

## บทที่ 5

### บทสรุปและข้อเสนอแนะ

#### บทสรุป

การประกันภัยทางทะเลเป็นการประกันวินาศภัยประเภทหนึ่ง แต่โดยลักษณะและสภาพของการประกันภัยทางทะเลที่วัดตุที่เอาประกันภัยต้องมีความเสี่ยงภัยมากกว่า หรือจากการที่วัดตุที่เอาประกันภัยต้องเดินทางไปตามสถานที่ต่าง ๆ ทำให้หลักการประกันภัยทางทะเลมีสาระสำคัญที่แตกต่างไปจากการประกันวินาศภัยทั่วไป แต่การประกันภัยทางทะเลก็ยังมีหลักการพื้นฐานที่สำคัญคล้ายคลึงกับการประกันวินาศภัยทั่วไป กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัดตุที่เอาประกันภัย คู่สัญญาประกันภัยจะต้องมีความสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับวัดตุที่เอาประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยทราบเพื่อประโยชน์ในการตอบรับเข้าทำสัญญาประกันภัยและการคิดคำนวณเบี้ยประกันภัย ส่วนผู้รับประกันภัยจะต้องมีหน้าที่ในการออกกรมธรรม์ประกันภัยให้มีข้อความตรงกับสัญญาประกันภัยที่ได้ตกลงกันไว้ และหากเกิดความเสียหายตามที่ได้รับประกันภัยไว้ก็จะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยและรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยต่อไป

ส่วนหลักการประกันภัยทางทะเลที่มีความแตกต่างจากหลักการประกันวินาศภัยทั่วไปมีอยู่หลายกรณี เช่น กรณีช่วงเวลาที่ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในวัดตุที่เอาประกันภัย (Insurable Interest) โดยหากผู้เอาประกันภัยมีความคาดหมายว่าจะมีส่วนได้เสียในวัดตุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดภัยแล้ว ก็เป็นการเพียงพอที่จะเข้าทำสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ ซึ่งแตกต่างจากการประกันวินาศภัยทั่วไปที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัดตุที่เอาประกันภัยในขณะที่เข้าทำสัญญาประกันภัย และหากจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัดตุที่เอาประกันภัยในขณะที่เกิดภัยด้วย และในกรณีวัดตุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายก่อนการทำสัญญาประกันภัย (Lost or not lost) ซึ่งในการประกันวินาศภัยทั่วไปไม่สามารถกระทำได้เพราะความเสี่ยงภัยที่จะเอาประกันภัยได้นั้นมีได้เฉพาะแต่ความเสี่ยงภัยในอนาคตเท่านั้น กรณีวัดตุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายไปแล้วก็ถือว่าไม่มีความเสี่ยงภัยใด ๆ ที่จะต้องให้ความคุ้มครองอีก แต่สำหรับการประกันภัยทางทะเล ในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย วัดตุที่เอาประกันภัยอาจอยู่กลางทะเลหรือในต่างประเทศ ซึ่งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยไม่อาจล่วงรู้ถึงสภาพของวัดตุที่เอาประกันภัยได้ว่าเป็นอย่างไร ดังนั้นหากผู้เอาประกันภัยได้กระทำการโดยสุจริตเพื่อเอาประกันภัยโดยไม่รู้อันตรายที่เกิดขึ้นแก่วัดตุที่เอาประกันภัยแล้ว และผู้รับประกันภัยก็ได้ล่วงรู้ถึงเรื่องดังกล่าวด้วยแล้ว ถือได้ว่ากรณีดังกล่าวสัญญา

ประกันภัยทางทะเลนั้นสมบูรณ์ นอกจากนี้กรณีคำรับรอง (Warranty) ซึ่งในการประกันภัยทางทะเลถือว่าเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนของความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย โดยหากผู้เอาประกันภัยได้มีการปฏิบัติตามคำรับรองที่ได้ให้ไว้ ไม่ว่าจะโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยทางทะเลจะยังไม่เกิดขึ้น แต่ในสัญญาประกันวินาศภัยทั่วไปได้มีการกำหนดเรื่องคำรับรองไว้แต่อย่างใด

ดังนั้น ด้วยเหตุที่การประกันภัยทางทะเลมีหลักการที่แตกต่างจากการประกันวินาศภัยทั่วไปอยู่หลายประการ ทำให้ประเทศที่เป็นมหาอำนาจทางด้านกาประกันภัยทางทะเล เช่น ประเทศอังกฤษ ได้ตรากฎหมายออกมาเพื่อรองรับสัญญาประกันภัยทางทะเลไว้เป็นการเฉพาะ อันได้แก่ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 แต่สำหรับประเทศไทย มีเพียงบทบัญญัติมาตรา 868 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติถึงการประกันภัยทางทะเลไว้เท่านั้น โดยบัญญัติว่า "อันสัญญาประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" ทำให้เห็นได้ว่า คณะกรรมการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีความประสงค์ที่จะให้มีการตรากฎหมายเฉพาะมาใช้บังคับกับสัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นการต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่จนกระทั่งปัจจุบันนี้ได้ล่วงเลยเวลาที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ประกาศใช้มาแล้ว 70 ปีแล้ว ประเทศไทยก็ยังไม่ได้มีการตรากฎหมายเฉพาะว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลออกมาใช้บังคับแต่อย่างใด

สำหรับการประกันภัยตัวเรือซึ่งเป็นการประกันภัยทางทะเลประเภทหนึ่งนั้น ในทางปฏิบัติ บริษัทผู้รับประกันภัยตัวเรือในประเทศไทยจะนำข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนมาแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและใช้บังคับกับผู้เอาประกันภัยตัวเรือทั่วไป โดยข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือดังกล่าวเป็นข้อกำหนดที่นำมาใช้บังคับแทนข้อกำหนดเดิมที่เรียกว่า S.G. Form ซึ่งใช้บังคับมานานกว่า 200 ปี โดยข้อกำหนดนี้กำหนดถึงขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย รวมทั้งข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยด้วย ดังนั้น การนำกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนมาใช้บังคับในประเทศไทยอาจก่อให้เกิดปัญหาได้ดังนี้

#### 1. ปัญหาการควบคุมการออกกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของกรรมการประกันภัย

การนำกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนมาใช้บังคับในประเทศไทยนั้น บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องนำกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือดังกล่าวเสนอไปยังกรรมการประกันภัยเพื่อขอให้นายทะเบียนคืออธิบดีกรมการประกันภัยหรือผู้ซึ่งอธิบดีกรมการประกันภัยมอบหมายนั้นให้ความเห็นชอบตามบทบัญญัติมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 หากฝ่าฝืนมิได้ดำเนินการ

ตามที่กำหนดไว้ จะมีโทษตามมาตรา 90 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าว ซึ่งในทางปฏิบัติ บริษัทผู้รับประกันภัย ได้นำร่างกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือพร้อมด้วยข้อกำหนดในการมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานดังกล่าวเสนอไปยังกรมการประกันภัยเพื่อขอความเห็นชอบจากนายทะเบียน และนายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบแล้ว ดังนั้นผู้เขียนมีความเห็นว่า เมื่อกรมการประกันภัยได้ให้ความเห็นชอบกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในการมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานตามกฎหมายแล้ว กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในการมธรรม์ประกันภัยตัวเรือดังกล่าวจึงสามารถนำมาใช้บังคับในประเทศไทยได้โดยชอบด้วยกฎหมาย

2. ปัญหาว่ากรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอน สามารถใช้บังคับในประเทศไทยได้แค่ไหน เพียงใด

เพราะเหตุที่ข้อกำหนดในการมธรรม์ประกันภัยตัวเรือได้ถูกร่างขึ้นโดยอาศัยหลักการตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ และมีข้อกำหนดให้การประกันภัยตัวเรือดังกล่าวอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษด้วย ดังนั้น จึงอาจเกิดปัญหาการใช้บังคับกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานได้ ดังนี้

1) กรณีสัญญาประกันภัยตัวเรือเป็นสัญญาที่ไม่มีข้อเท็จจริงเกี่ยวข้องกับต่างประเทศ กล่าวคือ เป็นกรณีที่องค์ประกอบของสัญญาประกันภัยตัวเรือไม่มีความเกี่ยวข้องกับต่างประเทศเลย ดังนั้น จึงไม่สามารถนำกฎหมายต่างประเทศมาบังคับใช้กับสัญญาประกันภัยตัวเรือดังกล่าวได้ โดยต้องบังคับตามบทบัญญัติของกฎหมายไทย แต่ทั้งนี้ประเทศไทยไม่มีกฎหมายทะเลที่จะนำมาปรับใช้กับสัญญาประกันภัยตัวเรือตามมาตรา 868 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ จึงต้องอุดช่องว่างของกฎหมายโดยใช้บทบัญญัติมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติมาตรา 4 จะเห็นได้ว่า ประเทศไทยไม่มีจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่นอันเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่จะนำมาปรับใช้กับคดีประกันภัยตัวเรือได้ จึงต้องวินิจฉัยคดีโดยอาศัยเทียบเคียงบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง อันได้แก่ บทบัญญัติว่าด้วยประกันภัยในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 20 ตั้งแต่มาตรา 861-897 ซึ่งจากการวิเคราะห์เปรียบเทียบกับหลักการประกันภัยทางทะเลแล้ว เห็นได้ว่า หลักการประกันวินาศภัยทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บางประการสามารถนำมาบังคับใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ เช่น หลักความมีส่วนได้เสีย หลักสุจริตอย่างยิ่ง หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และหลักการรับช่วงสิทธิ เป็นต้น แต่ทั้งนี้ศาลฎีกาของไทยได้เคยมีคำพิพากษาวินิจฉัยเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายที่จะนำมาใช้บังคับกับสัญญาประกันภัยทางทะเลไว้ในคำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 โดยพิพากษาให้นำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาปรับใช้กับคดีประกันภัยสินค้าทางทะเลในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปตามมาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และต่อมาได้มีคำพิพากษาฎีกาที่

3750/2537 ออกมาเพื่อยืนยันแนวบรรทัดฐานของศาลฎีกาตามคำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 โดยให้นำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาปรับใช้กับสัญญาประกันภัยตัวเรือในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปเช่นเดียวกัน ซึ่งคดีทั้งสองไม่มีความเกี่ยวข้องกับต่างประเทศเลย โดยคู่ความทั้งสองฝ่ายมีสัญชาติไทยและมูลคดีเกิดขึ้นในประเทศไทย

แต่ทั้งนี้เมื่อข้อสังเกตว่า ประเด็นแห่งคดีของคดีทั้งสองเป็นเรื่องที่ได้มีการบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยคำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 เป็นการตีความข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยเรื่องภัยที่รับเสี่ยงว่า "peril of the sea" หมายความว่าอย่างไร ส่วนคำพิพากษาฎีกาที่ 7350/2537 เป็นการตีความเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยเรื่องคำรับรองของผู้เอาประกันภัย (warranty) ดังนั้น จึงเป็นกรณีที่ไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายไทยอันสามารถนำมาปรับใช้ในฐานระบบกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งได้ ศาลฎีกาจึงได้นำบทบัญญัติในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาปรับใช้ในฐานหลักกฎหมายทั่วไป แต่หากคดีพิพาทกันในประเด็นข้อกฎหมายทั่วไปซึ่งบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ด้วยแล้ว ก็อาจเป็นไปได้ที่ศาลฎีกาจะย้อนกลับมาใช้บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับคดีประกันภัยตัวเรือในฐานะบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง แต่ทั้งนี้ยังไม่มีแนวทางที่แน่ชัด จึงต้องรอดูแนวทางการวินิจฉัยของศาลต่อไป

2) กรณีสัญญาประกันภัยตัวเรือเป็นสัญญาที่มีข้อเท็จจริงเกี่ยวข้องกับต่างประเทศ โดยเป็นกรณีที่สัญญาประกันภัยตัวเรือมีองค์ประกอบระหว่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นกรณีคู่สัญญามีสัญชาติต่างกัน วัตถุประสงค์สัญญาอยู่คนละประเทศ หรือสัญญาประกันภัยทำขึ้นในต่างประเทศ เป็นต้น ทำให้สัญญาประกันภัยตัวเรือดังกล่าวตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 ซึ่งมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ได้บัญญัติให้อำนาจแก่คู่สัญญาที่จะแสดงเจตนาตกลงกันให้นำบทบัญญัติของกฎหมายต่างประเทศมาบังคับใช้กับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญหรือผลแห่งสัญญาได้ ดังนั้นหากคู่สัญญาเลือกใช้กฎหมายต่างประเทศและมีข้อพิพาทเป็นคดีขึ้นมาสู่ศาลในประเด็นเรื่องการใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับแก่สัญญาแล้ว คู่ความฝ่ายที่กล่าวอ้างถึงกฎหมายต่างประเทศเพื่อประโยชน์ของฝ่ายตนจะต้องยกเรื่องดังกล่าวขึ้นไว้เป็นประเด็นแห่งคดีและมีหน้าที่นำสืบถึงความมีอยู่ของกฎหมายต่างประเทศดังกล่าวให้เป็นที่น่าพอใจแก่ศาล เพราะกฎหมายต่างประเทศไม่ใช่เป็นสิ่งที่ศาลรู้ได้เอง โดยคู่ความอาจต้องนำสืบโดยนำพยานผู้เชี่ยวชาญกฎหมายต่างประเทศดังกล่าวมาเบิกความต่อศาลด้วย มิเช่นนั้นศาลจะนำกฎหมายภายในมาบังคับใช้แก่คดีดังกล่าว ทั้งนี้เป็นไปตามบทบัญญัติมาตรา 8 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481

ปัญหามีอยู่ว่า ในการเลือกใช้กฎหมายบังคับกับสัญญาประกันภัยตัวเรือนั้น หากคู่สัญญาเลือกใช้กฎหมายไทยบังคับกับสัญญาประกันภัยตัวเรือก็จะมีข้อจำกัดในการใช้กฎหมายแต่อย่างใด แต่หากคู่สัญญาเลือกใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับกับสัญญาประกันภัยตัวเรือแล้ว บทบัญญัติมาตรา 5 แห่ง

พระราชบัญญัติว่าด้วยการขัดกันแห่งกฎหมาย พ.ศ. 2481 กำหนดให้ทำได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนเท่านั้น ดังนั้น การนำกรรมกรรมประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมกรรมประกันภัยตัวเรือมาตรฐานซึ่งกำหนดให้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษมาใช้บังคับในประเทศไทยนั้น อาจเกิดปัญหาได้ ดังนี้

ก. กรณีช่วงเวลาของการมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยของผู้เอาประกันภัยว่าจะต้องมีในเวลาใด โดยในการประกันภัยตัวเรือ หากผู้เอาประกันภัยมีความคาดหมายว่าจะมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดภัยก็สามารถเอาประกันภัยได้แล้ว แต่หลักการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยตั้งแต่วันที่เข้าทำสัญญาประกันภัย มิเช่นนั้นสัญญาประกันภัยจะไม่ผูกพันคู่สัญญา ซึ่งหลักการมีส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยเป็นหลักที่แบ่งแยกระหว่างการประกันภัยกับการพนันขั้นต่อ จึงเป็นหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้นจึงไม่สามารถนำหลักการมีส่วนได้เสียในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาใช้บังคับในประเทศไทยได้

ข. ในกรณีวัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายก่อนการทำสัญญาประกันภัย โดยในการประกันภัยตัวเรือ หากผู้เอาประกันภัยสุจริตไม่รู้ถึงการเกิดความเสียหายดังกล่าวและเข้าทำสัญญาประกันภัย และผู้รับประกันภัยก็ไม่ได้รู้ด้วยเช่นกัน ถือว่าสัญญาประกันภัยได้เกิดขึ้นแล้ว แต่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กรณีดังกล่าวไม่สามารถเกิดขึ้นได้เพราะการประกันภัยจะมีได้เฉพาะเพื่อภัยอันจะมีขึ้นในอนาคตเท่านั้น ส่วนภัยที่ได้เกิดขึ้นไปแล้วจะมากทำการประกันภัยมิได้ ดังนั้น จึงเห็นได้ว่า กรณีที่วัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายก่อนการทำสัญญาประกันภัยไม่สามารถนำมาใช้บังคับในประเทศไทยได้ เพราะเหตุขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

ค. กรณีคำรับรอง ในการประกันภัยตัวเรือ คำรับรองถือเป็นสิ่งที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด โดยถือคำรับรองเสมือนเป็นเงื่อนไขบังคับก่อนของความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยมิได้ปฏิบัติตามคำรับรองที่ได้ให้ไว้ ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยนับแต่วันที่ปฏิบัติฝ่าฝืนคำรับรอง แต่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มิได้มีการบัญญัติในเรื่องดังกล่าวไว้โดยตรง เห็นได้ว่า การให้คำรับรองของผู้เอาประกันภัยเป็นไปโดยสมัครใจ จึงไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน ดังนั้นจึงสามารถนำมาใช้บังคับในประเทศไทยได้

ด้วยเหตุดังกล่าวจึงอาจเป็นผลให้การนำข้อกำหนดในกรรมกรรมประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนมาใช้บังคับในประเทศไทยนั้นไม่สามารถกระทำได้ทั้งหมด เพราะหากเป็นการขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนแล้ว ก็ไม่สามารถนำมาใช้บังคับได้

แต่ปัญหาดังกล่าวยังคงไม่มีแนวทางที่แน่ชัดว่าจะเป็นอย่างไร จึงต้องรอแนวทางการวินิจฉัยในเรื่องดังกล่าวต่อไป

3. ปัญหาว่ากรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนเป็นข้อสัญญาอันไม่เป็นธรรมและตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาอันไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 หรือไม่

เมื่อมีการนำกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนมาใช้บังคับในประเทศไทยแล้ว ข้อกำหนดดังกล่าวจะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ด้วย เพราะเหตุว่าบทบัญญัติมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติดังกล่าวได้บัญญัติถึงคำนิยามไว้ โดยบัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยถือเป็นผู้บริโภคและผู้รับประกันภัยถือเป็นผู้ประกอบการการค้าหรือวิชาชีพ ดังนั้น กรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งเป็นเอกสารที่ออกตามสัญญาประกันภัยระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจึงเป็นข้อสัญญาอันตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ด้วยนั่นเอง

พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ได้กำหนดให้สัญญาที่ทำขึ้นระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการการค้าหรือวิชาชีพจะต้องมีความเป็นธรรม โดยให้อำนาจศาลที่จะเข้ามาวินิจฉัยว่าสัญญาดังกล่าวมีลักษณะที่เป็นธรรมหรือไม่ หากไม่เป็นธรรมแล้ว ศาลก็มีอำนาจที่จะปรับลดลงมาให้เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีได้ ทั้งนี้โดยให้คำนึงถึงพฤติการณ์ทั้งปวง ความสุจริต อำนาจต่อรอง ฐานะทางเศรษฐกิจ ความรู้ความเข้าใจ ความสันทัดจัดเจน ความคาดหมาย แนวทางที่เคยปฏิบัติ ทางเลือกอย่างอื่นทางได้เสียทุกอย่างของคู่สัญญาตามสภาพที่เป็นจริง ปกติประเพณีของสัญญาชนิดนั้น เวลาและสถานที่ในการทำสัญญาหรือในการปฏิบัติตามสัญญา และการรับภาระที่หนักกว่ามากของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เป็นหลักในการวินิจฉัย ดังนั้น กรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือที่นำมาใช้บังคับในประเทศไทยก็จะต้องมีความเป็นธรรมเช่นเดียวกัน แต่ในความเป็นจริงผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้ร่างกรรมธรรม์ประกันภัยและนำข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือซึ่งร่างขึ้นโดยฝ่ายผู้รับประกันภัยมาใช้บังคับกับผู้เอาประกันภัย โดยที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีอำนาจเจรจาต่อรองถึงข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือดังกล่าวได้เลย จะทำได้เพียงเลือกที่จะเข้าทำสัญญาประกันภัยตัวเรือหรือไม่เท่านั้น และข้อกำหนดส่วนใหญ่จะกำหนดขึ้นเพื่อให้ประโยชน์แก่ฝ่ายผู้รับประกันภัยเป็นสำคัญ ทำให้เห็นได้ว่าข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมีลักษณะที่ไม่เป็นธรรม ซึ่งหากมีคดีพิพาทขึ้นสู่ศาล ศาลมีอำนาจปรับลดข้อกำหนดดังกล่าวลงให้เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีได้ แต่ทั้งนี้นับแต่พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 มีผลบังคับใช้ ยังไม่มีคำพิพากษาที่ตีความถึงแนวทางของศาลในเรื่องดังกล่าวแต่อย่างใด จึงต้องรอดูแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายของศาลต่อไป

นอกจากนี้ยังมีข้อสังเกตว่า การนำกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานมาใช้บังคับในประเทศไทยนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยก่อน และเมื่อได้รับความเห็นชอบแล้ว ก็สามารถนำออกใช้บังคับได้โดยชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้น ฝ่ายผู้รับประกันภัยอาจกล่าวอ้างได้ว่า เมื่อกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัยแล้ว จึงถือว่ามีความเป็นธรรมที่จะนำมาใช้บังคับได้แล้ว เพราะการพิจารณาให้ความเห็นชอบของกรมการประกันภัยจะต้องคำนึงถึงประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยเป็นหลัก กรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานจึงมีความเป็นธรรมแล้ว และไม่ต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ซึ่งในกรณีดังกล่าว ยังไม่มีบุคคลใดกล่าวอ้างขึ้นเป็นปัญหาให้ต้องวินิจฉัย จึงต้องรอดูแนวทางในการวินิจฉัยปัญหาต่อไป

### ข้อเสนอแนะ

แนวทางในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นจากการนำกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนมาใช้บังคับในประเทศไทยนั้น ผู้เขียนขอเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังนี้

#### การแก้ไขปัญหาระยะสั้น

#### 1. ปัญหาการควบคุมการออกกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของกรมการประกันภัย

จากที่กล่าวมาแล้วว่า การนำกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนมาใช้บังคับในประเทศไทยนั้น จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนของกรมการประกันภัยเสียก่อนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และในทางปฏิบัติ กรมการประกันภัยได้พิจารณาให้ความเห็นชอบกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือดังกล่าวแล้ว แต่ได้พิจารณาเนื้อหาของข้อกำหนดดังกล่าวที่เป็นภาษาอังกฤษ โดยมีได้มีการแปลความหมายของข้อกำหนดดังกล่าวเป็นภาษาไทย ผู้เขียนจึงเห็นว่า กรมการประกันภัยในฐานะที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลกิจการประกันภัยของประเทศ รวมทั้งมีหน้าที่ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ในการควบคุมการออกกรรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทประกันภัย จะต้องตั้งคณะกรรมการขึ้นเพื่อพิจารณาความหมายของข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานเพื่อให้สามารถใช้บังคับในประเทศไทยได้อย่างสอดคล้องกับหลักการประกันภัยของประเทศไทย โดยจะถือว่าข้อกำหนดดังกล่าวได้รับการยอมรับนับถือในนานาประเทศแล้ว จึงนำมาใช้บังคับในประเทศไทยได้โดยไม่ต้องพิจารณาถึงเนื้อหาของข้อกำหนดดังกล่าวโดยละเอียดไม่ได้

2. ปัญหาว่ากรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานสามารถใช้บังคับในประเทศไทยได้แค่นั้น  
เพียงใด

สำหรับกรณีที่ข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัย  
แห่งลอนดอนจะสามารถใช้บังคับในประเทศไทยได้หรือไม่ เพียงใดนั้น เห็นได้ว่า ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มี  
กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลโดยเฉพาะ หากข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐาน  
ดังกล่าวมีความสอดคล้องกับบทบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยของประเทศไทยแล้ว ก็ไม่น่าจะมีปัญหาในการใช้  
บังคับแต่อย่างใด แต่หากข้อกำหนดใดมีหลักการที่แตกต่างไปจากบทบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยของ  
กฎหมายไทยแล้ว คู่สัญญาก็สามารถแสดงเจตนาตกลงกันกำหนดถึงเรื่องสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบของตน  
ไว้ในกรรมธรรม์ประกันภัยโดยชัดแจ้งว่าให้นำหลักกฎหมายของประเทศใดมาใช้บังคับกับสัญญาประกันภัย  
ตัวเรือดังกล่าว แต่ทั้งนี้สามารถกระทำได้เพียงเท่าที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของ  
ประชาชนเท่านั้น

3. ปัญหาว่ากรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐาน  
เป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมและตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ.  
2540 หรือไม่

กรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานที่ได้นำ  
ออกมาใช้บังคับแล้ว หากเกิดกรณีพิพาทขึ้นมาสู่ศาลในประเด็นที่ว่าข้อกำหนดดังกล่าวเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็น  
ธรรมหรือไม่ ซึ่งศาลมีอำนาจที่จะปรับลดข้อกำหนดดังกล่าวลงให้มีลักษณะที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี  
ได้นั้น ผู้เขียนเห็นว่าปัญหาดังกล่าวจะไม่เกิดขึ้นหรือเกิดขึ้นเพียงเล็กน้อยหากในขั้นตอนการตรวจพิจารณาให้  
ความเห็นชอบกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานของกรมการ  
ประกันภัยนั้น กรมการประกันภัยได้ตรวจสอบและพิจารณาถึงลักษณะของข้อกำหนดดังกล่าวด้วยความเป็น  
ธรรมอย่างแท้จริง โดยคำนึงถึงความเป็นธรรมทั้งกับผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยแล้ว ปัญหาดังกล่าว  
ก็จะบรรเทาเบาบางลงได้

สำหรับปัญหาความขัดกันระหว่างพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และพระราช  
บัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ในประเด็นความไม่เป็นธรรมของกรรมธรรม์ประกันภัย  
ตัวเรือและข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานที่ว่า เมื่อกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและ  
ข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนของกรมการประกันภัย  
แล้ว ถือว่ามีความเป็นธรรมและใช้บังคับได้โดยชอบด้วยกฎหมายแล้ว จะต้องตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราช  
บัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 อีกหรือไม่ ผู้เขียนมีความเห็นว่า กรณีดังกล่าวมิใช่การใช้การ  
บัญญัติกฎหมายซ้ำซ้อนกัน แต่เป็นการตรวจสอบกันคนละระบบ กล่าวคือ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย



พ.ศ. 2535 เป็นการตรวจสอบในเชิงป้องกัน โดยมีการตรวจสอบแนะนำหรือให้ความเห็นชอบร่างกรมธรรม์ ประกันภัยที่บริษัทประกันภัยเสนอมาเพื่อขอความเห็นชอบ ส่วนพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 เป็นการตรวจสอบในเชิงแก้ไขเยียวยาเพื่อปรับลดความไม่เป็นธรรมของข้อกำหนดในกรมธรรม์ ประกันภัยที่ได้ผ่านความเห็นชอบจากนายทะเบียนของกรมการประกันภัยมาแล้ว ซึ่งนายทะเบียนของกรมการ ประกันภัยได้พิจารณาเห็นว่าเหมาะสมแล้วภายใต้สภาพเศรษฐกิจและสังคมในขณะนั้น แต่สภาพของเศรษฐกิจ และสังคมอาจเปลี่ยนแปลงได้ในอนาคต ทำให้ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยที่ผ่านการพิจารณาดังกล่าว อาจจะต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงเพื่อให้มีความเป็นธรรมตามสภาพของสังคมและเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนั้นกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือจึงควรที่จะตกอยู่ภายใต้บังคับ ของพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 เพราะเมื่อกรมธรรม์ประกันภัยได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนของกรมการประกันภัยแล้ว หากยัง คงเกิดปัญหาเกี่ยวกับความเป็นธรรมจากการใช้บังคับกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและข้อกำหนดในกรมธรรม์ ประกันภัยตัวเรือขึ้น ก็ยังคงมีวิธีการบรรเทาปัญหาความไม่เป็นธรรมดังกล่าวได้โดยอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติ ว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

### การแก้ไขปัญหาระยะยาว

จากที่กล่าวมาแล้วว่าสัญญาประกันภัยทางทะเลมีลักษณะที่แตกต่างจากสัญญาประกันวินาศภัยทั่วไป ดังนั้นหลักกฎหมายในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ 20 ว่าด้วยการประกันภัย จึงไม่อาจนำมาใช้ กับสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ในทุกกรณี แม้ว่าจะมีหลักการที่คล้ายคลึงกันอยู่บ้างก็ตาม คู่สัญญาประกันภัย ทางทะเลจึงมักแสวงหากฎหมายประกันภัยทางทะเลที่เป็นมาตรฐานสากลของต่างประเทศมาใช้บังคับกับสัญญา ประกันภัยทางทะเล ซึ่งส่วนมากมักได้แก่พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 และเมื่อมีคดี ประกันภัยทางทะเลขึ้นมาสู่ศาลไทยและศาลยอมรับที่จะบังคับใช้กฎหมายต่างประเทศตามเจตนาของคู่กรณี แล้ว คู่กรณีฝ่ายที่ประสงค์จะได้รับประโยชน์จากกฎหมายต่างประเทศดังกล่าวจะต้องกล่าวอ้างไว้เป็นประเด็น ในคำฟ้องหรือคำให้การของตนว่า พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษนั้น บัญญัติไว้ว่าอย่างไร และจะต้องพิสูจน์กฎหมายต่างประเทศนั้นด้วยการนำพยานผู้เชี่ยวชาญในเนื้อหาของ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาเบิกความเป็นพยานเพื่อให้เป็นที่พอใจแก่ศาล เพราะ ศาลไทยถือว่ากฎหมายต่างประเทศไม่ใช่สิ่งที่ศาลรู้ได้เอง และศาลจะไม่รับรู้ถึงความมีอยู่จริงและความหมาย ของตัวบทกฎหมายต่างประเทศ ซึ่งหากคู่ความไม่นำสืบพิสูจน์ได้ดังกล่าวแล้ว ศาลไทยก็จะวินิจฉัยคดีไปตาม บทบัญญัติแห่งกฎหมายไทย นอกจากนี้ในอดีตศาลฎีกาของไทยได้นำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของ ประเทศอังกฤษตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาใช้บังคับกับคดีการประกันภัยทางทะเล ในฐานะหลักกฎหมายทั่วไปนั้น ทำให้อาจเกิดปัญหาความไม่แน่นอนในการเข้าทำสัญญาประกันภัยทางทะเล ของคู่สัญญาได้ และคู่สัญญาไม่อาจหยั่งทราบถึงสิทธิและหน้าที่ของตนได้อย่างชัดเจน การพิพากษาคดีที่พิพาท กันในเรื่องการประกันภัยทางทะเลก็ขาดหลักเกณฑ์ที่แน่นอนในการพิจารณา และการไม่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน

ดังกล่าวอาจมีผลให้คำพิพากษาของศาลในคดีที่มีข้อเท็จจริงอย่างเดียวกันได้รับการวินิจฉัยที่แตกต่างกันถ้า คู่กรณีมีทักษะและความรอบรู้ในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษซึ่งศาลใช้เป็นหลักกฎหมายทั่วไปเพื่อปรับใช้แก่คดีแตกต่างกัน ซึ่งการแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่มีประสิทธิภาพที่สุดก็คือการบัญญัติกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยขึ้นมาใช้บังคับเอง

หากประเทศไทยมีบทบัญญัติของกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลบังคับใช้แล้ว บรรดาสัญญาประกันภัยทางทะเลที่ได้กระทำขึ้นในประเทศไทยก็สามารถอ้างอิงถึงบทบัญญัติของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยได้โดยตรง แต่เนื่องจากธุรกิจการประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยยังคงมีอยู่ในปริมาณที่จำกัด หากประเทศไทยมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยเป็นของตนเอง อาจก่อให้เกิดปัญหาในการกระจายความเสี่ยงภัยในรูปของการประกันภัยต่อไปยังผู้รับประกันภัยในต่างประเทศ ดังนั้นเพื่อขจัดปัญหาดังกล่าว ผู้เขียนเห็นว่าควรร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลให้สอดคล้องกับบทบัญญัติการประกันภัยทางทะเลที่ได้รับการยอมรับกันในนานาประเทศ โดยประเทศไทยอาจออกกฎหมายประกันภัยทางทะเลเป็นการเฉพาะ แยกต่างหากจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เช่นเดียวกับพระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล พ.ศ. 2534 เพื่อให้สอดคล้องกับบทบัญญัติมาตรา 868 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" ตามเจตนารมณ์ของคณะกรรมการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ส่วนเนื้อหาของกฎหมายประกันภัยทางทะเลอาจเทียบเคียงจากบทบัญญัติในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษในส่วนที่ยังไม่ล้าสมัย และจากเนื้อหาของข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลประเภทต่าง ๆ ในส่วนที่ลงตัวแล้ว ผสมผสานกันเพื่อให้ได้เนื้อหาที่สมบูรณ์ที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากบทบัญญัติของพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ได้รับการยอมรับกันอย่างกว้างขวางในนานาประเทศ จนถึงกับมีการกล่าวว่าเป็นกฎหมายระหว่างประเทศโดยพฤตินัย (A de facto international marine insurance legal regime) โดยกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยควรบัญญัติถึงหลักการประกันภัยทางทะเลไว้อย่างกว้าง ๆ โดยรวมการประกันภัยตัวเรือ การประกันภัยสินค้า การประกันภัยค่าระวาง และการประกันภัยความรับผิดชอบไว้ด้วย ส่วนรายละเอียดของการประกันภัยให้ระบุไว้ในข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัย ทั้งนี้เพื่อให้ข้อกำหนดต่าง ๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยมีลักษณะที่ยืดหยุ่น อันเป็นการสะดวกต่อการแก้ไขเปลี่ยนแปลงให้ทันกับสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปได้ง่าย โดยไม่จำเป็นต้องแก้ไขตัวบทกฎหมายซึ่งเป็นเรื่องที่ยุ้งยากกว่า ดังนั้นกฎหมายประกันภัยทางทะเลควรมีสาระสำคัญดังนี้

1. **ขอบเขตของกฎหมายประกันภัยทางทะเล** โดยบัญญัติถึงขอบเขตของการบังคับใช้กฎหมายว่าเป็นการประกันภัยเพื่อความเสียหายอันเกิดจากความเสียหายทางทะเล อันหมายความว่ารวมถึงความเสียหายในน่านน้ำที่อยู่ภายในประเทศหรือความเสียหายทางบกที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการเดินทางทางทะเลด้วย
2. **วัตถุประสงค์ของกฎหมาย** โดยบัญญัติถึงวัตถุประสงค์แห่งสัญญาประกันภัยทางทะเล อันได้แก่ ตัวเรือ และเครื่องจักร ตัวสินค้า ค่าระวาง และความรับผิดชอบต่าง ๆ เป็นต้น

3. ส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้ โดยบัญญัติถึงความหมายของส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้ รวมทั้งเวลาที่ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียว่าเป็นเวลาขณะเกิดภัย นอกจากนี้ให้บัญญัติถึงกรณีที่ว่าเหตุที่เอาประกันภัยได้เสียหายไปแล้วก่อนการทำสัญญาประกันภัย ซึ่งหากผู้เอาประกันภัยมิได้ทราบถึงการเกิดภัยดังกล่าวแล้ว สัญญาประกันภัยนั้นก็จะเป็นอันสมบูรณ์

4. หลักสุจริตอย่างยิ่ง โดยบัญญัติให้สัญญาประกันภัยทางทะเลต้องตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสุจริตอย่างยิ่ง รวมทั้งกำหนดหน้าที่ของคู่สัญญาในการเปิดเผยข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญและการไม่แถลงข้อความเท็จ

5. กรมธรรม์ประกันภัย โดยบัญญัติถึงรายการต่าง ๆ ที่ต้องระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย และกำหนดประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย เช่น การประกันภัยแบบรายเที่ยวและการประกันภัยแบบระยะเวลา หรือการประกันภัยแบบกำหนดมูลค่าและการประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า

6. ค่ารับรอง โดยบัญญัติถึงความหมายของค่ารับรอง และลักษณะของค่ารับรองว่ามีทั้งค่ารับรองโดยชัดแจ้งและค่ารับรองโดยปริยาย รวมทั้งผลของการไม่ปฏิบัติตามค่ารับรองที่ทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบแต่วันที่มีการปฏิบัติผิดค่ารับรอง นอกจากนี้ให้กำหนดถึงการสละสิทธิของผู้รับประกันภัยในการปฏิบัติผิดค่ารับรอง และช้อยกเว้นของการปฏิบัติผิดค่ารับรองด้วย เช่น กรณีข้อเท็จจริงเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ค่ารับรองสิ้นผลไม่อาจใช้ได้กับข้อเท็จจริงดังกล่าวอีกต่อไป หรือการปฏิบัติตามค่ารับรองจะเป็นความผิดตามกฎหมายที่ได้ออกมาในภายหลัง เป็นต้น

7. การขอใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยบัญญัติถึงคำจำกัดความของความเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) ซึ่งแบ่งออกได้เป็นความเสียหายโดยสิ้นเชิงแท้จริง (Actual Total Loss) และความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) และความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) อันรวมถึงการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป (General Average) และการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (Salvage) ด้วย

นอกจากนี้ กฎหมายประกันภัยทางทะเลยังอาจบัญญัติให้นำบทบัญญัติในหมวด 1 บทเปิดเสร็จทั่วไปของลักษณะ 20 ประกันภัย ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในส่วนที่ไม่ขัดแย้งกับบทบัญญัติในกฎหมายประกันภัยทางทะเลและที่กฎหมายประกันภัยทางทะเลมิได้บัญญัติถึง มาใช้บังคับด้วย

และในการร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลขึ้นใหม่นี้จะต้องคำนึงถึงโครงสร้างทางกฎหมาย ระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทยประกอบด้วย มิเช่นนั้นหากนำเนื้อหาของกฎหมายต่างประเทศมาเป็นต้นแบบในการร่างกฎหมายโดยไม่คำนึงถึงเรื่องดังกล่าว อาจทำให้เกิดปัญหาในการบังคับใช้ในประเทศไทยในอนาคตได้ นอกจากนี้การประกันภัยทางทะเลจะมีผู้เกี่ยวข้องมากมายหลายฝ่ายทั้งที่อยู่ในประเทศและต่างประเทศ หากจะมีการร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเล ควรจัดให้มีการทำประชาพิจารณ์เพื่อให้โอกาสบุคคลที่เกี่ยวข้องทุก ๆ ฝ่ายที่อาจได้รับผลกระทบเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็นในการจัดร่างกฎหมายดังกล่าวด้วย