เป็นการละเมิดกฎหมายระหว่างประเทศ เป็นต้น

ประการที่สอง เรือจะต้องเหมาะสมในการออกทะเลเมื่อเริ่มต้นความเสี่ยงภัย กล่าวคือ เรือจะต้องพร้อมและเหมาะสมทั้ง สภาพของเรือ อุปกรณ์ ความเพียงพอของเชื้อเพลิง และความสามารถของกัปตันเรือและลูกเรือด้วย

ในปัจจุบันได้มีข้อความยอมรับความเหมาะสมของเรือระบุไว้ในข้อตกลงในใบตราส่ง ซึ่งหากพบว่าเรือไม่มีความเหมาะสมในการออกทะเล ผู้รับประกันภัยก็สามารถอาศัยหลักกับช่วงสิทธิ์ตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ได้จ่ายไปมาใช้ประโยชน์ได้

2.2.3.2 ผลของความรับผิดชอบ

เมื่อใดก็ตามที่มีการกระทำผิดตามคำรับรอง ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถอ้างได้อีกว่าได้แก้ไขการกระทำผิดคำรับรองแล้ว มีผลทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดโดยนับตั้งแต่วันที่ผู้เอาประกันภัยทำผิดคำรับรอง แต่การกระทำผิดคำรับรองก็มีข้อยกเว้นดังต่อไปนี้

1. เมื่อข้อเท็จจริงเปลี่ยนแปลงไปทำให้คำรับรองสิ้นผลและไม่อาจใช้ได้กับข้อเท็จจริงตามการประกันภัยนั้นอีกต่อไป ตัวอย่างเช่น มีคำรับรองว่าเรือจะออกเดินทาง ณ วันที่ 10 มกราคมหรือก่อนวันที่ 10 มกราคม 2545 แต่บังเอิญเกิดสงครามขึ้นในวันที่ 2 มกราคม 2545 ทำให้เรือต้องรอขบวนเรือคู้มกันเพื่อป้องกันอันตรายจากศัตรูในระหว่างเดินทางและทำให้ไม่อาจออกเดินทางได้ภายในกำหนดหรือในทางตรงข้าม เช่น มีคำรับรองว่าเรือจะต้องออกเดินทางโดยมีขบวนเรือคู้มกันในระหว่างเดินทาง แต่ปรากฏว่าสงครามสงบลงก่อนเรือออกเดินทางและไม่จำเป็นต้องมีขบวนเรือคู้มกันอีกต่อไป เป็นต้น ซึ่งทั้งสองกรณีถือว่าไม่ผิดคำรับรอง

2. เมื่อการปฏิบัติตามคำรับรองเป็นความผิดตามกฎหมายที่ได้ออกมาภายหลังจากที่ได้มีการทำคำรับรองไว้ ตัวอย่างเช่น มีคำรับรองว่าเรือจะต้องมีน้ำมันสำรองไว้บนเรือในระหว่างวิ่งอยู่ในน่านน้ำภายในประเทศ แต่ต่อมาเกิดภาวะขาดแคลนน้ำมัน

และรัฐบาลออกกฎหมายห้ามสำรองน้ำมันบนเรือในระหว่างวิ่งอยู่ในน่านน้ำภายในประเทศ เป็นต้น

3. เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ทำผิดคำรับรองแล้ว แต่ผู้รับประกันภัยยอมสละประโยชน์แห่งการผิดคำรับรอง แต่ทว่า หากเป็นกรณีการผิดคำรับรองโดยปริยายในความถูกต้องตามกฎหมาย (legality) ผู้รับประกันภัยไม่สามารถสละประโยชน์ได้ เพราะเป็นเรื่องของความสงบเรียบร้อย เช่น การขนส่งยาเสพติด ผู้รับประกันภัยจะสละประโยชน์ไม่ได้เพราะเป็นการกระทำผิดกฎหมาย เป็นต้น⁵¹

ในประเทศไทยมีคดีที่เกี่ยวข้องกับคำรับรองเหมือนกัน โดยจะเป็นกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยชนิดกำหนดเวลา มิให้ถือว่าคำรับรองโดยปริยายว่าเรือมีสภาพเหมาะสมแก่การเดินเรือ แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยรู้และยอมให้เรือออกเดินทางในสภาพที่ไม่เหมาะสม ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับการสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความไม่เหมาะสมของเรือนั้น⁵² โดยดูจากคำพิพากษาศาลฎีกาที่วินิจฉัยไว้ดังนี้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7350/2537 โจทก์บรรยายฟ้องว่า น. จดทะเบียนจำนวนเรือพิพาทเป็นประกันหนี้ที่บุคคลต่าง ๆ มีต่อโจทก์ ส่วนจำเลยได้รับประกันภัยเรือพิพาทจากผู้รับโอนกรรมสิทธิ์เรือ เรือพิพาทเกิดอุบัติเหตุไม่สามารถใช้การได้ จำเลยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่ได้รับประกันภัยแก่โจทก์ แต่จำเลยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัย ทำให้โจทก์ไม่มีหลักประกันภัยที่จะบังคับชำระหนี้ได้อีกต่อไป จึงขอให้บังคับเอาเงินประกันภัยเป็นการฟ้องโดยอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายในเรื่องช่วงทรัพย์ ไม่จำเป็นต้องบรรยายฟ้องว่า บุคคลต่าง ๆ ดังกล่าวเป็นหนี้โจทก์จำนวนเท่าไร และหนี้ถึงกำหนดชำระแล้วหรือไม่ และโจทก์ก็ได้ใช้สิทธิเรียกร้องบังคับชำระหนี้เอาแก่บุคคลต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วหรือไม่ ฟ้องโจทก์จึงไม่เคลือบคลุม

สัญญาประกันภัยทางทะเลตาม ป.พ.พ. 868 ให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล แต่กฎหมายทะเลของประเทศไทยยังไม่มี ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏจึงต้องวินิจฉัยคดีตามหลักกฎหมายทั่วไป กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ จึง

⁵¹ ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 24-25.

⁵² อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ, คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ ว่าด้วยการรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล, 240.

ควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัย

เงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยมีข้อความเป็นคำรับรอง (Warranty) ของผู้เอาประกันภัยว่า เรือพิพาทจะได้รับการตรวจสอบและจะปฏิบัติตามคำแนะนำภายใน 30 วัน นับแต่วันเริ่มคุ้มครอง จึงเป็นคำมั่นสัญญาของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องปฏิบัติตามโดยเคร่งครัดตาม พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ มาตรา 33 เมื่อเรือพิพาทเกิดขึ้น อุบัติเหตุอับปางซึ่งจะเกิดจากการที่ผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรองหรือไม่ก็ตาม การที่ผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนคำรับรองผู้รับประกันภัยย่อมปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยได้⁵³

2.2.4) หลักเหตุใกล้ชิด

ในการประกันภัยทางทะเล ความเสียหายของวัตถุที่เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองหรือไม่ได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัย มีหลักสำคัญในการพิจารณาอยู่ว่าผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ (any loss) อันมีสาเหตุใกล้ชิดจากภัยที่ได้เอาประกันไว้ เว้นแต่จะมีกฎหมายหรือว่ากรมธรรม์ประกันภัยได้กำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ดังนั้น ในกรณีที่ไม่มีการกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในความเสียหายใด ๆ ที่มีได้มีสาเหตุใกล้ชิดมาจากภัยที่ได้เอาประกันไว้⁵⁴

หลักในการพิจารณาในเรื่องนี้มีอยู่ว่าสาเหตุใกล้ชิดนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นสาเหตุแรก (first cause) หรือสาเหตุสุดท้าย (last cause) หรือเป็นสาเหตุเดียว (sole cause) ของความเสียหาย แต่จะต้องเป็นสาเหตุหลักที่สำคัญ (dominant cause) หรือสาเหตุที่ก่อให้เกิดผล (effective cause) หรือสาเหตุที่ทำให้เกิดผล (operative cause)⁵⁵ เช่น เกิดเพลิง

⁵³พิชัย นิลทองคำ, คำพิพากษาฎีกากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการกักเรือ การรับขน การรับขนของทางทะเล อหุญาโตตุลาการ การประกันภัย การประกันภัยทางทะเล, (กรุงเทพฯ: ATHATAYA Co.} LTD, 1996), 135-136.

⁵⁴ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 25.

⁵⁵ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 26.

ไฟไหม้บนท่าเรือ (jetty) และมีสินค้าน้ำมันก๊อก (cork) กองอยู่บนท่าเรือ เจ้าหน้าที่ดับเพลิงได้ใช้ความพยายามในการสกัดเพลิงไหม้โดยการโยนสินค้าน้ำมันก๊อกจำนวนหนึ่งทิ้งน้ำไปเพื่อไม่ให้ เป็นเชื้อไฟและส่วนที่เหลือก็ได้ใช้น้ำฉีดให้เปียกเพื่อไม่ให้ลุกลามติดไฟ ถือว่าความเสียหายของสินค้าน้ำมันก๊อกในส่วนที่ถูกโยนทิ้งน้ำและที่เปียกน้ำมันมีสาเหตุใกล้ชิดมาจากไฟไหม้ (fire) ดังนั้น หากกรมธรรม์ประกันภัยที่เจ้าของสินค้าน้ำมันก๊อกได้ทำไว้่นั้นให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากไฟไหม้ ผู้รับประกันก็ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่เจ้าของสินค้าในฐานะผู้อุปประกันภัย⁵⁶

สรุปได้ว่า ภัยที่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์นั้นจะต้องเป็นความเสียหายที่เกิดจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองโดยตรง และความคุ้มครองนั้นจะไม่คุ้มครองความเสียหายที่ต่อเนื่องที่ไม่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ แม้ความเสียหายนั้นจะต่อเนื่องจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองก็ตาม

⁵⁶ ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 26.

บทที่ 3

การแบ่งแยกประเภทของความเสียหายในการประกันภัยทางทะเล

3.1 ความเสียหายบางส่วน

มีการให้ความหมายของคำ ๆ นี้เพียงสั้น ๆ ใน MIA 1906 ว่า ความเสียหายใด ๆ นอกเหนือจากความเสียหายสิ้นเชิงตามที่ได้อธิบายไว้...ถือว่าเป็นความเสียหายบางส่วน ตามมาตรา 56(1)¹ ได้บัญญัติว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัย ซึ่งไม่ถึงขนาดที่ทำให้วัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเสียหายทั้งหมดหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ถ้าพูดโดยสรุปก็คือ ความเสียหายบางส่วน คือความเสียหายที่มีไม่เสียหายสิ้นเชิง อย่างไรก็ตามเมื่อได้พิจารณา มาตรา 56(2)² ได้บัญญัติว่า ความเสียหายสิ้นเชิงอาจเป็นได้ทั้งความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงหรือความเสียหายเสมือนหนึ่งสิ้นเชิง โดยมาตรานี้ได้ขยายความเสียหายบางส่วนไปอีกเล็กน้อย เมื่อเอามาสรุปลงจะได้ความว่า ความเสียหายบางส่วน คือ ความเสียหายที่มีไม่เสียหายสิ้นเชิงแท้จริงหรือความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง ดังนั้นในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความเสียหายเพียงบางส่วน แต่ผู้เอาประกันภัยฟ้องเรียกให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบโดยอ้างว่าความเสียหายนั้นเป็นความเสียหายสิ้นเชิงและพยานหลักฐานก็ปรากฏว่าเป็นเพียงความเสียหายเพียงบางส่วนเท่านั้น ในกรณีนี้ จะถือว่าผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเพียงเท่าความ

¹พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 56 (1) บัญญัติไว้ว่า "A loss may be either total or partial. Any loss other than a total loss, as hereinafter defined, is a partial loss."

²พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 56 (2) บัญญัติไว้ว่า "A total loss may be either an actual total loss, or a constructive total loss"

เสียหายบางส่วนเท่านั้น³ ในการประกันภัยทางทะเลจะขอกว่าถึงเรื่องของความเสียหายบางส่วนของเรือและสินค้า โดยสามารถที่จะแยกพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

3.1.1 ความเสียหายบางส่วนของเรือ

ในกรณีของการประกันภัยตัวเรือ หากเรือที่เอาประกันภัยไว้ในวันนั้นได้รับความเสียหายเพียงบางส่วน แต่ไม่ถึงกับเสียหายโดยสิ้นเชิง มาตรา 69 ของ MIA 1906⁴ ได้บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ความเสียหายบางส่วนของเรือนั้นเป็น 3 กรณี คือ กรณีแรกเมื่อเรือได้รับการซ่อมแล้ว กรณีที่สองเมื่อเรือได้รับซ่อมแต่เพียงบางส่วน และกรณีที่สามเมื่อเรือยังไม่ได้รับการซ่อมแซมและยังไม่ถูกขายไป ซึ่งจะกล่าวในรายละเอียดดังนี้

³พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 56 (4) บัญญัติไว้ว่า "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."

⁴พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 69 บัญญัติไว้ว่า "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 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 unrepaired 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 unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above"

3.1.1.1 ในกรณีเรือได้รับการซ่อมแซมแล้วโดยสมบูรณ์ ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดใช้จากผู้รับประกันภัยสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม ซึ่งค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมนี้จะต้องถูกลดด้วยส่วนหักตามประเพณี⁵ แต่ทั้งนี้การชดใช้จะต้องไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัย และมีข้อที่พึงจะต้องระลึกด้วยว่าการใช้ตามมาตรา 69(1) นั้นจะจำกัดอยู่เพียงค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมอันสมควรเท่านั้นและไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย ซึ่งศาลอังกฤษเคยวินิจฉัยไว้ในคดี Ruabon SS Co v. London Assurance (1900) และคดี Agenoria SS Co v. Merchants' Marine Insurance Co (1903) ว่า “ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมอันควร” หมายความรวมถึงค่าขึ้นเรือ (docking) และค่าใช้จ่ายของผู้สำรวจความเสียหายของสมาคมกำหนดชั้นเรือ (classification's surveyor) และรวมถึงค่าใช้จ่ายในการลากจูงเรือไปยังเรือที่ จะต้องทำการซ่อมด้วยในกรณีที่เป็น⁶ และเนื่องจากเป็นกรณีความเสียหายบางส่วนของเรือ ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมอันควร จึงไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับตัวสินค้าและไม่รวมถึงค่าขาดกำไรและเงินเดือน ค่าจ้างลูกเรือ (wages) ในระหว่างการซ่อมแต่หากว่าการซ่อมแซมนั้นได้ใช้ลูกเรือซ่อมแซมด้วยแทนแรงงานจากที่อื่น ศาลสหรัฐอเมริกาเคยพิพากษาว่าเงินเดือน

⁵Merkin, Robert. (Editor), (Editor) Colinvaux's Law of Insurance 7th ed, note 8, p. 509.

คำว่า ส่วนลดตามปกติประเพณี (customary deduction) เกิดจากหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ มีสาระสำคัญคือผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเพียง 2 ใน 3 ส่วนของค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม เหตุผลก็คือเพื่อป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยได้รับชดใช้มากกว่าความเสียหายจริง เนื่องจากการซ่อมแซมเรือจะเป็นการปรับปรุงสภาพของเรือให้ใหม่อยู่แล้วโดยการใช้ของใหม่แทนของเก่า (new for old) หลักดังกล่าวจะไม่ใช้กับการเดินทางในเที่ยวเดินทางแรกของเรือ และไม่ใช้กับเรือที่ต่อด้วยเหล็ก

การหักส่วนลด 1 ใน 3 นี้อาจจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีที่เรืออยู่สภาพดีในขณะที่เริ่มเสี่ยงภัย และในขณะที่กลับกันผู้เอาประกันภัยอาจได้รับชดใช้เกินกว่าที่เสียหายจริง หากเรือมีสภาพไม่ดีหรือเรือมีมูลค่าไม่มากก่อนเกิดวินาศภัย ดังนั้นในทางปฏิบัติ ปัจจุบันข้อสัญญามาตรฐานในการประกันภัยตัวเรือจึงได้ยกเว้นหลักกฎหมายคอมมอนลอว์เรื่องส่วนลดตามปกติประเพณีนี้เสีย และกำหนดให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีการหักสำหรับการใช้ของใหม่แทนของเก่า (without deduction new for old) โปรดดู Institute Time Clauses Hulls (1995) clause 14, Insutitute Voyage Clauses Hulls (1995) clause 12.

⁶คดี Waller v. Louisiana Insurance Co (1821)

ลูกเรือดังกล่าวสามารถเรียกร้องเอาคืนได้จากผู้รับประกันภัย⁷ ซึ่งในปัจจุบัน Institute Hull Clauses ก็มีข้อกำหนดไม่คุ้มครองค่าจ้างลูกเรือ เว้นแต่ในกรณีที่จะต้องย้ายเรือจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่งในความเสียหายที่คุ้มครอง หรือเพื่อการเดินทางที่ทำการทดสอบการซ่อมและเงินค่าจ้างนี้จะจำกัดอยู่เพียงเท่าที่เกิดในขณะที่เรืออยู่ในเส้นทางเท่านั้น⁸

3.1.1.2 ในกรณีที่เรือได้รับการซ่อมแซมแต่เพียงบางส่วน MIA มาตรา 69(2) ได้บัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายจากผู้รับประกันภัย สำหรับค่าใช้จ่ายอันควรในการซ่อมแซมความเสียหายบางส่วนที่ได้กระทำไปแล้วและยังอาจเรียกค่าเสื่อมราคา สำหรับส่วนที่ยังไม่ได้ซ่อมแซมอีกด้วย แต่ทั้งนี้รวมแล้วจะต้องไม่เกินค่าใช้จ่ายที่จะเกิดขึ้นหากจะต้องมีการซ่อมแซมโดยสมบูรณ์ ในตอนทำนั้นได้กำหนดไว้ไม่ให้เกินค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมแบบสมบูรณ์ เพื่อป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยได้กำไรหรือเอาเปรียบผู้รับประกันภัย ซึ่งค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับคือ ค่าใช้จ่ายในการซ่อมสำหรับส่วนที่ได้มีการซ่อมไปแล้ว ค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะต้องมีลักษณะเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมอันควรเท่านั้น ตัวอย่างเช่น ในเหตุการณ์เรือ A โดนพายุพัดไปชนหินใต้น้ำทำให้ท้องเรือบุบและหัวเรือแตก หากความเสียหายในส่วนของท้องเรือที่บุบนั้นไม่ร้ายแรงหรือไม่มีผลกระทบต่อความปลอดภัยของเรือและเจ้าของเรือได้ซ่อมแต่เพียงหัวเรือที่แตกเพื่อให้เรือแล่นต่อไปได้เท่านั้น กรณีเช่นนี้เจ้าของเรือมีสิทธิได้รับค่าใช้จ่ายสินไหมทดแทนสำหรับค่าซ่อมหัวเรือที่แตกและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่สมควร รวมทั้งค่าเสื่อมราคาของเรืออันเกิดจากความเสียหายในส่วนของท้องเรือที่บุบซึ่งยังไม่ได้รับการซ่อมแซมอีกด้วย⁹ แต่ทั้งนี้ค่าซ่อมแซมเพียงบางส่วนและค่าเสื่อมราคาเมื่อรวมกันแล้วจะต้องไม่เกินจากค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นถ้าหากมีการซ่อมแซมความเสียหายทั้งหมดให้สมบูรณ์

⁷ Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. **Arnould's Law of Marine Insurance and Average 16th**, 910.

⁸ Institute Time Clauses Hulls (1995) clause 16, Institute Voyage Clauses Hulls (1995) clause 14.

⁹ ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 6.

3.1.1.3 ในกรณีที่ไม่มี การช่อมแซมความเสียหายบางส่วนนั้นเลยและยังไม่ได้ ขยายเรือลำนั้นใน MIA 1906 มาตรา 69 (3) บัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหม ทดแทนสำหรับค่าเสื่อมราคาตามสมควรซึ่งเกิดจากความเสียหายที่ยังไม่ได้รับการช่อมแซมนั้น แต่จำกัดอยู่เพียงไม่เกินค่าใช้จ่ายอันควรในการช่อมแซม ถ้าหากว่ามีการช่อมแซมเกิดขึ้นจริง โดยในกรณีตาม (3) นี้ เป็นเรื่องที่ว่าความเสียหายบางส่วนยังไม่ได้มีการช่อมแซมและก็ยังไม่ได้ขยาย เรือไปในระหว่างการเสี่ยงภัย ดังนั้น จึงมีปัญหามาว่า หากกรณีที่เรือที่ได้รับความเสียหาย บางส่วนซึ่งยังไม่ได้ช่อมแซมนั้นได้ถูกขยายไปในระหว่างการเสี่ยงภัย กรณีเช่นนี้ผู้เอาประกันภัยจะมี สิทธิได้รับการชดใช้หรือไม่นั้น ใน MIA 1906 มาตรา 69 ไม่ได้บัญญัติไว้ แต่ก่อนที่ MIA 1906 จะมีผลบังคับใช้นั้น ศาลศาลอุทธรณ์ของอังกฤษเคยพิพากษาไว้ในคดี Pitman v. Universal Marine Insurance co. (1882) ว่าการชดใช้ที่ถูกต้อง ก็คือ ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าเสื่อม ราคาของเรืออันเป็นผลจากความเสียหายนั้น มิใช่ได้รับเป็นค่าช่อมที่ตีราคาประเมินหากมีการ ช่อมแซม ซึ่งค่าเสื่อมราคานี้คำนวณจากสูตรโดยเอาผลต่างระหว่างมูลค่าเรือในสภาพปกติลบ ด้วยมูลค่าของเรือหลังได้รับความเสียหายก่อนถูกขยายไป คุณด้วยมูลค่าเอาประกันภัยที่ตกลง ไว้ (agreed value) หรือมูลค่าที่สามารถเอาประกันภัยได้ (insurable value) แล้วแต่ว่า กรมธรรม์ประกันภัยนั้นเป็นแบบกำหนดมูลค่าหรือไม่กำหนดมูลค่าแล้วหารด้วยมูลค่าของเรือ ในสภาพปกติ¹⁰ ซึ่งศาลอังกฤษในคดี Elcock and Another v. Thomson (1949) อันเป็นคดีที่ มิใช่การประกันภัยทางทะเลแต่มีประเด็นทำนองเดียวกันนี้และศาลสูงของรัฐนิวยอร์กประเทศ สหรัฐอเมริกา ซึ่งก็มีประเด็นต้องวินิจฉัยทำนองเดียวกันนี้ ในคดี "The Armar" ระหว่าง Compania Maritima Astra SA v. Archdale (1954) ก็ได้ศึกษาคำพิพากษาของศาลอังกฤษ หลายคดี รวมทั้งคดี Pitman ดังกล่าวข้างต้นด้วยและยอมรับวิธีการคำนวณค่าเสื่อมราคาตามที่ ท่านผู้พิพากษาศาลชั้นต้น Lindley J. ได้วางไว้ในคดี Pitman และศาลอุทธรณ์พิพากษายืน ตาม¹¹ ซึ่งถือว่าผู้เอาประกันภัยมีสิทธิที่จะได้รับชดใช้จากความเสียหายนั้นโดยคำนวณราคา

¹⁰ Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. **Arnould's Law of Marine Insurance and Average 16th**, 901. และ Hudson, N. Geoffrey. **The York-Antwerp Rules', The Principles and Practice of General Average Adjustment.** (London: LLP, 1996), 120.

¹¹ Bennett, Howard. **The Law of Marine Insurance**, 376. และเชิงอรรรถที่ 185 ของหน้าเดียวกัน.

จากค่าเสื่อมราคาของเรือไม่ใช่ได้รับเป็นค่าซ่อมที่มีการประเมินราคาหากมีการซ่อมแซม โดยดูจากคดี Pitman ที่ท่านผู้พิพากษาได้วางหลักในการตีราคาจากค่าเสื่อมราคาไว้

3.1.2 ความเสียหายบางส่วนของสินค้า

นอกจากความเสียหายบางส่วนที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 71 ใน MIA 1906 แล้ว ในมาตรา 56 ยังบัญญัติถึงความเสียหายของสินค้าอีกด้วย ซึ่งเมื่อพิจารณาจากทั้งสองมาตราแล้วก็อาจจะแยกลักษณะของความเสียหายบางส่วนของสินค้าได้ดังนี้

3.1.2.1. ความเสียหายบางส่วนในลักษณะที่เครื่องหมายของสินค้าจำนวนหนึ่งจากสินค้าชนิดเดียวกันทั้งหมดได้ลบลบเลื่อนไปหรือโดยเหตุอื่น จนกระทั่งไม่อาจคัดแยกได้เมื่อสินค้าทั้งหมดเดินทางไปถึงปลายทาง เนื่องจากความเสียหายในลักษณะนี้เกิดขึ้นกับเครื่องหมายกำกับสินค้าเพื่อการแยกเจ้าของสินค้า แต่ตัวสินค้าเองยังอยู่ในสภาพดี จึงต้องถือว่าเป็นความเสียหายบางส่วนเท่านั้น¹²

ตัวอย่างเช่น¹³ ข้อเท็จจริงมีอยู่ว่าสินค้าฝ้ายจำนวน 2493 มัด ได้ถูกทำเครื่องหมายไว้เป็นพิเศษเพื่อการแยกเจ้าของสำหรับสินค้าแต่ละมัด ต่อมาในระหว่างการเดินทางเรือขนส่งได้เกิดการอัปปางทำให้สินค้าฝ้ายสูญหายไปจำนวน 231 มัด เครื่องหมายที่ทำไว้ที่มัดฝ้ายหลายมัดได้ลบลบเลื่อนไปเพราะถูกน้ำทะเลทำให้ไม่สามารถที่จะบอกเจ้าของได้ ซึ่งผู้เอาประกันภัยนี้มีสินค้าฝ้ายที่อยู่ในเรือ 43 มัด และยังมีเหลือ 2 มัดที่เป็นของผู้เอาประกันภัยนี้เพราะยังสามารถที่จะแยกเจ้าของได้อยู่ ผู้เอาประกันภัยจึงได้เรียกร้องค่าเสียหายสำหรับฝ้ายจำนวน 41 มัดที่เหลืออย่างความเสียหายสิ้นเชิง แต่ศาลอังกฤษเห็นว่า ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับฝ้าย 41 มัดที่เครื่องหมายได้ลบลบเลื่อนไปนั้นเป็นความเสียหายบางส่วนเท่านั้น

¹²พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 56 (5) บัญญัติไว้ว่า "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."

¹³Spence and Another v. The Union Marine Insurance Co. (1868)

3.1.2.2. บางส่วนของสินค้าได้รับความเสียหายสิ้นเชิง¹⁴ ตัวอย่างเช่น สินค้าทั้งหมดเป็นสินค้าฝ้ายมีจำนวน 40 มัด 10 มัดถูกไฟไหม้เป็นถ้ำถ่าน อีก 30 มัดปลอดภัย เช่นนี้ ถือว่าบางส่วนของสินค้าคือ จำนวน 10 มัด ได้รับความเสียหายสิ้นเชิง เป็นต้น

3.1.3.3. บางส่วนของสินค้าได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงขนาดเสียหายสิ้นเชิง¹⁵ ตัวอย่างเช่น สินค้าทั้งหมดเป็นสินค้าฝ้ายมีจำนวน 40 มัด 10 มัดถูกเปลวเพลิงเสียหายเล็กน้อย อีก 30 มัดปลอดภัย เป็นต้น

3.1.3.4. สินค้าทั้งหมดได้รับความเสียหายบางส่วน ตัวอย่างเช่น สินค้าทั้งหมดเป็นสินค้าฝ้ายมีจำนวน 40 มัด ทุกมัดถูกเปลวเพลิงเสียหายเล็กน้อย เป็นต้น¹⁶

¹⁴ความเสียหายที่เกิดขึ้นภายใต้กรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่าอยู่ในมาตรา 71(1) สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่าจะอยู่ในมาตรา 71(2) พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 71 บัญญัติไว้ว่า "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:"

¹⁵พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 71(3) บัญญัติไว้ว่า "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 values at the place of arrival bears to the gross sound value:"

¹⁶ประมวล จันทรชิวะ, การประกันภัยทางทะเล, 66.

ตัวอย่างความเสียหายบางส่วนของสินค้า เช่น¹⁷ สินค้ามีมูลค่าตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์เท่ากับ 1,000 ปอนด์ มูลค่าสินค้าที่อยู่ในสภาพดีที่แท้จริงคือ 800 ปอนด์ สินค้าเสียหายคิดเป็นเงิน 400 ปอนด์ ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดใช้เท่ากับ 500 ปอนด์

3.2 ความเสียหายสิ้นเชิง

ในการประกันภัยเพื่อความเสียหายสิ้นเชิงย่อมรวมไปถึงความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงและความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง เว้นแต่ข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้ให้แตกต่างไปจากนี้ ซึ่งเมื่อเกิดความเสียหายสิ้นเชิงขึ้นผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ให้แก่ตน

3.2.1 ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง

ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง ก็คือกรณีที่วัตถุที่เอาประกันภัยถูกทำลายลงหรือเสียหายจนกระทั่งหมดสภาพของการเป็นสิ่งของที่เอาประกันภัย หรือวัตถุที่เอาประกันภัยถูกเอาไปเสียจากผู้เอาประกันภัยโดยไม่สามารถ เอากลับคืนมาได้¹⁸ โดยความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงสามารถแยกได้เป็น 2 กรณี กรณีแรกคือกรณีที่ผู้เอาประกันภัยสูญเสียวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ โดยถูกทำลายหรือได้รับความเสียหายจนถึงขนาดหมดสภาพ กรณีที่สอง คือกรณีที่ผู้เอาประกันภัยสูญเสียวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นไปโดยไม่อาจจะเอากลับคืนมาได้ ซึ่งมีปัญหาว่าความสูญเสียใดจะเป็นความสูญเสียสิ้นเชิงแท้จริงหรือไม่นั้น เป็นปัญหาข้อเท็จจริงที่ต้องพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป ตัวอย่างเช่น

¹⁷ Merkin, Robert. (Editor) *Colinvaux's Law of Insurance* 7th ed, C.3.1-07.

¹⁸ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 57 (1) บัญญัติไว้ว่า "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."

ในคดี *Berger & Light Diffusers Pty Ltd. v Pollock*¹⁹ โจทก์ได้เอาประกันภัยแม่พิมพ์ซึ่งเป็นหลักในการเดินทางจากออสเตรเลียไปอังกฤษ เมื่อปรากฏว่าแม่พิมพ์เสียหายจากสนิมเนื่องจากจมอยู่ในน้ำจากที่ท่อน้ำในช่องเก็บของของเรือแตก ศาลตัดสินว่ากรณีนี้เป็นความเสียหายสิ่งแท้จริงของสินค้า เพราะมันไม่มีราคาในสภาพที่มันเสียหายเช่นนั้น

ในคดี *Asfar v Blundell*²⁰ เรือสินค้าที่บรรทุกผลไม้สด ผลไม้สดแช่น้ำอยู่ 3 วัน เมื่อนำขึ้นมาปรากฏว่ามีสภาพบูดเน่าไม่สามารถใช้เป็นอาหารมนุษย์ได้ แม้จะยังสามารถขายเพื่อนำไปกลั่นได้ก็ตาม ก็ถือว่าเป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงแล้วเพราะผลไม้สดนั้นได้เปลี่ยนสภาพไปหมดแล้ว ไม่สามารถขายหรือนำไปใช้ได้ในฐานะที่เป็นผลไม้สดอีกต่อไป

ในคดี *Francis v Boulton*²¹ โจทก์ได้เอาประกันภัยข้าวซึ่งระบุราคาไว้ 450 ปอนด์ เรือจมและข้าวถูกแช่น้ำหนึ่งวัน ข้าวเสียหายมากจนกระทั่งผู้รับตราส่งปฏิเสธไม่ยอมรับ หลังจากนั้นมีการนำไปอบแห้งเสียค่าใช้จ่าย 60 ปอนด์แล้วขายไปในราคา 110 ปอนด์ ข้าวยังคงเป็นข้าวและสามารถขายได้ในฐานะที่เป็นข้าว กรณีนี้จึงเป็นเพียงความเสียหายบางส่วน

ในคดี *Panamanian Oriental SS Corpn v Wright*²² กรมธรรม์ประกันภัยเรือเจ้าหน้าที่ศุลกากรเวียดนามตรวจพบสินค้าที่มีได้แสดงรายการในบัญชีสินค้าอยู่ในเรือและต่อมาศาลทหารพิเศษมีคำสั่งริบเรือ ศาลวินิจฉัยว่ากรณีนี้ถือไม่ได้ว่ามีความสูญหายโดยสิ้นเชิง เพราะผู้เอาประกันภัยมิได้แสดงให้เห็นว่าได้ถูกเอาเรือไปโดยไม่มีทางเอากลับคืนมาได้

ในคดี²³ โดยศาลอังกฤษได้วางหลักไว้ว่า หากเรือได้รับความเสียหายจนไม่สามารถแล่นได้โดยไม่ต้องซ่อมและไม่สามารถถูกนำไปยังท่าเรือที่สามารถทำการซ่อมที่จำเป็น

¹⁹(1973) 2 Lloyd's Rep. 442.

²⁰(1896) 1 Q.B. 123.

²¹(1895) 65 LJQB 153.

²²(1970) 2 Lloyd's Rep. 365.

²³*Barker v. Janson* (1868)

ได้ ถือว่ามีความเสียหายสิ้นเชิงเกิดขึ้นเพราะว่าเรือได้สิ้นสุดการเป็นเรือ ซึ่งเคยสามารถที่จะถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์ของเรือ

ในกรณีที่วัตถุเอาประกันภัยคือเรือ²⁴ MIA 1906 ได้บัญญัติข้อสันนิษฐานในความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงของเรือไว้ว่า หากเรือที่เกี่ยวข้องกับการเสี่ยงภัยได้สูญหายไปและหลังจากที่เวลาได้ผ่านพ้นไปพอสมควรแล้ว ก็ยังไม่ได้รับข่าวของเรือลำนั้น ให้สันนิษฐานว่าเป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง โดยความเสียหายที่แท้จริงตามมาตรานี้ ถือเอาระยะเวลาที่เรือสูญหายไปเป็นเกณฑ์ในการพิจารณา คือ หากเรือสูญหายไปนานพอสมควรโดยไม่ได้รับข่าวคราวก็สันนิษฐานว่าเป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง แต่มาตรานี้ไม่ได้กล่าวว่านานเท่าไรจึงจะถือว่านานพอสมควร ดังนั้นจึงต้องถือว่าเป็นปัญหาข้อเท็จจริง²⁵ ตามมาตรา 88 ของ MIA 1906 ที่ว่า “เมื่อใดพระราชบัญญัตินี้อ้างถึงเวลาอันสมควร... ปัญหาว่าจะไร จึงจะสมควรเป็นปัญหาข้อเท็จจริง” ความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงในกรณีเรือหายนี้ เป็นกรณีที่เป็นการสันนิษฐานของกฎหมายเท่านั้น จึงไม่ห้ามคู่กรณีที่จะพิสูจน์หักล้างว่าเรือยังไม่สูญหาย เช่น พิสูจน์ว่า ความจริงเรือยังไม่สูญหายแต่ยังจอดอยู่หรือแล่นอยู่ ณ ที่ใด เป็นต้น

คดีนี้ได้ปรากฏตามรายงานการพิจารณาสรุปได้ความว่า โจทก์ได้อาเรือลำหนึ่งประกันภัยทางทะเลให้ความคุ้มครองภัยจากสงครามกับจำเลย และในขณะเดียวกันโจทก์ก็ได้เอาเรือลำนั้นไปประกันภัยทางทะเลให้คุ้มครองความเสียหายจากอุบัติเหตุทางทะเลกับผู้รับประกันภัยอีกบริษัทหนึ่ง ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า ในเดือนมกราคม ค.ศ. 1917 เรือที่เอาประกันภัยได้ทำการเดินเรือผ่านทางฝั่งทะเลด้านตะวันออกของเกาะอังกฤษภายหลังที่เรือได้เดินผ่านปากแม่น้ำยาร์มัท ก็ไม่ได้รับการติดต่อจากเรือ ผู้รับประกันภัยจำเลยได้ต่อสู้ว่า เรือได้หายสาบสูญไปเพราะอุบัติเหตุทางทะเล พยานหลักฐานจากการนำสืบฟังได้ว่า เรือได้ทำการเดินเรือผ่านใกล้เขตการวางทุ่นระเบิด และภูมิอากาศนั้น ทะเลก็มีคลื่นจัดพอสมควรมีทางเป็นไปได้ว่า พายุและ

²⁴ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 58 บัญญัติไว้ว่า “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.”

²⁵ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 88 บัญญัติไว้ว่า “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.”

น้ำทะเลอาจจะพัดพาทุ่นระเบิดเข้าไปในเส้นทางเดินเรือได้ แต่สภาพคลื่นก็ไม่จัดพอที่จะทำความเสียหายให้แก่เรือตามคุณลักษณะของเรือตามที่ได้เอาประกันภัยไว้ได้ โดยที่ไม่ได้ข่าวสารจากเรือเลยและก็ไม่พบซากเรือแต่อย่างใด เรืออาจจะประสบกับภัยพิบัติในที่สุด ศาลได้วินิจฉัยชี้ขาดว่า ตามพยานหลักฐานทั้งหมดฟังได้ชัดว่า เรือเสียหายสูญหายไปเพราะภัยสงคราม จำเลยต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามฟ้องโจทก์²⁶

ถ้าหากเป็นกรณีที่เรือได้สูญหายไปนานพอสมควรและเข้าข้อสันนิษฐานของ มาตรา 58 แล้ว และได้มีการชดเชยโดยผู้รับประกันภัยแล้ว ต่อมาพบเรือลำที่เอาประกันภัยนี้ ในเรื่องนี้จำเป็นต้องไปดูคำพิพากษาของศาลอังกฤษในคดี *Houstman v. Thornton* (1816) ศาลอังกฤษในคดีนี้ได้วางหลักไว้ว่า หากเรือขาดการติดต่อมาเป็นเวลา 9 เดือน ก็ต้องสันนิษฐานว่า สูญหายโดยมีเงื่อนไขว่า หากต่อมาในภายหลังมีการค้นพบเรือลำนี้ ผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้รับประกันภัยในเรือลำนี้ไป ซึ่ง Robert Merkin มีความเห็นว่ากรณีเช่นนี้ เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายสิ้นเชิงจากกรณีเรือสูญหายนี้ไปแล้ว ย่อมมีสิทธิรับช่วง สิทธิตาม MIA 1906 มาตรา 79 ที่จะได้เรือลำนี้ไป หากต่อมาได้มีการค้นพบเรือในภายหลัง²⁷

3.2.2 ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง

ใน MIA 1906 ได้กำหนดว่ากรณีที่ถือว่ามีความสูญหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงนั้นคือ เมื่อวัตถุที่เอาประกันภัยถูกสลະทิ้งโดยสมควร เมื่อพิจารณาเห็นว่าอาจจะเกิดความสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงขึ้นอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ หรือไม่อาจทำให้คืนสู่สภาพเดิมเพราะการจะป้องกันรักษาเพื่อมิให้เกิดความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงไม่สามารถทำได้

²⁶ไมตรี ตันติวุฒานนท์, *ประกันภัยทางทะเลเบื้องต้น*, (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2536), 98-99.

²⁷Merkin, Robert. (Editor) *Colinvaux's Law of Insurance 7th ed*, 50.

เว้นแต่ต้องเสียค่าใช้จ่ายที่สูงเกินกว่ามูลค่ามูลค่าเดิมของวัตถุนั้นในการดำเนินการป้องกันและรักษา ทั้งนี้เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น²⁸ ตัวอย่างเช่น

ในคดี *The Lavington Court*²⁹ เรือ ซึ่งถูกทางราชการบังคับเข้าไปใช้ในระหว่างสงครามถูกตอร์ปิโดรัยในในวันที่ 18 กรกฎาคม ขณะแล่นในขบวนเรือคุ้มกัน เรือไม่สามารถเดินทางต่อไปได้และไม่สามารถลากจูงได้ นายเรือและลูกเรือย้ายไปขึ้นเรือลำอื่นและเนื่องจากอยู่ในสภาวะสงคราม การกู้เรือจึงขึ้นอยู่กับพิจารณาของเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจต่อมามีเรือไปลากจูง แต่หลังจากลากจูงไปได้ 600 ไมล์ เรือก็จมในวันที่ 1 สิงหาคม เจ้าของเรือเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้เนื่องจากเรือเสียหายสิ้นเชิงในวันที่ 18 กรกฎาคม และฟ้องคดีนี้เรียกค่าเช่าเรือจากทางราชการสำหรับช่วงเวลา

ตั้งแต่วันที่ 18 กรกฎาคม ถึง 1 สิงหาคมแต่เนื่องจากสัญญาเช่นเรือระบุว่าค่าเช่าไม่ต้องจ่ายเมื่อเรือเกิดความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง คดีจึงมีประเด็นว่าเรือเกิดความเสียหายสิ้นเชิงเมื่อใด ซึ่งศาลวินิจฉัยว่า กรณีนี้ถือว่ามี ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงเมื่อผู้เอาประกันภัยได้สละทิ้งวัตถุที่เอาประกันโดยสมควรเมื่อเห็นว่าความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงจะเกิดขึ้นอย่างไม่อาจหลีกเลี่ยงได้ หมายความว่าต้องมีความเป็นไปได้สูงมากและบุคคลที่เกี่ยวข้องไม่มีการกระทำ โครงการ หรือแผนการใด ๆ ซึ่งจะทำให้สามารถหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่กำลังจะเกิดขึ้นได้อย่างสมเหตุสมผล ศาลได้ตัดสินให้เจ้าของเรือชนะคดี

ในคดี *Rodocanachi v. Elliot*³⁰ สินค้าผ้าไหมส่งจากเซี่ยงไฮ้ไปลอนดอน ซึ่งต้องส่งโดยทางรถไฟจากมาร์เซย์ ผ่านปารีส และไปยังลอนดอน ซึ่งเป็นเส้นทางตามปกติ ประเพณีในการขนส่งผ้าไหมเมื่อสินค้าไปถึงมาร์เซย์ ปรากฏว่าเกิดสงครามระหว่างฝรั่งเศสและเยอรมนี และเมื่อสินค้าไปถึงปารีส ก็ได้จัดการนำสินค้าผ้าไหมนี้เข้าฝากเก็บในคลังสินค้า

²⁸พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 60 (1) บัญญัติไว้ว่า "Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonable abandoned on account of its actual total loss appearing to 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."

²⁹*Court Line Ltd. v. R. (The Lavington Court)* (1945) 2 All. E. R. 357.

³⁰(1874) LR 9 CP 518.

หลังจากสินค้ามาถึงกรุงปารีสได้ 3 สัปดาห์ แต่ก็เป็นไปได้ในทางปฏิบัติที่จะส่งสินค้าต่อไปยังลอนดอน เนื่องจากปารีสถูกปิดล้อม กรณีนี้สินค้าผ้าไหมก็ยังคงเป็นผ้าไหม ทั้งไม่มีความบอบสลายเสียหายใด ๆ และยังคงอยู่ในความครอบครองของเจ้าของโดยสมบูรณ์ ปัญหาเพียงอย่างเดียวคือไม่อาจส่งออกไปจากปารีสได้ ซึ่งเจ้าของสินค้าก็ได้ส่งสินค้าทิ้งให้แก่ผู้รับประกันภัยในฐานะที่เป็นความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง โดยเป็นที่สภาพการเดินทางต่อไปไม่อาจเกิดขึ้นได้ และมีอยู่จนกระทั่งถึงขณะฟ้องคดี ศาลวินิจฉัยว่าผู้เอาประกันภัยสามารถแจ้งส่งสินค้าและเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ในฐานะที่เป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงได้ เพราะเจ้าของสินค้าไม่อาจใช้หรือจัดการกับสินค้าได้อย่างอิสระแม้ปรากฏข้อเท็จจริงว่าในที่สุดแล้วอีก 6 เดือน ต่อมา (หลังจากสินค้าถึงกรุงปารีส) สินค้าได้เดินทางมาถึงกรุงลอนดอนอย่างปลอดภัยในสภาพที่ไม่เสียหายก็ตาม

นอกจากที่กล่าวมาแล้วข้างต้น MIA 1906 ยังได้กล่าวถึงบางกรณีโดยเฉพาะที่ถือว่าเป็นความเสียหายที่เสมือนสิ้นเชิง³¹ ได้แก่

³¹พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 60(2) บัญญัติไว้ว่า "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;

(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."

ประการที่ 1 กรณีที่ผู้เอาประกันภัยถูกเอาไปเสียซึ่งเรือหรือสินค้าจากความครอบครองของเขาโดยภัยที่ได้เอาประกันไว้ และมันไม่น่าจะเป็นไปได้ว่าเขาจะได้เรือหรือสินค้ากลับคืนมาภายในเวลาอันสมควร³² หรือค่าใช้จ่ายในการเอาเรือหรือสินค้ากลับคืนมาจะเกินกว่ามูลค่าของมันเมื่อได้กลับคืนมา

โดยปัญหาจะเกิดขึ้นในประเด็นที่ว่า มันเป็นไปได้หรือไม่สำหรับผู้เอาประกันภัย ที่จะได้รับความครอบครองเรือหรือสินค้ากลับคืนมา และภายในเวลาอันสมควร³³ ซึ่งจะต้องพิจารณาเป็นเรื่อง ๆ ไป ข้อสำคัญคือการทำที่ไม่สามารถเอาความครอบครองกลับคืนมาได้จะต้องเป็นเรื่องที่ไม่น่าเป็นไปได้ มิใช่เพียงแค่มิแน่นอน³⁴ และคำว่า ภายในเวลาอันสมควรนั้น จะต้องเริ่มนับตั้งแต่วันที่มิเหตุการณ์ (casualty) เกิดขึ้น หรือวันที่มีการแจ้งสละทิ้งหรือวันอื่น³⁵

ในคดี The Bamburi³⁶ มีข้อเท็จจริงว่า ในช่วงสงครามระหว่างอิรัก กับ อิหร่าน มีเรือ 40 ลำ ได้ติดอยู่ที่ Shatt-al-Arab โดยเรือ Bamburi ก็เป็นหนึ่งในจำนวนนั้น เจ้าของเรือก็ยังคงครอบครองเรือลำนี้อยู่ โดยมีลูกเรือ 4 คนอยู่ดูแลเรือ ศาลได้วินิจฉัยว่า การที่เรือถูกกักไว้ยังท่าเรืออิรักเนื่องจากสงครามระหว่างอิรัก กับ อิหร่าน น่าจะเป็นไปได้ว่าถูกกักไว้ไม่น้อยกว่า 1 ปี ถือเป็นระยะเวลาดังกล่าวเกินสมควรแล้วสำหรับผู้เอาประกัน โดยให้ถือว่าเกิดความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงแล้ว เพราะว่าการที่ผู้เอาประกันภัยสูญเสียการจัดการหรือใช้เรือได้อย่างอิสระ เท่ากับว่าเป็นการสูญเสียการครอบครองเรือนี้ไปแล้ว

ในคดี³⁷ ในปี ค.ศ. 1915 คดีหนึ่งได้ขึ้นสู่ศาลทะเล ตามรายงานการพิจารณาสรุปได้ความว่าเรือลำหนึ่งได้เอาประกันภัยทางทะเลไว้ในเที่ยวการเดินทางเรือระหว่าง เมืองท่าในประเทศอังกฤษกับเมืองท่าในประเทศรัสเซีย (ในขณะนั้น) ภายหลังจากที่เรือได้ออกจากท่าเรือในประเทศอังกฤษตั้งเข็มเดินเรือไปยังเมืองท่าปลายทางในประเทศรัสเซีย สงครามระหว่าง

³² Polurrian Steamship Co. Ltd. v Young (1915 1 K.B. 922 (CA))

³³ Merkin, Robert. (Editor) *Colinvaux's Law of Insurance* 7th ed, 375.

³⁴ Marstrand Fishing Co. Ltd. v. beer (1936) 56 LR 163.

³⁵ Hodges, Susan. *Law of Marine Insurance*, 377-379.

³⁶ (1982) 1 Lloyd's Rep 312.

³⁷ ไมตรี ตันติวุฒานนท์, ประกันภัยทางทะเลเบื้องต้น, 104.

ประเทศกรีกกับตุรกีก็ได้ระเบิดขึ้น กองทัพเรือกรีกได้กักเรือลำดังกล่าวและยึดสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือที่ประกอบด้วยสินค้าถ่านหินที่ถือว่าเป็นสินค้ายุทธปัจจัย นายเรือได้ทำคำบอกกล่าวแสดงเจตนาสละกรรมสิทธิ์เรือให้แก่ผู้รับประกันภัยโดยถือว่าเรือและสินค้าที่บรรทุกในเรือได้เสียหายสูญหายเสมือนสิ้นเชิงแล้วผู้รับประกันภัยได้บอกปิดไม่ยอมรับการสละกรรมสิทธิ์ต่อมานายเรือได้ทำการเจรจากับเจ้าหน้าที่รัฐบาลกรีกโดยมีเหตุผลหนึ่งว่า นายเรือไม่ได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับสงคราม เจ้าหน้าที่รัฐบาลกรีกเห็นว่านายเรือกระทำโดยสุจริตไม่ได้ผิดใฝ่ต่อประเทศศัตรู อีก 6 อาทิตย์ต่อมาเรือและสินค้าได้ถูกปลดปล่อยให้เป็นอิสระ ศาลได้วินิจฉัยว่า กรณีดังกล่าวมิใช่เป็นกรณีที่เรือเสียหายสูญหายเสมือนสิ้นเชิง แต่เป็นกรณีของการเป็นไปไม่ได้ที่เรืออาจจะได้รับการปลดปล่อยให้เป็นอิสระ

ประการที่ 2 กรณีที่เกิดความเสียหายแก่เรือจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้และความเสียหายมากจนกระทั่งค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมความเสียหายนั้นจะเกินกว่ามูลค่าของเรือหลังจากได้รับการซ่อมแซมแล้ว

ตัวอย่างในคดี³⁸ หนึ่งที่ขึ้นสู่ศาลทะเลในปี ค.ศ. 1847 ตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของศาลได้วินิจฉัยชี้ขาดไว้ดังนี้

เรือมีมูลค่า	17,500 ปอนด์
เรือได้ถูกเอาประกันภัยทางทะเลไว้	3,000 ปอนด์
เรือได้รับความเสียหายและค่าซ่อมทำประมาณ	10,500 ปอนด์
เรือเมื่อซ่อมทำแล้วเสร็จจะมีมูลค่า	9,000 ปอนด์

จากตัวเลขข้างต้นศาลได้วินิจฉัยว่า เรือได้เสียหายเสมือนสิ้นเชิงแล้วโดยศาลเห็นว่า ไม่มีเหตุผลที่ชอบที่จะใช้เงินค่าซ่อมทำถึงจำนวน 10,500 ปอนด์ เพื่อให้เรือที่มีมูลค่าเหลือเพียง 9,000 ปอนด์คืนมา

ประการที่ 3 กรณีที่เกิดความเสียหายแก่สินค้าและค่าใช้จ่ายในการแก้ไขหรือซ่อมแซมความเสียหายและส่งสินค้าต่อไปถึงจุดหมายปลายทางจะเกินกว่ามูลค่าของสินค้าเมื่อไปถึงปลายทาง

³⁸ไมตรี ตันติวุฒานนท์, ประกันภัยทางทะเลเบื้องต้น, 106.

ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงนี้ โดยเนื้อหาแล้วเป็นความเสียหายสิ้นเชิงในทางเศรษฐกิจ (economic total loss)³⁹ เนื่องจากแม้ว่าวัตถุที่เอาประกันภัยจะมีได้ถูกทำลายสูญสิ้นไปแต่มันก็ไม่สามารถซ่อมแซมหรือกู้คืนเพื่อประโยชน์ตามความมุ่งหมายอย่างแท้จริงของมันอีกต่อไปแล้ว⁴⁰

ทั้งนี้ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง เป็นหลักกฎหมายที่มีอยู่เฉพาะในการประกันภัยทางทะเลเท่านั้น ไม่มีในการประกันภัยอย่างอื่น⁴¹ ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงนี้จะอยู่ตรงกลางระหว่างความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง กับความเสียหายบางส่วน ถือเป็นความเสียหายในลักษณะที่ผสมกัน ซึ่งลักษณะผสมนี้เองทำให้คำวินิจฉัยของศาลในคดีต่าง ๆ ในเรื่องเกี่ยวกับความเสียหายนี้ซับซ้อนและยุ่งยากแก่การทำความเข้าใจ⁴² (และทำให้แยกความแตกต่างระหว่างความสูญหายหรือเสียหายแต่ละประเภทได้ยากขึ้น) เมื่อเกิดข้อเท็จจริงที่ถือได้ว่าเป็นความเสียหายที่เสมือนสิ้นเชิงขึ้น ผู้เอาประกันจะต้องแจ้งการสละทิ้งวัตถุ (โปรดดูในหัวข้อคำบอกกล่าวสละทิ้งที่ได้อธิบายเรื่องนี้เอาไว้) ที่เอาประกันภัย (notice of abandonment) ให้แก่ผู้รับประกันภัยจึงจะสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในฐานะที่เป็นความเสียหายสิ้นเชิงได้ หากไม่เช่นนั้นแล้วผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องได้เพียงในฐานะที่เป็นความเสียหายบางส่วน (partial loss) เท่านั้น⁴³ ในคดีต่าง ๆ จึงปรากฏว่าบางครั้งผู้เอาประกันภัยแจ้งการสละทิ้งวัตถุที่เอาประกันภัยเพื่อกันไว้ก่อนและคดีนั้นก็ถูกถือว่าเป็นความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง ทั้งที่ข้อเท็จจริงสามารถถือได้ว่าเป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง ในขณะที่บางกรณีผู้เอาประกันมิได้แจ้งการสละทิ้งวัตถุที่เอาประกันภัยและคดีนั้นถูกถือว่าเป็นความ

³⁹ Mandaraka – Sheppaed, Aleka. Actual total, **Constructive total & Partial losses (Handout)** University of London 1994/1995., 1.

⁴⁰ Merkin, Robert. (Editor) **Colinvaux's Law of Insurance 7th ed**, 502.

⁴¹ Merkin, Robert. (Editor) **Colinvaux's Law of Insurance 7th ed**, 502.

⁴² Ivamy, E.R. Hardy. (Editor) **Chalmers' Marine Insurance Act 1906. 9th ed**, 91.

⁴³ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 62(1) บัญญัติไว้ว่า "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"

เสียหายบางส่วน (partial loss) ทั้ง ๆ ที่ข้อเท็จจริงแสดงให้เห็นว่าเป็นความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง นอกจากนี้ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยไม่คุ้มครองความเสียหายบางส่วนและเกิดความเสียหายอย่างร้ายแรงขึ้น ก็มีความพยายามดึงให้เป็นความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง⁴⁴ ซึ่งก็จะเป็นปัญหาที่ยุ้งยากในการพิจารณาเป็นอย่างมาก

3.3.2.1 ผลของความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง

ใน MIA 1906 ได้วางหลักไว้ว่าในกรณีที่มีความเสียหายที่เสมือนสิ้นเชิงเกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกได้ว่าจะถือว่าเป็นความเสียหายบางส่วน (partial loss) หรือจะสละวัตถุที่เอาประกันให้แก่ผู้รับประกันภัยและถือว่าเป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริง⁴⁵ ผลของความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงได้ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้เอาประกันภัยที่จะเลือกปฏิบัติต่อความเสียหายในลักษณะเช่นนี้ได้ 2 ทาง คือ

ทางแรก ผู้เอาประกันภัยอาจเลือกที่จะปฏิบัติต่อความเสียหายนั้นอย่างความเสียหายบางส่วน (partial loss) โดยการเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตน ตามหลักเกณฑ์ที่ได้อธิบายไว้แล้วข้างต้นในส่วนของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายบางส่วน โดยที่ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องทำคำบอกกล่าวการสละทิ้ง (notice of abandonment) ให้ไว้แก่ผู้รับประกันภัย แต่ทั้งนี้ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยจะไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย (sum insured)

ทางที่สอง ผู้เอาประกันภัยอาจเลือกที่จะสละวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยไป และปฏิบัติต่อความเสียหายนั้นเสมือนเป็นความเสียหายสิ้นเชิง ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้เต็มตามจำนวนเงินที่ได้กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย หากกรมธรรม์ประกันภัยนั้นเป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่าหรือตามมูลค่าอันสามารถที่จะเอาประกันภัยได้ ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยนั้นเป็นกรมธรรม์

⁴⁴ Ivamy, E.R. Hardy. (Editor) *Chalmers' Marine Insurance Act 1906*. 9th ed, note 28, p. 91.

⁴⁵ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 61 บัญญัติไว้ว่า "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."

ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องทำคำบอกกล่าวการสละทิ้ง (notice of abandonment) ให้แก่ผู้รับประกันภัย⁴⁶

จากที่กล่าวมาแล้วว่าความสูญหายหรือเสียหายเสมือนสิ้นเชิง นี้อยู่ตรงกลางระหว่างความสูญหายหรือเสียหายบางส่วนกับความสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิง แท้จริง ดังนั้นในกรณีที่ข้อเท็จจริงแสดงให้เห็นว่าเป็นความสูญหายเสมือนสิ้นเชิงจึงเป็นทางเลือกของผู้เอาประกันภัยที่จะเลือกถือว่าจะให้เป็นอะไร ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องการ ถือว่าเป็นความเสียหายสิ้นเชิงแท้จริงก็มีสิ่งที่จะต้องปฏิบัติคือต้องแจ้งการสละทิ้ง (notice of abandonment) ให้ผู้รับประกันภัยทราบ ในทางปฏิบัติหากข้อเท็จจริงยังไม่ชัดเจนว่าวินาศภัย นั้นเป็นความเสียหายเสมือนสิ้นเชิงหรือไม่ ผู้เอาประกันภัยมักแจ้งการสละทิ้งไปยังผู้รับประกันภัยเสมอเพื่อกันไว้ก่อน กรณีเช่นนี้หากข้อเท็จจริงเกิดขึ้นโดยสภาพแล้วเป็นเพียงความเสียหายบางส่วนมิใช่ความเสียหายเสมือนสิ้นเชิง การแจ้งการสละทิ้งให้แก่ผู้เอาประกันภัยก็ไม่มีผลอะไร⁴⁷

3.3.2.2 คำบอกกล่าวสละทิ้ง

คำว่า การสละทิ้ง (abandonment) ใน MIA 1906 นั้น หมายถึงการที่ผู้เอาประกันภัยสมัครใจสละซากใด ๆ ที่เหลืออยู่ของวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย ซึ่งรวมทั้งสิทธิในทางทรัพย์สินและการได้รับชดใช้ค่าเสียหายใด ๆ ที่เกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น⁴⁸

ตัวอย่างในคดี⁴⁹ ที่โดยศาลได้มีคำพิพากษาว่า แม้ผู้รับประกันภัยจะนิ่งเฉยโดยไม่ตอบรับหรือปฏิเสธหนังสือบอกกล่าวการสละทิ้งของผู้เอาประกันภัย แต่ผู้รับประกันภัยได้เข้าไปดำเนินการจัดการกับวัตถุที่เอาประกันภัยที่ได้ถูกสละทิ้งแล้วนั้น ย่อมถือว่าเป็นการยอมรับคำบอกกล่าวการสละทิ้งโดยปริยายแล้ว

⁴⁶ ประมวล จันทรชีวะ, การประกันภัยทางทะเล, 74.

⁴⁷ Fleming v Smith (1848) 1 HL Cas 513.

⁴⁸ Ivamy, E.R. Hardy. (Editor) Chalmers' Marine Insurance Act 1906. 9th ed, note 28, p 95.

⁴⁹ Provincial Insurance Company of Canada v. Leduc (1874)

โดย MIA 1906 ได้วางหลักในเรื่องการสละทิ้งไว้ว่า⁵⁰ ในกรณีที่ผู้เอาประกันเลือกที่จะสละวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งการสละทิ้งต่อผู้รับประกันภัย มิฉะนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้นจะถือว่าเป็นเพียงความเสียหายบางส่วนเท่านั้น การแจ้งการสละทิ้งอาจทำเป็นหนังสือ หรือด้วยวาจา หรือบางส่วนทำเป็นหนังสือและบางส่วนทำด้วยวาจาก็ได้ และจะใช้ถ้อยคำอย่างไรก็ได้ที่จะแสดงให้เห็นเจตนาของผู้เอาประกันภัยว่าต้องการสละประโยชน์ใด ๆ ของเขาในวัตถุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยโดยไม่มีเงื่อนไข เช่น การเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนเต็มตามวงเงินที่เอาประกันภัยก็อาจถือว่าเป็นการแจ้งที่ถูกต้องแล้ว⁵¹ แต่ถ้าผู้เอาประกันภัยเพียงแต่สอบถามว่าผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายสิ้นเชิงหรือไม่⁵² หรือแจ้งว่าผู้เอาประกันภัยจะไม่เกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภัยอีกต่อไป ยังไม่ถือว่าเป็นการแจ้งสละทิ้งโดยชอบ ในคดี *Russian Bank For Foreign Trade v Excess Insurance Co. Ltd.*⁵³ กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าจาก Navorossisk ไปยัง Falmouth หลังจาก

⁵⁰พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 62 (1) - (4) บัญญัติไว้ว่า "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.
- (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 right of the assured are not prejudiced by the fact that the insurer refuses to accept the abandonment."

⁵¹George Cohen, Sons & Co. v Standard Marine Insurance Co. (1925) 24 LI LR 30.

⁵²Russian Bank For Foreign Trade v Excess Insurance Co. (1919) 1 KB 39, CA

⁵³(1981) 2 KB 123.

มีการปิดช่องแคบ Dardanelles ผู้เอาประกันภัยโทรเลขแจ้งนายหน้าของเขาว่า “สามารถตกลงปลดเปลื้องผู้รับประกันภัย ถ้าผู้รับประกันภัยจะจ่ายส่วนต่างระหว่างราคาปัจจุบันที่ Navorossisk กับราคาเอาประกันภัยไว้” และโทรเลขนี้ได้ถูกส่งไปยังผู้รับประกันภัย ศาลวินิจฉัยว่า ถ้อยคำในโทรพิมพ์ดังกล่าวเป็นเพียงคำเสนอขอประนีประนอมเท่านั้น กรณีนี้จึงยังมีใช้การแจ้งสละทิ้งที่มีผล เพราะโทรเลขไม่ได้มีข้อความใดที่แสดงให้เห็นเจตนาของผู้เอาประกันภัยที่จะสละประโยชน์ของเขาอย่างไม่มีเงื่อนไข

ดังนั้นเมื่อมีการแจ้งการสละทิ้งโดยถูกต้องแล้ว สิทธิของผู้เอาประกันภัยย่อมไม่เสียไปแม้ผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธไม่ยอมรับการสละทิ้งก็ตาม

3.3.3.3 ข้อยกเว้นในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องมีคำบอกกล่าวสละทิ้ง

โดยหลักแล้วเมื่อผู้เอาประกันภัยต้องการใช้สิทธิเรียกร้องในฐานะที่เป็นความเสียหายที่เสมือนสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยต้องมีคำบอกกล่าวการสละทิ้งไปยังผู้รับประกันภัย เว้นแต่กรณีดังต่อไปนี้

1. ผู้รับประกันภัยสละสิทธิว่าไม่ต้องมีการแจ้ง (waiver)⁵⁴

ตัวอย่างเช่น กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยว่าไม่ต้องมีการแจ้งสละทิ้ง หรือผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ทันทีในฐานะที่เป็นความสูญเสียหายสิ้นเชิง⁵⁵ ถือว่าผู้รับประกันภัยสละประโยชน์ในเรื่องนี้ไปแล้วโดยปริยาย

2. ถ้าในเวลาผู้เอาประกันภัยได้ทราบถึงวินาศภัย แม้จะแจ้งสละทิ้งแก่ผู้รับประกันภัยก็จะมีประโยชน์ใด ๆ แก่ผู้รับประกันภัยแล้ว⁵⁶

⁵⁴พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 62(8) บัญญัติไว้ว่า “Notice of abandonment-

(8) Notice of abandonment may be waived by the insurer”

⁵⁵Merkin, Robert. (Editor) *Colinvaux's Law of Insurance* 7th ed, note 19, p. C.2.4-02.

⁵⁶พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 62(7) บัญญัติไว้ว่า “Notice of abandonment-

3. ในกรณีการประกันภัยต่อ⁵⁷ เมื่อผู้เอาประกันภัยต่อ (ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยเดิม) ได้รับแจ้งการสละทิ้งจากผู้เอาประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยต่อไม่ต้องแจ้งการสละทิ้งไปยังผู้รับประกันภัยต่ออีกทอดหนึ่งเพราะผู้รับประกันภัยต่อมีส่วนได้เสียเกี่ยวข้องเฉพาะกับความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยต่อเท่านั้นไม่ได้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการผจญภัยทางทะเลแต่อย่างใด⁵⁸

3.3 ความเสียหายทั่วไป

หลักการของความเสียหายโดยทั่วไปนี้มีมานานแล้ว ก่อนที่ MIA 1906 จะถูกร่างขึ้น และ General Average คือความเสียหายทั่วไป มิใช่ส่วนหนึ่งของกฎหมายประกันภัยทางทะเล โดยคำว่า General มีความหมายว่า ทั่วไป ส่วนคำว่า Average ไม่ได้แปลว่า การเฉลี่ย แต่จะมีความหมายว่าความเสียหาย โดยตรงกับคำในภาษาอังกฤษว่า loss เมื่อนำ General Average มารวมกันจะมีความหมายว่า ความเสียหายทั่วไป

นักวิชาการประกันภัยทางทะเลบางท่านอธิบายว่า ความเสียหายอันเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average loss) เกิดจากการกระทำอันเป็นความเสียหายทั่วไป (General Average act) ไม่ว่าจะเป็นการก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย (expenditure) หรือการเสียสละใด ๆ (sacrifice) ได้กระทำขึ้นโดยจงใจ (intentionally/voluntarily) และเป็นกรณีพิเศษ (extraordinary) เพื่อความปลอดภัยโดยรวมกัน (common safety) ของส่วนได้เสียต่าง ๆ ที่ตกอยู่ในภัยอันตรายในการเดินทางทางทะเลด้วยกัน (common adventure) หากได้กระทำอย่าง

(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."

⁵⁷ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 62(9) บัญญัติไว้ว่าว่า "Notice of abandonment-

(9) Where the insurer has re-insured his risk, no notice of abandonment need be given by him."

⁵⁸ Merkin, Robert. (Editor) *Colinvaux's Law of Insurance 7th ed*, note 19, p. C.2.4-02.

สมควร (reasonably) ทำให้รอดพ้นจากภัยอันตรายที่กำลังคุกคาม (success) จะได้รับการชดใช้คืนจากส่วนได้เสียเหล่านั้น ซึ่งจะต้องออกส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (general average contribution)⁵⁹ โดยองค์ประกอบที่จะเป็นความเสียหายทั่วไปได้ มีดังนี้

ประการแรก ต้องมีภัยหรืออันตรายเกิดขึ้น (peril of the sea หรือ danger) โดยภัยนั้นต้องมีอยู่จริง และไม่จำเป็นต้องเกิดขึ้นทันทีทันใด แต่ต้องใกล้จะถึงตัว

ประการที่สอง มีการเสียสละหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายใด ๆ เป็นพิเศษ (extraordinary sacrifices or expenditures) เช่น โยนของทิ้งทะเล (jettison) เป็นต้น

ประการที่สาม ต้องเป็นการจงใจหรือสมัครใจในการเสียสละหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเป็นพิเศษและอย่างสมควร (voluntarily /intentionally and reasonably)

ประการที่สี่ ด้วยวัตถุประสงค์ที่จะสงวนรักษาทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตรายในการเสี่ยงภัยร่วมกันให้รอดพ้นปลอดภัย (preserving the property imperiled in the common adventure)

ประการที่ห้า ต้องสำเร็จ (success) คือรอดพ้นจากภัยอันตรายที่คุกคาม⁶⁰

จากองค์ประกอบในเรื่องของความเสียหายโดยทั่วไป 5 ข้อข้างต้นนี้ ถ้าเกิดขาดองค์ประกอบใดองค์ประกอบหนึ่งใน 5 ข้อนี้ จะไม่ถือว่าเป็นความเสียหายทั่วไปและไม่อาจเรียกให้มีการออกส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปได้ จากองค์ประกอบที่ได้กล่าวมาข้างต้นสามารถที่จะนำมาอธิบายได้ดังนี้

3.3.1 มีภัยหรืออันตรายเกิดขึ้น

ภัยที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องมีอยู่จริงและหากเป็นความเข้าใจผิดโดยมีเหตุอันควรที่จะทำให้เข้าใจผิดว่ามีภัยหรืออันตรายเกิดขึ้นก็ไม่อาจเป็นความเสียหายทั่วไปได้ และภัยนั้นไม่จำเป็นต้องเกิดขึ้นในทันทีทันใด แต่ขอให้เป็นภัยหรืออันตรายที่แท้จริง และใกล้จะถึงก็ได้ ตัวอย่างในคดี⁶¹ มีข้อเท็จจริงอยู่ว่า ได้เกิดควันไฟขึ้นในระวางเรือที่บรรจุทุยยางสน (resin)

⁵⁹ ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ...., 184

⁶⁰ ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร, วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ...., 185

⁶¹ Joseph Watson & Son Ltd v. Fireman's Fund Insurance

กับต้นเรือเข้าใจผิดคิดว่าเกิดเพลิงไหม้บนเรือ จึงได้ใช้น้ำฉีดลงไปทำให้สินค้าเสียหายแต่ต่อมาเมื่อเรือเดินทางไปถึงท่าเรือปรากฏว่าไม่มีหลักฐานใด ๆ ว่ามีเพลิงไหม้บนเรือจริง ๆ ศาลจึงพิพากษาว่าไม่มีความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้น เพราะไม่มีภัยเกิดขึ้นจริง

3.3.2 การเสียสละหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายใด ๆ เป็นพิเศษ

ตาม MIA 1906 ในมาตรา 66(1)⁶² ได้บัญญัติความเสียหายอันเป็นความเสียหายทั่วไปไว้ คือ ความเสียหายที่เกิดจากหรือสืบเนื่องโดยตรงจากการกระทำอันเป็นความเสียหายทั่วไป ทั้งให้หมายรวมถึงค่าใช้จ่ายอันเป็นความเสียหายทั่วไปและการเสียสละอันเป็นความเสียหายทั่วไปอีกด้วย ดังนั้นอาจสรุปได้ว่า การเสียสละ เช่น การโยนของทิ้งทะเล เพื่อให้เรือและสินค้าบนเรืออยู่รอดปลอดภัยและการก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย เพื่อวัตถุประสงค์เดียวกันนี้เป็นส่วนหนึ่งของการกระทำอันเป็นความเสียหายทั่วไป และการเสียสละหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายนี้ต้องเป็นกรณีพิเศษ (extraordinary) ด้วย เช่น ในคดี⁶³ นี้ เรือสำเภาได้แล่นไปชนกับภูเขาน้ำแข็งและได้รับความเสียหายจึงต้องใช้เครื่องจักรไอน้ำสำรอง ซึ่งต่อมาเจ้าของเรือได้เรียกร้องค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการใช้เครื่องจักรสำรองนี้ในฐานะเป็นค่าใช้จ่ายอันเป็นความเสียหายทั่วไป แต่ทว่าผู้พิพากษา Lord Blackburn ได้ตัดสินว่าไม่ใช่ เนื่องจากเครื่องจักรสำรองได้ติดตั้งไว้เพื่อกรณีจำเป็นต้องใช้เช่นนี้อยู่แล้วและสัญญาขนส่งจึงต้องรวมถึงการใช้เครื่องจักรสำรองนี้ด้วย ดังนั้น ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการใช้เครื่องจักรสำรองนี้จึงมิใช่กรณีพิเศษ (extraordinary) หรือผิดปกติแต่อย่างใด

⁶²พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 66(1) บัญญัติไว้ว่า "A General average loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as a general average sacrifice."

⁶³Wilson v. Bank of Victoria (1867)

3.3.3 การจงใจหรือสมัครใจในการเสียหายหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายเป็นพิเศษ และอย่างสมควร

ในเรื่องนี้เราจะมาดูตัวอย่างในคดี The Atheltemplar⁶⁴ โดยข้อเท็จจริงมีอยู่ว่า เรือสองลำได้ร่วมเดินทางไปในขบวนเรือจาก Bermuda ไปยังอังกฤษและได้ถูกสั่งโดยผู้บังคับบัญชาขบวนเรือให้แล่นกลับไปยังจุดเดิมที่ Bermuda ต่อมาเจ้าของเรือได้เรียกร้องโดยอ้างว่าค่าน้ำมันเชื้อเพลิงและเสบียงที่ใช้ไปนี้เป็นค่าใช้จ่ายอันเป็นสมควร โดยศาลได้วินิจฉัยว่า ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นระหว่างที่ถูกบังคับให้กลับไปยัง Bermuda ไม่ถือว่าได้เกิดขึ้น โดยจะเห็นได้ว่าเป็นความไม่เหมาะสมในการก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการบังคับ ซึ่งไม่ใช่เป็นการจงใจหรือสมัครใจในการเสียหายหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายที่เป็นพิเศษและอย่างสมควรเลย และข้อสำคัญอีกประการหนึ่ง คือการเสียหายหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายนั้นต้องกระทำอย่างสมควร (reasonably) ซึ่งหมายความว่า นายเรือหรือบุคคลอื่นที่มีอำนาจในการตัดสินใจจะต้องมีมูลอันควรที่จะเชื่อว่าการเสียหายหรือก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายนั้นจะสามารถหลีกเลี่ยงภัยที่กำลังคุกคาม การเสี่ยงภัยหรือจะสามารถสงวนรักษาทรัพย์สินให้รอดพ้นจากภัยที่มีอยู่นั้นได้⁶⁵

3.3.4 วัตถุประสงค์ที่จะสงวนรักษาทรัพย์สินที่ตกอยู่ในภัยอันตรายในการเสี่ยงภัย ร่วมกันให้รอดปลอดภัย

วัตถุประสงค์หลักในข้อนี้ก็เพื่อความอยู่รอดปลอดภัยร่วมกัน ของส่วนได้เสียต่าง ๆ ที่ร่วมในการเสี่ยงภัยเดียวกัน อันเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ของส่วนรวม แต่หากกระทำเพื่อความอยู่รอดของส่วนได้เสียใดโดยเฉพาะเจาะจงก็ไม่ใช่ความเสียหายทั่วไป โดยจะมีตัวอย่างในคดี⁶⁶ ซึ่งมีข้อเท็จจริงอยู่ว่า เรือที่บรรทุกสินค้าได้เกิดเกยตื้นขึ้นและก่อนจะมีการกู้ภัยเพื่อให้เรือหลุดจากการเกยตื้นได้มีการขนถ่ายสินค้าออกจากเรือลงไปยังเรือลำเลียงเพื่อ

⁶⁴ Athel Line Ltd. v. Liverpool & London War Risks Insurance Association Ltd (1944)

⁶⁵ Hudson, N. Geofferey. 'The York-Antwerp Rules', *The Principles and Practice of General Average Adjustment*, 38.

⁶⁶ Royal Mail Steam Packet Company v. English Bank of Rio (1887)

ความปลอดภัยของตัวสินค้าเอง โดยไม่ได้มุ่งหวังเพื่อที่จะให้เรือหลุดจากการเกยตื้น ดังนั้น ค่าใช้จ่ายในส่วนที่เกี่ยวกับเรือลำเลียงที่มาบรรทุกสินค้าที่ถูกลบออกจากเรือนี้ไม่มีความเสียหายทั่วไป ดังนั้นถ้าเกิดข้อเท็จจริงคดีนี้หากปรากฏว่า กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่เกี่ยวข้องได้ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการเกยตื้นของเรือ หรือว่าหากการเกยตื้นนั้นเกิดจากภัยที่กรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครองและกรมธรรม์ประกันภัยนั้นได้มีข้อกำหนด Sue and Labor อยู่ด้วย ค่าใช้จ่ายในส่วนของเรือลำเลียงที่ได้ก่อให้เกิดขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือบรรเทาความเสียหายของสินค้านั้นย่อมได้รับความคุ้มครอง ดังนั้นถ้าเกิดกรณีอย่างนี้ขึ้นเจ้าของเรือก็ไม่จำเป็นต้องร่วมเฉลี่ยด้วยก็ได้

3.3.5 ต้องสำเร็จ

หมายถึงว่าในการเสียหายหรือออกค่าใช้จ่ายนั้นจะต้องประสบผลสำเร็จทำให้ทรัพย์สินที่ร่วมในการเสี่ยงภัยด้วยกันนั้นรอดพ้นปลอดภัยจากภัยหรืออันตรายที่เกิดขึ้นหรือกำลังคุกคามอยู่ แต่หากไม่สำเร็จ เช่น ในคดี *Chellaw v. Royal Commission on the Sugar Supply* (1921) มีข้อเท็จจริงว่าได้มีการโยนของทิ้งทะเลและประสบความสำเร็จทำให้ของส่วนที่เหลืออยู่รอดปลอดภัย ต่อมาปรากฏว่ามีสาเหตุใหม่ทำให้เรือและสินค้าจมทะเล ดังนั้นส่วนได้เสียที่เคยได้รับประโยชน์จากความเสียหายทั่วไปถือว่าไม่ต้องร่วมกันเฉลี่ยต่อไป เพราะไม่ถือว่าเป็นความเสียหายทั่วไป กรณีดังตัวอย่างที่ได้กล่าวมานี้ถือว่าไม่เกิดเป็นความเสียหายทั่วไป ซึ่ง *Arnould* ได้ให้เหตุผลไว้ว่า หากยังไม่ประสบความสำเร็จ เช่น ตัวอย่างนี้ก็ไม่มีอะไรเหลืออยู่ให้ร่วมเฉลี่ย *Arnould* ยังให้ความเห็นต่อไปด้วยว่า หากกรณีกลับกันกับตัวอย่างนี้ คือ สินค้าที่เหลือบนเรือรอดปลอดภัยแต่เรือกลับจมลงทะเลกรณีเช่นนี้สินค้าที่รอดปลอดภัยต้องร่วมเฉลี่ยในความเสียหายของเรือด้วย⁶⁷

⁶⁷ Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. **Arnould's Law of Marine Insurance and Average** 16th, 806. และ 856-857.

บทที่ 4

บทวิเคราะห์ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายที่เกิดจากการหลีกเลียง หรือบรรเทาความเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเล

ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ (Suing and Labouring Clause) หมายถึง การเรียกค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัยถือเป็นข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยที่กำหนดหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการกระทำด้วยความพยายามอย่างยิ่ง (labour) เพื่อที่จะหลีกเลียงหรือบรรเทาความเสียหาย ซึ่งหากผู้เอาประกันภัยได้ดำเนินการแล้วย่อมมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดเชยคืนสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอย่างสมควรจากความพยายามเช่นนั้น ใน MIA 1906 ได้กล่าวถึงหลักการ Sue and Labour ไว้ ในมาตรา 78 ทั้ง 4 อนุมาตรา¹ โดยจะขอกล่าวเรียงตามอนุมาตรา ดังต่อไปนี้

¹พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 78 (1) – (4) บัญญัติไว้ว่า “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 minimizing a loss.”

4.1 ข้อตกลงในสัญญาประกันภัยทางทะเล

ข้อตกลงในสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้นอยู่ใน MIA 1906 มาตรา 78 (1) ซึ่งบัญญัติว่า หากกรมธรรม์ประกันภัยมีข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ ความผูกพันที่ได้ทำไว้เช่นนั้นถือว่าเป็นส่วนเพิ่มเติมของสัญญาประกันภัยและผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างสมควรตามข้อสัญญานั้นจากผู้รับประกันภัยถึงแม้ว่าผู้รับประกันภัยอาจจะชดใช้สำหรับความเสียหายสิ้นเชิงไปแล้วก็ตาม หรือแม้ว่าอาจเคยมีคำรับรองว่าวัตถุนั้นปลอดภัยจากความเสียหายเฉพาะไม่ว่าทั้งหมดหรือภายใต้จำนวนร้อยละเท่าใดก็ตาม² บทบัญญัติที่ได้กล่าวมาข้างต้นสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

4.1.1 ในตอนต้นของอนุมาตรา 1 ได้บัญญัติหลักเกณฑ์เบื้องต้นไว้ว่าค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่จะเรียกร้องได้ตามข้อกำหนด Suing and Labouring Clause นี้ จะต้องปรากฏว่าได้มีการตกลงในระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยว่าสัญญาประกันภัยฉบับนั้นมีข้อกำหนดประเภทนี้อยู่และข้อกำหนดนี้จะต้องมีปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยด้วย ซึ่งเป็นไปตามเงื่อนไขประการแรกของอนุมาตรานี้ที่กล่าวว่า หากกรมธรรม์ประกันภัยมีข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ..... ผู้เอาประกันภัยอาจได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายใด ๆ ซึ่งในปัจจุบันกรมธรรม์ประกันภัยที่ใช้ข้อกำหนดมาตรฐาน Institute Clause ต่าง ๆ ไม่ว่าจะ เป็นข้อกำหนดสำหรับการประกันภัยตัวเรือ หรือสำหรับสินค้า ต่างก็มีข้อกำหนด Sue and Labour ด้วยกันทั้งนั้น ในข้อกำหนดที่ใช้กับการประกันภัยสินค้าทางทะเล Institute Cargo Clauses (A) (B) และ (C) ทั้งสามแบบมีข้อกำหนดนี้อยู่ในข้อ 16 เพียงแต่เรียกชื่อต่างออกไปว่า การบรรเทาความเสียหาย (Minising Losses) เหมือนกันทั้งสามแบบ แต่ในกรณีที่สัญญาประกันภัยไม่มีข้อกำหนด Sue and Labour เช่น ใน Institute Freight Clauses หรือ Voyage Clauses Freight ไม่มีข้อกำหนดชนิดนี้ โดยปัญหาจะเกิดขึ้นว่า ในกรณีเช่นนั้นผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายได้หรือไม่ ใน

² ประมวล จันทรชิวะ. คำแปล พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศ อังกฤษ. (กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย. 2540), 35.

เรื่องนี้ได้มีความคิดเห็นของนักกฎหมายแยกออกเป็น 2 ความคิดเห็น ความคิดเห็นแรกเห็นว่าสามารถทำได้ และความคิดเห็นที่สองเห็นว่าไม่สามารถที่จะทำได้ โดยจะกล่าวได้ดังนี้

ในความคิดเห็นแรก เห็นว่าผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายได้ถ้าไม่มีสัญญา sue and labour ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ทั้งนี้เนื่องจากบทบัญญัติประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ 1906 มาตรา 78(4) ได้ใช้คำว่า in all cases ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจึงต้องมีหน้าที่ไม่ว่าจะมีข้อสัญญา suing and labouring หรือไม่ก็ตาม³ และเมื่อผู้เอาประกันภัยได้ดำเนินการป้องกันหรือบรรเทาวินาศภัยแล้ว แม้ตัวบทในพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 จะมีได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้เสียไปเพื่อป้องกันหรือบรรเทาความเสียหาย⁴ แต่การกระทำดังกล่าวย่อมเป็นประโยชน์แก่ผู้รับประกันภัยด้วย ผู้เอาประกันภัยก็ย่อมสามารถเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้⁵ เพราะเมื่อกฎหมายกำหนดหน้าที่แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว กฎหมายก็คงมิได้มุ่งหมายให้ผู้เอาประกันภัยต้องทำการป้องกันหรือลดความเสียหายโดยค่าใช้จ่ายของผู้เอาประกันภัยเอง⁶ แต่อย่างไรก็ตามในประเด็นนี้ยังไม่เคยมีคำพิพากษาของศาลอังกฤษตัดสินไว้

ความคิดเห็นที่สอง เรื่องนี้นักกฎหมายอังกฤษบางท่านก็เห็นว่าผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายไม่ได้ ถ้าไม่มีสัญญา sue and labour ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งความเห็นนี้สอดคล้องกับ

³Hodges, Susan. **Cases and Materials on Marine Insurance Law**, (Great Britain: Cavendish Publishing Ltd., 1999), 789. นอกจากนี้โปรดดู Bennett, Howard N. **The Law of Marine Insurance**, 389-390

⁴Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. **Arnould's Law of Marine Insurance and Average 16th**, 794, 921.

⁵Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. **Arnould's Law of Marine Insurance and Average 16th**, 794-795.

⁶Emperor Goldmining Co. Ltd. V. Switzerland General Insurance Co. Ltd. (1964) 1 Lloyd's Rep 348 at p. 354.

⁷Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. **Arnould's Law of Marine Insurance and Average 16th**, 795.

แนวทางคำตัดสินของศาลในประเทศแคนาดาในคดี⁸ มีประเด็นว่า ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการพยายามหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย ความรับผิดชอบนั้นจะได้รับการชดใช้ตามกรมธรรม์หรือไม่ โดยในคดีนี้ศาลเห็นว่า ไม่ได้มีข้อกำหนด Sue and Labour อยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยถึงแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะพยายามหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายลงแล้วผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับชดใช้ในส่วนนี้ ผู้รับประกันภัยก็เพียงแต่ชดใช้ค่าเสียหายเฉพาะสินค้าที่เสียหายไปเท่านั้น เมื่อดูในประเทศออสเตรเลีย ศาลฎีกาของรัฐนิวเซ้าท์ เวลส์ (New South Wales) โดยท่านผู้พิพากษา Manning ตัดสินไว้ในคดี Emperor Goldmining Co. Ltd. V. Switzerland General Insurance Co. Ltd. (1964) ว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายในลักษณะ Sue and Labour นี้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องได้แม้ในสัญญาประกันภัยจะไม่มีข้อกำหนดนี้ก็ตาม เพราะเมื่อมาตรา 84 (4) ของ พ.ร.บ. การประกันภัยทางทะเลของประเทศออสเตรเลีย (ซึ่งตรงกับมาตรา 78 (4) ของอังกฤษ) กำหนดหน้าที่ให้ผู้เอาประกันภัยต้องบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหาย เช่นนั้น ผู้เอาประกันภัยก็ไม่ต้องออกค่าใช้จ่ายนี้เอง Ivamy ไม่เห็นด้วยกับคำพิพากษาของท่านผู้พิพากษา Manning โดย Ivamy เห็นว่าคำพิพากษานี้ไม่เป็นไปตามหลักการของ Sue and Labour เพราะหากว่าคำพิพากษานี้ถูกต้อง ก็ไม่จำเป็นต้องใส่ข้อกำหนด Sue and Labour ไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยอีก⁹

นักกฎหมายอังกฤษบางท่านมีความเห็นเพิ่มเติมว่า หากกรมธรรม์ประกันภัยมิได้ระบุเรื่อง sue and labour ไว้ ผู้เอาประกันภัยก็ไม่มีหน้าที่หลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย¹⁰ เนื่องจากมาตรา 78 ได้เขียนไว้ว่า suing and labouring clause และกรณีตามมาตรา 78 (1) (2) (3) ต่างก็เป็นเรื่อง suing and labouring clause มาตรา 78 (4) จึงต้องหมายความว่าเฉพาะกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยระบุ suing and labouring clause เท่านั้น ผู้เอาประกันภัยจึงจะมีหน้าที่ป้องกันหรือลดความเสียหายเพราะมิฉะนั้นแล้วมาตรา 78 (4) ก็

⁸ MacMillan Bloedel Ltd. v. Youell (1993)

⁹ Ivanmy, E.R. Hardy. **Charlmer Marine Insurance Act 1906**, (London: Butterworth, 1993), 130.

¹⁰ Merkin, Robert. (Editor) **Conlinvaux's Law of Insurance 7th ed.**, 12, 194.

น่าจะบัญญัติให้ชัดเจนเป็นอย่างอื่น หรือบัญญัติไว้ในบทที่แยกต่างหากจาก suing and labouring clause¹¹

ดังนั้น ในเรื่องนี้เท่าที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ความเห็นในเรื่องนี้ยังไม่มีข้อยุติในทางปฏิบัติก็อาจจะเกิดปัญหาได้ เนื่องจากใน Institute Freight Clauses หรือ Voyage Clauses Freight ไม่มีข้อสัญญา Sue and labour กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย จึงทำให้ผู้เอาประกันภัยค่าระวางที่ได้เสียค่าใช้จ่ายในการป้องกันหรือลดความเสียหายไม่แน่ว่าจะได้รับชดเชยจากผู้ประกันภัยหรือไม่¹²

4.1.2 ค่าใช้จ่ายที่สามารถเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยได้นั้น ถือว่าเป็นส่วนเพิ่มเติมของสัญญาประกันภัย ซึ่งหมายความว่า แม้ว่าผู้รับประกันภัยอาจจะชดเชยสำหรับความเสียหายสิ้นเชิงไปแล้วก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็ยังต้องรับผิดชอบเพิ่มเติมในค่าใช้จ่ายอันสมควรที่เกิดขึ้นโดยผู้เอาประกันภัยเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย ดังนั้น หลักการในเรื่อง Sue and Labour นี้ จึงเป็นข้อยกเว้นการจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยที่โดยปกติจะรับผิดชอบไม่เกินวงเงินที่เอาประกันภัย (sum insured) แต่ทว่าค่าใช้จ่ายนั้นต้องเกิดขึ้นอย่างสมควร (properly incurred) ตัวอย่างในคดี¹³ เป็นเรื่องการขนส่งสินค้า น้ำมันปาล์มโดยทางเรือและเรือได้เกิดเกยตื้นจึงได้มีการขนส่งสินค้าขึ้นท่าเรือที่อยู่กลางทาง แต่ในการที่ผู้เอาประกันภัยจัดการส่งสินค้านั้นต่อไปยังจุดหมายปลายทางนั้น แทนที่ผู้เอาประกันภัยจะส่งสินค้าไปทางเรือซึ่งจะเสียค่าใช้จ่ายเพียง 70 ปอนด์ ผู้เอาประกันภัยกลับส่งสินค้าไปยังปลายทางโดยทางรถไฟซึ่งแพงกว่าทางเรือถึงสามเท่า (กว่า 200 ปอนด์) ศาลอังกฤษตัดสินว่าค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขนส่งสินค้าไปให้ถึงปลายทางนั้นเรียกร้องได้ เพียงแต่ศาลเห็นว่าควรเรียกได้เท่ากับเพียงค่าระวางเรือ 70 ปอนด์ เท่านั้น

4.1.3 ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นอย่างสมควรมันนั้น ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดเชยคืนได้ แม้ว่าอาจเคยมีคำรับรองว่าวัตถุนั้นปลอดภัยจากความเสียหายเฉพาะไม่ว่า

¹¹Hodges, Susan. **Cases and Materials on Marine Insurance Law**, 793

¹²Hodges, Susan. **Cases and Materials on Marine Insurance Law**, 793

¹³Lee and Another v. The Southern Insurance Co (1870)

ทั้งหมดหรือภายใต้จำนวนร้อยละเท่าใดก็ตาม ข้อความตอนท้ายของมาตรา 74 (1) ในส่วนที่กล่าวถึง คำรับรองว่าวัตถุนั้นปลอดภัยจากความเสียหายเฉพาะ อาจทำให้เข้าใจสับสนว่าอนุมาตรานี้เกี่ยวข้องกับ คำรับรองซึ่งมีลักษณะเป็นคำมั่นที่ผู้เอาประกันภัยได้ให้ไว้แก่ผู้รับประกันภัย ตามความหมายในมาตรา 33(1)¹⁴ แต่ความจริงแล้วคำว่า warranted free from ที่ปรากฏอยู่ในมาตรา 78(1) นี้ ต้องแปลความใช้ในความหมายเป็นข้อยกเว้น มิใช่ คำรับรอง ดังนั้นการที่กรมธรรม์มีข้อความว่า warranted free from particular average ปรากฏอยู่จึงหมายความว่ากรมธรรม์ประกันภัยฉบับนั้นมีข้อจำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยโดยผู้รับประกันภัยจะไม่รับผิดในความเสียหายเฉพาะ (particular average) แต่จะรับผิดในความเสียหายโดยสิ้นเชิง (total loss) เท่านั้น¹⁵ ดังนั้นถึงแม้กรมธรรม์ประกันภัยจะมีคำรับรองว่าวัตถุที่เอาประกันภัยปลอดภัยจากความเสียหายเฉพาะก็ตาม หากผู้เอาประกันภัยได้ก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายอันควรขึ้นเพื่อสงวนรักษาวัตถุนั้นมิให้เสียหายโดยสิ้นเชิง (total loss) ผู้เอาประกันภัยก็ยังเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าใช้จ่ายนั้นให้แก่ตนได้

โดยได้มีคดี¹⁶ ชื่นมา ข้อเท็จจริงมีอยู่ว่า ผู้รับประกันภัยสินค้าหมูเค็ม (Bacon) ซึ่งเป็นการประกันภัยแบบเที่ยวเดินทางสำหรับสินค้า จากเมืองนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกาไปยังเมืองลิเวอร์พูลในประเทศอังกฤษ ในกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวมีคำรับรองว่า free from average . unless general , or the ship be stranded , sunk or burnt และมีข้อกำหนด Sue and Labour ด้วยในระหว่างการเดินทางปรากฏว่าเรือประสบกับภัยทางทะเลได้รับความเสียหายถึงขั้นเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง แต่ไม่มีการเกยตื้นหรือจมหรือไฟไหม้ สินค้าหมูเค็มได้รับความเสียหายเพียงบางส่วนเท่านั้นไม่ถึงขั้นเสียหายโดยสิ้นเชิง และ

¹⁴พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล 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 whereby he affirms or negatives the existence of a particular state of facts.”

¹⁵Hodges, Susan. **Law of Marine Insurance**, (London: Cavendish Publishing, 1996), 109 and 460.

¹⁶Booth v Gair (1863)

สินค้าทั้งหมดได้ถูกนำขึ้นบกที่เบอร์มิวด้าและส่วนหนึ่งถูกนำส่งต่อไปยังเมืองลิเวอร์พูล โดยมีค่าใช้จ่ายบางประการเกิดขึ้น เช่น ค่าเก็บรักษาในคลังสินค้าและค่าซ่อมทำถังไม้ใหม่ เป็นต้น แต่ไม่มีค่าใช้จ่ายในการสงวนรักษาทรัพย์สินเพื่อมิให้เสียหายโดยสิ้นเชิง ศาลอังกฤษตัดสินว่า ค่าใช้จ่ายบางประการที่เกิดขึ้นนั้นไม่ใช่ค่าใช้จ่ายการสงวนรักษาทรัพย์สินมิให้เสียหายโดยสิ้นเชิง ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยไม่อาจเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้คืนตาม Sue and Labour Clause ได้ ซึ่งคำพิพากษาคดีนี้ชี้ช่องให้แปลความได้ว่า หากมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นเพื่อสงวนรักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมิให้เสียหายโดยสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยย่อมเรียกร้องได้ตาม Sue and Labour ซึ่งหลังจากคดีดังกล่าว หลักการแปลความดังกล่าวนี้ได้รับการยืนยันโดยศาลอังกฤษ ซึ่งได้วางบรรทัดฐานอย่างชัดเจนในคดี¹⁷ ว่าค่าใช้จ่ายในการเก็บรักษาสินค้าไว้ในคลังสินค้า และค่าใช้จ่ายในการนำสินค้าขึ้นบกเพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องกันมิให้สินค้าเสียหายโดยสิ้นเชิงนั้น ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องได้ตาม Sue and Labour Clause ในกรมธรรม์ประกันภัย แม้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยนั้น จะมีข้อความ warranted against particular average ก็ตาม

4.2 ความเสียหายอันเป็นความเสียหายทั่วไป

ความเสียหายอันเป็นความเสียหายทั่วไปนั้นอยู่ใน MIA 1906 มาตรา 78 (2) ซึ่งบัญญัติว่า ความเสียหายอันเป็นความเสียหายทั่วไปและส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและค่ากู้ภัยตามที่ใต้ให้คำนิยามไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ย่อมไม่ได้รับการชดใช้ได้ภายใต้ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ¹⁸

โดยเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นจากหรือเป็นผลโดยตรงจากการกระทำโดยสมัครใจและอย่างสมควรเพื่อวัตถุประสงค์ที่จะสงวนรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินทั้งหลายที่ตกอยู่ในภยันตรายในการเสี่ยงภัยร่วมกัน ส่วนคำว่า ส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average

¹⁷ Kidston v. Empire Marine Insurance Co. Ltd (1866)

¹⁸ ประมวล จันทรชีวะ. คำแปล พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ, 36.

Contributions) มีความหมายตามที่ปรากฏในมาตรา 66(3)¹⁹ โดยสรุปคือ ส่วนเฉลี่ยของความเสียหาย ซึ่งฝ่ายที่ได้รับความเสียหายจากการกระทำอันเป็นความเสียหายทั่วไป มีสิทธิภายใต้เงื่อนไขตามกฎหมายทะเลที่จะเรียกให้ฝ่ายอื่นที่ร่วมเสี่ยงภัยเดียวกันนั้น ร่วมชดใช้ตามสัดส่วนของตน และ ค่ากู้ภัย (Salvage Charges) มีความหมายตามที่ปรากฏในมาตรา 65(2)²⁰ ซึ่งก็คือ ค่าบริการที่ผู้กู้ภัย สามารถเรียกร้องได้ตามกฎหมายทะเลในลักษณะเป็น Maritime Salvage Charges ซึ่งมีใช้ค่ากู้ภัยตามสัญญาจ้างที่ผู้เอาประกันภัยจ้างผู้กู้ภัยมาเอง ซึ่งทั้งสามส่วนที่กล่าวถึงนี้เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับความเสียหายทั่วไปที่เกิดขึ้นจากการกระทำด้วยวัตถุประสงค์ที่จะสงวนรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินที่ตกอยู่ในภัยอันตรายในการเสี่ยงภัยร่วมกัน ดังนั้นทั้งสามส่วนที่กล่าวถึงนี้จึงเกิดจากการกระทำอันมีจุดมุ่งหมายเพื่อความปลอดภัยร่วมกัน ของส่วนได้เสียต่าง ๆ เช่น เรือและสินค้าที่บรรทุกบนเรือที่ร่วมในการเสี่ยงภัยด้วยกัน ดังนั้นจึงเรียกร้องไม่ได้ตาม Sue and Labour เพราะหลักการของ Sue and Labour ในอนุมาตรา 1 นั้น ให้สิทธิแก่ผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องเอาคืนจากผู้รับประกันภัยเฉพาะในส่วนของค่าใช้จ่าย (expense) ที่ผู้เอาประกันภัยก่อให้เกิดขึ้นเพื่อสงวนรักษาทรัพย์สินของตนเท่านั้น อัน

¹⁹พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 66 (3) บัญญัติไว้ว่า "General average loss-

(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 "

²⁰พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 65 (2) บัญญัติไว้ว่า "Salvage charges-

(2) "Salvage charges" means the charges recoverable under maritime law by a salvage 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 property incurred, may be recovered as particular charges or as a general average loss, according to the circumstances under which they were incurred."

เป็น ค่าใช้จ่ายเฉพาะ (particular charges) ซึ่งมีได้เกิดขึ้นจากวัตถุประสงค์เพื่อความอยู่รอดปลอดภัยของส่วนรวม

4.3 ค่าใช้จ่ายใดที่เกิดขึ้นอย่างสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายใด ๆ

ค่าใช้จ่ายใดที่เกิดขึ้นอย่างสมควร เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายใด ๆ นั้นอยู่ใน MIA 1906 มาตรา 78 (3) ซึ่งบัญญัติว่า ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อความมุ่งหมายที่จะหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายใด ๆ ที่กรรมกรรมประกันภัยไม่คุ้มครอง ย่อมไม่ได้รับการชดใช้ภายใต้ข้อกำหนดการเรียกค่าเสียหายและปฏิบัติการ²¹

บทบัญญัติที่ได้กล่าวมาข้างต้นสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

4.3.1 ค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดขึ้นอย่างสมควร ตามที่ได้กล่าวมา (1) ตอนต้นตาม มาตรา 78 นั้น จะต้องเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อความมุ่งหมายที่จะหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย ดังนั้น เมื่อตัวบทในอนุมาตรานี้ใช้คำว่า หลีกเลี่ยง (avert) ความเสียหายกรณีนี้ จึงไม่จำเป็นที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรอให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยเสียก่อน เพียงแต่ว่าเมื่อใดก็ตามที่วัตถุที่เอาประกันภัยตกอยู่ในอันตรายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ ผู้เอาประกันภัยก็มีหน้าที่ต้องกระทำการเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นแล้วในทางตรงกันข้าม หากวัตถุที่เอาประกันภัยไม่ได้ตกอยู่ในความเสี่ยงภัยในเวลาที่มีการก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายขึ้น ผู้เอาประกันภัยก็ไม่สามารถเรียกคืนค่าใช้จ่ายนั้นได้²²

4.3.2 ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นและผู้เอาประกันภัยได้ก่อให้เกิดค่าใช้จ่าย เพื่อหลีกเลี่ยงหรือเพื่อบรรเทาความเสียหายนั้น จะต้องเป็นความเสียหายที่กรรมกรรมประกันภัยให้ความคุ้มครอง มิฉะนั้นผู้เอาประกันภัยจะเรียกคืนค่าใช้จ่ายไม่ได้ แม้ว่าจะได้ก่อให้เกิดขึ้นอย่างสมควร ดังนั้นค่าใช้จ่ายที่หลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นจะต้องเป็นความ

²¹ ประมวล จันทรชีวะ. คำแปล พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ, 36.

²² คดี Hadkinson v Robinson (1803)

เสียหายที่กรรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครอง มีตัวอย่างในคดี²³ ซึ่งความเสียหายเกิดจากสภาพแห่งทรัพย์สินนั้นเอง อันเป็นภัยที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัย ดังนั้นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการจัดใส่ถุงใหม่ ซึ่งเกิดขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายจากสภาพแห่งทรัพย์สินนั้นเอง อันเป็นภัยที่ไม่ได้รับความคุ้มครองจึงไม่อาจเรียกเอาคืนจากผู้รับประกันภัยตาม Sue and Labour

4.4 หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยและตัวแทนที่จะต้องหลีกเลี่ยงความเสียหาย

หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยและตัวแทนที่จะต้องหลีกเลี่ยงความเสียหายนั้นอยู่ใน MIA 1906 มาตรา 78 (4) ซึ่งบัญญัติว่า เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยในทุกกรณีที่จะต้องใช้มาตรการต่าง ๆ ตามที่สมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือลดความเสียหายให้น้อยลงที่สุด²⁴

บทบัญญัติที่ได้กล่าวมาข้างต้นสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

4.4.1 หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยตามที่บัญญัติไว้ในอนุมาตรานี้ เป็นหน้าที่ตามกฎหมาย (statutory duty) เพราะความผูกพันที่จะต้องใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายนี้เกิดขึ้นโดยบทบัญญัติของกฎหมายมิใช่เกิดขึ้นโดยสัญญา แต่อย่างไรก็ตามในข้อกำหนดมาตรฐาน Institute Clause ต่าง ๆ เกือบทั้งหมดก็มีการกำหนดหน้าที่นี้ของผู้เอาประกันภัยด้วย

4.4.2 หน้าที่ในการบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายนี้ มิใช่หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยแต่ผู้เดียว แต่ยังเป็นหน้าที่ของ ตัวแทนของผู้เอาประกันภัย อีกด้วย ศาลอังกฤษเคย

²³Berk (F.W.) & Co v. Style (1956)

²⁴ประมวล จันทรชีวะ. คำแปล พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศ อังกฤษ, 36.

ตัดสินไว้ในคดี *The Gold Sky* ระหว่าง *Astrovlanis Compania Naviera S.A. v. The Linard* (1972) ว่า คำว่าผู้เอาประกันภัยและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยที่กล่าวไว้ในมาตรา 78(4) นี้ไม่รวมถึงนายเรือและลูกเรือ เว้นแต่ว่าผู้เอาประกันภัยจะได้มีคำสั่งโดยชัดแจ้งเป็นพิเศษแก่บุคคลเหล่านี้ว่าจะไรควรทำหรือไม่ควรทำเกี่ยวกับ *Sue and Labour* ซึ่งนักกฎหมายอังกฤษบางท่านไม่เห็นด้วยกับเหตุผลของคำพิพากษาคดีนี้ที่วินิจฉัยว่า นายเรือและลูกเรือ ไม่อยู่ในความหมายของคำว่าตัวแทนของผู้เอาประกันภัย ในมาตรา 78(4)²⁵ แต่หลังจากที่คดีนี้ตัดสินแล้ว ต่อมาในปี ค.ศ. 1983 ซึ่งสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งกรุงลอนดอน ได้ออกข้อกำหนดมาตรฐาน *Institute Clause* ออกใช้ ปัญหาการตีความของศาลอังกฤษในคดี *The Gold Sky* หดลงเนื่องจากใน *Institute Clause* บันทึกรายข้อกำหนดมี *Sue and Labour Clause* จะเพิ่มคำว่า *servants* เข้าไปด้วยอันเป็นการเพิ่มบุคคลที่มีหน้าที่ตาม *Sue and Labour* จากเดิมเพียงสองคนเป็นสามคน คือผู้เอาประกันภัย และตัวแทนผู้เอาประกันภัย และลูกจ้างผู้เอาประกันภัย

4.4.3 มาตรการต่าง ๆ ตามที่สมควร ที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องกระทำเพื่อบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายตาม *Sue and Labour* นี้ รวมถึงหน้าที่ในการฟ้องคดีต่อบุคคลที่สามที่ก่อให้เกิดความเสียหายด้วย²⁶ ส่วนการที่จะพิจารณาพฤติการณ์อย่างไรที่จะถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ใช้มาตรการที่สมควรแล้วนั้น ต้องพิจารณาโดยถือว่าในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้น วิชาญชน (*reasonableman*) ควรจะต้องทำอย่างไรเพื่อสงวนทรัพย์สินของตน ส่วนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจะเรียกเอาคืนได้จากผู้รับประกันภัยได้หรือไม่เพียงใดนั้นขึ้นอยู่กับความเหมาะสมในการประเมินสถานการณ์ของผู้เอาประกันภัยและการดำเนินการที่ผู้เอาประกันภัยได้กระทำไป²⁷

4.4.4 ในมาตรา 78(4) ไม่ได้บัญญัติไว้ว่าผลจะเป็นอย่างไรหากผู้เอาประกันภัยละเลยไม่ทำตามหน้าที่ที่บัญญัติไว้ในอนุมาตรานี้ หรือว่าหากได้กระทำหน้าที่แต่เป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อผลจะเป็นอย่างไร โดยจะมีอยู่ 2 ประเด็นดังจะกล่าวได้ดังนี้

²⁵ O' may, Donald. **Marine Insurance Law and Policy**, (London: Sweet&Maxwell, 1993), 395.

²⁶ Merkin, Robert. **Annotated Marine Insurance Legislation**, (London: LLP, 1997), 67.

²⁷ คดี *Integrated Containers Service Inc v. British Traders Insurance Co Ltd* (1984)

ประเด็นแรก เรื่องของผู้เอาประกันภัยที่มีหน้าที่หลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย ซึ่งถ้าหากผู้เอาประกันภัยทำผิดหน้าที่โดยที่ไม่ได้กระทำตามสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือบรรเทาความเสียหายผลจะเป็นอย่างไรนั้น พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ ค.ศ. 1906 ก็ไม่ได้ระบุผลของเรื่องนี้ไว้ นอกจากนี้ในทางปฏิบัติ Institute Clauses ก็ไม่ได้ระบุถึงผลที่เกิดขึ้นไว้เช่นกัน แต่ในเรื่องนี้ก็มีคดีที่เกี่ยวข้องที่ศาลได้ตัดสินไว้ในคดีของ INTEGRATED CONTAINER SERVICE INC. v. BRITISH TRADERS INSURANCE CO., LTD. (1984)²⁸ โจทก์ให้บริษัท Oyama Ltd เช่าตู้คอนเทนเนอร์จำนวน 1,016 ตู้ ซึ่งบริษัทดังกล่าวเป็นบริษัทในภาคพื้นตะวันออกไกลซึ่งล้มละลายและต้องยุติกิจการค้า และเนื่องจากบริษัท Oyama Ltd ตกเป็นหนี้ค่าทำเรือและคลังสินค้า โจทก์จึงวิตกว่าทรัพย์สินเหล่านี้อาจเป็นความเสี่ยงที่จะต้องตกไปเป็นของฝ่ายที่สาม ดังนั้นโจทก์ที่ได้ประกันตู้คอนเทนเนอร์ภายใต้กรมธรรม์ความเสี่ยงทั้งหมด จึงต้องการสินไหมทดแทนค่าตู้คอนเทนเนอร์ด้วยจำนวนเงินสูงพอสมควรและเรียกค่าชดใช้จากผู้รับประกัน ตามกรมธรรม์ที่ระบุเรื่องหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายของสินค้า ซึ่งผู้รับประกันยอมจ่ายเงินต้นสำหรับค่าตู้คอนเทนเนอร์ที่เสียหายไปจริง แต่ปฏิเสธการชดใช้ผู้เอาประกันที่เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการรักษาส่วนที่ไม่เสียไป เมื่อข้อพิพาทดำเนินไป พวกเขาพบว่าเรื่องนี้มิได้เกิดจากความเสียหายจากภัยที่ประกันไว้

ผู้พิพากษา Eveleing วินิจฉัยว่า กรมธรรม์ประกันภัยที่ระบุว่าจะประกันความเสี่ยงทั้งหมด ผู้รับประกันจะต้องรับผิดชอบ เนื่องจากการล้มละลายของผู้เช่าทำให้ตู้คอนเทนเนอร์ตกอยู่ในความเสี่ยง และค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นเพื่อลดความเสี่ยงดังกล่าวจึงควรชดใช้ในฐานะที่หลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายของสินค้า แต่เมื่อเรื่องดังกล่าวไม่ใช่ความเสี่ยงภัยที่ได้เอาประกันไว้ ในเรื่องนี้จะเห็นว่าผู้เอาประกันก็ไม่ได้ปฏิบัติหน้าที่ตาม Sue and Labour ผู้รับประกันภัยก็อาจอ้างปฏิเสธไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนในส่วนนี้ หรือลดจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องจ่ายได้

และในคดี Noble Resources Ltd. v. George Albert Greenwood 'Vesso' (1993)²⁹ โจทก์ประกันสินค้าของตน คือแร่เหล็ก 57,513 ตัน โดยบรรทุกสินค้าจำนวน

²⁸(1984) 1 Lloyd's Rep 154, CA at p. 157.

²⁹(1993) 2 Lloyd's Rep 309.

มากนี้ไว้ในเรือ 'Vesso' และส่งสินค้าภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย Institute Cargo Clause ข้อ (a) การเดินทางจากอัฟริกาใต้ไปประเทศจีน เรือ 'Vesso' มีอาการรั่วและจมลง เรือและสินค้าสูญหายไปหมดสิ้น โจทก์จึงเรียกค่าชดใช้ตามกรมธรรม์ แต่จำเลยที่เป็นผู้รับประกันปฏิเสธการจ่ายเงิน โดยอ้างว่าผู้เอาประกันไม่กระทำหน้าที่ตามข้อ 16 ของ ICC(A) เพื่อยื่นขอคำสั่ง Mareva เพื่อยับยั้งเจ้าของเรือจากการจ่ายเงินประกันจากกรมธรรม์เรือของพวกเขา ซึ่งมีค่า 6.5 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากการพิพากษาของศาล โจทก์ไม่ได้กระทำจริงและศาลได้วินิจฉัยว่า ผลของการไม่กระทำหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย ทำให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายจากการไม่กระทำตามหน้าที่นั้นให้แก่ผู้รับประกันภัยแต่จะไม่มีผลกระทบใด ๆ ต่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัย

ดังนั้น เรื่องของการละเลยไม่ทำหน้าที่อันสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายของผู้เอาประกันภัยนั้น ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้รับประกันภัยในการยกขึ้นเป็นข้อต่อสู้ต่อผู้เอาประกันภัยในการปฏิเสธหรือลดค่าสินไหมทดแทน หรือในบางกรณีก็ก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้รับประกันภัยในการเรียกร้องค่าเสียหายต่อผู้เอาประกันภัย³⁰ ซึ่งทางแก้ในลักษณะหลังโดยการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้เอาประกันภัยถือตามแนวทางในคดี The Gold Sky³¹ ซึ่งเป็นเรื่องที่เจ้าของเรือและลูกเรือในเรือที่ใกล้จะจม ได้ปฏิเสธความช่วยเหลือจากเจ้าหน้าที่กู้เรือ

ในประเด็นที่สอง เรื่องการกระทำหน้าที่โดยประมาทเล็กน้อยมีความยุ่งยากพอสมควร กล่าวคือ หน้าที่ที่กำหนดไว้ในมาตรา 78(4) นี้เป็นหน้าที่ของทั้งตัวผู้เอาประกันภัยเองและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยด้วย ดังนั้นจึงต้องแยกพิจารณาเป็น 2 กรณีคือ

กรณีแรก ผู้เอาประกันภัยประมาทเล็กน้อยเองในการใช้มาตรการในการบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหาย ซึ่งในกรณีนี้ หากความเสียหายเป็นผลใกล้ชิด

³⁰ Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. **Arnould's Law of Marine Insurance and Average 16th**, 618 และ O' May on Marine Insurance, **Marine Insurance Law and Policy**, 329.

³¹ *Astrovlanis Compania Naviera S.A. v. The Linard* (1972)

(proximately caused) จากความประมาทเลินเล่อของตัวผู้เอาประกันภัยเองผู้เอาประกันภัยก็ไม่ควรจะมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าใช้จ่ายคืนให้แก่ตน³²

กรณีที่สอง หากความประมาทเลินเล่อนั้นเกิดจากนายเรือ หรือลูกเรือ กรณีนี้จะเกี่ยวข้องกับประเด็นที่ว่า ลูกเรือและนายเรือเป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัยหรือไม่ ซึ่งได้กล่าวไว้แล้วในข้อ 4.4.2 ข้างต้น และยังเกี่ยวข้องกับมาตรา 55(2)³³ ซึ่งบัญญัติไว้ในตอนท้ายว่า ผู้รับประกันภัยยังต้องรับผิดชอบในความเสียหาย อันเป็นผลใกล้ชิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ ถึงแม้ว่าความเสียหายนั้นอาจจะไม่เกิดขึ้น หากนายเรือหรือลูกเรือประพฤติดูผิดหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม ซึ่งตามบทบัญญัติของมาตรา 55(2) ในส่วนนี้ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบแม้ความเสียหายเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือและลูกเรือ

³²Hodges, Susan. **Law of Marine Insurance**, 463 และ Bennett, Howard. **The Law of Marine Insurance**, 395 และ Merkin, Robert. **Annotated Marine Insurance Legislation**, 67.

³³พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 55 (2) บัญญัติไว้ว่า “Included and excluded losses-

(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.”

ดังนั้น ในกรณีกรรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวข้องใช้ข้อกำหนดมาตรฐาน Institute Clause ซึ่งเพิ่มคำว่า Servants (ลูกจ้าง) ของผู้เอาประกันภัยไว้ด้วย ซึ่งสามารถครอบคลุมถึง นายเรือและลูกเรือ ในความหมายของการเป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัยได้ด้วย แล้ว กรณีนี้จึงมีปัญหาว่าความประมาทเลินเล่อของนายเรือและลูกเรือ (ในฐานะตัวแทนของผู้เอาประกันภัย) ในการทำหน้าที่ตาม 78(4) ซึ่งก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้รับประกันภัยที่จะใช้เป็นข้อต่อสู้หรือเรียกค่าเสียหายจากผู้เอาประกันภัยกับความคุ้มครองตามมาตรา 55 (2) ซึ่งให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเป็นผลใกล้ชิดจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือและลูกเรือ นั้น ชัดแย้งกันหรือไม่และจะแปลความทั้งสองมาตรานี้ให้กลมกลืนไปด้วยกันได้อย่างไร แต่อย่างไรก็ตามความเห็นของ Arnould ที่พยายามอธิบายประเด็นนี้ให้กลมกลืนกันโดยอาศัยหลักความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล จะเป็นความเห็นที่ถูกอ้างอิงมากที่สุด กล่าวคือ Arnould มีความเห็นว่าหากการกระทำหน้าที่โดยประมาทเลินเล่อ นั้น เป็นสาเหตุใกล้ชิด ของความเสียหายที่เกิดขึ้นหรือทำให้ความเสียหายบางส่วน กลายเป็นความเสียหายโดยสิ้นเชิง ภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความเสียหายโดยสิ้นเชิงเท่านั้น ผู้เอาประกันภัยก็ควรโต้แย้งได้ว่าตนมีข้อต่อสู้อย่างสิ้นเชิง³⁴ และท่านผู้พิพากษา Colman ก็พยายามอธิบายไว้ในคดี³⁵ โดยใช้หลักความสัมพันธ์ระหว่างเหตุผล เช่นเดียวกัน โดยท่านได้ให้ความเห็นว่าหากผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทน (ซึ่งรวมถึงนายเรือและลูกเรือด้วย) ไม่ได้ใช้มาตรการที่จะหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายให้น้อยลง กรณีนี้ควรถือว่าความเสียหายเป็นผลใกล้ชิดจากการกระทำของบุคคลดังกล่าว มิใช่เกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจึงไม่ควรถูกปรับ

และในคดี³⁶ ของ Netherlands v. Youell (1998) นี้ เป็นอีกเรื่องที่น่าสนใจ ได้วิเคราะห์ถึงบุคคลที่เป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัย โดยในคดีนี้ศาลจะถือว่าเป็นตัวแทนที่ประมาทเลินเล่อหรือไม่นั้น จะต้องไปดูข้อพิพาทที่เกิดขึ้นซึ่งเรื่องก็มีอยู่ว่า ฝ่ายโจทก์ คือ กองทัพเรือเนเธอร์แลนด์ซื้อเรือดำน้ำสองลำ ซึ่งสร้างโดยผู้ต่อเรือ RDM ซึ่งเป็นบริษัท ดัตช์

³⁴ Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. **Arnould's Law of Marine Insurance and Average 16th**, 620 ย่อหน้าแรก.

³⁵ National Oilwell (UK) Ltd v. Davy Offshore Ltd (1993)

³⁶ (1998) 1 Lloyd's Rep 236, CA at p. 244.

เรือดำน้ำสองลำได้ปะทะกันไว้กับจำเลยภายใต้กรรมธรรม์ที่ต่างกัน ภายหลังจากก่อสร้างและในระหว่างการทดสอบ พบว่าเรือดำน้ำมีรอยแยกและรอยแตกที่งานทาสี โจทก์จึงดำเนินการเรียกค่าชดใช้ตามกรรมธรรม์แต่ผู้รับประกันปฏิเสธความรับผิดชอบ โดยอ้างเหตุผลว่าความเสียหายมิได้เกิดจากภัยพิบัติที่ผู้เอาประกันได้ประกันไว้ และสาเหตุของเรื่องนี้เกิดจากการกระทำผิดโดยเจตนาในส่วนของกองทัพเรือและผู้สร้างเรือ ซึ่งเป็นการกระทำโดยประมาทเลินเล่อในการทาสีรองพื้นมากเกินไป ผู้รับประกันอ้างด้วยว่าผู้สร้างเรือในฐานะตัวแทนของผู้เอาประกัน มีความผิดฐานไม่กระทำการหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายให้เหลือน้อยที่สุด ตามความในมาตรา 78(4)

ผู้พิพากษา Phillips วินิจฉัยชี้ขาดว่า ไม่มีการกระทำการอันมิชอบตามความหมายแห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลนี้ เพราะการกระทำการอันมิชอบจะต้องประกอบด้วยเจตนาและการกระทำของร่างกายโดยตรงเพื่อให้เกิดความเสียหาย ยิ่งกว่านั้นมาตรา 78(4) ยังไม่ได้กล่าวถึงผู้สร้างเรือ เนื่องจากพวกเขาไม่ได้เป็นตัวแทนของผู้เอาประกันแต่อย่างใด และพวกเขาไม่มีหน้าที่หลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายของสินค้าซึ่งก็คือเรือดำน้ำ ดังนั้นท่านผู้พิพากษาได้ตัดสินว่าผู้รับประกันภัยไม่สามารถยกเป็นข้อต่อสู้ได้

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

ผลจากการศึกษาในเรื่องของการเรียกค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเลจะเห็นได้ว่ายังไม่เป็นที่ชัดเจนนักในประเทศอังกฤษ เช่นเดียวกับในประเทศไทย เมื่อพิจารณาจากร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ...ของประเทศไทยแล้วจะเห็นว่ามิบบทบัญญัติที่สามารถจะแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้บางเรื่อง ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 (MIA 1906) ของประเทศอังกฤษก็ยังไม่มีการตอบที่แน่ชัด ประเทศไทยของเราก็กังไม่มีพื้นฐานในด้านกฎหมายการประกันภัยทางทะเลมาก่อน โดยกฎหมายที่มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องก็มีแต่เพียงหลักการกว้าง ๆ เท่านั้น จึงไม่ทำให้เกิดความชัดเจนอะไรขึ้นมามากกว่าเดิม ทั้งนี้เป็นเพราะเหตุปัจจัยหลายประการ ได้แก่ ความแตกต่างของกฎหมายประวัติศาสตร์ จารีตประเพณีและวิธีปฏิบัติในการตีความกฎหมาย ตลอดจนแนวคิดในเรื่องของความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนที่แตกต่างกัน ทั้งประเทศไทยไม่มีสถาบันอย่าง Lloyd's และยังไม่มีการรับประกันภัยในเอกสาร Slip ซึ่งเรียกกันว่า Underwritten เหมือนกับประเทศอังกฤษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของระบบกฎหมาย ในประเทศอังกฤษจะใช้ระบบกฎหมายแบบคอมมอนลอว์ (Common law) คำพิพากษาของศาลอังกฤษถือว่าเป็นกฎหมายด้วย เมื่อเวลาผ่านไประยะหนึ่งก็อาจมีความเป็นไปได้ว่า แนวคำพิพากษาของศาลอังกฤษในบางเรื่องอาจมีการปรับบทกฎหมายหรือตีความกฎหมายให้เปลี่ยนแปลงไปจากปัจจุบัน เนื่องจากประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ใช้กฎหมายที่ไม่เป็นลายลักษณ์อักษร (Common law) เป็นหลักแต่ก็ยังคงเห็นความสำคัญและความจำเป็นที่จะต้องมีการตีความประกันภัยทางทะเลที่เป็นลาย - ลักษณ์อักษร เช่น Marine Insurance 1906 (MIA 1906) กฎหมายฉบับนี้ไม่ใช่เป็นการร่างกฎหมายขึ้นมาใหม่ แต่เป็นการรวบรวมเอาคำพิพากษาของศาลและวิธีปฏิบัติที่เป็นที่ยอมรับและใช้บังคับกันอยู่ในขณะนั้นเข้าไว้ด้วยกันมาเป็นกฎหมายเท่านั้น นอกจากนี้บทบัญญัติส่วนใหญ่ของ MIA 1906 ยังเปิดโอกาสให้คู่สัญญาได้มีการตกลงกันเป็นอย่างอื่นได้เกือบทั้งสิ้น

สรุปแล้วในเรื่องของการเรียกค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเลนั้น ในเรื่องนี้ก็ได้กำหนดหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยไว้ว่าจะต้องใช้มาตรการต่าง ๆ ตามที่สมควรเพื่อที่จะหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือลดความเสียหายลงให้น้อยที่สุด ในมาตรา 78(1) ของ MIA 1906 ก็มีปัญหาเกิดขึ้นว่าถ้าในสัญญาประกันภัยไม่มีข้อกำหนด Sue and Labour ในกรณีเช่นนี้ผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นที่เป็นค่าใช้จ่ายเพื่อบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายได้หรือไม่ จากที่ได้ศึกษามาแล้วนั้นนักกฎหมายบางท่านเห็นว่าได้เนื่องจากว่าผู้เอาประกันภัยต้องบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายแม้ว่าจะไม่ได้กำหนดในสัญญาก็ตาม แต่บางท่านก็เห็นว่าไม่ได้เพราะว่า ไม่ได้เป็นไปตามหลักการของ Sue and Labour ที่กรมธรรม์จะต้องกำหนดเรียกค่าเสียหาย ซึ่งผู้เขียนเห็นได้จากการที่ผู้เขียนได้ศึกษาเรื่องค่าเสียหายมาแล้วนั้น เมื่อเกิดกรณีที่ไม่มีข้อกำหนด Sue and Labour ในสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็น่าที่จะเรียกร้องเอาค่าเสียหายได้ เนื่องจากผู้เอาประกันภัยได้กระทำการบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นกับสินค้าหรือเรือ ซึ่งได้กระทำเพื่อที่จะป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้น หรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยที่การป้องกันนั้นผู้เอาประกันภัยต้องไม่รู้มาก่อนว่าจะเกิดเหตุที่ทำให้ผู้เอาประกันภัยต้องกระทำการบรรเทาหรือหลีกเลี่ยงความเสียหายและจะต้องเป็นการกระทำที่จำเป็นจริง ๆ ถึงได้กระทำไป ถ้ามิได้เป็นเช่นนั้นผู้รับประกันไม่ต้องรับผิดชอบ

โดยการนี้ในการพิจารณาการเรียกค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัยทางทะเล ที่เป็นการกระทำด้วยความประมาทเลินเล่อของนายเรือและลูกเรือในฐานะตัวแทนผู้เอาประกันภัย ในการทำหน้าที่ซึ่งก่อให้เกิดสิทธิแก่ผู้รับประกันภัย ที่จะใช้เป็นข้อต่อสู้หรือเรียกค่าเสียหายจากผู้เอาประกันภัยกับความคุ้มครองในความเสียหายอันเป็นผลมาจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือและลูกเรือ กล่าวคือ ลูกเรือและนายเรือจะถือว่าเป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัยหรือไม่ จากที่ได้ศึกษามาในประเด็นนี้จะต้องดูตามมาตรา 78(4) ตาม MIA 1906 ประเด็นนี้คำพิพากษาของศาลอังกฤษก็ยังไม่ชัดเจนนักและนักกฎหมายของอังกฤษก็ยังไม่มีความเห็นเป็นที่ยุติ จากที่ได้กล่าวมาข้างต้นผู้เขียนมีความเห็นว่า ลูกเรือและนายเรือ จะถือว่าเป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัย ซึ่งจะต้องมีหน้าที่ที่จะใช้มาตรการดังกล่าวเหมือนกับผู้ที่เอาประกันภัยในเรื่องของการหลีกเลี่ยงความเสียหายหรือลดความเสียหายให้น้อยลงที่สุด ถ้าหากการกระทำของนายเรือ

หรือลูกเรือเกิดความเสียหายขึ้นโดยเป็นผลใกล้ชิดจากการกระทำดังกล่าว และไม่ได้เกิดจากภัยที่ได้เอาประกันไว้ ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ตามประเทศไทยก็ได้ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.... แต่จะมีความเหมาะสมแค่ไหนที่จะนำมาบังคับใช้เป็นกฎหมาย เพราะบางเรื่องก็ยังมีได้มีบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ.... โดยจะต้องนำหลักของ MIA 1906 และแนวคำพิพากษาในบางเรื่องของอังกฤษมาปรับใช้ในประเทศไทย เพราะร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ.... ของประเทศไทยยังไม่ได้ออกมาเป็นกฎหมาย ถ้าเกิดข้อพิพาทกันขึ้นก็จะต้องนำหลัก MIA 1906 มาปรับใช้อยู่ โดยผู้เขียนเห็นด้วยกับข้อสังเกตของนักวิชาการบางท่านว่า การประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยนั้นมีใช้ธุรกิจที่อยู่โดดเดี่ยวตามลำพังในประเทศ แต่จะต้องมีการเอาไปประกันภัยต่อ (reinsurance) ยังต่างประเทศ ดังนั้นจึงไม่อาจหลีกเลี่ยงการใช้ภาษาอังกฤษและแบบฟอร์มกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของ Institute of London Underwriters ได้ เว้นเสียแต่ว่าประเทศไทยจะกลายเป็นมหาอำนาจทางเศรษฐกิจของโลกและภาษาไทยกลายเป็นภาษาสากลที่ทั่วโลกยอมรับ และเนื่องจากข้อกำหนดมาตรฐาน Institute Clauses ซึ่งใช้เป็นสากลรวมทั้งในประเทศไทยด้วยต่างก็มีข้อกำหนดให้การประกันภัยดังกล่าวตกอยู่ภายใต้หลักปฏิบัติและกฎหมายของอังกฤษ (This insurance is subject to English law and practice) ไว้ทั้งสิ้น ดังนั้น รากฐานการประกันภัยทางทะเลและวิธีปฏิบัติในธุรกิจนี้จึงมีอยู่แล้วในประเทศไทยและมีความเป็นสากลอยู่แล้ว โดยถือตามแนวทางของประเทศอังกฤษ โดยไม่จำเป็นต้องมาวางรากฐานและวิธีปฏิบัติกันใหม่ให้เป็นของตนเอง โดยเฉพาะ¹

ดังนั้น ไม่ว่าจะศาลจะนำกฎหมายฉบับใดมาปรับใช้แก้คดี ผลของคดีก็น่าจะไม่ต่างกันมากนัก และย่อมส่งผลให้เกิดความมั่นใจแก่คู่กรณีที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย และน่าจะทำให้มีความเป็นเอกภาพในเรื่องของกฎหมายที่ใช้บังคับและไม่ก่อให้เกิดปัญหากระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย ซึ่งก็น่าจะเป็นสิ่งดีที่สุุดแล้ว

¹ ประมวล จันทร์ชิวะ, ร่างพ.ร.บ.การประกันภัยทางทะเล (ของประเทศไทย), วารสารประกันภัย 15,70 (ตุลาคม-ธันวาคม 2543): 33-34.

บรรณานุกรม

หนังสือภาษาไทย

- จำรัส เขมะจารุ. (2530). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะ
ประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัดยงพลเทรดดิ้งจำกัด.
- จิตติ ติงศภักดิ์. (2539). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 10.
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2540). กฎหมายว่าด้วยการประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์นิติธรรม.
- ประมวล จันทร์ชิวะ. (2547). การประกันภัยทางทะเล. กรุงเทพฯ: เนติกุลการพิมพ์.
- ประมวล จันทร์ชิวะ. (2540). คำแปล พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศ
อังกฤษ. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย.
- ประมวล จันทร์ชิวะ. (2542). คำอธิบาย พ.ร.บ. ประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศ
อังกฤษ Marine Insurance Act 1906. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์
มหาวิทยาลัย.
- พิชัย นิลทองคำ. (1996). คำพิพากษาฎีกากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ เกี่ยวกับการ
กักเรือ การรับขน การรับขนของทางทะเล อนุญาโตตุลาการ การประกันภัย
การ ประกันภัยทางทะเล. กรุงเทพฯ: ATHATAYA Co.,LTD.
- ไมตรี ตันติวุฒานนท์. (2536). คำอธิบายกฎหมายประกันภัยทางทะเล. (เบื้องต้น)
กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ไมตรี ตันติวุฒานนท์. (2536). ประกันภัยทางทะเลเบื้องต้น. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ:
สำนักพิมพ์นิติธรรม
- มุกดา ไควหกุล. (2537). การประกันภัย. กรุงเทพฯ: หจก.สยามเตชเนอริชัฟฟลายส์.

อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. (2549). **คู่มือการศึกษาวิชากฎหมายการค้าระหว่างประเทศ ว่าด้วยการรับขนของทางทะเลและการประกันภัยทางทะเล**. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา.

บทความ

ประมวล จันทร์ชิวะ. (2540). “ร่างพ.ร.บ.การประกันภัยทางทะเล (ของประเทศไทย)”. วารสาร **ประกันภัย** 15(70), 33-34.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. (ม.ป.ป.). **หลักสุจริตในการปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย**. วารสาร **กฎหมาย** ปีที่ 7 ฉบับที่ 1 หน้า 52.

วิทยานิพนธ์

ภาณุรัตน์ พัฒนพัชร. (2549) **วิเคราะห์ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.....**
วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

สุดา วัชรวัฒนากุล. (2525) **ความสุจริตอย่างยิ่งของคู่สัญญาในสัญญาประกันภัย**.
วิทยานิพนธ์นิติศาสตร์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

หนังสือภาษาอังกฤษ

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

Carr, John. (1999) **Principles of International Trade Law**. 2th ed. London: Cavendish Publishing Ltd.

Hodges, Susan. (1996) **Law of Marine Insurance**. London: Cavendish Publishing.

Hodges, Susan. (1999). **Cases and Materials on Marine Insurance Law**. Great Britain: Cavendish Publishing Ltd.

Hudges, N. Geoffrey. (1996) **The York-Antwerp Rules' , The Principles and Practice of General Average Adjustment**. London: LLP.

Ivamy, E.R. Hardy. (1983) **Charlmers' Marine Insurance Act 1906**. 9th ed. London: Butterworths.

Ivamy, E.R. Hardy. (1993) **Charlmers' Marine Insurance Act 1906**. 10th ed. London: Butterworths.

Merkin, Robert. (1997) **Annotated Marine Insurance Legislation**. London: LLP.

Merkin, Robert. (1997) **Colinvaux's Law of Insurance**. 7th ed. London: Sweet & Maxwell.

Merkin, Robert. (1993) **Insurance Contract Law**. (loose leaf) n.p. n.p.

Mustill, Michael J. and Gilman, Jonathan C.B. (1981) **Arnould' s Law of Marine Insurance and Average**. London: Stevens & Sons.

O'May, Donald. (1993) "O'May, Marine Insurance." In Hill, Julian,ed. **Marine Insurance Law and Policy**. London: Sweet & Maxwell.

เอกสารอื่น ๆ

Mandaraka - Sheppard, Aleka. **Insurable Intererst (Handout)** University of London 1994/1995.

Mandaraka – Sheppaed, Aleka. Actual total, **Constructive total & Partial losses (Handout)** University of London 1994/1995.

ผนวก

บางมาตราที่สำคัญของ

The Marine Insurance Act 1906

An Act to codify the Law relating to Marine Insurance

[21st December 1906]

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

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.

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.

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.

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.

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.

55. Included and excluded losses.-

(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.

(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.

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.

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.

(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.

65. Salvage charges.-

(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.

(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.

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 unrepaired 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 unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

71. Partial loss of goods, merchandise, &c.-

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 valued at the place of arrival bears to the gross sound value:

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 minimizing a loss.

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.

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล : นายชัยสิทธิ์ ศรีฤกษ์ดาพร

วัน เดือน ปีเกิด : 8 กันยายน 2524

วุฒิการศึกษา : ปี 2546 นิติศาสตรบัณฑิต มหาวิทยาลัยกรุงเทพ

ประสบการณ์ทำงาน : ไม่มี

