

บทที่ 4

แนวการวิเคราะห์สัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล ตามกฎหมายประกันภัยทางทะเลซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป

วิเคราะห์หลักการสำคัญของสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล

แม้ว่าในปัจจุบันจะยังไม่มียุทธศาสตร์ระหว่างประเทศว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล และกรรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศ ทำให้ระบบการประกันภัยทางทะเลในประเทศต่าง ๆ มีความหลากหลายกันก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้วอาจกล่าวได้ว่า ระบบการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษโดยเฉพาะอย่างยิ่งกฎหมายประกันภัยทางทะเล และกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษได้รับการยอมรับอย่างแพร่หลายยิ่งกว่าระบบการประกันภัยทางทะเลของประเทศใดในโลกนี้ ดังนั้นในบทนี้ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาวิเคราะห์สัญญาประกันภัยทางทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษ เปรียบเทียบกับกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศต่าง ๆ รวมทั้งการนำกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับในประเทศไทย

พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษ หรือที่เรียกชื่อเต็มว่า "An Act to Codify the Law relating to Marine Insurance" นี้เป็นกฎหมายที่ประมวลขึ้นมาจากหลักคำวินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ของอังกฤษตั้งแต่กลางศตวรรษที่ 18 จนกระทั่งถึงประมาณปี ค.ศ. 1906

สำหรับลักษณะโดยทั่วไปของสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้น อาจกล่าวได้ว่า สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (a contract of indemnity) กล่าวคือ มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้อันสืบเนื่องมา

จากการเสี่ยงภัยทางทะเล

อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติแล้วก็เชื่อว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลจะเป็นสัญญาเพื่อการชดเชยค่าเสียหายโดยสมบูรณ์ทุกกรณีไป เพราะในทางปฏิบัตินั้น การจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้เพียงใดนั้นย่อมต้องขึ้นอยู่กับลักษณะของข้อตกลงหรือประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย ทั้งนี้หากเป็นกรมธรรม์กำหนดมูลค่า (Valued policy) ดังเช่นที่บัญญัติไว้ในมาตรา 16(3)² ของ Marine Insurance Act 1906 ในทางปฏิบัติจะมีการคิดรวมค่าระวาง และกำไรไว้ในมูลค่าประกันภัยด้วย ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจึงอาจได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าความเสียหายจริง

ลักษณะที่สำคัญอีกประการหนึ่งของสัญญาประกันภัยทางทะเล ก็คือ นอกจากจะคุ้มครองความเสียหายแก่สินค้าและทรัพย์สินที่อยู่ในระหว่างการขนส่งแล้วยังขยายขอบเขตความคุ้มครอง รวมไปถึงความเสียหายในขณะที่ขนส่งทางลำนน้ำภายในประเทศ (inland water) และภัยทางบก (Land risk) ซึ่งเกี่ยวกับการเดินทางในทะเลด้วย ดังที่บัญญัติไว้ในมาตรา 2(1) ของ Marine Insurance Act 1906 ว่า "A contract of marine insurance may by its express terms, or by usage of trade, be extended so as to protect the assured against losses on inland waters or on any land risk which may be incidental to any

¹"S.1 A Contract of Marine insurance is a Contract whereby the insurer undertake to indemnify the assured, in manner and to the extent thereby agreed, against losses, that is to say, the losses incident to marine adventure."

²"S. 16(3) In insurance on goods or merchandise, the insurable value is the prime cost of the property insured, plus the expenses of and incidental to shipping and the charges of insurance upon the whole."

sea voyage"

หลักการดังกล่าวข้างต้นนี้ ปัจจุบันจะพบว่ามีระบุอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเลส่วนใหญ่นำรูปของข้อกำหนดที่เรียกว่า Transit Clause ซึ่งให้ความคุ้มครองสินค้าตั้งแต่ออกจากคลังสินค้า หรือสถานที่เก็บสินค้าขณะเริ่มเดินทางขนส่ง จนกระทั่งถึงคลังสินค้าสุดท้าย หรือสถานที่เก็บสินค้าปลายทาง

สำหรับบทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 นั้น เป็นกฎหมายที่ร่างขึ้นเพื่อใช้บังคับทั้งการประกันภัยสินค้าและการประกันภัยตัวเรือโดยมิได้แยกออกจากกัน แต่โดยข้อจำกัดในเรื่องขอบเขตของวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษาโดยมุ่งเน้นเฉพาะหลักการสำคัญในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ทั้งนี้ตามหัวข้อซึ่งจะกล่าวต่อไปนี้

1. ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ (Insurable Interest)

ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ตามบทบัญญัติมาตรา 1 ของ Marine Insurance Act 1906 นั้น ได้แสดงให้เห็นถึงหลักเกณฑ์ที่ว่า สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ดังนั้น หากผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยแล้ว สัญญาดังกล่าวก็คงไม่ต่างไปจากสัญญาพนันขันต่อantik ดังนั้นบทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 4 จึงบัญญัติให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโรมมะ หากในขณะที่ทำสัญญานั้นผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย หรือเข้าทำสัญญาโดยไม่มีความคาดหวังว่าจะมีส่วนได้เสีย³

³"4 (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

ส่วนการกำหนดนิยามความหมายของส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ว่า หมายถึงอะไรนั้น เป็นสิ่งที่กระทำได้ยาก เนื่องจากยังมีความเห็นที่แตกต่างกัน อยู่มาก แต่กระนั้นก็ตามนิยามความหมายที่ได้รับการยอมรับมากที่สุด และมีการ อ้างถึงกันอยู่เสมอในประเศอังกฤษนั้น ปรากฏอยู่ในคำพิพากษาคดี *Lucena v. Craufurd* (1806) ของศาลอังกฤษ ซึ่งผู้พิพากษา *Lawrence* ได้กล่าวไว้ว่า "การมีส่วนได้เสียในสิ่งที่ดูแลรักษานั้นก็คือ การได้ประโยชน์จากการที่สิ่งของนั้น คารงอยู่หรือได้รับความเสียหายจากการที่สิ่งของนั้นถูกทำลายไป"⁴ ซึ่งศาลสูงสุด ของสหรัฐอเมริกาก็ได้เคยกำหนดนิยามความหมายของส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ ไว้เช่นเดียวกัน ดังปรากฏในคดี *Hooper v. Robinson* 98 U.S. 528 ซึ่งผู้พิพากษาที่ตัดสินคดีได้กล่าวไว้ตอนหนึ่งว่า "การมีกรรมสิทธิ์ในสิ่งของไม่ใช่ว่า จำเป็นเสมอไปสำหรับส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ การได้รับความเสียหาย หรือได้รับประโยชน์จากการคารงอยู่ของสิ่งดังกล่าว ซึ่งบังเกิดขึ้นกับผู้เอาประกัน ภัยก็น่าจะเป็นสิ่งที่เพียงพอ"⁵

ส่วนผู้ทรงคุณวุฒิทางด้านการประกันภัยอีกท่านหนึ่ง⁶ ได้ให้ความหมายของส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ไว้ว่า "ประกอบไปด้วยสิทธิทางกฎหมาย ในการเอาประกันภัยอันเกิดจากความสัมพันธ์ทางการเงิน ซึ่งกฎหมายยอมรับ ระหว่างผู้เอาประกันภัย และวัตถุซึ่งเอาประกันภัย" uly ได้แยกแยะสาระสำคัญของ ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ไว้ 4 ประการ คือ

⁴ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance Vol.1 (London : Steven & Sons Co, Ltd, 1981), para.333.

⁵ Leslie J. Buglass, Marine Insurance and General Average in the United State, 2nd. ed. (Centreville : Cornell Maritime Press, 1981), P.14.

⁶ G.C.A Dickson and J.T. Steele, Element of Insurance, (plymouth : Macdonald and Evans, 1981), p.140.



- 1) จะต้องมีการมีสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์ หรือ ความรับผิดชอบตามกฎหมายซึ่งสามารถนำมาประกันภัยได้
- 2) กรรมสิทธิ์ สิทธิ หรือประโยชน์เหล่านั้นจะต้องมีอยู่เกี่ยวข้องกับตัวทรัพย์สิน หรือความรับผิดชอบอันอาจเกิดขึ้น ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยได้
- 3) ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความผูกพันกับวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยในกรณีที่จะเกิดประโยชน์กับเขา หากวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยนั้นจะปลดปล่อยจากวินาศภัย หรือปลอดจากความรับผิด ต้องชดเชยค่าเสียหายหากเกิดวินาศภัยขึ้น
- 4) ความผูกพันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยนั้นจะต้องเป็นไปตามกฎหมาย

จากการที่กล่าวมาข้างต้นนั้นเป็นนิยามโดยทั่วไปของหลักเรื่องส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ สำหรับส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้กรณีของการประกันภัยทางทะเลนั้น Marine Insurance Act 1906 ได้ให้นิยามความหมายไว้ในมาตรา 5 ว่า

"มาตรา 5(1) ภายใต้งค์บังคับแห่งบทบัญญัติของกฎหมายนี้ บุคคลทุกคนที่มีส่วนได้เสียในการเสี่ยงภัยทางทะเลถือว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้

(2) กล่าวโดยจำเพาะบุคคลมีส่วนได้เสียในการเสี่ยงภัยทางทะเล เมื่อเขามีความผูกพันตามกฎหมายหรือตามความเป็นจริง ตามหลักแห่งความยุติธรรมต่อการเสี่ยงภัยหรือต่อทรัพย์สินใด ๆ ที่เอาประกันภัยได้ ซึ่งเสี่ยงภัยในการนั้น โดยเขาจะได้รับการรับประกันภัยจากความปลดปล่อยหรือจากการมาถึงในเวลาอันควรของทรัพย์สินที่เอาประกันได้ หรืออาจจะเสียประโยชน์เมื่อเกิดความสูญเสียหรือเสียหายของทรัพย์สินนั้น หรือจากการที่ทรัพย์สินนั้นถูกหน่วงเหนี่ยวไว้ หรือเขาอาจเกิดความรับผิดเกี่ยวกับการนั้น"

ดังนั้น เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติดังกล่าวแล้วจึงมีผู้สรุปว่า สาระสำคัญของส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้สำหรับการประกันภัยทางทะเลตามกฎหมายอังกฤษนั้น ก็คือ ทรัพย์สินซึ่งผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียตามกฎหมายหรือสิทธิตาม

ความเป็นจริงตามหลักแห่งความยุติธรรม (equitable interest)* ในการ
เสี่ยงภัยจากภัยทางทะเล

จะเห็นได้ว่า ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในสัญญาประกันภัย
ทางทะเลนั้นมีได้จำกัดเฉพาะกรรมสิทธิ์ในตัวทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเท่านั้น หากแต่
ยังรวมไปถึงสิทธิต่าง ๆ ที่กฎหมายรับรอง และความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นตามสัญญา
เกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัย เช่น สิทธิจำนอง, สิทธิจำนำ, สิทธิยัดหน่วง, สิทธิ
การเช่าเรือ (Contract of Charterparty) หรือการจำหน่ายทรัพย์สินภายใต้
เงื่อนไขที่ผู้ขายยังคงมีสิทธิหรือความรับผิดชอบ⁷ และไม่จำเป็นต้องเป็นส่วนได้เสีย
ที่บุคคลเป็นเจ้าของอยู่ขณะนั้น แม้เป็นความคาดหวังบวกกับสิทธิที่มีอยู่แล้วใน
ปัจจุบัน ทำให้เกิดความคาดหวังในลักษณะที่อาจเอาประกันภัยได้ ก็เป็นส่วนได้เสีย
ที่เอาประกันภัยได้เช่นเดียวกัน⁸ ดังนั้น กรณีของค่าระวางซึ่งจะชำระเมื่อ
สินค้ามาถึงจุดหมายปลายทางหรือภายใต้สัญญาเช่าซื้อ เจ้าของเรือก็สามารถนำ
ไปประกันภัยได้ หรือในกรณีของผลกำไรอันจะพึงได้รับนั้น หากผู้เอาประกันภัย
เป็นเจ้าของสินค้าหรือได้ทำสัญญาผูกพันการซื้อสินค้านั้นไว้แล้ว เขาก็เป็นผู้มีส่วน

* equitable interest คือสิทธิและประโยชน์ในตัวทรัพย์สิน ซึ่ง
ศาล Chancery ของอังกฤษได้พัฒนาขึ้นนอกเหนือจากสิทธิในทางกฎหมายก่อนการ
รวมศาลและเขตอำนาจของศาลที่มีอยู่เข้าด้วยกันตาม The Judicature Acts
1873 ถึง 1875 equitable interest ซึ่งทางปฏิบัติพบอยู่บ่อยครั้งได้แก่สิทธิ
ในเรื่องทรัสต์ ซึ่งเป็นกรณีที่บุคคลคนหนึ่งซึ่งเรียกว่า ทรัสตี ได้รับมอบหมายให้
ครอบครองตัวทรัพย์สินและหาผลประโยชน์ ทั้งนี้เพื่อประโยชน์แก่ญาติพี่น้องหรือสิทธิ
ของผู้ซื้อทรัพย์สิน เช่น ตัวเรือ ก่อนที่จะไปทำการเรือตามแบบพิธี เป็นต้น

⁷ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's
Law of Marine Insurance and Average, para.335.

⁸ Lord Hailsham of St. Marylebone, Halsbury's Laws
of England, 4th ed Vol.25, (London : Butterworths, 1981),
para.116.

ได้เสียอันอาจเอาประกันภัยในผลกาไรอันพึงได้รับนั้นได้⁹ แต่หากความคาดหวังในผลกาไรดังกล่าวนั้นจะเกิดขึ้นโดยที่ผู้เอาประกันภัยยังไม่มีส่วนได้เสียอย่างแท้จริง เป็นเพียงแต่คาดหวังว่าจะมีส่วนได้เสีย เช่น ความคาดหวังในเรื่องค่านายหน้าอันจะเกิดขึ้นเมื่อมีการขายหรือจำหน่ายสินค้าเมื่อสินค้ามาถึง ซึ่งยังไม่มี การทำสัญญาในขณะที่เรือบรรทุกสินค้าได้รับความเสียหายนั้น ยังไม่เป็นส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้¹⁰ อย่างไรก็ตามส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้กรณีของผลกาไรนั้นยังคงมีอยู่ แม้ว่าขณะที่เกิดความเสียหายนั้น กรรมสิทธิ์ในตัวสินค้าจะไม่ได้เป็นของผู้เอาประกันภัยแล้ว ดังนั้น หากผู้ซื้อสินค้าซึ่งยังส่งมาไม่ถึงขายสินค้านั้นต่อบุคคลอื่นก่อนได้รับสินค้าภายใต้เงื่อนไขเดิม เพียงแต่ในราคาที่สูงกว่า ก็ยังคงถือว่าเขายังมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในผลกาไรนั้นอยู่¹¹

ในประเทศญี่ปุ่น บทบัญญัติของประมวลกฎหมายพาณิชย์มิได้ให้นิยามความหมายของส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ว่ามีขอบเขตหรือความหมายเพียงใด หากแต่เพียงบัญญัติในบรรพ 3 มาตรา 630 เพียงว่า "ส่วนได้เสียซึ่งสามารถประมาณเป็นเงินได้เท่านั้นที่อาจจะนำมาเป็นวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยของสัญญาประกันภัยได้"

ในประเทศเยอรมัน ประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมัน (The German Civil Code) ในหมวดที่ 10 ว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลได้บัญญัติไว้ในมาตรา 778 ถึงเรื่องส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ว่า "ส่วนได้เสียทุกชนิดที่สามารถคำนวณเป็นเงินได้ ซึ่งบุคคลมีอยู่ในตัวเรือหรือสินค้าซึ่งต้องเผชิญต่อภัยต่าง ๆ ของการขนส่งทางทะเล อาจเป็นวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยในสัญญาประกันภัย

⁹ Ibid., pp.117-118.

¹⁰ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average, para.336.

¹¹ Ibid., Para.371.

* Art 630 Only such interest as can be estimated in money may be made the subject-matter of a Contract of insurance.

ทางทะเลได้"*

จะเห็นได้ว่า ทั้งกฎหมายประกันภัยของประเทศญี่ปุ่นและเยอรมันต่างบัญญัติไว้ชัดเจนตรงกันว่า ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้นั้นจะต้องสามารถประมาณเป็นเงินได้ซึ่งสอดคล้องกับหลักกฎหมายประกันภัยของอังกฤษ

ส่วนปัญหาว่าส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้นั้นจะต้องเป็นสิทธิหรือความรับผิดชอบตามกฎหมายหรือไม่นั้น กฎหมายประกันภัยของทั้งสองประเทศมิได้กล่าวไว้ชัด เช่นกรณีกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ

ส่วนในกฎหมายไทยนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 869 บัญญัติไว้ว่า "อันคำว่า "วินาศภัย" ในหมวดนี้ ท่านหมายรวมเอาความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาซึ่งพึงประมาณเป็นเงินได้" ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่า ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้จะต้องประมาณเป็นเงินได้ด้วยเช่นกัน

แต่ในส่วนที่ว่าส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้จะต้องเป็นสิทธิหรือความรับผิดชอบหรือไม่นั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้ให้รายละเอียดไว้ คงมีเพียงบทบัญญัติมาตรา 863 บัญญัติไว้เพียงว่า "อันสัญญาประกันภัยนั้นถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ในวันชำระ ท่านว่าย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด" อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในมาตรา 863 นี้มีที่มาจากมาตรา 688 ของหนังสือชื่อ "A Digest of English Civil Law ของ Edward Jenks ดังนั้นในการพิจารณาขอบเขตของส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ตามกฎหมายไทย นักกฎหมายส่วนใหญ่จึงได้นำหลักกฎหมายประกันภัยของอังกฤษมาประกอบการพิจารณา กล่าวคือ ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้นั้นนอกจากจะต้องเป็นสิ่งที่สามารถประมาณเป็นเงินได้แล้ว ยังจะต้องเป็นสิทธิหรือความรับผิดชอบตามกฎหมาย แต่แม้จะเป็นส่วนได้เสียที่เกิดขึ้นจากความเกี่ยวพันกันตามความเป็น

* S.778 Every interest, measurable in money, which a person has in having the ship or the cargo with stand the perils of maritime shipping, may be the subject matter of marine insurance.

จริงซึ่งเกิดขึ้นเป็นที่แน่นอนอยู่แล้ว เช่น ความคาดหวังที่มีลักษณะแน่นอน แม้ไม่
ต้องด้วยลักษณะอันกฎหมายรับรู้ว่าเป็นสิทธิตามกฎหมาย ก็พอถือว่าเป็นส่วนได้เสีย
ที่เอาประกันภัยได้เช่นกัน¹²

สำหรับผู้เขียนแล้ว เห็นว่ากฎหมายไทยไม่มีบทบัญญัติในเรื่องนี้ไว้
ชัดเจน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 863 ก็เพียงแต่บัญญัติให้ผู้เอา
ประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้เท่านั้น ดังนั้นส่วนได้เสียที่เอา
ประกันภัยได้จะต้องเป็นสิทธิตามกฎหมายหรือไม่ หรือมีขอบเขตเพียงใดนั้น จึง
สามารถอาศัยการตีความเข้าช่วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการตีความส่วนได้เสียใน
การประกันภัยสินค้าทางทะเลนั้น อาจนากฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ
ซึ่งบัญญัติรายละเอียดเกี่ยวกับเรื่องส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ก่อนข้างชัดเจน
มาประกอบการพิจารณาในฐานะที่กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษได้รับการ
ยอมรับกันอย่างแพร่หลาย และบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา
863 ของไทย ซึ่งได้รับอิทธิพลโดยตรงจากกฎหมายประกันภัยของอังกฤษก็ไม่มี
ความสมบูรณ์ และครอบคลุมสาระสำคัญของส่วนได้เสียทั้งหมด ดังนั้นจึงเห็นว่า
หลักกฎหมายประกันภัยของอังกฤษในเรื่องส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ดังกล่าว
ข้างต้นสามารถนำมาปรับใช้ในกฎหมายไทยได้

1.1 ชนิดของส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในสัญญาประกันภัย สินค้าทางทะเล

ในทางปฏิบัติของการประกันภัยทางทะเลนั้น จะมีการแบ่ง
แยกกันระหว่างการประกันภัยสินค้าและการประกันภัยตัวเรือ เนื่องจากวัตถุที่เอา
ประกันภัยนั้นคนละอันกัน กล่าวคือวัตถุที่เอาประกันภัยในกรมธรรม์ประกันภัยสินค้า
ก็คือตัวสินค้า หรือที่เรียกว่า ส่วนได้เสียในตัวสินค้า (Cargo interest) ส่วน
กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรื่อนั้นวัตถุที่เอาประกันภัย ได้แก่ ตัวเรือและเครื่องจักร

¹²ศาสตราจารย์จิตติ ตังศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย
ประกันภัย, หน้า 22., ไซยศ เหมะรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 58.

ซึ่งเรียกว่า ส่วนได้เสียในตัวเรือ (hull interest) โดย cargo interest นี้จะหมายความรวมถึงส่วนได้เสียทุกชนิดอันเกี่ยวข้องกับตัวสินค้า เช่นเดียวกับ hull interest ซึ่งหมายถึงส่วนได้เสียทุกชนิดอันเกี่ยวกับตัวเรือ แต่ในที่นี้ จะศึกษาเฉพาะส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ตามหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเล ของอังกฤษเฉพาะกรณีของสินค้าเท่านั้น โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

(1) กรรมสิทธิ์ (Ownership)

เจ้าของสินค้าซึ่งมีความผูกพันตามกฎหมายกับตัว สินค้าในกรณีที่ได้รับประโยชน์จากการที่สินค้าขนส่งมาถึงโดยปลอดภัย หรือจะได้รับความเสียหาย หรือถูกกักกันนั้นย่อมมีส่วนได้เสียในการเอาประกันภัยสินค้านั้น ได้ตราบเท่าที่เขายังมีกรรมสิทธิ์ในสินค้านั้นอยู่ และหลักนี้ยังคงงำอยู่แม้ว่าจะมีการนำสินค้าไปเป็นประกันการกู้ยืมเงินก็ตาม ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้นั้นก็คิด จะมีมูลค่าเท่ากับราคาสินค้าที่ได้ชำระไป แต่อาจจะเพิ่มขึ้นในกรณีที่มีการชำระค่า ระวังขนส่งล่วงหน้าไปแล้ว¹³

(2) ค่าระวาง (Shipping Costs)

บทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 12 บัญญัติไว้ว่า "ในกรณีที่มีการจ่ายค่าระวางล่วงหน้า บุคคลที่จ่ายค่า ระวังล่วงหน้ามีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้เท่าจำนวนค่าระวางที่ไม่จ่ายคืน เมื่อเกิดการสูญเสีย"

ตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าวข้างต้น บุคคลใดก็ตามที่ได้ ชำระค่าระวางสินค้าไปล่วงหน้า และจะไม่ได้รับคืนเมื่อเกิดความสูญเสียขึ้นย่อมมี ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในส่วนของค่าระวางดังกล่าว บทบัญญัตินี้ดังกล่าว กล่าวถึงเฉพาะกรณีการชำระค่าระวางล่วงหน้า ไม่ว่าจะ เป็นกรณีของการชำระ ค่าระวางตามสัญญาเช่าเรือหรือตามใบตราส่งก็ตาม ทั้งนี้เนื่องมาจากตามหลัก กฎหมายคอมมอนลอว์ของอังกฤษแต่เดิมนั้นผู้รับขนส่งจะไม่ได้รับชำระค่าระวาง

¹³ R.H. Brown, Marine Insurance Vol.1 - principle & Basic Practice P.68.

เว้นแต่สินค้าจะไปถึงจุดหมายปลายทางในสภาพที่เรียบร้อยแล้ว แต่ในหลักปฏิบัติ ทุกวันนี้เจ้าของเรือหรือผู้รับขนมักจะออกใบตราส่งประเภทที่ให้ผู้ส่งสินค้าชำระค่าระวางล่วงหน้า ไม่ว่าจะ เป็นทั้งหมดหรือบางส่วน ซึ่งในกรณีดังกล่าวไม่ว่าเรือบรรทุกสินค้าจะสูญเสียนหรือไม่ก็ตาม เจ้าของสินค้าก็จะไม่สามารถเรียกคืนค่าระวางดังกล่าวได้ แม้ว่าจะไม่มีการส่งมอบสินค้าก็ตาม ทั้งนี้เป็นไปตามหลักกฎหมายคอมมอนลอว์ของอังกฤษ ดังนั้นกฎหมายจึงบัญญัติให้ผู้ส่งสินค้าหรือบุคคลอื่น ซึ่งจะต้องเสี่ยงภัยจากการชำระค่าระวางสินค้าล่วงหน้าสามารถเอาประกันภัยค่าระวางได้¹⁴

(3) ค่าภาระต่าง ๆ ของการประกันภัย (Insurance Charges)

โดยปกติแล้วค่าภาระต่าง ๆ ของการประกันภัยจะประกอบไปด้วยค่าเบี้ยประกันภัยและค่านายหน้า แต่ในทางปฏิบัติแล้วค่านายหน้าประกันภัยนั้นผู้รับประกันจะเป็นผู้จ่ายให้กับนายหน้าประกันภัยเอง ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจึงมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้สำหรับค่าเบี้ยประกันภัยดังกล่าว¹⁵

(4) ผลกำไรซึ่งคาดหมายว่าจะได้รับ (Anticipated profit)

การที่จะมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยในผลกำไรซึ่งคาดหมายว่าจะได้รับนั้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นเจ้าของสินค้าที่เอาประกันภัยหรือมีความผูกพันโดยชอบด้วยกฎหมายในสัญญาซื้อขายสินค้านั้น¹⁶ ลาพังความคาดหมายลอย ๆ ว่าจะได้รับผลกำไรโดยอาจจะเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้นก็ได้นั้นยังไม่เพียงพอ¹⁷ สิทธิที่จะได้รับกำไรดังกล่าวนั้นขึ้นอยู่กับ การพิสูจน์ให้ได้ว่าจะได้รับ

¹⁴Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance, pp. 337-338.

¹⁵Marine Insurance Act 1906, P.13.

¹⁶Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average, para.370.

¹⁷Sparkes V. Marshall (1836)2 Bing. N.C,761.

ผลกาไรดังกล่าว หากสินค้าได้มาถึงแล้ว ซึ่งในคดีแรก ๆ ของศาลอังกฤษ เช่น คดี Grant V. Parkinson (1781) และคดี Barclay V. Cousins (1802) เพียงแต่มีหลักฐานว่า ภัยลักษณะของการค้ำนั้นน่าจะต้องมีการเกิดขึ้น ศาลก็รับฟังแล้ว แต่ในระยะหลัง ๆ ศาลค่อนข้างจะเข้มงวดในกฎเกณฑ์ดังกล่าว เช่น ในคดี Hodgson V. Glover (1805) ซึ่งมีการรับประกันภัย การเดินทางจากเมืองลิเวอร์พูลไปยังเมืองชายฝั่งอาฟริกา เพื่อบรรทุกทาสไปขายยัง อินเดียตะวันตก ศาลอังกฤษไม่พิจารณาาคดีให้รอดทัก เนื่องจากรอดทักไม่ได้พิสูจน์ให้เห็นว่า หากไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น และทาสได้ไปถึงตลาดการค้าแล้วจะได้รับผลกาไรเพียงใด¹⁸

สำหรับในประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น มิได้ยึดถือ หลักเกณฑ์ เช่น กรณีของศาลอังกฤษ ศาลสูงสุดของสหรัฐอเมริกาได้ตัดสินไว้ หลายคดีว่า เพียงแต่พิสูจน์ว่า เจ้าของสินค้าที่ส่งไปขายยังตลาดต่างประเทศราบว่า จะได้รับผลกาไรก็เพียงพอที่ศาลจะรับฟังได้แล้ว¹⁹

(5) ส่วนได้เสียบางส่วน (Patial Interest)

ตามบทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 8 บัญญัติให้บุคคลผู้มีส่วนได้เสียบางส่วนไม่ว่าลักษณะใดสามารถเอาประกันภัยได้ ดังนั้นในกรณีของบุคคลซึ่งมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย อันเดียวกัน ซึ่งไม่อาจแบ่งแยกออกมาได้ อาทิเช่น กรณีของผู้เป็นเจ้าของบางส่วน (part owner) ก็สามารถเอาประกันภัยส่วนของตนได้ ในคดี Wilson V. Jones (1867) ศาลอังกฤษตัดสินว่าผู้ถือหุ้นบริษัท ซึ่งรับวางสายโทรเลข ซึ่งเอาประกันภัยการเสี่ยงภัยในการวางสายเคเบิลมีส่วนได้เสียบางส่วนในความสำเร็จของการวางสายเคเบิลดังกล่าว หรือในกรณีที่บุคคลซึ่งมีสิทธิยึดหน่วงในทรัพย์สินบางอย่าง เพียงบางส่วนไม่เต็มจำนวนก็ย่อมมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้

¹⁸ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average, para.370.

¹⁹ Ibid.

บางส่วนเช่นกัน²⁰

(6) ส่วนได้เสียที่พัวพันไปได้ และส่วนได้เสียซึ่งไม่แน่นอน (Defeasible or Contingent interest)

ส่วนได้เสียที่พัวพันไปได้นี้มีผู้กำหนดว่า เป็นส่วนได้เสียชนิดหนึ่ง ซึ่งอาจจะหมดสิ้นไปในการเดินทางได้โดยเหตุผลอื่นอันมิใช่จากภัยทางทะเล²¹ อาทิเช่น ผู้ขายสินค้าย่อมมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ ในสินค้าที่ขายนั้นจนกระทั่งกรรมสิทธิ์ในสินค้าได้โอนไปยังผู้ซื้อ ซึ่งการโอนกรรมสิทธิ์ดังกล่าวอาจเกิดขึ้นหลังจากการออกเดินทางของเรือแล้ว และกรณีดังกล่าวนี้ทำให้ส่วนได้เสียของผู้ขายหมดไปด้วย

ส่วนกรณีของส่วนได้เสียซึ่งไม่แน่นอนนั้น คือส่วนได้เสียซึ่งเกิดขึ้นในการเดินทางในเหตุการณ์อันไม่แน่นอน อาทิเช่น ในสัญญาซื้อขายนั้น เมื่อส่วนได้เสียของผู้ขายหมดไปแล้วผู้ซื้อก็จะมีส่วนได้เสียแทน อย่างไรก็ตามในสัญญาซื้อขายโดยทั่วไปมักจะมีข้อกำหนดให้สิทธิผู้ซื้อในการปฏิเสธไม่ยอมรับสินค้า หากปรากฏว่าสินค้านั้นมาถึงล่าช้า เป็นต้น ในกรณีที่ผู้ซื้อใช้สิทธิดังกล่าว ส่วนได้เสียของผู้ซื้อก็จะสิ้นสุดลง และส่วนได้เสียในสินค้านั้นก็จะตกไปอยู่กับผู้ขาย²² หรือในกรณีของการประกันภัยต่อกัน เช่นกัน ถือได้ว่าเป็นส่วนได้เสียซึ่งไม่แน่นอนเช่นเดียวกัน ส่วนได้เสียชนิดนี้ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 7 ให้ถือว่าเป็นส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้

²⁰ RJ Lambeth, Templeman on Marine Insurance its Principles and Practice p.67.

²¹ CII, Marine Insurance The Legal and Documentary Framework Study Course 710 Distance Learning Division, 1991, p.6/5.

²² Ibid.

(7) บอตทอมรี และ เรสปอนเดนเทีย (Bottomry & Respondentia)

ทั้งบอตทอมรีและ เรสปอนเดนเทียนี้เป็นสัญญากู้ยืมเงินทางทะเลชนิดหนึ่ง ในกรณีของบอตทอมรีนั้นนายเรือจะเป็นผู้กู้ยืมเงินเพื่อนำมาใช้ในการเดินทาง โดยอาจนำลำพังตัวเรือหรือตัวเรือพร้อมกับค่าระวาง และ/หรือสินค้าร่วมกันเป็นประกันเงินกู้ดังกล่าวด้วย ภายใต้เงื่อนไขว่า หากเรือไม่สามารถเดินทางถึงปลายทางได้อย่างปลอดภัย ผู้กู้ไม่ต้องชำระหนี้ดังกล่าว ส่วนในกรณีของ เรสปอนเดนเทียก็มีลักษณะเหมือนกัน เพียงแต่หลักประกันการกู้เงินดังกล่าวเป็นสินค้าเท่านั้น ซึ่งทั้งสองกรณีนี้ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 10 บัญญัติให้ผู้กู้ยืมเงินตามลักษณะดังกล่าวมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้สำหรับเงินกู้ยืม นั้นสัญญาทั้งสองชนิดนี้ในปัจจุบันไม่มีความสำคัญแล้ว เนื่องจากในทางปฏิบัติไม่นิยมการกู้เงินในลักษณะดังกล่าวอีกต่อไปแล้ว²³

(8) ค่านายหน้า (Commission)

ตัวแทนซึ่งกระทำการแทนเจ้าของสินค้าเพื่อพาเงินสินจ้างอาจเอาประกันภัยค่านายหน้า ซึ่งเขาคาดหวังจะได้รับเมื่อสินค้ามาถึงจุดหมายปลายทางได้เช่นกัน ทั้งนี้เป็นไปตามบทบัญญัติในมาตรา 5 (22) ของ Marine Insurance Act 1906 ที่บัญญัติให้บุคคลซึ่งได้ประโยชน์จากความปลอดภัย หรือจากการมาถึงในเวลาอันควรของทรัพย์ที่เอาประกันภัยได้มีส่วนได้เสียที่เอาประกันได้²⁴

(9) ค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้า (Forwarding Expenses)

ค่าใช้จ่ายดังกล่าวนี้ จะเกิดขึ้นในกรณีที่เงื่อนไขของสัญญารับประกันของทางทะเลอนุญาตให้ผู้รับขนส่งขนถ่ายสินค้าลงก่อนถึงจุดหมาย

²³ ER Hardy Ivamy, Chalmer's Marine Insurance Act 1906, p.18.

²⁴ R.H. Brown, Marine Insurance Vol.1 - principle & Basic Practice, p.69.

ปลายทางหรือเลยจุดหมายปลายทาง ทั้งนี้ด้วยเหตุผลบางประการทำให้ไม่อาจขนถ่ายสินค้า ณ จุดหมายปลายทางได้ ซึ่งถ้าหากผู้รับขนส่งกระทาการดังกล่าว เจ้าของสินค้าก็ต้องเป็นผู้ดำเนินการ และเสียค่าใช้จ่ายในการส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางเอง ผู้รับขนส่งยังมีสิทธิเรียกค่าระวางเพิ่มเติมในกรณีที่มีการขนส่งสินค้าเกินกว่าจุดหมายเดิมที่กำหนดไว้ด้วย แม้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยจะไม่คุ้มครองค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ก็ตาม แต่เจ้าของสินค้าก็มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ในเหตุดังกล่าว และสามารถเอาประกันภัยได้²⁵ หนึ่งตามกรมธรรม์ประกันภัย Marine Form Policy 1982 ก็ได้กำหนดเงื่อนไขเรื่องค่าภาระในการส่งสินค้านี้ไว้ด้วยเช่นกัน²⁶

(10) ความรับผิด (Liability)

การจะเกิดความรับผิดตามกฎหมายขึ้นนั้น จะต้องมีการประมาทเลินเล่อเกิดขึ้น แต่เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางทะเลนั้นสินค้าอยู่ในความครอบครองดูแลของผู้รับขนส่ง ดังนั้น ความรับผิดใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับสินค้าจึงตกอยู่กับผู้รับขนส่ง แม้จะมีกรณีที่เจ้าของสินค้าอันตรายอาจต้องรับผิดต่อผู้รับขนส่งเหมือนกัน แต่ก็ยังเป็นเพียงความรับผิดตามสัญญา หากว่าวัตถุที่เอาประกันภัยในสัญญาประกันภัยทางทะเลไม่ สินค้าที่เอาประกันภัยไว้ อาจเกิดความรับผิดต่อผู้รับขนส่งได้ก็ เฉพาะกรณีการชนกันของเรือภายใต้ข้อกำหนดเรื่องการชนกันของเรือซึ่งผิดทั้งสองฝ่าย (both to blame collision clause) เท่านั้น

ตามกฎหมายญี่ปุ่นนั้น บทบัญญัติประมวลกฎหมายพาณิชย์ได้บัญญัติถึงส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้กรณีสินค้านายกแยกแยะไว้หลายกรณี เช่น การร่วมเฉลี่ยความเสียหายร่วมกัน (general average)²⁷ สินค้าและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและการประกันภัย²⁸ ภาวะที่คาดหมายจะได้รับเมื่อสินค้าไป

²⁵ Ibid.

²⁶ ดู Institute Cargo Clause (A), (B) และ (C) ข้อ 12.

²⁷ The Commercial Code of Japan, Art.817.

²⁸ Ibid., Art.819.

ถึงจุดหมายปลายทาง²⁹ แต่ก็ไม่ครอบคลุม เช่นกรณีกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ

ส่วนกฎหมายเยอรมันนั้น ประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมันได้บัญญัติถึงส่วนที่เสียหายที่เอาประกันภัยได้ หรือวัตถุซึ่งเอาประกันภัยในสินค้าไว้ก่อนข้างละเอียดย และคล้ายคลึงกับของอังกฤษ โดยบัญญัติไว้ในมาตรา 779 อันได้แก่ ตัวสินค้า, การกู้ยืมเงินแบบ Bottomry, การร่วมกันเฉลี่ยความเสียหายร่วมกัน, การที่คาดหวังว่าจะได้รับเมื่อสินค้าไปถึงจุดหมายปลายทาง, ค่านายหน้าที่คาดว่าจะได้รับ, ภัยที่ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง (การประกันภัยต่อ)³⁰

จะเห็นได้ว่ากฎหมายประกันภัยทางทะเลของทั้ง 3 ประเทศบัญญัติเรื่องส่วนที่เสียหายที่เอาประกันภัยได้ในส่วนที่เกี่ยวกับวัตถุซึ่งเอาประกันภัยในสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลไว้คล้ายคลึงกันเป็นส่วนใหญ่ เพียงแต่พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษได้บัญญัติรายละเอียดไว้ชัดเจนกว่าประมวลกฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่นและเยอรมัน อย่างไรก็ตาม ในทางปฏิบัติองค์กรเอกชนทั้งของญี่ปุ่นและเยอรมันต่างได้ร่างกฎเกณฑ์ทั่วไปขึ้นเพื่อใช้กับสัญญาประกันภัยแต่ละประเภทขึ้น กล่าวคือ ในประเทศญี่ปุ่นได้มีการร่างเงื่อนไขทั่วไปของการประกันภัยสินค้าทางทะเล (General Conditions of Marine Cargo Insurance) ขึ้นโดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (Minister of Finance) เพื่อใช้บังคับกับนิติสัมพันธ์ระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย ส่วนในประเทศเยอรมันนั้น คณะผู้พิจารณารับประกันภัยทางทะเลของเยอรมัน (German Marine Underwriter) ภายใต้อาปรีษาของหอการค้าเยอรมันและองค์กรอื่นได้ร่วมกันร่างกฎเกณฑ์ทั่วไปของเยอรมันเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล (German General Rules of Marine Insurance)

²⁹ Ibid., Art.820.

³⁰ Simon L. Goran and Ian S. Forrester, The German Commercial Code (Littleton : Fred B. Rothman Co., 1979), P.143.

(ADS) ขึ้นใช้บังคับกับสัญญาประกันภัยทางทะเลทุกประเภท โดยได้มีการนำเอาเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาดัดแปลงเพื่อใช้บังคับ ดังนั้นจึงทำให้หลักเกณฑ์ต่างๆ เกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเลของทั้งสองประเทศนี้มีความคล้ายคลึงกับกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ และในกรณีที่บทบัญญัติของกฎหมายประกันภัยทางทะเลไม่ครอบคลุมเรื่องใดก็มักจะมีการกำหนดไว้ในกฎเกณฑ์ที่ร่างขึ้นดังกล่าว³¹ ดังนั้นในกรณีของประเทศไทยซึ่งยังไม่มีบทบัญญัติเรื่องการประกันภัยทางทะเลใช้บังคับจึงน่าจะนำหลักกฎหมายอังกฤษในส่วนที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ซึ่งเอาประกันภัยนี้มาปรับใช้ได้

1.2 ใครบ้างที่มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้

ด้วยเหตุที่ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลหรือ Cargo interest นี้ มีความหมายรวมถึงส่วนได้เสียทุกชนิดอันเกี่ยวพันกับตัวสินค้าดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น ดังนั้นบุคคลผู้มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้จึงอาจจะมีได้หลาย ๆ คนพร้อมกันในเวลาเดียวกันหรือต่างกัน ดังจะได้พิจารณาต่อไปนี้

(1) ผู้ซื้อและผู้ขายสินค้า

ในการพิจารณาว่าผู้ซื้อหรือผู้ขายสินค้าจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในทรัพย์สินซึ่งซื้อขายกันนั้น จะต้องดูว่ากรรมสิทธิ์ในตัวทรัพย์สินดังกล่าวในขณะนั้นตกอยู่กับบุคคลใด ซึ่งจากผลการพิจารณาดังกล่าวหากปรากฏว่าบุคคลใดก็ตามเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในตัวสินค้า บุคคลนั้นก็ย่อมมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ อย่างไรก็ตาม ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้นี้ไม่หมาย-

³¹ See Erdewin Pinckernelle, German General Rules of Marine Insurance, 5th. ed (Berlin : Walter de Gruyter 1991. P.3., The Non-Life Insurance Institute of Japan, Marine and Inland Transit Insurance in Japan, 3rd. ed, 1985. P.292.

ความเฉพาะกรรมสิทธิ์ในตัวสินค้าเท่านั้น แม้เป็นเพียงสิทธิครอบครองในตัวสินค้า หรือสิทธิในการครอบครองทรัพย์สินทันที (immediate possession) ก็ถือเป็นส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้เช่นกัน³² การพิจารณาปัญหาเรื่องกรรมสิทธิ์ในตัวทรัพย์สินจะเกี่ยวพันโดยตรงกับการซื้อขาย ดังนั้นในการพิจารณาปัญหาดังกล่าวจึงต้องพิจารณาจากบทบัญญัติของกฎหมายในเรื่องสัญญาซื้อขายโดยตรง ตามหลักกฎหมายอังกฤษเรื่องการซื้อขายนั้น การโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินซึ่งซื้อขายกันนั้นย่อมเป็นไปตามความประสงค์ของคู่สัญญา ซึ่งได้แสดงออกมาตามข้อกำหนดของสัญญา³³ ในกรณีของทรัพย์สินเฉพาะสิ่งหรือทรัพย์สินซึ่งระบุตัวทรัพย์สินแน่นอนแล้ว กรรมสิทธิ์ในตัวทรัพย์สินย่อมโอนไปยังผู้ซื้อเมื่อคู่สัญญาประสงค์จะให้โอน³⁴ ในกรณีของสัญญาซื้อขายไม่มีเงื่อนไข และทรัพย์สินซึ่งซื้อขายเป็นทรัพย์สินเฉพาะสิ่งในสภาพที่สามารถส่งมอบได้ในขณะนั้น (deliverable state) กรรมสิทธิ์ย่อมโอนไปในขณะทำสัญญา³⁵ แต่ในกรณีของการซื้อขายทรัพย์สินซึ่งยังมิได้มีการกำหนดตัวแน่นอน กรรมสิทธิ์ในตัวทรัพย์สินย่อมไม่โอนไปยังผู้ซื้อจนกว่าจะได้มีการกำหนดตัวทรัพย์สินดังกล่าวให้แน่นอนแล้ว³⁶ หรือในกรณีของการซื้อขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่ง ถ้าผู้ขายยังจะต้องกระทำการบางอย่างแก่ตัวสินค้าเพื่อให้อยู่ในสภาพซึ่งสามารถส่งมอบได้ กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินก็ยังไม่โอนไปจนกว่าจะได้กระทำการดังกล่าวและผู้ขายได้รับทราบแล้ว³⁷ ในกรณีของการซื้อขายทรัพย์สินเฉพาะสิ่งในสภาพซึ่งสามารถส่งมอบก็เช่นกัน หากผู้ขายยังจะต้องชั่ง, วัด, ทดสอบหรือกระทำการ

³² Clive M. Schmitthoff, Schmitthoff's Export Trade 9th. ed, (London : Steven & Sons, 1990), p.508.

³³ Lord Hailsham of St. Marylebone, Halsbury's Law of England 4th ed. Vol.41 (London : Butterworths, 1983) para.706.

³⁴ Sale of Goods Act 1979, S.17.

³⁵ Ibid., S.18 Rule 1.

³⁶ Ibid., S.16.

³⁷ Ibid., S.18 Rule 2.

บางอย่างเกี่ยวกับตัวสินค้าเพื่อให้ทราบราคาแน่นอน กรรมสิทธิ์ยังไม่โอนจนกว่า จะได้มีการกระทำดังกล่าวแล้ว และผู้ซื้อได้รับทราบแล้ว³⁸ แต่มีบางกรณีที่แม้ กรรมสิทธิ์จะโอนไปยังผู้ซื้อแล้วก็ตามก็ยังถือว่าผู้ขายยังคงมีส่วนได้เสียที่เอาประกัน ภัยได้อยู่ เช่น ในกรณีของผู้ขายสินค้าซึ่งยังไม่ได้รับชำระราคาจากผู้ซื้อ อาจใช้ สิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้จนกว่าจะได้รับชำระราคาครบถ้วนจากผู้ซื้อ³⁹ หรือในกรณีที่ สินค้าอยู่ระหว่างการขนส่ง ผู้ซื้อตกเป็นบุคคลล้มละลาย ผู้ขายก็มีสิทธิยับยั้งทรัพย์ ในระหว่างขนส่งโดยกลับเข้าครอบครองสินค้า หรือแจ้งไปยังผู้ขนส่งหรือผู้รับฝาก ทรัพย์ซึ่งครอบครองทรัพย์สินนั้นอยู่ให้ส่งสินค้ากลับคืน หรือส่งไปยังสถานที่อื่น⁴⁰ หรือที่เรียกว่า seller's right of stoppage in transit กรณีดังกล่าว นี้ แม้ผู้ขายจะมีได้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์สินค้าก็ตาม ผู้ขายก็มีส่วนได้เสียที่เอา ประกันภัยได้ในฐานะที่ผู้ขายเป็นผู้ทรงสิทธิยึดหน่วง⁴¹

สำหรับกรณีการโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินซึ่งซื้อขาย ตามกฎหมายไทยนั้น บทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะซื้อขาย ซึ่งมีที่มาจากกฎหมายอังกฤษคือ The Sale of Goods Act, 1893 บัญญัติไว้ คล้ายคลึงกัน กล่าวคือ สัญญาซื้อขายเสร็จเด็ดขาดกรรมสิทธิ์ย่อมโอนไปยังผู้ซื้อตั้ง แต่ขณะทำสัญญากัน⁴² หากเป็นสัญญาซึ่งมีเงื่อนไขหรือเงื่อนไขบังคับไว้ กรรมสิทธิ์ ในทรัพย์สินยังไม่โอนไปจนกว่าจะได้เป็นไปตามเงื่อนไขหรือถึงกำหนดเงื่อนไข นั้น⁴³ หรือหากเป็นกรณีซื้อขายทรัพย์สินซึ่งยังมิได้กำหนดไว้แน่นอนกรรมสิทธิ์ก็ยัง ไม่โอนไปจนกว่าจะได้หมาย หรือนับ ชั่ง ตวง วัด หรือคัดเลือก หรือทำโดยวิธี

³⁸ Ibid., S.18 Rule 3.

³⁹ Ibid., S.41.

⁴⁰ Ibid., S.46.

⁴¹ E.R. Hardy Ivamy, Marine Insurance, 9th ed. (London : Butterworths, 1985), p.19.

⁴² ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458.

⁴³ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 459.

อื่นเพื่อให้พ้นตัวทรัพย์สินนั้นออกเป็นแน่นอนเสียก่อน⁴⁴ แม้ในกรณีซึ่งซื้อขายทรัพย์สิน เฉพาะสิ่งก็ตาม หากปรากฏว่าผู้ขายยังจะต้องนับชั่ง ตวง วัด หรือทำการอย่างอื่นเพื่อให้รู้กำหนดราคาทรัพย์สินนั้นแน่นอน กรรมสิทธิ์ก็ยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อจนกว่า จะได้กระทำสิ่งนั้นเสียก่อน⁴⁵ ดังนั้นในระหว่างที่กรรมสิทธิ์ยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อ ผู้ซื้อจึงยังไม่มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้

ส่วนกรณีของผู้ขายซึ่งยังไม่ได้รับชำระราคาจากผู้ซื้อ นั้น หากปรากฏว่ายังมีได้ส่งมอบทรัพย์สินที่ซื้อขายแก่ผู้ซื้อ ผู้ขายก็ย่อมมีสิทธิ ยึดหน่วงทรัพย์สินซึ่งซื้อขายไว้ได้จนกว่าผู้ซื้อจะชำระราคา⁴⁶ สิทธิดังกล่าวนี้รวมถึง กรณีซึ่งผู้ซื้อล้มละลายก่อนส่งมอบทรัพย์สิน หรือผู้ซื้อเป็นคนล้มละลายแล้วในเวลา ซึ่งซื้อขายโดยที่ผู้ขายไม่รู้ หรือผู้ซื้อกระทำให้หลักทรัพย์ที่หาไว้เพื่อประกันการชำระเงิน เสื่อมเสียหรือลดน้อยลงไป⁴⁷ แต่ต้องเป็นกรณีที่ผู้ขายครอบครองทรัพย์สินที่ซื้อขาย โดยที่ยังไม่ได้ส่งมอบให้กับผู้ซื้อ อย่างไรก็ตามก็มีข้อสังเกตว่าบทบัญญัติของประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะซื้อขายมิได้กล่าวถึงสิทธิของผู้ขายซึ่งยังไม่ได้รับชำระ ราคาสินค้าในการชำระสิทธิยับยั้งทรัพย์สินระหว่างขนส่ง (Stoppage in transitu) ไว้โดยชัดแจ้ง เช่น กรณี ของ The Sale of Goods Act, 1893 หรือ The Sale of Goods Act 1979 แต่บทบัญญัติลักษณะดังกล่าวมีบัญญัติไว้ใน ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะรับขนของมาตรา 626⁴⁸ ซึ่งให้สิทธิผู้ส่ง ของในการแจ้งให้ผู้ขนส่งงดส่งของนั้นไป หรือให้ส่งกลับคืนมา หรือจัดการแก่ของ นั้นเป็นอย่างอื่นได้ ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าหากผู้ขายเลือกที่จะใช้สิทธิดังกล่าวกับ

⁴⁴ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 460 วรรคแรก.

⁴⁵ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 460 วรรคสอง.

⁴⁶ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 468.

⁴⁷ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 469.

⁴⁸มาตรา 626 "ตราใบของยังอยู่ในมือผู้ขนส่ง ตราบนั้นผู้ส่งหรือถ้า ได้ทำใบตราส่ง ผู้ทรงใบตราส่งนั้นอาจจะให้ผู้ขนส่งงดการส่งของนั้นไป หรือให้ ส่งกลับคืนมา หรือให้จัดการแก่ของนั้นเป็นอย่างอื่นประการใดก็ได้"

สินค้าซึ่งซื้อขายกันแล้ว ผู้ขายยอมเข้าสู่ภาวะผู้ทรงสิทธิยึดหน่วง และถือว่ามีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในตัวทรัพย์สินดังกล่าวเช่นกัน

ในกรณีของการซื้อขายสินค้านี้ระหว่างประเทศก็เช่นเดียวกัน การพิจารณาว่าผู้ซื้อหรือผู้ขายจะเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้นั้น จะต้องดูว่ากรรมสิทธิ์ในตัวสินค้านั้นได้โอนมายังผู้ซื้อแล้วหรือไม่⁴⁹ ซึ่งจะต้องพิจารณาจากเงื่อนไขและประเภทของสัญญาซื้อขายนั้น รวมทั้งพิจารณาถึงกฎหมายซึ่งผู้ซื้อและผู้ขายประสงค์จะบังคับกับสัญญา หรือที่เรียกว่า The proper law of contract ว่าคู่สัญญามีเจตนาจะใช้กฎหมายลักษณะซื้อขายของประเทศใด บังคับกับสัญญาดังกล่าว และกฎหมายนั้นบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องการโอนกรรมสิทธิ์ไว้อย่างไรด้วย⁵⁰

ในการพิจารณากฎหมายที่บังคับกับสัญญาซื้อขาย เพื่อวินิจฉัยปัญหาเรื่องการโอนกรรมสิทธิ์ของทรัพย์สินซึ่งซื้อขายกันนั้น ตามหลักกฎหมายระหว่างประเทศแล้ว หากคู่สัญญาตกลงกันอย่างชัดแจ้งว่าจะใช้กฎหมายใดบังคับ ศาลก็จะบังคับให้เป็นไปตามนั้น uly เห็นว่าเป็นสิทธิของคู่สัญญาในการเลือกกระบบกฎหมาย ทั้งนี้ไม่ว่ากฎหมายดังกล่าวจะเกี่ยวข้องกับเนื้อหาของสัญญานั้นหรือไม่⁵¹ ศาล Privy Council ซึ่งตัดสินคดีที่อุทธรณ์จากประเทศอินเดีย จักรภอังกฤษได้ตัดสินรับรองสิทธิของคู่สัญญาในการเลือกกฎหมายที่บังคับกับสัญญาไว้เป็นครั้งแรกในคดี Vita Food Products Inc V. Unus Shipping Company Ltd⁵² ว่ากฎหมายที่บังคับกับสัญญา คือกฎหมายซึ่งคู่สัญญาประสงค์ให้นำมาใช้บังคับ ความประสงค์ดังกล่าวเป็นสิ่งซึ่งกำหนดไว้ชัดเจน และในกรณีที่ไม่ได้กำหนดไว้ชัดแจ้งก็อาจสันนิษฐานเอาจากข้อกำหนดของสัญญาและพฤติการณ์

⁴⁹ Lakshman Marasinghe, Contract of Sale in International Trade Law, p.330.

⁵⁰ Ibid.

⁵¹ Ibid., P.15.

⁵² [1939] AC 277; [1939] 1 All ER 513 (PC).

แวดล้อม ซึ่งในกรณีที่ไม่ได้ตกลงกันไว้อย่างชัดเจนนี้ ศาลอังกฤษเคยพิจารณาโดยอนุমানเอาจากพฤติการณ์ต่าง ๆ เช่น การที่คู่สัญญาตกลงให้ระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการของ City of London แสดงว่าคู่สัญญาต้องการใช้กฎหมายอังกฤษบังคับกับสัญญา⁵³ หรือในกรณีของการทำสัญญาประกันภัย โดยใช้อ้างกำหนดของกรมธรรม์ S.G. Form ของอังกฤษ โดยผ่านนายหน้าชาวอังกฤษและชำระเบี้ยประกันภัยที่ประเทศอังกฤษ และในขณะที่ประเทศซึ่งคู่กรณีทำสัญญาขึ้นยังไม่มีกฎหมายการประกันภัยทางทะเล ศาลสภาขุนนางเห็นว่า กรณีดังกล่าวแสดงให้เห็นโดยปริยายว่าคู่สัญญาประสงค์จะให้สิทธิและหน้าที่ต่าง ๆ ของตนตกอยู่ใต้การบังคับของกฎหมายอังกฤษ ดังนั้นจึงถือว่ากรณีนี้กฎหมายประกันภัยของอังกฤษเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับกับสัญญา⁵⁴

นอกเหนือจากกรณีที่ได้กล่าวมาข้างต้นแล้ว ยังมีสัญญาซื้อขายระหว่างประเทศบางประเภทซึ่งมีลักษณะเฉพาะ และใช้กันอย่างกว้างขวางในทางการค้าระหว่างประเทศ จนกลายเป็นจารีตประเพณีทางการค้าระหว่างประเทศ ดังจะได้อีกต่อไปนี้

สัญญาซื้อขาย C.I.F.

คำว่า C.I.F. ย่อมาจากคำว่า Cost, Insurance and Freight ดังนั้นสัญญาซื้อขาย C.I.F. คือสัญญาซื้อขายสินค้าเพื่อขนส่งทางทะเล โดยผู้ขายตกลงจะส่งสินค้าที่จะขายนั้นไปให้ถึง ณ ท่าเรือตามที่ผู้ซื้อต้องการ และจะเป็นผู้ออกค่าระวางบรรทุกรวมทั้งค่าประกันภัยให้ทั้งสิ้น⁵⁵ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ สัญญาซื้อขายที่ราคาสินค้า ค่าเบี้ยประกันภัยและค่าขนส่งรวมอยู่ในราคาซื้อขาย

⁵³ Tzortzia and Ara V. Monark Line A/B [1968] 1 WLR 406.

⁵⁴ Amin Rasheed Shipping Corporation V. Kuwait Insurance Co. [1984] AC 50, [1983] 2 All ER.884.

⁵⁵ บัญญัติ สุชีวะ, "เอกเทศสัญญาทางการพาณิชย์ระหว่างประเทศ" ใน บทบัญญัติ 20 (เมษายน 2505) : 283.

สำหรับปัญหาว่าในสัญญาซื้อขาย C.I.F. นั้น ผู้ซื้อและผู้ขายจะมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้เมื่อใดนั้น เนื่องจากในสัญญาซื้อขายสินค้าระหว่างประเทศนั้น หลักในเรื่องการโอนใบซึ่งกรรมสิทธิ์และการเสี่ยงภัยมักจะแยกต่างหากจากกัน⁵⁶ ซึ่งตรงกันข้ามกับกรณีของสัญญาซื้อขายภายในประเทศที่กรรมสิทธิ์และการเสี่ยงภัยมักจะโอนไปพร้อม ๆ กัน ดังนั้นคู่สัญญาอาจจะตกลงกันให้กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินโอนไปยังผู้ซื้อก่อนความเสี่ยงภัย ในกรณีดังกล่าวนี้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะต้องรับเสี่ยงภัยย่อมถือได้ว่ามีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้เช่นเดียวกัน⁵⁷

ตามข้อกำหนดของสัญญาซื้อขาย C.I.F. ความรับผิดชอบของผู้ขายในตัวสินค้าจะสิ้นสุดลงเมื่อมีการส่งมอบสินค้า ณ ท่าที่ขนส่งสินค้าขึ้นเรือสู่การดูแลของผู้ขนส่ง หลังจากนั้นความเสี่ยงภัยในตัวสินค้าจะตกอยู่กับผู้ซื้อ แม้ว่าผู้ขายจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในการชำระค่าระวางและค่าเบี้ยประกันภัยก็ตาม⁵⁸ แต่กรรมสิทธิ์ในตัวสินค้าโดยปกติแล้วจะไม่โอนไปยังผู้ซื้อขณะขนส่งสินค้าลงเรือ หากแต่มักจะโอนไปเมื่อมีการส่งมอบใบตราส่งให้กับผู้ขายหรือธนาคารเพื่อชำระเงินตามเลตเตอร์ออฟเครดิต และผู้ซื้อได้รับสิทธิในการจัดการกับสินค้า⁵⁹ ดังนั้นผู้ขายจึงมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในสินค้าที่ขายให้กับผู้ซื้อระหว่างการขนส่งทางบกหรือทางน้ำจากคลังสินค้าของตน จนกระทั่งได้มีการส่งมอบสินค้าลงเรือ ส่วนผู้ซื้อนั้นก็จะมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้หลังจากสินค้าขึ้นสู่เรือเดินสมุทรเรียบร้อยแล้วจนตลอดการขนส่งจนกระทั่งถึงคลังสินค้าของตน ในทางปฏิบัติของการประกันภัยสินค้าทางทะเลได้มีการเอาประกันภัยสินค้าครอบคลุมช่วงระหว่างการขนส่งนี้ภายใต้ข้อกำหนดที่เรียกว่า "Transit หรือ Warehouse to Ware-

⁵⁶ Clive M. Schmitthoff, Schmitthoff's Export Trade 9th ed, P.124.

⁵⁷ Ibid., P.580.

⁵⁸ Ibid., P.42.

⁵⁹ Ibid., P.43.

house Clause"⁶⁰ ซึ่งแม้ว่าจะมีบางช่วงของการเดินทางที่กรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นจะเป็นการเสี่ยงภัยที่มีค่าการเดินทางในทะเลก็ตาม แต่กรมธรรม์ก็ให้ความคุ้มครองโดยถือว่าเป็นการเสี่ยงภัยที่สืบเนื่องจากการเดินทางในทะเลดังที่ได้บัญญัติไว้ในมาตรา 2 ของ Marine Insurance Act 1906

สัญญาซื้อขาย F.O.B.

คำว่า F.O.B. ย่อมาจากคำว่า free on board สัญญาชนิดนี้ผู้ขายมีหน้าที่เพียงจะต้องส่งสินค้าลงเรือตามที่อยู่ที่ได้แจ้งให้ทราบว่าเป็นเรือลาใด และจะให้บรรทุกที่ทำเรือไหน เพื่อจะได้ส่งสินค้าให้ถูกต้อง ค่าประกันภัยในสินค้านั้นก็ดี หรือค่าระวางบรรทุกก็ดี ผู้ซื้อเป็นผู้จ่ายทั้งสิ้น ผู้ขายคงเสียแต่ค่าขนส่งสินค้าลงเรือเท่านั้น⁶¹ สัญญาชนิดนี้ถือว่าได้มีการส่งมอบสินค้าตั้งแต่วันที่ได้บรรทุกสินค้าลงเรือ ตรีบาติที่ยังไม่มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่สินค้า ความเสียหายย่อมเป็นพับแก่ผู้ขาย แต่ถ้าได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือเมื่อใดแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นหลังจากนั้นย่อมตกเป็นพับแก่ผู้ซื้อ อย่างไรก็ตามเนื่องจากไม่มีประเพณีการค้าว่า ผู้ซื้อจะต้องตรวจสอบสินค้าขณะบรรทุกลงเรือ ดังนั้นถ้าผู้ซื้อไม่มีโอกาสได้ตรวจสอบสินค้าก่อนและถ้าปรากฏว่าสินค้านั้นผิดไปจากสัญญาซื้อขาย ผู้ซื้อก็มีสิทธิปฏิเสธไม่รับมอบสินค้านั้นได้

โดยประเพณีปฏิบัติทั่วไปแล้วกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ซื้อขายกันในสัญญา F.O.B. โอนผ่านไปยังผู้ซื้อเมื่อสินค้าผ่านพ้นกราบเรือ⁶² (ship's rail) ซึ่งถือว่าเป็นจุดที่มีการส่งมอบสินค้าและการเสี่ยงภัยก็โอนไป

⁶⁰ See The Institute Cargo Clauses (A), (B), (C), C1.8.

⁶¹ บัญญัติ สุชีวะ, "เอกเทศสัญญาทางการพาณิชย์ระหว่างประเทศ", ในบทบัญญัติ : 285.

⁶² D.M. Day and Bernardette Griffin, The Law of International Trade, p.52.

ยังผู้ซื้อที่จุดนี้ด้วยเช่นกัน⁶³ ดังนั้นผู้ขายจึงมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในทรัพย์สินซึ่งซื้อขายกันนี้ จนกระทั่งมีการบรรทุกสินค้าลงเรือจึงสามารถเอาประกันภัยคุ้มครองในระหว่างการเดินทางบกหรือทางน้ำจากคลังสินค้าของตน จนกระทั่งส่งมอบสินค้าลงเรือได้ ส่วนผู้ซื้อนั้นส่วนได้เสียจะเริ่มต้นตั้งแต่ได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือแล้วเป็นต้นไป ดังนั้นหากสินค้าได้รับความเสียหายก่อนการบรรทุกลงเรือผู้ซื้อย่อมไม่สามารถเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ เนื่องจากในขณะนั้นตนยังไม่ได้รับโอนกรรมสิทธิ์และการเสี่ยงภัยมาจากผู้ซื้อ จึงยังไม่มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้⁶⁴ แต่ในทางปฏิบัติก็อาจมีกรณีที่กรรมสิทธิ์และการเสี่ยงภัยโอนไปพร้อมกันเช่นเดียวกันกับสัญญาซื้อขาย C.I.F. ในกรณีเช่นนี้หากปรากฏว่าแม้กรรมสิทธิ์ยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อ แต่ผู้ซื้อจะต้องรับเสี่ยงภัยความเสียหายแล้วผู้ซื้อก็สามารถมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ดังเช่นในคดี *Stock v. Inglis*⁶⁵ มีการซื้อขายน้ำตาลทรายกันในลักษณะของสัญญาซื้อขาย F.O.B. ส่งมอบที่เมือง Hamburg พร้อมกันนั้นก็ได้มีการซื้อขายน้ำตาลทรายกันกับผู้ซื้อคนอื่นด้วย และยังไม่มีการแบ่งแยกสินค้าว่าจะ เป็นของผู้ซื้อรายใด ดังนั้นจึงถือได้ว่ายังไม่มีการกำหนดตัวทรัพย์สินที่แน่นอนภายใต้ Sale of Goods Act 1893 มาตรา 16 กรรมสิทธิ์ในตัวสินค้าจึงยังไม่โอนไปยังผู้ซื้อ ภายหลังจากนั้นปรากฏว่าเรือและสินค้าทั้งหมดได้รับความเสียหายก่อนที่จะมีการแบ่งแยกตัวทรัพย์สินว่าเป็นของผู้ซื้อรายใด ศาลอังกฤษตัดสินว่าผู้ซื้อมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในสินค้าน้ำตาลทรายดังกล่าวแล้ว เนื่องจากเขามีความเสี่ยงภัยตั้งแต่ได้มีการบรรทุกสินค้าลงเรือ แม้ว่ากรรมสิทธิ์จะยังไม่โอนไปก็ตาม

กล่าวโดยสรุปแล้ว การพิจารณาปัญหาเรื่องส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ของผู้ซื้อและผู้ขายในสัญญาซื้อขาย F.O.B. นั้นจะต้อง

⁶³ Ibid., p. 55.

⁶⁴ Harold A. Turner, *Insurance of Exports*, (London : Macdonald & Evans Ltd., 1952), p.9.

⁶⁵ (1884) 12 QBD 564.

พิจารณาถึงการโอนกรรมสิทธิ์ และการเสี่ยงภัยในตัวทรัพย์สินเช่นเดียวกันกับในสัญญาซื้อขาย C.I.F. โดยพิจารณาจากเจตนาของกลุ่มกรณีเป็นสำคัญ

สัญญาซื้อขาย C&F

สัญญาชนิดนี้เป็นสัญญาซื้อขายสินค้าซึ่งรวมราคาและค่าระวางบรรทุกเข้าไว้ด้วยกัน โดยที่ผู้ขายไม่ต้องจัดหาประกันภัยสินค้าส่วนหน้าที่อื่น ๆ ของคู่สัญญานั้นเหมือนกับกรณีของสัญญาซื้อขาย C.I.F. แต่ก็มีบางกรณีเหมือนกันที่ผู้ซื้อขอให้ผู้ขายช่วยจัดหาประกันภัยให้นามของผู้ซื้อ โดยที่ผู้ซื้อเป็นผู้ชำระเบี้ยประกันภัย ซึ่งกรณีดังกล่าวต่างจากสัญญาซื้อขาย C.I.F. เพราะผู้ซื้อยังคงต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยอยู่ในบางกรณีคู่สัญญาอาจตกลงให้ผู้ซื้อจัดหาประกันภัยไม่เพียงแต่คุ้มครองส่วนได้เสียของผู้ซื้อเท่านั้น หากแต่ยังคุ้มครองส่วนได้เสียของผู้ขายก่อนการโอนเอกสารการส่งสินค้าอีกด้วย⁶⁶ ส่วนการโอนกรรมสิทธิ์และการเสี่ยงภัยนั้นโดยทั่วไปแล้วมีลักษณะเช่นเดียวกันกับสัญญาซื้อขาย C.I.F. ดังนั้น การพิจารณาว่ากรณีใดที่ผู้ซื้อและผู้ขายเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้จึงเป็นเช่นเดียวกับกรณีของสัญญาซื้อขาย C.I.F. ดังได้กล่าวมาข้างต้น คงมีข้อแตกต่างอยู่บ้างก็คือ ตามสัญญาซื้อขาย C.I.F. นั้นผู้ขายมีหน้าที่ต้องจัดหาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ซื้อ (for the benefit of the buyer) และชำระเบี้ยประกันภัยเอง ดังนั้นจึงไม่มีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้ซื้อทราบเกี่ยวกับการเอาประกันภัย ส่วนในสัญญาซื้อขาย C.&F. นั้น เนื่องจากผู้ซื้อ มีหน้าที่ต้องจัดหาประกันภัย ดังนั้นผู้ขายจึงต้องแจ้งให้ผู้ซื้อเตรียมจัดหาประกันภัยก่อนการขนส่ง มิฉะนั้นจะถือว่าความเสี่ยงภัยของสินค้าในระหว่างการขนส่งตกอยู่กับผู้ขาย ทั้งนี้ โดยพิจารณาหลักในมาตรา 32(3) ของ The Sale of Goods Act, 1979

⁶⁶M. Golodetz & Co Inc V. Czarnikow - Rionda Co Inc, The Galatia [1979] 2 All ER726 pp.735, 736, 741, 742.

มาซึ่งบังคับ⁶⁷

(2) ตัวแทนและนายหน้าซื้อขายสินค้า

ตัวแทนในการซื้อขายสินค้าโดยปกติแล้วไม่ถือว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ เนื่องจากเขาไม่มีส่วนได้เสียในสินค้า และไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความสูญเสียขึ้น แต่ถ้าหากตัวแทนมีข้อตกลงกับการว่าจะได้ผลกำไรหรือค่าตอบแทนจากการขายสินค้าแล้ว ก็ย่อมมีส่วนได้เสียในผลกำไรและค่าตอบแทนจากการขายสินค้า จึงถือว่ามีส่วนได้เสียในผลกำไรและค่าตอบแทนดังกล่าว และสามารถเอาประกันภัยได้ แต่หากเป็นเพียงความคาดหวัง ลอย ๆ ย่อมไม่เพียงพอที่จะถือว่ามีส่วนได้เสีย⁶⁸

ตัวแทนซึ่งมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในเงินที่ตนได้ออกทศรองไปล่วงหน้า, กวาไร, หรือค่าตอบแทนนั้นไม่เพียงจะสามารถเอาประกันภัยในนามของตนเองเท่านั้น หากแต่ยังเอาประกันภัยในนามของบุคคลอื่นซึ่งมีส่วนได้เสียในวัตถุซึ่งเอาประกันภัยอันเดียวกันนั้นได้ด้วย⁶⁹

(3) ผู้ขนส่งสินค้า

เจ้าของเรือหรือผู้ขนส่งอื่นย่อมมีส่วนได้เสียในสินค้าซึ่งตนขนส่ง เนื่องจากเขาต้องรับผิดชอบต่อความสูญเสียหรือเสียหายซึ่งอาจจะ

⁶⁷ "Section 32(3) Unless otherwise agreed, where goods are sent by the seller to the buyer by a route involving sea transit, under circumstances in which it is usual to insure, the seller must give such notice to the buyer as may enable him to insure them during there sea transit; and if the seller fails to do so, the goods are at his risk during such sea transit."

⁶⁸ E.R. Hardy Ivamy, Marine Insurance, p.24.

⁶⁹ Marine Insurance Act 1906, s.14(2).

เกิดขึ้นในระหว่างการขนส่ง⁷⁰ และอาจเอาประกันภัยเต็มมูลค่าของสินค้าหากปรากฏว่าเขาตั้งใจที่จะให้ส่วนที่เกินจากส่วนที่เสียหายของเขาตกเป็นของเจ้าของสินค้า ภายเขาถือไว้แทนในฐานะทรัพย์สิน⁷¹ และในกรณีดังกล่าวนี้ก็ไม่กระทบกระทั่งต่อส่วนที่เสียหายของเจ้าของสินค้าที่มีอยู่ตั้งได้บัญญัติไว้ในมาตรา 14(3) ของ Marine Insurance Act 1906 ว่า

"เจ้าของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้มีส่วนที่เสียหายที่เอาประกันภัยได้สำหรับมูลค่าเต็มจำนวนของทรัพย์สินนั้น ถึงแม้ว่าบุคคลที่สามคนใดอาจจะได้ยินยอมแล้ว หรืออาจจะต้องรับผิดชอบอันที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้เขาเมื่อเกิดการสูญเสีย"

(4) ผู้ทรงสิทธิยึดหน่วง และผู้รับจำนำ

บุคคลผู้มีสิทธิยึดหน่วงทรัพย์สินจนกว่าจะปลดเปลื้องหนี้ยอมมีส่วนที่เสียหายที่เอาประกันภัยได้สำหรับจำนวนเงินที่เขามีสิทธิยึดหน่วงและผู้รับจำนำซึ่งได้รับมอบตราส่งโดยการสลักหลังก็สามารถเอาประกันภัยสินค้าตามใบตราส่งได้เช่นกัน⁷²

ผู้กู้เรือ (salvors) ในกรณีที่เรืออับปางก็มีสิทธิยึดหน่วงในตัวของเรือที่ตนได้กู้ขึ้น ดังนั้นเมื่อเจ้าของเรือได้จ่ายค่ากู้ทรัพย์สิน (salvage claim) ไป เจ้าของเรือจึงมีสิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้เพื่อให้เจ้าของสินค้าช่วยเหลือค่าใช้จ่ายดังกล่าวด้วย ดังนั้นเขาจึงมีส่วนที่เสียหายในสินค้าและสามารถเอาประกันภัยได้⁷³

(5) ผู้พิทักษ์ทรัพย์สินและผู้ดูแลทรัพย์สินมรดก (Trustees

⁷⁰ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average vol.1, para. 384.

⁷¹ Tomlinson V. Hepburn [1966] A.C. 451.

⁷² Sutherland V. Pratt (1843) 11 M & W 296.

⁷³ Briggs V. Marchant Traders' Association (1849)

and excutors)

ผู้พิทักษ์ทรัพย์สินและผู้ดูแลทรัพย์สินมรดกโดยอำนาจของกฎหมายมีสิทธิครอบครองทรัพย์สินซึ่งดูแล จึงมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้สำหรับทรัพย์สินซึ่งตนครอบครองอยู่นั้น ทั้งนี้ส่วนได้เสียดังกล่าววางอยู่เพื่อประโยชน์ของเจ้าของ ผู้รับประโยชน์ ทายาทหรือผู้รับพินัยกรรม⁷⁴

(6) ผู้ยึดทรัพย์เชลย (Captors)

ผู้ยึดทรัพย์เชลยมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้สำหรับทรัพย์สินที่ยึดได้ในเวลาสงคราม โดยเหตุผลที่เขาเป็นผู้ครอบครอง และความรับผิดชอบที่อาจติดตามมา ตัวอย่างเช่น เขาอาจต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ถ้าหากว่าเขาได้ยึดทรัพย์สินนั้นมาโดยมิชอบและต้องคืนทรัพย์สินดังกล่าวไป⁷⁵ ซึ่งส่วนได้เสียดังกล่าวนี้มีลักษณะเป็นส่วนได้เสียที่พบไปได้ (defeasible interest) ตามบทบัญญัติแห่ง Marine Insurance Act 1906 มาตรา 7(1)

(7) ผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยย่อมมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้สำหรับทรัพย์สินซึ่งตนรับประกันไว้ภายในขอบเขตแห่งความรับผิดชอบของตนในกรณีที่เกิดความสูญเสีย ดังนั้นเขาจึงสามารถเอาประกันภัย ภัยที่เขาเสี่ยงไว้ต่อบุคคลอื่นได้ ซึ่งเรียกว่า การประกันภัยต่อ (reinsurance) อนึ่งการประกันภัยต่อนี้ได้รับการรับรองตามกฎหมายเมื่อปี ค.ศ. 1864 และในปัจจุบันนี้ภายใต้บทบัญญัติแห่ง Marine Insurance Act 1906 ผู้รับประกันภัยภายใต้สัญญาประกันภัยมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ด้านภัยที่เขาเสี่ยงและเอาประกันภัยต่อได้ กรมธรรม์ประกันภัยต่อจึงมีผลภายหลังจากกรมธรรม์ฉบับเดิม และเริ่มคุ้มครองเวลาเดียวกันกับกรมธรรม์เดิม⁷⁶ สำหรับบทบัญญัติของ Marine Insurance Act

⁷⁴ E.R. Hardy Ivamy, Marine Insurance, p.25.

⁷⁵ Lord Hailsham of St. Marylebone, Halsbury's Law of England, Vol. 25, para.205.

⁷⁶ Ibid., para 209.

1906 เกี่ยวกับกรณีนี้มีบัญญัติไว้ในมาตรา 9(1) ว่า

"ผู้รับประกันภัยภายใต้สัญญาประกันภัยทางทะเลมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยด้านการเสี่ยงภัยของเขา และในส่วนที่ว่ามันเขาอาจเอาประกันภัยต่อได้"

(8) บุคคลซึ่งคาดหวังที่จะได้กำไรจากการเสี่ยงภัยทางทะเล

ผลกำไรซึ่งรอดยปกติแล้วคาดหวังไว้ว่าจะเกิดขึ้นจากผลของการเดินทางที่ประสบความสำเร็จนั้นเป็นส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ แต่ส่วนได้เสียดังกล่าวนี้ควรจะระบุไว้ให้ชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัยว่าเป็นผลกำไร และจะต้องแสดงให้เห็นว่ามีมูลแห่งความจริงอยู่มาก และมีความเป็นไปได้มาก ลาพังแต่เพียงความคาดหวังว่าจะได้รับผลกำไรเมื่อการเดินทางสิ้นสุดลงนั้นยังไม่เพียงพอที่จะถือว่าเป็นส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้⁷⁷ ในอังกฤษนั้นศาลได้วินิจฉัยว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกรณีกำไรนั้นจะต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าความสูญเสียที่เกิดขึ้นเกิดจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ ไม่ใช่เพียงแต่ราคาของสินค้าในตลาดตกลงไปเท่านั้น ทั้งสินค้าซึ่งคาดหวังว่าจะได้กำไรจะต้องอยู่ในความเสี่ยงภัย และผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียอยู่ด้วยในขณะนั้น⁷⁸ ส่วนในสหรัฐอเมริกาผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องพิสูจน์ถึงขนาดว่าเมื่อการเดินทางประสบผลสำเร็จแล้วผู้เอาประกันภัยจะได้รับผลกำไร หากเป็นกรณีของกรมธรรม์ประกันภัยประเภทกำหนดมูลค่า (valued policy) ย่อมถือเป็นข้อสันนิษฐานว่าเมื่อสินค้าเดินทางถึงจุดหมายแล้วก็ย่อมมีกำไรเกิดขึ้น⁷⁹

⁷⁷ Knox V. Wood (1808) 1 Camp 543; Buchanan & Co V. Faber (1899) 4 Com Cas 223.

⁷⁸ Stockdale V. Dunlop (1840) 6 M&W 224.

⁷⁹ William R. Vance, Handbook on the Law of Insurance 3rd ed, (St. Paul Minn : West Publishing Co, 1951) p.914.

(9) ผู้ให้ยืมเงินตามสัญญา respondentia

ส่วนได้เสียของผู้ให้ยืมเงินเพื่อซื้อสินค้าดังกล่าว

ย่อมขึ้นอยู่กับว่าสินค้าได้มาถึงจุดหมายปลายทางโดยปลอดภัยหรือไม่ หากเป็นกรณีซึ่งผู้ให้กู้ให้ยืมเงินเพื่อซื้อสินค้าโดยมีข้อตกลงว่าผู้กู้จะต้องชำระคืนไม่ว่าสินค้าจะมาถึงโดยปลอดภัยหรือไม่ กรณีดังกล่าวเห็นได้ว่าผู้ให้กู้ไม่อยู่ในสภาวะต้องเสี่ยงภัยในตัวของสินค้านั้น ดังนั้นเขาจึงไม่มีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ในทรัพย์สินดังกล่าว⁸⁰ แต่การที่ผู้ให้กู้เงินจะสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยได้นั้น สัญญากู้เงินดังกล่าวจะต้องมีผลบังคับตามกฎหมายและก่อให้เกิดการเสี่ยงภัยขึ้นแล้ว

1.3 เวลาที่ต้องมีส่วนได้เสีย

Marine Insurance Act 1906 มาตรา 6 บัญญัติไว้ว่า

(1) ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดความสูญเสีย ถึงแม้ว่าเขาจะไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียเมื่อมีการทำประกันภัยนั้น

ถ้าวัตถุที่เอาประกันนั้นได้เอาประกันภัย "ไม่ว่าจะเกิดความสูญเสียขึ้นแล้วหรือไม่ก็ตาม" (Lost or not Lost) ผู้เอาประกันภัยก็ยังสามารถรับค่าเสียหายแม้ว่าเขาจะยังไม่มีส่วนได้เสียของเขามาจนกระทั่งภายหลังจากการสูญเสียนั้น เว้นแต่ในเวลาที่ทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยได้รู้ถึงการสูญเสียนั้นแล้ว แต่ผู้รับประกันภัยไม่รู้

(2) เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเวลาที่เกิดความสูญเสียเขาจะมีส่วนได้เสียขึ้นมาไม่ได้ด้วยการกระทำใด ๆ หรือการเลือกหลังจากที่เขารู้ถึงการสูญเสียนั้น"

⁸⁰ Simonds v. Hodgson (1832) 3B & Ad 50; Stainbank v. Fenning (1851) 11 CB 51.

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นในวรรค (1) ทำให้สัญญาประกันภัยทางทะเลมีลักษณะพิเศษแตกต่างไปจากสัญญาประกันภัยอื่น ๆ กล่าวคือ เวลาทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้สมบูรณ์ทุกประการทีเดียว เพียงแต่คาดหมายว่าตนเองจะมีส่วนได้เสียที่แท้จริงได้ ความสำคัญอยู่ที่ว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียอันสมบูรณ์จริงๆ ณเวลาที่วัตถุซึ่งเอาประกันภัยนั้นเกิดการสูญหายหรือเสียหายเท่านั้น มิฉะนั้นจะไม่มีสิทธิในการได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายประกันภัย และจะมีก็แต่เพียงงานสัญญาประกันภัยทางทะเลเท่านั้นที่ยอมให้ความคาดหมายว่าจะมีส่วนได้เสียในอนาคตในวัตถุที่เอาประกันภัย หรือผลกำไรที่จะได้รับสามารถนำมาเอาประกันภัยได้⁸¹ ทั้งนี้ความคาดหวังกดังกล่าวจะต้องไม่เลื่อนลอย แต่เดิมทีเดียวนั้นศาลอังกฤษเคยตัดสินไว้ในคดี *Lucena V. Craufurd* (1806) ว่า ผู้เอาประกันภัยนอกจากจะต้องมีส่วนได้เสียในเวลาที่เกิดความเสียหายแล้วยังต้องมีส่วนได้เสียในเวลาที่ทำกรมธรรม์ประกันภัยด้วย⁸² อย่างไรก็ตาม หลักการดังกล่าวได้ผ่อนคลายลงอันสมัยหลังจนกระทั่งมีลักษณะดัง เช่นที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน Templeman ได้ให้ตัวอย่างไว้ในหนังสือของเขาถึงกรณีบทบัญญัติมาตรา 6(1) นี้ว่า สมมติว่าผู้ส่งสินค้าซึ่งเอาประกันภัยสินค้าไว้ได้รอนกรมธรรม์ไปยังผู้ซื้อในขณะที่เรือบรรทุกสินค้าแล่นอยู่ในทะเลและต่อมาภายหลังการรอนกรมธรรม์ดังกล่าว เรือได้จมลงย่อมเป็นที่ประจักษ์ว่าในกรณีดังกล่าวแม้ว่าผู้รับรอนกรมธรรม์จะไม่มีส่วนได้เสียในสินค้าขณะที่บรรทุกลงเรือก็ตาม แต่เขาก็ได้ส่วนได้เสียนั้นมาในเวลาก่อนเกิดความสูญเสียดังนั้นเขาจึงสามารถเรียกให้ชำระค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายประกันภัยนั้นได้⁸³

⁸¹Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance, p.333.

⁸²Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average Vol 1., para 338.

⁸³R.J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance Its principles and practice, p.71.

เกี่ยวกับเวลาที่ต้องมีส่วนได้เสียในสัญญาประกันภัยทางทะเลนี้ กฎหมายประกันภัยทางทะเลของหลายประเทศถือเอาเวลาที่เกิดความสูญเสีย เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 ของอังกฤษ เช่น ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และบรูไน ซึ่งนากฎหมายอังกฤษไปใช้ เช่นเดียวกับกับอาณานิคมฮ่องกง และจังหวัดออนตาริโอ (Ontario) ของแคนาดา⁸⁴ สำหรับในประเทศสหรัฐอเมริกา⁸⁵ ศาลได้เคยตัดสินไว้ในคดี Hooper V. Robinson (98 U.S.528) โดยผู้พิพากษา Swayne ว่า "ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันอย่างแจ่มชัดแล้วว่า ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้มีอยู่ในระหว่างการเสี่ยงภัย และในเวลาที่เกิดความสูญเสียก็เป็นเพียงพอ และผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องกล่าวอ้างหรือพิสูจน์ว่า เขามีส่วนได้เสียอยู่ในเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยมีผลบังคับ"⁸⁵ เช่นเดียวกับในหนังสือชื่อ Marine Insurance and General Average in the United States ของ Leslie J. Buglass ก็ได้อ้างถึงบทบัญญัติในมาตรา 6 ของ Marine Insurance Act 1906 ว่าเป็นหน้า 13 ดังนั้นน่าจะพอถือได้ว่าในประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลไว้บังคับก็ยึดถือหลักการที่ว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียเฉพาะในเวลาที่เกิดความสูญเสีย เช่นเดียวกับของประเทศอังกฤษ

แต่ในส่วนของประเทศญี่ปุ่นและเยอรมันนั้น กฎหมายประกันภัยทางทะเลของทั้งสองประเทศมิได้กล่าวถึงเรื่องเวลาที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียไว้ชัด โดยมาตรา 785 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมันซึ่งว่าด้วยเรื่องการไม่มีส่วนได้เสีย (Lack of insurable interest) บัญญัติไว้ในวรรคหนึ่งแต่เพียงว่า "ความสมบูรณ์ของสัญญาประกันภัย

⁸⁴Lakshman Marasingle, Contract of Sale in international Trade Law, pp.322-323.

⁸⁵William R. Vance, Handbook on the Law of Insurance, 3rd.th. (St Paul, Minn : West Publishing Co. 1951), P.182.

ไม่มีผลกระทบหากข้อเท็จจริงปรากฏว่าในเวลาที่ทำสัญญา ความเป็นไปได้ของการบังเกิดขึ้นซึ่งความเสียหายซึ่งจะต้องชดเชยได้หมดสิ้นไปแล้ว หรือความเสียหายซึ่งจะต้องชดเชยได้บังเกิดขึ้นแล้ว"⁸⁶ ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวมีลักษณะคล้ายคลึงกับหลักเรื่อง Lost or not Lost ของอังกฤษ

อย่างไรก็ตาม ในกฎเกณฑ์ทั่วไปของเยอรมันเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล ข้อ 4 ได้กล่าวถึงกรณีส่วนได้เสียที่ยังไม่เกิดขึ้น และส่วนได้เสียในอนาคต (Non-attachment of Interest, Future Interest) ไว้ในวรรค 1 ว่า "เมื่อใดก็ตามที่ส่วนได้เสียซึ่งประกันภัยไว้หมดสิ้นไปก่อนเริ่มการประกันภัย หรือถ้ากำหนดให้ความคุ้มครองส่วนได้เสียในอนาคต และส่วนได้เสียดังกล่าวไม่ปรากฏขึ้น (Materialize) ผู้เอาประกันภัยไม่มีหน้าที่ต้องชำระเบี้ยประกันภัย"⁸⁷

จากกฎเกณฑ์ดังกล่าวข้างต้นจึงทำให้เห็นว่า แม้กฎหมายประกันภัยทางทะเลของเยอรมันจะมีได้กล่าวถึงเรื่องเวลาที่จะต้องมีส่วนได้เสียไว้ก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติก็สามารถทำสัญญาประกันภัยส่วนได้เสียซึ่งจะได้มาในอนาคตได้ด้วย ดังนั้นจึงอนุมานได้ว่า แม้ในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยทางทะเลผู้เอาประกันภัยจะยังไม่มีส่วนได้เสียมาโดยสมบูรณ์ก็ไม่ทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโรมณะ

ในส่วนกฎหมายไทยนั้น ผู้เขียนได้ทำการวิเคราะห์มาแล้วในบทที่ 3 เกี่ยวกับปัญหาว่าส่วนได้เสียจะต้องมีในเวลาใดแล้วว่า แม้ปัจจุบันประเทศไทยจะยังไม่มียกกฎหมายประกันภัยสินค้าทางทะเลใช้บังคับก็ตาม แต่เนื่องจากบทบัญญัติในเรื่องส่วนได้เสียนี้เป็นบทบัญญัติอันเป็นหลักทั่วไปในสัญญาประกันภัยทุกชนิด ดังนั้นจึงสามารถนำมาใช้บังคับกับกรณีสัญญาประกันภัยทางทะเล

⁸⁶ Simon L. Goren and Ian S. Forrester, The German Commercial Code. P.144.

⁸⁷ Erdewin Pinckernelle, German General Rule of Marine Insurance, P.16.

ไว้ด้วย และแม้บทบัญญัติในมาตรา 863 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของ
 ไทยจะมีไว้บัญญัติไว้ชัดเจนถึงเรื่องเวลาที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียก็ตาม
 แต่นักกฎหมายส่วนใหญ่มีความเห็นว่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในขณะ
 ทาสัญญาด้วย มิฉะนั้นสัญญาประกันภัยไม่มีผลผูกพันคู่สัญญา อย่างไรก็ตาม ผู้เขียนมี
 ความเห็นว่า บทบัญญัติในมาตรา 863 นี้มีที่มาจากหนังสือ A Digest of
 English Civil Law ของ Edward Jenks มาตรา 688 วรรคแรก ซึ่ง
 บัญญัติไว้กว้าง ๆ ถึงผลบังคับของการไม่มีส่วนได้เสียให้สัญญาประกันภัยไม่มีผลผูก
 พันคู่สัญญา ส่วนเรื่องระยะเวลาที่ต้องมีส่วนได้เสียนั้น ได้มีการบัญญัติไว้อย่าง
 ชัดเจนต่างหากในวรรคที่สอง และที่สาม แต่คณะกรรมการร่างประมวลกฎหมาย
 แพ่งและพาณิชย์ของไทยได้นำเฉพาะวรรคแรกมาบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่ง
 และพาณิชย์ ดังนั้นบทบัญญัติดังกล่าวจึงไม่น่าจะมีผลบังคับถึงเรื่องระยะเวลาที่ต้อง
 มีส่วนได้เสียให้ต้องถือเอาในขณะทาสัญญาด้วย จึงน่าจะเปิดช่องให้ตีความเรื่อง
 ระยะเวลาที่จะต้องมีส่วนได้เสียในสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลให้สอดคล้องกับ
 หลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ โดยถือเอาการที่ผู้เอาประกันภัยจะ
 ต้องมีส่วนได้เสียเฉพาะเวลาที่เกิดความสูญเสียเป็นสำคัญ เพื่อให้สอดคล้องกับ
 ประเพณีปฏิบัติของการค้าระหว่างประเทศ และทำให้เงื่อนไขข้อคุ้มครองมาตรฐาน
 เกี่ยวกับการประกันภัยสินค้า (เอ), (บี), (ซี) ข้อ 11.1 ซึ่งผู้รับประกันภัยใน
 ประเทศไทยนำมาใช้มีผลบังคับโดยไม่เกิดปัญหา ซึ่งจะเป็นการให้ความคุ้มครอง
 แก่ผู้ดำเนินธุรกิจการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งจำเป็นจะต้องพึ่งพาการประกันภัย
 สินค้าทางทะเล

ในส่วนของเวลาที่ต้องมีส่วนได้เสียนี้ หลักกฎหมาย
 ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษได้บัญญัติรับรองกรณีที่มีการเอาประกันภัยภายใต้ข้อ
 กำหนด "ไม่ว่าจะเกิดความสูญเสียขึ้นแล้วหรือไม่ก็ตาม" (Lost or not
 Lost) ไว้ในมาตรา 6(2) ให้ผู้เอาประกันภัยสามารถได้รับชดเชยค่าสินไหมทด
 แทนจากผู้รับประกันภัยได้ แม้ว่าตนจะมีส่วนได้เสียภายหลังจากที่เกิดความสูญเสีย
 ขึ้นแล้วก็ตาม ทั้งนี้เว้นแต่ในขณะทาสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยได้ทราบถึง
 ความเสียหายดังกล่าวแล้ว บทบัญญัติดังกล่าวนี้บัญญัติขึ้นเพื่อย้ำถึงลักษณะสำคัญของ
 สัญญาประกันภัยทางทะเลที่ยึดถือหลักความสุจริตอย่างยิ่งของคู่สัญญาอย่างเคร่งครัด

โดยมุ่งประสงค์จะคุ้มครองผู้เอาประกันภัยซึ่งไม่ทราบว่าจะได้เกิดความเสียหายขึ้น กับวัตถุที่เอาประกันภัยแล้ว และเข้าทำสัญญาด้วยความสุจริต จึงบัญญัติให้มีผลย้อน หลังคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นแล้วก่อนการทำสัญญาประกันภัย แต่ถ้าหากผู้ เอาประกันภัยทราบความเสียหายนั้นแล้วในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย สัญญานั้นอาจ ตกเป็นโรมมิยะฐานปกปิดข้อความจริงซึ่งผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกล้างได้^{๘๘} บท บัญญัตินี้ได้ถูกนำมาเขียนไว้ในเงื่อนไขข้อคุ้มครองมาตรฐานการประกันภัยสินค้าทั้ง สามแบบ ข้อ 11.2 โดยขยายความให้ชัดเจนขึ้นดังได้วิเคราะห์มาแล้วในบทที่ 3 ในส่วนที่ว่าด้วยปัญหากรณีวัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายก่อนการทำสัญญา ประกันภัย

ในกฎหมายของญี่ปุ่น บทบัญญัติทำนองเดียวกับข้อ กำหนด Lost or not Lost นี้มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์มาตรา 642 ในบททั่วไปของการประกันวินาศภัย ซึ่งสามารถนำไปใช้กับการประกันภัย ทางทะเลได้ด้วย โดยบัญญัติไว้ว่า "ถ้าหากในขณะที่เมื่อสัญญาประกันภัยมีผลบังคับคู่ สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง หรือผู้เอาประกันภัยรู้ว่าความไม่แน่นอน (Contingency) จะไม่เกิดขึ้น หรือได้เกิดขึ้นแล้ว สัญญาดังกล่าวตกเป็นโรมมิยะ

ดังนั้นจึงแปลความในทางกลับกันได้ว่า หากในขณะที่ ทำสัญญาประกันภัย คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือผู้เอาประกันภัยไม่ทราบว่าความ ไม่แน่นอนดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้น หรือได้เกิดขึ้นแล้วสัญญาประกันภัยก็มีผลบังคับได้

ในส่วนของกฎหมายเยอรมัน บทบัญญัติในมาตรา 785 ของประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมันบัญญัติหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้ในวรรค (3) ว่า "ถ้าหากผู้รับประกันภัยเท่านั้นที่รู้ว่าความเป็นไปได้ของการเกิดขึ้นซึ่ง ความเสียหายที่จะชดเชยได้หมดสิ้นไปแล้ว หรือผู้เอาประกันภัยเพียงเท่านั้นที่รู้ว่า ความเสียหายที่จะชดเชยได้เกิดขึ้นแล้ว สัญญาไม่ผูกพันคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งซึ่งไม่ ทราบข้อเท็จจริง...."

^{๘๘} Marine Insurance Act 1906, S.17.

นอกจากนี้ความในวรรคแรกของมาตราดังกล่าว ยังได้บัญญัติให้ความสมบูรณ์ของสัญญาประกันภัยไม่ถูกกระทบกระเทือนโดยข้อเท็จจริงที่ว่า ในขณะที่ทำสัญญาความเป็นไปได้ของการเกิดขึ้นของความเสียหายที่จะต้องชดเชยได้หมดสิ้นไปแล้ว หรือความเสียหายที่จะต้องชดเชยได้เกิดขึ้นแล้ว จึงเป็นการรับรองหลักเรื่องความสุจริตอย่างยิ่งของกลุ่มสัญญา ซึ่งสอดคล้องกันกับหลักเรื่อง Lost or not Lost ของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ

ในส่วนของกฎหมายไทย ตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย ไม่มีบทบัญญัติท่านเองดังกล่าว อย่างไรก็ตาม สัญญาประกันวินาศภัยตามกฎหมายไทยนั้นเป็นสัญญาซึ่งประกันวินาศภัยอันอาจเกิดขึ้นในอนาคตหลังจากวันทำสัญญา วินาศภัยซึ่งเกิดขึ้นแล้วจะนำมาประกันภัยมิได้ มิฉะนั้นจะกลายเป็นเรื่องวัตถุที่ประสงค์เป็นการพ้นวิสัย ทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโรมะตามมาตรา 150 ส่วนในกรณีที่คู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเข้าทำสัญญาโดยรู้ว่าวัตถุที่เอาประกันภัยได้เกิดความเสียหายขึ้นแล้ว สัญญาประกันภัยก็ตกเป็นโรมะตามฐานที่เป็นการปกปิดข้อความจริงตามบทบัญญัติมาตรา 865 เช่นกัน ดังนั้นการนำข้อกำหนดเรื่อง Lost or not Lost ดังที่เขียนไว้ในข้อเงื่อนไขมาตรฐานการประกันภัยสินค้า (เอ), (บี), (ซี) ข้อ 11.2 มาใช้บังคับตามกฎหมายไทยจึงไม่น่าจะมีผลบังคับได้ อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดดังกล่าวนี้ปัจจุบันเป็นที่ยอมรับกันแพร่หลายจนอาจถือได้ว่าเป็นหลักสากล และมีวัตถุประสงค์จะให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งสุจริต เมื่อคำนึงถึงการประกันภัยทางทะเลซึ่งทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมักจะอยู่ในต่างประเทศอยู่ระหว่างการเดินทาง และมักจะมีราคาสูง ดังนั้นการมีข้อกำหนดดังกล่าวซึ่งสามารถบังคับได้ตามกฎหมายจึงย่อมจะเอื้อประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งสุจริต และเป็นการส่งเสริมธุรกิจการค้าระหว่างประเทศทำให้เกิดหลักประกันแก่ผู้เอาประกันภัย ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าประเทศไทยควรจะยอมรับหลักเกณฑ์ดังกล่าวตามกฎหมายประกันภัยและกรรมธรรม์ประกันภัยสินค้าของอังกฤษ โดยการมีกฎหมายบัญญัติรับรองไว้เป็นการเฉพาะ

1.4 ผลของการเอาประกันภัยโดยไม่มีส่วนได้เสีย

ตามบทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 นั้น สัญญาประกันภัยทางทะเลทุกสัญญาซึ่งมีลักษณะเป็นการพนันหรือขันต่อย่อมตกเป็น รัมชะ⁸⁹ และสัญญาประกันภัยทางทะเลซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุ ซึ่งเอาประกันภัยนั้นถือว่าเป็นการพนันหรือขันต่อ รวมทั้งสัญญาประกันภัยทางทะเล ซึ่งขณะทำสัญญาผู้เอาประกันภัยไม่มีความคาดหวังว่าจะได้รับส่วนได้เสียมาด้วย⁹⁰ เช่นเดียวกับกรณีที่มีการทำสัญญาโดยกรมธรรม์ระบุว่า "มีหรือไม่มีส่วนได้เสีย" (interest or no interest) หรือกรมธรรม์ประกันภัยที่ระบุว่า "ไม่ต้อง พิสูจน์ต่อไปถึงส่วนได้เสียนอกจากตัวกรมธรรม์เอง" (without further proof of interest than the policy itself) หรือ "ผู้รับประกันภัยไม่มีผล ประโยชน์ในการกู้คืน" (without benefit of salvage to the insurer) หรือข้อความอื่น ๆ ท่านองเดียวกันนี้ถือว่าเป็นสัญญาการพนันเช่นเดียวกัน⁹¹ โดย เรียกกรมธรรม์ประกันภัยนี้ว่า "P.P.I. Policy" (ย่อมาจาก policy proof of interest) หรือ honour policy

ส่วนในกฎหมายเยอรมัน ประมวลกฎหมายพาณิชย์ เยอรมันมิได้กล่าวถึงผลของสัญญาประกันภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียไว้ แต่ในกฎเกณฑ์ทั่วไปของเยอรมันเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล ข้อ 2 กำหนด ให้สัญญาประกันภัยตกเป็นรัมชะ เช่นเดียวกันกับกฎหมายของอังกฤษ

สำหรับตามกฎหมายไทยนั้น มีประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์มาตรา 863 บัญญัติให้สัญญาประกันภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสีย ในวัตถุที่เอาประกันภัยไม่มีผลผูกพันคู่สัญญาไว้โดยเฉพาะ และเป็นหลักทั่วไปที่ใช้ กับสัญญาประกันภัยทุกประเภท ดังนั้นจึงต้องนำผลบังคับในมาตรานี้มาปรับใช้กับ สัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลด้วย จะนำหลักกฎหมายประกันภัยของต่างประเทศ

⁸⁹ Marine Insurance Act S.4(1).

⁹⁰ Ibid., S.4(2) (a).

⁹¹ Ibid., S.4(2) (b).

านเรื่องนี้มาปรับใช้ไม่ได้ สำหรับผลของสัญญาประกันภัยซึ่งไม่มีผลผูกพันย่อมทำให้สัญญาประกันภัยกลายเป็นการพนันขั้นต่อไป ดังนั้นหากผู้เอาประกันภัยได้เสียเบี้ยประกันภัยไปแล้วก็จะเรียกเอาคืนไม่ได้

2. การเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริง

สัญญาประกันภัยทางทะเล เป็นสัญญาซึ่งยึดถือหลักความสุจริตอย่างยิ่งของคู่สัญญาเป็นสำคัญ และคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างมีหน้าที่นี้ต่อกัน หากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามแล้ว คู่สัญญาอีกฝ่ายย่อมมีสิทธิบอกล้างสัญญาให้ตกเป็นโรมมะไต⁹²

สำหรับหลักเกณฑ์ของกฎหมายประกันภัยทางทะเลเกี่ยวกับกรณีการเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริงนี้ กฎหมายของประเทศญี่ปุ่นมีบัญญัติไว้ในบทบัญญัติมาตรา 644 ของการประกันวินาศภัยในส่วนของบทเปิดเสร็จทั่วไปซึ่งนำไปใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเลด้วย ส่วนของประเทศเยอรมันนั้นมีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์เยอรมันมาตรา 806-116 ซึ่งมีสาระสำคัญใกล้เคียงกันกับของอังกฤษ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงและแถลงข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญแก่ผู้รับประกันภัยขณะทำสัญญา มิฉะนั้นผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติในเรื่องการเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริงของพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษได้บัญญัติรายละเอียดไว้ค่อนข้างชัดเจนยิ่งกว่ากฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอื่น ดังนั้นในส่วนนี้ผู้เขียนจะได้ทำการศึกษากฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษเป็นหลัก โดยจะขอกล่าวถึงกฎหมายของประเทศอื่นในบางกรณีเท่านั้น

2.1 การเปิดเผยข้อความจริง (disclosure)

หลักเรื่องการเปิดเผยข้อความจริงมีลักษณะแตกต่างจากหลักการเรื่องการแถลงข้อความจริงโดยมีจุดเริ่มต้นจากคดี Carter V. Boehm⁹³

⁹² Marine Insurance Act, 1906, S.17.

⁹³ (1766) 3 Burr 1905, 97 ER 1162.

ซึ่ง Lord Mansfield ได้วินิจฉัยไว้ว่า :

"หลักซึ่งใช้บังคับนี้ใช้กับสัญญาทุกประเภทและข้อตกลงต่างๆ ความสุจริตป้องกันคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจากการปกปิดสิ่งที่ตนล่วงรู้แต่เพียงลำพัง เพื่อชักนำให้อีกฝ่ายมาเจรจาต่อรองจากการละเลยข้อเท็จจริงดังกล่าว และให้เชื่อในสิ่งซึ่งตรงกันข้าม แต่ทั้งสองฝ่ายอาจจะนิ่งเงียบโดยที่ไม่รู้ มีหลายกรณีซึ่งผู้เอาประกันภัยอาจนิ่งเงียบเพราะไม่รู้ เขาไม่จำเป็นต้องกล่าวถึงสิ่งที่ผู้รับประกันภัยทราบ...

ผู้รับประกันภัยไม่สามารถกล่าวอ้างว่ากรรมธรรม์ตกเป็นโรมฆะ เพราะว่าผู้เอาประกันภัยไม่ได้บอกเขาในสิ่งที่เขาไม่รู้ ไม่ว่าจะรู้ด้วยวิธีใดก็ตาม ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องกล่าวถึงสิ่งซึ่งผู้รับประกันภัยควรจะรู้

เหตุผลของหลักซึ่งกำหนดหน้าที่ให้คู่สัญญาเปิดเผยข้อความจริงนี้ก็เพื่อป้องกันการฉ้อโกงและสนับสนุนความสุจริต ถูกัดแปลงเข้าให้กับข้อเท็จจริงตามสภาพของสัญญาที่ต่างกันออกไป ซึ่งฝ่ายหนึ่งรู้แต่เพียงฝ่ายเดียวและอีกฝ่ายหนึ่งไม่สนใจ และไม่มีเหตุอันควรสงสัย"⁹⁴

จากคำวินิจฉัยดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า Lord Mansfield ได้มองหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยอย่างแคบ กล่าวคือ มองว่าหน้าที่เปิดเผยข้อความจริงของผู้เอาประกันภัยจะเกิดขึ้นก็แต่เฉพาะในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รู้ข้อความจริงนั้นมาเพียงลำพัง และการที่ผู้รับประกันภัยได้เพิกเฉยต่อข้อความจริงดังกล่าวก็เพราะไม่มีเหตุที่จะทำให้เขาสงสัยว่าน่าจะมีข้อความจริงนั้นอยู่ ดังนั้นจึงพอจะสรุปหลักจากคดีดังกล่าวได้ว่า หากเป็นกรณีที่ข้อความจริงอยู่ในความรู้ของผู้เอาประกันภัยเพียงฝ่ายเดียวแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยทราบ ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะคิดว่าข้อเท็จจริงดังกล่าวเป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่ Lord Mansfield ยังเห็นด้วยว่าหลักดังกล่าวนี้ใช้กับการประกัน

⁹⁴ Lakshman Marasinghe, Contract of Sale in International Trade Law, p.332.

ภัยได้ทุกประเภท⁹⁵

2.1.1 ผู้มีหน้าที่เปิดเผยข้อความจริง

เกี่ยวกับบุคคลผู้มีหน้าที่เปิดเผยข้อความจริงนี้

Marine Insurance Act 1906 ได้บัญญัติให้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญแก่ผู้รับประกันภัยโดยบัญญัติไว้ในมาตรา 18(1) ว่า "ภายใต้บังคับแห่งบทบัญญัติต่าง ๆ ในมาตรานี้ ผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยต่อผู้รับประกันภัยก่อนที่สัญญาจะเกิดขึ้น ซึ่งพฤติการณ์อันเป็นข้อสาระสำคัญ ซึ่งเป็นที่รู้แก่ผู้เอาประกันภัย, และให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยรู้ถึงพฤติการณ์ทั่วไปซึ่งในวิถิปกติของธุรกิจควรจะเป็นที่รู้แก่เขา.." ดังนั้นหน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริงนั้นมีอยู่เสมอไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะทราบว่าเขามีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงนั้นหรือไม่ก็ตาม และจากข้อความที่ว่า "ให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยรู้ถึงพฤติการณ์ทั้งปวง ซึ่งในวิถิปกติของธุรกิจควรจะเป็นที่รู้แก่เขา" นี้ก็เป็นการวางหลักถึงกรณีข้อความจริง ซึ่งตัวแทนของผู้เอาประกันได้รู้มานั้นถือว่าผู้เอาประกันภัยรู้ด้วย⁹⁶ ตัวแทนของผู้เอาประกันภัยในที่นี้หมายถึงบุคคลซึ่งเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าว่าจ้างมา อาทิเช่น นายเรือ และตัวแทนทางการค้าซึ่งมีหน้าที่ต้องแจ้งให้นายจ้างของตนทราบถึงข้อเท็จจริงต่าง ๆ อันมีผลกระทบต่อทรัพย์สินซึ่งต้องการประกันภัย ถ้าหากว่าตัวแทนคนใดคนหนึ่งใดในกรณีที่มีหลายคนมิได้แจ้งข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญบางอย่าง ซึ่งในวิถิปกติของธุรกิจแล้วควรจะแจ้งให้ตัวการทราบในเวลาที่มีการทำสัญญาประกันภัยสัญญาประกันภัยดังกล่าวย่อมถูกบอกกล่าวจากผู้รับประกันภัยโดยเหตุที่มีการปกปิดข้อความจริง เพราะหากตัวแทนได้ทำหน้าที่ของเขาโดยครบถ้วนแล้ว ตัวการก็ควรจะสามารเปิดเผยข้อความจริง

⁹⁵ กิจนา ตรือนุรักษ์ "การไม่เปิดเผยข้อความจริงในสัญญาประกันภัย", หน้า 11.

⁹⁶ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average, Vol II, para 631.

ดังกล่าวได้ ดังนั้นกรณีดังกล่าวนี้จึงกล่าวได้ว่าความรู้ของตัวแทนเป็นความรู้ของตัวการด้วย⁹⁷ (the Knowledge of the agent is the principle)

สำหรับกรณีที่ผู้เอาประกันภัยทำสัญญาประกันภัยทางทะเลโดยผ่านนายหน้าประกันภัยหรือตัวแทนนี้ นายหน้าหรือตัวแทนดังกล่าวมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริง อันเป็นสาระสำคัญทุกอย่างแก่ผู้รับประกันภัยด้วย และไม่เพียงแต่จะต้องเปิดเผยข้อความจริงซึ่งได้รับแจ้งจากตัวการหรือผู้เอาประกันภัยเท่านั้น หากแต่ยังต้องเปิดเผยข้อเท็จจริงต่าง ๆ อันเป็นข้อสาระสำคัญซึ่งในวิถิปกติของธุรกิจควรเป็นที่รู้แก่เขารวมทั้งพฤติการณ์หรือข้อความจริงต่าง ๆ ซึ่งตัวการหรือผู้เอาประกันภัยควรจะได้แจ้งแก่เขาด้วย⁹⁸ รวมตลอดไปจนถึงพฤติการณ์อันเป็นสาระสำคัญทุกอย่างซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผย เว้นแต่ว่าพฤติการณ์ดังกล่าวผู้เอาประกันภัยรู้มาล่าช้าเกินกว่าที่จะแจ้งให้นายหน้าประกันภัยหรือตัวแทนของเขาทราบ⁹⁹ เช่น ตัวการสั่งให้นายหน้าประกันภัยทำสัญญาประกันภัยแทน และนายหน้าประกันภัยรู้ว่าเรือได้รับความเสียหายอย่างหนัก หรือสูญเสียชีวิตไปแล้วแต่ตัวการไม่รู้ นายหน้าประกันภัยมีหน้าที่ต้องแจ้งข้อเท็จจริงดังกล่าวนี้แก่ผู้รับประกันภัย ในทางกลับกันหากข้อเท็จจริงดังกล่าวนี้ตัวการทราบแต่เพียงฝ่ายเดียวรอดที่นายหน้าประกันภัยไม่ทราบก็ต้องถือว่านายหน้าประกันภัยทราบข้อเท็จจริงดังกล่าวด้วย เพราะกรณีดังกล่าวนี้เป็นพฤติการณ์ที่ตัวการควรที่จะได้แจ้งแก่เขา เว้นแต่จะไม่สามารถทำได้ก่อนที่สัญญาเกิดขึ้น เช่น รู้ข้อเท็จจริงมาภายหลังจากที่มีการตกลงทำสัญญากันแล้ว เป็นต้น

ส่วนเหตุผลที่ว่าทำไมจึงถือว่าความรู้ของนายหน้าประกันภัยหรือตัวแทนเป็นความรู้ของตัวการหรือผู้เอาประกันภัยด้วยนั้น ก่อนอื่นต้องเข้าใจเสียก่อนว่านายหน้าประกันภัยและตัวแทนประกันตามกฎหมายอังกฤษนั้น

⁹⁷ Ibid.

⁹⁸ Marine Insurance Act 1906, S.19(a).

⁹⁹ Ibid., S.19 (b).

มีความหมายไม่แตกต่างกัน ทั้งนายหน้าประกันภัยและตัวแทนต่างมีหน้าที่แนะนำธุรกิจประกันภัยให้ผู้เอาประกันภัยเข้าทำสัญญากับผู้รับประกันภัยจนสำเร็จ¹⁰⁰ แต่หากเป็นตัวแทนซึ่งได้รับการว่าจ้างหรืออยู่ในความควบคุมของผู้รับประกันภัยก็ย่อมเป็นตัวแทนของผู้รับประกันภัย ส่วนตัวแทนอื่น ๆ นั้นตามกฎหมายถือว่าเป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัย รวมทั้งนายหน้าของลอยด์ (Lloyd's broker) ด้วย¹⁰¹ ดังนั้นเมื่อตัวแทนหรือนายหน้าประกันภัยกระทำการแทนตัวการซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัย จึงอาจจะกล่าวได้ว่า การกระทำต่างๆ ของตัวแทนหรือนายหน้าตลอดจนเจตจำนงและความรู้ต่าง ๆ นั้นเป็นของตัวการผู้เอาประกันภัยด้วย¹⁰² ทั้งนี้ด้วยเหตุผล 2 ประการคือ ประการแรก เมื่อมีความสูญเสียเกิดขึ้นกับคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดหรือทั้งสองฝ่ายที่บริสุทธิ์จากการฉ้อฉลหรือประมาทเลินเล่อของบุคคลภายนอก ความสูญเสียดังกล่าวควรจะตกอยู่กับฝ่ายที่ว่าจ้าง หรือมอบหมายบุคคลภายนอกดังกล่าวเป็นเหตุให้เกิดการฉ้อฉลหรือประมาทเลินเล่อขึ้น ประการที่สองถ้าหากว่าตัวแทนสามารถปิดข้อความจริงได้โดยที่ไม่ทำให้ตัวการเสียหายแล้ว ตัวการก็ควรจะสั่งให้ตัวแทนไม่พูดถึงเรื่องดังกล่าว¹⁰³ หลักการที่ว่าความรู้ของตัวแทนถือว่าเป็นความรู้ของตัวการด้วยนี้มาจากหลักกฎหมายอังกฤษเรื่อง "Knowledge of agent imputed to principle" ซึ่งศาลฎีกาขุนนางวินิจฉัยไว้ในคดี Blackburn V. Vigors, 12 App. Cas. 531 ว่า "ถ้าหากตัวแทนซึ่งหน้าที่ของเขาในวิถีกติทางธุรกิจจะต้องแจ้งข้อมูลเกี่ยวกับสภาพของเรือและสินค้าให้ตัวการของเขาทราบละเอียดต่อหน้าที่ดังกล่าว และเจ้าของซึ่งไม่ได้รับข้อมูลอันเป็นสาระสำคัญได้ติดต่อกับผู้รับประกันภัยทำสัญญาประกันภัยขึ้น สัญญาดังกล่าวย่อมตกเป็นโมฆะด้วยเหตุที่มีการปิดข้อความจริงหรือการแถลงข้อ

¹⁰⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย, หน้า 160.

¹⁰¹ John Birds, Modern Insurance Law, 2nd ed, (London : sweet of Maxwell, 1988) , P.138.

¹⁰² Blackburn V. vigors, 12 App. Cas. 531.

¹⁰³ Gladstone V. King (1813) 1M & S.35.

ความเท็จ ผู้รับประกันย่อมสามารถจะสันนิษฐานได้ว่า โดยพื้นฐานของสัญญา ระหว่างเขาและผู้เอาประกันภัยนั้นฝ่ายหลังย่อมจะต้องแจ้งข้อเท็จจริง อันเป็นสาระสำคัญทุกอย่างซึ่งผู้เอาประกันภัยมีอยู่หรือในวิถิปกติทางธุรกิจควรจะได้อ่าน และฝ่ายหลังได้ดำเนินการที่จำเป็นโดยการว่าจ้างตัวแทนซึ่งมีความสามารถและซื่อสัตย์เพื่อให้ได้มาซึ่งข้อมูลต่าง ๆ เกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัยโดยผ่านวิถิปกติแห่งความรู้ที่ใช้กันอยู่ในโลกของธุรกิจการค้า" 104

แต่ปัญหาว่าจะถือเอาว่าความรู้ของตัวแทนเป็นความรู้ของตัวการทุกกรณีได้หรือไม่นั้น ในข้อนี้ศาลสภาขุนนางของอังกฤษเห็นว่า เฉพาะตัวแทนบางประเภทเท่านั้นที่ตกอยู่ภายใต้หลักดังกล่าว กล่าวคือจะต้องเป็นตัวแทนประเภทที่กระทำการแทนตัวการทุกอย่างซึ่งการทำของเขา ตลอดจนเจตจำนงและความรู้ที่ได้มาอาจกล่าวได้ว่าเป็นการกระทำ, เจตจำนง หรือความรู้ของตัวการ ส่วนตัวแทนประเภทอื่นซึ่งมีอำนาจจำกัดเฉพาะเรื่องนั้นย่อมไม่อาจถือได้ว่า ความรู้, เจตจำนงของตัวแทนดังกล่าวเป็นความรู้หรือเจตจำนงของตัวการได้ ตัวแทนซึ่งถือว่าความรู้ของเขาคือความรู้ของตัวการนั้นต้องเป็นบุคคลซึ่งตัวการประสงค์จะให้ข้อมูลเกี่ยวกับทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัย¹⁰⁵ อนึ่งหน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญนั้นนอกจากจะใช้กับผู้เอาประกันภัยและตัวแทนของผู้เอาประกันภัยแล้ว ยังใช้กับกรณีของผู้รับประกันภัยและตัวแทนของผู้รับประกันภัยด้วย อาทิเช่น ตัวผู้รับประกันภัยในขณะที่ลงนามในกรมธรรม์ประกันภัย ทราบว่าเรือซึ่งรับประกันภัยไว้ได้เดินทางมาถึงจุดหมายปลายทางแล้ว สัญญาประกันภัยดังกล่าวย่อมถูกบอกกล่าวได้ และผู้เอาประกันภัยอาจฟ้องผู้รับประกันภัยเพื่อเรียกคืนเบี้ยประกันภัยได้¹⁰⁶

¹⁰⁴ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average Vol. II., para 631.

¹⁰⁵ Ibid., para. 632.

¹⁰⁶ per Lord Mansfield in Carter V. Boehm (1766) 1 W. Bl. 593; 3 Burr. 1905.

ดังนั้นจึงอาจสรุปได้ว่าในสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้น ทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย ตลอดจนตัวแทนของทั้งสองฝ่ายซึ่งได้รับมอบหมายจากตัวการให้กระทำการต่าง ๆ แทน รวมทั้งได้รับข้อมูลเกี่ยวกับทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยต่างก็มีหน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญแก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง และในกรณีของตัวแทนนั้นความรู้ที่ตัวแทนรู้นั้นถือว่าตัวการได้รู้ด้วย

สำหรับตามกฎหมายไทยนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัยบทเบ็ดเสร็จทั่วไปบัญญัติเรื่องการเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริงไว้ในมาตรา 865 วรรคแรกว่า "ถ้าในเวลาทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็ดี หรือในกรณีประกันชีวิต บุคคลอันการชำระเงินยอมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของเขาก็ดี รู้อยู่แล้วละ เว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งอาจจะได้จูงใจผู้รับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีก หรือให้บอกัดไม่ยอมทำสัญญา หรือว่ารู้แล้วแถลงข้อความนั้นเป็นความเท็จไซ้ ท่านว่าสัญญานั้นเป็นโมฆียะ"

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า หน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริงและแถลงข้อความจริงนี้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยฝ่ายเดียว ไม่รวมถึงผู้รับประกันภัยด้วย ซึ่งต่างจากกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ ซึ่งบัญญัติให้หน้าที่ดังกล่าวนี้เป็นของผู้รับประกันภัยด้วย¹⁰⁷

ในส่วนของบุคคลผู้มีหน้าที่เปิดเผยข้อความจริงและแถลงข้อความจริงนั้น แม้ในกฎหมายไทยจะมีได้กล่าวถึงตัวแทนของผู้เอาประกันภัยด้วยก็ตาม แต่ก็ต้องนำหลักทั่วไปในเรื่องตัวแทนมาปรับใช้ในเรื่องการประกันภัยด้วย¹⁰⁸ กล่าวคือ หากเป็นตัวแทนซึ่งได้รับของอำนาจโดยถูกต้องสมบูรณ์ จะกระทำการใด ๆ ย่อมผูกพันตัวการ ดังนั้นตัวแทนของผู้เอาประกันภัยจึง

¹⁰⁷ Marine Insurance Act, 1906, S.17.

¹⁰⁸ กิจนา ตริอนุรักษ์. "การไม่เปิดเผยข้อความจริงในสัญญาประกันภัย", หน้า 55.

ต้องมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริง เสมือนผู้เป็นตัวการด้วย¹⁰⁹

ในส่วนของตัวแทนของผู้รับประกันภัยนั้น ก็ต้องพิจารณาอำนาจหน้าที่ของตัวแทนว่าได้รับมอบอำนาจมาแค่ไหน ตามปกติถ้าไม่ปรากฏข้อเท็จจริงเป็นอย่างอื่น ย่อมถือว่าตัวแทนนั้นเป็นบุคคลที่มีอำนาจรับทราบข้อความที่ผู้เอาประกันภัยจะเปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยทราบ และเป็นหน้าที่ของตัวแทนจะต้องถ่ายทอดข้อความตามหน้าที่นั้นให้ผู้รับประกันภัยทราบ ถ้าตัวแทนไม่ถ่ายทอดข้อความที่รู้มาโดยหน้าที่ หรือหากได้บอกให้ผู้รับประกันภัยทราบ แต่บอกผิดพลาด ไม่ตรงกับที่รับทราบมาก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็ต้องรับผิดชอบ¹¹⁰

2.1.2 สาละสำคัญของข้อความจริงที่ต้องเปิดเผย

ตามบทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 18(1) นั้นกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญต่อผู้รับประกันภัย ไม่เพียงแต่ข้อความจริงที่ตนรู้เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงข้อความจริงซึ่งตัวแทนของตนได้รู้มา และควรจะได้แจ้งให้ตนทราบแต่ไม่ได้แจ้ง รวมทั้งข้อความจริงในวิถิปกติของธุรกิจซึ่งควรจะเป็นที่ทราบแก่เขา แม้ว่าในความเป็นจริงแล้วข้อความจริงดังกล่าวเขาหรือลูกจ้างจะไม่ทราบมาก่อนก็ตาม อาทิเช่น ในคดี London General Insurance Co., Ltd. v. General Marine Underwriters' association, Ltd. โจทก์ซึ่งสุจริตเอาประกันภัยต่อสินค้าในเรือ SS. Vigo ซึ่งตนรับประกันภัยไว้กับจำเลย แต่ก่อนทาสัญญาประกันภัยได้ 2-3 ชั่วโมง ได้มีข่าวออกมาว่า เรือลำดังกล่าวเกิดไฟไหม้ และข่าวดังกล่าวได้มาถึงห้องของผู้พิจารณารับประกันภัยของโจทก์และจำเลยโดยเอกสารที่เรียกว่า "casualty slip" ซึ่งเป็นเอกสารที่ Lloyd's ได้ออกและเวียนนำให้กับผู้เป็นสมาชิกทราบเป็นปกติ แต่ไม่มีใครในที่ทำงานของ

¹⁰⁹ เรื่องเดียวกัน.

¹¹⁰ ศาสตราจารย์จิตติ ตังศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 39.

โจทก์และจำเลยสนใจกับข้ออ้างดังกล่าว จำเลยจึงได้ทำสัญญารับประกันภัยต่อไว้ ต่อมาโจทก์เรียกร้องให้จำเลยชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยต่อ ศาลอุทธรณ์ตัดสินว่าข้ออ้างที่ปรากฏอยู่ในเอกสารดังกล่าวนี้เป็นเหตุการณ์ซึ่งโดยวิधिปกติแล้วของการประกอบธุรกิจแล้วโจทก์ควรจะรู้ดังนั้นจึงถือว่าโจทก์ได้ทราบข้อความจริงดังกล่าวแล้ว จึงไม่มีสิทธิขอให้จำเลยชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์¹¹¹

ส่วนมาตรฐานที่ใช้วัดว่ากรณีใดเป็นข้อความจริงซึ่งผู้เอาประกันภัยควรจะรู้นั้น Arnould เห็นว่าไม่ใช่เกณฑ์ผู้เอาประกันภัยฉลาดรอบคอบและมีเหตุผลซึ่งประกอบธุรกิจประเภทที่เกิดปัญหานั้น แต่ต้องใช้เกณฑ์ของผู้เอาประกันภัยซึ่งโดยปกติธรรมดาของการประกอบธุรกิจในลักษณะที่ดำเนินการอยู่เช่นนั้นควรจะรู้¹¹²

สำหรับปัญหาว่าจะใช้เกณฑ์ใดพิจารณาว่า กรณีใดเป็นข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญหรือไม่นั้น หากพิจารณาตามบทบัญญัติของกฎหมายแล้วจะเห็นว่ากฎหมายใช้คำว่า "ทุก ๆ เหตุการณ์เป็นข้อสาระสำคัญหากว่าจะมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยที่รอบคอบในการกำหนดเบี้ยประกันภัยหรือในการตัดสินใจว่าเขาจะรับเสี่ยงภัยนั้นหรือไม่"¹¹³ ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า ข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญ ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยแก่ผู้รับประกันภัยนั้นจะต้องมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยที่มีความฉลาดรอบคอบ (prudent insurer) โดยพิจารณาจาก 2 จุดคือ ประการแรกผู้รับประกันภัยจะรับเสี่ยงภัยนั้นหรือไม่ และประการที่สองเขาจะรับเสี่ยงภัยด้วยอัตราเบี้ยประกันภัยเท่าใด และในการพิจารณาว่าข้อความจริงใดเป็นข้อสาระสำคัญที่ต้องเปิดเผยนั้นก็มิได้พิจารณาจากความคิดเห็นของผู้รับประกันภัยรายใดรายหนึ่ง

¹¹¹ [1920] 3K.B.23; [1921] 1 K.B. 104.

¹¹² Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average Vol.II, para 640.

¹¹³ Marine Insurance Act 1907, s.18 (2).

หากแต่พิจารณาจากผู้รับประกันภัยซึ่งฉลาดและมีประสบการณ์ และประกอบธุรกิจ
 ในตลาดประกันภัยในขณะนั้น (the more experienced and intelligent
 insurers carrying on business in that market at that
 time)¹¹⁴ ดังนั้นผู้รับประกันภัยที่ฉลาดรอบคอบก็คือบุคคลที่มีลักษณะเช่นเดียวกัน
 กับผู้รับประกันภัยที่ดีที่สุดซึ่งมีอยู่ในตลาดประกันภัยในเวลาและสถานที่ที่มีการเสี่ยงภัย¹¹⁵
 ส่วนคำว่า " มีอิทธิพล " หรือ " influence " ในมาตรา 18(2) นั้น หมาย-
 ความว่า การเปิดเผยข้อความจริงซึ่งอาจจะมีผลกระทบต่อการก่อความคิดของผู้
 รับประกันภัยและกระบวนการในการตัดสินใจเกี่ยวกับสิ่งที่กฎหมายกำหนดไว้ในอนุ-
 มาตราดังกล่าว¹¹⁶ ซึ่งก็คือการกำหนดเบี้ยประกันภัยหรือการตัดสินใจว่าจะรับ
 เสี่ยงภัยหรือไม่นั่นเอง

สำหรับตามกฎหมายไทยนั้น เนื่องจากกฎหมายมิ
 ได้กำหนดเรื่องนี้ไว้จึงเป็นเรื่องที่อาศัยความเห็นเป็นหลัก สำหรับความเห็นของ
 ศาลนั้น ศาลฎีกาได้ตัดสินไว้ในคำพิพากษาฎีกาที่ 2278/2517 ให้ถือเอาความ
 เห็นของวิญญูชนทั่วไปเป็นหลัก ส่วนในทางตารานั้นก็มีความเห็นเป็นหลายแนวซึ่ง
 ยังไม่เป็นที่ยุติ

ส่วนปัญหาว่าข้อความจริงใดเป็นข้อความจริงอัน
 เป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่เป็นข้อสาระสำคัญนั้น เป็นปัญหาข้อเท็จจริงซึ่งจะต้อง

¹¹⁴Atkin J. In Associated Oil Carrier Ltd V. Union
 Insurance Society of Canton Ltd [1917] 2KB 184 (CA) p.191.

¹¹⁵Lakshman Marasinghe, Contract of sale in Inter-
 national Trade law, PP.339-340.

¹¹⁶Container Transport International Inc. and
 Reliance Group Inc. V. Oceanus Mutual Underwriting Association
 (Bermuda) Ltd [1984] 1Lloyd's Rep 476 at 492, CA, Per Kerr
 LJ).

พิจารณาเป็นกรณีไป¹¹⁷ ดังแนววินิจฉัยของศาลอังกฤษที่ถือว่าเป็นข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญของกรณีการประกันภัยสินค้า อาทิเช่น มูลค่าสินค้าที่เอาประกันภัยเกินกว่าราคาจริง สินค้าราคาเพียง 970 ปอนด์ แต่ผู้เอาประกันภัยอ้างว่า 2,800 ปอนด์¹¹⁸ สภาพของสินค้าในกรณีที่เป็นสินค้าอันตรายหรือสินค้าภาชนะเคลือบ (enamelware) ซึ่งระบุไว้ว่าบรรจุอยู่ในลังไม้ แต่ความจริงบรรจุอยู่ในกล่องกระดาษ มีการปรับสภาพโดยการทาสีใหม่และเป็นสินค้าที่เหลือนสต็อกซึ่งรับเหมามาในราคาถูก¹¹⁹ สินค้าซึ่งบรรจุมาบนดาตฟ้าเรือ¹²⁰ ท่าเรือที่มีการบรรจุทุกสินค้าลงเรือ¹²¹ เป็นต้น ส่วนกรณีของประกันภัยตัวเรือนั้น ข้อความจริงที่ถือว่าเป็นข้อสาระสำคัญ อาทิเช่น วันที่เรือพร้อมที่ออกเดินทาง¹²² วันที่เรือออกเดินทางแต่คำพิพากษาศมัยหลัง ๆ ตัดสินว่าวันที่เรือออกเดินทางจะถือว่าเป็นข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่นั้นต้องพิจารณาจากพฤติการณ์ต่าง ๆ เป็นกรณีไป ข้อเท็จจริงที่ว่าเรือได้เกยตื้นและรั่ว¹²³ ประวัติของเรือซึ่งเอาประกันภัยซึ่งเคยใช้เป็นเรือลาดตระเวนมาก่อน¹²⁴ คำสั่งพิเศษซึ่งทำให้เรือต้อง

¹¹⁷ Marine Insurance Act 1906, s. 18(4).

¹¹⁸ Ionides V. Pender (1874) LR 9 QB.531.

¹¹⁹ Liberian Insurance Agency V. Mosse [1977] 2 Lloyd's Rep 442, QBD.

¹²⁰ Alluvials Mining Machinery Co V. Starr (1922) 10 LIL Rep.96, KBD.

¹²¹ Hodgson V. Richardson (1764) 1 W.BI. 463.

¹²² McAndrew V. Bell (1795) 1 Esp 373.

¹²³ Russell V Thornton (1860) 6H&N 140.

¹²⁴ Bates V. Hewitt (1867) LR 2 QB 595.

แล่นเบี่ยงเบนจากเส้นทางปกติ¹²⁵ เรือไม่อยู่ในสภาพซึ่งสามารถเดินทะเลได้¹²⁶ หรือมูลค่าของเรือที่เอาประกันสูงกว่ามูลค่าจริง¹²⁷ เป็นต้น

ส่วนกรณีที่ไม่ถือว่าเป็นข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญ กรณีของการประกันภัยสินค้า อาทิเช่น กรณีที่เคยถูกผู้รับประกันภัยรายอื่น ปฏิเสธไม่รับประกันภัยมาก่อน¹²⁸ ซึ่งหลักานเรื่องนี้ต่างจากกรณีการประกันภัยชนิดอื่น ซึ่งถือว่าเป็นข้อสาระสำคัญ หรือกรณีสภาพของสินค้าซึ่งได้บรรทุกลงเรือ หรือตั้งใจจะบรรทุกลงเรือ ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้ Arnould เห็นว่าน่าจะต้องพิจารณาเป็นกรณีไป จะวางหลักแน่นอนไม่ได้ ศาลอังกฤษเองก็เคยวินิจฉัยว่าไม่ถือเป็นข้อสาระสำคัญ อาทิเช่น ในกรณีของการประกันภัยแม่พิมพ์เหล็ก (steel injection mould) ซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่ได้แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบว่าไม่มีการบรรจุหีบห่อที่แข็งแรงเพียงพอหรือเป็นสินค้าชำแล้ว¹²⁹ หรือประวัติของสินค้าว่าไม่เหมาะสมกับสภาวะปัจจุบัน¹³⁰ ส่วนในกรณีของการประกันภัยตัวเรือที่ถือว่าเป็นข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญ มีอาทิ ข้อเท็จจริงที่ว่านายเรือลาที่เอา

¹²⁵ *Middlewood V. Blakes* (1797) 7 Term Rep. 162.

¹²⁶ *Gulfstream Cargo Ltd. V. Reliance Insurance Co* : The papoose [1971] 1 Lloyd's Rep 178 (US Court of Appeals 5th Cir).

¹²⁷ *Piper V. Royal Exchange Assurance* (1932) 44 LIL Rep 103, KBD.

¹²⁸ *Glasgow Assurance Corpn Ltd V. William Symondson & Co* (1911) 104 LT 254 ; *North British Fishing Boat Insurance Co. Ltd. V. Starr* (1922) 13 LIL Rep 206, KBD.

¹²⁹ *Berger and Light Diffusers Pty Ltd V. Pollock* [1973] 2 Lloyd's Rep 442, QBD.

¹³⁰ *Ibid.*, p.465.

ประกันภัยไม่เคยออกทะเลมา 20 ปี และเคยสูญเสียชีวิตมาแล้ว¹³¹ หรือการที่เรือซึ่งเอาประกันภัยเคยถูกผู้รับประกันภัยรายอื่นปฏิเสธไม่รับประกันภัยมาแล้ว¹³² เป็นต้น

2.1.3 ข้อความจริงที่ไม่ต้องเปิดเผย

ตามบทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 บัญญัติถึงกรณีซึ่งไม่ต้องเปิดเผยข้อความจริงไว้ ดังนี้

มาตรา 18(3) เมื่อไม่มีการสอบถามพฤติการณ์ต่าง ๆ ต่อไปนี้ ไม่จำเป็นต้องเปิดเผย

(ก) พฤติการณ์ใด ๆ ซึ่งทำให้การเสี่ยงภัยลดลง

(ข) พฤติการณ์ใด ๆ ซึ่งเป็นที่รู้จักหรือถูก

สันนิษฐานว่าเป็นที่รู้จักของผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยได้รับการสันนิษฐานว่ารู้เรื่องต่าง ๆ ซึ่งเป็นที่รู้จักอยู่ทั่วไปหรือเป็นความรู้ทั่วไป และเรื่องต่าง ๆ ในวิถีปกติของธุรกิจของเขา เช่นนั้นควรจะรู้

(ค) พฤติการณ์ใด ๆ ซึ่งผู้รับประกันภัยสละสิทธิที่จะต้องการรู้

(ง) พฤติการณ์ใด ๆ ซึ่งไม่จำเป็นต้องเปิดเผย เพราะเหตุว่ามีการรับรอง โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายไว้

โดยอาจแยกพิจารณาถึงข้อความจริง ซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่มีหน้าที่ต้องเปิดเผยขณะทำสัญญาประกันภัยได้ดังนี้

- 1) ข้อความจริงซึ่งทำให้การเสี่ยงภัยลดลง หลักที่ว่าผู้เอาประกันภัยไม่ต้องเปิดเผยข้อ

¹³¹Thames and Mersey Marine Insurance Co, Ltd V. Gunford Ship Co, Ltd [1911] AC 529, HL.

¹³²North British Fishing Boat Insurance Co, Ltd V. Starr (1922) 13 LIL Rep 206, KBD.

ตามจริงซึ่งทำให้การเสี่ยงภัยลดลงนี้ มีที่มาจากคำพิพากษาในคดี Carter v. Boehm (1766) ซึ่งลอร์ด Mansfield กล่าวไว้ว่า "ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องเปิดเผยสิ่งที่ทำให้ภัยที่ตกลงกันไว้ลดลง และเป็นที่เข้าใจว่าจะดำเนินต่อไปโดยข้อกำหนดอันชัดแจ้งในกรมธรรม์"¹³³ ส่วนสาเหตุที่ไม่ต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบนั้น คงเป็นเพราะว่าไม่มีผลทำให้การเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยเพิ่มขึ้น

2) ข้อความจริงซึ่งเป็นที่รู้หรือสันนิษฐานว่าเป็นที่รู้แก่ผู้รับประกันภัย

โดยปกติแล้วผู้รับประกันภัยจะถูกสันนิษฐานว่ามีความคุ้นเคยกับสิ่งซึ่งเป็นที่รู้กันอยู่ทั่วไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งเกี่ยวกับธรรมเนียมประเพณีทางการค้าทั่ว ๆ ไปอยู่แล้ว ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจึงไม่มีหน้าที่ต้องเปิดเผยสิ่งดังกล่าวให้ผู้รับประกันภัยทราบอีก ซึ่งข้อเท็จจริงที่ถือว่าผู้รับประกันภัยรู้หรือสันนิษฐานว่ารู้นั้นได้แก่กรณีดังต่อไปนี้

ก. วิธีการบรรทุกสินค้าลงเรือ ณ ท่าเรือที่ระบุไว้ในกรมธรรม์¹³⁴

ข. วิธีการขนถ่ายสินค้าลงจากเรือ ณ ท่าเรือจุดหมายปลายทาง¹³⁵

ค. การจัดวางสินค้าบนดาดฟ้าเรือในบางกรณีซึ่งเป็นไปตามประเพณีทางการค้า¹³⁶

ง. สภาพทั่วไปและพฤติการณ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการค้า ซึ่งเกี่ยวข้องกับกรมธรรม์ประกันภัย¹³⁷

¹³³ E.R. Hardy Ivamy, Marine Insurance p.46

¹³⁴ Maxon v Atkins (1812) 3 Camp 200.

¹³⁵ Stewart V. Bell (1821) 5B&Ald 238.

¹³⁶ Da Costa V. Edmunds (1815) 4 Camp 142.

¹³⁷ North British Fishing boat Insurance Co, Ltd. V. Starr (1922) 13 LIL Rep.206.

จ. เส้นทางเดินเรือตามปกติ
แต่ในกรณีที่มีการปฏิบัติที่แตกต่างไปจาก
ปกติประเพณีที่ปฏิบัติกันอยู่ ผู้เอาประกันภัยก็มีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงดัง
กล่าวให้ผู้รับประกันภัยทราบ

3) ข้อความจริงซึ่งผู้รับประกันภัยได้สละสิทธิที่จะรู้
ข้อยกเว้นเรื่องข้อความจริงซึ่งผู้รับประกัน
ภัยได้สละสิทธิที่จะรู้นี้มีที่มาจากคำตัดสินของ ลอร์ด Mansfield ในคดี Carter
V. Boehm (1766) เช่นเดียวกัน และได้นำมาประมวลไว้ใน Marine
Insurance Act 1906 มาตรา 18(3)(c) ยกตัวอย่างกรณีเช่นเมื่อกรมธรรม์
ประกันภัยตัวเรือระบุไว้ว่า เอาประกันภัยที่และจาก (at and from) สถานที่
ใดที่หนึ่ง หรือระบุข้อความไม่ว่าจะเกิดความสูญเสียชีวิตหรือไม่ก็ตาม (lost
or not lost) ก็ไม่จำเป็นที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ
ว่า โดยข้อเท็จจริงแล้วเรือได้ออกเดินทางก่อนที่กรมธรรม์มีผลบังคับ เพราะหาก
ผู้รับประกันภัยต้องการทราบข้อความจริงในจุดนี้ เขาก็ควรจะสอบถามจากผู้เอา
ประกันภัยเอง¹³⁸ และในการประกันภัยซึ่งระบุไว้ว่า "ที่ และ จาก" ทำเรือใดนั้น
ก็ไม่ได้แสดงให้เห็นโดยปริยายว่า ขณะนั้นเรือได้จอดอยู่ ณ ที่ดังกล่าวแล้ว
ดังนั้นผลที่ตามมาก็คือ ข้อเท็จจริงที่ว่าเรือมิได้อยู่ ณ สถานที่ดังกล่าวในขณะนั้นจึง
ไม่ใช่ว่าสิ่งที่จะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ แต่ข้อความจริงที่ว่า เรือจะต้องไป
ที่ท่าเรือดังกล่าวภายในระยะเวลาอันควรย่อมเป็นข้อความจริงโดยปริยาย ซึ่ง
หากเรือจะต้องไปถึงท่าที่กำหนดไว้ในวันล่าช้าเกินกว่าเวลาอันควร ผู้เอาประกันภัย
ก็จะต้องแจ้งข้อความจริงดังกล่าวให้ผู้รับประกันภัยทราบ มิฉะนั้นผู้รับประกันภัย
ย่อมมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้¹³⁹

ในส่วนองความเห็นของศาลเกี่ยวกับกรณี
ผู้รับประกันภัยสละสิทธิที่จะรู้ข้อความจริงนั้น ศาลอังกฤษเคยตัดสินไว้หลายกรณี

¹³⁸Fort V. Lee (1811) 3 Taunt. 381.

¹³⁹Marine Insurance Act 1906, S.42.

อาทิเช่น กรณีการประกันภัยตัวเรือซึ่งผู้เอาประกันภัยแจ้งให้ทราบว่า ได้ให้ผู้อื่น
 เข้าไป (charter) นั้น หากผู้รับประกันภัยประสงค์จะทราบรายละเอียดของ
 สัญญาเช่าเรือก็ต้องถามเอาจากผู้เอาประกันภัยเอง¹⁴⁰ หรือในกรณีที่สัญญา
 ประกันภัยระบุไว้ว่า "seaworthiness admitted" แต่ปรากฏว่าคาดฟ้าเรือ
 ได้รับความเสียหายระหว่างเดินทาง และผู้เอาประกันภัยเรียกร้องให้ผู้รับประกัน
 ภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทน ศาลอุทธรณ์พิพากษาว่าการที่ผู้รับประกันภัยใช้ข้อความ
 ว่า "seaworthiness admitted" นั้น เป็นการสละหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย
 ในการเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับความมั่นคงแข็งแรงของเรือแล้ว¹⁴¹ เป็นต้น

4) ข้อความจริงซึ่งไม่จำเป็นต้องเปิดเผยอันเนื่อง
 มาจากมีการรับรองโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย

ในสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้นมีข้อเท็จจริง
 บางประการซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัด ซึ่งเรียกว่าคำ
 รับรอง (Warranties) ซึ่งมีทั้งกรณีที่เป็นคำรับรองโดยชัดแจ้ง และคำรับรอง
 โดยปริยาย หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรองดังกล่าว ผู้รับประกันภัย
 ย่อมจะหลุดพ้นจากความรับผิดชอบดังกล่าวได้ อาทิเช่น กรณีกรมธรรม์ประกันภัยกำหนด
 เส้นทางของเรือ ซึ่ง Marine Insurance Act 1906 มาตรา 39(1)
 กำหนดไว้ว่า ในขณะที่เริ่มออกเดินทาง เรือจะต้องมีสภาพพร้อมในการเดินทะเล
 ได้ ดังนั้นหากปรากฏว่าขณะเริ่มออกเดินทางเรือไม่อยู่ในสภาพที่จะสามารถเดิน
 ทะเลได้ ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบตามบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น

สำหรับตามกฎหมายไทยนั้น ไม่มีบทบัญญัติ
 ของกฎหมายระบุไว้ว่า ข้อความจริงใดที่ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องเปิดเผย อย่างไรก็ตาม
 ผู้เขียนมีความเห็นว่าข้อยกเว้นตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 18(3) ของ

¹⁴⁰ Asfar & Co V. Blundell [1895] 2QB 196.

¹⁴¹ Cantiere Meccanico Brindisino V. Janson [1912]

Marine Insurance 1906 น่าจะสามารถนำมาประกอบการพิจารณา และปรับใช้ตามกฎหมายไทยได้ เพราะเป็นเหตุการณ์ที่ไม่มีผลต่อการเสี่ยงภัย

2.1.4 ระยะเวลาที่ต้องเปิดเผยข้อความจริง

หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเปิดเผยข้อความจริง

ความจริงในข้อสาระสำคัญสิ้นสุดลงเมื่อได้มีการทำสัญญาประกันภัยขึ้นหรือกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญต่อผู้เอาประกันภัยก่อนการทำสัญญาเกิดขึ้น¹⁴² ส่วนปัญหาว่าสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นเมื่อใดนั้น ตามบทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 21 ให้ความเห็นว่าสัญญาเกิดขึ้นเมื่อคำเสนอของผู้เอาประกันภัยได้รับการยอมรับจากผู้รับประกันภัยแล้ว ทั้งนี้ไม่ว่าจะได้มีการออกกรมธรรม์แล้วหรือไม่ก็ตาม และภายหลังจากที่สัญญาประกันภัยเกิดขึ้นแล้ว แม้ว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดหรือทั้งสองฝ่ายจะทราบข้อความจริง อันเป็นสาระสำคัญใดก็ตาม ก็ไม่จำเป็นต้องแจ้งให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบ แม้ว่าจะยังไม่มีมีการออกกรมธรรม์ประกันภัยตามเอกสารใบสลิบก็ตาม อนึ่งหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญนี้ ไม่เพียงแต่มีเฉพาะกรณีการทำสัญญาประกันภัยครั้งแรกเท่านั้น หากแต่ยังรวมถึงการเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญซึ่งเกิดขึ้นใหม่ทุกครั้งที่มีการต่อกรมธรรม์ใหม่¹⁴³ หรือในกรณีของกรมธรรม์ลอย (floating policy) หรือกรมธรรม์คุ้มครองเปิด (open covers) การที่ผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ดังกล่าวแล้วก็ตาม ไม่ทำให้หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญซึ่งทราบมาภายหลังออกกรมธรรม์หมดไปด้วย¹⁴⁴

¹⁴² Marine Insurance Act 1906, S.18(1).

¹⁴³ Lambert V Co-operative Insurance Society Ltd.
C.A. [1975] 2 Lloyd's Rep. 485.

¹⁴⁴ Berger and Light Diffusers Pty. Ltd. V. Pollock
[1973] 2 Lloyd's Rep. 442.

มีข้อสังเกตเกี่ยวกับกรมธรรม์ประกันภัยใน สัญญาประกันภัยทางทะเลว่า ตาม Marine Insurance Act 1906 นั้น ถือ เครื่องครัดว่ากรมธรรม์ประกันภัยนั้นเป็นหลักฐานเพียงอย่างเดียวของสัญญาประกัน ภัยทางทะเลที่สามารถรับฟัง เป็นพยานหลักฐานในคดีได้ ดังนั้นหากผู้รับประกันภัย ไม่ยอมออกกรมธรรม์ประกันภัยให้กับผู้เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยสามารถฟ้อง บังคับให้ออกกรมธรรม์ให้ได้ ดังที่เคยเกิดขึ้นในศาล Canadian Federal Court ของแคนาดา ในคดี Green Forest Lumber Ltd. V. General Security Insurance Co. of Canada¹⁴⁵

2.1.5 ผลของการไม่เปิดเผยข้อความจริง

การที่ผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริงอัน เป็นข้อสาระสำคัญก่อนสัญญาเกิดขึ้น ย่อมมีผลทำให้สัญญาประกันภัยอาจถูกผู้รับ ประกันภัยบอกล้างได้¹⁴⁶ แต่ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเลือกที่จะบอกล้างสัญญาและคืน เบี้ยประกันภัย หรือยังคงเก็บเบี้ยประกันภัยไว้ และให้สัญญามีผลบังคับต่อไปก็ได้ หากผู้รับประกันภัยบอกล้างสัญญาถือว่ากรมธรรม์ประกันภัยเป็นโรมณะตั้งแต่แรก (ab initio) ผลของการบอกล้างย้อนหลังขึ้นไปขณะทำสัญญา ผู้รับประกันภัย ต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้กับผู้เอาประกันภัย และหากมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ก่อนมีการบอกล้างสัญญา ก็ต้องมีการชำระคืนให้ผู้รับประกันภัยด้วย

ปัญหาที่จะต้องพิจารณาประการต่อมาก็คือ ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้สิทธิในการบอกล้างสัญญาให้ตกเป็นโรมณะ หรือรับรองให้ สัญญามีผลบังคับต่อไปภายในระยะเวลาเท่าใด ในเรื่องนี้ Marine Insurance Act 1906 มิได้บัญญัติเอาไว้ เพราะคดีส่วนใหญ่ที่เกิดขึ้นมักจะเป็นกรณีที่มีการ บกปิดข้อความจริงเพ็งถูกค้นพบภายหลังจากเกิดความสูญเสีย หรือการเดินทางสิ้นสุดลงแล้ว จึงทำให้ปัญหาดังกล่าวไม่มีความสำคัญทางปฏิบัติและไม่เคยเกิดขึ้น

¹⁴⁵ [1977] 2 FC 351.

¹⁴⁶ Marine Insurance Act 1906, S.18(1).

อย่างไรก็ตามหากผู้รับประกันภัยตรวจพบข้อความจริงดังกล่าวก่อนสิ้นสุดระยะเวลาของสัญญา หรือก่อนการเดินทางของเรือสิ้นสุดลงแล้ว ย่อมจะส่งผลแตกต่างแก่ผู้เอาประกันภัยเป็นอย่างมาก แต่ก็ยังไม่มีคำพิพากษาในคดีประกันภัยทางทะเลตัดสินในปัญหาดังกล่าวว่าผู้รับประกันภัยจะต้องเลือกที่จะใช้สิทธิบอกล้างหรือรับรองสัญญาภายในระยะเวลาอันสมควร (reasonable time) หรือไม่ หรือเขามีสิทธิที่จะบอกล้างเมื่อใดก็ได้หากไม่ได้กระทำการใดอันเป็นการรับรองสัญญา หรือเป็นการกระทบกระเทือนสิทธิของบุคคลภายนอก หรือผู้เอาประกันภัยได้เปลี่ยนแปลงสถานะของเขาโดยเชื่อว่าสัญญายังมีผลบังคับอยู่ ซึ่งในปัญหานี้มีนักกฎหมายยังมีความเห็นที่แตกกันอยู่กล่าวคือ

ฝ่ายแรก มีความเห็นว่า ผู้รับประกันภัยสามารถบอกล้างสัญญาเมื่อใดก็ได้ เว้นแต่ฝ่ายที่มีสิทธิบอกล้างสัญญาจะเลือกที่จะรับรองให้มีผลบังคับต่อไป หรือจะเป็นการกระทบกระเทือนสิทธิของบุคคลภายนอกหรือคู่สัญญาอีกฝ่ายมีเหตุอันควรเชื่อว่า สัญญายังคงอยู่และมีผลผูกพันและได้กระทำการบางอย่างอันมีผลเป็นการเปลี่ยนแปลงสถานะของตน¹⁴⁷

ฝ่ายที่สอง เห็นว่าผู้รับประกันภัยจะต้องเลือกใช้สิทธิที่จะบอกล้างหรือรับรองสัญญาประกันภัยให้มีผลบังคับต่อไปในระยะเวลา

อย่างไรก็ตามผู้รับประกันภัยไม่อาจอ้างเหตุการณ์ปกปิดข้อความจริงเพื่อบอกล้างสัญญาได้อีกต่อไป หากปรากฏว่ามีเหตุการณ์ต่าง ๆ เหล่านี้เกิดขึ้น อาทิเช่น มีการแสดงออกอย่างชัดเจนในการรับรองกรมธรรม์ประกันภัยโดยรู้อยู่แล้วว่าสามารถบอกล้างสัญญาได้ หรือแสดงการรับรองโดยการอันสมควร¹⁴⁸ โดยอ้างคำพิพากษา คดี Morris V. Universal Marine

¹⁴⁷ Lord Hailsham of St. Marylebone, Halsbury's Law of England, Vol.25, para.247; Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance, P.353.

¹⁴⁸ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average, Vol.II, para. 584.

Insurance Co. (1872-73) ของศาล Exchequer รับผิดชอบต่ออีก¹⁴⁹ หรือมีการสั่งการต่าง ๆ เกี่ยวกับวิธีเอาประกันภัยในสัญญาประกันภัย เป็นต้น

สำหรับกรณีของกฎหมายไทยนั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 865 บัญญัติให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆียะ และอาจถูกบอกล้างให้ตกเป็นโมฆะตั้งแต่แรกได้เช่นเดียวกับกรณีพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษ

ส่วนกรณีว่าผู้รับประกันภัยจะต้องใช้สิทธิในการบอกล้างภายในระยะเวลาเท่าใดนั้น มีบัญญัติไว้ในมาตรา 865 วรรคสองว่า ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้สิทธิบอกล้างเสียหายในการกำหนดเดือนหนึ่งนับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยทราบมูลอันอาจจะบอกล้างได้ หรือภายในห้าปีนับแต่วันที่สัญญา หากพ้นกำหนดที่ว่านี้แล้วสิทธิในการบอกล้างเป็นอันระงับสิ้นไป ดังนั้นบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์นี้จึงมีความชัดเจนไม่ก่อให้เกิดปัญหาการตีความเช่นกรณีของประเทศอังกฤษ

2.2 การแถลงข้อความจริง (Representation)

การแถลงข้อความจริง หมายถึง ข้อแถลงด้วยวาจา หรือลายลักษณ์อักษรซึ่งผู้เอาประกันภัยกระทำต่อผู้รับประกันภัยก่อนหรือในขณะที่ทำสัญญา เกี่ยวกับการมีอยู่ของข้อเท็จจริงบางอย่าง หรือสภาพของข้อเท็จจริงซึ่งจะเป็นการจูงใจผู้รับประกันภัยให้พร้อมที่จะรับเสี่ยงภัย โดยการลดประมาณการที่ตั้งไว้ลง¹⁵⁰

การแถลงข้อความจริงนี้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องแถลงต่อผู้รับประกันภัยในระหว่างเจรจาทำสัญญาประกันภัยจนกระทั่งมีการตกลงทำสัญญากันขึ้น โดยการแถลงข้อความจริงนี้อาจจะเกิดขึ้นจากตัวผู้เอาประกัน

¹⁴⁹ Holdworth V. Lancashire & Yorkshire Ins. Co. (1907) 23 T.L.R. 521.

¹⁵⁰ E.R. Hardy Ivamy, Marine Insurance, P.71

ภัยเป็นผู้แถลงเอง หรือจากการตอบคำถามของผู้รับประกันภัยก็ได้¹⁵¹ หน้าที่ของ
ผู้เอาประกันภัยดังกล่าวมานี้ ยังรวมถึงกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมอบหมายให้นายหน้า
หรือตัวแทนเป็นผู้เอาประกันภัยแทนด้วย โดยในกรณีดังกล่าวผู้เอาประกันภัยจะ
ต้องรับผิดชอบต่อการแถลงข้อความจริงของนายหน้าของตน รวมทั้งข้อความจริงที่
ตัวแทนของตนได้แจ้งให้นายหน้าทราบหรือได้แจ้งให้ตนทราบ และตนได้แจ้งให้
นายหน้าทราบอีกต่อหนึ่ง และได้มีการแถลงข้อความจริงดังกล่าวต่อผู้รับประกันภัย¹⁵²

2.2.1 สาธารณประโยชน์ของการแถลงข้อความจริง

บทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906
มาตรา 20(1) บัญญัติไว้ว่า "การแถลงข้อความทุกอย่างที่เป็นข้อสาระสำคัญที่
ผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของเขาได้กระทำต่อผู้รับประกันภัยระหว่างการเจรจา
เพื่อทำสัญญา และก่อนที่สัญญานั้นจะได้กระทำขึ้นต้องเป็นความจริง หากไม่เป็น
ความจริงผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญานั้นได้"

หากพิจารณาตามบทบัญญัตินี้ดังกล่าว จะเห็นได้ว่า
การแถลงข้อความที่ไม่เป็นความจริง หรือการแถลงข้อความเท็จต่อผู้รับประกัน
ภัยที่จะทำให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกล้างสัญญาได้นั้นจะต้องเป็นการแถลงข้อความ
ที่เป็นข้อสาระสำคัญเท่านั้น กล่าวคือ จะต้องเป็นข้อความซึ่งมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ
ของผู้รับประกันภัยซึ่งฉลาดรอบคอบในการกำหนดเบี้ยประกันภัย หรือในการพิจารณา
ว่าเขาจะรับความเสี่ยงภัยนั้นหรือไม่¹⁵³ ซึ่งเรียกการแถลงข้อความนั้นว่าการ
แถลงข้อความสาระสำคัญ (Material representation) การแถลงข้อความ
เท็จในข้อสาระสำคัญ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นเพราะความสำคัญผิด ความไม่รู้หรือเป็น
อุบัติเหตุ ไม่ว่าจะเกิดขึ้นโดยบริสุทธิ์ใจหรือไม่ก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็สามารถบอก

¹⁵¹ Ibid.

¹⁵² Ibid.

¹⁵³ Marine Insurance Act 1906, S.20(2).

ล้างสัญญาได้ เช่นเดียวกับกรณีที่เกิดขึ้นจากเจตนาหลอกลวงของผู้เอาประกันภัย¹⁵⁴ ทั้งนี้ ภัยไม่ต้องคำนึงถึงความสูญเสียที่เกิดขึ้นนั้นจะเกี่ยวเนื่องกับข้อความจริงหรือพฤติการณ์ที่ได้แถลงข้อความเท็จนั้นหรือไม่¹⁵⁵

อย่างไรก็ตาม ในกรณีของการแถลงข้อความเท็จอันเกิดจากการตอบคำถามของผู้รับประกันภัย จะตกเป็นโรมมิยะทุกกรณีหรือไม่ นั้น เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 20(1) ของ Marine Insurance Act, 1906 ก็ไม่ปรากฏว่าได้มีการแยกแยะกรณีดังกล่าวไว้เป็นพิเศษแต่อย่างใด แต่จากความเห็นของ Phillips เห็นว่าปัญหาเรื่องที่ว่า การแถลงข้อความเท็จดังกล่าวเป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่นั้นไม่อาจหยิบยกขึ้นมาได้ หากเป็นกรณีซึ่งผู้เอาประกันภัยตอบคำถามของผู้รับประกันภัย ภัยเห็นว่าในการทำสัญญานั้นคู่สัญญาบ่อมมีสิทธิในการวินิจฉัยด้วยตนเองว่า กรณีใดเป็นข้อสาระสำคัญ และหากมีการสอบถามในเรื่องใดโดยเฉพาะ ก็บ่อมแสดงให้เห็นว่าเขาเห็นว่าข้อความจริงดังกล่าวเป็นข้อสาระสำคัญซึ่งผูกมัดคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งด้วย¹⁵⁶ ซึ่งความเห็นดังกล่าวนี้ ศาลอังกฤษได้ยอมรับและสนับสนุนโดยท่านผู้พิพากษา Esher M.R. ได้ตัดสินไว้ในคดี *The Bedouin*¹⁵⁷ ภัยกล่าวว่า "ถ้าเขา (ผู้เอาประกันภัย) ถูกถามโดยผู้รับประกันภัย ไม่ว่าจะ เป็นข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่ เขาต้องตอบด้วยความจริง ถ้าเขาตอบด้วยความเท็จ ด้วยเจตนาที่จะหลอกลวง แม้ว่าจะไม่เป็นข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญก็ทำให้กรมธรรม์ประกันภัยเสียไป"

¹⁵⁴ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average, Vol. II para 595.

¹⁵⁵ Ibid., para. 597.

¹⁵⁶ Ibid., para. 611.

¹⁵⁷ [1894] P. 1; 7 Asp. M. L. C. 391.

* "If he is asked a question—whether a material fact or not—by the underwriters, he must answer it truly. If he answer it falsely, with intent to deceive, though it may not be a material fact, it will vitiate the policy"

จากความเห็นและคำพิพากษาดังกล่าวข้างต้นจึงสรุปได้ว่า ในกรณีการแถลงข้อความเท็จอันเกิดจากการตอบคำถามของผู้รับประกันภัยนั้น หากผู้เอาประกันภัยมีเจตนาจะหลอกลวงผู้รับประกันภัย แม้ข้อความที่แถลงจะไม่ใช่ข้อสาระสำคัญ ก็อาจทำให้ถูกผู้รับประกันภัยบอกล้างสัญญาได้

สำหรับในส่วนของผู้เขียนนั้น ไม่เห็นด้วยกับความเห็นดังกล่าวข้างต้น เพราะหากจะถือเคร่งครัดว่าสิ่งใดซึ่งผู้รับประกันภัยถามแสดงว่าเป็นข้อความจริงที่เป็นข้อสาระสำคัญทุกกรณีก็อาจจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมกับผู้เอาประกันภัย เพราะปัญหาเรื่องข้อความจริงอันเป็นข้อสาระสำคัญนี้เป็นปัญหาข้อเท็จจริงซึ่งจะต้องพิจารณาพฤติการณ์ต่าง ๆ ประกอบกัน โดยจะต้องพิจารณาด้วยว่าผู้รับประกันภัยซึ่งมีความฉลาดรอบคอบ (prudent insurer) ในสถานการณ์เช่นนั้น เห็นว่าข้อแถลงดังกล่าวเป็นข้อสาระสำคัญด้วยหรือไม่ ส่วนการที่ผู้เอาประกันภัยแถลงข้อความเท็จโดยมีเจตนาหลอกลวงผู้รับประกันภัยนั้น หากจะถือว่าสัญญาประกันภัยตกเป็นโรมมิยะ ผู้รับประกันภัยสามารถบอกล้างได้ทุกกรณี ไม่ว่าจะ เป็นความเท็จในข้อสาระสำคัญหรือไม่ ผลที่ออกมาก็ย่อมจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยเช่นเดียวกัน ซึ่งก็ดูเหมือนว่าปัญหานี้กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษยังหาทางออกที่พอดีไม่ได้ สำหรับกรณีดังกล่าวหากเกิดขึ้นในศาลไทย ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะนำบทบัญญัติเรื่องกลั่นแกล้งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 159 มาปรับแก้คดีดังกล่าว คือ หากผู้เอาประกันภัยแถลงข้อความเท็จ แต่ข้อความเท็จดังกล่าวไม่ใช่ข้อสาระสำคัญก็น่าจะเข้ากรณีกลั่นแกล้งไม่ถึงขนาดจึงหาทำให้สัญญาประกันภัยต้องตกเป็นโรมมิยะไม่¹⁵⁸

ปัญหาซึ่งควรพิจารณาต่อไปก็คือ การแถลงข้อความเท็จของผู้เอาประกันภัยในสิ่งที่เป็นความคาดหวังในอนาคต หรือความเชื่อหรือที่เรียกว่า promissory representation นั้น จะตกเป็นโรมมิยะด้วยหรือไม่

¹⁵⁸ "มาตรา 159 การแสดงเจตนาเพราะถูกกลั่นแกล้งเป็นโรมมิยะ

การถูกกลั่นแกล้งที่จะเป็นโรมมิยะตามวรรคหนึ่งจะต้องถึงขนาดซึ่งถ้ามิได้มีกลั่นแกล้งดังกล่าว การอันเป็นโรมมิยะนั้นคงจะมีได้กระทำขึ้น"

ในข้อนี้ Marine Insurance Act 1906 บัญญัติไว้ชัดเจนว่า หากการแถลงดังกล่าวกระทำด้วยความสุจริตาถือว่าเป็นความจริง¹⁵⁹ ซึ่งก็หมายความว่าไม่ทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโรมชียะ ในทางกลับกันหากการแถลงความเชื่อหรือความคาดหวังดังกล่าวได้กระทำโดยมีเจตนาจะหลอกลวงผู้รับประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยรู้ว่าจะไม่มีเหตุการณ์เช่นนั้นเกิดขึ้น และไม่มีเหตุผลให้เชื่อเช่นนั้น นักกฎหมายอังกฤษมีความเห็นว่า กรณีดังกล่าวนี้กรมธรรม์ประกันภัยอาจถูกบอกล้างได้เช่นกัน¹⁶⁰ อย่างไรก็ตามการแสดงความเท็จของผู้เอาประกันภัยกรณีต่าง ๆ ดังได้กล่าวมานี้ ผู้เอาประกันภัยอาจแก้ไขให้ถูกต้องได้โดยการแจ้งถอนข้อความดังกล่าว หรือขอแก้ไขก่อนที่สัญญานั้นจะกระทำขึ้น¹⁶¹

2.2.2 ระยะเวลาที่ต้องแถลงข้อความจริงและผลของการแถลงข้อความเท็จ

สำหรับระยะเวลาที่ต้องแถลงข้อความจริงก็คือ ในระหว่างที่มีการเจรจาทำสัญญาประกันภัยและก่อนที่สัญญาจะเกิดขึ้น ส่วนผลของการแถลงข้อความเท็จในข้อสาระสำคัญนั้น ทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโรมชียะ และอาจถูกผู้รับประกันภัยบอกล้างได้เช่นเดียวกันกับกรณีของการไม่เปิดเผยข้อความจริง¹⁶²

กล่าวโดยสรุปแล้ว หลักเรื่องการเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริงตามบทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 นี้มีลักษณะใกล้เคียงกันกับหลักเรื่องการเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริงในมาตรา 865 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย เพียง

¹⁵⁹ Marine Insurance Act 1906, S.20 (5).

¹⁶⁰ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average Vol.II, para 604.

¹⁶¹ Marine Insurance Act 1906, S.20(6).

¹⁶² See pp.173-175 ante.

แต่ Marine Insurance Act 1906 บัญญัติรายละเอียดไว้ชัดเจนกว่า และการพิจารณาว่าข้อความจริงใดเป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่นั้น พิจารณาจากผู้รับประกันภัยที่มีความฉลาดรอบคอบ ในขณะที่ของไทยนั้นนักกฎหมายส่วนใหญ่เห็นว่าควรพิจารณาจากผู้เอาประกันภัยทั่วไปเป็นเกณฑ์¹⁶³

อย่างไรก็ตาม หลักเรื่องการเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความเท็จนี้ ได้บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัยในบทเบ็ดเสร็จทั่วไป ดังนั้นจึงสามารถนำไปใช้กับสัญญาประกันภัยทุกชนิด รวมทั้งสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลด้วย เพราะเป็นหลักเกณฑ์สำคัญของการประกันภัยทุกชนิด ดังนั้นผู้เขียนมีความเห็นว่าในกรณีที่มีปัญหาเกี่ยวกับการเปิดเผยข้อความจริง หรือการแถลงข้อความจริงเกิดขึ้นในศาลไทย ก็จะต้องพิจารณาจากบทบัญญัติในมาตรา 865 และ 866 นี้ คงไม่สามารถนำบทบัญญัติของ Marine Insurance Act 1906 ของอังกฤษมาใช้บังคับได้ อย่างไรก็ตาม การศึกษากฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษในส่วนที่กฎหมายไทยมิได้บัญญัติไว้ เช่น เรื่องข้อความจริงที่ไม่ต้องเปิดเผยก็ทำให้ได้รับประโยชน์เพราะสามารถนำมาประกอบการตีความเพื่อปรับใช้กฎหมายประกันภัยกับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลในประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม

3. คาร์รับรอง (Warranty)

หลักเรื่องคาร์รับรองนี้มีบทบาทเป็นอย่างมากในกฎหมายของประเทศในสกุลกฎหมายคอมมอนลอว์ (Common Law) โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา ส่วนในประเทศไทย ประเทศญี่ปุ่น และเยอรมันนั้นไม่มีการบัญญัติเรื่องคาร์รับรองไว้โดยตรง แต่ในทางปฏิบัติแล้วได้มีการนำหลักเรื่องคาร์รับรองมาใช้ในสัญญาหลายชนิดในลักษณะข้อสัญญาอย่างหนึ่ง สำหรับในสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้น คาร์รับรองมีลักษณะพิเศษแตกต่างจากที่ใช้กันอยู่ทั่วไป ดังนั้นผู้เขียน

¹⁶³ดู ศาสตราจารย์จิตติ ติงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย,

จึงเห็นสมควรที่จะนำเรื่อง คำรับรองมาศึกษาโดยจะเน้นหนักในเรื่องของคำรับรองที่นำมาใช้กับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลตามวัตถุประสงค์ของวิธานพันธ์ฉบับนี้ดังต่อไปนี้

3.1 ความหมายและลักษณะของคำรับรอง

Marine Insurance Act 1906 มาตรา 33(1) ให้ความหมายของคำรับรองไว้ว่า หมายถึงคำรับรองที่เป็นคำมั่นกล่าวคือ เป็นคำรับรองของผู้เอาประกันว่าเขารับที่จะให้หรือไม่ให้มีการกระทำสิ่งหนึ่งสิ่งใดโดยจำเพาะ หรือว่าเงื่อนไขบางอย่างจะต้องสำเร็จขึ้น หรือรับรองว่าภาวะข้อเท็จจริงโดยจำเพาะบางอย่างมีอยู่หรือมิได้มีอยู่¹⁶⁴

ดังนั้น คำรับรองที่ใช้อยู่ในความหมายของการประกันภัยทางทะเลจึงมีอยู่ 2 ความหมาย กล่าวคือ ความหมายแรกเป็นคำรับรองที่เป็นคำมั่น เป็นกรณีที่ผู้เอาประกันภัยรับว่าจะให้หรือไม่ให้มีการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือว่าเงื่อนไขบางอย่างจะต้องสำเร็จขึ้น และความหมายที่สองเป็นการยืนยันถึงภาวะข้อเท็จจริงบางอย่างมีอยู่หรือมิได้มีอยู่¹⁶⁵

คำรับรองนี้มีความแตกต่างจากการเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริงดังนี้

¹⁶⁴S.33(1) "A Warranty in the following section 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."

¹⁶⁵D.M. Day and Bernardeth Griffin, The Law of International Trade., pp.127-128.

1) การเปิดเผยข้อความจริงและการไม่แถลงข้อความจริงนั้นจะต้อง เป็นเรื่องที่เป็นสาระสำคัญก่อนสัญญาประกันภัยมีผลสมบูรณ์ แต่คำรับรองนั้นจะต้องมีการปฏิบัติตามโดยไม่จำเป็นว่าจะต้อง เป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่

2) ในกรณีที่มีการปกปิดข้อความจริงหรือไม่แถลงข้อความจริงในข้อสาระสำคัญ ผู้รับประกันภัยอาจบอกกล่าวสัญญาให้ตกเป็นโรมฆะตั้งแต่เริ่มต้น แต่กรณีไม่ปฏิบัติตามคำรับรองนั้นผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดชอบตั้งแต่เวลาที่มีการปฏิบัติผิดคำรับรอง

3) การแถลงข้อความจริงนั้นไม่มีผลต่อเงื่อนไขในอนาคต แม้สิ่งที่แถลงนั้นจะเป็นเรื่องในอนาคตก็ตาม แต่คำรับรองนั้นอาจเป็นเรื่องรับรองในสิ่งที่จะต้องกระทำในอนาคตก็ได้

อย่างไรก็ตาม โดยปกติแล้วการตอบคำถามตามแบบคำขอเอาประกันภัยถือว่าเป็นการแถลงข้อความจริงไม่ใช่คำรับรอง แต่ถ้าหากผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองว่าคำตอบของเขาเป็นความจริง คำแถลงดังกล่าวก็จะกลายเป็นคำรับรอง ทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธสัญญาได้ ถ้าหากคำตอบนั้นไม่เป็นความจริง ไม่ว่าจะ เป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่¹⁶⁶

มีข้อสังเกตว่าคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลนี้มีความหมายที่แตกต่างไปจากคำรับรองที่ใช้กันอยู่ในสัญญาทั่วไปอย่างสิ้นเชิง เช่นในความหมายที่ใช้กันในสัญญาซื้อขายสินค้า ตาม The Sale of Goods Act 1979 กล่าวคือ คำรับรองในสัญญาประกันภัยทางทะเลนี้ ถือเป็นเงื่อนไขซึ่งจะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น ไม่ว่าจะ เป็นข้อสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่ หากไม่มีการปฏิบัติตามคำรับรองดังกล่าว ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากรับผิดชอบจากวันที่มีการปฏิบัติผิดคำรับรอง¹⁶⁷ ส่วนคำรับรองตาม The Sale of

¹⁶⁶ Robert Merkin, Colinvaux's Law of Insurance, 6th. ed. (London : Sweet & Maxwell, 1990), P.125.

¹⁶⁷ Marine Insurance Act 1906, S.33(3).

Goods Act 1979 นั้น หากมีการฝ่าฝืนหรือผิดคำรับรองจะมีผลเพียงให้สิทธิผู้ซื้อในการเรียกค่าเสียหายเท่านั้น ห้ามสิทธิบอกเลิกสัญญาแต่อย่างใด¹⁶⁸

3.2 ประเภทของคำรับรอง

คำรับรองในสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้น อาจแบ่งได้เป็น 2 ประเภท คือคำรับรองโดยชัดแจ้ง (express warranty) และคำรับรองโดยปริยาย (implied warranty)¹⁶⁹ ดังจะได้ศึกษาในรายละเอียดดังต่อไปนี้

3.2.1 คำรับรองโดยชัดแจ้ง (express warranty)

คำรับรองโดยชัดแจ้งนั้นจะต้องเขียนเป็นลายลักษณ์อักษรไว้ว่าในกรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารซึ่งอ้างอิงได้ว่าเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัย¹⁷⁰ แต่ไม่จำเป็นต้องเขียนหรือพิมพ์ในตัวกรมธรรม์หรือส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ โดยอาจจะอยู่บริเวณขอบหรือด้านล่างของกรมธรรม์ ไม่ว่าจะเขียนในลักษณะปกติหรือในลักษณะทะแยงก็ตาม¹⁷¹ และไม่มีรูปแบบเฉพาะว่าจะต้องใช้ถ้อยคำอย่างไร เพียงแต่ถ้อยคำที่ใช้จะต้องแสดงให้เห็นว่าประสงค์จะให้เป็นการรับรองโดยไม่ว่าจะใช้คำว่าคำรับรอง "(warranty)" or "(Warranted)" เสมอไป¹⁷²

อนึ่งมีข้อสังเกตว่าการใช้ถ้อยคำว่าเป็นการรับรองในสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้นมีบางลักษณะที่เป็นการใช้ในความหมายซึ่งเป็นข้อจำกัดหรืออธิบายถึงการเสี่ยงภัย หากใช้เป็นการรับรองตามความหมายของคำรับรองที่เป็นความมั่นนี้ไม่ อาทิเช่น ถ้อยคำที่ว่า "Warranty free from capture

¹⁶⁸The Sale of Goods Act 1979, S.53.

¹⁶⁹Marine Insurance Act 1906, S.33(2).

¹⁷⁰Ibid., S.35(2).

¹⁷¹Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average Vol.II, Para.678.

¹⁷²Ibid., Para.679.

and seizure" มิได้หมายความว่าผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองว่าเรือหรือสินค้า จะไม่ถูกจับ หากแต่มีความหมายเพียงว่ากรรมธรรม์ดังกล่าวไม่มีผลบังคับานกรณีซึ่ง เกิดความเสียหายดังกล่าวขึ้นเท่านั้น จึงไม่สามารถนำบัญญัติของกฎหมายการ ประกันภัยทะเลเรื่องคำรับรองมาใช้กับกรณีดังกล่าวได้ อย่างไรก็ตามกรณีของ คำรับรองโดยชัดแจ้งนี้ เนื่องจากถือว่าเป็นเงื่อนไขของสัญญาอย่างหนึ่ง ดังนั้นผู้ เอาประกันภัยจึงต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด และต้องปฏิบัติตามตัว อักษรที่เขียนไว้ (strict and literal fulfilment)¹⁷³ มิฉะนั้นผู้รับ ประกันภัยอาจหลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้ แม้ว่าการปฏิบัติตามคำรับรองดังกล่าวจะ เกี่ยวข้องเฉพาะส่วนใดส่วนหนึ่งของวัตถุที่เอาประกันภัยก็ตาม เช่น ในคดี Overseas Commodities V. Style¹⁷⁴ ซึ่งข้อเท็จจริงปรากฏว่า ผู้เอา ประกันภัยได้เอาประกันภัยประเภท "all risks" เนื้อหุ้คุ้มครอง กรรมธรรม์มี ข้อความคำรับรองว่าทุกการป้องกันผู้ผลิตได้ทำเครื่องหมายพร้อมรหัสเพื่อเป็นหลัก- ฐานวันที่ผลิตขึ้น ปรากฏว่าสินค้าจำนวนหลายการป้องกันไม่มีเครื่องหมายดังกล่าว ต่อมาผู้เอาประกันภัยพบว่าสินค้าบางการป้องกันสูญหาย จึงเรียกให้ผู้รับประกัน ภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ศาลอังกฤษตัดสินว่าผู้เอาประกันไม่มีสิทธิเรียกร้องค่า สินไหมทดแทนเนื่องจากปฏิบัติตามคำรับรอง โดยท่านผู้พิพากษา McNair J กล่าวถึงคำรับรองไว้ตอนหนึ่งว่า "เป็นกฎหมายที่ก่อตัวอย่างมั่นคงมาช้านาน แล้ว ว่า คำรับรองโดยชัดแจ้งนั้น จะต้องปฏิบัติตามเคร่งครัดและตามตัวอักษรปัจจุบัน ให้อุ Marine Insurance Act 1906 มาตรา 33(3) ดังที่กล่าวถึงในหนังสือ Arnould on Marine Insurance, พิมพ์ครั้งที่ 14 ข้อ 632"¹⁷⁵

สำหรับกรณีคำรับรองโดยชัดแจ้งในสัญญาประกัน ภัยสินค้าทางทะเลนั้นย่อมขึ้นอยู่กับข้อตกลงของคู่สัญญา อาทิเช่น คำรับรองเกี่ยว- กับการเดินเรือ เช่น วันที่เรือออกเดินทาง หรือวันที่เรือมาถึง, คำรับรองความ

¹⁷³ Ibid., para.682.

¹⁷⁴ [1958] 1 Lloyd's Rep 546, Q.B.D. (Com.Ct).

¹⁷⁵ E.R.Hardy Ivamy, Marine Insurance, P.293.

เป็นกลางของสินค้า ซึ่งผู้เอาประกันภัยรับรองว่าสินค้านั้นในขณะเริ่มเสี่ยงภัยเจ้าของสินค้ามีความเป็นกลาง¹⁷⁶ ทั้งนี้ไม่จำเป็นต้องรับรองว่าความเป็นกลางดังกล่าวจะต้องมีอยู่จนกระทั่งตลอดการเสี่ยงภัย, คำรับรองว่าสินค้าได้ผ่านการตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลก่อนการบรรทุกลงเรือ เช่น ในคดี Continental Sea Foods Inc. V. New Hampshire Fire Ins.Co. (1964 A.M.C. 196) ซึ่งศาลของสหรัฐอเมริกาตัดสินว่าในกรณีที่กรมธรรม์คุ้มครองการขนส่งกึ่งสดแช่แข็งระบุคำรับรองว่า การขนส่งเที่ยวนั้นจะต้องผ่านการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจของรัฐบาลประเทศแหล่งกำเนิดสินค้าก่อนบรรทุกสินค้าลงเรือและออกหนังสือรับรองความสมบูรณ์ของสินค้า แต่ปรากฏว่าในขณะนั้นไม่มีหน่วยงานของรัฐบาลซึ่งมีอำนาจหน้าที่ดังกล่าว ผู้ส่งสินค้าจึงให้ตัวแทนของลloyd เป็นผู้ตรวจสอบสินค้าและออกหนังสือรับรองแทนนั้น เป็นการไม่ปฏิบัติตามคำรับรองโดยเคร่งครัด ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้¹⁷⁷

อนึ่งมีข้อสังเกตว่ากรณีดังกล่าวข้างต้นนี้ การไม่สามารถปฏิบัติตามคำรับรองได้มิได้เกิดจากความผิดของผู้เอาประกันภัย หากแต่เงื่อนไขที่ระบุไว้ในคำรับรองไม่สามารถเป็นไปได้ ผู้เขียนมีความเห็นว่าน่าจะหาทางออกที่เป็นธรรมให้กับผู้เอาประกันภัย เช่น การกำหนดให้กรณีปฏิบัติผิดคำรับรองซึ่งจะทำให้ผู้รับประกันภัยบอกกล่าวสัญญาได้นั้นจะต้องเป็นข้อสาระสำคัญทำให้การเสี่ยงภัยในความเสี่ยงหายเพิ่มขึ้น หรือก่อให้เกิดความเสียหายต่อความคุ้มครองของกรมธรรม์

อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติ ในกรมธรรม์

Institute Clauses มักจะระบุเงื่อนไขชนิดหนึ่งซึ่งเรียกว่า "ข้อกำหนดที่ถือว่าคุ้มครองแล้ว" (held cover clause) ลงในกรมธรรม์ เพื่อให้ผู้เอา

¹⁷⁶Marine Insurance Act 1906, S.36(1).

¹⁷⁷Leslie J. Buglass, Marine Insurance and General Average in the United States, P.30.

ประกันภัยแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยทันทีและจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มในกรณีที่มีการปฏิบัติผิดคำรับรองเพื่อให้อุบัติการณ์มีผลคุ้มครองต่อไป¹⁷⁸

3.2.2 คำรับรองโดยปริยาย (implied warranty)

คำรับรองโดยปริยายเป็นคำรับรองที่กฎหมายกำหนดไว้ ซึ่งถือว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องรู้และปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด มิฉะนั้นผู้รับประกันภัยอาจหลุดพ้นความรับผิดตามกฎหมายได้ คำรับรองโดยปริยายตามที่ Marine Insurance Act 1906 บัญญัติไว้สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

1) คำรับรองว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (seaworthiness)

คำรับรองว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนี้มีบัญญัติไว้ใน Marine Insurance Act 1906 มาตรา

ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹⁷⁸ Institute Time Clauses (Hulls), Cl.3, Institute Voyage; Clauses (Hulls), Cl.2. similar clauses are to be found also in the Cargo Clauses (Cl.10).

39¹⁷⁹ ำให้ใช้กับกรมธรรม์ประกันภัยรายเที่ยว (Voyage policy) ทุกชนิด
ตั้งนั้นไม่ว่าจะเป็นกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือหรือกรมธรรม์ประกันภัยสินค้า หรือ
กรมธรรม์ประกันภัยค่าระวางชนิดรายเที่ยวก็ตาม ต่างก็มีการรับรองโดยปริยายของ
ผู้เอาประกันภัยว่า ในขณะที่เริ่มต้นของการเดินทางนั้นเรืออยู่ในสภาพที่สามารถ
เดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Marine Insurance Act 1906 มาตรา 39 (1)

179 มาตรา 39 "การรับรองว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้
อย่างปลอดภัย

(1) ในกรมธรรม์ประกันภัยระยะเที่ยว มีการรับรองโดยปริยาย
ว่า ณ เวลาเริ่มต้นของการเดินทางนั้น เรือนั้นจะต้องอยู่ในสภาพที่สามารถเดิน
ทะเลได้อย่างปลอดภัย เพื่อความประสงค์ของการเสี่ยงภัยโดยจำเพาะที่เอา
ประกันภัยไว้

(2) เมื่อกรมธรรม์มีผลระหว่างที่เรืออยู่ที่ท่าก็มีการรับรองโดย
ปริยายเช่นกันว่าในขณะที่เริ่มต้นเสี่ยงภัยเรือนั้นมีความสมบูรณ์ตามสมควรเพื่อ
เผชิญอันตรายต่าง ๆ ตามปกติของทำนอง

(3) เมื่อกรมธรรม์เกี่ยวข้องกับการเดินทางซึ่งกระทำเป็นตอน ๆ
ที่ต่างกัน ซึ่งในระหว่างนั้นเรือต้องการการตระเตรียมหรืออุปกรณ์ชนิดที่แตกต่าง
กันหรือต้องการเพิ่มขึ้น เช่นนี้ให้ถือว่ามีการรับรองโดยปริยายว่า ในเวลาเริ่มต้น
ของแต่ละตอนของการเดินทางนั้น เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่าง
ปลอดภัย โดยการตระเตรียม หรือมีอุปกรณ์สำหรับวัตถุประสงค์ของการเดินทะเล
แต่ละตอนนั้น

(4) ำให้ถือว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอด
ภัยเมื่อเรือนั้นมีความสมบูรณ์ตามสมควรในทุกประการในอันที่จะเผชิญภัยทาง
ทะเลตามปกติของการเสี่ยงภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้"

ส่วนปัญหาว่าคาร์บอนว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยมีความหมายเพียงใดนั้น Lord Wensleydale กล่าวว่าไว้ว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยก็ต่อเมื่ออยู่ในสภาวะที่พร้อม เช่น มีการซ่อมแซมต่าง ๆ แล้ว มีอุปกรณ์และลูกเรือ และสิ่งอื่น ๆ ในอันที่จะเผชิญกับภัยต่าง ๆ ตามปกติของการเดินทางที่เอาประกันภัยในขณะเดินทาง¹⁸⁰ หรือที่ Lord Mansfield กล่าวว่าไว้ในคดี *Eden v. Parkinson* (1784) ว่า เรือต้องอยู่ในสภาพแน่นหนา (Tight) แข็งแรง (Staunch) และมั่นคง (strong) ในเวลาที่ย่อออกเดินทาง กล่าวโดยสรุปก็คือในขณะที่เริ่มต้นออกเดินทางเรือไม่เพียงแต่จะต้องมีความพร้อมทางกายภาพสำหรับการเดินทางเท่านั้น หากแต่จะต้องมีอุปกรณ์ที่เหมาะสม เช่น กว้านเรือ เชื้อเพลิง สิ่งใช้สอยที่จำเป็น เสบียงอาหาร ยารักษาโรค รวมตลอดจนสิ่งจำเป็นเพื่อทำการเดินทางปลอดภัย เครื่องเรือต้องอยู่ในสถานที่ดี มีอุปกรณ์ครบถ้วน มีนายเรือ และลูกเรือที่มีความสามารถและจำนวนที่เพียงพอ มีผู้นำร่องอยู่บนเรือในกรณีที่เรือออกเดินทางจากท่า ซึ่งโดยลักษณะแล้วจำเป็นจะต้องมีผู้นำร่อง¹⁸¹ เป็นต้น ทั้งนี้ในการพิจารณาว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยหรือไม่นั้นย่อมขึ้นอยู่กับลักษณะของการเดินทาง เช่น เรืออาจจะเหมาะสมกับการเดินทางเที่ยวหนึ่ง แต่ไม่เหมาะสมกับการเดินทางอีกเที่ยวหนึ่ง หรืออาจจะเหมาะสมสำหรับการเดินทางในฤดูหนึ่ง แต่ไม่เหมาะสมกับการเดินทางในอีกฤดูหนึ่ง และอาจจะเหมาะสมเฉพาะกับสินค้าชนิดชนิดหนึ่งเท่านั้น¹⁸² ดังนั้นเกณฑ์มาตรฐานของความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือจึงย่อมแตกต่างกันไปโดยจะต้องพิจารณาข้อเท็จจริงเป็นรายกรณีไป

¹⁸⁰Dixon V. Sadler (1839) 5 M&W at 414.

¹⁸¹Lord Hailsham of St. Maylebone, Halsbury's Law of England, Vol 25. para 67.

¹⁸²Ibid., para 66.

อย่างไรก็ตาม หลักเรื่องคาร์บรองโดย
 ปริยายว่า เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในขณะที่เริ่มต้นออก
 เดินทางนี้มีข้อยกเว้น 2 ประการ กล่าวคือ

ประการแรก ในกรณีซึ่งกรมธรรม์ประกัน
 ภัยมีผลเมื่อเรือจอดอยู่ที่ท่า มีคาร์บรองโดยปริยายของผู้เอาประกันภัยว่า ณ เวลา
 เริ่มต้นเสี่ยงภัย เรือนั้นมีความสมบูรณ์ตามสมควรในการเผชิญภัยต่าง ๆ ตามปกติ
 ของของทำนั้น¹⁸³ กล่าวคือ เรือนั้นจะต้องสามารถเคลื่อนย้ายไปยังส่วนอื่น ๆ
 ของท่าเพื่อการซ่อมแซมหรือจอดบริเวณคลังสินค้าได้ด้วย หากคาร์บรองนี้ได้รับการ
 การปฏิบัติ กรมธรรม์ย่อมมีผลคุ้มครองในระหว่างที่เรือจอดอยู่ที่ท่า และผู้รับ
 ประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าว
 ด้วย

ประการที่สอง ในกรณีที่กรมธรรม์ประกัน
 ภัยนั้นเกี่ยวข้องกับการเดินทางซึ่งกระทำเป็นตอน ๆ ที่ต่างกัน ซึ่งในระหว่างนั้น
 เรือต้องการการเตรียม หรืออุปกรณ์ชนิดที่แตกต่างกันสำหรับการเดินทางหรือ
 ต้องการการเตรียมหรืออุปกรณ์เพิ่มขึ้น เช่นนี้ให้ถือว่าคาร์บรองโดยปริยาย
 ว่า ณ เวลาเริ่มต้นของแต่ละตอนของการเดินทางนั้น เรืออยู่ในสภาพที่สามารถ
 เดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในส่วนที่เกี่ยวกับการเตรียมหรืออุปกรณ์สำหรับการ
 เดินทางในแต่ละตอนนั้น¹⁸⁴ ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยจึงมีหน้าที่ต้องทำให้เป็นที่พอใจ
 ว่าในตอนเริ่มต้นของทุกตอนของการเดินทาง เรือมีสภาพพร้อมในการเผชิญภัยทาง
 ทะเลต่าง ๆ ตามที่ได้เอาประกันภัยไว้ซึ่งหลักการเรื่องนี้เป็นที่รู้จักกันในทาง
 ทฤษฎีที่เรียกว่า "The Doctrine of Stages"

ส่วนในกรณีของกรมธรรม์ประกันภัยชนิด
 กำหนดระยะเวลา (Time policy) นั้น ตามกฎหมายอังกฤษแล้วไม่มีคาร์
 บรองว่าเรือจะต้องอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในตอนใด ๆ

¹⁸³ Marine Insurance Act 1906 S.39 (2).

¹⁸⁴ Marine Insurance Act 1906, S.39 (3).



ของการเดินทาง แต่ถ้าหากปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยรู้เห็นและยินยอม (Privity) ในการนำเรือออกทะเลในสภาพที่ซึ่งไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายใดๆ อันเนื่องมาจากความไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือนั้น¹⁸⁵ มีข้อสังเกตว่าการที่ผู้รับประกันภัยในกรมธรรม์ประกันภัยชนิดกำหนดระยะเวลาจะหลุดพ้นความรับผิดได้นั้น ไม่เพียงแต่จะต้องแสดงให้เห็นว่าผู้เอาประกันภัยรู้เห็นและยินยอมในการนำเรือออกทะเลในสภาพที่ซึ่งไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย หากแต่ยังต้องพิสูจน์ให้เห็นว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องสืบเนื่องมาจากสภาพที่ซึ่งไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้นด้วย

อนึ่ง หลักเรื่องคาร์บริงโดยปริยายว่า เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนั้นนำไปใช้กับกรมธรรม์ผสมระหว่างกรมธรรม์กำหนดระยะเวลา และกรมธรรม์กำหนดเส้นทางด้วย

สำหรับกฎหมายของ ประเทศสหรัฐอเมริกา เกี่ยวกับความสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือนี้ มีข้อแตกต่างจากหลักกฎหมายอังกฤษบางประการ กล่าวคือ ในกรมธรรม์ประกันภัยชนิดกำหนดเส้นทางผู้เอาประกันภัยไม่เพียงแต่มีคาร์บริงโดยปริยายว่าเรือจะต้องอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในขณะที่เริ่มต้นออกเดินทางเท่านั้น หากแต่ยังต้องรับรองว่าจะทำให้เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยตราบเท่าที่ตนเองหรือตัวแทนเกี่ยวข้องกับการเดินทางของเรือตลอดการเดินทางนั้น¹⁸⁶

ส่วนในกรณีของกรมธรรม์ชนิดกำหนดระยะเวลา นั้น ผู้เอาประกันภัยยังต้องมีคาร์บริงโดยปริยายด้วยว่า เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยนั้นด้วย (papoose, 1966 A.M.C. 385, 1969 A.M.C. 781) โดยศาลสหรัฐอเมริกาเห็นว่า

¹⁸⁵ Ibid., S.39(4).

¹⁸⁶ Leslie J. Buglass, Marine Insurance and General Average in the United States, p.34.

เงื่อนไขการรับรองโดยปริยายดังกล่าวจะต้องมีในขณะ เริ่มต้นการเสี่ยงภัยเพื่อ
ความสามารถในการเดินทะเล และมีความปลอดภัยไม่ว่าจะอยู่ในทะเลหรือท่า
เรือก็ตาม¹⁸⁷

2) การรับรองว่าเรืออยู่ในสภาพที่เหมาะสมจะ
บรรทุกสินค้าไปถึงปลายทาง

ตามหลักกฎหมายอังกฤษเกี่ยวกับการ
ประกันภัยสินค้าทางทะเลนั้น ในกรณีธรรมเนียมประกันภัยสินค้าทางทะเลไม่มีคำรับรอง
โดยปริยายว่าสินค้านั้นอยู่ในสภาพที่เหมาะสมในการออกทะเล¹⁸⁸ แต่ในกรณีธรรมเนียม
ประกันภัยสินค้าชนิดกำหนดเส้นทาง (Voyage policies on goods) นั้น ถือ
ว่ามีคำรับรองโดยปริยายว่า ณ เวลาเริ่มต้นเดินทาง เรือนั้นไม่เพียงแต่อยู่ใน
สภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยเท่านั้น แต่ยังมีคำรับรองด้วยว่าเรือนั้น
อยู่ในสภาพเหมาะสมที่จะบรรทุกสินค้าไปถึงปลายทางตามที่ระบุไว้ในกรณีธรรมเนียมได้
ด้วย¹⁸⁹ ตัวอย่างเช่น ในกรณีที่เป็นสินค้าเนื้อแช่แข็ง เรือที่เข้ารับบรรทุกสินค้าดัง
กล่าวจะต้องมีห้องเย็นหรือระวางอยู่ในสภาพที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพใน
การเก็บรักษาและบรรทุกสินค้าชนิดนั้นด้วย หรือในกรณีของเรือที่เข้ารับบรรทุกเงิน
ทองคำ เรือที่เข้ารับบรรทุกก็จะต้องมีห้องซึ่งเข้ารับบรรทุกที่แข็งแรงเหมาะสมเพียงพอ
ที่จะป้องกันขโมยได้ด้วย¹⁹⁰, การรับรองโดยปริยายกรณีดังกล่าวนี้ใช้เฉพาะกับ
เรือบรรทุกสินค้าที่ขนส่งเดินทางเท่านั้นไม่รวมไปถึงเรือที่ขนส่งเกลือสินค้าเพื่อไปยัง
เรือบรรทุกสินค้า¹⁹¹

¹⁸⁷ Ibid., P.35.

¹⁸⁸ Marine Insurance Act 1906, S.40(1)

¹⁸⁹ Ibid., S.40(2).

¹⁹⁰ R.J. Lambeth, Templeman on Marine Insurance,
P.47.

¹⁹¹ Marine Insurance Act 1906, S.41.

โดยปกติแล้วหากไม่มีการตกลงอย่างชัดแจ้งเป็นอย่างอื่นแล้ว คาร์บริรงว่าเรืออยู่ในสภาพที่เหมาะสมที่จะบรรทุกสินค้าไปถึงปลายทางดังกล่าวมาข้างต้นนี้จะต้องถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในกรณีกรณีกำหนดเส้นทางทุกฉบับ แต่เพื่อเป็นการบรรเทาความเข้มงวดในการใช้บังคับลงอันเนื่องมาจากโดยข้อเท็จจริงแล้ว เจ้าของสินค้ามักจะไม่ได้เป็นผู้มีอำนาจการควบคุมสภาพความพร้อมของเรือ ดังนั้นในปัจจุบันจะพบว่าในกรณีกรณีประกันภัยสินค้า (Institute Cargo Clauses) จะมีระบุข้อกำหนดการสละสิทธิคาร์บริรงว่าด้วยความไม่สามารถในการเดินทะเล และความไม่เหมาะสมในการบรรทุกสินค้าไว้ด้วย¹⁹²

3) คาร์บริรงว่าการเสี่ยงภัยทางทะเลนั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้องตามกฎหมาย

ตามหลักกฎหมายอังกฤษเรื่องการประกันภัยทางทะเลนั้นมีคาร์บริรงโดยปริยายของผู้เอาประกันภัยว่าการเสี่ยงภัยที่เอาประกันภัยไว้ นั้นเป็นสิ่งถูกต้องตามกฎหมาย และเท่าที่ผู้เอาประกันภัยจะสามารถควบคุมได้ การเสี่ยงภัยนั้นจะต้องกระทำไปในวิธีที่ชอบด้วยกฎหมาย¹⁹³ การประกันภัยการเดินทางที่ผิดกฎหมายหรือการเสี่ยงภัยที่ผิดกฎหมายมีผลทำห้กรรมกรรมประกันภัยทางทะเลไม่สามารถบังคับได้ การเสี่ยงภัยที่ผิดกฎหมายนั้นอาจจะเกิดขึ้นจากการฝ่าฝืนบทบัญญัติของกฎหมายที่ขัดตราบขึ้น หรือกฎหมายคอมมอนลอว์ก็ได้ หรือแม้กระทั่งการฝ่าฝืนสนธิสัญญาที่ทำไว้กับต่างประเทศ¹⁹⁴ รวมทั้งการ

¹⁹² South British Fire and Marine Insurance Co. of New Zealand V. DaCosta [1906] 1 KB 456.

¹⁹³ Institute Cargo Clauses, Cl 5.2, Institute War Clauses (Cargo), Cl 4.2, Institute Strikss Clauses (Cargo), Cl.4.2.

¹⁹⁴ Lord Hailsham of St. Marylebone, Halsbury's Law of England Vol.25, Para.76.

ฝ่าฝืนกฎหมายของต่างประเทศด้วยเช่น ในคดี Regazzoni V. Sethia [1958] A.C. 301 ศาลสหประชาชาติของอังกฤษตัดสินว่าการส่งออกกระสอบซึ่งทำจากบอจากอินเดียไปยังอิตาลีเพื่อนำไปขายต่อในแอฟริกาใต้ โดยที่กฎหมายของอินเดียในขณะนั้นห้ามส่งออกไปยังแอฟริกาใต้ ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้ เนื่องจากการฝ่าฝืนกฎหมายของอินเดีย ซึ่งศาลได้ตัดสินคดีดังกล่าวโดยยึดหลักรัฐประศาสนนโยบาย (public policy) ซึ่งต้องการให้สอดคล้องกันกับหลักอรรถศาสตร์ระหว่างประเทศ (international comity)¹⁹⁵ ในกรณีที่มีกฎหมายห้ามส่งออกสินค้าซึ่งไม่มีใบอนุญาต หากมีฝ่าฝืนสัญญาประกันภัยซึ่งทำขึ้นในกรณีดังกล่าวก็ไม่สามารถบังคับได้เช่นกัน¹⁹⁶ หรือในกรณีที่มีสงครามเกิดขึ้น การขนส่งสินค้าซึ่งต้องห้ามไปยังประเทศคู่สงครามหากประเทศคู่สงครามดังกล่าวเป็นมิตรกับประเทศอังกฤษ ศาลอังกฤษตัดสินว่าการค้าขายดังกล่าวเป็นสิ่งที่ถูกต้องตามกฎหมาย แม้ว่าสินค้าที่ส่งไปยังประเทศคู่สงครามอาจจะถูกยึดได้ก็ตาม

ในส่วนของกฎหมายไทยนั้น แม้ว่าจะในปัจจุบันและยังไม่มียกเว้นกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลโดยตรงก็ตาม ผู้เขียนมีความเห็นว่า หากมีการเสี่ยงภัยที่ผิดกฎหมายหรือกระทำไปโดยวิธีที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายก็สามารถจะปรับเข้ากับกรณีของสัญญาซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการต้องห้ามโดยชัดแจ้งโดยกฎหมายหรือเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยยังผลให้ตกเป็นโมฆะไม่สามารถบังคับได้เช่นเดียวกัน¹⁹⁷

¹⁹⁵ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of marine Insurance and Average, Vol. II, Para. 746.

¹⁹⁶ Ibid., para. 756.

¹⁹⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 150.

3.3 ผลของการผิดคำรับรอง

การปฏิบัติผิดคำรับรอง ไม่ว่าจะ เป็นกรณีของคำรับรอง โดยชัดแจ้งหรือคำรับรองโดยปริยายก็ตาม ไม่ทำให้สัญญาเลิกกัน หากแต่มีผล ทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งปวง (Discharge from all liability) ตามกรมธรรม์โดยอัตโนมัติตั้งแต่วันที่มีการปฏิบัติผิดคำรับรอง เพราะกฎหมายอังกฤษถือว่าการปฏิบัติให้ครบถ้วนตามคำรับรองนั้นเป็นเงื่อนไข บังคับก่อนของความรับผิด (Condition precedent to liability) ของผู้รับประกันภัย ส่วนนี้อื่น ๆ ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยยังคงมีผลผูกพัน และสมบูรณ์ เช่นผู้เอาประกันภัยยังคงมีหน้าที่ต้องชำระเบี้ยประกันภัย ทั้งนี้ไม่มีผล กระทบกระเทือนต่อความรับผิดซึ่งได้เกิดขึ้นก่อนวันที่มีการผิดคำรับรอง¹⁹⁸

การปฏิบัติผิดคำรับรองแม้จะเกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภัย เพียงบางส่วนก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็สามารถหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งหมดได้¹⁹⁹ แม้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นจะไม่เกี่ยวข้องกับหรือห่างไกลจากการปฏิบัติผิดคำรับรอง²⁰⁰ หรือแม้กระทั่งจะปรากฏว่ามีการแก้ไขเยียวยา หรือได้มีการปฏิบัติให้ถูกต้องตาม คำรับรองก่อนเกิดความเสียหายก็ตาม โดยถือเป็นหลักที่ต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด (strict compliance)²⁰¹ แต่ในประเทศสหรัฐอเมริกา มีคำพิพากษาของ ศาลจำนวนหลายคดีที่ถือว่าการปฏิบัติผิดคำรับรอง เป็นเพียงผลให้เกิดการชะงักงัน

¹⁹⁸ Marine Insurance Act 1906, S.33(3), Bank of Nova Scotia V. Hellenic Mutual War Risks Associations (Burmuda) Ltd., The Good Luck [1991] 3 All ER. 16 (HL).

¹⁹⁹ Oversea Commodities V. Style [1958] 1 Lloyd's Rep.

²⁰⁰ Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average Vol.II, para. 683.

²⁰¹ Marine Insurance Act 1906, S.34(2).

ชั่วคราว และผู้รับประกันภัยไม่สามารถบอกล้างสัญญาได้หากปรากฏว่าได้มีการ
แก้ไขเยียวยาก่อนความเสียหาย ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการผิดคำรับรองจะเกิดขึ้น
คำตัดสินดังกล่าว ศาลของสหรัฐอเมริกาส่วนใหญ่แต่ไม่ทุกรัฐถือปฏิบัติอยู่²⁰²

ส่วนการพิสูจน์เรื่องการปฏิบัติผิดคำรับรองนั้นเป็นหน้าที่
ของผู้รับประกันภัยที่กล่าวอ้างมีหน้าที่ในการพิสูจน์

3.4 การสละสิทธิ์กรณีผิดคำรับรอง (Waiver of breach of Warranty)

เมื่อมีการปฏิบัติผิดคำรับรองเกิดขึ้น ผู้รับประกันอาจจะ
สละสิทธิ์เรื่องการที่ผู้เอาประกันภัยผิดคำรับรองนั้นได้²⁰³ โดยอาจทำเป็นบันทึก
แนบไว้กับกรมธรรม์ หรืออาจมีการกระทำอย่างอื่นซึ่งแสดงให้เห็นว่าได้สละสิทธิ์ใน
เรื่องของการปฏิบัติผิดคำรับรองนั้นแล้ว แต่ในกรณีของการผิดคำรับรองโดยปริยาย
ว่าการเสี่ยงภัยทางทะเลนั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้องตามกฎหมายนั้น เนื่องจากถือว่าขัดต่อ
ความสงบเรียบร้อยจึงไม่สามารถสละสิทธิ์หรือตกลงยกเว้นได้ ดังนั้นหากมีการ
พิสูจน์ว่าได้มีการฝ่าฝืนคำรับรองดังกล่าวเกิดขึ้น กรมธรรม์ดังกล่าวย่อมตกเป็น
โมฆะ²⁰⁴

สำหรับตามกฎหมายไทยนั้น ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า
ไม่มีบทบัญญัติเรื่องคำรับรองกล่าวไว้โดยตรง แต่มีนัยกฎหมายเห็นว่า หากคู่สัญญา
ตกลงกันให้มีการรับรองความถูกต้องของข้อความที่แถลง คำรับรองก็มีฐานะเป็น
ข้อสัญญาอันหนึ่งในกฎหมายไทย และคู่สัญญาอาจตกลงกันว่า ถ้าผู้เอาประกันภัยทำ
ผิดคำรับรองให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเลิกสัญญาก็เป็นสิทธิเลิกสัญญาโดยข้อสัญญา

²⁰² Sir Michael Mustill and Jonathan Gilman, Arnould's Law of Marine Insurance and Average Vol.II, Para.683.

²⁰³ Marine Insurance Act 1906, S.34(3).

²⁰⁴ North Western Salt Co. Ltd V. Electrotytic Alkali Co. Ltd [1914] AC461 at 469.

ตามมาตรา 386 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์²⁰⁵

จะเห็นว่า ลักษณะของคาร์รับรองในสัญญาประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมีลักษณะเป็นเงื่อนไขความรับผิดของผู้รับประกันภัยที่ขึ้นอยู่กับหนี้ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติให้ครบถ้วนเสียก่อนจึงจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพราะการที่ผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติให้ครบถ้วนตามคาร์รับรองหาทำให้สัญญาเลิกกันแต่อย่างใดไม่ เพียงแต่มีผลทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดโดยอัตโนมัติตั้งแต่วันที่มีการปฏิบัติผิดคาร์รับรอง ส่วนนั้นอื่น ๆ ของคู่สัญญายังคงมีอยู่ ดังที่ Lord Goff ได้วินิจฉัยไว้ในคดี The Good Luck ว่า

"ถ้าหากคาร์รับรองที่เป็นค้ำประกันไม่ได้รับการปฏิบัติตาม ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดนับแต่วันที่มีการผิดคาร์รับรอง โดยเหตุผลที่ว่า การปฏิบัติให้ครบถ้วนตามคาร์รับรองเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนของความรับผิด หรือความรับผิดต่อไปของผู้รับประกันภัย . . . แน่แน่นอนว่า มันไม่มีผลทำให้เกิดการบอกกล่าวสัญญาให้ตกเป็นโรมะตั้งแต่แรก หรือกล่าวโดยเคร่งครัดก็คือ ไม่มีผลทำให้สัญญาสิ้นสุดลง มันมีความเป็นไปได้ว่าหนี้ของผู้เอาประกันภัยภายใต้สัญญานั้นยังคงมีอยู่ เมื่อผู้รับประกันภัยหลุดพ้นความรับผิด ตัวอย่างเช่น ยังคงต้องรับผิดในการจ่ายค่าเบี้ยประกันอยู่"²⁰⁶

จะเห็นได้ว่า คาร์รับรองตามหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมีลักษณะซึ่งพิเศษแต่ไม่ตรงกับกรณีเรื่อง เงื่อนไขแห่งความรับผิดของผู้เอาประกันภัยตามกฎหมายไทย ซึ่งเป็นข้อสัญญาที่กำหนดไว้เมื่อผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติเป็นการชำระหนี้อย่างหนึ่งก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพราะคาร์รับรองตามกฎหมายแบบอังกฤษมีผลบังคับที่เฉียบขาด โดยมีพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 บัญญัติถึงสถานะและผลบังคับไว้โดยตรง ทั้งในกรณีคาร์รับรองโดยชัดแจ้งและคาร์รับรองโดยปริยาย ดังนั้นจึงไม่

²⁰⁵ กิจนา ตริอนุรักษ์, การไม่เปิดเผยข้อความจริงในสัญญาประกันภัย, หน้า 94.

²⁰⁶ [1991] 3 All E.R. 16 (HL).

จำต้องกำหนดผลบังคับของคำรับรองไว้ว่าในสัญญาประกันภัย หรือกรมธรรม์ประกันภัย
 อื่น แต่สำหรับกฎหมายไทยนั้นเนื่องจากไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายที่รับรองสถานะ
 และผลบังคับของคำรับรองไว้โดยตรง ดังนั้นหากจะให้มีผลใช้บังคับเช่นคำรับรอง
 ตามหลักกฎหมายอังกฤษก็ต้องเขียนไว้ให้ชัดเจนถึงผลบังคับที่จะเกิดขึ้น มิฉะนั้น
 ศาลไทยย่อมจะต้องอาศัยการตีความเข้าช่วย เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอา
 ประกันภัย เช่น การตีความว่าเป็นเงื่อนไขแห่งความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย ซึ่ง
 อาจจะทำให้ผลที่ได้รับไม่ตรงกับผลบังคับของคำรับรองตามหลักกฎหมายอังกฤษ
 อย่างไรก็ตามผลบังคับของคำรับรองตามหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของ
 อังกฤษดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบันก็ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์ว่าก่อให้เกิดความไม่เป็น
 ธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย เนื่องจากกฎหมายอังกฤษถือปฏิบัติอย่างเคร่งครัดตามตัว
 อักษรว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามคำรับรองให้ครบถ้วน การปฏิบัติผิดคำ
 รับรองแม้เพียงเรื่องเล็กน้อย และความเสียหายที่เกิดขึ้นแม้จะไม่เกี่ยวข้องกับการ
 ปฏิบัติผิดคำรับรองก็ทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถหยิบยกขึ้นกล่าวอ้างเพื่อหลุดพ้น
 จากความรับผิดได้ ดังนั้นในกรณีของการยอมรับและนำคำรับรองตามหลักกฎหมาย
 ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้บังคับในกฎหมายไทยตามแบบอย่างของ
 อังกฤษอาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย และอาจจะไม่เหมาะ
 กับประเทศไทย ดังนั้นผู้เขียนจึงมีความเห็นว่าประเทศไทยน่าจะมีการบัญญัติเรื่อง
 คำรับรองเอาไว้ในกฎหมายให้ชัดเจน รวมทั้งผลบังคับของคำรับรองด้วย ทั้งนี้
 ปรารถนาความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลและความเป็นธรรมแก่ผู้เอา
 ประกันภัยมาพิจารณาประกอบด้วย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย