

## กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอน

กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอน (The Institute of London Underwriters) เป็นหลักการพื้นฐานของกรมธรรม์ประกันภัยทั่วไปที่ใช้สำหรับการประกันภัยตัวเรือ โดยกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือของประเทศสหรัฐอเมริกาและของประเทศเนเธอร์แลนด์ ซึ่งเป็นกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือที่ใช้กันอย่างแพร่หลาย ต่างก็ได้รับเอาหลักการมาจากกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนนั่นเอง<sup>1</sup>

กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนได้มีการนำออกมาใช้ใน ตลาดประกันภัยแห่งลอนดอนในปี ค.ศ. 1888<sup>2</sup> โดยเป็นกรมธรรม์ประกันภัยที่มีเงื่อนไขจำกัด แต่ต่อมาใน ภายหลังข้อกำหนดต่าง ๆ ของกรมธรรม์ประกันภัยได้ถูกทบทวนและแก้ไข รวมทั้งได้ขยายขอบเขตออกไปอีก หลายครั้ง ซึ่งปัจจุบันกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนได้มีการ แก้ไขครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน ค.ศ. 1995

### 3.1 ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ

กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ มาตรฐานแบบระยะเวลา (Time Policy) และกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานแบบรายเที่ยว (Voyage Policy) ซึ่งทั้งสองประเภทจะใช้ข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานคนละฉบับ แต่มีเนื้อหาที่ ใกล้เคียงกันมาก โดยจะแตกต่างกันเพียงบางข้อขึ้นอยู่กับลักษณะของการประกันภัยแต่ละประเภท

แต่เดิมกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานจะใช้แบบ S.G. Form ของสถาบันประกันภัยของloyd ต่อมาจากการผลักดันของประเทศที่ต้องเสียเปรียบจากข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานแบบ S.G. Form จึงได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงโดยการยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยแบบ S.G. Form ที่ใช้กันมาเป็นระยะ

---

<sup>1</sup> Robert H. Brown, *Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice*, 1<sup>st</sup> ed. (London : Witherby & Co., Ltd., 1975), p. 77.

<sup>2</sup> Ibid.

เวลานานอันเป็นผลให้ข้อความบางตอนไม่ทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันและเป็นคำที่ล้าสมัย และมีการใช้ข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอน (The Institute of London Underwriters) แทน โดยกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานแบบระยะเวลาจะใช้ข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานที่เรียกว่า Institute Time Clauses - (Hulls) หรือเรียกว่า ITCH ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานแบบรายเที่ยวจะใช้ข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานที่เรียกว่า Institute Voyage Clauses - (Hulls) หรือเรียกว่า IVCH ซึ่งเดิมก่อนที่จะมีการแก้ไขครั้งสุดท้ายในปี ค.ศ. 1995 ได้ใช้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานปี ค.ศ. 1983 แต่กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานที่แก้ไขใหม่ในปี ค.ศ. 1995 ยังคงยึดหลักการเดิมของกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานปี ค.ศ. 1983 แต่เพิ่มเติมหลักการบางข้อเพื่อให้มีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น<sup>3</sup> นอกจากนี้หากผู้เอาประกันภัยมีความประสงค์ที่จะเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองภัยที่มากขึ้นไปกว่าที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานดังกล่าว ก็สามารถซื้อประกันภัยเพื่อคุ้มครองภัยที่มากขึ้นเป็นต่างหากได้ เช่น ซื้อประกันภัยเพื่อคุ้มครองภัยจากสงครามและการนัดหยุดงาน เป็นต้น

### 3.2 ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอน

สัญญาประกันภัยทางทะเลอาจทำกันเป็นแบบมีกำหนดระยะเวลา เป็นแบบรายเที่ยว หรือเป็นทั้งแบบระยะเวลาและแบบรายเที่ยวก็ได้ โดยหากประสงค์ให้คุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ภายในเวลาที่กำหนด กรมธรรม์ประกันภัยประเภทนี้จะเรียกว่า กรมธรรม์ประกันภัยแบบระยะเวลา แต่หากได้เอาประกันภัยไว้ในลักษณะที่ให้ความคุ้มครอง “ณ และจาก” หรือ “จากสถานที่หนึ่งไปอีกสถานที่หนึ่ง” กรมธรรม์ประกันภัยประเภทนี้จะเรียกว่า กรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว<sup>4</sup>

<sup>3</sup> สาเหตุที่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดปี ค.ศ. 1983 เนื่องจากเกิดความเสียหายอย่างรุนแรงแก่ตลาดเรือเดินทะเลในปลายทศวรรษที่ 80 จนถึงปี ค.ศ. 1990 โดยเป็นการแก้ไขในส่วนการรักษามาตรฐานการบำรุงรักษาเรือที่เอาประกันภัยให้สูงขึ้น ซึ่งแก้ไขในส่วนสำคัญ 3 ส่วนคือ เพิ่มข้อกำหนดเรื่องมาตรฐานของเรือ (Classification) ขยายช้อยกเว้นเรื่องความเอาใจใส่อันควรในข้อกำหนดเรื่องภัยที่คุ้มครอง (Inchmaree Clause) และเพิ่มกำหนดเวลาในการแจ้งความเสียหายภายใน 12 เดือน (Notice of Claim and Tender) นอกจากนี้ยังมีการแก้ไขเพิ่มเติมเล็กน้อยด้วย

<sup>4</sup> Section 25. Voyage and time policies.-

- (1) Where the contract is to insure the subject-matter “at and from”, or from one place to another or others, the policy is called a “voyage policy”, and where the contract is to insure the subject-matter for a definite period of time, the policy is called a “time policy”. A

### 3.2.1 กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลา (Institute Time Clauses- (Hulls))

กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาตามมาตรา 25 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 หมายถึง กรมธรรม์ประกันภัยที่คุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นกำหนดช่วงเวลาที่น่านอน ดังนั้นวันที่กำหนดสำหรับการเริ่มต้นและการสิ้นสุดความคุ้มครองจะต้องกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย และเพื่อให้เป็นการชัดเจนและแน่นอน ชั่วโมงสำหรับการเริ่มต้นและสิ้นสุดของกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องกำหนดไว้ด้วย แต่หากมิได้กำหนดไว้ก็ให้เป็นที่เข้าใจได้ว่าวันจะเริ่มต้นในเวลา 00.00 นาฬิกาและสิ้นสุดในเวลา 24.00 นาฬิกา ซึ่งโดยปกติแล้วกรมธรรม์ประกันภัยแบบระยะเวลาจะระบุวันที่เริ่มต้นและวันที่สิ้นสุดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย แต่ทั้งนี้ได้มีปัญหาขึ้นมาสู่ศาลเพื่อให้ตัดสินว่าวันทั้งสองวันดังกล่าวรวมอยู่ในช่วงเวลาของการประกันภัยด้วยหรือไม่ ซึ่ง Justice Rowlatt ได้ตัดสินไว้ในคดี Scottish Metropolitan Assurance Co Ltd v Stewart (1923) 39 TLR 497, KBD. ว่า ไม่มีบทบัญญัติกำหนดในเรื่องนี้ไว้โดยตรง จึงต้องตีความตามเจตนารมณ์ของคู่สัญญาเป็นกรณีไป ในความเห็นของผู้พิพากษาท่านดังกล่าว เมื่อทั้งสองวันได้ถูกกำหนดรวมไว้ด้วยแล้ว จึงต้องรวมทั้งสองวันเข้าไปในกำหนดเวลาดังกล่าวด้วย โดยข้อเท็จจริงในคดีปรากฏว่า กรมธรรม์ประกันภัยแบบระยะเวลาได้ระบุไว้ว่าให้ความคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 20 กันยายน ถึงวันที่ 20 กุมภาพันธ์ ดังนั้นกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวจึงมีผลให้ความคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 20 กันยายนเป็นต้นไปรวมทั้งในวันที่ 20 กันยายนทั้งวันด้วย<sup>5</sup>

กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาจะไม่มีข้อกำหนดว่าจะต้องประกันภัยเป็นระยะเวลาเท่าไร แต่ในทางปฏิบัติส่วนใหญ่มักจะประกันภัยเป็นแบบ 12 เดือน และมีข้อกำหนดเพิ่มเติมให้กรมธรรม์ประกันภัยยังคงมีผลต่อเนื่องออกไปจนกว่าจะได้บอกเลิก โดยมีคดี Compania Maritima San Basilio SA v Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd, The Eurysthenes (1977) 1 QB 49 ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่ากรมธรรม์ประกันภัยกำหนดไว้ให้ความคุ้มครองเป็นเวลาหนึ่งปี แต่มีข้อกำหนดเพิ่มเติมว่า “ยังคงมีผลใช้บังคับจนกว่าจะสิ้นสุดหรือบอกเลิก” จึงเกิดการโต้เถียงกันว่ากรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวยังคงมีผลใช้บังคับต่อไปจนกว่าจะได้บอกเลิกโดยคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือการประกันภัยนี้จะปฏิบัติตามกำหนดเวลาที่มาตรา 25 กำหนดไว้ Lord Denning ได้แสดงความคิดเห็นไว้ว่า กำหนดเวลาจะเป็นไปตามหนังสือแจ้งบอกเลิกสัญญา และการประกันภัยจะได้รับการต่ออายุหรือมีผลใช้บังคับต่อไปโดยอัตโนมัติเมื่อสิ้นสุดช่วงเวลาภายใต้ข้อกำหนดเรื่องความต่อเนื่อง และ Lord Justice Roskill ได้ให้ความเห็นไว้ในทำนองเดียวกันว่า กรมธรรม์ประกันภัยแบบระยะเวลามีได้เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบระยะเวลาตามคำนิยาม เพราะระยะเวลา

---

contract for both voyage and time may be included in the same policy.

<sup>5</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p.41.

สามารถขยายหรือย่อได้ ซึ่งในความเห็นของเขาคำว่า “อย่างแน่นอน” เป็นการเพิ่มเติมเข้ามาเพื่อเน้นให้เห็นถึงความแตกต่างกันระหว่างกำหนดเวลาที่วัดโดยระยะเวลาและกำหนดเวลาที่วัดโดยช่วงระยะเวลาเดินทาง<sup>6</sup>

นอกจากนี้ กรมธรรม์ประกันภัยยังมีข้อกำหนดทางภูมิประเทศในการให้ความคุ้มครองได้ด้วย โดยกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาอาจมีข้อกำหนดว่ากรมธรรม์ประกันภัยจะมีผลใช้บังคับเฉพาะการเดินทางเรือภายในข้อกำหนดทางภูมิประเทศได้ ซึ่งมีคดี *Wilson v Boag* (1956) 2 Lloyd's Rep, 564 ของประเทศออสเตรเลียตัดสินไว้ว่า กรมธรรม์ประกันภัยที่พิจารณาขึ้นอยู่กับข้อกำหนดเวลา 4 เดือน แต่มีข้อกำหนดว่า ให้ใช้บังคับได้ภายใน 50 ไมล์ แต่ในระหว่างการเดินทาง เมื่อเรือได้เดินทางออกนอกกระแสน้ำ 50 ไมล์ ได้เกิดอัปปางลงและได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ต่อมาโจทก์ได้มาเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย ศาลสูงแห่งรัฐนิวเซาท์เวลส์ได้ตัดสินว่า กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือนี้ไม่ใช่กรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว แต่เป็นกรมธรรม์ประกันภัยแบบระยะเวลา โดยมีข้อกำหนดจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยเพื่อความปลอดภัยภายในพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ที่กำหนดไว้เท่านั้น<sup>7</sup>

จึงกล่าวได้ว่า กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาเป็นข้อกำหนดการประกันภัยที่มีกำหนดเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดของกรมธรรม์ประกันภัยไว้อย่างแน่นอน ซึ่งโดยปกติมักกำหนดไว้เป็นเวลา 12 เดือน แต่มักจะไม่มีข้อกำหนดสถานที่สำหรับการเดินเรือว่าจะต้องเป็นที่ใด เว้นแต่จะมีข้อกำหนดเพิ่มเติมเป็นอย่างอื่น และไม่ได้เจาะจงประเภทของการค้าใด ๆ ไว้เป็นการเฉพาะเจาะจง

กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานแบบระยะเวลาของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนฉบับปี ค.ศ. 1995 มีข้อกำหนดทั้งสิ้น 27 ข้อ โดยแต่ละข้อมีเนื้อหาดังนี้

#### ข้อความเบื้องต้น

ในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานจะมีการกำหนดถึงข้อความเบื้องต้น (Preamble) เพื่อให้ทราบถึงขอบเขตหรือแนวทางการใช้บังคับข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ โดยกำหนดว่า “การประกันภัยนี้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษ” ซึ่งการกำหนดให้ใช้กฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษกับสัญญาประกันภัยตัวเรือดังกล่าวทำให้กฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษมีผลใช้บังคับได้อย่างกว้างขวางไม่จำกัดเฉพาะภายในประเทศอังกฤษเท่านั้น โดยในขณะร่างข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานนี้ คณะกรรมการร่างได้รับมูลเหตุจูงใจหลายประการ โดยมูลเหตุจูงใจที่สำคัญประการหนึ่งมาจากคำตัดสินของ House of Lords ในคดี *Amin Rasheed Shipping*

<sup>6</sup> Ibid., p. 42.

<sup>7</sup> Ibid., p. 42.

Corp. v Kuwait Insurance Corp. (The Al Wahab) (1983) 2 Lloyd's Rep. 365 ซึ่งเกิดขึ้นในเวลาไล่เลี่ยกับการร่างข้อกำหนดดังกล่าว โดยมีประเด็นว่าจะใช้กฎหมายของประเทศใดบังคับกับสัญญาประกันภัยทางทะเล ระหว่างกฎหมายของประเทศอังกฤษและกฎหมายของประเทศคูเวต ซึ่งกฎหมายทั้งสองมีส่วนเกี่ยวข้องกับจุดเกาะเกี่ยวในข้อกำหนดของ S.G. Form ที่ออกโดยผู้รับประกันภัยชาวคูเวตให้แก่เจ้าของเรือ Al Wahab ชาวลิเบีย โดยมีได้มีการกำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่าจะใช้กฎหมายใดบังคับแก่คู่สัญญา Bingham J. ได้พิจารณาว่า เพราะเหตุที่ S.G. Form ได้รับความนิยมและใช้บังคับกันอย่างแพร่หลายทั่วโลก จึงเป็นการสมควรแล้วที่จะสรุปได้ว่าข้อกำหนดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศ แต่เมื่อยังใช้ไปในทางระหว่างประเทศมากเท่าไร ความเป็นอังกฤษก็จะลดน้อยลงเท่านั้น แต่ถึงอย่างไรข้อกำหนดก็มีสิ่งที่จะชี้ขาดถึงกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับ ดังนั้นกฎหมายของประเทศคูเวตจึงควรเป็นกฎหมายที่นำมาใช้บังคับกับสัญญาประกันภัยทางทะเล ซึ่งศาลอุทธรณ์ที่พิจารณาคดีนี้ก็ได้นำออกเป็นสองฝ่าย โดยผู้พิพากษาสองท่านเลือกใช้กฎหมายของประเทศอังกฤษ ส่วนผู้พิพากษาอีกท่านหนึ่งเห็นด้วยกับ Bingham J. ต่อมาคดีนี้ House of Lords ได้มีความเห็นเป็นเอกฉันท์ว่าเป็นไปไม่ได้ที่จะตีความกรมธรรม์ประกันภัยหรือพิจารณาว่าอะไรเป็นสิทธิหรือหน้าที่ตามกฎหมายของคู่สัญญา เว้นแต่จะโดยการอ้างอิงถึงบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ อย่างไรก็ตามในขณะที่มีคำตัดสินของ House of Lords ออกมา คณะกรรมการร่างข้อกำหนดนี้ได้เลือกที่จะบัญญัติข้อกำหนดให้ใช้กฎหมายอังกฤษบังคับแก่สัญญาประกันภัยทางทะเลไว้ที่ด้านบนของข้อกำหนดมาตรฐานเพื่อหลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนในการเลือกใช้กฎหมายแล้ว<sup>8</sup>

## 1. การเดินเรือ (Navigation)

### 1.1 ลักษณะการใช้เรือทั่วไป

ข้อกำหนดเรื่องการเดินเรือนี้ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมานานแล้วก่อนที่จะมีการนำกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานมาใช้กันในปัจจุบันเสียอีก โดยแต่เดิมใช้ชื่อข้อกำหนดนี้ว่า "Operation Clause" หรือ "In Port and At Sea Clause"<sup>9</sup> หรือ "Tow and Assist and Ranging" ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อยืนยันว่า ภายใต้บังคับของข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือนี้ เรือที่เอาประกันไว้จะได้รับความคุ้มครองตลอดเวลา แม้จะเดินเรือโดยมีหรือไม่มีผู้นำร่อง หรือทำการทดลองแล่นเรือ หรือทำการช่วยเหลือและลากจูงเรือหรือแพที่อยู่ในระหว่างอันตราย แต่มีข้อยกเว้นว่าเรือที่เอาประกันภัยจะไม่ถูกลากจูงเพราะเหตุว่าอาจก่อให้เกิดความเสี่ยงภัยเพิ่มมากขึ้นสำหรับผู้รับประกันภัยได้ แต่

<sup>8</sup> Thomas D. Rhidian, The Modern Law of Marine Insurance (Great Britain : WBC Limited, 1996), pp. 49-50.

<sup>9</sup> Brown, Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice, p. 90.

สำหรับกรณีเรือที่ต้องถูกลากจูงอยู่แล้วเป็นปกติประเพณีก็จะได้รับการยกเว้นให้ถูกลากจูงได้ หรือกรณีเรือที่เอาประกันภัยร้องขอความช่วยเหลือจากเรือลำอื่นก็สามารถถูกลากจูงได้เพียงเท่าที่ไปยังท่าเรือหรือสถานที่ปลอดภัยแห่งแรกซึ่งไม่จำเป็นต้องเป็นท่าเรือที่อยู่ใกล้ที่สุดเท่านั้น รวมทั้งกรณีการรับการลากจูงหรือการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามสัญญาที่ผู้เอาประกันภัยและ/หรือเจ้าของและ/หรือผู้จัดการและ/หรือชาร์เตอร์เรอร์<sup>10</sup> ได้จัดทำไว้แล้ว ก็ถือว่ากรรมธรรม์ประกันภัยนี้ยังคงให้ความคุ้มครองอยู่ด้วย และข้อกำหนดนี้ จะยกเว้นถึงการลากจูงที่ทำเป็นปกติประเพณีเกี่ยวกับการบรรทุกสินค้าลงเรือหรือการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือด้วย ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า แม้ว่าการกระทำการบรรทุกสินค้าลงเรือหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือดังกล่าวข้างต้น จะเกี่ยวกับการลากจูง แต่กรรมธรรม์ประกันภัยนี้ก็ยังคงมีผลใช้บังคับอยู่<sup>11</sup>

แต่เดิมไม่มีข้อจำกัดเรื่องการลากจูงอยู่ในข้อกำหนดกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ แต่ปัจจุบันความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการลากจูงมีเพิ่มมากขึ้น จึงเป็นเหตุผลที่ผู้รับประกันภัยเริ่มจำกัดสิทธิในการลากจูงหรือถูกลากจูงขึ้น และอัตราเบี้ยประกันภัยของการประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลานี้กำหนดไว้สำหรับกรณีการเดินทางเรือโดยไม่มีการลากจูงเท่านั้น เว้นแต่กรณีเป็นไปตามปกติประเพณีในท่าเรือ หรือในกรณีฉุกเฉิน ดังนั้นด้วยเหตุที่ผู้รับประกันภัยมิได้คาดคิดว่าเรือจะถูกลากจูงระหว่างการเดินทางหรือเรือที่เอาประกันภัยจะไปทำการลากจูงเรือลำอื่น จึงอนุญาตให้มีการลากจูงเฉพาะกรณีเรือที่เอาประกันภัยหรือเรืออื่นกำลังตกอยู่ในอันตรายหรือกรณีเป็นไปตามปกติประเพณีเท่านั้น กล่าวโดยสรุปได้ว่าการลากจูงของเรือที่เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองในกรณีเพื่อช่วยเหลือเรือหรือยานพาหนะที่ตกอยู่ในอันตราย และเรือที่เอาประกันภัยจะถูกลากจูงโดยไม่ต้องเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมในกรณีที่เรือตกอยู่ในสถานการณ์ที่ต้องการความช่วยเหลือเพื่อไปยังท่าเรือหรือสถานที่ปลอดภัยแห่งแรก เช่น ท่าเรือที่อยู่ใกล้ที่สุด หรือเป็นปกติประเพณี เช่น ในระหว่างการดำเนินการในท่าเรือ หรือเมื่อได้รับการลากจูงหรือการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลภายใต้สัญญาที่ได้จัดทำไว้ล่วงหน้าแล้วเท่านั้น

ข้อยกเว้นที่กำหนดให้เรือได้รับความคุ้มครองกรณีถูกลากจูงไปยังท่าเรือหรือสถานที่ปลอดภัยแห่งแรกถูกกำหนดขึ้นเพื่อให้เป็นที่แน่ใจได้ว่า ความเสี่ยงภัยที่เพิ่มขึ้นจากการถูกลากจูงจะไม่ยืดยาวออกไปมากเกินไปจนสมควร โดยในสถานการณ์ดังกล่าวเจ้าของเรืออาจจะพอใจถ้าเรือที่เสียหายถูกลากจูงไปยังจุดหมายปลายทางที่กำหนดไว้แต่แรกเพื่อทำการขนถ่ายสินค้า แต่สำหรับผู้รับประกันภัยแล้วจะสนใจเพียงความปลอดภัยของเรือเท่านั้น ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจะไม่ยอมรับความเสี่ยงภัยที่เพิ่มมากขึ้นจากการถูกลากจูงที่เนิ่นนานออกไป และยังคงยืนยันว่าเรือจะไม่ถูกลากจูงมากไปกว่าท่าเรือหรือสถานที่ปลอดภัยแห่งแรก

<sup>10</sup> ชาร์เตอร์เรอร์ (Charterer) หมายถึง บุคคลผู้เป็นคู่สัญญาชาร์เตอร์ปาร์ตี้ (Charter Party) กับเจ้าของเรือ ในบางกรณีมีการเรียกชาร์เตอร์เรอร์ว่าผู้เช่าเรือ

<sup>11</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 43.

นอกจากนี้ข้อยกเว้นที่กำหนดไว้ในข้อ 1.1 นี้ถือเป็นข้อรับรองอย่างหนึ่ง ซึ่งการฝ่าฝืนข้อรับรองของผู้เอาประกันภัยโดยปกติจะเป็นผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดทั้งปวง นับจากวันที่ฝ่าฝืนข้อรับรอง ดังที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 33<sup>12</sup> เรื่องข้อรับรอง ซึ่งกำหนดถึงผลในทางกฎหมายของการฝ่าฝืนข้อรับรอง แม้ว่าเรือที่เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองตลอดเวลา แต่ความคุ้มครองดังกล่าวถูกกำหนดให้อยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติแห่งการประกันภัยทางทะเล และเรื่องข้อรับรองก็เป็นส่วนหนึ่งของบทบัญญัติแห่งการประกันภัยทางทะเล จึงเป็นที่แน่ชัดว่าเรือที่เอาประกันภัยจะไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยในกรณีการฝ่าฝืนข้อรับรอง<sup>13</sup> ดังนั้นข้อยกเว้นที่ว่า การรับการลากจูงที่ทำเป็นปกติประเพณีหรือเพื่อไปยังท่าเรือหรือสถานที่ปลอดภัยแห่งแรกเมื่อเรือต้องการความช่วยเหลือ หรือการรับการลากจูงหรือการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลภายใต้สัญญาที่ได้จัดทำไว้แล้วนั้นจึงไม่ถือเป็นการฝ่าฝืนข้อรับรองที่ว่าเรือจะไม่ถูกลากจูง กรมธรรม์ประกันภัยก็ยังคงมีผลใช้บังคับอยู่ต่อไป

<sup>12</sup> Section 33. Nature of warranty.

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

<sup>13</sup> มาตรา 33 (3) มีคดี The Good Luck (1991) 2 Lloyd's Rep 191, HL ซึ่งตัดสินว่า ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดโดยอัตโนมัตินับแต่วันที่มีการฝ่าฝืนข้อรับรอง

1.2 กรณีผู้เอาประกันภัยทำสัญญากับผู้นำร่องหรือเพื่อการลากจูงตามปกติ ประเพณี โดยมีข้อกำหนดยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด

ข้อ 1.2 เป็นข้อกำหนดที่เพิ่มเติมขึ้นจากข้อกำหนดในกรมธรรม์ ประกันภัยตัวเรือฉบับปี ค.ศ. 1983 โดยขยายขอบเขตความรับผิดของผู้รับประกันภัยออกไปเพื่อให้การ ดำเนินการของผู้เอาประกันภัยได้รับความคุ้มครองเพิ่มมากขึ้น โดยกำหนดถึงกรณีผู้เอาประกันภัยได้เข้าทำ สัญญากับผู้นำร่องหรือทำสัญญาเพื่อการลากจูงตามปกติประเพณี ซึ่งมีการกำหนดยกเว้นหรือจำกัดความ รับผิดของผู้นำร่องและ/หรือเรือที่ทำการลากจูงและ/หรือเจ้าของเรือดังกล่าวด้วยเพราะเหตุที่มีการออกกฎหมาย ภายในหรือเป็นแนวปฏิบัตินั้น ไม่ทำให้การประกันภัยนี้สิ้นผลบังคับแต่อย่างใดแม้ผู้เอาประกันภัยจะไม่เห็น ด้วกับการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดดังกล่าวก็ตาม<sup>14</sup>

1.3 การใช้เฮลิคอปเตอร์เพื่อขนส่งสิ่งของมาจากหรือไปยังเรือ

ข้อ 1.3 เป็นข้อกำหนดอีกข้อหนึ่งที่เพิ่มเติมขึ้นจากข้อกำหนดใน กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือฉบับปี ค.ศ. 1983 โดยกำหนดถึงผลของการใช้เฮลิคอปเตอร์เพื่อวัตถุประสงค์ อันจำกัดบางประการ ได้แก่ เพื่อการขนส่งบุคคล สัมภาระ และเครื่องมือไปยังและ/หรือมาจากเรือ ว่ายังคง ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ แต่คำว่า "บุคคล" นี้ยังเป็นปัญหาอยู่ว่าจะหมายความรวมถึง การขนส่งผู้สำรวจ วิศวกร และแพทย์ ซึ่งมีได้เป็นลูกเรือ ไปยังและ/หรือมาจากเรือด้วยหรือไม่ แต่คำว่า "สัมภาระ" น่าจะหมายความรวมถึงเครื่องมือทางการแพทย์ อาหาร และสิ่งของต่าง ๆ ด้วย<sup>15</sup>

1.4 การใช้เรือในทางการค้าเพื่อบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้ากลางทะเล

ข้อ 1.4 กำหนดถึงกรณีเรือที่เอาประกันภัยถูกใช้ในทางการค้าเพื่อทำการ บรรทุกหรือขนถ่ายสินค้ามาจากหรือไปยังเรืออีกลำหนึ่งกลางทะเล อันมิใช่เป็นเรือของท่าเรือหรือเรือชายฝั่ง กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะไม่คุ้มครองความสูญหายหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือที่เอาประกันภัยหรือความ รับผิดต่อเรือลำอื่นอันเกิดจากการบรรทุกหรือขนถ่ายดังกล่าว รวมทั้งขณะที่เรือใกล้เข้าเทียบ จอดเทียบ หรือ แล่นออกไป เพราะเหตุที่การบรรทุกและขนถ่ายสินค้าในลักษณะดังกล่าวเป็นการกระทำที่เป็นอันตรายมาก และ ผู้รับประกันภัยมิได้คำนึงถึงภัยที่เพิ่มขึ้นจากการกระทำนี้ด้วยในขณะพิจารณารับประกันภัย ทั้งนี้เว้นแต่จะได้ แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้าถึงการใช้เรือเพื่อปฏิบัติงานดังกล่าว และได้มีการแก้ไขข้อกำหนดความ คุ้มครอง มูลค่าที่เอาประกันภัย และจำนวนเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติม ซึ่งการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้า

<sup>14</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 44.

<sup>15</sup> *Ibid.*



ตามข้อกำหนดนี้ถือเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนที่จะต้องกระทำเพื่อให้ผู้รับประกันภัยเกิดความรับผิดชอบจากการดำเนินการของผู้เอาประกันภัย จึงหมายความว่า ผู้รับประกันภัยยังไม่หลุดพ้นจากความรับผิดชอบโดยอัตโนมัติหากผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขบังคับก่อนที่กำหนดไว้แล้ว<sup>16</sup>

นอกจากนี้การที่ข้อกำหนดนี้ใช้คำว่า “ในทางการค้า” (trading operations) จึงหมายถึงการกระทำที่ทำเป็นประจำหรือโดยปกติ ดังนั้นหากการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้ามาจากหรือไปยังเรืออีกลำหนึ่งกลางทะเลมิได้กระทำไปในทางการค้าหรือทำเป็นประจำ โดยเป็นการกระทำด้วยเหตุฉุกเฉิน ข้อกำหนดนี้ก็ไม่นำมาใช้บังคับ<sup>17</sup> จึงถือได้ว่าเรือที่เอาประกันภัยดังกล่าวยังคงได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยต่อไป แม้จะไม่มีภาระแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้า และไม่มีการแก้ไขข้อกำหนดความคุ้มครอง มูลค่าที่เอาประกันภัย และจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมก็ตาม

สำหรับความรับผิดของผู้เอาประกันภัยต่อเรือลำอื่นอันเกิดจากการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าก็มิได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ โดยไม่คุ้มครองถึงความรับผิดต่อความเสียหายของเรือลำอื่น ความสูญหายหรือเสียหายแก่ทรัพย์สินที่บรรทุกอยู่บนเรือลำอื่น และการเสียชีวิตของบุคคลบนเรือลำอื่น อันเกิดจากการดำเนินการบรรทุกหรือขนถ่ายดังกล่าวด้วย จะมีข้อยกเว้นคือกรณีเรือลำอื่นเป็นเรือของท่าเรือหรือเรือชายฝั่ง เช่น เรือลำเล็กหรือเรือท่องเที่ยวซึ่งใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการบรรทุกและขนถ่ายตามปกติเท่านั้น ทั้งนี้ไม่มีการกล่าวถึงการเรียกร้องค่าเช่าที่สูญหายไป ค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลที่ผู้เอาประกันภัยอาจจะต้องรับผิดชอบอันเป็นผลมาจากการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งการเรียกร้องค่าเช่าที่สูญหายไป ค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลดังกล่าว ถือเป็นส่วนหนึ่งของการเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับความสูญหายหรือเสียหายของเรือที่เอาประกันภัย จึงไม่ได้รับความคุ้มครองด้วย<sup>18</sup> เว้นแต่จะได้ดำเนินการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้าและมีการแก้ไขข้อกำหนดความคุ้มครอง มูลค่าที่เอาประกันภัย และจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมด้วย

### 1.5 การเดินเรือเพื่อนำไปตัดเป็นเศษเหล็กหรือขายเพื่อตัดเป็นเศษเหล็ก

ข้อ 1.5 ใช้บังคับกับกรณีการเดินเรือเพื่อนำไปตัดเป็นเศษเหล็กหรือขายเพื่อตัดเป็นเศษเหล็ก โดยกำหนดให้การเรียกร้องค่าเสียหายอันเกิดจากความสูญหายหรือเสียหายของเรือดังกล่าวที่เกิดขึ้นจากการเดินเรือ มูลค่าของเรือที่เอาประกันภัยจะถูกจำกัดตามราคาตลาดของเรือในสภาพที่เป็นเศษเหล็กขณะที่ความเสียหายเกิดขึ้น เว้นแต่จะได้มีการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้า และมีการ

<sup>16</sup> Rhidian, *The Modern Law of Marine Insurance*, p. 55.

<sup>17</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 44.

<sup>18</sup> *Ibid.*, p. 45.

แก้ไขข้อกำหนดความคุ้มครอง มูลค่าที่เอาประกันภัย และจำนวนเบี้ยประกันภัยตามแต่ละตกลงกัน แต่อย่างไรก็ดีไม่มีผลถึงการเรียกร้องค่าเสียหายจากความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนจากการโดนกัน และส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลตามข้อ 8 และ 10 ด้วย

## 2. ความต่อเนื่อง (Continuation)

โดยปกติแล้วกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาจะสิ้นสุดความคุ้มครองตามวันและเวลาที่กำหนดกันไว้ล่วงหน้าในกรมธรรม์ประกันภัย โดยไม่คำนึงถึงเงื่อนไขหรือสถานการณ์ของเรือว่าเป็นอย่างไร ดังนั้นหากการสิ้นสุดของกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือเกิดขึ้นในขณะที่เรืออยู่กลางทะเล ในท่าเรือระหว่างทาง หรือตกอยู่ในอันตราย จะเป็นการยากสำหรับผู้เอาประกันภัยที่จะหาผู้รับประกันภัยที่ยอมรับความเสี่ยงภัยในการให้คุ้มครองเรือไปยังจุดหมายปลายทางได้ ข้อกำหนดเรื่องความต่อเนื่องจึงได้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อให้ความต่อเนื่องของความคุ้มครองที่จำเป็นตามการร้องขอของผู้เอาประกันภัย โดยให้ถือว่าเรือยังคงได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือต่อไปจนกว่าเรือจะเดินทางไปถึงจุดหมายปลายทาง

แต่มีปัญหาที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นว่ากรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาที่มีข้อกำหนดเรื่องความต่อเนื่องจะมีผลให้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือดังกล่าวไม่มีสภาพเป็นกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาอีกต่อไปหรือไม่ Lord Denning ได้ให้ข้อสังเกตไว้ในคดี *Compania Maritime San Basilo SA v Oceanus Mutual Underwriting Association (Bermuda) Ltd., The Eurysthenus* (1977) 1 OB 49 ว่า ในกรมธรรม์ประกันภัยแบบระยะเวลาโดยทั่วไป ข้อกำหนดสถาบันประมาทระยะเวลา (ตัวเรือ) ได้รวมถึงข้อกำหนดเรื่องความต่อเนื่องไว้ด้วยในข้อ 4 (ปัจจุบันเป็นข้อ 2) แต่ไม่ได้ทำให้กรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวมิใช่กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลา<sup>19</sup> ดังนั้นแม้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาจะมีข้อกำหนดเรื่องความต่อเนื่องด้วย กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือดังกล่าวก็ยังคงเป็นกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาต่อไป

ข้อกำหนดในเรื่องความต่อเนื่องนี้ได้มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงหลายครั้งแล้ว โดยปัจจุบันกำหนดว่าในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดอายุความคุ้มครองลงในขณะที่เรือที่เอาประกันภัยยังอยู่กลางทะเลและตกอยู่ในอันตรายหรือสูญหาย ถ้าได้มีการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้าก่อนวันครบกำหนดอายุของการประกันภัย ให้ถือว่าความคุ้มครองมีผลบังคับต่อไปจนกว่าเรือจะเดินทางถึงท่าเรือถัดไปในสภาพปลอดภัย หรือกรณีอยู่ในท่าเรือและตกอยู่ในอันตราย ให้ถือว่าความคุ้มครองมีผลบังคับต่อไปจนกว่าเรือจะปลอดภัย โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมตามสัดส่วนเป็นรายเดือน

<sup>19</sup> Ibid., p. 46.

### 3. การฝ่าฝืนข้อรับรอง (Breach of Warranty)

ตามมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ข้อรับรอง หมายถึงการให้สัญญาของผู้เอาประกันภัยว่าจะมีการกระทำการบางอย่างหรือไม่มีการกระทำหรือเงื่อนไขบางอย่าง หรือยืนยันหรือปฏิเสธสถานะของข้อเท็จจริงที่มีอยู่บางประการ

โดยปกติผู้รับประกันภัยมักต้องการให้มีข้อรับรองเพื่อให้แน่ใจได้ว่าความเสี่ยงภัยของตนยังคงอยู่ในระดับที่ยอมรับได้ แต่หากสถานการณ์บางอย่างอันเกี่ยวกับข้อรับรองได้เปลี่ยนแปลงไปจนถึงขนาดที่ต้องมีการจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมเพื่อให้ครอบคลุมถึงความเสี่ยงภัยที่เพิ่มขึ้นหากมีการฝ่าฝืนข้อรับรอง ในกรณีดังกล่าวโดยทั่วไปผู้รับประกันภัยจะสละสิทธิในข้อรับรองที่ผู้เอาประกันภัยได้ให้ไว้ โดยมีเงื่อนไขว่าต้องมีการจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นจนเพียงพอกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงดังกล่าวด้วย

ข้อรับรองจะต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร แม้ว่าจะไม่ใช้สาระสำคัญของการเสี่ยงภัยก็ตาม เว้นแต่กรณีเป็นข้อรับรองโดยปริยาย และในกรณีการฝ่าฝืนข้อรับรอง ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่แต่วันที่มีการฝ่าฝืนข้อรับรอง แต่ไม่มีผลเสื่อมเสียถึงความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นก่อนวันดังกล่าว

ข้อกำหนดที่เริ่มต้นด้วยคำว่า "ให้ถือว่ามีการคุ้มครอง" (Held cover) เป็นการกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบเป็นหนังสือถึงเหตุการณ์ที่ตนได้ทราบมา เพื่อให้สิทธิในการได้รับความคุ้มครองดังกล่าวยังคงอยู่ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ การปฏิบัติตามภาระหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยนั่นเอง<sup>20</sup> โดยกรณีตามข้อกำหนดเรื่องการฝ่าฝืนข้อรับรองนี้เป็นการกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยสามารถกระทำการเพื่อหลีกเลี่ยงการฝ่าฝืนข้อรับรองได้ โดยกำหนดให้การฝ่าฝืนข้อรับรองที่เกี่ยวกับสินค้าประเภทของการค้า ขอบเขตการเดินทาง การลากจูง การให้บริการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล หรือวันที่เริ่มเดินทาง ยังคงได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ หากผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ โดยมีหน้าที่ต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบทันทีหลังจากได้รับทราบข้อมูลดังกล่าว และได้มีการแก้ไขข้อกำหนดความคุ้มครองและจำนวนเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมตามที่ได้ตกลงกัน ซึ่งหากได้ดำเนินการตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้แล้ว ก็ไม่ถือว่าเป็นการฝ่าฝืนข้อรับรอง และผู้เอาประกันภัยก็ยังคงได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยอยู่นั่นเอง

<sup>20</sup> Alex L. Parks, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*-Vol. 1. (United States : Stevens, 1987), p. 50.

#### 4. ข้อกำหนดมาตรฐานของเรือ (Classification)

แต่เดิมผู้เอาประกันภัย เจ้าของ และผู้จัดการ มีสิทธิเลือกเข้าเป็นสมาชิกของสมาคมมาตรฐานเรือแห่งใดก็ได้ และมีสิทธิที่จะเปลี่ยนแปลงสมาคมมาตรฐานเรือในระหว่างอายุการประกันภัย โดยไม่จำเป็นต้องได้รับความยินยอมจากผู้รับประกันภัยก่อน แต่ต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงหลักการในข้อกำหนดเรื่องนี้เสียใหม่โดยกำหนดหน้าที่ให้ผู้เอาประกันภัย เจ้าของ และผู้จัดการต้องเข้าเป็นสมาชิกของสมาคมมาตรฐานเรือที่ผู้รับประกันภัยยอมรับในวันที่การประกันภัยเริ่มมีผลใช้บังคับและดำรงสมาชิกภาพไปตลอดเวลาที่การประกันภัยนี้ยังใช้บังคับอยู่ ซึ่งแสดงให้เห็นได้ว่า การเข้าเป็นสมาชิกสมาคมมาตรฐานเรือต้องได้รับการยอมรับจากผู้รับประกันภัยก่อน และการเปลี่ยนแปลงการเป็นสมาชิกสมาคมมาตรฐานเรือก็ต้องได้รับความยินยอมจากผู้รับประกันภัยก่อนเช่นกัน<sup>21</sup> ทั้งนี้เพราะสถานะและชื่อเสียงของสมาคมมาตรฐานเรือรวมทั้งชั้นของเรือเป็นสิ่งสำคัญที่ผู้รับประกันภัยจะพิจารณาในการรับประกันภัย โดยชั้นของเรือจะขึ้นอยู่กับความปลอดภัยและความพร้อมในการออกทะเลของเรือ

ข้อกำหนดนี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย เจ้าของ และผู้จัดการ ที่จะต้องทำให้แน่ใจได้ว่าเรือที่เอาประกันภัยจะได้รับการรับรองมาตรฐานจากสมาคมมาตรฐานเรือที่ผู้รับประกันภัยยอมรับ และมาตรฐานของเรือที่เอาประกันภัยตามที่สมาคมมาตรฐานเรือกำหนดจะยังคงดำรงอยู่ตลอดไปนับแต่วันที่การประกันภัยนี้เริ่มใช้บังคับและตลอดระยะเวลาของการประกันภัยนี้ ซึ่งคำว่าตลอดเวลาของการประกันภัยนี้ หมายความว่าความรวมถึง กรณีเมื่อการประกันภัยนี้มีผลใช้บังคับแล้ว การเปลี่ยนสมาคมมาตรฐานเรือก็ต้องได้รับความยินยอมจากผู้รับประกันภัยด้วย<sup>22</sup> และหากมีข้อแนะนำ ข้อเรียกร้อง หรือข้อจำกัดของสมาคมมาตรฐานเรืออันเกี่ยวกับสภาพพร้อมออกทะเลของเรือหรือการบำรุงรักษาเรือให้อยู่ในสภาพพร้อมออกทะเลก็เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย เจ้าของ และผู้จัดการที่จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามข้อแนะนำ ข้อเรียกร้อง หรือข้อจำกัดดังกล่าวภายในระยะเวลาที่สมาคมมาตรฐานเรือกำหนด โดยหากผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยนับแต่วันที่ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าว เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะทำความตกลงให้ไว้เป็นหนังสือ แต่หากเรือที่เอาประกันภัยดังกล่าวยังคงอยู่กลางทะเลในเวลาดังกล่าว ให้ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบเมื่อเรือได้เดินทางถึงท่าเรือถัดไปแล้ว

นอกจากนี้หากมีเหตุการณ์ เงื่อนไข หรือความเสียหายใด ๆ เกิดขึ้นอันอาจเป็นเหตุให้สมาคมมาตรฐานเรือมีคำแนะนำให้ผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการทำการซ่อมแซมหรือให้กระทำการใด ๆ แล้ว ผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการดังกล่าวจะต้องแจ้งให้สมาคมมาตรฐานเรือทราบโดย

<sup>21</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 47.

<sup>22</sup> Ibid.

ทันที และหากผู้รับประกันภัยต้องการติดต่อกับสมาคมมาตรฐานเรือโดยตรงเพื่อขอข้อมูลและหรือเอกสารใด ๆ ผู้เอาประกันภัยจะต้องดำเนินการให้ตามที่จำเป็นด้วย

## 5. การสิ้นสุดความคุ้มครอง (Termination)

กรมธรรม์ประกันภัยอาจสิ้นสุดความคุ้มครองได้ทั้งตามกำหนดเวลาที่ได้กำหนดไว้ หรือการสิ้นสุดความคุ้มครองก่อนเวลาที่กำหนดไว้ ซึ่งกรณีการสิ้นสุดอายุกรมธรรม์ประกันภัยตามปกติก็จะ เป็นไปตามกำหนดเวลาที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนั้น ๆ ส่วนกรณีการสิ้นสุดของการประกันภัยก่อน เวลาที่กำหนดไว้เป็นกรณีที่ต้องมีเหตุการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดเกิดขึ้น โดยในข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัย ตัวเรือแบระยะเวลาที่กำหนดไว้ในข้อ 5 ซึ่งกำหนดให้กรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติ หากกรณีเป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะได้ตกลงด้วยเป็นลายลักษณ์อักษร

ข้อ 5.1 กำหนดให้กรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติในกรณี ดังต่อไปนี้

### 1. การเปลี่ยนสมาคมมาตรฐานเรือ

จากที่กล่าวมาแล้วว่าสถานะและชื่อเสียงของสมาคมมาตรฐานเรือเป็น สิ่งสำคัญสำหรับผู้รับประกันภัยในการพิจารณารับประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยจะพิจารณาถึงความปลอดภัย และสภาพพร้อมออกทะเลของเรือ ชั้นของเรือ และความปลอดภัยและชื่อเสียงของสมาคมมาตรฐานเรือ ดังนั้น ไม่ว่าเมื่อใดที่ผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการได้ดำเนินการเปลี่ยนสมาคมมาตรฐานเรือโดยไม่ได้รับความ ยินยอมจากผู้รับประกันภัยก่อนแล้ว ถือเป็น การฝ่าฝืนข้อกำหนดเรื่องสมาคมมาตรฐานเรือตามข้อ 4.1.1 และ ข้อ 5 ด้วย แต่ผลของการฝ่าฝืนจะแตกต่างกัน โดยการฝ่าฝืนข้อ 4.1.1 จะเป็นผลให้ผู้เอาประกันภัยหลุดพ้น จากความรับผิดชอบแต่วันที่ฝ่าฝืนข้อรับรอง แต่การฝ่าฝืนข้อ 5 นี้ จะเป็นผลให้การประกันภัยสิ้นสุดความ คุ้มครองลงโดยอัตโนมัติ ซึ่งผลของการสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติจะร้ายแรงกว่าการหลุดพ้นจาก ความรับผิด โดย Lord Goff ได้ตีความถึงผลของการฝ่าฝืนข้อรับรองดังกล่าวไว้ในคดี *The Good Luck* (1991) 2 Lloyd's Rep 191, HL ว่า ผลของการสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติมีความร้ายแรงกว่าการ หลุดพ้นจากความรับผิด โดยการสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติจะทำให้สัญญาประกันภัยสิ้นสุดผูกพัน โดยคำว่า "โดยอัตโนมัติ" เป็นการเน้นถึงข้อเท็จจริงที่ว่า การสิ้นสุดความคุ้มครองมิได้ขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจ หรือการกระทำของผู้รับประกันภัยที่จะทำให้สัญญาสิ้นสุด แต่เป็นการสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติจาก การกระทำการฝ่าฝืนของผู้เอาประกันภัย<sup>23</sup> ทำให้เห็นได้ว่า ผลของข้อ 4.1.1 และข้อ 5 มีความแตกต่างกัน

<sup>23</sup> Ibid., pp. 47-48.

แต่ในที่สุดแล้วผลก็จะเป็นเหมือนกันคือผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบนับแต่วันที่มีการฝ่าฝืนข้อรับรอง ส่วนการกระทำที่ได้เกิดขึ้นก่อนวันดังกล่าวถือเป็นอันสมบูรณ์ แต่ทั้งนี้ข้อกำหนดทั้งสองข้อดังกล่าวได้อนุโลมในกรณีเรือที่เอาประกันภัยอยู่กลางทะเลในวันที่ฝ่าฝืนข้อรับรอง ให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบเมื่อเรือได้เดินทางไปถึงท่าเรือถัดไปแล้ว และหากผู้รับประกันภัยได้ตกลงด้วยในการฝ่าฝืนข้อรับรองดังกล่าวเป็นลายลักษณ์อักษร การกระทำดังกล่าวก็ไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่อย่างใด

2. การเปลี่ยนแปลง การถูกสั่งพักไว้ การไม่ต่ออายุ การเพิกถอน หรือการหมดอายุการเป็นสมาชิกของสมาคมมาตรฐานเรือ

นอกจากการเปลี่ยนสมาคมมาตรฐานเรือจะเป็นผลให้การประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติแล้ว การเปลี่ยนแปลงชั้นของเรือภายในสมาคมมาตรฐานเรือนั้น ๆ การถูกสั่งพักไว้ การไม่ต่ออายุ การเพิกถอน หรือการหมดอายุการเป็นสมาชิกสมาคมมาตรฐานเรือ ก็มีผลให้การประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติเช่นเดียวกัน โดยการกระทำดังกล่าวอาจมีผลมาจากความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจาก

1) ภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6 หรือได้รับความคุ้มครองตามข้อกำหนดมาตรฐานประเภทระยะเวลาในเรื่องสงครามและการนัดหยุดงาน หรือ

2) ภัยที่ไม่ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6 หรือไม่ได้รับความคุ้มครองตามข้อกำหนดมาตรฐานประเภทระยะเวลาในเรื่องสงครามและการนัดหยุดงาน

ในกรณีตามข้อ 1) ผู้เอาประกันภัยอาจหลีกเลี่ยงการสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติได้โดยการได้รับความยินยอมล่วงหน้าจากสมาคมมาตรฐานเรือก่อนการเดินทางเรือจากท่าเรือถัดไป แต่ในกรณีข้อ 2) การประกันภัยเป็นอันสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติ ไม่ว่าจะได้รับความยินยอมจากสมาคมมาตรฐานเรือล่วงหน้าก่อนออกเดินทางเรือจากท่าเรือถัดไปหรือไม่ก็ตาม เพราะมิได้เกิดขึ้นจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย

ชั้นของเรือก็ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 4.1.1 เช่นกัน การละเลยที่จะดำรงไว้ซึ่งชั้นของเรือตามที่สมาคมมาตรฐานเรือได้กำหนดไว้ ถือเป็น การฝ่าฝืนข้อ 4.1.1 อันเป็นผลให้การประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครองด้วยเช่นกัน

### 3. การสำรวจเรือตามระยะเวลาของสมาคมมาตรฐานเรือเกินกำหนด

การเป็นสมาชิกของสมาคมมาตรฐานเรือจะต้องมีการกำหนดให้มีการสำรวจเรือตามระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้เพื่อตรวจสอบว่าตามระยะเวลาดังกล่าวเรือมีสภาพความปลอดภัยเป็นอย่างไร และมีสภาพความพร้อมออกทะเลหรือไม่ โดยกำหนดเวลาดังกล่าวขึ้นอยู่กับสมาคมมาตรฐานเรือแต่ละแห่งจะกำหนดขึ้น ดังนั้นเรือที่เอาประกันภัยซึ่งเป็นสมาชิกของสมาคมมาตรฐานเรือก็ต้องนำเรือเข้ารับการสำรวจจากสมาคมมาตรฐานเรือเช่นกัน โดยหากเรือที่เอาประกันภัยมิได้เข้ารับการสำรวจตามระยะเวลาที่กำหนดแล้ว จะมีผลให้การประกันภัยตัวเรือเป็นอันสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติ เว้นแต่จะได้มีการขอขยายระยะเวลาเพื่อการสำรวจเรือดังกล่าวและได้รับความเห็นชอบจากสมาคมมาตรฐานเรือแล้ว

ข้อ 5.2 กำหนดให้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติในกรณีการเปลี่ยนแปลงความเป็นเจ้าของหรือสัญชาติธง การโอนไปยังผู้บริหารใหม่ หรือการเช่าเรือแบบเรือเปล่า หรือการยึดกรรมสิทธิ์หรือการใช้เรือ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของผู้รับประกันภัยจากการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญ เพราะประสบการณ์ความสูญเสียของผู้รับประกันภัยเป็นปัจจัยสำคัญต่อการกำหนดข้อนี้ขึ้น โดยหากเจ้าของเรือได้ขายหรือโอนกรรมสิทธิ์ในเรือไปยังผู้บริหารใหม่ เรือที่เอาประกันภัยอาจได้รับความเสียหายโดยที่ผู้รับประกันภัยยังไม่รู้เรื่องเลยก็ได้<sup>24</sup>

กรณีเกิดการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญดังกล่าวข้างต้น ไม่ว่าจะโดยสมัครใจหรือไม่ก็ตาม การประกันภัยนี้เป็นอันสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัตินับแต่เวลาที่เกิดการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว แต่ทั้งนี้การสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติดังกล่าวอาจเลื่อนออกไปหากเรือมีสินค้าอยู่บนเรือและได้แล่นออกจากท่าเรือที่บรรทุกหรืออยู่กลางทะเลโดยมีอับเฉา และมีการร้องขอให้เลื่อนออกไป โดยการสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติจะเลื่อนออกไปตราบเท่าที่เรือยังคงเดินเรือตามแผนการเดินทางเดิมจนกระทั่งถึงท่าเรือปลายทางเพื่อการขนถ่ายกรณีที่มีสินค้าหรือถึงท่าเรือปลายทางในกรณีเดินเรือโดยมีอับเฉา

นอกจากนี้ข้อ 5.2 ยังกล่าวถึงว่ากรณีการยึดกรรมสิทธิ์หรือการใช้สิทธิโดยปราศจากคำยินยอมล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรของผู้เอาประกันภัยแล้ว การสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติจะมีผลภายหลังการยึดไปแล้ว 15 วัน ไม่ว่าจะเรือจะอยู่กลางทะเลหรือที่ท่าเรือ แต่หากเรือถูกยึดโดยได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้เอาประกันภัยแล้ว การประกันภัยดังกล่าวเป็นอันสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติไม่ว่าเรือจะอยู่กลางทะเลหรืออยู่ที่ท่าเรือ<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Parks, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*-Vol. 1, p. 37.

<sup>25</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 50.

ในการนี้กรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติ ข้อ 5 กำหนดให้มีการคืนเบี้ยประกันภัยแก่ผู้เอาประกันภัยด้วย โดยกำหนดให้คืนเบี้ยประกันภัยสุทธิซึ่งคำนวณตามสัดส่วนเป็นรายวัน โดยมีเงื่อนไขว่าความสูญหายสิ้นเชิงของเรือ ไม่ว่าจะเกิดจากภัยที่เอาประกันภัยไว้หรือไม่ จะต้องไม่เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้หรือในช่วงเวลาที่ขยายออกไป โดยช่วงเวลาที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้หมายความถึงทั้งช่วงเวลาที่กำหนดให้ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยและช่วงเวลานับแต่วันเริ่มต้นคุ้มครองจนถึงวันที่สิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติหรือช่วงเวลาที่ขยายออกไป ซึ่งช่วงเวลาที่ขยายออกไปนี้ได้แก่การขยายเวลาจนกระทั่งเรือถึงท่าเรือถัดไปในกรณีการฝ่าฝืนตามข้อ 5.1 หรือการขยายเวลาตามข้อ 5.2 จนกระทั่งเรือเดินทางถึงท่าเรือปลายทางเพื่อการขนถ่ายกรณีมีสินค้าหรือถึงท่าเรือปลายทางกรณีเดินเรือโดยมีอับเฉา หรือเป็นเวลา 15 วันภายหลังการยึดกรรมสิทธิ์หรือการใช้เรือ ไม่ว่าจะเรือจะอยู่กลางทะเลหรืออยู่ที่ท่าเรือก็ตาม<sup>26</sup>

## 6. ภัยที่คุ้มครอง (Perils)

ในการประกันภัยทางทะเล ภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องเป็นภัยที่เกิดจากทะเลจริง ๆ ไม่ใช่ภัยอื่นที่เกิดขึ้นในทะเล โดยคำว่า "ภัยทางทะเล" นี้รวมถึงภัยที่เกิดขึ้นโดยความผิดปกติของธรรมชาติหรือเกิดขึ้นจากกำลังที่ไม่อาจต้านทานได้โดยความระมัดระวังหรือความสามารถของมนุษย์หรือเป็นอุบัติเหตุที่ไม่อาจคาดหมายได้หรือเป็นไปโดยบังเอิญ<sup>27</sup> โดยในการมธรรม์ประกันภัยตัวเรื่อนี้แบ่งภัยที่คุ้มครองได้เป็นสองประเภทใหญ่ ๆ ได้แก่ ความเสี่ยงภัยทางทะเล และความเสี่ยงภัยจากสงครามและการนัดหยุดงาน โดยความเสี่ยงภัยจากสงครามและการนัดหยุดงานจะเป็นความเสี่ยงภัยที่กำหนดไว้ นอกเหนือจากข้อกำหนดมาตรฐาน ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องเลือกที่จะเอาประกันภัยเพิ่มเติมหรือไม่ ส่วนความเสี่ยงภัยทางทะเลรวมถึงภัยอื่น ๆ อันมิใช่ภัยจากสงครามและการนัดหยุดงานซึ่งเป็นความเสี่ยงภัยที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดมาตรฐาน สามารถแบ่งได้เป็นดังนี้

1) ความเสี่ยงภัยดั้งเดิม ได้แก่ ความเสี่ยงภัยที่กำหนดให้ได้รับความคุ้มครองไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย S.G. Form ได้แก่ ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล แม่น้ำ ทะเลสาบ หรือน่านน้ำใด ๆ ที่สามารถทำการเดินเรือได้ ไฟไหม้และการระเบิด การโจรกรรมโดยบุคคลภายนอกเรือ การโยนของทิ้งทะเล และโจรสลัด รวมทั้งความเสี่ยงภัยที่เพิ่มเติมเข้ามาในภายหลัง ได้แก่ การโดนกั้นกับยานพาหนะทางบก อุบัติเหตุหรือเครื่องมือและเครื่องติดตั้งต่าง ๆ ที่ใช้ในบริเวณท่าเรือ แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า หรืออุบัติเหตุในการบรรทุก การขนถ่าย หรือการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือเชื้อเพลิง โดยความเสี่ยงภัยทั้งหมดได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6.1

<sup>26</sup> Ibid.

<sup>27</sup> Parks, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average*-Vol. 1, p. 273.



2) ความเสี่ยงภัยเพิ่มเติมอันได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6.2 แต่เดิมเรียกข้อกำหนดนี้ว่า Inchmaree Clause หรือ Negligence Clause อันเป็นผลมาจากคดี Thames & Mersey Marine Insurance Co v Hamilton, Fraser & Co (1887) 12 App Cas 484. HL. โดยความเสี่ยงภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามข้อกำหนดนี้ได้แก่ การระเบิดของหม้อน้ำ การแตกของเพลลา หรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในเครื่องจักรหรือตัวเรือ ความประมาทเลินเล่อของนายเรือ เจ้าหน้าที่ ลูกเรือ ผู้นำร่อง ผู้ซ่อมแซม หรือชาร์เตอร์เรอร์ โดยมีข้อแม้ว่าผู้ซ่อมแซมและชาร์เตอร์เรอร์จะต้องไม่ใช่ผู้เอาประกันภัย การกระทำผิดอย่างจงใจของนายเรือ เจ้าหน้าที่ หรือลูกเรือ และการโดนกั้นกับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือวัตถุที่คล้ายคลึงกัน หรือวัตถุที่ตกลงมาจากยานพาหนะดังกล่าว<sup>28</sup>

ดังนั้น ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6.1 ซึ่งเป็นความเสียหายดั้งเดิม  
ได้แก่

6.1.1 ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล แม่น้ำ ทะเลสาบ หรือน่านน้ำใด ๆ ที่สามารถทำการเดินเรือได้

วัตถุประสงค์ของการประกันภัยทางทะเลเพื่อชดใช้ความสูญหายหรือเสียหายของผู้เอาประกันภัยอันเกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัยในระหว่างการเสี่ยงภัยทางทะเล ดังนั้น ภัยอันตรายแห่งท้องทะเลซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของความเสี่ยงภัยทางทะเลจึงเป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครอง โดยภัยในทะเลนี้ถูกกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยตั้งแต่ในแบบ S.G. Form โดยใช้ได้ทั้งกับการประกันภัยตัวเรือและตัวสินค้า

มีการให้คำจำกัดความของคำว่า "ภัยอันตรายแห่งท้องทะเล" (perils of the sea) ไว้ในกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัย (Rules for Construction of Policy) ว่าหมายถึงอุบัติเหตุที่ไม่คาดคิดหรืออุบัติเหตุทางทะเลเท่านั้น ไม่รวมถึงการกระทำอันเป็นปกติธรรมดาของลมและคลื่น<sup>29</sup> และมีการตีความของ Lord Bramwell ในคดี Thames and Mersey Insurance Co v Hamilton, Fraser and Co, The Inchmaree (1887) 12 App Cas 484 ว่าหมายถึง สภาพการณ์อุบัติเหตุทุกชนิดอันมิได้เป็นผลมาจากความชำรุดบกพร่องโดยปกติ การชักช้า หรือการกระทำของผู้เอาประกันภัย และเกิดขึ้นในระหว่างการเดินเรือและก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย<sup>30</sup>

<sup>28</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 173.

<sup>29</sup> The term "perils of the seas" refers only to fortuitous accidents or casualties of the seas. It does not include the ordinary action of the winds and waves.

<sup>30</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 175.

### 6.1.2 ไฟไหม้และการระเบิด

ความเสี่ยงภัยตามข้อกำหนดนี้ไม่มีการให้คำจำกัดความไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย แต่จากการที่ได้ระบุไว้โดยแจ้งชัดให้ไฟไหม้และการระเบิดได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยและในคดี *Gordon v Rimmington (1807) 1 Camp 123* โดย Lord Ellenborough ได้ตีความถึงการให้ความคุ้มครองว่า ไฟไหม้ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยไม่ว่าจะเกิดจากอุบัติเหตุหรือฟ้าผ่าหรือการกระทำตามหน้าที่แห่งรัฐ (an act done in duty to the state) ทำให้เห็นได้ว่าไฟไหม้และการระเบิดได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ด้วย<sup>31</sup>

### 6.1.3 การโจรกรรมโดยบุคคลภายนอกเรือ

การกระทำที่จะเข้าข่ายภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามข้อกำหนดนี้จะต้องประกอบด้วย 2 ส่วนคือ ต้องเป็นการขโมยโดยใช้ความรุนแรง (violent theft) และต้องเป็นการกระทำโดยบุคคลภายนอกเรือ

1) การขโมยโดยใช้ความรุนแรงหรือการโจรกรรม มีที่มาจากคดี *La Fabrique de Proderits Chimiques v Large (1923) 1 KB 203* โดย Justice Bailhache ได้ตัดสินว่า ในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล การเสี่ยงภัยในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากการขโมยไม่ได้ครอบคลุมถึงการขโมยอย่างธรรมดา แต่ต้องเป็นการกระทำด้วยความรุนแรง ซึ่งคดีนี้ตัวขโมยได้พังประตูสองบานเพื่อเข้าไปยังโกดัง และยังได้อธิบายอีกว่า การที่จะถือว่าเป็นการโจรกรรมไม่หมายถึงเฉพาะการเข้าจู่โจมต่อตัวบุคคลเท่านั้น แต่หมายรวมถึงการกระทำต่อทรัพย์สินด้วย<sup>32</sup>

นอกจากนี้ในคดี *Athens Maritime Enterprises Corpn v Hellenic Mutual War Risks Association (Bermuda) Ltd, The Andreas Lemos (1982) 2 Lloyd's Rep 483* ได้ขยายถึงช่วงเวลาที่การกระทำด้วยความรุนแรงได้เกิดขึ้นนั้นถือเป็นสาระสำคัญ โดยในคดีนี้กลุ่มคนร้ายได้ใช้มีดเป็นอาวุธเพื่อประโยชน์ในการหลบหนี การกระทำเป็นอันสมบูรณ์เมื่อได้กระทำการด้วยความรุนแรงไปแล้ว โดยความรุนแรงต้องกระทำก่อนหรือในขณะที่กระทำความผิด หากกระทำในภายหลังไม่ถือว่าเป็นการกระทำด้วยความรุนแรงอันถือว่าเป็นการโจรกรรมได้<sup>33</sup>

<sup>31</sup> Ibid., p. 201.

<sup>32</sup> Ibid., p. 209.

<sup>33</sup> Ibid., p. 209.

2) การกระทำโดยบุคคลภายนอกเรือ ในคดี Taylor v Liverpool and Great Western Steam Co, (1874) LR 9 QB 546 ผู้พิพากษาทุกคนในคดีได้ตัดสินว่า แม้คำว่า "ชโยมย" จะคลุมเครือ แต่ในกรมธรรม์ประกันภัย ชโยมยจะหมายถึงบุคคลภายนอกเรือเท่านั้น<sup>34</sup>

ในคดี Steinman & Co v Angier Line (1891) 1 QB 619, CA ผู้พิพากษา Lord Justice Bowen ได้ให้เหตุผลไว้ว่า หลักการของกฎหมายพาณิชย์ (commercial law) คือ เรือต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าสำหรับความสูญหายอันเกิดจากการชโยมยบนเรือ ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบในการชโยมยบนเรือเพราะเป็นไปได้ที่อุบัติเหตุจะเกิดขึ้นได้จากความผิดพลาดของกัปตันเรือและลูกเรือ ดังนั้น การชโยมยในการประกันภัยทางทะเล หมายถึง การกระทำโดยบุคคลภายนอกเรือเท่านั้น<sup>35</sup> ทั้งนี้ เป็นไปตามกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัย (Rules for Construction of Policy) ข้อ 9 ที่ว่า การชโยมยไม่หมายความรวมถึงการลักขโมยที่ไม่ปรากฏร่องรอยหรือการลักขโมยที่กระทำโดยบุคคลที่ไปกับเรือไม่ว่าจะเป็นลูกเรือหรือผู้โดยสารหรือไม่ก็ตาม

นอกจากนี้ ยังต้องมีเจตนาอันไม่สุจริตด้วยจึงจะถือว่าเป็นการโจรกรรม แม้จะไม่ได้ระบุไว้โดยชัดแจ้งก็ตาม โดยในคดี Nishima Trading Co Ltd v Chiyoda Fire and Marine Insurance Co Ltd (1969) 2 A11ER 776, CA ซึ่ง Lord Denning ได้กล่าวไว้ว่า การกระทำของเจ้าของเรือไม่ถือเป็น การชโยมย โดยกล่าวว่า เจ้าของเรือใช้สิทธิยึดหน่วงสินค้าไว้โดยเชื่ออย่างสุจริตว่าเขามีสิทธิกระทำได้ ถือว่าเขาไม่มีความผิดฐานโจรกรรม โดยบุคคลใดหากกระทำการโดยสุจริตใจคิดว่าตนมีสิทธิกระทำได้ ไม่ถือเป็นความผิด<sup>36</sup>

#### 6.1.4 การโยนของทิ้งทะเล

ในการเดินเรือทางทะเล หากเกิดกรณีฉุกเฉินหรือในเวลาที่เกิดอันตราย สินค้าหรืออุปกรณ์ของเรือมักจะถูกโยนทิ้งทะเลเพื่อความปลอดภัยของทรัพย์สินทั้งหมดที่อยู่บนเรือ ซึ่งการโยนสินค้าหรืออุปกรณ์ของเรือบางส่วนทิ้งทะเลเป็นส่วนหนึ่งของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยความสูญหายดังกล่าวถือเป็นการเฉลี่ยสละในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ซึ่งอยู่ภายใต้บังคับของข้อกำหนดข้อ 10

การโยนของทิ้งทะเล จะไม่รวมถึงการโยนของทิ้งไปโดยไม่มีเหตุตามที่กฎหมายรับรอง เช่น คดี Butler v Wildman (1820) 3 B & Ald 398 ซึ่ง Justice Bayley ได้ให้ข้อสังเกตว่า การโยนของทิ้งทะเลในความหมายอย่างกว้างหมายถึงการโยนของจากเรือ แต่ในความหมายที่แท้จริงใน

<sup>34</sup> Ibid., p. 210.

<sup>35</sup> Ibid., p. 210.

<sup>36</sup> Ibid., p. 210.

กรมธรรม์ประกันภัยจะเป็นการโยนที่มีเหตุอันชอบด้วยกฎหมาย โดยในคดีดังกล่าวเงินได้ถูกโยนทิ้งทะเลโดยเจตนาจากการกระทำของนายเรือเพื่อป้องกันมิให้เงินดังกล่าวตกไปอยู่ในมือของศัตรู ซึ่งศาลได้ตัดสินว่า ในสถานการณ์ดังกล่าวนายเรือตกอยู่ภายใต้หน้าที่จะต้องโยนเงินทิ้งไป ความสูญหายดังกล่าวถือว่าได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเรื่องการโยนของทิ้งทะเล<sup>37</sup>

และในคดี Taylor v Dunbar (1869) LR 4 CP 206 ได้มีแนวการตัดสินว่า ความสูญหายของสินค้าที่ถูกโยนทิ้งทะเลเพราะความเผลอของสินค้าอันเนื่องมาจากความล่าช้าของการเดินทาง จะไม่ได้รับความคุ้มครองตามข้อกำหนดเรื่องภัยจากการโยนของทิ้งทะเล<sup>38</sup> โดยปกติแล้วชีวิตและสินค้าที่เผลอได้ง่ายมักถูกโยนทิ้งทะเลเมื่อเผลอหรือเสื่อมเสียแล้ว ดังนั้นการโยนทิ้งทะเลจึงไม่ถือเป็นสาเหตุของความเสียหายเพราะจะถือว่าเป็นการโยนของทิ้งทะเลต่อเมื่อของนั้นต้องเป็นของที่ยังคงใช้ได้อยู่ในขณะกระทำการโยนทิ้งทะเลนั่นเอง<sup>39</sup>

#### 6.1.5 โจรสลัด

ข้อกำหนดเรื่องโจรสลัดได้ถูกกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยมาเป็นเวลานานแล้วตั้งแต่ในสมัยใช้กรมธรรม์ประกันภัยแบบ S.G. Form และข้อ 8 ของกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัย (Rules for Construction of Policy) ได้ให้คำจำกัดความของคำว่า "โจรสลัด" ว่าให้หมายรวมถึงผู้โดยสารที่มีอาวุธและก่อความไม่สงบโดยเข้าโจมตีเรือจากชายฝั่ง<sup>40</sup> ซึ่งการใช้คำว่า "หมายรวมถึง" ทำให้คำว่าโจรสลัดไม่มีความหมายที่แน่นอน ต้องอาศัยการตีความของศาลเป็นกรณีไป เช่น ในคดี Nesbitt v Lushington (1792) 4 TR 783 ซึ่งถือว่าเป็นคดีแรกที่ได้อ้างถึงความหมายของคำว่าโจรสลัด โดยกล่าวว่า การกระทำด้วยความรุนแรงและไม่ชอบด้วยกฎหมายของกลุ่มผู้ประท้วงติดอาวุธในการเข้าโจมตีและยึดเรือและสั่งให้นายเรือขายข้าวโพดแก่พวกเขาในราคาที่ลดลง ซึ่งศาลตัดสินว่าเป็นการกระทำการเป็นโจรสลัด หรือในคดี Palmer v Naylor (1854) 10 Ex 382 ซึ่งกลุ่มผู้อพยพได้ฆ่ากับตันเรือและลูกเรือบางส่วนและยึดเรือไว้ ศาลตัดสินว่าการยึดเรือและแย่งการครอบครองเรือรวมทั้งควบคุมนายเรือและลูกเรือ และสั่งให้เดินเรือออกนอกเส้นทางที่ได้กำหนดไว้ เป็นการกระทำการเป็นโจรสลัดโดยตรง ซึ่งรวมอยู่ในความหมายของข้อกำหนดเรื่องภัยที่คุ้มครองด้วย<sup>41</sup>

<sup>37</sup> Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average-Vol. 1, p. 295.

<sup>38</sup> Ibid., p. 296.

<sup>39</sup> Hodges, Law of Marine Insurance, p. 199.

<sup>40</sup> The term "pirates" includes passengers who mutiny and rioters who attack the ship from the shore.

<sup>41</sup> Hodges, Law of Marine Insurance, p. 212.

ในคดี Republic of Bolivia v Indemnity Mutual Assurance Co Ltd (1909) 1 KB 785, CA ศาลอุทธรณ์ได้ตีความคำนิยามของคำว่า “โจรสลัด” ซึ่งเป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยว่า โดยที่โจรสลัดเป็นบุคคลที่ปล้นทรัพย์อย่างไม่จำกัดเพื่อประโยชน์ของตัวเอง และไม่เป็นคนที่ดำเนินการต่อทรัพย์สินเพื่อส่วนรวม โดยบุคคลดังกล่าวจะพึงพอใจในความโลภหรือการแก้แค้นของตนโดยการปล้นหรือฆ่า โดยในคดีนี้สินค้าที่ส่งมาให้รัฐบาลโบลิเวียถูกยึดโดยกลุ่มบุคคลผู้ก่อการจลาจลชาวบราซิล ซึ่งกระทำการเพื่อส่วนรวมและมีแรงจูงใจทางการเมือง ดังนั้นความสูญหายดังกล่าวไม่ได้มีสาเหตุมาจากการกระทำการเป็นโจรสลัด<sup>42</sup>

ต่อมาในคดี The Andreas Lemos (1982) 2 Lloyd's Rep 483, QB ซึ่งแสดงว่า การใช้กำลังหรือขู่เชิญว่าจะใช้กำลังเป็นสาระสำคัญของกระทำการเป็นโจรสลัด และต้องเกิดในเวลาที่เกิดการสูญหายด้วย แต่มีปัญหาอีกว่า การกระทำการเป็นโจรสลัดจะต้องเกิดขึ้นภายในน่านน้ำที่กำหนดไว้หรือไม่ โดยในประเด็นแรก Justice Staughton ได้กล่าวไว้ว่า การขโมยโดยไม่ใช้กำลังหรือขู่เชิญว่าจะใช้กำลัง ไม่ถือเป็นการกระทำการเป็นโจรสลัดตามความหมายในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ยิ่งไปกว่านั้น การเอาทรัพย์สินมาเป็นของตนโดยสมบูรณ์หลังจากการใช้กำลังหรือขู่เชิญว่าจะใช้กำลัง ความสูญหายดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นการกระทำการเป็นโจรสลัด นอกจากนี้ยังได้กล่าวอีกว่า การเป็นโจรสลัดจะต่างจากการขโมยโดยการกระทำทั้งสองอย่างต่างใช้กำลังด้วยกันทั้งคู่และยากที่จะแยกแยะว่าเป็นการใด แต่ในความเป็นจริงแล้วโดยส่วนใหญ่ โจรสลัดก็ถือเป็นขโมยด้วย ซึ่งแต่เดิมใน S.G. Form ไม่จำเป็นต้องแบ่งแยกระหว่างโจรสลัดกับขโมย แต่ปัจจุบันเฉพาะโจรสลัดและการขโมยโดยใช้ความรุนแรงเท่านั้นที่จะได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย สำหรับประเด็นที่สองที่ว่า โจรสลัดต้องกระทำการภายในน่านน้ำที่กำหนดไว้หรือไม่ ซึ่งไม่มีเหตุผลใดที่จะจำกัดการกระทำการเป็นโจรสลัดว่าได้กระทำการนอกน่านน้ำที่กำหนดหรือไม่ โดยในเนื้อหาของกรมธรรม์ประกันภัยได้กำหนดไว้ว่า “หากเรืออยู่กลางทะเล” หรือ “ตกอยู่ในอันตรายทางทะเล” ซึ่งมีได้กำหนดไว้โดยแจ้งชัดว่าเป็นน่านน้ำใด ดังนั้น เพื่อประโยชน์ในทางธุรกิจประกันภัยให้ถือว่าเรืออยู่ในสถานที่ที่การกระทำการเป็นโจรสลัดได้เกิดขึ้นเท่านั้น ไม่ว่าจะอยู่ในน่านน้ำใดก็ตาม<sup>43</sup>

6.1.6 การโดนกันกับยานพาหนะทางบก อุ้งเรือ หรือเครื่องมือและเครื่องติดตั้ง  
ในบริเวณท่าเรือ

แต่เดิมข้อกำหนดนี้เป็นส่วนหนึ่งของข้อ 6.2.5 แต่ปัจจุบันได้แยกออกมาเป็นเอกเทศแล้ว โดยหากไม่มีข้อกำหนดนี้แล้วความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรืออันเกิดจากการโดนกันกับเครื่องติดตั้งหรือวัตถุบนบก เช่น ยานพาหนะทางบก อุ้งเรือ หรือเครื่องมือและเครื่องติดตั้งต่าง ๆ ในบริเวณ

<sup>42</sup> Ibid.

<sup>43</sup> Ibid., p. 213.

ทำเรื่องจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครอง ซึ่งในความเป็นจริงแล้วภัยดังกล่าวข้างต้นโดยลักษณะแล้วมิใช่ภัยในทางทะเล ดังนั้นจึงไม่อยู่ในความคุ้มครองของข้อกำหนดเรื่องภัยทางทะเลและความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนกรณีเรือ โดนกัน” ด้วยเหตุนี้จึงจำเป็นต้องมีข้อกำหนดนี้เพื่อจะได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยหากเกิดภัย ดังกล่าวขึ้น

#### 6.1.7 แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า

ข้อกำหนดนี้ได้กล่าวไว้โดยชัดแจ้งแล้วว่า ความสูญหายหรือเสียหาย อันเกิดแก่ตัวเรือที่เอาประกันภัยจากแผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า จะได้รับความคุ้มครองภายใต้ กรมธรรม์ประกันภัยนี้ นอกจากนี้ค่าใช้จ่ายในการกำจัดฝุ่นอันเกิดจากการระเบิดของภูเขาไฟก็ถือเป็นความ สูญหายหรือเสียหายที่เกิดจากภัยดังกล่าวอันได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกัน<sup>45</sup> แต่หากพิจารณาแล้วจะเห็น ได้ว่าภัยตามข้อกำหนดนี้ไม่มีลักษณะที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับภัยทางทะเล โดยแผ่นดินไหวและภูเขาไฟระเบิด จะเกี่ยวกับการสั่นสะเทือนของพื้นผิวโลก โดยการสั่นสะเทือนดังกล่าวเกิดขึ้นได้ทั้งบนบกและในน้ำ และ ในความเป็นจริงมักเกิดขึ้นได้ทะเลมากกว่าบนบก การสั่นสะเทือนอย่างรุนแรงได้ทะเลจะก่อให้เกิดผลกระทบ บนพื้นผิวโลกได้ โดยอาจเป็นเหตุให้เกิดคลื่นสูงถึง 100 ฟุต อันเป็นผลเสียหายต่อการเดินเรือเป็นอย่างมาก จึงทำให้มีการเพิ่มเติมภัยจากแผ่นดินไหวและภูเขาไฟระเบิดเข้ามาในกรมธรรม์ประกันภัยด้วย สำหรับฟ้าผ่าก็ มิใช่ภัยทางทะเล แม้ว่าจะเกี่ยวข้องกับสภาพภูมิอากาศที่เลวร้าย ดังนั้นโดยปกติจะรวมความเสียหายจากฟ้าผ่า เข้ากับความเสียหายจากสภาพภูมิอากาศที่เลวร้าย และด้วยเหตุที่ความเสียหายจากฟ้าผ่าเกิดขึ้นน้อยครั้ง ผู้รับ ประกันภัยจึงยอมรับความเสี่ยงภัยจากฟ้าผ่าเข้าไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยด้วย

#### 6.1.8 อุบัติเหตุในการบรรทุก การขนถ่าย หรือการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือ เชื้อเพลิง

ข้อกำหนดนี้ได้ถูกกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยโดยผลของคดี Scott (Baltic) Steamers Ltd v Marten and Others, (1916) AC 304, HL ซึ่งได้ตัดสินว่า ความเสียหาย อันเกิดแก่ตัวเรือไม่ได้ได้รับความคุ้มครองเมื่อส่วนของเรือนได้ตกลงเป็นเหตุให้หม้อน้ำตกลงไปในปากกระวางเรือ ด้วยเหตุที่ว่ามิใช่ความเสียหายอันเกิดจากภัยทางทะเล<sup>46</sup> ดังนั้นจึงได้มีการกำหนดข้อนี้ขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมถึง ความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุในการบรรทุก การขนถ่าย และการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือเชื้อเพลิงด้วย

<sup>44</sup> Ibid., p. 214.

<sup>45</sup> Ibid., p. 214.

<sup>46</sup> Ibid., p. 214.

แต่ข้อกำหนดนี้มีปัญหาในการให้คำจำกัดความของคำว่า "อุบัติเหตุ" ซึ่งตามความรู้สึกโดยทั่วไป ความสูญหายที่อาจหลีกเลี่ยงได้ไม่ถือเป็นอุบัติเหตุ จึงทำให้เกิดการโต้เถียงกันว่า ความสูญหายหรือเสียหายจากการลิกหรือเป็นสิ่งที่อาจหลีกเลี่ยงได้หรือไม่ แม้ว่าการลิกหรือจะเป็นการสูญหายหรือเสียหายอย่างหนึ่ง แต่ไม่เป็นสาระสำคัญของการสูญหาย แต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติ แม้จะสรุปได้ว่า ความสูญหายหรือเสียหายระหว่างการบรรทุกและขนถ่ายเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้ แต่กรณีดังกล่าวก็ถือว่าเป็นอุบัติเหตุ ดังนั้น ความประมาทเลินเล่อของผู้ขนของขึ้นหรือลงจากเรือ (Stevedore) ก็ถือเป็นอุบัติเหตุด้วยเช่นเดียวกัน

สำหรับความเสียหายตามข้อ 6.2 ซึ่งเป็นความเสียหายที่เพิ่มเติมขึ้นมาในภายหลัง ซึ่งโดยลักษณะของภัยแต่ละชนิดแล้วมิใช่ภัยทางทะเลที่แท้จริง แต่เป็นภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำบางอย่าง อันนำมาซึ่งความสูญหายหรือเสียหายแก่ตัวเรือได้ จึงได้มีการกำหนดขึ้นไว้เป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยด้วย โดยข้อกำหนดนี้แต่เดิมเรียกว่า Inchmaree Clause ซึ่งมีที่มาจากคดี Thames and Mersey Marine Insurance Co v Hamilton, Fraser and Co, The Inchmaree (1887) 12 AC 484, HL โดยมีข้อเท็จจริงว่า เรือ Inchmaree ได้เอาประกันภัยแบบระยะเวลาไว้ และในระหว่างการเดินเรือ วิศวกรได้กระทำการโดยประมาทเลินเล่อปิดวาล์วห้องปั๊มอากาศไว้ ซึ่งโดยปกติต้องเปิดไว้ เป็นเหตุให้ห้องปั๊มอากาศทำงานจนเกิดระเบิดขึ้น ทำให้มีปัญหาคาลต้องตัดสินใจว่าความเสียหายอันได้แก่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเครื่องยนต์เป็นความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยได้ตกลงที่จะชดใช้แก่เจ้าของเรือ Inchmaree ด้วยหรือไม่ โดยศาลได้ตัดสินว่าภัยดังกล่าวไม่อยู่ในความคุ้มครองสำหรับความเสียหายตามกรมธรรม์ประกันภัย ดังนั้นเจ้าของเรือจะเรียกร้องค่าเสียหายภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยไม่ได้<sup>47</sup> และจากผลของคดีดังกล่าวทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงแก้ไขข้อกำหนดข้อ 6.2 เพื่ออนุญาตให้เจ้าของเรือสามารถเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวได้นั่นเอง

นอกจากจะเรียกข้อกำหนดดังกล่าวว่า Inchmaree Clause แล้ว บางครั้งเรียกว่า Negligence Clause ซึ่งมีที่มาจากข้อเท็จจริงที่ว่า เป็นการประกันภัยความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัยอันมีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่อของบุคคลสองกลุ่มคือ ลูกจ้างบนเรือ อันได้แก่นายเรือ เจ้าหน้าที่ ลูกหรือ หรือผู้นำร่อง และบุคคลภายนอกเรือ อันได้แก่ผู้ซ่อมแซมหรือชาร์เตอร์เรอร์<sup>48</sup>

<sup>47</sup> Ibid., p. 177.

<sup>48</sup> Ibid., p. 275.

6.2.1 การระเบิดของหม้อน้ำ การแตกของเพลลา หรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในเครื่องจักรหรือตัวเรือ

**การระเบิดของหม้อน้ำ** ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัยอันมีสาเหตุมาจากการระเบิดของหม้อน้ำจะได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย แต่ไม่รวมถึงความเสียหายอันเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมหรือเปลี่ยนหม้อน้ำที่ระเบิด เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะได้เอาประกันภัยเพิ่มเติมเพื่อให้ครอบคลุมถึงภัยดังกล่าวด้วย หรือกรณีเหตุที่หม้อน้ำระเบิดเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ เช่น การโดนกันของเรือที่เอาประกันภัยกับเรือลำอื่นอันเป็นเหตุให้หม้อน้ำระเบิด เป็นต้น นอกจากนี้ความเสียหายที่เกิดตามมามีสาเหตุมาจากการระเบิดของหม้อน้ำก็ได้รับความคุ้มครองด้วย ไม่ว่าจะเกิดจากไฟไหม้หรือไม่ก็ตาม<sup>49</sup>

**การแตกของเพลลา** ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในการเปลี่ยนเพลลาให้แก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีเพลลาแตก เว้นแต่การแตกดังกล่าวเป็นผลมาจากอุบัติเหตุ เช่น การเกยตื้นของเรือ เป็นต้น และถ้าการแตกของเพลลาเป็นเหตุให้เกิดความเสียหายแก่ช่องเพลลาหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของเรือ ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบสำหรับความเสียหายดังกล่าวภายใต้บังคับข้อ 11 และ 12 ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับการเปลี่ยนเพลลา ทั้งนี้เป็นผลมาจากคดี *Oceanic S.S. Co Ltd v Faber (1906)* โดยแนวคิดเบื้องหลังคำตัดสินคดีดังกล่าวได้อธิบายไว้ในคดี *Hutchins Bros. v Royal Exchange Ass. Corpn. (1911)* ซึ่งเป็นคดีเกี่ยวกับเรือ *Ellaline* โดยที่เรือมีความชำรุดบกพร่องที่ท้ายเรือขณะทำการก่อสร้างในปี ค.ศ. 1906 ความชำรุดบกพร่องดังกล่าวยังไม่ถูกค้นพบจนกระทั่งในปี ค.ศ. 1908 ได้มีการฟ้องคดีตามกรมธรรม์ประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบเพราะความสูญหายเกิดขึ้นภายหลังกำหนดเวลาคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ และแม้ความชำรุดบกพร่องจะเกิดขึ้นภายในกำหนดเวลาคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยก็ตาม ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเฉพาะความสูญหายที่เกิดขึ้นระหว่างกำหนดเวลาคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย นอกจากนี้ความสูญหายหรือเสียหายอันมีสาเหตุมาจากภัยที่รับประกันภัยไว้ในระหว่างอายุกรมธรรม์ประกันภัยจะได้รับความคุ้มครอง ทั้งนี้เป็นไปตามข้อ 11 และ 12 แม้ว่าส่วนที่เสียหายจะมีความชำรุดบกพร่องแอบแฝงอยู่ก็ตาม

นอกจากนี้ ในคดี *Scindia Steamships Ltd v The London Assurance (1937) 1 KB 639* เรืออยู่ในอู่ซ่อมเรือบนบกเพื่อเข้ารับการซ่อมแซม ซึ่งต้องมีการถอดใบพัดและเพลลาเรือ แต่เพลลาเรือแตกและใบพัดซึ่งติดอยู่ด้วยกันได้ตกลงมาทำให้ใบพัดหัก ผู้รับประกันภัยยอมรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายในส่วนของการเปลี่ยนใบพัดเท่านั้น โดยปฏิเสธที่จะชดใช้ค่าเสียหายในส่วนของเพลลาเพราะเหตุว่าความเสียหายของเพลลามีสาเหตุมาจากภัยอันเป็นความชำรุดบกพร่องแอบแฝง ผู้รับประกันภัยจึงไม่ต้อง

<sup>49</sup> *Ibid.*, p. 278.



รับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าว ซึ่งศาลก็ได้ตัดสินว่าผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายนี้<sup>50</sup> เพราะคำว่า "มีสาเหตุมาจาก" ทำให้เห็นถึงสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น แต่คดีนี้พลามีได้เสียหายจากความชำรุดบกพร่องแอบแฝง จึงไม่ได้รับความคุ้มครอง

ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในเครื่องจักรหรือตัวเรือ ได้มีการให้คำจำกัดความของคำว่า "ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายใน" (latent defect) ไว้ในคดี J Porter in Brown & Co v Nitrate Producers' S.S. Co Ltd (1937) ว่า ความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในมิได้หมายถึงเฉพาะความชำรุดบกพร่องที่เห็นได้ด้วยตาเปล่า แต่หมายถึงความชำรุดบกพร่องที่รับรู้ได้ด้วยประสาทสัมผัส โดยต้องใช้วิธีการที่สมเหตุสมผล เช่น การตรวจสอบอย่างบุคคลที่มีความระมัดระวังพอสมควรและมีความรู้ความสามารถในเรื่องดังกล่าว และความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของเรือ หมายถึง ความชำรุดบกพร่องในการก่อสร้างซึ่งไม่สามารถมองเห็นได้โดยบุคคลทั่วไปที่มีความรู้ความสามารถในการตรวจสอบอย่างธรรมดา ความชำรุดบกพร่องดังกล่าวอาจเกิดขึ้นจากโครงสร้างของตัวเรือหรือในเครื่องจักรก็ได้ ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจะไม่รับประกันคุณภาพของวัสดุหรือความสามารถของผู้ประกอบหรือผู้สร้างเรือ จึงไม่มีหน้าที่ทำให้ชิ้นส่วนนั้น ๆ กลับคืนสภาพดี โดยเหตุที่ได้ค้นพบความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในดังกล่าว

#### 6.2.2 ความประมาทเลินเล่อของนายเรือ เจ้าหน้าที่ ลูกเรือ หรือผู้นำร่อง

ข้อกำหนดนี้ได้กำหนดถึงการให้ความคุ้มครองสำหรับความสูญหายหรือเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยอันมีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือ เจ้าหน้าที่ ลูกเรือ หรือผู้นำร่อง ซึ่งเป็นไปในทำนองเดียวกันกับบทบัญญัติมาตรา 55(2)(a) แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ที่กำหนดว่า ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความสูญหายอันเป็นผลมาจากการกระทำผิดโดยจงใจของผู้เอาประกันภัย เว้นแต่กรรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น แต่ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบสำหรับความสูญหายอันเป็นผลใกล้ชิดกับภัยที่เอาประกันภัยไว้ ถึงแม้ว่าความเสียหายนั้นอาจจะไม่เกิดขึ้นหากนายเรือหรือลูกเรือไม่กระทำผิดหรือประมาทเลินเล่อก็ตาม<sup>51</sup> ทำให้เห็นได้ว่าความสูญหายหรือ

<sup>50</sup> Ibid., p. 278.

<sup>51</sup> Section 55. Included and excluded losses.-

(1) .....

(2) In particular,-

(a) the insurer is not liable for any loss attributable to the wilful misconduct of the assured, but, unless the policy otherwise provides, he is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, even though the loss would not have

เสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้อันมีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือหรือลูกเรือจะได้รับความคุ้มครองตามมาตรา 55 (2)(a) และข้อ 6.2.2 นี้ด้วย<sup>52</sup>

### 6.2.3 ความประมาทเลินเล่อของผู้ซ่อมแซมหรือชาร์เตอร์เรอร์

ข้อกำหนดนี้กำหนดถึงการให้ความคุ้มครองสำหรับความสูญหายหรือเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยอันมีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่อของผู้ซ่อมแซมหรือชาร์เตอร์เรอร์ แต่ทั้งนี้มิเงื่อนไขว่าผู้ซ่อมแซมหรือชาร์เตอร์เรอร์ดังกล่าวจะต้องไม่เป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับดังกล่าว หากผู้ซ่อมแซมหรือชาร์เตอร์เรอร์เป็นผู้เอาประกันภัยเองแล้วจะไม่สามารถใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยได้เพราะเหตุว่าผู้รับประกันภัยจะไม่สามารถรับช่วงสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวได้

### 6.2.4 การกระทำความผิดอย่างจงใจของนายเรือ เจ้าหน้าที่ หรือลูกเรือ

ข้อกำหนดนี้กำหนดถึงการให้ความคุ้มครองสำหรับความสูญหายหรือเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยอันมีสาเหตุมาจากการกระทำผิดของนายเรือ เจ้าหน้าที่ หรือลูกเรือ ซึ่งกระทำผิดอย่างจงใจ โดยเป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครองตั้งแต่สมัยใช้กรมธรรม์ประกันภัยแบบ S.G. Form<sup>53</sup>

คำว่า "การกระทำผิดอย่างจงใจ" ได้มีการให้คำจำกัดความไว้ในกฎการแปลความกรมธรรม์ประกันภัย (Rules for Construction of Policy) ข้อ 11 ว่าให้หมายความรวมถึง การทำละเมิดทุกชนิดที่ได้กระทำขึ้นอย่างจงใจโดยนายเรือหรือลูกเรือเพื่อให้เกิดความเสียหายต่อเจ้าของเรือหรือชาร์เตอร์เรอร์แล้วแต่กรณี<sup>54</sup>

โดยตัวอย่างเหตุการณ์การกระทำผิดอย่างจงใจของนายเรือและลูกเรือ มีดังนี้

happened but for the misconduct or negligence of the master or crew;

(b) .....

<sup>52</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, pp. 283-284.

<sup>53</sup> *Ibid.*, p. 292.

<sup>54</sup> The term "barratry" includes every wrongful act wilfully committed by the master or crew to the prejudice of the owner, or, as the case may be, the charterer.

- ระเบียบศุลกากร
1. การลักลอบนำเข้าหรือนำเข้าอย่างผิดกฎหมายหรือการฝ่าฝืน
  2. การเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางเพื่อการอันดีผล
  3. การไม่เชื่อฟังคำสั่งของเจ้าของเรือ หรือการไม่ทำการตามหน้าที่ที่เจ้าของเรือได้สั่งโดยชอบด้วยกฎหมายโดยตั้งใจ<sup>55</sup>

6.2.5 การโดนกั้นกับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือวัตถุซึ่งคล้ายคลึงกัน หรือวัตถุที่ตกลงมาจากสิ่งดังกล่าว

ข้อกำหนดนี้กำหนดให้ความคุ้มครองสำหรับความสูญหายหรือเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยอันมีสาเหตุมาจากการโดนกั้นกับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือวัตถุซึ่งคล้ายคลึงกัน หรือวัตถุที่ตกลงมาจากสิ่งดังกล่าว โดยวัตถุที่ให้ความคุ้มครองนี้รวมถึงวัตถุหรือเครื่องจักรที่สามารถบินได้ด้วย ส่วนวัตถุที่ตกลงมาจากสิ่งดังกล่าวได้แก่ ระเบิดหรือจรวดที่ปล่อยออกมาจากสิ่งดังกล่าวข้างต้นด้วย<sup>56</sup>

ความเสี่ยงภัยนี้ถูกกำหนดเพิ่มเติมเข้ามาใน Inchmaree Clause ในปี ค.ศ. 1938 โดยไม่ได้ระบุถึงเหตุผลของการกำหนดเพิ่มเติมแต่อย่างใด แต่คาดกันว่าเป็นเพราะผู้รับประกันภัยกังวลถึงภัยอันอาจเกิดจากเครื่องบินซึ่งเป็นพาหนะในการขนส่งที่ใช้กันอย่างกว้างขวางในเวลานั้น ซึ่งต่อมามีคดี Polpen Shipping Co Ltd v Commercial Union Ass. Co Ltd (1943) ได้ออกมายืนยันว่าเรือบินไม่ถือเป็นเรือ และนักบินมักจะร่อนเครื่องลงใกล้ ๆ กับเรือเพื่อขอความช่วยเหลือกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินอันอาจก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือได้

การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามข้อ 6.2 ดังกล่าวข้างต้นจะต้องอยู่ภายใต้บังคับของเงื่อนไขของการเอาใจใส่เท่าที่ควร (due diligence) ซึ่งกำหนดว่า ความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวต้องไม่ได้เป็นผลมาจากการขาดความเอาใจใส่เท่าที่ควรของผู้เอาประกันภัย เจ้าของ ผู้จัดการ หรือผู้ควบคุมดูแล หรือฝ่ายบริหารบนฝั่งคนใด ๆ ดังนั้นหากความสูญหายหรือเสียหายจากเหตุการณ์ตามข้อ 6.2.1 ถึงข้อ 6.2.7 เกิดขึ้นจากการขาดความเอาใจใส่เท่าที่ควรของผู้เอาประกันภัย เจ้าของ ผู้จัดการ หรือผู้ควบคุมดูแล หรือฝ่ายบริหารบนฝั่ง ความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวก็ไม่ได้ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

<sup>55</sup> Rhidian, *The Modern Law of Marine Insurance*, p. 84.

<sup>56</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 308.

นอกจากนี้ ข้อ 6.3 ยังได้กำหนดให้จำแนกประเภทของบุคคลไว้ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น โดยกำหนดว่านายเรือ เจ้าหน้าที่ ลูกเรือ หรือผู้นำร่อง แม้จะถือหุ้นอยู่ในเรือนั้นก็ตาม ก็ไม่ถือเป็นเจ้าของเรือ ตามความหมายในข้อ 6 นี้

#### 7. อันตรายจากมลภาวะ (Pollution Hazard)

ข้อกำหนดเรื่องอันตรายจากมลภาวะนี้ได้ถูกกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ตัวเรือในปี ค.ศ. 1983 แต่มีการใช้เรื่องดังกล่าวกันมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1973 อันเป็นผลมาจากภัยพิบัติในปี ค.ศ. 1967 โดยกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความคุ้มครองสำหรับความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่เรือที่เอาประกันภัยโดยมีสาเหตุมาจากการกระทำของหน่วยงานของรัฐบาลที่ดำเนินการตามอำนาจเพื่อป้องกันหรือบรรเทาอันตรายจากมลภาวะหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือจากการคุกคามที่จะเกิดขึ้น อันเป็นผลโดยตรงจากความเสียหายอันเกิดกับเรือซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบภายใต้การประกันภัยนี้ โดยเนื้อหาของข้อกำหนดในส่วนที่เกี่ยวกับความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือการคุกคามที่จะเกิดขึ้นได้ถูกกำหนดเพิ่มเติมเข้ามาเมื่อมีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดนี้ในปี ค.ศ. 1995<sup>57</sup>

วัตถุประสงค์ของข้อกำหนดนี้เพื่อให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมแก่ผู้เอาประกันภัยจากการกระทำของหน่วยงานของรัฐบาลเพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดอันตรายจากมลภาวะและความเสียหายแก่สิ่งแวดล้อมหรือการคุกคามที่จะเกิดขึ้น อันเป็นสาเหตุให้เกิดความสูญหายหรือเสียหายแก่เรือที่เอาประกันภัย นอกจากนี้ข้อกำหนดนี้มิได้ถูกจำกัดให้เรียกร้องค่าเสียหายร่วมกับข้อกำหนดเรื่องความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนกรณีเรือโดนกัน โดยกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองสำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่เรือที่เอาประกันภัยจากการป้องกันหรือบรรเทาอันตรายจากมลภาวะได้อยู่แล้ว

ความคุ้มครองสำหรับความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่เรือที่เอาประกันภัยจะมีเฉพาะกรณีที่เป็นผลโดยตรงจากความเสียหายอันเกิดแก่เรือซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบภายใต้การประกันภัยนี้เท่านั้น ซึ่งหมายถึงกรณีต้องเป็นภัยที่ได้รับการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้นั่นเอง เพราะผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเฉพาะกรณีความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัยจากภัยที่กำหนดไว้เท่านั้น แต่ทั้งนี้มิมีเงื่อนไขว่าการกระทำของหน่วยงานของรัฐบาลดังกล่าวจะต้องไม่เป็นผลมาจากการขาดความเอาใจใส่เท่าที่ควรของผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการเรือ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาอันตรายจากมลภาวะหรือการคุกคามที่เกิดขึ้น แต่ไม่รวมถึงการขาดความเอาใจใส่เท่าที่ควรของผู้ควบคุมดูแลหรือฝ่ายบริหารบนฝั่ง ดังที่กำหนดไว้ในข้อ 6.2.5

<sup>57</sup> Ibid., pp. 313-314.

## 8. ความรับผิด 3 ใน 4 ส่วน กรณีเรือโดนกัน (3/4ths Collision Liability)

เจ้าของเรืออาจมีความรับผิดต่อบุคคลภายนอกจากการมีส่วนได้เสียหรือมีความรับผิดชอบในทรัพย์สินที่เอาประกันภัย โดยอาจต้องรับผิดชำระเงินจำนวนมากแก่บุคคลภายนอกจากผลของการสูญเสียชีวิต ได้รับบาดเจ็บ หรือทรัพย์สินเสียหายจากการใช้เรืออย่างไม่เหมาะสม หากเจ้าของเรือต้องการที่จะได้รับการชดใช้สำหรับความรับผิดต่อบุคคลภายนอกดังกล่าวจะต้องเอาประกันภัยเพื่อให้ครอบคลุมถึงความเสียหายดังกล่าวด้วย และตัวอย่างความรับผิดต่อบุคคลภายนอกที่ชัดเจนที่สุดได้แก่การโดนกัน ซึ่งข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานได้กำหนดถึงเรื่องดังกล่าวไว้ในข้อกำหนดเรื่องความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนกรณีเรือโดนกัน หรือที่เรียกกันมาแต่เดิมว่า Running Down Clause

ในกรณีเรือสองลำโดนกัน ทั้งสองฝ่ายต่างได้รับความเสียหายและได้ก่อให้เกิดสิทธิและความรับผิดของแต่ละฝ่ายขึ้น โดยเจ้าของเรือที่เอาประกันภัยไว้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอันเกิดแก่เรือของเขาได้ และก็มี ความรับผิดต่อบุคคลผู้เป็นเจ้าของเรืออีกลำที่ได้รับความเสียหายจากการโดนกันดังกล่าวเช่นกัน โดยเจ้าของเรือที่เอาประกันภัยไว้ก็จะได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยจากผู้รับประกันภัยสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่เรือของเขาจากภัยทางทะเล ซึ่งการโดนกันถือเป็นภัยทางทะเลอย่างหนึ่ง แม้ว่านายเรือหรือลูกเรือของเรือที่เอาประกันภัยจะเดินเรือด้วยความประมาทเลินเล่อและจะต้องรับผิดชอบในการโดนกันไม่ว่าทั้งหมดหรือแต่บางส่วนก็ตาม เพราะเหตุว่ามาตรา 55 (2)(a) แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ได้บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดสำหรับความเสียหายอันเกิดจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ แม้ว่าความเสียหายดังกล่าวจะเกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือหรือลูกเรือก็ตาม และยิ่งไปกว่านั้นข้อ 6 ที่กล่าวมาแล้วยังได้กล่าวไว้โดยชัดแจ้งว่าการประกันภัยนี้คุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัยอันมีสาเหตุมาจากความประมาทเลินเล่อของนายเรือ ลูกเรือ หรือผู้นำร่องด้วย<sup>58</sup>

สำหรับความรับผิดต่อบุคคลภายนอกในกรณีเรือที่เอาประกันภัยต้องรับผิดสำหรับความเสียหายจากการโดนกัน เจ้าของเรือดังกล่าวมีหน้าที่ตามกฎหมายที่จะต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายแก่เจ้าของเรือสำหรับความเสียหายอันเกิดแก่เรือนั้น ปัญหาที่เกิดขึ้นคือเจ้าของเรือที่เอาประกันภัยยังคงได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัยสำหรับความรับผิดต่อบุคคลภายนอกดังกล่าวหรือไม่ ซึ่งมีคดี De Vaux v Salvador (1836) 4 A&E 420 ศาลได้ตัดสินว่าความรับผิดของผู้เอาประกันภัยสำหรับความเสียหายอันเกิดจากการโดนกันจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อกำหนดมาตรฐานประกันภัยตัวเรือ ซึ่งทำให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวแก่บุคคลภายนอกเอง<sup>59</sup> และจากผลของคดีดังกล่าวทำให้เกิดข้อกำหนด

<sup>58</sup> Ibid., p. 313.

<sup>59</sup> Ibid., pp. 314-315.

เรื่องความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนกรณีเรือโดนกันขึ้นเพื่อกำหนดถึงสิทธิของผู้เอาประกันภัยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยในกรณีเรือโดนกันนั่นเอง

การประกันภัยเพื่อคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอกมีกำหนดไว้ในมาตรา 3(2)(c) แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 โดยกำหนดว่าความรับผิดต่อบุคคลภายนอกถือเป็นความเสี่ยงภัยทางทะเลอันสามารถเอาประกันภัยได้ และข้อกำหนดเรื่องความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนกรณีเรือโดนกันก็เป็นการประกันภัยความรับผิดของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอกอย่างหนึ่ง โดยกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายใต้ข้อกำหนดนี้เฉพาะกรณีความรับผิดของผู้เอาประกันภัยนั้นเป็นผลมาจากการที่เรือที่เอาประกันภัยไว้โดนกับเรือลำอื่นเท่านั้น

คำว่า "เรือโดนกัน" ตามความรู้สึกของบุคคลทั่วไปหมายถึง การที่เรือลำหนึ่งปะทะกับเรืออีกลำหนึ่งโดยตรง ซึ่งจะต้องเป็นการปะทะกันโดยทางกายภาพด้วย แต่มีคดี *David M' Cowan v Baine & Johnstone & Others* (1891) AC 401, HL และ *Re Margetts v Ocean Accident* (1901) 2 KB 792 ซึ่งเป็นเรื่องเกี่ยวกับความเสียหายจากการลากจูง โดยในคดีแรก เรือลากซึ่งกำลังลากจูงเรือ *The Niobe* โดนกันกับเรือ *The Valetta* เป็นเหตุให้เรือ *The Valetta* ล่ม เจ้าของเรือ *The Valetta* ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายทั้งจากเรือ *The Niobe* และจากเรือลาก ต่อมาเจ้าของเรือ *The Niobe* ได้เรียกร้องค่าเสียหายที่ได้จ่ายให้แก่เจ้าของเรือ *The Valetta* จากผู้รับประกันภัยอีกทอดหนึ่ง แต่ผู้รับประกันภัยได้แย้งว่า เขาจะต้องรับผิดภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยเฉพาะค่าเสียหายอันเกิดจากการโดนกันเท่านั้น แต่ข้อเท็จจริงปรากฏว่าเรือ *The Niobe* ไม่ได้ปะทะกันกับเรือ *The Valetta* โดยตรง ดังนั้นจึงไม่มีการโดนกันตามความหมายในกรมธรรม์ประกันภัย และไม่สามารถนำข้อกำหนดเรื่องความรับผิดกรณีเรือโดนกันมาใช้บังคับได้ แต่ข้อโต้แย้งของผู้รับประกันภัยดังกล่าวได้ถูกยกโดย House of Lords ซึ่งตัดสินว่าเรือลากและเรือที่ถูกลากให้ถือว่าเป็นเรือลำเดียวกันเป็นทรัพย์สินอันเดียวกัน การโดนกันโดยอ้อมนี้จึงเป็นการโดนกันด้วยนั่นเอง และ Lord Morris ได้พิจารณาว่า เรือลากเป็นส่วนหนึ่งของเครื่องมือที่ช่วยให้เรือ *The Niobe* เคลื่อนที่ไปได้ ดังนั้นการโดนกันของเรือลากในขณะที่ลากเรือ *The Niobe* จึงเป็นการโดนกันกับเรือ *The Niobe* ตามความหมายของข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยด้วยนั่นเอง ไม่ว่าเรือลากและเรือที่ถูกลากจะถือว่าเป็นสิ่งเดียวกันหรือเป็นส่วนหนึ่งของกันและกันหรือไม่ก็ตาม ผลของคดีก็จะเหมือนกัน<sup>60</sup>

สำหรับคดี *Re Margetts v Ocean Accident* (1901) 2 KB 792 ศาลได้พิจารณาว่า อุบัติเหตุอันเกิดจากเรือลากได้ชนกับสมอเรือของเรืออีกลำหนึ่งถือเป็นการโดนกันด้วย แม้ว่าการใช้

<sup>60</sup> Ibid., pp. 315-316.

สมอเรือจะต้องอยู่ห่างจากตัวเรือเป็นระยะทางพอสมควร ก็ถือว่าสมอเรือเป็นส่วนหนึ่งของเรือ ศาลได้ตัดสินโดยอ้างถึงคดี *The Niobe* ว่า การที่เรือดังกล่าวชนกับสมอเรือถือว่าเรือได้ชนกันกับเรืออีกลำหนึ่งแล้ว<sup>61</sup>

แต่ในคดี *Bennett SS Co v Hull Mutual SS Protecting Society* (1914) 3 KB 57, CA ผู้เอาประกันภัยได้โต้แย้งว่า อวนจับปลาถือเป็นสิ่งที่ติดไปกับเรือและเป็นส่วนหนึ่งของเรือ โดยถือตามแนวทางที่ว่าเรือลากและสมอเรือถือเป็นส่วนหนึ่งของเรือ ซึ่ง Lord Reading CJ ได้ยกข้อโต้แย้งดังกล่าวโดยให้เหตุผลว่า อวนไม่ถือเป็นส่วนหนึ่งของเรือเพราะมิใช่สิ่งที่จะต้องมีและจะขาดเสียไม่ได้ในการเดินเรือทางทะเล<sup>62</sup>

ข้อกำหนดเรื่องความรับผิดชอบจากการโดนกันนี้จะใช้บังคับเฉพาะกรณีเรือที่เอาประกันภัยโดนกับเรืออีกลำหนึ่ง แต่หากเป็นการโดนกับกำแพงหิน ปรากฏการ อุ้เรือ ทุ่น ท่าเรือ หรือท่าเทียบเรือ จะไม่นำข้อกำหนดนี้มาใช้บังคับ สำหรับเรือที่จมไปแล้วหรือซากเรือจะถือเป็นเรือตามความหมายของข้อกำหนดนี้หรือไม่ มีคดี *Chandler v Blogg* (1898) 1 QB 32 และคดี *Pelton SS Co v North of England P&I Association* (1925) 22 LRL Rep 510 ตัดสินไว้ โดยในคดีแรกมีการทดสอบการเดินเรือและเรือได้จมลงสู่ใต้ทะเล ถือได้ว่าเป็นเรือเพราะมีความสามารถในการเดินเรือได้ ส่วนในคดีหลัง Justice Greer ได้กล่าวไว้ว่า เรือยังคงมีสภาพเป็นเรือแม้ว่าจะเสียหายและไม่สามารถเดินเรือได้ และหากมีเรืออื่นอยู่ในตำแหน่งใกล้เคียงกันก็สามารถกระทำการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลได้ แต่สำหรับปีะที่บรรทุกครนไม่ถือเป็นเรือตามความหมายของข้อกำหนดนี้ โดยได้มีการตัดสินไว้ในคดี *Merchants Marine Insurance Co v North of England P&I Association* (1926) 32 Com Cas 165, CA<sup>63</sup>

นอกจากนี้ในการโดนกันอาจเป็นการโดนกันของเรือมากกว่าสองลำก็ได้ โดยมีคดี *France, Fenwick & Co Ltd v Merchants Marine Insurance Co Ltd* (1915) 3 KB 290 CA ซึ่งเรือลำที่สามได้รับความเสียหายมากที่สุดจากการโดนกันของเรือที่เอาประกันภัยสองลำ แม้ว่าจะไม่มีการโดนกันระหว่างเรือลำที่หนึ่งและเรือลำที่สาม ซึ่งศาลอุทธรณ์ถือว่าเป็นการโดนกันแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยอันเกิดจากการโดนกันทั้งสองครั้ง โดยการโดนกันครั้งแรกเป็นสาเหตุของการโดนกันครั้งที่สอง ดังนั้นผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยสำหรับการโดนกันทั้งสองครั้ง<sup>64</sup>

<sup>61</sup> Ibid., p. 316.

<sup>62</sup> Ibid., p. 316.

<sup>63</sup> Ibid., p. 317.

<sup>64</sup> Ibid., p. 318.

ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยข้อ 8.1 กำหนดถึงความรับผิดชอบในกรณีเรือ โดนกันไว้ว่า “ผู้รับประกันภัยตกลงที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเป็นจำนวน 3 ใน 4 ส่วน ของจำนวนค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยจ่ายให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มบุคคล โดยเหตุที่ว่าผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกฎหมายในค่าเสียหายนั้นเพื่อ...” ทำให้เห็นได้ว่า ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบใน ค่าเสียหายเต็มจำนวน แต่จำกัดความรับผิดชอบเพียง 3 ใน 4 ส่วนของจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยได้ชำระแก่บุคคล ภายนอก โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเองในส่วนที่เหลือคือ 1 ใน 4 ส่วน ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เอาประกันภัย ได้กระทำการด้วยความระมัดระวังและความเอาใจใส่ รวมทั้งพยายามหลีกเลี่ยงความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ วัตถุที่เอาประกันภัยด้วย แต่แนวปฏิบัติในปัจจุบัน จำนวนค่าเสียหายที่เหลือ 1 ใน 4 ส่วนดังกล่าว ผู้เอา ประกันภัยมักจะเรียกร้องจาก P&I Club อันเป็นผลให้ข้อกำหนดดังกล่าวแทบจะไม่บรรลุตามวัตถุประสงค์ ที่ตั้งไว้<sup>65</sup>

สำหรับค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยตาม ข้อกำหนดนี้ได้ต้องเป็นค่าเสียหายที่สืบเนื่องมาจากเรือที่เอาประกันภัยโดนกันกับเรือลำอื่นและเป็นค่าเสียหาย เพื่อ

1. ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินที่อยู่ในเรือ ลำอื่น
2. ความล่าช้าหรือการสูญเสียการใช้งานของเรือลำอื่นหรือทรัพย์สินที่อยู่ใน เรือลำอื่น
3. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือการ ช่วยเหลือกู้ภัยภายใต้สัญญาซึ่งเกิดขึ้นแก่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินที่อยู่ในเรือลำอื่น

ข้อ 8.1 กำหนดเงื่อนไขว่า ก่อนที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองภายใต้ กรมธรรม์ประกันภัยสำหรับความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกจากการโดนกัน ผู้เอาประกันภัยจะต้องพิสูจน์ถึงการ ชำระค่าเสียหายแก่บุคคลภายนอกก่อนแล้วจึงจะได้รับความคุ้มครองตามข้อนี้ โดยหลักการนี้เรียกว่า “Pay to be paid” ซึ่งเป็นหลักการของ P&I Club อันหมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองสำหรับ ความรับผิดชอบหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องหลุดพ้นจากความรับผิดชอบในค่าเสียหายดังกล่าวแล้ว ซึ่งอาจกล่าวได้ว่า ก่อนที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย จะต้องพิสูจน์ให้ได้ ว่าเขาได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่บุคคลภายนอกแล้วนั่นเอง<sup>66</sup> นอกจากนั้นจากการตีความของศาลในคดี Furness Withy and Co Ltd v Duder (1936) 2 KB 461 ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยตามข้อ 8.1 นี้เป็นความ

<sup>65</sup> Ibid., p. 318.

<sup>66</sup> Ibid., p. 322.



รับผิดชอบในทางละเมิดเท่านั้น ไม่รวมถึงความรับผิดชอบตามสัญญาด้วย ซึ่งต่อมามีคดี Hall Brothers SS Co Ltd v Young (1939) 1 KB 748, CA ได้พิพากษายืนยันตามหลักการดังกล่าว<sup>67</sup>

ข้อ 8.2 กำหนดให้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนี้เป็นการชดใช้ที่เพิ่มเติมขึ้นจากการชดใช้ที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่น ๆ จึงเป็นการแน่ชัดแล้วว่า ข้อกำหนดเรื่องความคุ้มครองกรณีโดนกันนี้เป็นการให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมจากความคุ้มครองอื่นที่มีอยู่แล้ว ดังนั้นผู้รับประกันภัยจึงต้องรับผิดชอบเต็มจำนวนของมูลค่าที่เอาประกันภัยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือที่เอาประกันภัย รวมถึงความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนของมูลค่าที่เอาประกันภัยในส่วนที่เป็นความรับผิดต่อบุคคลภายนอก จึงอาจกล่าวได้ว่าผู้รับประกันภัยอาจต้องรับผิดชอบเป็นจำนวนถึงร้อยละ 175 ของมูลค่าที่เอาประกันภัยของเรือที่ตกลงรับประกันภัย<sup>68</sup>

สำหรับความรับผิดของผู้รับประกันภัยในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีเรือทั้งสองฝ่ายเป็นฝ่ายผิด ให้คำนวณตามความรับผิดทั้งหมดของกันและกัน (cross-liabilities) เสมือนหนึ่งว่าเจ้าของเรือแต่ละฝ่ายถูกบังคับให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่อีกฝ่ายหนึ่งตามสัดส่วนความเสียหายของเรือฝ่ายตรงข้าม เว้นแต่ความรับผิดของเรือลำใดลำหนึ่งจะถูกจำกัดโดยกฎหมาย

แต่อย่างไรก็ตาม จำนวนค่าเสียหายทั้งหมดที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบได้กำหนดไว้ในข้อ 8.2.2 โดยกำหนดให้ความรับผิดของผู้รับประกันภัยทั้งหมดไม่เกิน 3 ใน 4 ส่วนของมูลค่าที่เอาประกันภัยไว้ต่อการโดนกันหนึ่งครั้ง ซึ่งมูลค่าที่เอาประกันภัยกับมูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยอาจไม่เท่ากันก็ได้ขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย โดยปกติแล้วมูลค่าที่เอาประกันภัยจะต่ำกว่ามูลค่าที่แท้จริงของวัตถุที่เอาประกันภัย ดังนั้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย 3 ใน 4 ส่วนของมูลค่าที่เอาประกันภัยจึงอาจมีมูลค่าต่ำกว่ามูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยมากก็ได้ ทั้งนี้ มูลค่าที่เอาประกันภัยจะต้องเป็นมูลค่าของเรือที่เอาประกันภัยไว้เท่านั้น ไม่ใช่มูลค่าที่เอาประกันภัยของเรือของบุคคลภายนอก

ข้อ 8.2.2 กำหนดให้ความรับผิดของผู้รับประกันภัยจะไม่เกินกว่า 3 ใน 4 ส่วนของมูลค่าที่เอาประกันภัยของเรือต่อการโดนกันหนึ่งครั้ง ซึ่งจะแตกต่างจากข้อกำหนดเดิมที่กำหนดให้ความรับผิดของผู้รับประกันภัยจะไม่เกินกว่า 3 ใน 4 ส่วนของมูลค่าของเรือที่เอาประกันภัยต่อการโดนกันหนึ่งครั้ง ซึ่งคำว่า “มูลค่าของเรือที่เอาประกันภัย” จะหมายถึงความถึงราคาท้องตลาดของเรือลำนั้น ซึ่งโดยส่วนมากแล้วจะเป็นจำนวนที่มากกว่ามูลค่าที่เอาประกันภัยของเรือ ดังนั้นโดยข้อกำหนดในปัจจุบันทำให้เป็นที่แน่ชัดว่า ความรับผิดของผู้รับประกันภัย 3 ใน 4 ส่วนนั้นคิดคำนวณจากมูลค่าที่เอาประกันภัยไว้ ไม่ใช่ราคาท้องตลาดของเรือ

<sup>67</sup> Ibid., p. 321.

<sup>68</sup> Ibid., pp. 320-321.

ข้อ 8.3 กำหนดให้ค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นจากการดำเนินการต่าง ๆ ตกอยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ซึ่งหากผู้เอาประกันภัยมิได้ดำเนินการจำกัดความรับผิดชอบดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบในค่าใช้จ่ายทางกฎหมายในการดำเนินการดังกล่าว จึงอาจกล่าวได้ว่าผู้เอาประกันภัยที่มีได้ดำเนินการเพื่อป้องกันหรือจำกัดความรับผิดชอบของตนดังกล่าวในข้อ 8.3 จะได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัยในการชดเชยให้ 3 ใน 4 ส่วนของค่าใช้จ่ายทางกฎหมายทั้งหมดที่เกิดขึ้นในการดำเนินการดังกล่าว แต่ข้อ 8.3 มิได้กำหนดถึงเพดานขั้นสูงสำหรับจำนวนค่าใช้จ่ายทางกฎหมายที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ดังนั้นจึงมีการกำหนดให้ต้องได้รับความยินยอมเห็นชอบเป็นลายลักษณ์อักษรจากผู้รับประกันภัยก่อนเพื่อเป็นการควบคุมจำนวนค่าใช้จ่ายทางกฎหมายที่ผู้เอาประกันภัยเรียกร้อง เพราะเป็นเรื่องยากที่ผู้รับประกันภัยจะโต้แย้งในภายหลังว่าจำนวนค่าใช้จ่ายทางกฎหมายดังกล่าวเป็นจำนวนที่สูงเกินไป โดยค่าใช้จ่ายทางกฎหมายดังกล่าวไม่อยู่ภายใต้บังคับของข้อ 11 เรื่องหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย (การฟ้องคดีและการปฏิบัติการ) เพราะมิได้เกิดขึ้นเพื่อหลีกเลี่ยงหรือลดความเสียหายอันเกิดแก่เรือที่เอาประกันภัย และมิได้อยู่ในบังคับของข้อ 11.2 ที่ว่า "...ค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีการโดนกันและค่าใช้จ่ายในการโดนกันจะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อ 11 นี้..."

ข้อ 8.4 เป็นข้อกำหนดที่ยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยในการชดเชยค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปนอกเหนือจากข้อ 24 ถึง 27 โดยกำหนดถึงการชำระค่าเสียหายของผู้เอาประกันภัย 5 ประการที่ไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อกำหนดเรื่องความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนกรณีเรือโดนกันดังนี้

- 1) การเคลื่อนย้ายหรือการกำจัดสิ่งกีดขวาง ซากเรือ สินค้าหรือสิ่งของใด ๆ
- 2) อสังหาริมทรัพย์ ทรัพย์สินส่วนตัว หรือสิ่งของใด ๆ เว้นแต่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินบนเรือลำอื่น
- 3) สินค้าหรือทรัพย์สินอื่นที่อยู่บนเรือที่เอาประกันภัย หรือสัญญารับจ้างใด ๆ เกี่ยวกับเรือที่เอาประกันภัย
- 4) การสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บหรือการเจ็บป่วย
- 5) มลภาวะ หรือการปนเปื้อน หรือการคุกคามจากภัยดังกล่าว อันเกิดแก่อสังหาริมทรัพย์ หรือทรัพย์สินส่วนตัว หรือทรัพย์สินอื่นใด ยกเว้นเรือลำอื่นซึ่งถูกเรือที่เอาประกันภัยชนหรือทรัพย์สินที่อยู่บนเรือนั้น หรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือการคุกคามที่จะเกิดขึ้นดังกล่าว

ข้อยกเว้นข้อ 1 ถึงข้อ 4 กำหนดไว้โดยชัดเจนแล้วว่ากรณีใดบ้างที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ ส่วนข้อ 5 เป็นเรื่องที่กำหนดขึ้นเพื่อขยายความข้อ 7 เรื่องอันตรายจากมลภาวะ โดยกำหนดเพิ่มเติมเข้ามาในข้อกำหนดฉบับแก้ไขใหม่ในปี ค.ศ. 1995 ซึ่งทำให้เห็นว่า ข้อ 7 กำหนดให้ความคุ้มครองสำหรับความสูญหายหรือเสียหายแก่เรือที่เอาประกันภัยจากการกระทำของหน่วยงานของรัฐบาล ในขณะที่

ข้อ 8.4.5 กำหนดยกเว้นความคุ้มครองสำหรับค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปอันเป็นผลมาจากมลภาวะหรือการปนเปื้อน หรือการคุกคามจากภัยดังกล่าว หรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อม หรือการคุกคามจากภัยดังกล่าว นอกจากนี้ยังแสดงให้เห็นว่าข้อยกเว้นความรับผิดไม่รวมถึงจำนวนค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเป็นค่าตอบแทนการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ซึ่งผู้ช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลได้ใช้ความชำนาญและความพยายามในการป้องกันและบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมแล้วตามมาตรา 13 l(b) ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเล ค.ศ. 1989 ด้วย

## 9. เรือในเครือเดียวกัน (Sistership)

เรือสองลำที่มีเจ้าของเป็นคนเดียวกันหรืออยู่ภายใต้การบริหารเดียวกันถือได้ว่าเป็นเรือที่อยู่ในเครือเดียวกัน ดังนั้น เมื่อเรือสองลำซึ่งอยู่ในเครือเดียวกันชนกันเอง เจ้าของเรือจะอยู่ในฐานะที่ไม่อาจฟ้องร้องเรียกค่าเสียหายจากเรือลำอื่นได้ และความรับผิดในความเสียหายจะไม่เกิดขึ้นเนื่องจากถือได้ว่าเจ้าของเรือไม่สามารถที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากเรือของตนเองได้ นอกจากนี้ในกรณีการให้บริการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแก่เรือในเครือเดียวกันเองก็เช่นเดียวกัน เจ้าของเรือดังกล่าวจะเรียกร้องค่าให้บริการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลจากเรือในเครือเดียวกันไม่ได้ ทั้งนี้เป็นไปตามหลักในคดี Cargo ex Laerters (1887) 6 Asp MLC 174 แต่ไม่รวมถึงการเรียกร้องค่าให้บริการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลแก่บรรดาเจ้าของสินค้าทั้งหลายที่บรรทุกอยู่บนเรือดังกล่าวด้วย

แม้เจ้าของเรือไม่สามารถฟ้องร้องเรือในเครือเดียวกันได้ แต่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดแก่เรือแต่ละลำจากผู้รับประกันภัยได้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยของเรือแต่ละลำเช่นกัน ซึ่งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวจะอยู่ภายใต้บังคับของข้อกำหนดเรื่องการรับผิดชอบส่วนแรก อันหมายความว่า เจ้าของเรือจะต้องรับผิดชอบส่วนแรกเป็นจำนวนสองครั้งจากกรมธรรม์ประกันภัยแต่ละฉบับนั่นเอง

วัตถุประสงค์ของข้อกำหนดนี้เพื่อให้การโดนกันของเรือในเครือเดียวกันเป็นผลให้ผู้เอาประกันภัยอยู่ในฐานะเดียวกันกับการโดนกันกับเรือของบุคคลภายนอกรวมทั้งการช่วยเหลือผู้ภัยทางทะเลด้วย และกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ในการเรียกร้องค่าเสียหายจากกรณีการโดนกันกับเรือในเครือหรือการได้รับการช่วยเหลือผู้ภัยจากเรือในเครือเดียวกัน แต่ค่าเสียหายที่จะชดใช้กันจะต้องเสนอเรื่องต่ออนุญาโตตุลาการที่แต่งตั้งขึ้นโดยผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยให้เป็นผู้ตัดสิน เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับสู่สภาพเดิมเสมือนหนึ่งว่าเรือทั้งสองลำมีเจ้าของที่ต่างกันหรืออยู่ภายใต้การบริหารที่แยกออกจากกัน<sup>69</sup>

<sup>69</sup> Ibid., p. 328.

10. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (General Average and Salvage)

ข้อกำหนดนี้กำหนดถึงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยในกรณีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ว่าให้ถือตามมูลค่าของการกระทำที่เกี่ยวข้องมากกว่ามูลค่าที่เอาประกันภัยไว้ เช่น หากเรือมีมูลค่า 2 ล้านเหรียญสหรัฐและได้เอาประกันภัยไว้ในจำนวนดังกล่าว แต่ในเวลาที่มีการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล มูลค่าของเรือและการกระทำดังกล่าวมีถึง 4 ล้านเหรียญสหรัฐ ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยจะเป็นไปตามสัดส่วนของมูลค่าที่เอาประกันภัยต่อมูลค่าที่แท้จริง โดยข้อกำหนดนี้ให้ความคุ้มครองตามสัดส่วนของเรือในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลหักด้วยส่วนที่เอาประกันภัยไว้ต่ำกว่ามูลค่าแท้จริง<sup>70</sup> อันทำให้ผู้เอาประกันภัยอาจยังคงต้องรับผิดชอบสำหรับส่วนต่างได้ แต่ผู้เอาประกันภัยก็สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมเพื่อให้ความคุ้มครองมูลค่าที่เอาประกันภัยที่เกินกว่ามูลค่าของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ แต่ทั้งนี้ไม่ว่ากรณีใด ๆ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจะไม่ได้รับการชำระเมื่อความสูญหายมิได้เกิดขึ้นจากการหลีกเลี่ยงหรือเกี่ยวเนื่องกับการหลีกเลี่ยงจากภัยที่เอาประกันภัยไว้ในข้อ 10.4

การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป

หลักการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเกิดขึ้นจากหลัก Equity และได้ถือปฏิบัติมาเป็นระยะเวลาอันยาวนานก่อนที่การประกันภัยทางทะเลจะพัฒนามาตั้งแต่สมัยกฎหมายของกษัตริย์จัสติเนียนในสมัยโรมัน<sup>71</sup> โดยถือหลักว่าความสูญหายใดก็ตามที่เป็นไปโดยสมัครใจเพื่อประโยชน์อันร่วมกันของบุคคลทั่วไปในความเสียหายทางทะเลจะได้รับการชดใช้ตามสัดส่วนจากบุคคลผู้ได้รับประโยชน์จากการเสียสละดังกล่าว และพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ได้บัญญัติคำจำกัดความของการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปไว้ในมาตรา 66<sup>72</sup> ว่า ความเสียหายอันเกิดจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป คือความเสียหายที่เกิดจากหรือเป็น

<sup>70</sup> Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average-Vol. 1, p. 105.

<sup>71</sup> Ibid., p. 480.

<sup>72</sup> Section 66. General average loss.-

- (1) A general average loss is a loss caused by or directly consequential on a general average act. It includes a general average expenditure as well as a general average sacrifice.
- (2) There is a general average act where any extraordinary sacrifice or expenditure is voluntarily and reasonably made or incurred in time

ผลสืบเนื่องโดยตรงจากการกระทำอันเป็นการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป รวมถึงค่าใช้จ่ายอันเป็นการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการเสียสละอันเป็นการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปด้วย

ดังนั้น การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป จึงเกิดขึ้นเมื่อมีการเสียสละหรือมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นโดยเจตนา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อที่จะให้การเดินเรือในทะเลครั้งนั้นปลอดภัย ความเสียหายหรือค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจะต้องแบ่งเฉลี่ยไประหว่างบุคคลที่มีส่วนได้เสียในการเดินเรือครั้งนั้นตามส่วนของมูลค่า

---

of peril for the purpose of preserving the property imperilled in the common adventure.

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

ส่วนได้เสียของแต่ละบุคคล<sup>73</sup> โดยอาจเป็นในรูปของการเสียสละ (Sacrifice) หรือในรูปของค่าใช้จ่าย (Expenditure) ก็ได้ เช่น หากเรือโดนพายุและเสี่ยงอันตรายต่อการจม กับต้นเรือสั่งให้ชนของทิ้งทะเลไปบางส่วนเพื่อให้เรือเบาขึ้นและสามารถพาเรือมาจนถึงจุดหมายปลายทางได้โดยปลอดภัย ของที่ทิ้งทะเลไปถือเป็นการเสียสละเพื่อสงวนหรือรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตรายให้อยู่รอดกลับมา และฝ่ายที่ได้รับประโยชน์จากการเสียสละดังกล่าวจะต้องร่วมกันชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เสียสละเรียกว่าส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Contribution) ส่วนกรณีค่าใช้จ่ายในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ได้แก่ ค่าใช้จ่ายที่จำเป็นในขณะนั้นเพื่อสงวนหรือรักษาไว้ซึ่งทรัพย์สินที่ตกอยู่ในอันตราย เช่น เรือเครื่องเสียดกลางทะเลต้องเรียกเรืออื่นมาช่วยลากจูงไปยังท่าเพื่อทำการซ่อมแซม ค่าลากจูงเรือดังกล่าวเรียกว่าค่าใช้จ่ายในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average Expenditure)

### การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

หลักการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็เหมือนกับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยริเริ่มและพัฒนามาเป็นเวลานานแล้ว ตามหลัก Common Law คำว่าการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมีความหมาย 2 นัยคือ เป็นได้ทั้งเงินค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลและการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะเกิดขึ้นได้เฉพาะกรณีการให้ความช่วยเหลือกู้ภัยเรือที่ตกอยู่ในอันตราย และการให้ความช่วยเหลือดังกล่าวต้องเป็นไปโดยสมัครใจ โดยมีได้มีหน้าที่ที่จะต้องให้ความช่วยเหลือเรือที่ตกอยู่ในอันตรายดังกล่าว และเรือที่ได้รับการช่วยเหลือจะต้องปลอดภัย ดังนั้นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะต้องประสบความสำเร็จเท่านั้น ผู้ให้ความช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจึงจะได้รับค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล แต่หากการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ดำเนินการจนเสร็จสมบูรณ์แล้วก่อนที่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยคนดังกล่าวจะกระทำการครบถ้วน ก็ไม่ถือว่าเป็นการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล<sup>74</sup>

ในคดี Aitchison v Lohre (1879) 4 App Cas 755 ได้วางหลักของการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลไว้ ซึ่งต่อมาได้มีการนำหลักดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในมาตรา 65 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>75</sup> โดยคดีดังกล่าวมีข้อเท็จจริงว่า ในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมีข้อกำหนด

<sup>73</sup> ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน, หน้า 90.

<sup>74</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 426.

<sup>75</sup> Section 65. Salvage charges.-

- (1) Subject to any express provision in the policy, salvage charges incurred in preventing a loss by perils insured against may be recovered as a loss by those perils.

เรื่องการฟ้องคดีและการปฏิบัติการ และเรือได้เอาประกันภัยไว้แก่จำเลยจำนวน 1,200 ปอนด์ โดยที่เรือมีมูลค่า 2,600 ปอนด์ ในขณะที่เดินทางเรือได้ผจญกับสภาพพายุอากาศที่เลวร้ายและตกอยู่ในสภาพเสี่ยงต่อการจม แต่ได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยจากเรืออื่น ต่อมาศาลได้ตัดสินให้ค่าช่วยเหลือกู้ภัยแก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจำนวน 800 ปอนด์ เจ้าของเรือมิได้บอกสละทิ้งเรือแต่เลือกที่จะซ่อมแซมเรือ ซึ่งผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยจำนวน 1,200 ปอนด์อยู่แล้ว แต่มีปัญหาที่ว่าผู้เอาประกันภัยมีสิทธิที่จะเรียกร้องเงินจำนวน 800 ปอนด์ที่ได้จ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยจากผู้รับประกันภัยได้หรือไม่ ซึ่งศาลได้ตัดสินว่าเงินจำนวนดังกล่าวได้รับความคุ้มครองด้วย<sup>76</sup>

ต่อมาคดี Dixon v Whitworth (1880) 4 Asp MLC 327 CA, 43 LT 365 ได้นำหลักในคดี Aitchison v Lohre มาเทียบเคียง โดยมีข้อเท็จจริงว่า ผู้เอาประกันภัยคือโจทก์ได้จ่ายเงินจำนวน 2,000 ปอนด์ให้แก่ผู้ช่วยเหลือกู้ภัยไปแล้ว และเรียกร้องเงินจำนวนดังกล่าวจากผู้รับประกันภัย ซึ่งได้ทำประกันภัยไว้โดยมีข้อกำหนดเรื่องการฟ้องคดีและการปฏิบัติการด้วย แต่คุ้มครองความเสียหายโดยสิ้นเชิงเท่านั้น แต่สำหรับการจ่ายค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลเป็นความเสียหายบางส่วน จึงไม่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย แต่หากเป็นการเรียกร้องภายใต้ข้อกำหนดเรื่องการฟ้องคดีและการปฏิบัติการก็จะได้รับความคุ้มครองแม้เป็นการประกันภัยความเสียหายโดยสิ้นเชิงเท่านั้นก็ตาม ซึ่งคำตัดสินได้ออกมายืนยันหลักที่ว่าค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะได้รับความคุ้มครองเฉพาะความเสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้เท่านั้น และไม่ใช่เป็นการจ่ายเพิ่มเติมแต่อย่างใด<sup>77</sup>

จากที่กล่าวมาเห็นได้ว่า การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หมายถึง การเข้าช่วยเหลือของบุคคลภายนอกโดยสมัครใจในขณะที่เรือที่เอาประกันภัยกำลังประสบภัยอยู่กลางทะเล เช่น เรือโดนพายุและเครื่องเสี้อยู่กลางทะเล เรืออื่นมาพบเข้าช่วยลากจูงไปสู่ท่าหลบภัย เป็นต้น ดังนั้น ตัวเงินหรือรางวัลที่เป็นตัวเงินที่จ่ายให้แก่บุคคลที่เข้าช่วยเหลือกู้ภัยโดยสมัครใจดังกล่าว เรียกว่า ค่ากู้ภัย (Salvage Charges) ซึ่งจะ

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

<sup>76</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 432.

<sup>77</sup> *Ibid.*, p. 433.

แตกต่างจากค่าใช้จ่ายในการฟ้องคดีและการปฏิบัติการ (Sue and Labour Charges) เพราะเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากบริการที่ได้รับจากการว่าจ้างจากผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัย และเป็นไปเพื่อประโยชน์ของเรือที่เอาประกันภัยเท่านั้น แต่ค่ากู้ภัยเป็นการกระทำโดยสมัครใจและเพื่อประโยชน์ของส่วนรวม

แต่การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็มีความแตกต่างกัน โดยความแตกต่างที่เห็นได้อย่างชัดเจนคือ การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะต้องกระทำการโดยบุคคลภายนอกที่แทรกแซงเข้ามากระทำการโดยสมัครใจ ในขณะที่การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจะต้องกระทำการโดยบุคคลที่ได้ว่าจ้างหรือจัดให้กระทำการโดยเจ้าของเรือเป็นพิเศษเพื่อป้องกันภัยอันตรายทั้งหมด<sup>78</sup>

ข้อกำหนดเรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลนี้ ได้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อให้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือนี้ให้ความคุ้มครองถึงความเสียหายจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลด้วย โดยกำหนดไว้ในข้อ 10.1 ซึ่งสอดคล้องกับบทบัญญัติมาตรา 65(1) และมาตรา 66(4) โดยกำหนดให้ได้รับการชดใช้จากผู้รับประกันภัยตามความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าว

#### 11. หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย (การฟ้องคดีและการปฏิบัติการ) (Duty of Assured (Sue and Labour))

หลักการในข้อกำหนดนี้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องกระทำการตลอดเวลาที่ยังอยู่ในระยะเวลาคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยเสมือนหนึ่งว่าเรือนั้นมิได้มีการประกันภัยไว้เพื่อปกป้องหรือบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดขึ้นแก่ตัวเรือ ตามสามัญสำนึกของตนในฐานะที่เป็นเจ้าของหรือผู้มีส่วนได้เสียในตัวเรือที่เอาประกันภัยนั้น และด้วยผลแห่งการกระทำดังกล่าวอาจทำให้เกิดค่าใช้จ่ายตามมาเมื่อเรือที่เอาประกันภัยเกิดความเสียหายหรือกำลังเผชิญกับความเสียหายที่อยู่ในความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย แต่เดิมในสมัยก่อนมีแนวคำพิพากษาของศาลว่าผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าใช้จ่ายที่ใช้ไปในการปกป้องหรือบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือได้ จึงไม่มีผู้เอาประกันภัยคนใดดำเนินการเพื่อปกป้องหรือบรรเทาความเสียหายดังกล่าวเพราะเหตุว่าต้องใช้เงินจำนวนมากแต่ไม่สามารถเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้ ต่อมาจึงได้มีการเพิ่มเติมข้อกำหนดนี้เข้ามาในกรมธรรม์ประกันภัยโดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จะต้องชดใช้คืนให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยไม่คำนึงว่าการกระทำดังกล่าวจะสัมฤทธิ์ผลหรือไม่ก็ตาม แต่ทั้งนี้ค่าเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) ค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage Charges) ค่าทดแทนพิเศษ (Special Compensation) หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ (Expenses) ตามข้อ 10 จะไม่อยู่ภายใต้ข้อกำหนดนี้ เพราะเหตุว่าความรับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่ายดังกล่าวข้างต้นเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมายอยู่แล้ว

<sup>78</sup> Ibid., p. 430.



ไม่ใช่ความรับผิดชอบตามสัญญา ซึ่ง Lord Cairns ได้กล่าวไว้ว่า ค่าใช้จ่ายในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลมิใช่ ค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นแก่เจ้าของเรือตามข้อกำหนดเรื่องการฟ้องคดีและการปฏิบัติการ แต่เป็นค่าใช้จ่ายที่จะต้องชำระแก่กันตามกฎหมาย

ค่าใช้จ่ายในการฟ้องคดีและการปฏิบัติการณ์เป็นค่าใช้จ่ายพิเศษและเป็นค่าใช้จ่ายเฉพาะอันแตกต่างจากความเสียหายบางส่วนอื่น ๆ เช่น การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปหรือการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล โดยมีกรกล่าวไว้ทั้งในบทบัญญัติของกฎหมายและในข้อกำหนดของกรมธรรม์ประกันภัย โดยกำหนดไว้ในมาตรา 78 (4) ของพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>79</sup> ว่าเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยและตัวแทนในการใช้มาตรการที่สมเหตุสมผลเพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหาย แต่ข้อ 11.1 ได้เพิ่มเติมคำว่า "ลูกจ้าง" เข้ามาด้วย ทำให้หน้าที่ในการใช้มาตรการเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายดังกล่าวมิได้มีแต่เฉพาะตัวผู้เอาประกันภัยและตัวแทนเท่านั้น แต่รวมไปถึงนายเรือและลูกเรือซึ่งเป็นลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยด้วย

คำว่า "ตัวแทน" ในข้อกำหนดดังกล่าว ยังเป็นปัญหาที่ต้องได้เถียงกันอยู่ว่า ครอบคลุมถึงบุคคลใดบ้าง โดยมีคดี *Uzielli v Boston Marine Insurance Co (1884) 15 QBD 11, C.A.*

<sup>79</sup> Section 78. Suing and labouring clause.-

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

ซึ่งตัดสินว่า ผู้รับประกันภัยต่อไม่ถือเป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัยตามข้อกำหนดนี้ อันจะต้องมีหน้าที่ในการใช้มาตรการเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายด้วย นอกจากนี้ผู้ช่วยเหลือภัยทางทะเลซึ่งกระทำการตามหน้าที่ในการช่วยเหลือภัยทางทะเล ก็ไม่ถือเป็นตัวแทนของผู้เอาประกันภัยด้วยเช่นกัน ทั้งนี้เป็นไปตามคดี Aitchison v Lohre (1879) 4 App Cas 755 แต่สำหรับผู้รับจ้างซึ่งสามารถที่จะเอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองสิทธิของตนในวัตถุที่เอาประกันภัยอันเป็นหลักประกันได้ในนามของตนเองอยู่แล้ว จึงถือได้ว่าเป็นผู้เอาประกันภัยตามข้อกำหนดนี้ด้วย

นอกจากนี้มาตรา 78 (3) ยังได้บัญญัติว่า ค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายที่มีได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย ก็จะไม่ได้รับความคุ้มครองตามข้อกำหนดเรื่องการฟ้องคดีและการปฏิบัติการด้วย ซึ่งสอดคล้องกับข้อ 11.1 ตอนท้ายที่ว่า เพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยนี้ ดังนั้นจึงหมายความว่า การดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายนั้น ความเสียหายดังกล่าวต้องเกิดขึ้นจากภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย และมาตรการของผู้เอาประกันภัยเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายดังกล่าวต้องเป็นมาตรการที่สมเหตุสมผลด้วย

ข้อ 11.3 กำหนดถึงการสลະสิทธิในการเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการฟ้องคดีและการปฏิบัติการ ซึ่งกำหนดไว้โดยชัดแจ้งว่า มาตรการใด ๆ ที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยได้กระทำไปเพื่อช่วยเหลือ ป้องกัน หรือคุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยนั้น ไม่ถือว่าเป็นการสลະ หรือยอมรับการสลະทั้งเรือ หรือทำให้สิทธิของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งต้องเสียไป โดยผู้เอาประกันภัยไม่สามารถที่จะถือเอาประโยชน์ใด ๆ จากการที่ได้มาเกี่ยวข้องกับวัตถุที่เอาประกันภัย และในขณะเดียวกัน ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถถือเอาประโยชน์จากการกระทำดังกล่าวได้เช่นเดียวกัน

เมื่อการเรียกร้องค่าเสียหายสิ้นเชิงของเรือได้รับการยอมรับแล้ว ข้อ 11.5 กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองในค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการป้องกันหรือพยายามป้องกันเรือหรือทรัพย์สินอื่น แม้ว่าจะไม่มีรายได้หรือค่าใช้จ่ายจะเกินกว่ารายได้ก็ตาม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าจะไม่มีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นและไม่มีการได้รับผลประโยชน์ใดจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป เพราะหากไม่มีข้อกำหนดนี้ ผู้เอาประกันภัยอาจไม่อยู่ในฐานะที่จะได้รับการชดใช้ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปเพราะถือว่าการกระทำไม่บรรลุผลสำเร็จ นอกจากนี้ข้อ 11.5 ยังกำหนดถึงขอบเขตความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยว่า จำกัดอยู่ที่สัดส่วนของค่าใช้จ่ายหรือค่าใช้จ่ายที่เกินกว่ารายได้ แล้วแต่กรณี โดยถือว่าได้เกิดขึ้นกับเรือ และในการคำนวณจะนำสัดส่วนของการประกันภัยที่ต่ำกว่ามูลค่ามารวมคำนวณด้วย

ข้อ 11.6 กำหนดให้ค่าใช้จ่ายในการป้องกันและปฏิบัติการเป็นการให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมจากความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย โดยมีกำหนดไว้ทั้งในข้อ 11.6 และในมาตรา 78 (1) แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ว่า ถ้ากรมธรรม์ประกันภัยได้กำหนดถึงข้อกำหนดเรื่องการป้องกันและปฏิบัติการ ความผูกพันที่ได้ทำกันไว้ให้ถือเป็นส่วนเพิ่มเติมของสัญญาประกันภัย และผู้เอาประกันภัยอาจได้รับการชดใช้จากผู้รับประกันภัยสำหรับค่าใช้จ่ายตามสมควรที่เกิดขึ้นตามข้อกำหนดนั้น ถึงแม้ว่าผู้รับประกันภัยจะได้ชดใช้ค่าเสียหายสิ้นเชิงไปแล้ว หรือเคยมีการให้คำรับรองว่าวัตถุที่เอาประกันภัยได้ปราศจากความเสียหายเฉพาะ ไม่ว่าทั้งหมดหรือเป็นจำนวนร้อยละที่แน่นอนก็ตาม ซึ่งได้กล่าวไว้ในคดี Dixon v Whitworth (1879) 40 LT (NS) 365 ว่า ข้อกำหนดนี้กำหนดสิทธิให้แก่ผู้เอาประกันภัยที่จะได้รับความคุ้มครองในจำนวนที่มากกว่าจำนวนที่เอาประกันภัยไว้ ซึ่งเป็นหลักการที่ได้แสดงไว้ในคดี The Kidston Case (1866) ที่มีข้อเท็จจริงว่า แม้จะได้รับค่าระวางเรือจนครบถ้วนแล้ว แต่สินค้าได้ส่งถึงจุดหมายปลายทางด้วยเรืออีกลำหนึ่ง ค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นแก่ที่ดิน คลังสินค้า และการส่งสินค้ายังคงได้รับความคุ้มครองตามข้อกำหนดเรื่องการป้องกันและปฏิบัติการนี้

แต่อย่างไรก็ดียังคงมีการกำหนดข้อจำกัดไว้โดยชัดแจ้งถึงจำนวนที่จะได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อกำหนดนี้ โดยกำหนดไว้ในข้อ 11.6 ว่า จำนวนที่ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 11 นี้ เป็นการเพิ่มเติมจากความสูญหายที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยนี้ แต่จะไม่เกินกว่าจำนวนที่เอาประกันภัยไว้ภายใต้การประกันภัยนี้ในส่วนที่เกี่ยวกับเรือ ถึงแม้ว่าจะไม่มีการกำหนดจำนวนที่แน่ชัดก็ตาม

## 12. การรับผิดชอบส่วนแรก (Deductible)

ข้อกำหนดเกี่ยวกับการรับผิดชอบส่วนแรกถูกกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือเป็นครั้งแรกเมื่อปี ค.ศ. 1969 โดยใช้ระบบขีดปลอดความรับผิดชอบ (Franchise)<sup>80</sup> กับการเรียกร้องค่าเสียหายบางส่วนซึ่งไม่มีผลถึงการเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนมาก โดยค่าใช้จ่ายของผู้รับประกันภัยตัวเรือที่เกิดขึ้นจากการซ่อมแซมความเสียหายนอกเหนือขีดปลอดความรับผิดชอบเป็นสาเหตุให้มีการกำหนดข้อกำหนดนี้ขึ้น<sup>81</sup> ทั้งนี้ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อแยกการเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนเล็กน้อยที่ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ออกไป เช่น ค่าเสียหายอันเกิดจากการนำเสียโดยธรรมชาติของสินค้า<sup>82</sup>

<sup>80</sup> หมายถึง ความสูญหายหรือเสียหายขั้นต่ำที่กำหนดเป็นอัตราร้อยละหรือเป็นจำนวนเงิน ซึ่งถ้าความเสียหายไม่ถึงอัตราหรือจำนวนที่กำหนดไว้ ผู้รับประกันภัยจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ แต่ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นถึงอัตราหรือจำนวนเงินที่กำหนดไว้ ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายให้ตั้งแต่บาทแรก

<sup>81</sup> Brown, *Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice*, p. 141.

<sup>82</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 404.

จำนวนความรับผิดส่วนแรกนี้ไม่มีการกำหนดจำนวนไว้ในข้อกำหนดนี้ แต่จะต้องมีการเจรจาตกลงกันระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย และความรับผิดส่วนแรกนี้จะนำมาใช้กับการเรียกร้องค่าเสียหายบางส่วนทั้งหมด รวมทั้งค่าเสียหายตามข้อกำหนดเรื่องความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนกรณีเรือโดนกัน เรื่องการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล และเรื่องหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย (การฟ้องคดีและการปฏิบัติการ) ตามข้อ 8, 10 และ 11 อันเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์แต่ละครั้งด้วย เพราะหากเกิดอุบัติเหตุแล้วจะไม่มีการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยที่คุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัย เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นในอุบัติเหตุแต่ละครั้งจะเกินกว่าจำนวนความรับผิดส่วนแรกที่ได้ตกลงกันไว้ แต่ทั้งนี้การรับผิดส่วนแรกจะไม่นำมาใช้บังคับแก่การเรียกร้องกรณีเรือสูญหายสิ้นเชิงหรือเสมือนเสียหายสิ้นเชิง หรือกรณีสิทธิเรียกร้องดังกล่าวหรือสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการฟ้องคดีและการปฏิบัติการ ซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์เดียวกัน รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการตรวจสอบท้องเรือภายหลังการเกยตื้นที่ได้ใช้ไปตามสมควรเป็นพิเศษเฉพาะการนั้น แม้จะไม่พบความเสียหายก็ตาม

แนวความคิดเรื่องค่าเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งดังกล่าวเป็นเรื่องยากที่จะนำมาใช้บังคับและอาจก่อให้เกิดปัญหาได้ ทั้งนี้เพราะเป็นการไม่แน่นอนที่จะกำหนดว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นมาจากอุบัติเหตุครั้งเดียวกันหรือคนละครั้งกัน แต่มีข้อยกเว้นในกรณีสภาพภูมิอากาศที่ร้ายแรงอันเกิดขึ้นระหว่างการเดินเรือที่เกี่ยวข้องระหว่างท่าเรือต่อเนื่องกันสองท่า และให้หมายความรวมถึงการปะทะกับก้อนน้ำแข็งที่ลอยมาด้วย โดยให้ถือว่าเป็นอุบัติเหตุครั้งเดียว และในกรณีสภาพภูมิอากาศที่ร้ายแรงมีระยะเวลาเกินกว่าช่วงเวลาหนึ่งอันไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยนี้ทั้งหมด ความรับผิดส่วนแรกที่จะนำมาใช้กับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับความคุ้มครองนี้จะเป็นไปตามสัดส่วนของการรับผิดส่วนแรกข้างต้น ซึ่งจำนวนวันของสภาพภูมิอากาศที่ร้ายแรงอันเกิดขึ้นภายในช่วงเวลาของการประกันภัยนี้ต่อจำนวนวันของสภาพภูมิอากาศที่ร้ายแรงระหว่างการเดินเรือดังกล่าวที่เกี่ยวข้อง

การชดใช้ค่าเสียหายภายใต้ข้อกำหนดข้อนี้ เป็นไปตามหลักการ Succession Losses ซึ่งหมายความว่า ผู้เอาประกันภัยจะสามารถเรียกร้องค่าซ่อมแซมที่สมเหตุสมผลของความเสียหายแต่ละครั้งได้ เพราะอย่างไรก็ตามความรับผิดส่วนแรกที่ระบุไว้จะถูกหักทุก ๆ ครั้งที่เกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งขึ้น โดยไม่คำนึงว่าจะมีการซ่อมแซมในครั้งเดียวกันจากอุบัติเหตุที่มากกว่าหนึ่งครั้งก็ตาม<sup>83</sup>

ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยได้รับการชดใช้จากบุคคลภายนอก ซึ่งเรียกว่าส่วนรับคืน ให้จำนวนเงินดังกล่าวตกเป็นของผู้รับประกันภัยเต็มจำนวน ซึ่งผู้รับประกันภัยอาจได้รับชำระเต็มจำนวนความเสียหายทั้งที่ได้จ่ายไปและในส่วนของความรับผิดส่วนแรก ความรับผิดส่วนแรกนี้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องจากผู้เอาประกันภัยโดยการหักกลับกับจำนวนความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้รับ

<sup>83</sup> Ibid., p. 414.

ประกันภัยต้องรับผิดชอบ รวมไปถึงดอกเบี้ยของส่วนรับประกันซึ่งจะต้องแบ่งปันกันระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยโดยพิจารณาถึงจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยได้ชำระไปและวันที่มีการชำระเงิน เพราะจำนวนดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวอาจทำให้ผู้รับประกันภัยได้รับเงินในจำนวนที่มากกว่าที่ได้จ่ายไปเสียอีก อันเป็นการขัดกับหลักการชดใช้ค่าเสียหายและหลักการรับช่วงสิทธิ ซึ่งให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยในการได้รับชดใช้เพียงเท่ากับจำนวนที่ตนได้จ่ายไปเท่านั้น จึงต้องมีการกำหนดไว้ให้ชัดเจน

การใช้บังคับข้อกำหนดเรื่องความรับผิดชอบส่วนแรกกับการเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการป้องกันและปฏิบัติการ ยกเว้นกรณีความเสียหายสิ้นเชิงหรือความเสียหายเสมือนเสียหายสิ้นเชิง อันกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการป้องกันและปฏิบัติการจะต้องพยายามหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายอันอาจเกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัย ซึ่งการกระทำดังกล่าวเป็นการกระทำเพื่อประโยชน์ของผู้รับประกันภัยแต่เพียงฝ่ายเดียว จึงเป็นการไม่ยุติธรรมหากผู้เอาประกันภัยได้ดำเนินการเพื่อหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายแล้ว แต่มีการหักความรับผิดชอบส่วนแรกจากจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปหรือที่เกิดขึ้นจากความพยายามในการรักษาเรือ อันทำให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่ายทั้งหมด จนทำให้ไม่มีแรงจูงใจให้ผู้เอาประกันภัยกระทำการหลีกเลี่ยงหรือบรรเทาความเสียหายที่จะเกิดขึ้น

### 13. การแจ้งความเสียหายและการประมูล (Notice of Claim and Tenders)

ข้อกำหนดนี้ปรากฏอยู่ในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมานานแล้วตั้งแต่ก่อนมีการนำข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานมาใช้ในปี ค.ศ. 1888 เสียอีก โดยใช้ชื่อเรียกว่า "Survey Clause" หรือ "Survey and Tender Clause"<sup>84</sup> มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้รับประกันภัยสามารถควบคุมเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ และเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจะไม่ลุกลามเพิ่มขึ้นโดยที่เขาไม่สามารถควบคุมได้<sup>85</sup>

บทบัญญัติมาตรา 69 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>86</sup> กำหนดให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมที่สมเหตุสมผล โดยมาตรา 88 แห่ง

<sup>84</sup> Brown, Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice, p. 107.

<sup>85</sup> Ibid., p. 108.

<sup>86</sup> Section 69. Partial loss of ship.-

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

- (1) where the ship has been repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of the repairs, less the customary deductions, but not exceeding the sum insured in respect of any one casualty:

พระราชบัญญัติดังกล่าว<sup>87</sup> ได้กำหนดว่าปัญหาอะไรจะเป็นการสมเหตุสมผลเป็นปัญหาข้อเท็จจริง แต่ไม่ได้มีการกำหนดแนวทางไว้เป็นตัวอย่างว่ากรณีใดจึงถือได้ว่าเป็นการสมเหตุสมผล ดังนั้นผู้รับประกันภัยจึงรู้สึกว่าการควบคุมจะทำให้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมนั้นสมเหตุสมผล จึงเป็นที่มาของข้อกำหนดเรื่องการแจ้งความเสียหายและการประมูลนี้<sup>88</sup> โดยข้อกำหนดนี้กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องแจ้งถึงความสูญหายหรือเสียหายของวัตถุที่เอาประกันภัยอันอาจมีการเรียกร้องความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยแก่ผู้รับประกันภัย โดยแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยทันทีหลังจากวันที่ผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการ รัหรือควรรจะรับรู้ถึงความสูญหายหรือเสียหายนั้นและก่อนที่จะทำการสำรวจ เพื่อจะได้มีการแต่งตั้งผู้สำรวจหากผู้รับประกันภัยต้องการ แต่ทั้งนี้จะต้องแจ้งภายใน 12 เดือนนับแต่วันดังกล่าว มิฉะนั้นผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดสำหรับสิทธิเรียกร้องอันเกี่ยวเนื่องหรือเกิดจากอุบัติเหตุหรือความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวโดยอัตโนมัติ เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะได้ตกลงด้วยเป็นลายลักษณ์อักษร และผู้รับประกันภัยมีสิทธิเลือกทำเรื่องที่เรือจะเดินทางไปทำการซ่อมแซมได้ รวมทั้งกำหนดมาตรฐานความรับผิดของผู้รับประกันภัยไว้ที่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมที่สมเหตุสมผล โดยการเลือกทำเรื่องที่ทำการซ่อมแซมถือเป็นสิ่งสำคัญและผู้เอาประกันภัยมีสิทธิที่จะยื่นประมูลได้ในตอนแรก แต่ข้อกำหนดนี้อนุญาตให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิยับยั้งการเลือกทำเรือของผู้เอาประกันภัยได้หรือเข้าร่วมประมูลด้วยหรือจัดให้มีการประมูลขึ้นใหม่ ซึ่งหากมีการจัดประมูลขึ้นใหม่จะต้องได้รับการอนุมัติจากผู้รับประกันภัยก่อน ในทางกลับกันถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ยอมรับการประมูลหลังจากได้รับแจ้งการอนุมัติของผู้รับประกันภัย นอกจากนี้ข้อกำหนดนี้ยังกำหนดค่าใช้จ่ายในอัตราร้อยละ 30 ต่อปีของมูลค่าที่เอาประกันภัยของเรือสำหรับการเสียเวลาในการส่งค่าเรือเชิญให้ร่วมประมูล แต่อย่างไรก็ตามหากผู้รับ

(2) where the ship has been only partially repaired, the assured is entitled to the reasonable cost of such repairs, computed as above, and also to be indemnified for the reasonable depreciation, if any, arising from the un-repaired damage, provided that the aggregate amount shall not exceed the cost of repairing the whole damage, computed as above:

(3) where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

<sup>87</sup> Section 88. Reasonable time, etc. a question of fact.-

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

<sup>88</sup> Brown, *Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice*, p. 108.

ประกันภัยตัดสินใจที่จะรับเอาการประมุขที่ผู้เอาประกันภัยได้จัดขึ้น ก็จะไม่มีการจ่ายค่าเสียหายที่เกิดขึ้น และข้อกำหนดนี้ยังได้กำหนดค่าปรับในอัตราร้อยละ 15 ของจำนวนการเรียกร้องทั้งหมดสำหรับการละเลยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขโดยไม่มีข้อลดหย่อน แม้ว่าในบางครั้งผู้รับประกันภัยอาจตกลงที่จะสละสิทธิในค่าปรับดังกล่าวแล้วก็ตาม<sup>89</sup>

ในกรณีมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นซึ่งอาจมีการเรียกร้องค่าเสียหายสำหรับความสูญหายหรือเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีหนังสือแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยถึงการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว โดยกำหนดให้ส่งหนังสือในทันทีหลังจากวันที่ผู้เอาประกันภัยเจ้าของ หรือผู้จัดการได้รู้หรือควรจะได้รู้ถึงความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว และก่อนที่จะได้มีการสำรวจถึงความสูญหายหรือเสียหาย เพราะหากผู้รับประกันภัยประสงค์จะแต่งตั้งผู้สำรวจเพื่อทำการสำรวจอุบัติเหตุดังกล่าวก็ยังสามารถจะทำได้ โดยข้อกำหนดนี้ได้เปลี่ยนแปลงขั้นตอนของข้อกำหนดเดิมในปี ค.ศ. 1983 ซึ่งกำหนดเพียงให้ผู้เอาประกันภัยแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยก่อนทำการสำรวจและแจ้งแก่ตัวแทนของ Lloyd's ที่ใกล้ที่สุดในกรณีเรืออยู่ต่างประเทศ เพื่อว่าจะได้มีการแต่งตั้งผู้สำรวจหากผู้รับประกันภัยต้องการเท่านั้น<sup>90</sup>

เมื่อกำหนดให้ต้องแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยทันทีที่รู้หรือควรจะได้รู้ คำว่า "ทันที" น่าจะหมายถึงในเวลาเร็วที่สุดที่สามารถจะแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยได้หลังจากที่ผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการได้รู้หรือควรจะได้รู้ถึงความสูญหายหรือเสียหาย และต้องเป็นเวลาก่อนที่จะได้มีการสำรวจอุบัติเหตุด้วย นอกจากนี้ที่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการต้องแจ้งถึงการเกิดอุบัติเหตุให้ผู้รับประกันภัยทราบแล้ว ผู้รับจำนองน่าจะอยู่ในความหมายของคำว่า "ผู้เอาประกันภัย" ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยด้วย เพราะในกรณีเรือที่เอาประกันภัยได้จำนองไว้กับผู้รับจำนอง ผู้รับจำนองสามารถที่จะเอาประกันภัยไว้สำหรับความเสี่ยงภัยของตนเองได้อยู่แล้ว ดังนั้นหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้รับจำนองก็สามารถที่จะแจ้งการเกิดอุบัติเหตุให้แก่ผู้รับประกันภัยตามข้อกำหนดนี้ได้<sup>91</sup>

ในกรณีที่มีได้มีการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุให้แก่ผู้รับประกันภัยทราบ ไม่ว่าจะโดยผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการก็ตาม ข้อกำหนดนี้กำหนดเวลาไว้ว่าหากมิได้แจ้งภายในกำหนด 12 เดือนนับแต่วันที่รู้หรือควรจะได้รู้ถึงการเกิดอุบัติเหตุ ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบสำหรับการเรียกร้องค่าเสียหายจากอุบัติเหตุดังกล่าวภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้โดยอัตโนมัติ แต่ไม่รวมถึงการเรียกร้องครั้งอื่น ๆ ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้ด้วย แต่ทั้งนี้ผู้รับประกันภัยอาจสละสิทธิดังกล่าวได้โดยการให้ความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษร อันเป็นผลให้ผู้เอาประกันภัยยังคงมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับ

<sup>89</sup> Parks, *The Law and Practice of Marine Insurance and Average-Vol. 1*, p. 104.

<sup>90</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 353.

<sup>91</sup> *Ibid.*, pp. 353-354.

ประกันภัยสำหรับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ แม้จะมีได้แจ้งการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้รับประกันภัยตามหลักเกณฑ์  
ข้อกำหนดนี้ก็ตาม<sup>92</sup>

นอกจากนี้ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะเลือกว่าจะนำเรือที่เอาประกันภัยดังกล่าวเข้า  
เทียบท่าหรือซ่อมแซมที่อุโหน และสิทธิที่จะโต้แย้งคัดค้านสถานที่ซ่อมแซมเรือที่ผู้เอาประกันภัยได้เลือกไว้  
รวมทั้งอาจเข้าประมูลเพื่อทำการซ่อมแซมเรือที่เอาประกันภัยได้ด้วย และในกรณีนี้ผู้เอาประกันภัยจะไม่  
ปฏิบัติตามข้อกำหนดในการซ่อมแซมเรือ ไม่ว่าจะเป็สิทธิการเลือกท่าหรืออุโหนของผู้รับประกันภัย หรือการ  
ประมูลของผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยมีสิทธิหักส่วนลดในอัตราร้อยละ 15 จากราคาค่าซ่อมที่ได้เรียก  
ไว้ได้

#### 14. ของใหม่แทนของเก่า (New for Old)

ข้อกำหนดเรื่องของใหม่แทนของเก่านี้เป็นแนวปฏิบัติเดิมที่ถือปฏิบัติกันมาเป็น  
เวลานานแล้ว โดยเมื่อมีการซ่อมแซมวัตถุที่เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายใน  
การซ่อมแซมหรือเปลี่ยนวัสดุเก่าที่เสียหาย ต่อมาแนวปฏิบัติดังกล่าวได้พัฒนามาเป็นข้อกำหนดนี้ กอปรกับ  
บทบัญญัติมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>93</sup> ได้กำหนดให้ผู้เอาประกันภัย  
มีสิทธิในการเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมที่สมเหตุสมผลหักด้วยส่วนลดตามปกติประเพณี แต่ทั้งนี้ไม่เกิน  
กว่าจำนวนที่เอาประกันภัยไว้ในอุบัติเหตุหนึ่งครั้ง โดยข้อกำหนดเดิมใช้คำว่า average อันหมายถึงการเฉลี่ย

<sup>92</sup> Ibid., p. 354.

<sup>93</sup> Section 36. Warranty of neutrality.-

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



ความรับผิดในค่าสินไหมทดแทน ปัจจุบันใช้คำว่า claims อันหมายถึง การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน แต่ผลในทางกฎหมายยังคงเหมือนเดิม กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยยังคงมีสิทธิในการหักเงินจำนวนหนึ่งออกจากความเสียหายที่เกิดจากการซ่อมแซมได้ แต่ในกรณีที่ใช้วัตถุใหม่หรือของใหม่แทนที่วัตถุเก่าหรือชิ้นส่วนเก่าในการซ่อมแซม ข้อกำหนดนี้กำหนดไปในอีกแนวทางหนึ่ง โดยกำหนดให้ค่าสินไหมทดแทนจะไม่ได้รับการหักส่วนลดตามกฎหมายในการเปลี่ยนของใหม่แทนของเก่า ซึ่งวัตถุประสงค์ของการกำหนดค่าสินไหมทดแทนก็เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้กลับมาอยู่ในสภาพเดิมก่อนเกิดอุบัติเหตุ แต่โดยผลของข้อกำหนดนี้ผู้รับประกันภัยจะถูกจำกัดสิทธิมิให้หักส่วนลดตามกฎหมายประเพณีจากค่าสินไหมทดแทน แต่มิได้ถูกผูกมัดที่จะต้องทดแทนวัตถุเก่าด้วยวัตถุใหม่เสมอไป ถ้าเป็นกรณีที่สามารถหาชิ้นส่วนเก่าที่มีอายุการใช้งานที่เท่าเทียมกันมาทดแทนกันได้แล้ว ผู้เอาประกันภัยก็ไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องส่วนต่างระหว่างมูลค่าของชิ้นส่วนเก่าและมูลค่าของชิ้นส่วนใหม่นอกเหนือจากการซ่อมแซมนั้นได้<sup>94</sup>

#### 15. การบำรุงรักษาใต้ท้องเรือ (Bottom Treatment)

ข้อกำหนดนี้ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือตั้งแต่ในปี ค.ศ. 1888 โดยแต่เดิมเรียกว่า "Bottom Painting Clause" หรือ "Scraping and Painting Clause"<sup>95</sup> และด้วยเหตุที่เรือเมื่อได้ใช้งานไประยะเวลาหนึ่ง บริเวณใต้ท้องเรือจะมีสิ่งปฏิกูลเช่นตะไคร่น้ำมาจับอยู่ อันเป็นผลให้เรือแล่นได้ช้าลงกว่าปกติ ดังนั้นเรือทุกลำเมื่อใช้งานไปได้สักระยะหนึ่งจะต้องมีการขูดหรือขัดสีใต้ท้องเรือใหม่เพื่อกำจัดสิ่งปฏิกูลที่จับอยู่ใต้ท้องเรือ และอาจมีการทาสีใหม่เพื่อป้องกันสนิม แต่ค่าใช้จ่ายในการดำเนินการดังกล่าว ข้อกำหนดนี้ได้กำหนดไว้ว่าผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการขูดหรือทาสีใต้ท้องเรือ โดยได้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่าค่าใช้จ่ายในการขูด การพ่นทราย และ/หรือการเตรียมการอื่นเกี่ยวกับพื้นผิวหรือการทาสีใต้ท้องเรือจะไม่ได้รับการชดเชย แต่ไม่รวมถึงค่าใช้จ่ายในการตรวจดูใต้ท้องเรือตามความจำเป็นภายหลังการเกยตื้นเพื่อตรวจหาความเสียหายบริเวณใต้ท้องเรืออันจะได้รับการชดเชยแม้ไม่พบความเสียหายก็ตาม<sup>96</sup> นอกจากนี้มีข้อยกเว้นในกรณีดังต่อไปนี้ที่สามารถเรียกร้องได้ โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของราคา ค่าซ่อมแซมที่สมเหตุสมผลอันเกี่ยวกับแผ่นใต้ท้องเรือที่ได้รับการเสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้

- 1) การพ่นทรายและหรือการเตรียมเพื่อเปลี่ยนแผ่นเหล็กใหม่และการทาสีรองพื้นในส่วนนั้น
- 2) การพ่นทรายและหรือการเตรียมอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับข้อต่อ หรือค่าใช้จ่ายในการเชื่อมรอยต่อของแผ่นเหล็กใหม่และแผ่นเหล็กเก่าบริเวณที่เสียหาย

<sup>94</sup> Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average-Vol. 1, p. 107.

<sup>95</sup> Brown, Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice, p. 105.

<sup>96</sup> Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average-Vol. 1, p. 107.

3) การจัดหาและการทารองพื้นเพื่อกันสนิมในบริเวณดังกล่าวนั้น ตามที่ระบุไว้ในข้อ 1) และ 2) ข้างต้น จะได้รับการชดใช้ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายที่สมเหตุสมผล ในกรณีที่ ได้ท้องเรือเสียหายจากภัยที่เอาประกันไว้

#### 16. ค่าจ้างและค่าครองชีพ (Wages and Maintenance)

ในกรณีปกติเจ้าของเรือจะเป็นผู้รับผิดชอบในการชำระค่าจ้างและค่าครองชีพแก่นายเรือ เจ้าหน้าที่ และลูกเรือ ด้วยค่าใช้จ่ายของเจ้าของเรือเองในฐานะที่เป็นนายจ้าง ความรับผิดชอบดังกล่าว ยังคงมีอยู่ตามสัญญาจ้างแรงงานแม้ในขณะที่เรือได้รับความเสียหายหรือสูญหาย ในปี ค.ศ. 1969 ผู้รับประกันภัยได้พิจารณาที่จะกำหนดข้อกำหนดขึ้นเพื่อผลักความรับผิดชอบในการชำระค่าจ้างและค่าครองชีพดังกล่าวไปยังเจ้าของเรือในฐานะนายจ้าง<sup>97</sup> แต่มีข้อยกเว้นสำหรับค่าจ้างและค่าครองชีพของนายเรือ เจ้าหน้าที่ และลูกเรือ ตลอดจนสมาชิกอื่น ๆ ในระหว่างการเคลื่อนย้ายเรือจากท่าเรือแห่งหนึ่งไปยังท่าเรืออีกแห่งหนึ่งเพื่อทำการซ่อมแซมก็ติ หรือเพื่อการทดลองแล่นภายหลังการซ่อมแซมก็ติ หรือในขณะที่อยู่ระหว่างการเดินทางเพื่อไปดำเนินการดังกล่าวข้างต้นก็ติ ให้อยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยที่จะต้องจ่ายให้แก่ นายเรือ เจ้าหน้าที่ และลูกเรือ ตลอดจนสมาชิกอื่น ๆ เพราะเหตุว่าค่าจ้างและค่าครองชีพของนายเรือ เจ้าหน้าที่ และลูกเรือหรือสมาชิกอื่น ๆ ในระหว่างการซ่อมแซมเรือถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งอนุโลมให้ถือเป็นค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือได้ โดยข้อตกลงในการจ่ายค่าจ้างและค่าครองชีพดังกล่าวในระหว่างการซ่อมแซมเรือถือเป็นค่าใช้จ่ายทดแทน ซึ่งหากไม่มีการจ้างนายเรือ เจ้าหน้าที่ หรือลูกเรือเพื่อดำเนินการเฝ้าดูแลเรือ ผู้ซ่อมแซมเรืออาจจะต้องจัดหาบุคคลอื่นมาทำงานทดแทน ค่าใช้จ่ายนี้จึงถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าซ่อมแซมเรืออันตกอยู่ในความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยด้วย แต่ทั้งนี้ข้อกำหนดนี้จะเกี่ยวข้องกับ ความเสียหายบางส่วนเท่านั้น โดยมีข้อยกจำกัดที่จะไม่กระทบถึงค่าจ้างและค่าครองชีพที่ปรากฏอยู่ในเรื่องของการเสียหาย ความเสียหายทั่วไปด้วย

#### 17. ค่าบำเหน็จตัวแทน (Agency Commission)

ข้อกำหนดนี้เป็นข้อกำหนดที่เพิ่มเติมเข้ามาใหม่ในปี ค.ศ. 1983 โดยในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือปกติแล้วมักจะมีการสำรวจเรือกัน 3 ครั้ง กล่าวคือ การสำรวจเรือโดยเจ้าของเรือ โดยผู้รับประกันภัย และโดยสมาคมมาตรฐานเรือ ซึ่งในทางปฏิบัติแล้ว ค่าธรรมเนียมในการสำรวจเรือของเจ้าของเรือและของสมาคมมาตรฐานเรือจะได้รับการชดใช้จากผู้รับประกันภัยหากเป็นกรณีที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย แต่หากเจ้าของเรือได้จัดการเรื่องการประกันภัยรวมทั้งเรื่องอื่น ๆ ด้วยตนเองแล้ว ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้จะไม่ได้รับชดใช้จากผู้รับประกันภัย ซึ่งรวมถึง การจัดหาเอกสารให้ผู้รับประกันภัยด้วย เพราะค่าใช้จ่ายเหล่านี้ถือเป็นค่าใช้จ่ายในการพิสูจน์การเรียกร้อง

<sup>97</sup> Brown, *Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice*, p. 106.

ค่าสินไหมทดแทน แต่ในทางกลับกันหากเจ้าของเรือแต่งตั้งผู้จัดการหรือบริษัทบริหารจัดการบริหารให้ทำการแทนผู้จัดการแทนหรือบริษัทบริหารจัดการบริหารนี้จะเรียกเก็บเงินจากเจ้าของในส่วนของงานที่เพิ่มขึ้นเกี่ยวกับการจัดหาเอกสารดังกล่าวเพื่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีเหล่านี้ ค่าใช้จ่ายส่วนนี้จะถือเป็นส่วนเพิ่มของค่าเสียหายที่เจ้าของเรือจะเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้ แต่ทั้งนี้ข้อกำหนดนี้ได้กำหนดให้ยกเลิกค่าตอบแทนดังกล่าวออกไป โดยไม่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องค่าใช้จ่ายของตัวแทนเป็นส่วนหนึ่งของค่าสินไหมทดแทนที่จะเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้

วัตถุประสงค์ของข้อ 17 นี้เพื่อยกเว้นมิให้มีการชดใช้คืนในส่วนของค่าใช้จ่ายที่เจ้าของเรือได้จ่ายไปสำหรับการดำเนินการต่าง ๆ ที่ได้กระทำไปโดยเจ้าหน้าที่ของตนเอง ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวมักจะเป็นเรื่องที่เจ้าของเรือจะต้องดำเนินการด้วยค่าใช้จ่ายของตนเองทั้งสิ้น แต่หากเจ้าของเรือได้แต่งตั้งตัวแทนหรือบริษัทเพื่อจัดการในเรื่องดังกล่าวแทน อาจทำให้มีการเรียกร้องค่าบำเหน็จตัวแทนจากผู้รับประกันภัยได้ แต่ข้อกำหนดนี้ได้กำหนดไว้อย่างชัดเจนว่าผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในบรรดาค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการดำเนินการของเจ้าของเรือโดยตรงหรือค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการแต่งตั้งตัวแทนให้ดำเนินการดังกล่าวแทนด้วย

#### 18. ความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซม (Unrepaired Damage)

บทบัญญัติมาตรา 69 และมาตรา 77 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ได้บัญญัติถึงเรื่องความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซม โดยมาตรา 69<sup>98</sup> บัญญัติเกี่ยวกับมาตรการในการชดใช้

<sup>98</sup> Section 69. Partial loss of ship.-

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

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

ค่าเสียหายสำหรับความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซมในเวลาที่เกิดการรวมประกันภัยหมดอายุ ส่วนมาตรา 77<sup>99</sup> ได้บัญญัติถึงหลักความเสียหาย (Successive Losses) ซึ่งหมายถึงหลักที่ระบุว่าเมื่อมีความเสียหายโดยสิ้นเชิงเกิดขึ้นหลังจากเกิดความเสียหายบางส่วน ให้ถือว่าความเสียหายบางส่วนนั้นรวมอยู่ในความเสียหายโดยสิ้นเชิงและผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบเฉพาะความเสียหายโดยสิ้นเชิงเท่านั้น<sup>100</sup> ส่วนข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยที่เกี่ยวกับหลักความเสียหายดังกล่าวได้ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตั้งแต่ตอนต้นปี ค.ศ. 1889 ก่อนมีการบังคับใช้พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 เสียอีก<sup>101</sup>

หลักความเสียหายถือเป็นการขยายหลักการชดใช้ค่าเสียหาย ซึ่งโดยพื้นฐานแล้วมาตรการชดใช้ค่าเสียหายอันเกิดแก่เรือจะชดใช้ในจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยต้องสูญเสียไปอันได้แก่ค่าซ่อมแซมเรือนั่นเอง แต่หากมิได้มีการซ่อมแซมก็ไม่ถือว่าผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายแต่อย่างใด จนกว่ากรมธรรม์ประกันภัยหมดอายุ โดยอาจกล่าวได้ว่าเรือที่อยู่ในสภาพเสียหายจะมีมูลค่าต่ำกว่าเรือที่ได้ซ่อมแซมเสร็จแล้ว ดังนั้นมาตรา 69 จึงกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยยังคงได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัยสำหรับค่าเสื่อมราคาที่เหมาะสมผล แต่ในทางกลับกันหากเรือได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงก่อนกรมธรรม์ประกันภัยหมดอายุและผู้เอาประกันภัยได้สูญเสียเรือไปทั้งลำไม่ว่าจะได้มีความเสียหายหรือไม่ ดังนั้นจึงไม่มีค่าซ่อมแซมเรือที่จะนำมาใช้เรียกร้องสำหรับค่าเสื่อมราคาโดยได้ควบเข้ากับความเสียหายโดยสิ้นเชิงแล้ว ดังนั้นจำนวนมากที่สุดที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัยในกรณีดังกล่าวจะไม่เกิน

- (3) where the ship has not been repaired, and has not been sold in her damaged state during the risk, the assured is entitled to be indemnified for the reasonable depreciation arising from the unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairing such damage, computed as above.

<sup>99</sup> Section 77. Successive losses.-

- (1) Unless the policy otherwise provides, and subject to the provisions of this Act, the insurer is liable for successive losses, even though the total amount of such losses may exceed the sum insured.
- (2) Where, under the same policy, a partial loss, which has not been repaired or otherwise made good, is followed by a total loss, the assured can only recover in respect of the total loss:

Provided that nothing in this section shall affect the liability of the insurer under the suing and labouring clause.

<sup>100</sup> ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน, หน้า 137.

<sup>101</sup> Brown, *Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice*, p. 132.

จำนวนที่เอาประกันภัยไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย โดย Jessel MR ได้กล่าวไว้ในคดี *The Pitman* (1882) 9 QBD 192 ว่าเป็นหลักทั่วไปที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่ร่ำรวยขึ้นโดยอาศัยภัยที่เอาประกันภัยไว้ หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งว่า ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยสำหรับความเสียหายบางส่วนที่มากกว่าจากการเกิดขึ้นครั้งเดียวหากเรือได้รับความเสียหายทั้งหมด<sup>102</sup> แต่หากความเสียหายโดยสิ้นเชิงเกิดขึ้นจากภัยที่มีได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยก็ไม่อาจได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ได้ แต่หลักของความเสียหายยังคงใช้บังคับอยู่ ดังนั้นจึงไม่อาจเรียกร้องค่าเสียหายบางส่วนได้ด้วย

#### 19. ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง (Constructive Total Loss)

ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงจะมีความแตกต่างจากความเสียหายโดยสิ้นเชิงอย่างแท้จริง โดยลักษณะของความเสียหายโดยสิ้นเชิงอย่างแท้จริงจะเป็นความเสียหายทั้งในทางกฎหมายและในความเป็นจริง ส่วนความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงจะเป็นความเสียหายในทางกฎหมายเท่านั้น แต่สามารถกลายเป็นความเสียหายโดยสิ้นเชิงตามความเป็นจริงได้โดยการแจ้งสถานะสิทธิเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายโดยสิ้นเชิงจากผู้รับประกันภัยได้<sup>103</sup> ซึ่งความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงนี้จะใช้เฉพาะกับการประกันภัยทางทะเลเท่านั้น โดย Justice Staughton ได้ตัดสินไว้ในคดี *ICI Fibres v MAT Transport* (1987) 1 Lloyd's Rep 354 โดยปฏิเสธที่จะนำหลักความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงมาใช้กับอนุสัญญาการขนส่งสินค้าทางถนน<sup>104</sup>

สาเหตุที่มีการกำหนดเรื่องความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงขึ้นได้กำหนดไว้ในบทบัญญัติมาตรา 60 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>105</sup> ซึ่งได้จำแนกประเภทของความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงไว้ 4 ประเภทคือ

<sup>102</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 411.

<sup>103</sup> Rhidian, *The Modern Law of Marine Insurance*, p. 202.

<sup>104</sup> Ibid.

<sup>105</sup> Section 60. Constructive Total Loss

- (1) Subject to any express provision in the policy, there is a constructive total loss where the subject-matter insured is reasonably abandoned on account of its actual total loss appearing to be unavoidable, or because it could not be preserved from actual total loss without an expenditure which would exceed its value when the expenditure had been incurred.

1) กรณีวัตถุที่เอาประกันภัยได้ถูกสละทิ้งอย่างมีเหตุผล ด้วยเหตุที่ไม่อาจหลีกเลี่ยงความเสียหายสิ้นเชิงได้ หรือเพราะว่าไม่อาจสงวนรักษาวัตถุนั้นไว้ให้รอดพ้นจากความเสียหายสิ้นเชิง โดยที่ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายที่เกินกว่ามูลค่าของวัตถุนั้นเองหากเกิดค่าใช้จ่ายขึ้น

2) กรณีเรือหรือสินค้าได้ขาดจากความครอบครองของผู้เอาประกันภัยโดยเหตุของภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้ และผู้เอาประกันภัยไม่หน่าที่จะสามารถได้เรือหรือสินค้านั้นกลับคืนมา หรือค่าใช้จ่ายในการติดตามเอาเรือหรือสินค้ากลับคืนมาอาจเกินกว่ามูลค่าของเรือหรือสินค้าเมื่อได้กลับคืนมา

3) กรณีเรือได้รับความเสียหายจากภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้จนถึงขนาดที่ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมค่าเสียหายควรจะเกินกว่ามูลค่าของเรือเมื่อซ่อมแซมแล้ว

4) กรณีสินค้าได้รับความเสียหาย หากค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมความเสียหายและส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทางน่าจะเกินกว่ามูลค่าของสินค้าเมื่อสินค้านั้นได้ถึงปลายทาง

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

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

(ii) in the case of damage to a ship, where she is so damaged by a peril insured against that the cost of repairing the damage would exceed the value of the ship when repaired.

In estimating the cost of repairs, no deduction is to be made in respect of general average contributions to those repairs payable by other interests, but account is to be taken of the expense of future salvage operations and of any future general average contributions to which the ship would be liable if repaired; or

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

## 20. การสละสิทธิในค่าระวาง (Freight Waiver)

ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยได้ชำระค่าสินไหมทดแทนความเสียหายโดยสิ้นเชิง ไม่ว่าจะความเสียหายโดยสิ้นเชิงแท้จริงหรือความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ผู้รับประกันภัยจะได้รับสิทธิที่จะเข้าครอบครองทรัพย์สินที่เหลืออยู่ รวมทั้งมีสิทธิในทรัพย์สินนั้นเสมือนเจ้าของกรรมสิทธิ์ทุกประการ และหากมีค่าระวางที่เกิดขึ้นจากการใช้เรือดังกล่าวในเวลาที่เกิดอุบัติเหตุหรือจะได้รับภายหลังการเกิดอุบัติเหตุก็ตาม ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าระวางดังกล่าว ทั้งนี้เป็นตามหลักการในบทบัญญัติมาตรา 63 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>106</sup> ซึ่งกำหนดว่า ถ้ามีการสละทิ้งโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะเข้าครอบครองส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในส่วนที่เหลืออยู่ในวัตถุที่เอาประกันภัย รวมทั้งสิทธิอื่น ๆ ทั้งหมดอันเกิดจากการนั้น นอกจากนี้ผู้รับประกันภัยยังมีสิทธิในค่าระวางที่จะได้รับหรือได้รับมาแล้ว ภายหลังการเกิดอุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายหักด้วยค่าใช้จ่ายในการได้รับค่าระวางนั้นมาหลังเกิดอุบัติเหตุ และในกรณีที่เรือกำลังขนส่งสินค้าของเจ้าของเรือเอง ผู้รับประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าตอบแทนตามสมควรจากการขนส่งดังกล่าวหลังการเกิดอุบัติเหตุด้วย ซึ่งจากบทบัญญัติดังกล่าวทำให้เห็นได้ว่าผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิที่จะได้รับค่าระวางในกรณีเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นผู้รับประกันภัยตัวเรือจึงตัดสินใจที่จะสละสิทธิในการได้รับค่าระวางอันเกิดจากความเสียหายโดยสิ้นเชิงและได้กำหนดข้อกำหนดเรื่องการสละสิทธิในค่าระวางนี้เข้ามาในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือในตอนปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19<sup>107</sup> และจากข้อกำหนดนี้ในกรณีที่เกิดความเสียหายโดยสิ้นเชิงหรือความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ผู้รับประกันภัยจะไม่เรียกร้องค่าระวางที่เกิดจากการใช้เรือดังกล่าว ไม่ว่าจะได้มีหนังสือแสดงการสละทิ้งหรือไม่ก็ตาม

<sup>106</sup> Section 63. Effect of abandonment.-

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

<sup>107</sup> Brown, *Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice*, p. 117.

## 21. การโอนสิทธิ (Assignment)

ตามกฎหมายอังกฤษ (Common Law) กรมธรรม์ประกันภัยมีลักษณะคล้ายคลึงกับตราสารที่เปลี่ยนมือได้ (Negotiable Instrument)<sup>108</sup> และเป็นสิ่งที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีในการใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยสามารถโอนกันได้ทั้งก่อนและหลังการเกิดภัย แต่ทั้งนี้ผู้รับโอนย่อมไม่มีสิทธิดีกว่าผู้โอน ดังนั้นกรมธรรม์ประกันภัยจะเป็นประโยชน์ต่อผู้รับโอนเฉพาะกรณีที่ผู้โอนมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดภัยเท่านั้น และกรมธรรม์ประกันภัยสามารถโอนภายหลังการเกิดภัยได้แต่ผู้โอนจะต้องมีส่วนได้เสียอยู่ในขณะเกิดภัย<sup>109</sup> ทั้งนี้เป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา 15, 50 และ 51 โดยบทบัญญัติมาตรา 15 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>110</sup> ได้บัญญัติเกี่ยวกับการโอนส่วนได้เสียไว้ว่า การที่ผู้เอาประกันภัยโอนหรือขาดจากส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย ไม่ถือว่าผู้เอาประกันภัยได้โอนสิทธิภายใต้สัญญาประกันภัยให้แก่ผู้รับโอนด้วย เว้นแต่จะได้มีข้อตกลงไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายไว้กับผู้รับโอนว่าให้มีผลเช่นนั้น แต่บทบัญญัติมาตรานี้ไม่กระทบกระเทือนถึงการโอนส่วนได้เสียโดยผลของกฎหมายด้วย ส่วนบทบัญญัติมาตรา 50<sup>111</sup> ได้บัญญัติถึงการโอน

<sup>108</sup> Parks, The Law and Practice of Marine Insurance and Average-Vol. 1, p. 35.

<sup>109</sup> Hodges, Law of Marine Insurance, p. 22.

<sup>110</sup> Section 15. Assignment of interest.-

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

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

<sup>111</sup> Section 50. When and how policy is assignable.-

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



กรมธรรม์ประกันภัยว่าจะโอนกันได้เมื่อใดและอย่างไร โดยกรมธรรม์ประกันภัยสามารถโอนกันได้ทั้งก่อนและหลังการเกิดภัย เว้นแต่จะมีการกำหนดไว้โดยชัดแจ้งถึงการห้ามโอน และหากกรมธรรม์ประกันภัยได้โอนไปเพื่อที่จะโอนส่วนได้เสียที่เป็นผลประโยชน์ในกรมธรรม์ประกันภัย ผู้รับโอนย่อมมีสิทธิดำเนินการคดีได้ในนามของตนเอง และจำเลยก็มีสิทธิยกข้อต่อสู้ตามสัญญาที่ขึ้นต่อสู้ได้ และวิธีการโอนกรมธรรม์ประกันภัยสามารถทำได้โดยการสลักหลังลงบนกรมธรรม์ประกันภัยหรือกระทำการตามธรรมเนียมปฏิบัติอื่น ๆ ก็ได้ และบทบัญญัติมาตรา 51<sup>112</sup> ได้บัญญัติถึงการโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัยของผู้เอาประกันภัยที่ไม่มีส่วนได้เสียว่า เมื่อผู้เอาประกันภัยได้ขาดจากหรือสูญเสียส่วนได้เสียในวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยและมีได้ตกลงไว้โดยชัดแจ้งหรือโดยปริยายที่จะโอนกรมธรรม์ประกันภัยไว้ก่อนหน้าหรือในขณะที่ขาดจากหรือสูญเสียส่วนได้เสียดังกล่าว การโอนกรมธรรม์ประกันภัยภายหลังจากนั้นไม่อาจกระทำได้ แต่บทบัญญัติมาตรานี้ไม่กระทบกระเทือนถึงการโอนกรมธรรม์ประกันภัยภายหลังเกิดความเสียหายแล้ว ซึ่งหมายความว่าหากความสูญหายหรือเสียหายได้เกิดขึ้นและได้มีการเรียกร้องค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัยแล้ว แต่ยังไม่มีการชำระค่าเสียหาย ดังนี้การเรียกร้องค่าเสียหายดังกล่าวอาจถูกโอนไปยังผู้รับโอนโดยไม่มีการโอนส่วนได้เสียในกรมธรรม์ประกันภัยได้ และส่วนได้เสียในวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยยังคงอยู่กับผู้โอนต่อไป ทั้งนี้เป็นไปตามคดี *Powells v Innes* (1843) 152 E.R. 695 ซึ่งมีข้อเท็จจริงว่า ผู้เอาประกันภัยมีส่วนเป็นเจ้าของเรือ ต่อมาได้ขายส่วนของตนในเรือดังกล่าวให้แก่บุคคลภายนอกภายหลังจากที่ได้เอาประกันภัยแล้วแต่ก่อนที่จะเกิดภัย โดยไม่มีการกำหนดถึงการโอนกรมธรรม์ประกันภัยไปกับส่วนได้เสียดังกล่าวหรือสงวนสิทธิในการดำรงไว้ ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อประโยชน์ของผู้ซื้อ โดยศาลตัดสินว่าผู้ซื้อไม่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย

การโอนสิทธิอันเกิดจากกรมสิทธิได้เปลี่ยนมือไปหรือการจัดการได้โอนไปไม่ได้เกิดขึ้นในทุกกรณี โดยอาจเกิดขึ้นในกรณีเงินกู้ที่อนุมัติให้แก่เจ้าของเรือโดยมีเรือเป็นหลักประกันในรูปแบบของการจำนองเรือซึ่งผู้รับจำนองมักจะต้องการให้มีการโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัยไปยังผู้รับจำนองก่อน

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

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

<sup>112</sup> Section 51. Assured who has no interest cannot assign.-

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

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

แต่ผู้รับจ้างจะไม่ดำเนินการจัดการเรือ นอกจากนี้ยังรวมถึงการโอนสิทธิการรับเงินที่จะต้องมีการจ่ายหรือชดใช้ตามสัญญาประกันภัยนั้นด้วย โดยหากการชำระเงินแก่บุคคลอื่นนอกจากผู้เอาประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะต้องสลักหลังกรมธรรม์ประกันภัยโอนสิทธิแก่บุคคลนั้น

ข้อกำหนดเรื่องการโอนสิทธิหรือส่วนได้เสียในการประกันภัยหรือในเงินซึ่งได้จ่ายหรือที่จะมีการจ่ายภายใต้การประกันภัยจะไม่มีผลผูกพันต่อผู้รับประกันภัย เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะได้รับทราบถึงการโอนนั้นโดยมีคำบอกกล่าวแจ้งการโอนสิทธิเป็นหนังสือลงลายมือชื่อของผู้เอาประกันภัยหรือผู้โอนในกรณีของการโอนครั้งต่อไปและมอบให้แก่ผู้รับประกันภัย และมีการสลักหลังกรมธรรม์ประกันภัยด้วย ทั้งนี้จะต้องกระทำก่อนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่เรียกหรือการคืนเบี้ยประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย

## 22. คำรับรองเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (Disbursements Warranty)

ข้อกำหนดเรื่องคำรับรองเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือนี้มีที่มาจากคดี *The Thames and Mersey Marine Insurance Co Ltd v Gunford Ship Co, (1911) 16 Com Cas 270; 12 Asp MLC 49*<sup>113</sup> โดยกำหนดให้มีการประกันภัยเพิ่มเติมได้ตามจำนวนที่กำหนดไว้ในข้อ 22.1.1 ถึง 22.1.7 ทั้งนี้โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจำกัดความรับผิดของเจ้าของเรือสำหรับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ บำเหน็จผู้จัดการและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ซึ่งปัจจุบันสามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ถึงร้อยละ 25 ของมูลค่าที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย โดยอัตราที่กำหนดไว้นี้ทำให้แน่ใจได้ว่าผู้เอาประกันภัยมิได้เอาประกันภัยไว้สูงกว่ามูลค่าโดยเป็นการประกันภัยซ้อน โดยการประกันภัยซ้อนได้บัญญัติไว้ในมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>114</sup> ซึ่งหากผู้เอาประกันภัยได้ทำประกันภัยซ้อนก็ไม่มีสิทธิที่จะได้รับค่าเสียหาย

<sup>113</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 112.

<sup>114</sup> Section 32. Double Insurance.-

- (1) Where two or more policies are effected by or on behalf of the assured on the same adventure and interest or any part thereof, and the sums insured exceed the indemnity allowed by this Act, the assured is said to be over-insured by double insurance.
- (2) Where the assured is over-insured by double insurance:-
  - (a) the assured, unless the policy otherwise provides, may claim payment from the insurers in such order as he may think fit, provided that he is not entitled to receive any sum in excess of the indemnity allowed by this Act;

มากเกินไปกว่าความเสียหายที่แท้จริง ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจึงสามารถเอาประกันภัยได้ถึงจำนวนที่กำหนดไว้ โดยไม่ต้องแจ้งการประกันภัยเพิ่มเติมแก่ผู้รับประกันภัย<sup>115</sup>

อัตราที่กำหนดไว้สำหรับค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยสามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้โดยไม่ต้องกังวลว่าจะเป็น การเอาประกันภัยไว้สูงเกินกว่ามูลค่าโดยการเอาประกันภัยซ้อน ซึ่งจะมีผลให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องได้ตามจำนวนที่เอาประกันภัยไว้มีดังนี้

22.1.1 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ บำเหน็จของผู้จัดการ ก่อเรือหรือส่วนเกินหรือมูลค่าที่เพิ่มขึ้นของตัวเรือและเครื่องจักร สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ในจำนวนไม่เกินร้อยละ 25 ของมูลค่าที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

22.1.2 ค่าระวาง ค่าระวางการเช่าเรือหรือค่าระวางที่คาดหมายได้ ซึ่งได้ประกันภัยไว้แบบระยะเวลา สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ในจำนวนไม่เกินร้อยละ 25 ของมูลค่าที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยหักด้วยจำนวนที่เอาประกันภัยไว้ในข้อ 22.1.1

22.1.3 ค่าระวางหรือค่าเช่าภายใต้สัญญาแบบรายเที่ยว สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ในจำนวนไม่เกินค่าระวางหรือค่าเช่ารวมสำหรับสินค้าที่มีอยู่ในเที่ยวการขนส่งปัจจุบันและในเที่ยวการขนส่งถัดไปรวมกับเบี้ยประกันภัย ซึ่งรวมถึงการขนส่งโดยมีอับเดาเบื้องต้นและปานกลางด้วย สำหรับ

---

(b) where the policy under which the assured claims is a valued policy, the assured must give credit as against the valuation for any sum received by him under any other policy without regard to the actual value of the subject-matter insured;

(c) where the policy under which the assured claims is an unvalued policy, he must give credit as against the full insurable value, for any sum received by him under any other policy;

(d) where the assured receives any sum in excess of the indemnity allowed by this Act, he is deemed to hold such sum in trust for the insurers, according to their right of contribution among themselves.

<sup>115</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 112.

กรณีการเช่าเรือแบบรายเที่ยวซึ่งการชำระเงินจะกระทำตามกำหนดเวลาเป็นพื้นฐานนั้น จำนวนที่สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้จะคำนวณจากระยะเวลาการเดินทางเป็นประมาณ แต่ทั้งนี้มีข้อจำกัดไม่เกินสองเที่ยว การขนส่งสินค้าเท่านั้น นอกจากนี้จำนวนที่เอาประกันภัยตามข้อ 22.1.2 และจำนวนส่วนเกินดังกล่าวอาจเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ ซึ่งจำนวนส่วนเกินดังกล่าวจะถูกลดลงในกรณีที่ค่าระวางหรือค่าเช่าจะมีการจ่ายล่วงหน้าหรือหามาได้โดยจำนวนรวมที่จ่ายล่วงหน้าหรือหามาได้ดังกล่าว

22.1.4 ค่าระวางที่คาดหมายได้กรณีเรือเดินโดยมีอับเฉาและไม่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเรือ สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ในจำนวนไม่เกินค่าระวางที่คาดหมายได้ทั้งหมดสำหรับเที่ยวการขนส่งสินค้าถัดไป โดยจำนวนดังกล่าวจะต้องประมาณการอย่างสมเหตุสมผลบนพื้นฐานของค่าระวางปัจจุบันในเวลาที่ทำสัญญาประกันภัยรวมกับเบี้ยประกันภัย นอกจากนี้จำนวนที่เอาประกันภัยตามข้อ 22.1.2 และจำนวนส่วนเกินดังกล่าวอาจเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้

22.1.5 ค่าเช่าเรือแบบระยะเวลาและค่าเช่าเรือแบบหลายเที่ยว สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ในจำนวนไม่เกินร้อยละ 50 ของค่าเช่าทั้งหมดที่จะหามาได้ภายใต้สัญญาเช่าเรือในกำหนดเวลาไม่เกิน 18 เดือน และจำนวนที่เอาประกันภัยตามข้อ 22.1.2 และจำนวนส่วนเกินดังกล่าวอาจเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ ซึ่งส่วนเกินดังกล่าวจะถูกลดลงในกรณีที่ค่าเช่าจะมีการจ่ายล่วงหน้าหรือหามาได้ภายใต้สัญญาเช่าเรือในอัตราร้อยละ 50 ของจำนวนทั้งหมดที่จ่ายล่วงหน้าหรือหามาได้ แต่จำนวนที่เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องลดลงขณะที่จำนวนที่เอาประกันภัยทั้งหมดภายใต้ข้อ 22.1.2 และข้อ 22.1.5 จะไม่เกินร้อยละ 50 ของค่าเช่าทั้งหมดที่หามาได้ภายใต้สัญญาเช่าเรือ ทั้งนี้การประกันภัยภายใต้ข้อกำหนดนี้จะเริ่มต้นในขณะลงนามในสัญญาเช่าเรือ

22.1.6 เบี้ยประกันภัย สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ในจำนวนไม่เกินจำนวนเบี้ยประกันภัยปัจจุบันของส่วนได้เสียทั้งหมดที่เอาประกันภัยสำหรับช่วงเวลาไม่เกิน 12 เดือน โดยลดลงตามสัดส่วนเป็นรายเดือน แต่ทั้งนี้ไม่รวมถึงเบี้ยประกันภัยที่เอาประกันภัยภายใต้ข้อกำหนดข้อถัดไป แต่อาจรวมถึงเบี้ยประกันภัยหรือการเรียกเบี้ยประกันภัยของชมรมหรือการประกันภัยเกี่ยวกับสงครามหรือความเสียหายอื่น ๆ ด้วย

22.1.7 การคืนเบี้ยประกันภัย สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้ในจำนวนไม่เกินจำนวนที่อาจคืนเบี้ยประกันภัยได้ภายใต้การประกันภัยนี้ แต่ทั้งนี้จะไม่ได้รับความคุ้มครองในกรณีเรือเกิดความสูญหายโดยสิ้นเชิง ไม่ว่าจะโดยภัยที่เอาประกันภัยไว้หรือไม่ก็ตาม

22.1.8 การประกันภัยโดยไม่คำนึงถึงจำนวนที่จะคุ้มครอง สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมได้สำหรับความเสียหายที่ไม่ได้กำหนดไว้ในข้อยกเว้นจากภัยสงคราม ข้อยกเว้นจากการนัดหยุดงาน

ช้อยกเว้นจากการกระทำอันมีเจตนาร้าย และช้อยกเว้นจากการเจ็ปนของสารกัมมันตภาพรังสี ตามข้อ 24 ถึง 27 ด้วย

ทั้งนี้ หากมีการเอาประกันภัยเพิ่มเติมเกินกว่าอัตราที่กำหนดไว้ในข้อ 22.1.1 ถึง ข้อ 22.1.7 จะมีผลเป็นการฝ่าฝืนข้อรับรอง อันเป็นผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบนับแต่วันที่ฝ่าฝืน<sup>116</sup> แต่มีช้อยกเว้นสำหรับกรณีผู้รับจ้างนองที่สุจริต โดยวัตถุประสงค์ของข้อ 22.2 ก็เพื่อความคุ้มครองแก่ผู้รับจ้างนองที่สุจริตและไม่รู้ถึงการฝ่าฝืนข้อรับรองตามกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว โดยผู้รับประกันภัยไม่สามารถยกการฝ่าฝืนข้อรับรองของเจ้าของเรือมาเป็นข้อต่อสู้การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้รับจ้างนองซึ่งได้ยอมรับการประกันภัยนั้นโดยมิได้รู้ถึงการฝ่าฝืนข้อรับรองดังกล่าวด้วย

23. การคืนเบี้ยประกันภัยสำหรับการหยุดใช้งานและการยกเลิก (Returns for Lay-up and Cancellation)

โดยปกติเรือมักจะเอาประกันภัยไว้มีกำหนดเวลา 12 เดือน และเบี้ยประกันภัยจะได้รับการคำนวณตามสมมติฐานที่ว่าเรือจะต้องเผชิญกับภัยอันตรายที่ได้เอาประกันภัยไว้ในระหว่างการเดินเรือ แต่หากมีกรณีที่เรือได้ถูกหยุดใช้งาน โดยอาจอยู่ในระหว่างการซ่อมแซม อยู่ในระหว่างการสำรวจ หรือเนื่องมาจากมิได้รับการว่าจ้าง เรือจึงอยู่ในสภาพที่ไม่ต้องเสี่ยงภัยเหมือนกรณีการเดินเรือปกติ ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจึงไม่ยินยอมที่จะชำระเบี้ยประกันภัยเพื่อคุ้มครองภัยที่เอาประกันภัยไว้อย่างเต็มจำนวนสำหรับช่วงเวลาตามกรมธรรม์ประกันภัย และมักจะยกเลิกหรือเลื่อนกำหนดเวลาของกรมธรรม์ประกันภัยออกไปในระหว่างเรือหยุดใช้งานดังกล่าว และเอาประกันภัยประเภทความเสี่ยงภัยบริเวณท่าเรือ (Port Risks) แทน ซึ่งเสียเบี้ยประกันภัยในอัตราที่ต่ำกว่า ผู้รับประกันภัยตัวเรือจึงได้ตระหนักถึงปัญหานี้และได้กำหนดข้อกำหนดเรื่องการคืนเบี้ยประกันภัยสำหรับการหยุดใช้งานและการยกเลิกไว้ โดยให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยคืนบางส่วนหากเรือได้ถูกหยุดใช้งานเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 30 วันติดต่อกันในหน่าน้ำที่ให้ความคุ้มครอง ทำให้ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย<sup>117</sup>

ข้อกำหนดนี้กำหนดให้มีการคืนเบี้ยประกันภัยตามสัดส่วนเป็นรายเดือนในกรณีที่มีการบอกเลิกสัญญาประกันภัย หรือในกรณีเรือหยุดใช้งานเป็นเวลา 30 วันติดต่อกันในบริเวณท่าเรือหรือบริเวณที่พักเรือที่ได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัย ไม่ว่าจะเพื่อการซ่อมแซมหรือไม่ก็ตาม โดยจะคืนเบี้ยประกันภัยตามสัดส่วนเป็นอัตราร้อยละที่แตกต่างกัน แต่ทั้งนี้การสึกหรอของเรือหรือการเสื่อมสภาพโดยปกติของเรือหรือการซ่อมแซมตามคำแนะนำของสมาคมมาตรฐานเรือจะไม่ถูกพิจารณาว่าเป็นการซ่อมแซมอัน

<sup>116</sup> Rhidian, *The Modern Law of Marine Insurance*, p. 255.

<sup>117</sup> Brown, *Marine Insurance-Vol. 3-Hull Practice*, p. 163.

ทำให้ไม่อาจเรียกร้องให้มีการคืนเบี้ยประกันภัยได้ แต่หากเป็นการซ่อมแซมอันสืบเนื่องมาจากการสูญหายหรือเสียหายของเรือหรือที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงโครงสร้างเรือ ไม่ว่าจะได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้หรือไม่ ก็ถือว่าอยู่ในระหว่างการซ่อมแซม แต่อย่างไรก็ตาม มีข้อยกเว้นที่จะไม่มีการคืนเบี้ยประกันภัยในกรณีความเสียหายโดยสิ้นเชิงของเรือมิได้เกิดขึ้นภายในกำหนดเวลาของสัญญาประกันภัยนี้หรือช่วงเวลาที่ย้ายออกไป หรือเมื่อเรือได้จอดอยู่ในน่านน้ำในที่แจ้งหรือที่ไม่มีกำบังป้องกันความปลอดภัยหรือในท่าเรือหรือบริเวณที่พักเรือที่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัย นอกจากนี้การบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้าหรือการบรรทุกสินค้าบนปากระวางเรือจะไม่มีผลยับยั้งการคืนเบี้ยประกันภัย แต่การไม่คืนเบี้ยประกันภัยให้ทำได้เฉพาะเวลาที่เรือได้ถูกใช้เพื่อวัตถุประสงค์ในการเก็บรักษาสินค้าหรือการขนย้ายสินค้าเท่านั้น

#### ข้อกำหนดอันเป็นที่สุด

ข้อกำหนดอันเกี่ยวกับข้อยกเว้นจากภัยสงคราม ข้อยกเว้นจากการนัดหยุดงาน ข้อยกเว้นจากการกระทำอันมีเจตนาร้าย และข้อยกเว้นจากการเจ็บบนของสารกัมมันตภาพรังสี ถือเป็นข้อกำหนดอันเป็นที่สุด โดยมีการกำหนดไว้ว่า ข้อกำหนดทั้งสี่ข้อให้ถือเป็นที่สุดและมีผลเหนือกว่าข้อกำหนดใด ๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ในกรณีเกิดความขัดแย้งกันขึ้น<sup>118</sup> ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้เป็นที่แน่ชัดว่าหากเกิดกรณีขัดแย้งกันระหว่างข้อยกเว้นดังกล่าวกับข้อกำหนดอื่น ๆ ในกรมธรรม์ประกันภัย ก็ให้ใช้ข้อยกเว้นบังคับแก่กรณีนั้น

#### 24. ข้อยกเว้นจากภัยสงคราม (War Exclusion)

ความเสี่ยงภัยต่าง ๆ ที่กำหนดในข้อยกเว้นจากภัยสงครามนี้จะได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อ 1.1, 1.2 และ 1.3 ของกรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานเรื่องสงครามและการนัดหยุดงานซึ่งกำหนดไว้เป็นการเฉพาะด้วย ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยที่เอาประกันภัยตัวเรือไว้กับผู้รับประกันภัยตามข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานนี้เท่านั้นและมิได้เอาประกันภัยเพิ่มเติมเพื่อคุ้มครองภัยจากสงครามและการนัดหยุดงานด้วย ก็จะไม่ได้รับความคุ้มครองในเรื่องดังกล่าวด้วย

กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะไม่คุ้มครองถึงความสูญหาย ความเสียหาย ความรับผิดชอบหรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุมาจากเหตุการณ์ดังต่อไปนี้

<sup>118</sup> The following clauses shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

24.1 สงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การกบฏ การก่อการร้าย หรือ ความโกลาหลที่เกิดจากฝูงชน การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์โดยหรือต่อประเทศมหาอำนาจที่ทำสงคราม

โดยเหตุที่ไม่มีการให้คำจำกัดความของคำดังกล่าวไว้โดยเฉพาะเจาะจง กฎหมายอังกฤษถือว่าเป็นคำที่มีความหมายตามปกติธรรมดา และสามารถแบ่งออกได้เป็น 4 กลุ่มตามความร้ายแรงของการกระทำได้ดังนี้

- 1) สงคราม ต้องเป็นการกระทำต่ออีกประเทศหนึ่ง รวมทั้งการกระทำที่เป็นปฏิปักษ์ระหว่างประเทศมหาอำนาจโดยทางทหารด้วย แต่การประกาศสงครามไม่ถือเป็นที่แน่ชัดว่าอยู่ในสภาวะสงคราม ต้องแล้วแต่ข้อเท็จจริงเป็นกรณีไป
- 2) สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การกบฏ การก่อการร้าย ภัยที่กล่าวมาทั้งหมดเป็นเรื่องความขัดแย้งภายในประเทศ โดยเรียงลำดับตามความร้ายแรงของการกระทำ แต่ทั้งหมดถือได้ว่าเป็นสงครามกลางเมืองได้ทั้งสิ้นเพราะเป็นการก่อความไม่สงบและก่อให้เกิดความวุ่นวายโกลาหลขึ้นในบ้านเมือง การปฏิวัติและการกบฏจะเป็นการใช้กำลังพลพร้อมอาวุธเพื่อความพยายามในการเปลี่ยนแปลงอำนาจหรือรัฐบาลของประเทศและเข้ามาปกครองแทน ส่วนการก่อการร้ายเป็นการลุกฮือขึ้นมาจากประชาชนเพื่อต่อต้านอำนาจปกครองประเทศ
- 3) ความโกลาหลที่เกิดจากฝูงชน อันเกิดจากการกระทำตาม 1) และ 2) ข้างต้น เป็นการกระทำที่รุนแรงน้อยที่สุดในบรรดาการก่อความไม่สงบเรียบร้อยภายในประเทศ แต่ความโกลาหลที่เกิดจากฝูงชนดังกล่าวจะต้องเป็นผลมาจากสงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การกบฏ หรือการก่อการร้ายด้วย
- 4) การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์โดยหรือต่อประเทศมหาอำนาจที่ทำสงคราม เป็นการกระทำที่ประเทศผู้กระทำไม่จำเป็นต้องอยู่ในสภาวะสงครามก็ได้ โดยอาจเป็นได้ทั้งประเทศผู้ก่อสงครามหรือประเทศผู้ถูกโจมตีก็ได้ และ Lord Wrenbury ได้กล่าวไว้ในคดี *The Matiana and the Petersham* (1921) 1 AC 99 ว่า คำว่าการกระทำอันเป็นปฏิปักษ์มิได้หมายถึงการกระทำในขณะที่อยู่ในสภาวะสงครามเท่านั้น<sup>119</sup>

<sup>119</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 339.

24.2 การจับกุม การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือกักกัน (ยกเว้นการกระทำโดยจงใจหรือโจรสลัด) และผลที่ตามมาจากการกระทำดังกล่าว หรือความพยายามใด ๆ ที่จะกระทำการดังกล่าว

การจับกุม (capture) และการยึด (seizure) มีความหมายที่แตกต่างกัน โดยมีการให้คำจำกัดความไว้ในคดี *Cory v Burr* (1883) 8 App Cas 393 โดยการจับกุมมักหมายถึงการกระทำของศัตรู ส่วนการยึดจะมีความหมายกว้างกว่า โดยเกี่ยวกับการกระทำโดยใช้กำลังของบุคคลภายนอกที่ไม่มีส่วนในการครอบครองเรือหรือสินค้าไม่ว่าจะโดยชอบด้วยกฎหมายหรือโดยใช้อำนาจที่เหนือกว่าก็ตาม โดยในคดีดังกล่าวการยึดเรือของเจ้าหน้าที่ชาวสเปนกรณีมีการลักลอบนำเข้าสินค้า ก็ถือเป็นการยึด หรือในกรณีเจ้าหน้าที่สาธารณสุขยึดสัตว์ที่ติดเชื้อโรค เป็นต้น<sup>120</sup>

การกระทำโดยจงใจหรือโจรสลัดเป็นข้อยกเว้นของข้อยกเว้นเรื่องภัยสงครามจึงเท่ากับเป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกมธรรมประกันภัย ซึ่งสอดคล้องกับข้อ 6 เรื่องภัยที่คุ้มครอง อันกำหนดให้ภัยจากโจรสลัดได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6.1.5 และภัยจากการกระทำโดยจงใจของนายเรือ เจ้าหน้าที่ หรือลูกเรือ ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6.2.4 โดยสาเหตุที่กำหนดข้อยกเว้นการกระทำโดยจงใจและโจรสลัดไว้ในข้อยกเว้นจากภัยสงครามเพื่อแสดงให้เห็นโดยชัดแจ้งว่า ความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากการกระทำโดยจงใจและโจรสลัดเป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6 นั้นเอง

การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือกักกัน (arrest, restraints or detainment) มีการกำหนดค่านิยมไว้ในกฎการแปลความกมธรรมประกันภัย (Rules for Construction of Policy) ข้อ 10<sup>121</sup> ว่า การจับหมายถึงการกระทำทางการเมืองหรือการบริหารและไม่รวมถึงความเสียหายอันเกิดขึ้นจากการกบฏหรือกระบวนกฏทางศาลตามปกติ โดยการกระทำทางการเมืองหรือการบริหารดังกล่าวหมายถึงการกระทำของรัฐบาลหรือผู้มีอำนาจนั่นเอง

นอกจากการกระทำดังกล่าวข้างต้นแล้ว ผลที่ตามมาจากการกระทำดังกล่าวหรือความพยายามใด ๆ ที่จะกระทำการดังกล่าวก็ถือเป็นการกระทำที่เข้าข้อยกเว้นจากภัยสงครามเช่นเดียวกัน โดยเป็นการกำหนดขึ้นเพื่อให้เป็นที่แน่ชัดว่าไม่ใช่เฉพาะการจับกุม การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือกักกันเท่านั้น ความสูญหายหรือเสียหายอันเป็นผลมาจากการกระทำดังกล่าว รวมทั้งความ

<sup>120</sup> Ibid., pp. 339-340.

<sup>121</sup> The term "arrests, &c., of kings, princes, and people" refers to political or executive acts, and does not include a loss caused by riot or by ordinary judicial process.



พยายามที่จะกระทำการดังกล่าวก็ตกอยู่ภายใต้ข้อยกเว้นจากภัยสงครามด้วย อันเป็นผลให้การกระทำดังกล่าวไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยนี้

### 24.3 ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด ลูกระเบิดที่ถูกทิ้งไว้ หรืออาวุธสงครามอื่นที่ถูกทิ้งไว้

ความเสียหายจากทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด ลูกระเบิดที่ถูกทิ้งไว้ หรืออาวุธสงครามอื่นที่ถูกทิ้งไว้ เป็นข้อยกเว้นจากภัยสงครามอันไม่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ แต่สามารถเอาประกันภัยเพิ่มเติมสำหรับภัยสงครามและการนัดหยุดงานได้ ทั้งนี้มีข้อสังเกตว่าการระเบิดที่ไม่เกี่ยวข้องกับอาวุธดังกล่าวในข้อนี้ยังคงได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6.1.2 เรือไฟไหม้และการระเบิด

ในเรื่องภัยจากความเสียหายตามข้อกำหนดนี้มีคดี *The Nassau Bay*. (1979) 1 Lloyd's Rep 395 ซึ่งศาลได้ตัดสินตั้งแต่ปี ค.ศ. 1978 โดยใช้ข้อกำหนด FC&S (Free from Capture and Seizure) ว่า ความเสียหายอันเกิดจากการที่เรือขุดได้ขุดถูกทุ่นระเบิดและเกิดระเบิดขึ้น ได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัยสำหรับความเสียหายทางทะเล เพราะเหตุว่ามีได้มีการยกเว้นไว้ในข้อกำหนด FC&S<sup>122</sup> แต่ในปัจจุบันความเสียหายดังกล่าวไม่ถือเป็นภัยที่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรืออีกต่อไป แต่ถือเป็นภัยจากสงครามซึ่งอยู่ภายใต้ข้อยกเว้นจากภัยสงครามอันไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือนี้

### 25. ข้อยกเว้นจากการนัดหยุดงาน (Strikes Exclusion)

กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะไม่คุ้มครองถึงความสูญหาย ความเสียหาย ความรับผิดชอบ หรือค่าใช้จ่ายอันมีสาเหตุมาจากการนัดหยุดงาน การปิดงาน การก่อความไม่สงบทางด้านแรงงาน การจลาจล การซุลมุนวุ่นวายของฝูงชน หรือผู้ก่อการร้ายหรือบุคคลที่กระทำการโดยมีจุดมุ่งหมายทางการเมือง

25.1 ผู้นัดหยุดงาน คนงานที่ถูกปิดงาน หรือบุคคลผู้มีส่วนร่วมในการก่อความไม่สงบทางด้านแรงงาน การจลาจล หรือการซุลมุนวุ่นวายของฝูงชน

เหตุการณ์ดังกล่าวข้างต้นไม่มีการให้คำจำกัดความไว้ทั้งในกฎหมายและในข้อกำหนดนี้ จึงต้องตีความตามความหมายธรรมดา ซึ่งได้มีคดี *The New Horizon* (1975) 2 Lloyd's Rep 314 อันเกี่ยวกับการเช่าเรือ และ Lord Denning ได้ยอมรับความหมายที่ให้ไว้โดย Justice Sankey ในคดี *William Brothers (Hull) Ltd v Naamloose Vernootschap WH Berghuys Kolanhandel* ที่ว่า

<sup>122</sup> Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 346.

การนัดหยุดงานเป็นการร่วมกันปฏิเสธที่จะทำงานของคณาน โดยได้กล่าวไว้ว่า การนัดหยุดงานเป็นการร่วมกันหยุดงานเพื่อวัตถุประสงค์ในการขอปรับค่าจ้างหรือเงื่อนไขการจ้างหรือกระทำการประท้วงเพื่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งต่อมา Lord Justice Stephenson ได้กล่าวเน้นไว้ว่า การนัดหยุดงานนั้นจะเป็นไปไม่ได้ถ้าไม่มีการร่วมกันหยุดงานโดยคณานจำนวนหนึ่ง ซึ่งเป็นการหยุดงานเพื่อต้องการประสบความสำเร็จอย่างใดอย่างหนึ่งหรือเรียกร้องความสนใจอย่างใดอย่างหนึ่ง<sup>123</sup>

จากที่กล่าวมาทำให้เห็นได้ว่า การนัดหยุดงานเป็นการกระทำของคณานที่ต้องการเรียกร้องสิ่งต่าง ๆ จากนายจ้าง ไม่ว่าจะเป็นค่าจ้าง เงื่อนไขการจ้าง เป็นต้น ส่วนการปิดงานเป็นการกระทำที่ตรงกันข้ามกับการนัดหยุดงาน โดยเป็นการกระทำของนายจ้างที่ไม่ต้องการให้ลูกจ้างเข้ามาทำงานไม่ว่าจะด้วยเหตุที่ลูกจ้างได้นัดหยุดงานหรือด้วยเหตุอื่นใดก็ตาม ส่วนการก่อความไม่สงบทางด้านแรงงานนั้นครอบคลุมถึงการมีข้อพิพาททางด้านแรงงานจนกระทั่งถึงขั้นก่อความไม่สงบทางด้านแรงงานด้วย แต่ทั้งนี้การก่อความไม่สงบทางด้านแรงงานยังไม่รุนแรงถึงขั้นเป็นการกบฏหรือการก่อการร้าย

สำหรับการจลาจลนั้นเป็นกรณีที่เกิดขึ้นภายหลังการเกิดความเสียหายแล้ว ดังนั้นจึงไม่ใช่สาเหตุของการเสียหายและไม่ได้ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัย แต่ทั้งนี้จะต้องมีส่วนเกี่ยวข้องกับการดำเนินการทางด้านแรงงานและการจ้างงานเท่านั้น ไม่รวมถึงการก่อการจลาจลอันมีสาเหตุมาจากเรื่องอื่น ๆ หรือจากสาเหตุทางการเมือง<sup>124</sup> ส่วนการชุลมุนวุ่นวายของฝูงชน หมายถึง การก่อการร้ายของประชาชนเพื่อวัตถุประสงค์โดยทั่วไป แต่ทั้งการจลาจลและการชุลมุนวุ่นวายของฝูงชนดังกล่าวสามารถพัฒนาไปเป็นการก่อการร้าย การกบฏ การปฏิวัติ หรือสงครามกลางเมืองได้ทั้งสิ้น หากได้มีการจัดการที่เป็นระบบมากกว่าและมีความพยายามที่จะล้มล้างรัฐบาลด้วย<sup>125</sup>

## 25.2 ผู้ก่อการร้ายหรือบุคคลที่กระทำการโดยมีจุดมุ่งหมายทางการเมือง

จากที่กล่าวมาข้างต้นว่า การชุลมุนวุ่นวายหรือการจลาจลอาจพัฒนาไปเป็นการก่อการร้ายได้หากมีการจัดการที่เป็นระบบมากยิ่งขึ้นและมีความพยายามที่จะล้มล้างรัฐบาล ดังนั้นผู้ก่อการร้ายหรือบุคคลที่กระทำการโดยมีจุดมุ่งหมายทางการเมืองจึงเป็นบุคคลที่กระทำการชุลมุนวุ่นวายหรือการจลาจลที่มีระบบมากขึ้นเพื่อต่อต้านอำนาจปกครองของรัฐบาลหรือมีจุดมุ่งหมายทางการเมืองนั่นเอง

<sup>123</sup> Ibid., pp. 346-347.

<sup>124</sup> Ibid., pp. 347-348.

<sup>125</sup> Ibid., p. 349.

## 26. ข้อยกเว้นจากการกระทำอันมีเจตนาร้าย (Malicious Acts Exclusion)

กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะไม่คุ้มครองถึงความสูญหาย ความเสียหาย ความรับผิดชอบ หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดจากการระเบิดของวัตถุระเบิด หรือจากอาวุธสงคราม โดยมีสาเหตุมาจากการกระทำของบุคคลที่มีเจตนาร้ายหรือมีจุดมุ่งหมายทางการเมือง

## 27. ข้อยกเว้นจากการเจือปนของสารกัมมันตภาพรังสี (Radioactive Contamination Exclusion Clause)

กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะไม่คุ้มครองถึงความสูญหาย ความเสียหาย ความรับผิดชอบ หรือค่าใช้จ่าย ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม อันมีสาเหตุมาจากหรือมีส่วนประกอบหรือเกิดขึ้นจากการแผ่กัมมันตภาพรังสี หรือการเจือปนของสารกัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์หรือจากของเสียทางนิวเคลียร์ หรือจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์และกัมมันตภาพรังสี สารพิษ การระเบิดหรือสิ่งของอันตรายอื่น ๆ หรือสิ่งเจือปนของการติดตั้งทางนิวเคลียร์ เครื่องปฏิกรณ์หรือสิ่งประกอบทางนิวเคลียร์หรือส่วนประกอบทางนิวเคลียร์อื่น ๆ รวมทั้งอาวุธสงครามที่เกี่ยวกับการแตกปะจุของปรมาณูหรือนิวเคลียร์และ/หรือการทำปฏิกิริยาอื่นที่คล้ายคลึงกันหรือพลังหรือวัตถุทางกัมมันตภาพรังสี

### 3.2.2 กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบรายเที่ยว (Institute Voyage Clauses - (Hulls))

ข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือรายเที่ยวจะมีความคล้ายคลึงกับข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือระยะเวลาค่อนข้างมาก แต่มีข้อกำหนดบางข้อที่โดยสภาพแล้วไม่สามารถนำมาบังคับใช้กับการประกันภัยตัวเรือรายเที่ยวได้

#### 3.2.2.1 ข้อกำหนดที่เหมือนกับข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือระยะเวลา

การประกันภัยตัวเรือมีขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการให้ความคุ้มครองถึงค่าเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้เรือเดินทางไปในที่ต่าง ๆ แล้วแต่จะเป็นการเดินทางเรือแบบใด และด้วยเหตุที่มีวัตถุประสงค์เหมือนกันในการให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยจากการใช้เรือไปในที่ต่าง ๆ จึงใช้ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือที่สามารถใช้ได้ทั้งกับแบบรายเที่ยวและแบบระยะเวลาซึ่งมีเนื้อหาที่เหมือนกัน อันได้แก่ ข้อกำหนดเรื่องการเดินเรือ (Navigation) ข้อกำหนดมาตรฐานของเรือ (Classification) ภัยที่คุ้มครอง (Perils) อันตรายจากมลภาวะ (Pollution Hazard) ความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนกรณีเรือโดนกัน (3/4ths Collision Liability) เรือในเครือเดียวกัน (Sistership) การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (General Average and Salvage) หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย (การป้องกันและการปฏิบัติการ)

(Duty of Assured (Sue and Labour)) การรับผิดชอบส่วนแรก (Deductible) การแจ้งความเสียหายและการ  
 ประมูล (Notice of Claim and Tenders) ของใหม่แทนของเก่า (New for Old) การบำรุงรักษาใต้ท้องเรือ  
 (Bottom Treatment) ค่าจ้างและค่าครองชีพ (Wages and Maintenance) ค่าบำเหน็จตัวแทน (Agency  
 Commission) ความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซม (Unrepaired Damage) ความเสียหายที่เสมือนเสียหาย  
 ลึนเชิง (Constructive Total Loss) การสละสิทธิในค่าระวาง (Freight Waiver) การโอนสิทธิ  
 (Assignment) ข้อรับรองเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (Disbursements Warranty) ข้อยกเว้นจาก  
 ภัยสงคราม (War Exclusion) ข้อยกเว้นจากการนัดหยุดงาน (Strikes Exclusion) ข้อยกเว้นจากการกระทำ  
 อันมีเจตนาร้าย (Malicious Exclusion) และข้อยกเว้นจากการเจือปนของสารกัมมันตภาพรังสี  
 (Radioactive Contamination Exclusion Clause)

### 3.2.2.2 ข้อกำหนดที่แตกต่างจากข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือระยะเวลา

ลักษณะของการประกันภัยตัวเรือระยะเวลาเป็นการให้ความคุ้มครองเรือที่เอา  
 ประกันภัยตลอดระยะเวลาที่ตกลงกัน โดยไม่คำนึงว่าเรือจะเดินทางไปไหน ซึ่งจะแตกต่างจากการประกันภัย  
 ตัวเรือรายเที่ยวที่ให้ความคุ้มครองเรือที่เอาประกันภัยเฉพาะเที่ยวการเดินเรือที่ตกลงกันไว้เท่านั้น ดังนั้น  
 ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือระยะเวลางานข้อจึงไม่สามารถนำมาใช้บังคับกับการประกันภัยตัวเรือ  
 รายเที่ยวได้ ซึ่งได้แก่ ข้อกำหนดเรื่องความต่อเนื่อง (Continuation) การฝ่าฝืนข้อรับรอง (Breach of  
 Warranty) การสิ้นสุดความคุ้มครอง (Termination) และการคืนเบี้ยประกันภัยสำหรับการหยุดใช้งานและ  
 การยกเลิก (Returns for Lay-up and Cancellation) จึงจำเป็นต้องตัดออกไป

นอกจากนี้ยังมีการเพิ่มเติมข้อกำหนดขึ้นบางข้อตามสภาพของการประกันภัย  
 ตัวเรือรายเที่ยว ได้แก่ ข้อกำหนดเรื่องการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ (Change of Voyage) โดยกำหนดว่า  
 ให้ถือว่ากรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือรายเที่ยวยังคงมีผลคุ้มครองอยู่ในกรณีที่ได้มีการเดินเรือออกนอกเส้นทาง  
 หรือเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ หรือมีการฝ่าฝืนข้อรับรองที่เกี่ยวกับการลากจูง หรือการให้บริการช่วยเหลือ  
 ภัยทางทะเล แต่ทั้งนี้เมื่อเรือจะต้องได้มีการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบทันที หลังจากได้รับทราบข้อมูล  
 ดังกล่าว และได้มีการแก้ไขข้อกำหนดความคุ้มครอง และต้องชำระเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมตามที่ได้ตกลงกัน<sup>126</sup>

<sup>126</sup> Clause 2 ของ Institute Voyage Clauses - Hulls

#### 2. Change of Voyage

Held covered in case of deviation or change of voyage or any breach  
 of warranty as to towage or salvage services, provided notice be  
 given to the Underwriters immediately after receipt of advices and

มีข้อสังเกตว่า ข้อกำหนดเรื่องการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือมีเนื้อหาคล้ายคลึงกับข้อกำหนดเรื่องการฝ่าฝืนข้อรับรองในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือระยะเวลา แต่เปลี่ยนแปลงเนื้อหาของข้อกำหนดเพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะของการประกันภัยตัวเรือรายละเอียดที่ให้ความคุ้มครองการเดินทางเรือเฉพาะเกี่ยวกับการเดินเรือหนึ่งเท่านั้น

สำหรับการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ (Change of Voyage) จะมีความคล้ายคลึงกับการเบี่ยงเบนเส้นทาง (Deviation) โดยบทบัญญัติมาตรา 45 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>127</sup> ได้กำหนดถึงการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือไว้ว่า หากภายหลังการเริ่มต้นเสี่ยงภัยแล้ว จุดหมายปลายทางของเรือได้เปลี่ยนแปลงไปด้วยความสมัครใจจากจุดหมายปลายทางตามกรมธรรม์ประกันภัย ถือได้ว่าเป็นการเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือ ซึ่งจะมีผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบนับแต่เวลาที่มีการเปลี่ยนแปลงนั้น เว้นแต่กรมธรรม์ประกันภัยจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น กล่าวคือ นับแต่เวลาที่การตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือได้ปรากฏชัดเจนขึ้น และไม่ต้องคำนึงถึงว่าเรือนั้นจะเคยเปลี่ยนเส้นทางเดินเรือตามกรมธรรม์ประกันภัยในเวลาที่เกิดความเสียหายหรือไม่

ส่วนการเบี่ยงเบนเส้นทาง มีการกำหนดไว้ในบทบัญญัติมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>128</sup> ว่า หากเรือได้เบี่ยงเบนจากเส้นทางตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์

---

any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.

<sup>127</sup> Section 45. Change of voyage.-

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

<sup>128</sup> Section 46. Deviation.-

- (1) Where a ship, without lawful excuse, deviates from the voyage contemplated by the policy, the insurer is discharged from liability

ประกันภัยโดยปราศจากข้ออ้างโดยชอบด้วยกฎหมาย ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่เวลาที่เบี่ยงเบนเส้นทาง และไม่ใช่สาระสำคัญว่าเรือดังกล่าวจะได้กลับคืนสู่เส้นทางก่อนความเสียหายเกิดขึ้น ซึ่งการเบี่ยงเบนเส้นทางนั้นหากกรมธรรม์ประกันภัยได้กำหนดเส้นทางการเดินทางเรือไว้โดยเฉพาะเจาะจงแล้ว ถ้ามีการเดินเรือออกนอกเส้นทางดังกล่าวถือได้ว่าเป็นการเบี่ยงเบนเส้นทางการเดินทางเรือ หรือหากมิได้มีการกำหนดเส้นทางการเดินทางเรือไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย แต่มีการเดินเรือออกนอกเส้นทางที่ใช้กันตามปกติประเพณีก็ถือได้ว่าเป็นการเบี่ยงเบนเส้นทางการเดินทางเรือเช่นกัน แต่ทั้งนี้เจตนาที่จะเบี่ยงเบนเส้นทางการเดินทางเรือยังไม่ถือเป็นการเบี่ยงเบนเส้นทางการเดินทางเรือ ดังนั้นการที่จะเป็นผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดจะต้องมีการเบี่ยงเบนเส้นทางการเดินทางเรือเกิดขึ้นจริง ๆ เท่านั้น

เห็นได้ว่าข้อแตกต่างระหว่างการเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางเรือและการเบี่ยงเบนเส้นทางการเดินทางเรือจะอยู่ที่ว่า ท่าเรือปลายทางที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยยังคงเป็นท่าเรือปลายทางที่ตั้งใจจะเดินทางไปหรือไม่ หากใช่ถือได้ว่าเป็นการเบี่ยงเบนเส้นทางการเดินทางเรือ แต่หากท่าเรือปลายทางที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยมิใช่ท่าเรือที่ตั้งใจจะเดินทางไปแล้ว ถือได้ว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงเส้นทางการเดินทางเรือ แต่ผลของการกระทำทั้งสองประการทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยเช่นเดียวกัน

นอกจากนี้ในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือรายเที่ยวจะไม่มีข้อกำหนดเรื่องการเดินเรือเพื่อไปตัดเป็นเศษเหล็กตามข้อ 1.5 ของข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือระยะเวลา เพราะเหตุว่าโดยสภาพแล้วการประกันภัยตัวเรือแบบรายเที่ยวจะให้ความคุ้มครองเฉพาะเที่ยวการเดินทางเรือหนึ่งเท่านั้น และข้อเท็จจริงอันเป็นสาระสำคัญทั้งหมดของการเดินเรือเที่ยวหนึ่ง ๆ จะต้องเปิดเผยให้แก่ผู้รับประกันภัยทราบ กล่าวคือ หากการเดินทางเรือเที่ยวหนึ่งเพื่อนำเรือไปตัดเป็นเศษเหล็กหรือขายเพื่อตัดเป็นเศษเหล็กแล้ว ผู้เอา

---

as from the time of deviation, and it is immaterial that the ship may have regained her route before any loss occurs.

- (2) There is a deviation from the voyage contemplated by the policy.
- (a) where the course of the voyage is specifically designated by the policy, and that course is departed from; or
  - (b) where the course of the voyage is not specifically designated by the policy, but the usual and customary course is departed from.
  - (c) The intention to deviate is immaterial; there must be a deviation in fact to discharge the insurer from his liability under the contract.

ประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อเท็จจริงดังกล่าวแก่ผู้รับประกันภัย มิเช่นนั้นจะถือเป็นการฝ่าฝืนบทบัญญัติมาตรา 18 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906<sup>129</sup> และเมื่อได้ทราบข้อเท็จจริงแล้ว ผู้รับประกันภัย มักจะไม่รับประกันภัยสำหรับเที่ยวการเดินทางเรือที่มีวัตถุประสงค์ดังกล่าว ดังนั้น ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือรายเที่ยวจึงไม่มีข้อกำหนดในเรื่องดังกล่าว

---

<sup>129</sup> Section 18. Disclosure by assured.-

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