

บทที่ 2

แนวคิดและหลักการทั่วไปของการประกันภัยตัวเรือ

2.1 วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลเป็นการประกันภัยที่เก่าแก่ที่สุดเท่าที่มีการบันทึกไว้เป็นหลักฐาน¹ โดยเริ่มแรก การประกันภัยมีลักษณะเป็นการแสวงหาหลักประกันเพื่อคุ้มครองภัยอันจะเกิดแก่ทรัพย์สินอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติและพวกโจรสลัด เพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้ที่ต้องเสี่ยงภัยว่า เขาจะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายหรือได้รับสิ่งที่เขาต้องการหากเกิดเหตุการณ์หรือเกิดภัยขึ้นตามที่ได้ตกลงกันได้

ในอดีตราว 3,000 ปีก่อนคริสต์ศักราช พ่อค้าชาวจีนได้คิดหลักการประกันภัยขึ้น โดยประกันต่อความเสียหายของสินค้าราคาแพงที่ขนส่งกันทางเรือในแม่น้ำแยงซีเกียง เพื่อประกันภัยอันเกิดจากหินใต้น้ำ และกระแสน้ำเชี่ยวในแม่น้ำ บรรดาพ่อค้าได้กระจายโอกาสที่จะเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินดังกล่าวออกไป โดยให้เหตุผลว่าถ้ามีเรือ 100 ลำ แต่ละลำบรรทุกสินค้า 100 ห่อ ได้เริ่มต้นออกเดินทางที่ต้นกระแสน้ำเชี่ยว พ่อค้าจะกระจายความเสี่ยงภัยออกไป โดยในเรือแต่ละลำจะบรรทุกสินค้าของตนในเรือเพียงคนละ 1 ห่อต่อเรือ 1 ลำ จนครบ 100 ลำ หากเกิดการสูญเสียเรือ 1 ลำ จะทำให้พ่อค้าแต่ละคนสูญเสียสินค้าไปเพียงคนละ 1 ห่อเท่านั้น²

ในอีกด้านหนึ่ง มีการบันทึกว่าชาวบาบิโลนซึ่งอาศัยอยู่บริเวณลุ่มแม่น้ำยูเฟรติสเมื่อประมาณ 3,000 ปีก่อนคริสต์ศักราช ได้ผลิตสินค้าออกจำหน่ายและได้ส่งลูกจ้างหรือทาสออกไปเร่ขายสินค้าตามเมืองต่าง ๆ โดยลูกจ้างหรือทาสไม่มีส่วนได้เสียในสินค้าที่ขายนั้นเลย และไม่มีอำนาจในการตกลงกับผู้ซื้อนอกเหนือจากคำสั่งของนายจ้างเท่านั้น ต่อมาการค้าเจริญมากขึ้นการทำงานของลูกจ้างหรือทาสเกิดความไม่สะดวกเนื่องจากขาดอำนาจในการตัดสินใจต่าง ๆ การค้าขายโดยใช้ลูกจ้างหรือทาสจึงเปลี่ยนมาเป็นการค้าขายโดยพ่อค้าเร่ (Travelling Salesman) ซึ่งในสมัยนั้นเรียกว่า darmatha แปลว่า คนตีกลอง เป็นผู้รับสินค้าจากพ่อค้าไปจำหน่ายยังเมืองต่าง ๆ พวกพ่อค้าเร่เหล่านี้จะต้องมอบทรัพย์สิน ภรรยา และบุตรเป็นประกันแก่พ่อค้า โดยมี

¹ William D. Winter, *Marine Insurance Its Principle and Practice* (New York : McGraw-Hill Book Company, 1952), p. 1.

² ไชยยศ เหมะรัชตะ, *คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย* (กรุงเทพมหานคร : Bji. Plate Processor, 2540), หน้า 6.

ข้อสัญญาว่ากำไรที่ได้รับมานั้น พ่อค้าจะต้องแบ่งให้พ่อค้าเจ้าของสินค้าครึ่งหนึ่ง หากพ่อค้าเร่หนีไปหรือถูกโจรปล้นเอาสินค้าไป บรรดาทรัพย์สินที่มอบให้พ่อค้าไว้จะถูกริบและภรรยาที่บุตรจะต้องตกเป็นทาสด้วย เงื่อนไขดังกล่าวนี้เมื่อปฏิบัติมาได้เพียงไม่นาน บรรดาพ่อค้าเร่ไม่พอใจจึงเกิดการแข็งข้อไม่ยอมรับเงื่อนไขอันเสียเปรียบนี้ จนในที่สุดมีการตกลงเงื่อนไขใหม่ว่าการสูญเสียสินค้าเป็นไปโดยมิใช่ความผิดของพ่อค้าเร่หรือพ่อค้าเร่มิได้เพิกเฉยต่อการป้องกันรักษาสินค้าอย่างเต็มที่แล้ว ให้ถือว่าพ่อค้าเร่ไม่มีความผิด พ่อค้าเจ้าของสินค้าจะริบทรัพย์สิน ภรรยา และบุตรของพ่อค้าเร่ไม่ได้ ข้อตกลงดังกล่าวเป็นจุดเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณ³

แนวคิดดังกล่าวได้แพร่หลายไปยังกลุ่มชนอื่น ๆ มากมาย อาทิเช่นชาวฟินิเซียน และปรากฏในประมวลกฎหมายฮัมมูราบี (Code of Hammurabi) เมื่อประมาณ 2,250 ปีก่อนคริสต์ศักราชอีกด้วย⁴

ต่อมาเมื่อราว 3,000 ปีมาแล้ว ชาวกรีกได้นำเอาแนวคิดของชาวบาบิโลนมาใช้ในการเดินเรือของตน โดยยอมให้เอาเรือหรือสินค้ามาเป็นหลักประกันสัญญากู้เงิน จนพัฒนามาเป็นสัญญา Bottomry และสัญญา Respondentia โดยสัญญา Bottomry เป็นสัญญาที่เจ้านี้เงินกู้ให้เจ้าของเรือผู้ส่งสินค้าไปขายยังต่างเมือง กู้เงินโดยนำตัวเรือมาเป็นหลักประกัน และมีข้อตกลงว่าจะชำระหนี้ต่อเมื่อเรือสามารถกลับถึงท่าโดยปลอดภัย หากเรือไม่สามารถกลับถึงท่าได้ เจ้านี้ผู้ให้กู้จะยกเงินกู้ให้ทั้งหมดโดยจะมาเรียกร้องหนี้สินคืนจากเจ้าของเรือไม่ได้ แต่หากเรือเดินทางกลับถึงจุดหมายปลายทางได้โดยปลอดภัย เจ้าของเรือจะชำระหนี้เงินกู้ให้พร้อมดอกเบี้ยในอัตราที่สูงกว่าปกติ โดยดอกเบี้ยในส่วนที่สูงกว่าอัตราปกตินั้นเทียบได้กับเบี้ยประกันภัยในปัจจุบัน แต่ถ้าเจ้าของเรือบิดพลิ้ว นายทุนเงินกู้ก็จะยึดเรือไปใช้หนี้เงินกู้ ส่วนสัญญา Respondentia จะมีลักษณะที่คล้ายคลึงกันแต่ต่างกันตรงที่เป็นการกู้เงินโดยนำสินค้ามาเป็นหลักประกัน ซึ่งปัจจุบันไม่ใช่แล้ว⁵

ในราวปลายศตวรรษที่ 13 ถึงต้นศตวรรษที่ 14 การประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่งทางทะเลมีความเจริญรุ่งเรืองเป็นอย่างมากโดยเฉพาะในแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียน ธุรกิจการค้าทางทะเลเป็นกิจการที่ต้องเสี่ยงภัยไปในท้องทะเลซึ่งเต็มไปด้วยภัยอันตรายต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นภัยธรรมชาติหรือพวกโจรสลัด ทำให้บรรดาพ่อค้าและนักเดินเรือพยายามคิดค้นวิธีการคุ้มครองความเสี่ยงภัยขึ้น โดยเห็นว่าทุกคนควรร่วมมือกันช่วยเหลือเฉลี่ยความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นในการขนส่งทางทะเลแก่เจ้าของทรัพย์สินที่ประสบความเสียหาย โดยเริ่มต้นจากการประกันภัยตัวเรือที่ใช้ในการขนส่งสินค้าไปค้าขายทางทะเล ต่อมาจึงได้มีการประกันภัยสินค้าที่บรรทุกไปกับเรือและประกันภัยค่าระวางเรือตามลำดับ สำหรับการประกันภัยทางทะเลที่มีหลักปฏิบัติเช่นเดียว

³ ไชยยงค์ ชูชาติ, "ประวัติศาสตร์การประกันภัย," วารสารข่าวสารประกันภัย (1 มิถุนายน 2512) : 28.

⁴ Victor Dover, *A Handbook to Marine Insurance* (London : Witherby & Co., Ltd., 1970), p. 5.

⁵ ไชยยศ เทมะรัชตะ, คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 7.

กับสัญญาประกันภัยทางทะเลในปัจจุบันนั้นได้ถูกค้นพบครั้งแรกคือกรมธรรม์ประกันภัยการขนส่งทางทะเลที่
ทำขึ้นที่เมืองเจนัว ประเทศอิตาลี เมื่อวันที่ 23 ตุลาคม ค.ศ. 1347⁶

ในอดีตยังไม่มีกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลโดยตรง มีเพียงกฎหมายที่เกี่ยวกับอัตรา
ดอกเบี้ยในสัญญา Bottomry ซึ่งบัญญัติในสมัยจักรพรรดิจัสติเนียน และเป็นเพียงบทบัญญัติเกี่ยวกับความ
ตกลงกันที่คล้ายคลึงกับการประกันภัยเท่านั้น ต่อมาในปี ค.ศ. 1347 ได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการ
ประกันภัยทางทะเลขึ้นที่เมืองเจนัว ประเทศอิตาลี โดย Gabrielle Adomo เจ้าเมืองเจนัว ได้ตรากฎหมายเพื่อ
ห้ามการปฏิบัติโดยไม่ชอบเกี่ยวกับการแลกเปลี่ยนเงินตราและการประกันภัย และเรือลำแรกที่มีการประกันภัย
ทางทะเลตามวิธีการสมัยใหม่คือเรือซันตากาลา และในปี ค.ศ. 1435 ได้มีกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัย
ออกใช้ในเมืองบาร์เซโลนา โดยกฎหมายฉบับนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันการกระทำทุจริตในการเอาประกันภัย
เรือและสินค้าโดยถือว่าเป็นการฉ้อโกงหมาย ผู้รับประกันภัยไม่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน และไม่ต้องคืน
เบี้ยประกันภัยหากปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยเป็นคนต่างชาติ และการเอาประกันภัยเรือของต่างชาติเกินกว่า
ครึ่งหนึ่งของมูลค่าที่แท้จริงของเรือหรือเอาประกันภัยเรือของชนชาติเดียวกันเกินกว่า 3 ใน 4 ของมูลค่าที่
แท้จริงของเรือ⁷

ต่อมาการประกันภัยได้ขยายตัวเข้าไปในประเทศอังกฤษ โดยสัญญาประกันภัยฉบับแรกของอังกฤษ
เท่าที่ปรากฏจากหลักฐานได้แก่ Broke Sea Insurance Policy ทำขึ้นในปี ค.ศ. 1547 โดยวิธีการประกันภัย
ในสมัยนั้นคือ เจ้าของเรือหรือพ่อค้าที่ต้องการซื้อประกันภัยจะทำบัญชีแสดงรายการทรัพย์สินต่าง ๆ ที่จะ
บรรทุกลงเรือ และช่างทำรายการเหล่านั้นนายธนาคารหรือบุคคลอื่นที่ประสงค์จะรับประกันภัยจะลงชื่อพร้อม
กับระบุจำนวนเงินที่ตนจะเข้ารับเสี่ยงแล้วลงลายมือชื่อไว้ และเพื่อเป็นการตอบแทนการเข้ารับเสี่ยงนี้ บุคคล
ผู้ลงนามช่างทำรายการดังกล่าวแต่ละคนจะได้รับค่าตอบแทนที่เรียกว่า เบี้ยประกันภัย (Premium) ซึ่งการลงนาม
รับประกันภัยช่างทำรายการดังกล่าวถือเป็นที่มาของคำว่า Underwriter นั้นเอง⁸

ในปี ค.ศ. 1574 พระนางเจ้าอลิซาเบธที่ 1 แห่งประเทศอังกฤษได้ตรากฎหมายจัดตั้งหอประกันภัยขึ้น
สำหรับขายกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล และในปี ค.ศ. 1601 ได้มีการตรากฎหมายจัดตั้งศาลสำหรับพิจารณา
คดีประกันภัยทางทะเล และพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ ค.ศ. 1601 ขึ้น อันมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการ

⁶ สิทธิโชค ศรีเจริญ, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศ หน่วยที่ 1-7, พิมพ์ครั้งที่
1 (กรุงเทพมหานคร : ฝ่ายการพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2528), หน้า 306.

⁷ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย (กรุงเทพมหานคร : ประชุมทองการพิมพ์,
2528), หน้า 48.

⁸ ไพทิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา
จำกัด, 2541), หน้า 118-119.

ดำเนินคดีประกันภัยทางทะเล ต่อมาได้มีพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1745 โดยมีเนื้อหาที่สำคัญคือห้ามมิให้มีการทำประกันภัยในวัตถุประสงค์ผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสีย และมีวัตถุประสงค์ห้ามการประกันภัยที่มีลักษณะเสี่ยงโชคอย่างการพนันชั้นต่อ หลังจากนั้นประเทศอังกฤษได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลอีกหลายฉบับ แต่ส่วนมากคดีอันเกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบ ตลอดจนข้อพิพาทในเรื่องประกันภัยทางทะเล ศาลจะเป็นผู้สร้างหลักเกณฑ์ต่าง ๆ จนกลายมาเป็นกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law)⁹ นอกจากนี้ประเทศอังกฤษในสมัยนั้นยังมีการค้าขายทางทะเลมากกว่าประเทศอื่น โดยมีศูนย์กลางในการติดต่อประกันภัยการขนส่งทางทะเลอยู่ที่ร้านกาแฟของนายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) ซึ่งเป็นบุคคลสำคัญในการส่งเสริมให้พ่อค้าหรือผู้รับประกันภัย (Underwriters) และเจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าเข้าทำสัญญาประกันภัยกันอันเป็นเหตุให้ธุรกิจประกันภัยพัฒนาขึ้นมากจนกระทั่งปลายคริสต์ศตวรรษที่ 19 ได้เริ่มมีแนวคิดที่จะรวบรวมหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ของกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล และได้มีการเสนอร่างกฎหมายการประกันภัยทางทะเลในปี ค.ศ. 1894 จนกระทั่ง Sir M.D. Chalmers ผู้พิพากษาที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านการประกันภัยทางทะเลได้ทำการแก้ไขตรวจทานร่างกฎหมายดังกล่าวเสนอขึ้นสู่สภา และสภาได้ผ่านร่างกฎหมายฉบับนี้ออกมาเป็นกฎหมายประกันภัยทางทะเล ชื่อ The Marine Insurance Act 1906 ซึ่งเริ่มมีผลใช้บังคับในวันที่ 1 มกราคม ค.ศ. 1907 และเป็น การรวบรวมกฎหมายจารีตประเพณีทั้งหลายอันเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่ศาลได้มีคำพิพากษาไว้จนถึงวันที่ 21 ธันวาคม ค.ศ. 1906 อันถือว่าเป็นกฎหมายประกันภัยทางทะเลที่เป็นต้นแบบของกฎหมายประกันภัยทางทะเลในหลายประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม Sir Chalmers ได้ให้ความเห็นว่า ไม่มีประมวลกฎหมายฉบับใด จะสามารถบรรจุหลักเกณฑ์ครอบคลุมปัญหาที่เกิดขึ้นได้ทุกกรณี หรือมีข้อความที่แน่นอนสมบูรณ์จนไม่เปิดโอกาสให้มีการตีความเพื่อปรับใช้กับข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ซึ่งเมื่อเกิดคดีบางอย่างขึ้นสู่การพิจารณาของนักกฎหมาย หากว่าบทบัญญัติมีข้อความแน่นอนและแคบจนเกินไป พวกเหล่านั้นก็จะลงความเห็นว่างกฎหมายฉบับนั้นมีข้อบกพร่อง ดังนั้นเมื่อพิจารณาดูกฎหมายฉบับนี้ก็จะเห็นได้ว่า บทบัญญัติบางมาตราได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้อย่างกว้าง ๆ เพื่อให้โอกาสศาลในการตีความปรับใช้กฎหมายแก่ข้อเท็จจริงที่ต้องพิจารณาตัดสิน¹⁰

สำหรับการประกันภัยตัวเรือซึ่งเป็นการประกันภัยทางทะเลประเภทหนึ่ง ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะตกลงทำสัญญาประกันภัยต่อกันด้วยวาจาตามหลักคำเสนอคำสนอง โดยผู้รับประกันภัยจะออกหลักฐานที่แสดงว่าได้มีการทำสัญญาประกันภัยต่อกันไว้แล้ว เรียกว่า กรมธรรม์ประกันภัย ให้แก่ผู้เอาประกันภัยในภายหลัง ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยมิใช่สัญญาประกันภัยระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย แต่เป็นหลักฐานที่แสดงให้เห็นว่าผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยได้ตกลงทำสัญญาประกันภัยต่อกันแล้ว อันมีผลให้ผู้รับประกันภัยต้องเข้าเสี่ยงภัยโดยมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยเมื่อเกิดภัยตาม

⁹ Dover, A Handbook to Marine Insurance, pp. 46-47.

¹⁰ ไชยยศ เทมะรัชตะ, ถ้อยพิพากษากฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 335.

ที่กำหนดไว้ในสัญญา และผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยตามสัญญา ทั้งนี้กรมธรรม์ประกันภัยจะแสดงให้เห็นถึงขอบเขตของข้อตกลงในสัญญาประกันภัยและเงื่อนไขความคุ้มครองของสัญญาประกันภัยนั้น ๆ

2.2 สาระสำคัญของ การประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลเป็นการประกันภัยชนิดหนึ่งในรูปแบบของการประกันวินาศภัย (Contract of Indemnity)" กล่าวคือ เป็นการประกันภัยที่หากมีภัยตามที่ได้กำหนดไว้เกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยตกลงจะชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงจากภัยดังกล่าวให้แก่ผู้เอาประกันภัย แต่ไม่เกินจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้¹² โดยมีความมุ่งหมายเพื่อให้ความคุ้มครองทรัพย์สินที่เอาประกันภัยที่อาจต้องสูญหายหรือเสียหาย เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยซึ่งมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้และเกิดการสูญหายหรือเสียหายได้กลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนเกิดภัย โดยผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินนั้นขณะเกิดความเสียหายตามขอบเขตและเงื่อนไขที่ได้ตกลงและกำหนดกันไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากการผจญภัยทางทะเลและภัยทางทะเล ดังคำจำกัดความของการประกันภัยทางทะเลตามมาตรา 1 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ ที่ว่า

“สัญญาประกันภัยทางทะเล คือ สัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยรับที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามวิธีการและในขอบเขตที่ได้ตกลงกันไว้เพื่อความสูญหายทางทะเล กล่าวคือ ความสูญหายอันเกิดจากการผจญภัยทางทะเล”¹³

นอกจากนี้ ศาสตราจารย์ Ripert G. ได้ให้คำจำกัดความของสัญญาประกันภัยทางทะเลว่าเป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยผูกพันที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยได้รับอันเนื่องมาจากภัยใดภัยหนึ่งที่กำหนดไว้ในสัญญาที่เกิดขึ้นในระหว่างการปฏิบัติการทางทะเล โดยได้รับเบี้ยประกันเป็นการตอบแทน ส่วนศาสตราจารย์ Rodiere R. ได้ให้คำจำกัดความของสัญญาประกันภัยทาง

¹¹ Susan Hodges, *Law of Marine Insurance*, 1st ed. (Great Britain : Cavendish Publishing Limited, 1996), p. 1.

¹² การประกันภัยแบ่งได้เป็น 2 ลักษณะ คือ การประกันภัยประเภทชดใช้ค่าเสียหาย (Contract of Indemnity) และการประกันภัยประเภทที่ไม่ใช่การชดใช้ค่าเสียหาย (Contract of Non-indemnity)

¹³ Section 1. Marine insurance defined.-

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

ทะเลว่าเป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยผูกพันที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่กำหนดไว้ซึ่งได้ผจญภัยในการเดินทางทางทะเลอันเกิดจากภัยบางอย่าง โดยได้รับเบี้ยประกันภัยเป็นการตอบแทน¹⁴

สำหรับประเทศไทยเนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลเป็นการเฉพาะเหมือนประเทศอื่น จึงยังไม่ปรากฏคำจำกัดความของสัญญาประกันภัยทางทะเลในตัวบทกฎหมาย แต่เนื่องจากการประกันภัยทางทะเลได้แพร่หลายเข้ามาในประเทศไทยเป็นเวลานานแล้ว จึงได้มีนักวิชาการให้คำจำกัดความของสัญญาประกันภัยทางทะเลไว้ดังนี้ เช่น

สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาชดใช้ค่าเสียหายในกรณีที่ทรัพย์สินที่เอาประกันไว้ได้รับความเสียหายอันมีสาเหตุมาจากภัยที่เอาประกันตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ . จำนวนค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายตามสัญญาประกันภัยนั้นจะเป็นจำนวนตามที่ผู้กรม์ได้ตกลงกันไว้ หากสาเหตุหรือภัยอันตรายที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันไว้มิได้เกิดจากภัยที่ตกลงกันไว้ ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นดังกล่าวแต่อย่างใด¹⁵ หรือ

การประกันภัยทางทะเล หมายถึง การประกันความเสียหายแก่สินค้าและทรัพย์สินที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง รวมทั้งพาหนะและสิ่งอื่น ๆ ที่ใช้ในการขนส่ง และยังขยายขอบเขตครอบคลุมรวมไปถึงภัยภายในดินแดน (Inland Risks) และความสูญเสียในขณะขนส่งโดยทางลำน้ำในประเทศด้วย สิ่งใดก็ตามถ้าตกอยู่ภายใต้การเสี่ยงภัยทางทะเลและเป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมายแล้วย่อมจะเอาประกันภัยทางทะเลได้ ซึ่งได้แก่

- (1) เรือ สินค้า และสิ่งหามทรัพย์สินอื่น ๆ
- (2) ค่าระวางเรือ รายได้ หรือค่าจ้างที่ควรจะได้ในรูปค่าขนส่ง (Freight) ค่าโดยสาร ค่านายหน้า ก่าเรือหรือผลประโยชน์อื่น ๆ ที่อาจต้องเสียไปเนื่องจากเรือหรือสินค้าตามข้อ 1 ต้องเสี่ยงภัยทางทะเล
- (3) ความรับผิดชอบที่เจ้าของหรือผู้มีส่วนได้เสียในตัวเรือหรือสินค้าอาจต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากการที่ทรัพย์สินดังกล่าวตามข้อ 1 ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ผู้รับขนส่งต้องรับผิดชอบต่อความสูญหายหรือ

¹⁴ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 3, หน้า 192.

¹⁵ อารีย์ พิจิตรกล้าเอี่ยม, "ประกันภัยทางทะเล ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์," วารสารการพาณิชย์นาวี 10, ฉบับที่ 3 (กันยายน 2534) : 89.

เสียหายที่เกิดแก่สินค้าที่ตนรับขน ผู้เช่าเรือต้องรับผิดชอบในระหว่างที่เรืออยู่ในระหว่างสัญญาเช่า เป็นต้น¹⁶ หรือ

สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาที่บุคคลคนหนึ่งเรียกว่า ผู้รับประกันภัย ตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือแทนผู้เอาประกันภัย เพื่อความสูญหายหรือเสียหายแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย เช่น เรือ สินค้า และเพื่อความรับผิดชอบที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นอันเกิดจากเรือภายใต้ความคุ้มครองและเงื่อนไขที่กำหนดไว้ โดยได้รับเบี้ยประกันภัยเป็นการตอบแทน¹⁷

จากคำจำกัดความของสัญญาประกันภัยทางทะเลดังกล่าว ทำให้เห็นว่า แม้สัญญาประกันภัยทางทะเลจะเป็นสัญญาประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง แต่สัญญาประกันภัยทางทะเลก็มีสาระสำคัญแตกต่างไปจากสัญญาประกันวินาศภัยทั่วไป โดยสัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาประกันภัยที่มีสาระสำคัญแตกต่างไปจากสัญญาประกันวินาศภัยที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย และเป็นเรื่องในประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายกำหนดหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้ไว้โดยเฉพาะ เมื่อพิจารณาจากบทบัญญัติมาตรา 1 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษแล้ว สามารถพิจารณาสาระสำคัญของสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ดังนี้

1. สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาประกันภัยประเภทชดใช้ค่าเสียหาย (Contract of Indemnity) ซึ่งการชดใช้ค่าเสียหายจะต้องชำระแก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหายหรือได้รับผลร้ายจากความสูญเสียบ้างหรือเสียหายตามที่กำหนดไว้อย่างแท้จริง ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยที่จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าวจึงต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย มิเช่นนั้นย่อมไม่อาจได้รับการชดใช้ใด ๆ ภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล

2. ความสูญหายหรือเสียหายต้องเกิดจากการเสี่ยงภัยทางทะเล (Losses incident to Marine Adventure) หากการตกลงเอาประกันภัยในวัตถุใด ๆ โดยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยที่มีใช้การเสี่ยงภัยทางทะเลแล้ว การประกันภัยดังกล่าวไม่ถือว่าเป็นการประกันภัยทางทะเล ดังตัวอย่างเช่น คดี Re London County Commercial Reinsurance Office Ltd. (1922) 127 LT 20 ซึ่งกรรมธรรม์ประกันภัยกำหนดข้อตกลงเอาประกันภัยโดยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยที่ว่า ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ความเสียหายทั้งหมดกรณีเกิดเหตุการณ์ความไม่สงบระหว่างสหราชอาณาจักรกับเยอรมันในหรือก่อนวันที่ 31 มีนาคม ค.ศ. 1918 นั้น แม้ว่า การประกันภัยดังกล่าวจะใช้แบบฟอร์มกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล แต่มีใช้การประกันภัยอันขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยทางทะเลแล้ว ก็มีใช้การประกันภัยทางทะเลแต่อย่างใด

¹⁶ ไชยยศ เหมะรัชตะ, คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 337.

¹⁷ ไผทชิต เอกจริยกร, กฎหมายพาณิชย์ ตอนที่ 3, หน้า 193.

3. ความเสี่ยงภัยนั้นเกิดขึ้นได้ทั้งในทะเลและบนบก (Mixed Sea and Land Risks) ตามความเป็นจริงแล้ว สัญญาประกันภัยทางทะเลควรจะเป็นสัญญาที่ให้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยทางทะเลเท่านั้น แต่บทบัญญัติมาตรา 2(1) ของพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ ได้กำหนดให้มีการตกลงกันไม่ว่าจะโดยชัดแจ้งหรือโดยทางการค้าว่า ให้สัญญาประกันภัยทางทะเลขยายความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยในความสูญเสียหรือเสียหายจากรiskภัยไม่ว่าในการขนส่งทางน้ำภายในดินแดนหรือทางบกซึ่งเกี่ยวเนื่องกับการเดินทางทางทะเล นอกจากนี้บทบัญญัติมาตรา 2(2) ยังได้ขยายความคุ้มครองว่าเป็นความเสี่ยงภัยทางทะเลเช่นกัน ในกรณีเรือกำลังอยู่ในระหว่างการต่อหรือการปล่อย โดยให้ได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยทางทะเลด้วย¹⁸

วัตถุที่เอาประกันภัย (Subject-matter insured) บทบัญญัติมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ ได้กำหนดให้การเสี่ยงภัยทางทะเลที่ขอบด้วยกฎหมายทุกรายอาจเป็นวัตถุแห่งสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ อันได้แก่

- ก) เรือ สินค้า และสิ่งหามทรัพย์อื่น ๆ ที่ตกอยู่ภายใต้การเสี่ยงภัยทางทะเล
- ข) ค่าระวางเรือ รายได้ หรือค่าจ้างที่จะได้จากการขนส่ง (Freight) ไม่ว่าจะ เป็นค่าระวางปกติ (Ordinary Freight) ซึ่งได้แก่ ผลตอบแทนที่เจ้าของเรือได้รับจากการขนส่งสินค้าจนถึงจุดหมายปลายทาง หรือค่าระวางจากการให้เช่าเรือ (Chartered Freight) ซึ่งได้แก่จำนวนเงินที่ได้ถูกจ่ายให้แก่เจ้าของเรือโดยผู้เช่าเรือ (Charterer) สำหรับการใช้เรือทั้งลำเพื่อการเดินทางรายเที่ยวหรือการเดินทางแบบกำหนดระยะเวลาตามสัญญาเช่าเรือ และเงินค่าเช่านี้อาจเป็นเงินก้อนหนึ่งหรืออัตราที่ตกลงกันจากสินค้าที่บรรทุกหรืออัตราที่ตกลงกันจากช่วงระยะเวลาหนึ่ง

¹⁸ Section 2. Mixed sea and land risks.-

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

นอกจากนี้ เงินค่าโดยสาร (Passage Money) ค่านายหน้า (Commission) กำไร (Profit) หรือผลประโยชน์อื่น ๆ ที่อาจต้องเสียไป หรือหักประกันสำหรับเงินล่วงหน้า เงินกู้ หรือค่าใช้จ่ายการเดินทาง (Disbursements) ใด ๆ ที่ต้องเสียไปเนื่องจากเรือหรือสินค้าต้องเสี่ยงภัยทางทะเล

ค) ความรับผิดชอบที่เจ้าของหรือผู้มีส่วนได้เสียในตัวเรือหรือสินค้าอาจจะต้องรับผิดชอบใช้ต่อบุคคลที่สามอันเนื่องมาจากทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอก¹⁹

2.3 หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลแม้จะมีสาระสำคัญแตกต่างจากการประกันวินาศภัยทั่วไป แต่ก็ยังมีหลักการพื้นฐานคล้ายคลึงกับการประกันภัยทั่วไป กล่าวคือ ในการทำสัญญาประกันภัยทางทะเล ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย จะต้องเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัยให้ผู้รับประกันภัยทราบเพื่อประโยชน์ในการคิดคำนวณเบี้ยประกันภัย และจะต้องให้การรับรองแก่ผู้รับประกันภัยว่าเรือที่เอาประกันภัยมีความพร้อมที่จะออกทะเลได้ หรือไม่เดินเรือออกนอกเส้นทาง เว้นแต่จะมีข้อยกเว้นตามกฎหมายหรือตามกรมธรรม์ประกันภัย เนื่องจากสัญญาประกันภัยมิได้มีการทำสัญญากันไว้เป็นลายลักษณ์อักษร จึงมีแนวคิดในการหาหลักฐานของสัญญาประกันภัยทางทะเลดังกล่าว รวมทั้งข้อกำหนดที่จะใช้บังคับระหว่างคู่สัญญาด้วย ดังนั้นผู้รับประกันภัยจึงต้องออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย และเมื่อเกิดเหตุที่ได้รับ ความคุ้มครองตามสัญญาแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยที่ทำไว้ต่อกัน โดยผู้รับประกันภัยสามารถรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยไปเรียกร้องจากผู้ก่อให้เกิดความเสียหายได้ ดังนั้น หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเลมีดังนี้

2.3.1 หลักการมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย (Insurable Interest)

หลักการมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยเป็นหลักสำคัญพื้นฐานของการประกันภัย (Basic Doctrine) เพราะไม่เพียงแต่เป็นแนวความคิดทางกฎหมายเท่านั้น แต่ยังเป็นแนวความคิดในทางศีลธรรมด้วย เพราะการที่จะให้บุคคลใดเอาประกันภัยในสิ่งที่เขาไม่มีความเกี่ยวข้อง ไม่ว่าสิ่งนั้นจะถูกทำลายลงไปหรือยังคงสภาพตามปกติได้นั้น ย่อมเห็นได้ว่าวินาศภัยหรือความเสียหายนั้นไม่มีผลกระทบต่อบุคคลนั้นแต่อย่างใด ดังนั้นการที่จะให้เขาได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นย่อมเป็นการไม่ถูกต้องอย่างยิ่ง เพราะเท่ากับเป็นการอนุญาตให้มีการพนันขันต่อในรูปของสัญญาประกันภัย²⁰ และด้วยเหตุที่สัญญาประกันภัยและการพนันขันต่อต่างเป็นสัญญาที่การชำระหนี้มีเงื่อนไขแล้วแต่เหตุการณ์อันไม่แน่นอนซึ่งจะเกิดขึ้นใน

¹⁹ ไชยยศ เหมะรัชตะ, ถ้อยอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 338-340.

²⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับกาประกันภัย, หน้า 94.

อนาคต แต่แตกต่างกันที่สัญญาประกันภัยผู้เอาประกันภัยจะมีส่วนได้เสียในสิ่งที่ตนเอาประกัน แต่การพนัน
 ชันต่อผู้เข้าเสี่ยงภัยจะไม่มีส่วนได้เสียในสิ่งที่ตนเข้าเสี่ยงภัยแต่อย่างใด เป็นแต่เพียงต้องการเข้าเสี่ยงภัยเพื่อให้
 ได้ผลตอบแทนบางอย่างเท่านั้น ทำให้เห็นได้ว่าหลักการมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยทำให้สัญญา
 ประกันภัยแยกออกจากการพนันชันต่ออย่างสิ้นเชิง ทั้งนี้ได้มีนักกฎหมายต่างประเทศได้แก่ Lord Blackburn
 ผู้พิพากษาชาวอังกฤษได้เคยให้คำจำกัดความของส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้ว่า ผู้มีส่วนได้เสียใน
 ทรัพย์สินอันอาจเอาประกันภัยได้คือผู้ที่จะได้ประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินนั้นคงสภาพเดิมอยู่หรือจะได้รับ
 ความเสียหายจากการที่ทรัพย์สินนั้นถูกทำลายไป²¹

ในอดีตราวคริสต์ศตวรรษที่ 17 การทำสัญญาประกันภัยในประเทศอังกฤษยังไม่มี
 บทบัญญัติเกี่ยวกับส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย เพราะในขณะนั้นไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายเป็น
 ลายลักษณ์อักษรกล่าวถึงเรื่องนี้ และในกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) ก็ไม่ห้ามการเล่นการพนัน
 ดังนั้นการตัดสินคดีประกันภัยของศาล Common Law ในขณะนั้นจึงไม่ให้ความสนใจกับการมีส่วนได้เสีย
 ของผู้เอาประกันภัยเท่าใดนัก เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยที่จะต้องระมัดระวังถึงส่วนได้เสียของผู้เอา
 ประกันภัยและใช้หลักของการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง หากผู้รับประกันภัยเห็นว่าผู้เอาประกันภัยไม่มี
 ส่วนเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงของวัตถุที่เอาประกันภัยก็จะปฏิเสธไม่รับประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยอาจจะ
 ออกกรมธรรม์ประกันภัยที่เรียกว่า Policy proof of interest (P.P.I.) โดยยอมรับว่าผู้เอาประกันภัยมี
 ส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องพิสูจน์ว่าตนมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอา
 ประกันภัยในขณะที่วินาศภัยเกิดขึ้น และผู้รับประกันภัยจะไม่ยกเรื่องการไม่มีส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยมา
 เป็นข้อต่อสู้²² โดยให้ถือว่ากรมธรรม์ประกันภัยเป็นสิ่งที่พิสูจน์ถึงความมีส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในวัตถุ
 ที่เอาประกันภัยแล้ว จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1745 ได้มีพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1745 (Marine
 Insurance Act 1745) ของประเทศอังกฤษออกใช้บังคับ ซึ่งถือได้ว่าเป็นกฎหมายฉบับแรกที่บัญญัติเกี่ยวกับ
 ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้เป็นหลักการสำคัญของการประกันภัย โดยมีบทบัญญัติห้ามผู้รับประกันภัย
 ทางทะเลออกกรมธรรม์ประกันภัยที่มีลักษณะเป็นการพนันชันต่อจากภัยทางทะเล โดยกำหนดให้ผู้เอา
 ประกันภัยทางทะเลจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย²³ หลักเกณฑ์นี้ทำให้สัญญาประกันภัยแตกต่าง
 จากการพนันชันต่ออย่างชัดเจน และยังได้นำมาใช้ต่อเนื่องกับการประกันภัยประเภทอื่น อีกทั้งยังได้แพร่หลาย
 ไปยังระบบกฎหมายประกันภัยของประเทศต่าง ๆ สำหรับประเทศไทยแม้จะมีได้บัญญัติคำจำกัดความของ
 ส่วนได้เสียในการประกันภัยไว้ แต่ได้บัญญัติถึงผลของการมีหรือไม่มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้ใน

²¹ Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 16.

²² ไผทชิต เอกจริยกร, "ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในสัญญาประกันภัยทางทะเล," *วารสารการ
 พาณิชยนาวิ* 18, ฉบับที่ 1 (เมษายน 2542) : 92.

²³ สิทธิโชค ศรีเจริญ, *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*, หน้า 93.

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 มาตรา 863 ว่า "อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ นั้นไซ้ร้ ทำนว่ายอมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างใด"

บทบัญญัติดังกล่าวบัญญัติถึงผลของสัญญาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยว่า สัญญาประกันภัยนั้นไม่มีผลผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างใด ซึ่งแตกต่างจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ฉบับปี พ.ศ. 2467 ที่ถูกยกเลิกไปแล้ว ที่ว่า "ถ้าไม่มีส่วนได้เสีย อันอาจเอาประกันภัยได้ในเหตุที่ประกันภัยไว้ สัญญานั้นเป็นโมฆะ" กรณีเห็นได้ว่าบทบัญญัติมาตรา 863 ฉบับปัจจุบันที่บัญญัติให้สัญญาไม่มีผลผูกพันคู่สัญญาน่าจะเหมาะสมยิ่งกว่าการที่สัญญาตกเป็นโมฆะ เพราะการที่สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆะนั้นอาจเข้าแบบเป็นสัญญาชนิดอื่นซึ่งมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมายได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 136 ฉะนั้นเมื่อสัญญาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสีย ย่อมไม่เกิดผลผูกพันตามสัญญาใด ๆ ทั้งสิ้น ไม่ว่าจะป็นคู่สัญญาหรือบุคคลภายนอกที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยนั้น²⁴

นอกจากนี้แนวความคิดในทางทฤษฎีก็ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า ในสัญญาประกันภัยหากผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยแล้วยอมเป็นการพนันชั้นต่อ ไม่ก่อให้เกิดมูลหนี้ อันอาจบังคับได้ตามกฎหมาย ซึ่งแนวความคิดของหลักส่วนใหญ่ได้เสียในเหตุประกันภัยดังกล่าวนี้ ศาลฎีกาเคยวินิจฉัยไว้ในคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 64/2516 ว่า ศาลฎีกาโดยมติที่ประชุมใหญ่เห็นว่าโจทก์ซึ่งเป็นนายจ้างมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยตามความหมายในมาตรา 863 ดังกล่าวข้างต้นแล้ว เมื่อโจทก์มีส่วนได้เสียในชีวิตของนายเนื่องลูกจ้างดังกล่าว การประกันภัยรายพิพาทนี้จึงไม่ใช่การพนันชั้นต่อและหาเป็นโมฆะไม่²⁵

ส่วนในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในสัญญาประกันภัยในช่วงเวลาใดนั้น สำหรับสัญญาประกันภัยทั่วไป ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยในขณะทำสัญญาประกันภัย กล่าวคือ เมื่อได้มีการตกลงทำสัญญาประกันภัยต่อกัน แม้ต่อมาส่วนได้เสียนั้นจะได้หมดไป ในระหว่างสัญญาประกันภัยยังมีผลบังคับอยู่ สัญญาประกันภัยก็ยังคงมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย แต่ในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันแล้ว ย่อมเป็นที่แน่นอนว่าผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยนั้น จึงไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย

แต่สำหรับการประกันภัยทางทะเล ระยะเวลาที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยจะแตกต่างไปจากการประกันภัยทั่วไป โดยบทบัญญัติมาตรา 6(1) แห่งพระราชบัญญัติ

²⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 96.

²⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 96.

ประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ที่ว่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่ความเสียหายเกิดขึ้น แม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะไม่มีส่วนได้เสียในขณะที่เอาประกันภัยก็ตาม²⁶ โดยสาเหตุที่พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 บัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาที่เกิดวินาศภัยนั้น เพราะในการประกันภัยทางทะเล ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยอาจเข้าทำสัญญาประกันภัยกันโดยที่ไม่มีโอกาสเห็นวัตถุที่เอาประกันภัย เพราะวัตถุดังกล่าวอาจอยู่ในระหว่างการเดินทางในทะเล จึงเป็นการไม่สะดวกที่จะรอให้วัตถุที่เอาประกันภัยเดินทางมาถึงท่าเรือเสียก่อนจึงจะทำสัญญาประกันภัยได้ นอกจากนี้ยังอาจมีการโอนขายวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่ยังอยู่ระหว่างการเดินทางในทะเล จึงเป็นกรณีที่วัตถุที่เอาประกันภัยมีผู้มีส่วนได้เสียเข้ามาเกี่ยวข้องหลายราย แต่ในขณะวัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจะมีบุคคลผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยเพียงคนเดียว และบุคคลดังกล่าวควรเป็นบุคคลที่ได้รับคำสั่งใหม่ทดแทนตามสัญญาประกันภัยทางทะเล

สาระสำคัญของส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยสามารถแบ่งได้เป็นดังนี้

1. จะต้องมีการมสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์ หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายซึ่งสามารถตีราคาเป็นเงินได้
2. การมสิทธิ์ สิทธิ หรือประโยชน์เหล่านั้นจะต้องมีอยู่เหนือตัวทรัพย์สิน หรือความรับผิดชอบเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย
3. ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความผูกพันกับวัตถุที่เอาประกันภัยในกรณีที่จะเกิดประโยชน์กับเขาหากวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นจะปลอดจากวินาศภัยหรือปลอดจากความรับผิด และจะได้รับความเสียหายหากวัตถุที่เอาประกันภัยเกิดวินาศภัยขึ้น
4. ความผูกพันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นจะต้องเป็นไปตามกฎหมาย²⁷

2.3.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Utmost Good Faith)

เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีค่าต่างตอบแทนไม่เท่าเทียมกัน กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่งเพื่อคุ้มครองวินาศภัยที่อาจเกิดกับทรัพย์สินของเขา หาก

²⁶ Section 6. When interest must attach.-

(1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected: ...

²⁷ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย, หน้า 95.

เกิดวินาศภัยที่ได้ตกลงรับประกันภัยไว้ แต่ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนในจำนวนมากกว่าเบี้ยประกันภัยที่ตนได้รับจากผู้เอาประกันภัยหลายเท่า จึงเกิดปัญหาว่าเมื่อหนี้ต่างตอบแทนตามสัญญาประกันภัยมีจำนวนไม่เท่าเทียมกันหรือใกล้เคียงกันเช่นสัญญาชนิดอื่น การต่อรองเข้าทำสัญญาประกันภัยเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันได้นั้นจะใช้วิธีการเช่นสัญญาทั่วไปไม่ได้ โดยที่ในสัญญาทั่วไปคู่สัญญาไม่จำเป็นต้องเปิดเผยข้อความจริงให้ปรากฏหรือกล่าวถึงข้อเท็จจริงที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมิได้สอบถาม แต่สำหรับสัญญาประกันภัยนั้นเป็นสัญญาที่ต้องอาศัยเหตุการณ์ในอนาคตอันไม่แน่นอนมาเป็นปัจจัยในการกำหนดหน้าที่การชำระค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย และเป็นสัญญาเสี่ยงภัยหรือเสี่ยงโชคที่ต้องอาศัยวิธีการกระจายความเสี่ยงภัยด้วยอัตราเบี้ยประกันภัยตามหลักคณิตศาสตร์ประกันภัย²⁸ ดังนั้นเพื่อให้เสมอภาคกันระหว่างคู่สัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยซึ่งอยู่ในฐานะที่รู้ข้อความจริงเกี่ยวกับสภาพ ลักษณะ จำนวน และสภาพความเสี่ยงภัยต่าง ๆ ของวัตถุที่เอาประกันภัยเพียงฝ่ายเดียว จึงมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงนั้นให้ผู้รับประกันภัยทราบ การเปิดเผยข้อความจริง (Disclosure) และการไม่แถลงข้อความเท็จ (Misrepresentation) เป็นวิธีการอันสำคัญที่สุดที่จะทำให้ผู้รับประกันภัยสามารถกระจายความเสี่ยงภัยตามหลักของการเฉลี่ย (Law of Average) ได้ โดยอาจแบ่งชนิดของการเปิดเผยข้อความจริงได้ดังนี้

1. การเปิดเผยข้อความจริง (Disclosure) หมายถึง การเปิดเผยข้อความจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัย ทั้งที่เป็นข้อรู้เห็นโดยแท้ (Actual Knowledge) และข้อที่นำจะรู้เห็น (Presumed Knowledge) อันเป็นหน้าที่ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยโดยที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องสอบถามการที่ผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยข้อความจริงโดยคิดไปว่าเป็นข้อความจริงที่ไม่เป็นสาระสำคัญนั้น ตามหลักนี้ไม่ถือความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยคนใดคนหนึ่งมาเป็นข้อวินิจฉัย แต่จะเอาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยทั่ว ๆ ไปมาเป็นข้อวินิจฉัยว่าข้อความจริงนั้นเป็นข้อสาระสำคัญอันควรเปิดเผยหรือไม่ การไม่เปิดเผยข้อความจริง (Non-disclosure) ในบางกรณีเรียกว่าเป็นการปกปิดข้อความจริง (Concealment) แต่ในการตีความนั้นกรณีจะถือเป็นการปกปิดข้อความจริงต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยมีเจตนาจะปกปิดข้อความจริงดังกล่าวไว้ไม่ให้ผู้รับประกันภัยทราบ แต่การไม่เปิดเผยข้อความจริงนั้นแม้ไม่จงใจปกปิด แต่การที่ผู้เอาประกันภัยมิได้เปิดเผยข้อความจริงตามหน้าที่ของตนซึ่งอาจเป็นการประมาทเลินเล่อบกพร่องในหน้าที่หรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ก็ถือเป็นการไม่เปิดเผยข้อความจริง ซึ่งมีผลทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆะได้เช่นเดียวกับการปกปิดข้อความจริง แต่ทั้งนี้ข้อความจริงดังกล่าวจะต้องเป็นข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญซึ่งอาจจะได้จูงใจผู้รับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีกหรือให้บอกปิดไม่ทำสัญญา และจะต้องเป็นข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยผู้มีหน้าที่เปิดเผยได้รู้อยู่แล้ว หากข้อความจริงใดแม้จะเป็นข้อสาระสำคัญแต่ผู้เอาประกันภัยมิได้รู้ถึงข้อความจริงนั้น จึงมิได้เปิดเผยแก่ผู้รับประกันภัย จะถือว่าผู้เอาประกันภัยกระทำผิดหน้าที่นี้ไม่ได้²⁹

²⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 98.

²⁹ จิตติ ดิงคภักดิ์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยกฏประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 9 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524), หน้า 35.

2. การแถลงข้อความจริง (Representation) หมายถึง การกล่าวข้อความจริงใด ๆ ของผู้เอาประกันภัยในขณะขอทำสัญญาประกันภัยจะต้องเป็นความจริง ไม่ว่าข้อความนั้น ๆ ผู้เอาประกันภัยจะกล่าวขึ้นเองหรือกล่าวเนื่องจากการตอบคำถามของผู้รับประกันภัยในขณะทำสัญญาก็ตาม การแถลงข้อความจริงมีข้อแตกต่างจากการเปิดเผยข้อความจริงตรงที่ว่า ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยแถลงนี้อาจไม่ใช่ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผย แต่เมื่อผู้รับประกันภัยมีความประสงค์จะทราบข้อความจริงดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยจะต้องตอบข้อความเหล่านั้นตามความจริงทั้งหมด ทั้งนี้ไม่รวมถึงการกล่าวความเชื่อหรือความเห็นที่ผิดไปจากความจริง เพราะไม่ถือเป็นการแถลงข้อความเท็จ

สำหรับการประกันภัยทางทะเลนั้นต้องอาศัยหลักสุจริตอย่างยิ่งของผู้เอาประกันภัยมากกว่าการประกันภัยประเภทอื่น กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยต้องอาศัยการแถลงข้อความจริงเรื่องวัตถุที่เอาประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยเท่านั้น เนื่องจากในขณะเข้าทำสัญญาประกันภัยบางครั้งวัตถุที่เอาประกันภัยอาจอยู่ในต่างประเทศ กลางทะเลหรือมหาสมุทร ซึ่งผู้รับประกันภัยไม่สามารถตรวจสอบถึงสภาพความเสียหายที่ตนเองจะเข้าคุ้มครองได้ อันแตกต่างจากการประกันภัยประเภทอื่นเช่นการประกันอัคคีภัยหรือการประกันภัยรถยนต์ ผู้รับประกันภัยสามารถตรวจสอบสภาพความเสียหายของวัตถุที่เอาประกันอัคคีภัยหรือที่เอาประกันภัยรถยนต์ได้

ในการพิจารณารับประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องอาศัยความซื่อสัตย์สุจริตของผู้เอาประกันภัยที่จะแจ้งข้อเท็จจริงเกี่ยวกับสภาพความเสียหายของวัตถุที่เอาประกันภัยให้ผู้รับประกันภัยทราบ สิ่งที่ใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณารับประกันภัยหรือปฏิเสธไม่รับประกันภัยและการคิดเบี้ยประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะต้องแถลงให้ผู้รับประกันภัยทราบ หากแถลงข้อเท็จจริงที่เป็นเท็จและข้อเท็จจริงนั้นเป็นสาระสำคัญต่อการตัดสินใจรับประกันภัยของผู้รับประกันภัยแล้ว จะมีผลให้สัญญาประกันภัยนั้นเป็นโมฆียะ ซึ่งผู้รับประกันภัยสามารถบอกล้างสัญญาประกันภัยดังกล่าวได้

หลักการเปิดเผยข้อความจริงตามกฎหมาย Common Law ของประเทศอังกฤษ มีกำเนิดมาจากการประกันภัยทางทะเล โดยผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงทั้งปวงที่ตนทราบมาหรือควรจะได้ทราบมาตามปกติวิสัยของอาชีพให้แก่ผู้รับประกันภัยได้ทราบ เพราะตามสภาพของการประกันภัยทางทะเลนั้น ผู้รับประกันภัยย่อมไม่สามารถตรวจสอบความจริงทั้งปวงที่เกี่ยวกับการเสียหายนั้นได้ด้วยตนเอง การทำสัญญารับเสี่ยงภัยทางทะเลจึงเกิดขึ้นด้วยความเชื่อถือตามคำบอกกล่าวของผู้เอาประกันภัยเป็นสำคัญ และหลักสุจริตอย่างยิ่งนี้ต่อมาได้พัฒนามาใช้กับการประกันภัยทุกประเภท

ในอดีตราวศตวรรษที่ 16 มโนคติของศาลอังกฤษที่โด่งดังและถือเป็นคติที่วางหลักสุจริตอย่างยิ่งไว้อย่างครบถ้วนจนเป็นมาตรฐานของสัญญาประกันภัยมาจนทุกวันนี้ได้แก่ คดี Carter v Boehm (1766) โดย Lord Mansfield ซึ่งเป็น Chief Justice ของศาลสูงของประเทศอังกฤษในปี ค.ศ.

1756 และได้เป็น Master of the Roll ซึ่งถือเป็นตำแหน่งที่มีเกียรติมากในตำแหน่งผู้พิพากษาศาลสูง ได้พิพากษาวางหลักเกณฑ์ในเรื่อง Utmost Good Faith ไว้ดังนี้

1. สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงภัยชนิดหนึ่ง ซึ่งต้องอาศัยข้อความจริงเฉพาะที่อยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยมาคำนวณความเปลี่ยนแปลงที่ไม่แน่นอนในอนาคต
2. ตามปกติแล้วผู้รับประกันภัยต้องเชื่อในคำบอกกล่าวของผู้เอาประกันภัยว่า ผู้เอาประกันภัยจะไม่ชักนำให้หลงเชื่อในเหตุการณ์ที่ไม่จริง ซึ่งจะทำให้การประมาณการเสี่ยงภัยผิดพลาด มิฉะนั้นสัญญานั้นตกเป็นโมฆะ
3. แม้การปิดบังอำพรางนั้นจะทำโดยสำคัญผิดปราศจากความตั้งใจลวง แต่ในด้านของผู้รับประกันภัยแล้วย่อมถือว่าถูกลวงให้หลงผิดอยู่นั่นเอง
4. การปกปิดข้อความจริงนั้นเป็นเหตุสำคัญที่ทำให้วินาศภัยที่เกิดขึ้นนั้นแตกต่างไปจากภัยที่ผู้รับประกันภัยเข้าใจและตกลงเข้ารับเสี่ยงภัยที่ผิดไปจากความเป็นจริง
5. หลักสุจริตอย่างยิ่งนี้ ห้ามมิให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งปกปิดข้อความจริงที่ตนได้ทราบมาเพื่อตั้งให้อีกฝ่ายหนึ่งเข้าต่อรองโดยไม่ทราบความจริง และด้วยความเข้าใจที่ตรงกันข้ามกับความเป็นจริง

ต่อมาในปี ค.ศ. 1880 Lord Blackburn ผู้พิพากษาของประเทศอังกฤษ ได้ตัดสินคดี Brownlie v Campbell (1880) และได้วางหลักการเปิดเผยข้อความจริงตามสัญญาประกันภัยให้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยแต่เพียงฝ่ายเดียว ดังนี้

1. การที่ผู้เอาประกันภัยรู้ข้อความจริงในสถานการณ์ใด ซึ่งอาจจะมีอิทธิพลกับความคิดเห็นของผู้รับประกันภัยในการที่จะพิจารณาว่าจะรับประกันภัยไว้หรือไม่ ถ้ารับจะคิดเบี้ยประกันภัยเท่าใด ผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยสิ่งที่ตนรู้นั้น
2. เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องเปิดเผยสิ่งที่ตนรู้ การปกปิดข้อความจริงที่ตนรู้ทำให้สัญญาเป็นโมฆียะ ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะคิดว่าข้อความจริงนั้นเป็นสาระสำคัญหรือไม่
3. ผู้เอาประกันภัยจะเถียงว่าข้อความจริงนั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญแต่เป็นเรื่องเล็กน้อยไม่ได้ จะเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ถ้าผู้เอาประกันภัยรู้ก็ต้องบอกความจริงทั้งนั้น จะเถียงว่าที่ไม่บอกนั้นเพราะข้อความจริงนั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญไม่ได้

จากคำพิพากษาสองคดีดังกล่าว มีข้อสังเกตดังนี้

1. ในคดีแรกถือว่าการปกปิดข้อความจริงทำให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆะ แต่เมื่อเวลาผ่านไปธุรกิจประกันภัยเป็นกิจการค้าที่ผู้รับประกันภัยได้พัฒนาการรับประกันภัยให้ดียิ่งขึ้น จึงควร

อยู่ในดุลพินิจของผู้รับประกันภัยว่า ในการปกปิดข้อความจริงดังกล่าวนั้นผู้รับประกันภัยหลงผิดจนไม่สามารถจะผูกพันตามสัญญาต่อไปหรือไม่ ถ้าถึงขนาดนั้นก็บอกล้างสัญญาประกันภัยให้ตกเป็นโมฆะ แต่ถ้าพอจะรับประกันภัยต่อไปได้สัญญาประกันภัยก็ยังมีผลสมบูรณ์ต่อไป

2. หลักสุจริตอย่างยิ่งในสัญญาประกันภัยนั้นจะต้องมีทั้งในฝ่ายผู้เอาประกันภัยและฝ่ายผู้รับประกันภัย แต่เฉพาะหน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริงนั้นให้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยเพียงฝ่ายเดียว การปกปิดข้อความจริงอันจะทำให้สัญญาประกันภัยเสียไปนั้น ในหลักกฎหมายอังกฤษมองทางด้านผู้รับประกันภัยว่ารับประกันภัยโดยหลงผิดในข้อความจริงหรือไม่ แม้การปกปิดข้อความจริงนั้นได้กระทำไปด้วยความสำคัญผิดหรือไม่มีเจตนาหลง สัญญาประกันภัยก็เสียไปได้

3. การวินิจฉัยว่าข้อความจริงนั้นเป็นสาระสำคัญหรือไม่นั้น ผู้เอาประกันภัยไม่ใช่ผู้วินิจฉัย จะเอาความคิดเห็นของผู้เอาประกันภัยเพียงคนเดียวมาเป็นหลักวินิจฉัยไม่ได้ แต่ต้องเอาความคิดเห็นของวิญญูชนในฐานะผู้เอาประกันภัยทั่วไปมาเป็นหลักวินิจฉัย โดยเขาเหล่านั้นเห็นว่าข้อความจริงนั้นเป็นข้อสาระสำคัญหรือไม่³⁰

2.3.3 กรมธรรม์ประกันภัย (Policy)

ตามหลักทั่วไปสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่กฎหมายไม่ได้กำหนดแบบของสัญญาไว้แต่อย่างใด และในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ก็มีได้บังคับว่าสัญญาประกันภัยจะต้องทำตามแบบอย่างใด เพียงแต่บัญญัติไว้ว่าถ้าไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือตัวแทนของฝ่ายนั้นแล้วจะฟ้องร้องให้บังคับคดีไม่ได้เท่านั้น ดังนั้นจึงเห็นได้ว่าสัญญาประกันภัยอาจทำได้ด้วยวาจา ถ้าหากคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงก็อาจฟ้องร้องให้ศาลบังคับได้ แต่เนื่องจากสัญญาดังกล่าวตกลงกันด้วยวาจาไม่มีการทำเป็นหนังสือก็อาจต้องนำพยานบุคคลเข้าสืบ ซึ่งเป็นเรื่องยุ่งยากและเป็นภาระไม่แน่นอน อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมในสังคมได้ และส่วนมากฝ่ายผู้เอาประกันภัยจะเป็นฝ่ายฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนหรือเงินที่เอาประกันภัยจากฝ่ายผู้รับประกันภัย ด้วยเหตุนี้กฎหมายจึงได้กำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยขึ้นและส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีข้อความถูกต้องตรงตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย และกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องลงลายมือชื่อของผู้รับประกันภัยและให้มีรายการที่จำเป็นตามที่กฎหมายกำหนดด้วย³¹ หากผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัยตามกำหนดเวลา ผู้รับประกันภัยอาจจะงดการคุ้มครองหรือยกเลิกการประกันภัยนั้นได้ โดยในกฎหมายอังกฤษผู้รับประกันภัยไม่ต้องออกกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยจนกว่าจะได้รับชำระเบี้ยประกันภัยหรือได้มีการเสนอจะชำระเบี้ยประกันภัย และนายหน้าประกันภัยมีสิทธิยึดหน่วงกรมธรรม์ประกันภัยไว้ โดยสามารถปฏิเสธที่จะส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยไว้ได้จนกว่าจะได้รับชำระเบี้ยประกันภัย

³⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย, หน้า 100-101.

³¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867

พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของประเทศอังกฤษ มาตรา 30(1) ได้บัญญัติในเชิงแนะนำรูปแบบของกรมธรรม์ประกันภัยไว้เท่านั้น ไม่ได้กำหนดว่ากรมธรรม์ประกันภัยจะต้องมีรูปแบบบังคับแบบใด³²

จากที่กล่าวมาข้างต้นทำให้เห็นได้ว่า สัญญาประกันภัยกับกรมธรรม์ประกันภัยมิใช่เอกสารอันเดียวกัน โดยสัญญาประกันภัยเป็นข้อตกลงระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยซึ่งเกิดเป็นสัญญาขึ้นต่อเมื่อมีคำเสนอและคำสนองของคู่สัญญาถูกต้องตรงกันและไม่จำเป็นต้องทำเป็นลายลักษณ์อักษร ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยเป็นแต่เพียงหลักฐานแห่งสัญญาประกันภัย (Evidence of Contract) ที่แสดงถึงขอบเขตของข้อตกลงในสัญญาประกันภัยและเงื่อนไขความคุ้มครองของสัญญาประกันภัยชนิดนั้น ๆ โดยเป็นเอกสารของผู้รับประกันภัยที่ได้ทำขึ้นเพราะเหตุที่ได้มีสัญญาประกันภัยต่อกันแล้ว และด้วยเหตุที่บทบัญญัติของกฎหมายส่วนใหญ่ที่เกี่ยวกับสัญญาประกันภัยนั้นมิใช่บทบัญญัติบังคับโดยเด็ดขาด แม้มกฎหมายจะกำหนดแนวทางว่ากรมธรรม์ประกันภัยควรมีข้อความระบุถึงรายการใดบ้าง แต่หากกรมธรรม์ประกันภัยฉบับใดมีรายการไม่ครบหรือมีมากเกินไปกว่าที่กฎหมายบัญญัติไว้ก็มิได้หมายความว่าเอกสารนั้นจะไม่ใช่กรมธรรม์ประกันภัยตามกฎหมาย นอกจากนี้กรมธรรม์ประกันภัยยังถือเป็นตราสารที่เป็นเอกสารก่อตั้งสิทธิและหน้าที่ระหว่างบุคคลด้วย (Document of Title) กล่าวคือ กรมธรรม์ประกันภัยเป็นเอกสารที่ลงลายมือชื่อผู้รับประกันภัยจึงเป็นหลักฐานที่ใช้ยืนยันผู้รับประกันภัยเพื่อฟ้องร้องบังคับคดี แต่จะใช้เป็นหลักฐานฟ้องร้องบังคับคดีแก่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้ เพราะผู้เอาประกันภัยมิได้ลงลายมือชื่อไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยด้วยนั่นเอง

ด้วยเหตุที่กรมธรรม์ประกันภัยเป็นเอกสารที่ฝ่ายผู้รับประกันภัยเป็นผู้ออก ซึ่งผู้รับประกันภัยดำเนินธุรกิจในรูปแบบของบริษัทโดยรับประกันภัยเป็นจำนวนมาก ดังนั้น ในทางปฏิบัติกรมธรรม์ประกันภัยที่ออกโดยผู้รับประกันภัยจึงมักเป็นแบบมาตรฐานที่มีรูปแบบและข้อความเหมือนกันหรือคล้ายคลึงกันและใช้บังคับกับการประกันภัยประเภทนั้น ๆ ได้โดยทั่วไป โดยกรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานที่มีอายุเก่าแก่ที่สุดในโลกคือ กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของลอยด์ ที่เรียกว่า S.G. Form อันย่อมาจาก Ship and Goods Form ซึ่งสามารถนำไปใช้เป็นกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและสินค้าได้ในฉบับเดียวกันหรือจะเอาประกันภัยแยกกันก็ได้ แต่ปัจจุบันนี้ได้เลิกใช้ไปแล้ว

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³² Section 30. Construction of terms in policy.-

- (1) A policy may be in the form in the First Schedule to this Act.
- (2)

2.3.4 การรับรอง (Warranties)

การรับรอง หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองต่อผู้รับประกันภัยในขณะขอเอาประกันภัยว่าเมื่อสัญญาประกันภัยได้ทำขึ้นแล้วผู้เอาประกันภัยจะต้องกระทำการอันใดอันหนึ่งหรือไม่กระทำการอันใดอันหนึ่งเพื่อประโยชน์ในการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย หรือจะให้การปฏิบัติตามข้อกำหนดใด โดยเฉพาะเพื่อการนั้นเป็นพิเศษ หรือรับรองว่าข้อเท็จจริงเป็นไปตามสภาพการณ์ที่กำหนดในสัญญาประกันภัย หรือไม่มีสภาพการณ์ดังที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย³³ และข้อรับรองที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้อาจกล่าวได้ว่าเป็นเงื่อนไขสำคัญที่ฝ่ายผู้รับประกันภัยยอมตกลงทำสัญญารับประกันภัย และต้องการแสดงเจตนากรมธรรม์ของฝ่ายตนว่าฝ่ายผู้เอาประกันภัยได้ให้คำมั่นสัญญาว่าข้อเท็จจริงจะต้องเป็นไปตามข้อรับรองที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด มิฉะนั้นผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบนับแต่วันที่ไม่ปฏิบัติตามข้อรับรองนั้น

ตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาตรา 33(1) ได้บัญญัติคำนิยามของคำรับรองไว้ว่า ในมาตราต่อไปนี้ที่เกี่ยวข้องกับคำรับรองต่าง ๆ คำรับรอง หมายถึง คำรับรองที่เป็นคำมั่น ซึ่งก็คือคำรับรองที่ผู้เอาประกันภัยรับว่าจะมีหรือไม่มีกรกระทำบางสิ่งบางอย่างโดยเฉพาะหรือรับว่าเงื่อนไขบางประการจะสำเร็จผลหรือโดยที่ผู้เอาประกันภัยได้ยืนยันหรือปฏิเสธถึงการมีอยู่ของสภาพข้อเท็จจริงโดยเฉพาะเจาะจงบางประการ³⁴

ลักษณะของคำรับรองในการประกันภัยทางทะเล ไม่ว่าจะ เป็นคำรับรองโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย จะเป็นสิ่งสำคัญเหมือนเป็นข้อกำหนดในสัญญา ดังนี้

1. คำรับรองไม่จำเป็นต้องเป็นสาระสำคัญของการเสี่ยงภัย
2. คำรับรองต้องสามารถปฏิบัติตามได้อย่างถูกต้อง
3. ไม่มีข้ออ้างใด ๆ สำหรับการฝ่าฝืนคำรับรอง

³³ มนู รักรัตนศิริกุล, "การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล" (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), หน้า 27.

³⁴ 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.

4. การฝ่าฝืนคำรับรองเป็นเรื่องที่ไม่อาจแก้ไขได้
5. ความสัมพันธ์กันระหว่างการฝ่าฝืนและความสูญหายไม่จำเป็นต้องพิสูจน์
6. การฝ่าฝืนคำรับรองทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดโดยอัตโนมัติ
7. การฝ่าฝืนคำรับรองสามารถถูกยกเลิกเพิกถอนได้³⁵

จากความหมายดังกล่าวทำให้เห็นได้ว่าคำรับรองในสัญญาประกันภัยทางทะเลมี 2 ประเภท คือ

1. คำรับรองที่เป็นคำมั่น (Promissory warranty) ได้แก่ กรณีที่ผู้เอาประกันภัยให้คำมั่นต่อผู้รับประกันภัยว่าจะกระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่งหรือไม่กระทำการสิ่งใดสิ่งหนึ่ง หรือจะให้มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขอย่างใดอย่างหนึ่ง
2. คำรับรองที่เป็นคำยืนยัน (Affirmative Warranty) ได้แก่ กรณีที่ผู้เอาประกันภัยยืนยันต่อผู้รับประกันภัยว่าสถานการณ์บางอย่างได้มีอยู่หรือไม่มีอยู่ เช่น การที่ผู้เอาประกันภัยรับรองว่าสินค้าที่เอาประกันภัยได้มีการทำเครื่องหมายอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ เป็นต้น

สำหรับคำรับรองที่เป็นคำยืนยันดังกล่าวข้างต้นนี้อาจใช้เป็นข้อกำหนดของสัญญาเพื่อมิให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดในความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากสาเหตุบางอย่าง เช่น ความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งสินค้า เป็นต้น อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันข้อกำหนดดังกล่าวมีอยู่แล้วในรูปของข้อยกเว้นความคุ้มครองโดยทั่วไป (General Exclusions) ในกรมธรรม์ประกันภัย³⁶

ในสัญญาประกันภัย สิทธิ หน้าที่ และความรับผิดระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยย่อมเป็นไปตามกฎหมายหรือข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัย โดยในการประกันภัยทั่วไปหากจะมีคำรับรองใดอันเป็นเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติ ก็จะต้องมีการระบุไว้โดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย เรียกว่า คำรับรองโดยชัดแจ้ง (Express Warranties) นอกจากนี้ในการประกันภัยทางทะเลจะมีหลักเกณฑ์เรื่องคำรับรองที่ไม่ต้องมีการระบุไว้โดยชัดแจ้ง แต่เป็นที่เข้าใจกันโดยทั่วไประหว่างคู่สัญญาว่าผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติ เรียกว่า คำรับรองโดยปริยาย (Implied Warranties) ดังนี้

³⁵ Hodges, *Law of Marine Insurance*, p. 95.

³⁶ D.M. Day and Bernardette Griffin, *The Law of International Trade*, 2nd ed. (London : Butterworths, 1993), pp. 127-128, อ้างถึงใน มนุ รักรัตนศิริกุล, "การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล" (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537), หน้า 28.

1. คำรับรองโดยชัดแจ้ง (Express Warranties)³⁷ เป็นคำรับรองที่เป็นลายลักษณ์อักษรระบุไว้โดยชัดแจ้งในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งมีความสำคัญต่อผู้รับประกันภัยเป็นอย่างยิ่ง เพราะเป็นเหตุผลที่สำคัญและเป็นพิเศษที่ตนยอมรับประกันภัยนั้นอาจจะขึ้นอยู่กับข้อเท็จจริงและสภาพการณ์บางอย่างเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยที่รับไว้และจะต้องแน่ใจว่าเป็นไปตามนั้นอย่างเคร่งครัด หากผิดไปจากที่กำหนดไว้แล้ว ก็จะไม่มีความเจตนาที่จะยอมรับเสี่ยงภัยเลย ดังนั้นคำรับรองจึงเป็นเครื่องป้องกันอย่างดีของฝ่ายผู้รับประกันภัยที่จะให้เป็นไปตามเจตนาของการรับประกันภัย คำรับรองที่ระบุเป็นลายลักษณ์อักษรในกรมธรรม์ประกันภัยโดยปกติจะขึ้นต้นด้วยคำว่า Warranted แล้วต่อด้วยการบรรยายข้อกำหนดที่วางไว้ให้ฝ่ายผู้เอาประกันภัยถือปฏิบัติตามหรือดูแลให้เป็นไปตามข้อกำหนด

2. คำรับรองโดยปริยาย (Implied Warranties) เป็นคำรับรองที่รู้แจ้งอยู่แล้วโดยไม่จำเป็นต้องระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเป็นลายลักษณ์อักษร และผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดจนถือเป็นจารีตประเพณีที่ถือปฏิบัติกันระหว่างคู่สัญญา หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรองโดยปริยายดังกล่าวอาจเป็นผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบตามกฎหมายได้ ซึ่งคำรับรองโดยปริยายมีทั้งหมด 3 ประการ คือ

1) คำรับรองว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness) คำรับรองนี้มีบทบัญญัติมาตรา 39 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906³⁸

³⁷ Section 35. Express warranties.-

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

³⁸ Section 39. Warranty of seaworthiness of ship.-

- (1) In a voyage policy there is an implied warranty that at the commencement of the voyage the ship shall be seaworthy for the purpose of the particular adventure insured.
- (2) Where the policy attaches while the ship is in port, there is also an implied warranty that she shall, at the commencement of the risk, be reasonably fit to encounter the ordinary perils of the port.

กำหนดให้ใช้เฉพาะกับกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยว (Voyage Policy) ไม่ว่าจะเป็นการประกันภัยรายเที่ยวประเภทใด ทั้งนี้เพราะในการประกันภัยแบบรายเที่ยว ผู้รับประกันภัยจะต้องพิจารณาถึงสภาพของเรือที่จะใช้ในแต่ละครั้งเป็นสำคัญด้วย ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยแบบระยะเวลา (Time Policy) ไม่ต้องนำหลัก Seaworthiness มาใช้เพราะเป็นสัญญาที่กำหนดระยะเวลายาวนาน และสำหรับการประกันภัยตัวเรือจะให้ความคุ้มครองไม่ว่าเรือจะอยู่ในระหว่างเดินทางกลางทะเล จอดอยู่ที่ท่า หรืออยู่ในระหว่างการซ่อมแซม ถ้าผู้เอาประกันภัยได้รู้อยู่แล้วว่าเรืออยู่ในสภาพไม่สามารถเดินทะเลได้และมีได้แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบหรือมิได้รับความยินยอมจากผู้รับประกันภัยก่อน ดังนี้ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้

คำว่า "เรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย" นี้ไม่มีมาตรฐานใดกำหนดไว้อย่างแน่ชัด ขึ้นอยู่กับกฎข้อบังคับของท่าเรือแต่ละแห่งที่เป็นเมืองท่าต้นทางของเรือลำนั้น แต่ความหมายโดยทั่วไปของ "Seaworthiness" หมายความว่าเรือสามารถที่จะเผชิญกับภัยทางทะเลในลักษณะปกติตามเส้นทางที่จะเดินทางไปและภายใต้น้ำหนักบรรทุกที่กำหนดไว้ เรือจะต้องมั่นคงแข็งแรงมีอุปกรณ์สำหรับการเดินทางพร้อมเพรียง สินค้าที่บรรทุกไปจะต้องเก็บไว้ในที่ที่เหมาะสมและผูกมัดมั่นคงพอที่จะเผชิญกับภัยที่จะเกิดขึ้นตามปกติได้ นอกจากนี้ยังต้องมีเสบียงอาหาร น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำ และสิ่งของจำเป็นอื่น ๆ ที่จะใช้ในการเดินทางและเพื่อความปลอดภัยของลูกเรือและผู้โดยสารตามกฎหมายการเดินทางเรือทะเลของประเทศต้นทางได้กำหนดไว้

คำรับรองโดยปริยายว่าเรืออยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยนี้จะต้องดำรงไว้โดยผู้เอาประกันภัยไม่สามารถปฏิเสธได้ว่าตนไม่ทราบหรือขาดสภาพพร้อมเดินทะเล ในทำนองเดียวกันการประกันภัยสินค้าที่บรรทุกไปในเรือที่ขาดลักษณะ Seaworthiness ผู้รับประกันภัย

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

ยอมปฏิเสธความรับผิดเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่เรือนั้นด้วย ฉะนั้นเพื่อป้องกันเจ้าของสินค้ามิให้ต้องได้รับความเสียหายเนื่องจากการดังกล่าวเพราะเรือที่ขนส่งสินค้าอาจเริ่มเดินทางจากประเทศอื่นซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่มีโอกาสทราบได้เลยว่าเรือนั้นมีสภาพพร้อมที่จะเดินทะเลได้หรือไม่ กรมธรรม์ประกันภัยบางฉบับจึงกำหนดข้อยกเว้นนี้ โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในทำนองว่าทั้งผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยยอมรับว่าเรือมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยแล้ว โดยไม่คำนึงว่าความจริงเรือจะมีสภาพดังกล่าวอยู่หรือไม่³⁹

2) เรือจะต้องเดินทางไปตามเส้นทางที่ใช้กันเป็นปกติ โดยไม่มีการเบี่ยงเบนเส้นทาง (Deviation) คำรับรองนี้กำหนดขึ้นเพื่อประโยชน์ของผู้รับประกันภัยในการพิจารณารับประกันภัยและกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย โดยกำหนดไว้ในมาตรา 46 ของพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906⁴⁰ ว่า ถ้าเรือได้เบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยโดยไม่มีข้ออ้างที่ชอบด้วยกฎหมายจะเป็นผลให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดตามสัญญาประกันภัยนับแต่เวลาที่มีการเบี่ยงเบนออกนอกเส้นทางไป ถึงแม้ว่าเรือนั้นจะได้เดินทางกลับมาสู่เส้นทางปกติแล้วก็ตาม ทั้งนี้เพราะถ้าเรือแล่นออกนอกเส้นทางปกติย่อมทำให้สภาพแห่งการเสี่ยงภัยเปลี่ยนแปลงไป แต่ถ้าเรือต้องออกนอกเส้นทางเพราะเหตุจำเป็นแล้ว ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยอยู่โดยจะยกการเบี่ยงเบนดังกล่าวมาเป็นข้ออ้างที่จะปฏิเสธความรับผิดไม่ได้

³⁹ ไชยยศ เหมะรัชตะ, คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 344.

⁴⁰ Section 46. Deviation.-

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

นอกจากนี้การที่เรือต้องเลื่อนกำหนดการเดินทางออกไปทำให้การเดินทางที่ถูกหน่วงเหนี่ยวไว้ต้องประสบกับการเปลี่ยนแปลงเกี่ยวกับสภาพของอากาศ เช่น มรสุมหรือความเย็นของอากาศ ทำให้มีความเสี่ยงภัยเพิ่มขึ้น หรือกรณีที่ไม่มีเส้นทางที่เคยใช้เป็นปกติแน่นอน เรือจะต้องเดินทางไปตามเส้นทางที่ปลอดภัยและเหมาะสมที่สุด โดยผู้รับประกันภัยไม่อาจยกเอาการที่ต้องออกนอกเส้นทางดังกล่าวมากล่าวอ้างเพื่อให้หลุดพ้นจากความรับผิดชอบได้⁴¹

3) ความเสี่ยงภัยทางทะเลจะต้องเป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมาย (Legality) คำรับรองโดยปริยายนี้กำหนดไว้ในมาตรา 41 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906⁴² โดยกำหนดให้การเสี่ยงภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้จะต้องเป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมาย และยังคงเป็นเช่นนั้นตลอดไป ตราบเท่าที่ผู้เอาประกันภัยยังสามารถควบคุมเรื่องนี้ไว้ได้ โดยถ้าการเสี่ยงภัยที่รับประกันภัยเป็นสิ่งที่ไม่ชอบด้วยกฎหมาย เช่น สินค้าหนีภาษี หรือการค้ากับชาติศัตรูยามสงคราม เป็นต้น กรมธรรม์ประกันภัยนั้นจะตกเป็นโมฆะ⁴³

2.3.5 การชดใช้ค่าเสียหาย (Indemnity)

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่อาศัยเหตุการณ์ในอนาคตอันไม่แน่นอนมาเป็นปัจจัยในการชำระหนี้ของฝ่ายผู้รับประกันภัย (Aleatory Contract)⁴⁴ กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ในกรณีที่เกิดวินาศภัยหากมีขึ้นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา มีลักษณะเป็นหนี้ต่างตอบแทนที่มีเงื่อนไขในอนาคตอันไม่แน่นอน จึงอาจกล่าวได้ว่าสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการเสี่ยงโชคชนิดหนึ่ง แต่เนื่องจากสัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาที่มีหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงเป็นข้อกำหนดมิให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยได้รับกำไรจากการเกิดวินาศภัยตามสัญญาอันอาจเป็นเหตุผลชักจูงให้มีการเกิดภัยโดยเจตนาเพื่อหวังจะได้รับผลประโยชน์จากวินาศภัยนั้นได้ (Moral Hazard) จึงถือได้ว่าหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเสียหายที่แท้จริงนี้ทำให้สัญญาประกันวินาศภัยแตกต่างจากการพนันชั้นต่อ⁴⁵

⁴¹ ไชยยศ เหมะรัชตะ, อ้างอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 345.

⁴² Section 41. Warranty of legality.-

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

⁴³ ไชยยศ เหมะรัชตะ, อ้างอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 345.

⁴⁴ หมายถึง สัญญาเสี่ยงโชค เป็นสัญญาที่ผลต่างตอบแทนของคู่สัญญาไม่เท่ากัน และเป็นสัญญาที่อาศัยเหตุการณ์ในอนาคตซึ่งไม่แน่นอน เช่น สัญญาการพนัน

⁴⁵ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย, หน้า 104.

ในปี ค.ศ. 1883 Lord Justice Brett ผู้พิพากษาของศาลอังกฤษในคดี *Castellain v Preston* (1883) 11 QBD 380 ได้วางหลักเกณฑ์ของการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงของสัญญาประกันภัยไว้อย่างชัดเจนว่า สัญญาประกันภัยตามที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลหรือกรมธรรม์ประกันอัคคีภัยเป็นสัญญาของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น และสัญญานี้หมายความว่าผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวน และจะไม่ได้รับเกินไปกว่าค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนในกรณีที่มีความสูญหายตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าคำพิพากษาของศาลในคดีนี้เป็นการวางหลักเกณฑ์อันสำคัญของสัญญาประกันภัยในระบบกฎหมาย Common Law ของอังกฤษมาจนถึงปัจจุบัน และยังมีผลถึงบรรดาประเทศต่าง ๆ ที่มีหลักกฎหมายประกันภัยใช้บังคับกันด้วย สำหรับประเทศไทยได้บัญญัติหลักเกณฑ์การชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงดังกล่าวไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 ว่า

“ผู้รับประกันภัยต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังจะกล่าวต่อไปนี้คือ

- (1) เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง
- (2)
- (3)

อันจำนวนวินาศภัยจริงนั้น ท่านให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาซึ่งเหตุวินาศภัยนั้นเกิดขึ้น”

ในการประกันวินาศภัยทั่วไป ผู้เอาประกันภัยจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายโดยการประเมินค่าเสียหายหลังจากที่เกิดความเสียหายแล้วหรือหาทรัพย์สินใหม่มาทดแทนให้ แต่สำหรับการประกันภัยทางทะเลแล้วจะมีความแตกต่างออกไป ทั้งนี้เพราะวัตถุที่เอาประกันภัยทางทะเลจะมีราคาไม่คงที่ โดยเกิดจากการเปลี่ยนแปลงค่าของเงิน ค่าขนส่ง ภาษีอากร และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ดังนั้นผู้รับประกันภัยจึงต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนแตกต่างออกไปแล้วแต่การตกลงกันในสัญญาประกันภัย ส่วนได้เสียที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยนำมาอ้างในการเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้น โดยปกติจะต้องมีในขณะที่ยังเข้าทำสัญญาและเมื่อความเสียหายเกิดขึ้น แต่สำหรับการประกันภัยทางทะเลจะมีข้อกำหนดที่ว่า “lost or not lost” ในมาตรา 6 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906⁴⁶ ซึ่งกำหนดว่า แม้ผู้เอาประกันภัยจะยัง

⁴⁶ Section 6. When interest must attach.-

- (1) The assured must be interested in the subject-matter insured at the time of the loss though he need not be interested when the insurance is effected:

Provided that where the subject-matter is insured “lost or not lost”, the assured may recover although he may not have acquired his interest

ไม่มีส่วนได้เสียในวันที่เข้าทำสัญญา แต่ถ้าจะมีส่วนได้เสียในขณะที่ยังถือเอาประกันภัยได้รับความเสียหาย ก็เป็นการเพียงพอจะเข้าทำสัญญาประกันภัยได้ และทำให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อความวินาศภัยที่เกิดขึ้นก่อนนั้นได้

สำหรับความเสียหายทางทะเลที่อาจเกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยได้นั้นมี 2 ประเภท คือ

1. ความเสียหายทั้งหมดหรือความเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยจนเป็นเหตุให้วัตถุที่เอาประกันภัยไม่สามารถนำมาใช้การได้อีกต่อไป หรือไม่สามารถทำให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้ ซึ่งอัตราเบี้ยประกันภัยประเภทนี้จะต่ำกว่าการประกันภัยแบบอื่น ๆ เพราะโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์แบบนี้มีน้อยมาก โดยความเสียหายทั้งหมดหรือความเสียหายโดยสิ้นเชิงแบ่งได้เป็น 2 ชนิด ดังนี้

1) ความเสียหายโดยสิ้นเชิงอย่างแท้จริง (Actual Total Loss) เป็นความเสียหายสิ้นเชิงที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยโดยแท้จริง โดยจะมีขึ้นในกรณีดังนี้

- ก) เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้ถูกทำลายเสียหายโดยสิ้นเชิง
- ข) เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยหมดสภาพการใช้ประโยชน์ของการเป็นสิ่งที่ได้เอาประกันภัยไว้
- ค) เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้สูญหายไปโดยไม่สามารถเอากลับคืนมาได้⁴⁷

2) ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง (Constructive Total Loss) เป็นความเสียหายที่จะเกิดขึ้นเมื่อวัตถุที่เอาประกันภัยได้เกิดการเสียหายขึ้น และค่าใช้จ่ายในการกู้วัตถุนั้นขึ้นจากทะเล หรือค่าซ่อมแซมหรือปรับปรุงให้วัตถุที่เอาประกันภัยดังกล่าวกลับมามีสภาพเดิมหรืออยู่ในสภาพที่จะใช้การได้นั้นมีสูงกว่ามูลค่าหลังจากซ่อมแซมปรับปรุงแล้วของวัตถุนั้น ในการเรียกร้องค่าเสียหายที่เสมือน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

until after the loss, unless at the time of effecting the contract of insurance the assured was aware of the loss, and the insurer was not.

- (2) Where the assured has no interest at the time of the loss, he cannot acquire interest by any act or election after he is aware of the loss.

⁴⁷ ราชบัณฑิตยสถาน, พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน, พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, 2540), หน้า 5.

เสียหายสิ้นเชิง ผู้เอาประกันภัยต้องบอกสละทั้งวัตถุที่เสียหายนั้นให้เป็นกรรมสิทธิ์ของผู้รับประกันภัย⁴⁸ แล้วจึงเรียกร้องค่าเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงได้

2. ความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) เป็นความเสียหายซึ่งไม่ใช่ความเสียหายสิ้นเชิง แต่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยเพียงบางส่วนเท่านั้น โดยความเสียหายบางส่วนแบ่งออกได้ดังนี้

1) ความเสียหายทั่วไป (General Average Loss - G.A.) เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นในขณะที่เรือกำลังประสมอันตราয়อยู่กลางทะเล เจ้าของสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือและเจ้าของเรือจะต้องเสียสละทรัพย์สินของตนเองบางส่วนเพื่อรักษาสภาพเรือให้พ้นจากอันตรายดังกล่าว เป็นการเสียสละเพื่อประโยชน์ของส่วนรวม ดังนั้นความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นแก่ผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินที่เสียสละนั้น เจ้าของเรือและเจ้าของสินค้าอื่น ๆ จะต้องร่วมกันรับผิดชอบตามส่วนของความเสียหายที่เกิดขึ้น

ความเสียหายที่ถือว่าเป็นความเสียหายทั่วไป เช่น

- การโยนสินค้าหรือเครื่องอุปกรณ์เรือทิ้งทะเล (Jettison) เพื่อให้เรือมีน้ำหนักเบาจนสามารถรักษาสินค้าและเรือต่อไปได้
 - ความเสียหายต่อเนื่อง (Consequential Loss) อันเกิดจากการโยนสินค้าลงทะเล สินค้าบางอย่างอาจถูกน้ำทะเลทำให้ได้รับความเสียหาย
 - สินค้าได้รับความเสียหายจากการผิมน้ำในขณะเพลิงไหม้ เพื่อระงับไฟที่จะลุกลามไปยังสินค้าอื่น ๆ เพื่อเป็นการรักษาทรัพย์สินส่วนรวม แต่ถ้าต้นเพลิงเกิดจากสินค้าที่บ่ห่อใด สินค้าที่บ่ห่อที่เสียไปนั้นจะไม่จัดเข้าในความเสียหายร่วมกัน
 - ความเสียหายที่เกิดแก่เครื่องจักรเรือหรือส่วนใดส่วนหนึ่งของเรือ อันเนื่องมาจากความพยายามที่จะทำให้เรือหลุดพ้นจากการเกยตื้น เพื่อรักษาผลประโยชน์ของส่วนรวม
 - สินค้าหรือเครื่องอุปกรณ์เรือได้ถูกนำไปทำเชื้อเพลิงเพื่อช่วยให้เรือซึ่งขาดแคลนเชื้อเพลิงสามารถเดินทางต่อไปได้
 - การขาดทุนค่าระวางบรรทุกสินค้า เนื่องจากการเสียสละทั้งสินค้า
 - ค่าจ้างดูดลากเรือเพื่อให้หลุดพ้นจากการเกยตื้น และค่าเช่าเรือลากจูง
- ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการขนของออกเพื่อให้เรือลอยลำ
- ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ที่จะต้องจ่ายในขณะลากจูงเพื่อซ่อมแซมเรือ ค่าขนสินค้าลงเพื่อซ่อมแซมเรือ เมื่อออกจากท่าลี้ภัย รวมทั้งค่าแรง ค่าเลี้ยงดูลูกเรือ ค่าจูงเรือ

⁴⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 50.

2) ความเสียหายบางส่วนเฉพาะราย (Particular Average) เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยเพียงบางส่วน ไม่ได้ทำให้วัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเสียหายทั้งหมดหรือโดยสิ้นเชิง โดยแบ่งออกได้ดังนี้

(1) Free of Particular Average (F.P.A.) เป็นเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยตกลงกับผู้รับประกันภัยว่าผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีเกิดความเสียหายกับสินค้าในส่วนของลูกค้าเอง และความเสียหายนั้นต้องเกิดขึ้นโดยตรงจากเรือที่เอาประกันภัยไว้ในกรณีเรือเกยตื้น (Stranded) เรือจม (Sunk) เรือไฟไหม้ (Burned) หรือเรือชนกัน (Collision) เป็นต้น

(2) With Particular Average (W.P.A.) หรือ With Average (W.A.) เป็นการให้ความคุ้มครองมากกว่า F.P.A. โดยผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองทั้งความเสียหายสิ้นเชิงและความเสียหายบางส่วนเฉพาะรายอันเกิดจากภัยต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

(3) All Risks เป็นการให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยต่าง ๆ นอกจากภัยที่ได้ระบุไว้เป็นข้อยกเว้นในกรมธรรม์ประกันภัยนั้น

2.3.6 การรับช่วงสิทธิ (Subrogation)

เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้วตามสัญญาประกันภัย ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยที่จะต้องปฏิบัติตามสัญญานั้น ผู้รับประกันภัยยังคงมีสิทธิตามสัญญาประกันภัยที่จะเข้ารับช่วงสิทธิเรียกร้องดังกล่าวจากผู้เอาประกันภัยไปเรียกร้องจากบุคคลภายนอก ผู้กระทำหรือก่อให้เกิดความเสียหายและต้องรับผิดชอบชดใช้ในความเสียหายที่เกิดขึ้น หลักการรับช่วงสิทธินี้ ผู้พิพากษาศาลอังกฤษได้นำมาจากระบบกฎหมายโรมัน (Roman Law) โดยเริ่มนำมาใช้ในราวศตวรรษที่ 18 และได้ปรับปรุงให้เหมาะสมจนเป็นที่ยอมรับนับถือกันอย่างกว้างขวางในกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษ โดย Lord Justice Brett ได้กล่าวไว้ในคำพิพากษาคดีระหว่าง Castellain v Preston ตอนหนึ่งว่า "การที่บุคคลหนึ่งได้ตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับอีกคนหนึ่งนั้น เขาชอบที่จะได้สิทธิทุกอย่างและทุกวิธีของบุคคลที่เขาได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปนั้นเพื่อป้องกันสิทธิของเขา หรือได้รับชดใช้เงินที่เขาได้จ่ายแทนไปก่อนสำหรับวินาศภัยนั้น และสามารถกล่าวได้ว่ากฎหมายให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยเข้าไปยืนในรองเท้าของผู้เอาประกันภัยเพื่อใช้สิทธิที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลต่อเนื่องจากการเกิดวินาศภัยนั้น"⁴⁹

⁴⁹ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย, หน้า 108.

หลักการรับช่วงสิทธินี้มีขึ้นเพื่อวัตถุประสงค์ในการป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าค่าเสียหายที่แท้จริง เนื่องจากผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ทั้งสองทาง กล่าวคือทั้งจากบุคคลภายนอกผู้กระทำละเมิดตามหลักความรับผิดชอบและจากผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัย ดังนั้น หลักการรับช่วงสิทธินี้จึงเป็นวิธีที่กำหนดขึ้นเพื่อยืนยันถึงความแน่นอนแก่ผู้เอาประกันภัยในการที่จะได้รับชดใช้ค่าเสียหายจากผู้รับประกันภัย ส่วนผู้รับประกันภัยก็จะเข้าสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลภายนอกผู้ทำละเมิดต่อไป พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ได้บัญญัติหลักการรับช่วงสิทธิไว้ในมาตรา 79⁵⁰ ว่า

(1) เมื่อใดผู้รับประกันภัยจ่ายเงินไปสำหรับการสูญเสียทั้งหมด ไม่ว่าจะเพื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ทั้งหมดหรือสำหรับส่วนใด ๆ ที่แยกออกได้ในกรณีที่เป็นสิ่งของ เมื่อเขาทำเช่นนี้แล้วเขาก็กลายเป็นผู้มีสิทธิที่จะรับเอาส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในบรรดาสิ่งที่ยังคงเหลืออยู่ของวัตถุนั้นที่ได้จ่ายเงินไปแล้ว และด้วยเหตุนี้เขาเป็นผู้รับช่วงซึ่งสิทธิและทางเยียวยาทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยในวัตถุนั้นหรือที่เกี่ยวกับวัตถุนั้น นับจากเวลาแห่งอุบัติเหตุอันทำให้เกิดการสูญเสีย

(2) ภายในบังคับของบทบัญญัติต่าง ๆ ข้างต้น ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยจ่ายสำหรับการสูญเสียบางส่วน เขาไม่ได้รับกรรมสิทธิในวัตถุที่เอาประกันภัยไว้หรือส่วนใด ๆ ของวัตถุนั้นที่อาจยังเหลืออยู่ แต่เมื่อเขาจ่ายไปแล้วเขาได้รับช่วงสิทธิและทางเยียวยาทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยในวัตถุที่เอา

⁵⁰ Section 79. Right of Subrogation.-

(1) Where the insurer pays for a total loss, either of the whole, or in the case of goods of any apportionable part, of the subject-matter insured, he thereupon becomes entitled to take over the interest of the assured in whatever may remain of the subject-matter so paid for, and he is thereby subrogated to all the rights and remedies of the assured in and in respect of that subject-matter as from the time of the casualty causing the loss.

(2) Subject to the foregoing provisions, where the insurer pays for a partial loss, he acquires no title to the subject-matter insured, or such part of it as may remain, but he is thereupon subrogated to all rights and remedies of the assured in and in respect of the subject-matter insured as from the time of the casualty causing the loss, in so far as the assured has been indemnified, according to this Act, by such payment for the loss.

ประกันภัยไว้และที่เกี่ยวกับวัตถุนั้น นับจากเวลาแห่งอุบัติเหตุที่ทำให้เกิดการสูญเสีย ทั้งนี้เพียงเท่าที่ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้ไปแล้วตามพระราชบัญญัตินี้ด้วยการจ่ายเงินดังกล่าวสำหรับการสูญเสียนั้น

2.4 ประเภทของการประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

1. การประกันภัยสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Insurance) ได้แก่ การที่ผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือมีส่วนได้เสียในสินค้านั้นเอาประกันภัยสินค้าซึ่งเป็นสิ่งทรมทรัพย์ที่บรรทุกอยู่บนเรือเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นจากภัยอันตรายทางทะเล โดยการประกันภัยสินค้าทางทะเลจะมีข้อกำหนดหลายแบบขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัยที่ประสงค์จะให้คุ้มครอง ดังนี้

1) Institute Cargo Clauses (A) ใช้สำหรับการประกันภัยประเภทที่ให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกประเภท โดยภัยที่คุ้มครองนั้นจะคุ้มครองการเสี่ยงภัยทุกชนิด เว้นแต่เฉพาะที่ระบุยกเว้นไว้โดยชัดแจ้ง และไม่มีข้อยกเว้น “การทำความเสียหายโดยเจตนาต่อทรัพย์สินเอาประกันโดยการกระทำที่ผิดกฎหมายของบุคคลใดก็ตาม” โดยใช้แทนกรมธรรม์ประกันภัยแบบ All Risks เดิม

2) Institute Cargo Clauses (B) ใช้สำหรับการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยบางประเภทตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย และภัยที่คุ้มครองจะเหมือนกับแบบ Institute Cargo Clauses (C) ทุกข้อ และเพิ่มภัยที่ให้ความคุ้มครองบางประเภท คือ แผ่นดินไหว การระเบิดของภูเขาไฟ ไฟผ่า การถูกน้ำซัดตกทะเล น้ำทะเล น้ำทะเลสาบ หรือแม่น้ำเข้ามาในระวางเรือ ยวดยานพาหนะ ตู้ลำเลียง ตู้ยก หรือสถานที่เก็บวางสินค้า การสูญเสียทั้งหีบห่อเพราะตกจากเรือหรือหล่นลงมาขณะบรรทุกหรือขนถ่ายจากเรือ โดยใช้แทนกรมธรรม์ประกันภัยแบบ “With Particular Average” หรือ “With Average” เดิม

3) Institute Cargo Clauses (C) ใช้สำหรับการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสี่ยงภัยบางประเภทคล้ายกับของ Institute Cargo Clauses (B) แต่ให้ความคุ้มครองในชนิดของภัยน้อยกว่า

2. การประกันภัยตัวเรือ (Marine Hull Insurance) ได้แก่ การประกันภัยเพื่อคุ้มครองภัยอันตรายที่อาจเกิดขึ้นกับตัวเรือรวมถึงเครื่องจักรของเรือด้วย โดยเจ้าของกรรมสิทธิ์หรือผู้มีส่วนได้เสียในตัวเรือเข้าทำสัญญาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสี่ยงภัยอันอาจเกิดขึ้นกับเรือได้ สำหรับการประกันภัยตัวเรือจะมีข้อกำหนดของกรมธรรม์หลายแบบขึ้นอยู่กับลักษณะของการเดินเรือเป็นสำคัญ สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 แบบได้ดังนี้

1) Institute Time Clauses - Hulls (ITCH) ใช้สำหรับการประกันภัยตัวเรือประเภทระยะเวลา โดยจะมีกำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของสัญญาประกันภัยไว้ด้วย

2) Institute Voyage Clauses - Hulls (IVCH) ใช้สำหรับการประกันภัยตัวเรือประเภทรายเที่ยว โดยเป็นการเอาประกันภัยเที่ยวการเดินทางเรือเที่ยวใดเที่ยวหนึ่งโดยเฉพาะเจาะจงเท่านั้น

3. การประกันภัยค่าระวางเรือ (Freight Insurance) ได้แก่ การประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากการไม่ได้รับค่าระวางเรือ ซึ่งเป็นไปในทำนองเดียวกันกับการประกันภัยตัวเรือ โดยจะแบ่งเป็นการประกันภัยแบบรายเที่ยวและการประกันภัยแบบระยะเวลา

1) Institute Time Clauses - Freight (ITCF) ใช้สำหรับการประกันภัยค่าระวางเรือประเภทระยะเวลา

2) Institute Voyage Clauses - Freight (IVCF) ใช้สำหรับการประกันภัยค่าระวางเรือประเภทรายเที่ยว

2.5 แนวคิดในการประกันภัยตัวเรือ

การดำเนินธุรกิจการค้าทางทะเลเกิดขึ้นมาเป็นเวลานานแล้ว โดยสิ่งที่ทำให้การดำเนินธุรกิจในสมัยนั้นประสบความสำเร็จเป็นอย่างมากคือพาหนะที่ใช้ในการเดินทางโดยทางน้ำ ซึ่งได้มีวิวัฒนาการมาโดยตลอด สิ่งอำนวยความสะดวกนั้นเป็นที่รู้จักกันในชื่อที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับประเภทของการนำไปใช้ แต่รู้จักกันในชื่อรวมว่า "เรือ"⁵¹ โดยแบ่งได้เป็นทั้งประเภทมีเครื่องจักรและไม่มีเครื่องจักร

⁵¹ ตัวเรือ (Hull) โดยคำจำกัดความแล้วคงหมายถึงโครงสร้างของเรือเพียงอย่างเดียว อาจจะทำด้วยไม้ เหล็ก หรือวัสดุอื่น ไม่มีอุปกรณ์ เครื่องจักร หรือเครื่องตกแต่ง แต่ในแง่ของการประกันภัยตัวเรือ (Hull Insurance) จะครอบคลุมมากกว่าโครงสร้างเปล่า ๆ ของเรือ ในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือจะระบุถึงทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอื่นนอกเหนือจากตัวเรือแล้วยังรวมถึงรอกสำหรับยกของ เครื่องติดตั้งสำหรับผู้โดยสาร อุปกรณ์พัสดุสัมภาระ เรือเล็ก กระสุน รวมถึงอาวุธและอื่น ๆ เครื่องเฟอร์นิเจอร์รวมถึงหม้อน้ำเล็ก (donkey boiler) เครื่องกว้าน บันจั้น พวงมาลัย และอื่น ๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของตัวเรือ ส่วนที่เป็นเครื่องจักรก็คือส่วนที่ให้พลังงานในการเดินเรือและให้แสงสว่าง ความร้อน และความเย็น ซึ่งได้แก่หม้อน้ำ เครื่องจักรใหญ่ เครื่องทำความเย็น เครื่องกำเนิดไฟฟ้า เครื่องจักรไฟฟ้า และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกัน

ในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือนั้น มูลค่าของตัวเรือและเครื่องจักรมักจะมีการระบุแยกออกจากกัน แต่ในบางครั้งก็อาจจะรวมเป็นจำนวนเดียวกัน กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือปกติจะไม่คุ้มครองถึงสินค้าที่อยู่บนเรือหรือทรัพย์สินส่วนตัวของผู้โดยสาร เจ้าหน้าที่ และลูกเรือ

กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมีการให้ความคุ้มครองในหลายลักษณะ โดยกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือที่ให้ความคุ้มครองเรือที่อยู่ในระหว่างการปฏิบัติงาน เรียกว่า กรมธรรม์เพื่อการเดินเรือ (Navigation Policies) กรมธรรม์ประกันภัยเหล่านี้ส่วนใหญ่จะให้ความคุ้มครองการเดินทางระหว่างท่าต่อท่าหรือคุ้มครองระยะเวลาที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบ Port Risk จะให้ความคุ้มครองถึงเรือที่จอดอยู่ในบริเวณท่าที่กำหนดไว้และไม่มีการเสี่ยงต่อภัยขณะเดินทาง และสำหรับกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบ Builders' Risk จะให้ความคุ้มครองเรือที่อยู่ในระหว่างการต่อเรือ

2.5.1 ลักษณะเบื้องต้นของการประกันภัยตัวเรือ

การประกันภัยตัวเรือมีวัตถุประสงค์ที่จะให้ความคุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นต่อโครงสร้างเรือ รวมทั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งของเรือ อันเนื่องมาจากภัยทางทะเลที่กำหนดในสัญญาประกันภัย และเนื่องจากการประกันภัยตัวเรือเป็นการประกันภัยทางทะเลประเภทหนึ่ง ดังนั้น การประกันภัยตัวเรือจึงต้องนำหลักการของการประกันภัยทางทะเลมาใช้บังคับด้วย ไม่ว่าจะ เป็นหลักการมีส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัย หลักสุจริตอย่างยิ่ง การรับรอง หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือหลักการรับช่วงสิทธิ เป็นต้น โดยขอบเขตความคุ้มครองของการประกันภัยตัวเรือส่วนมากมักจะ เป็นไปตามข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งจะเป็นแบบฟอร์มมาตรฐานของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอน

2.5.2 สัญญาประกันภัยตัวเรือ

สัญญาประกันภัยตัวเรือเป็นสัญญาที่ผู้มีส่วนได้เสียในตัวเรือได้เข้าทำกับผู้รับประกันภัยเพื่อให้ความคุ้มครองภัยอันอาจเกิดแก่ตัวเรือและเครื่องจักรที่ถือว่าเป็นเครื่องมือในการประกอบอาชีพของเจ้าของเรือ โดยสัญญาประกันภัยตัวเรือมีหลายประเภทด้วยกัน อาทิเช่น สัญญาประกันความเสี่ยงภัยของผู้ต่อเรือ (Builders' Risks Insurance) สัญญาประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลา (Time Hull Insurance) สัญญาประกันภัยตัวเรือแบบรายเที่ยว (Voyage Hull Insurance) สัญญาประกันภัยค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ (Disbursement Insurance) เป็นต้น แต่ในที่นี้จะได้กล่าวถึงเฉพาะสัญญาประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลา และสัญญาประกันภัยตัวเรือแบบรายเที่ยว

สัญญาประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาเป็นสัญญาประกันภัยที่มีกำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของการประกันภัยที่แน่นอน ซึ่งจะเริ่มคุ้มครองตามวันและเวลาที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย และจะสิ้นสุดความคุ้มครองโดยอัตโนมัติตามวันและเวลาที่กำหนดในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งปกติในทางปฏิบัติ มักกำหนดกันเป็นระยะเวลา 12 เดือน เว้นแต่กรณีที่เป็นข้อยกเว้นอันมีผลให้กำหนดเวลาสิ้นสุดของสัญญาต้องยื่นหรือขยายออกไป ส่วนสัญญาประกันภัยตัวเรือแบบรายเที่ยวเป็นสัญญาประกันภัยที่คุ้มครองถึงเที่ยวการเดินทางของเรือเที่ยวใดเที่ยวหนึ่งโดยเฉพาะ ซึ่งข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยทั้งสองประเภทจะมีความเหมือนกันเป็นส่วนใหญ่ มีเพียงบางข้อที่โดยสภาพของสัญญาแล้วไม่อาจใช้ร่วมกันได้ จึงได้มีการกำหนดไว้เป็นการเฉพาะเจาะจง โดยข้อกำหนดแต่ละข้อของกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือทั้งสองประเภทจะได้กล่าวถึงโดยละเอียดในบทที่ 3 ต่อไป

2.5.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องในสัญญาประกันภัยตัวเรือ

สัญญาประกันภัยตัวเรือเป็นสัญญาที่มีคู่สัญญาสองฝ่าย กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย แต่ในบางกรณีอาจทำสัญญาประกันภัยในรูปแบบของสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก ซึ่งในกรณีนี้จะมีบุคคลภายนอกเข้ามาเกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยตัวเรือด้วย ดังนั้น บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยตัวเรือ ได้แก่

1. ผู้เอาประกันภัย (The Assured) คือ บุคคลที่เอาการเสี่ยงภัยในทรัพย์สินของตน เช่น เรือและเครื่องจักรหรือความรับผิดชอบที่ตนจะต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอก ไปทำสัญญาประกันภัยกับบุคคลอีกคนหนึ่งเพื่อให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยของตน เช่น การที่เจ้าของกรรมสิทธิ์เรือนำเรือไปชนกับเรือลำอื่นหรือสิ่งอื่นอันนำมาซึ่งหน้าที่และความรับผิดชอบของตนในอันที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลผู้ได้รับความเสียหาย จึงเข้าทำสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยเพื่อให้ความคุ้มครองการเสี่ยงภัยของเรือตนว่าจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยนำเรือไปจัดหาหรือซ่อมแซมหรือชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลอื่นแทนผู้เอาประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยตกลงจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยสำหรับการให้ความคุ้มครองนี้

2. ผู้รับประกันภัย (The Insurer) คือ บุคคลที่ตกลงรับจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอันผู้รับประกันภัยให้ความคุ้มครอง หรือจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลอื่นแทนผู้เอาประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบที่ผู้เอาประกันภัยมีต่อบุคคลอื่น

ผู้รับประกันภัย (The Insurer) กับผู้พิจารณารับประกันภัย (The Underwriter) มิใช่บุคคลคนเดียวกัน ซึ่งคำทั้งสองอาจทำให้สับสนได้ว่าใครคือคู่สัญญาประกันภัย อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่าผู้รับประกันภัยคือบุคคลผู้เป็นคู่สัญญาประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยในสัญญาประกันภัย แต่สำหรับผู้พิจารณา

รับประกันภัยเป็นแต่เพียงบุคคลที่ผู้รับประกันภัยมอบหมายให้มีหน้าที่พิจารณาในการรับประกันภัยแทนผู้รับประกันภัยเท่านั้น มิใช่คู่สัญญาประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยแต่อย่างใด

ผู้รับประกันภัยมีอยู่ 2 ประเภท คือ ผู้รับประกันภัยที่ประกอบกิจการแสวงหากำไรในทางธุรกิจ กับผู้รับประกันภัยที่จัดตั้งขึ้นมาโดยมิได้แสวงหากำไรในทางธุรกิจ ซึ่งทั้งสองประเภทมีความแตกต่างกันดังนี้

1) ผู้รับประกันภัยที่ประกอบกิจการแสวงหากำไรในทางธุรกิจ ได้แก่ ผู้รับประกันภัยที่ประกอบกิจการรับประกันภัยโดยแสวงหากำไรจากเบี้ยประกันภัยที่ได้รับกับค่าใช้จ่ายและค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยต้องชดเช้ไปกรณีเกิดวินาศภัยที่ผู้รับประกันภัยได้ให้ความคุ้มครอง และเนื่องจากกิจการประกันภัยเป็นกิจการที่มีผลเกี่ยวเนื่องถึงความผาสุกของสาธารณชนและความมั่นคงของเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าเป็นกิจการที่มีผลเกี่ยวเนื่องถึงความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน รัฐจึงต้องเข้ามาควบคุมดูแลกิจการประกันภัยโดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อให้ผู้รับประกันภัยได้ดำเนินกิจการไปได้ด้วยดี มีหลักฐานในทางการเงินมั่นคง สามารถให้ความช่วยเหลือหรือจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ได้ตามจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้ และให้ผู้รับประกันภัยได้ปฏิบัติต่อผู้เอาประกันภัยด้วยความเป็นธรรม

สำหรับประเทศไทยมีการควบคุมธุรกิจประกันภัยโดยออกกฎหมายมาควบคุมตั้งแต่ปี พ.ศ. 2471 ดังปรากฏในอารัมภบทของพระราชบัญญัติควบคุมกิจการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัยและผาสุกแห่งสาธารณชน พ.ศ. 2471 ว่า “โดยที่ทรงพระราชดำริว่าพาณิชย์และอุตสาหกรรมของประเทศไทยได้พัฒนาการถึงซึ่งความจำเป็นที่จะต้องกำหนดการควบคุมกิจการค้าขายทั้งหลายอันกระทบถึงความปลอดภัยหรือผาสุกแห่งสาธารณชน เพื่อคุ้มครองรักษาสผลประโยชน์ของพลสกนิกรให้เป็นที่เรียบร้อยสืบไป” และต่อมาได้มีพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ออกมาใช้บังคับเพื่อควบคุมธุรกิจประกันภัยแทนตามลำดับ

2) ผู้รับประกันภัยที่จัดตั้งขึ้นมาโดยมิได้แสวงหากำไรในทางธุรกิจ ได้แก่ นิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นโดยมีสมาชิกรวมตัวกันเพื่อร่วมเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยจัดตั้งเป็นนิติบุคคลขึ้นมาเป็นคนกลางเพื่อทำหน้าที่ในการจัดการเรื่องการเงินจากสมาชิกรวมกันไว้แล้วดำเนินการให้มีการร่วมกันเฉลี่ยใช้ให้แก่สมาชิกที่ได้รับความเสียหาย ซึ่งปัจจุบันนี้ได้แก่ P&I Club⁵² เป็นสมาคมที่เจ้าของเรือได้ร่วมกันจัดตั้งขึ้นเพื่อให้ความคุ้มครองต่อสมาชิกของตนในกรณีที่ต้องมีความรับผิดชอบตามกฎหมาย โดยสมาคมดังกล่าวประกอบการโดยมิได้แสวงหาผลกำไรในทางธุรกิจ กล่าวคือ ถ้าสมาคมมีรายรับมากกว่ารายจ่าย

⁵² ย่อมาจาก Protection and Indemnity Club

สมาคมก็จะมีที่ดินเงินส่วนที่เกินให้แก่สมาชิกของตน ในทางกลับกันสมาชิกของสมาคมต้องร่วมกันเฉลี่ยเงินให้แก่สมาคมในกรณีที่รายรับไม่เพียงพอกับรายจ่าย ดังนั้น สมาชิกของสมาคมมิเป็นทั้งที่รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย ในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษก็ได้กล่าวไว้ถึงการประกันภัยในแบบนี้เช่นกันในมาตรา 85⁵³ แต่เรียกว่า Mutual Insurance ซึ่งก็คือการประกันภัยซึ่งกันและกันนั่นเอง

การประกันภัยแบบ Protection and Indemnity หรือ P&I มีการทำกันทั่วไปหลังปี ค.ศ. 1835 โดยคดี De Vaux v Salvador (III Eng. Rep.) 845 (K.B. 1836) ได้วางหลักไว้ว่าการโดนกันของเรือไม่ถือว่าเป็นภัยทางทะเล ดังนั้นจึงไม่ได้รับความคุ้มครองจากการประกันภัยตามกรรมประกันภัยแบบ S.G. Form ต่อมาผู้รับประกันภัยของลอยด์จึงได้พัฒนากรรมประกันภัยตัวเรือแบบมาตรฐานเพื่อให้คุ้มครองถึงภัยจากการโดนกันดังกล่าวในข้อกำหนดเรื่อง Collision Clause หรือที่เรียกว่า Running Down Clause แต่ปัจจุบันปรากฏอยู่ในข้อกำหนดเรื่องความรับผิด 3 ใน 4 ส่วนกรณีเรือโดนกันโดยผู้รับประกันภัยยังคงจำกัดความรับผิดไว้เพียง 3 ใน 4 ส่วนเท่านั้น⁵⁴ ส่วน P&I Club ได้ถูกจัดตั้งขึ้นมาเพื่อให้ความคุ้มครองความรับผิดอันเกิดจากเรือโดนกันสำหรับอีก 1 ใน 4 ส่วนที่เหลือ ต่อมา P&I Club ได้ขยายความคุ้มครองให้รวมถึงความรับผิดต่อบุคคลอื่นและการเสี่ยงภัยอื่น ๆ ที่กรรมกรรมประกันภัยตัวเรือไม่ให้ความคุ้มครองด้วย โดยในปัจจุบันนี้ P&I Club สามารถแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภทใหญ่ ๆ ดังนี้

⁵³ Section 85. Modification of Act in case of mutual insurance.-

- (1) Where two or more persons mutually agree to insure each other against marine losses there is said to be a mutual insurance.
- (2) The provisions of this Act relating to the premium do not apply to mutual insurance, but a guarantee, or such other arrangement as may be agreed upon, may be substituted for the premium.
- (3) The provisions of this Act, in so far as they may be modified by the agreement of the parties, may in the case of mutual insurance be modified by the terms of the policies issued by the association, or by the rules and regulations of the association.
- (4) Subject to the exceptions mentioned in this section, the provisions of this Act apply to a mutual insurance.

⁵⁴ ตระกูล พุ่มเสนาะ, P&I Club Protection and Indemnity Club ทางเลือกใหม่ของการประกันภัยทางทะเล, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : Bj. Plate Processor, 2540), หน้า 6.

- 1) P&I Club สำหรับเจ้าของเรือ (Owners P&I Club)
- 2) P&I Club สำหรับผู้เช่าเรือ (Charterers P&I Club) ไม่ว่าจะเป็นการเช่าเรือเปลือยเปล่า การเช่าเรือระยะเวลา หรือการเช่าเรือรายเที่ยว เนื่องจากผู้เช่าเรือต้องมีความรับผิดชอบต่อเจ้าของเรือในกรณีที่เกิดความเสียหาย ในขณะที่เดียวกันก็ต้องรับผิดชอบต่อเจ้าของสินค้าที่บรรจุอยู่ในเรือตามสัญญาประกัน
- 3) P&I Club สำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับการรับขนส่งสินค้าที่ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือ เช่น ผู้รับจัดการขนส่ง (Freight Forwarder) ผู้มีหน้าที่ขนส่งสินค้าลงเรือ (Stevedore) การท่าเรือ (Port Authority) เป็นต้น
- 4) P&I Club สำหรับบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการรับขนส่งสินค้า แต่ไม่เข้าข่ายตามข้อ 1) - 3) เช่น ตัวแทนเรือ (Agent) นายหน้าเช่าเรือ (Broker) บริษัทรับสำรวจสินค้าหรือเรือ (Surveyor) เป็นต้น

3. ผู้รับประโยชน์ (The Beneficiary) คือ บุคคลผู้ที่จะพึงได้รับความคุ้มครองหรือได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยในกรณีเกิดวินาศภัยขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยตามที่กรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครอง ผู้รับประโยชน์นี้อาจจะเป็นตัวผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้สัญญากับผู้รับประกันภัยเองหรืออาจจะเป็นบุคคลภายนอกก็ได้ เช่น ในการประกันภัยตัวเรือ เจ้าของกรรมสิทธิ์เรืออาจกำหนดให้ผู้เช่าเรือเป็นผู้ทำสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยในฐานะผู้เอาประกันภัย และตัวเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือเป็นผู้รับประโยชน์ กรณีหากเกิดวินาศภัยขึ้นกับเรือที่อยู่ระหว่างการเช่า ผู้รับประโยชน์จะเป็นผู้ได้รับความคุ้มครองหรือได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือในกรมธรรม์ประกันภัยอาจจะมีข้อกำหนดที่เรียกว่า Mortgage Clause ที่กำหนดให้สิทธิในการรับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยตกอยู่กับผู้รับจำนองก็ได้

จากที่กล่าวมาทำให้เห็นได้ว่า ผู้รับประโยชน์อาจมีใช้คู่สัญญากับผู้รับประกันภัย แต่เป็นบุคคลภายนอกที่ได้รับประโยชน์จากการทำสัญญาประกันภัยของผู้เอาประกันภัย จึงอาจกล่าวได้ว่า สัญญาประกันภัยที่ผู้รับประโยชน์มิใช่บุคคลเดียวกันกับผู้เอาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก ซึ่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยได้กำหนดหลักเกณฑ์ไว้ในมาตรา 374 ว่า

“ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำสัญญาตกลงว่าจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอกไซ้ ท่านว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิจะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้โดยตรงได้

ในกรณีดังกล่าวมาในวรรคต้นนั้น สิทธิของบุคคลภายนอกย่อมเกิดขึ้นตั้งแต่วเวลาที่แสดงเจตนาแก่ลูกหนี้ว่าจะถือเอาประโยชน์จากสัญญานั้น”

และเมื่อบุคคลภายนอกคือผู้รับประโยชน์ได้ปฏิบัติตามบทบัญญัติมาตรา 374

ดังกล่าวโดยแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยว่าจะเข้ารับเอาประโยชน์จากสัญญาประกันภัยแล้ว จะก่อให้เกิดสิทธิตามสัญญาประกันภัยแก่ผู้รับประโยชน์แล้ว โดยผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะเปลี่ยนแปลงแก้ไขหรือระงับสิทธิของผู้รับประโยชน์ไม่ได้ แต่ผู้รับประกันภัยอาจยกข้อต่อสู้อันเกิดจากสัญญาประกันภัยดังกล่าวมาต่อสู้กับผู้รับประโยชน์ได้

2.5.4 กรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ

จากที่กล่าวมาแล้วว่าสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่กฎหมายมิได้กำหนดแบบของสัญญาไว้โดยเฉพาะ เพียงแต่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จะต้องจัดทำเอกสารที่มีข้อความถูกต้องตรงตามสัญญาประกันภัยส่งมอบให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อให้ทราบว่สัญญาประกันภัยมีข้อกำหนดไว้อย่างไรบ้าง ซึ่งเอกสารดังกล่าวได้แก่กรรมธรรม์ประกันภัย นอกจากนี้กฎหมายยังไม่ได้กำหนดรูปแบบของกรรมธรรม์ประกันภัยไว้อีก เช่นเดียวกันว่าจะต้องมีรูปแบบอย่างไร เพียงแต่กำหนดเป็นแนวทางไว้ว่ากรรมธรรม์ประกันภัยจะต้องมีข้อความระบุถึงรายการใดบ้าง ในกรณีที่กรรมธรรม์ประกันภัยฉบับใดมีรายการไม่ครบหรือมีมากกว่าที่กฎหมายบัญญัติไว้ก็มิได้หมายความว่าเอกสารดังกล่าวนั้นไม่ใช่กรรมธรรม์ประกันภัยตามกฎหมาย โดยหลักการนี้ที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 และในพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ก็ได้บัญญัติเป็นเชิงแนะนำรูปแบบของกรรมธรรม์ประกันภัยไว้เท่านั้น มิได้กำหนดว่ากรรมธรรม์ประกันภัยจะต้องมีรูปแบบอย่างไร

สำหรับกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลมาตรฐานที่ใช้กันอย่างแพร่หลายทั่วโลกและใช้กันมานานเก่าแก่ที่สุด ได้แก่ กรรมธรรม์ประกันภัยของลอยด์แบบ S.G. Form ซึ่งสามารถใช้ได้ทั้งกับการประกันภัยตัวเรือและสินค้าในฉบับเดียวกัน ได้ถูกยกกว้างขึ้นในการประชุมใหญ่ของสมาชิกผู้รับประกันภัยทางทะเลของลอยด์ในปี 1779 และได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลายจนรัฐบาลอังกฤษอนุญาตให้ใช้กรรมธรรม์ S.G. Form เป็นกรรมธรรม์ประกันภัยแบบมาตรฐานของทางราชการ โดยกรรมธรรม์ประกันภัย S.G. Form นี้ใช้กันมาเป็นระยะเวลากว่า 200 ปี

ต่อมาเกิดแนวคิดที่ว่าข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัย S.G. Form ดังกล่าวถูกกำหนดขึ้นเพื่อผลประโยชน์ของฝ่ายผู้รับประกันภัยเป็นสำคัญ โดยไม่คำนึงถึงฝ่ายผู้เอาประกันภัยจะต้องเสียเปรียบอย่างไร ประกอบกับมีการโจมตีจากผู้ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเลว่า S.G. Form เป็นเอกสารโบราณและมีข้อความสลับซับซ้อนยากแก่การตีความ และถ้อยคำในกรรมธรรม์ S.G. Form ได้ใช้มาเป็นเวลานานโดยแทบไม่มีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงใด ๆ เลย จึงสร้างปัญหาแก่ผู้ใช้ทั่วไปเพราะผู้ที่จะสามารถทำความเข้าใจข้อกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ในกรรมธรรม์ประกันภัยจะต้องรู้หลักการตีความกรรมธรรม์ประกันภัย นอกจากนี้ยังต้องรู้หลักปฏิบัติการทำประกันภัยของอังกฤษ จารีตประเพณี ตัวยกกฎหมาย และการตีความของศาลอังกฤษ

มาเป็นบรรทัดฐาน⁵⁵ จึงเกิดแรงผลักดันจากประเทศผู้เสียเปรียบในการใช้ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัย S.G. Form ให้มีการแก้ไขข้อกำหนดกรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานดังกล่าว จนกระทั่งปี 1978 คณะกรรมการของสหประชาชาติว่าด้วยการค้าและการพัฒนา (United Nations Conference on Trade and Development : UNCTAD) ได้มีรายงานออกมาฉบับหนึ่ง เรื่อง "การประกันภัยทางทะเล แห่งมุมทางกฎหมายและทางเอกสารของสัญญาประกันภัยทางทะเล" อันนำมาซึ่งผลให้มีการประชุมเมื่อวันที่ 26 มิถุนายน ค.ศ. 1979 รายงานฉบับนี้ได้วิเคราะห์ประเด็นปัญหาต่าง ๆ ของสัญญาประกันภัยทางทะเลซึ่งครอบคลุมถึงการประกันภัยตัวเรือและสินค้าที่ใช้กันแพร่หลายทั่วโลก และได้วิจารณ์ในเชิงตำหนิถึงความสลับซับซ้อนของกรมธรรม์ประกันภัยที่ใช้อยู่ และที่สำคัญคือได้ชี้ให้เห็นว่าต้นตอของปัญหาความยุ่งยากมาจากระบบและวิธีปฏิบัติในการทำสัญญาประกันภัยของประเทศอังกฤษซึ่งเป็นประเทศที่กำหนดรูปแบบกรมธรรม์ประกันภัยและเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัย และได้แผ่อิทธิพลไปยังประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศโลกที่สามซึ่งอยู่ในฐานะเสียเปรียบอย่างที่สุด รายงานฉบับนี้ของ UNCTAD ได้เรียกร้องให้ประเทศต่าง ๆ ร่วมกันแก้ไขรูปแบบและถ้อยคำของกรมธรรม์ประกันภัยให้เรียบง่ายขึ้น โดยคำนึงถึงประโยชน์ของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมองในแง่ว่าเอกสารเหล่านี้จะต้องใช้ระหว่างบุคคลหลายฝ่ายที่มีได้อยู่ในประเทศเดียวกัน จึงควรร่วมกันจัดวางระเบียบกฎเกณฑ์การถือปฏิบัติให้เป็นมาตรฐานเดียวกันหมด แต่ตลาดผู้รับประกันภัยในประเทศอังกฤษยังไม่ยอมเปลี่ยนแปลงรูปแบบของกรมธรรม์ประกันภัยแบบ S.G. Form เพราะเหตุว่าถ้อยคำเกือบทุกคำใน S.G. Form ได้เคยผ่านการตีความจากศาลมาแล้ว ซึ่งในแง่ของผู้รับประกันภัยถือว่ากรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ได้บรรจุถ้อยคำที่ถึงแม้จะโบราณหรือหาความหมายไม่ได้ในปัจจุบัน แต่ก็ก็เป็นถ้อยคำที่มีความหมายชัดเจนแล้ว การแก้ไขหรือเปลี่ยนแปลงข้อความกรมธรรม์ประกันภัยใหม่จะต้องเสี่ยงต่อการตีความของศาล ซึ่งอาจหมายถึงความเสียหายจำนวนมหาศาลเพราะศาลอาจตีความโดยอาศัยถ้อยคำที่ใช้ใหม่ซึ่งไม่ตรงตามเจตนารมณ์ของผู้ร่างก็ได้

ในปี 1982 สถาบันประกันภัยของลอยด์และสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอนได้ร่วมกันร่าง Marine Policy ซึ่งเป็นกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่ขนส่งทางทะเลและประกันภัยตัวเรือออกมาใช้แทน S.G. Form โดยแยกออกต่างหากจากกันเป็นคนละฉบับ กล่าวคือ แยกออกเป็นกรมธรรม์ประกันภัยสินค้า กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ และกรมธรรม์ประกันภัยค่าระวาง แต่หลักการใหญ่ ๆ ยังคงยึดจารีตประเพณีและหลักปฏิบัติของการประกันภัยทางทะเลใน S.G. Form อยู่นั่นเอง เพียงแต่ตัดถ้อยคำที่พ้นสมัยออกไปและไม่มีข้อกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองในหน้าแรกของกรมธรรม์ประกันภัย แต่นำไปพิมพ์รวมไว้ในข้อกำหนดความคุ้มครองมาตรฐานชุดใหม่เพื่อนำไปแนบกับตัวกรมธรรม์ Marine Policy ซึ่งไม่มีความสมบูรณ์ในตัวเอง เว้นแต่จะประกอบเข้ากับข้อกำหนดความคุ้มครองมาตรฐานนั้น โดยข้อกำหนดความคุ้มครองมาตรฐานนี้เรียกว่า Institute Clauses ซึ่งถูกร่างขึ้นและปรับปรุงแก้ไขตลอดมาโดยคณะกรรมการวิชาการและเงื่อนไข

⁵⁵ โสภณ เดชเทวพร, "วิเคราะห์ร่างกรมธรรม์และข้อเงื่อนไขการประกันภัยขนส่งทางทะเลฉบับใหม่," (เอกสารโรเนียวเย็บเล่ม) หน้า 1.

ประกันภัย (Technical and Clauses Committee) ของสถาบันผู้รับประกันภัยแห่งลอนดอน โดยกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบระยะเวลาฉบับใหม่นี้เรียกว่า Institute Time Clauses - Hulls (ITCH) ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือแบบรายเที่ยวจะเรียกว่า Institute Voyage Clauses - Hulls (IVCH) โดยใช้กันมาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1983 และต่อมากรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือดังกล่าวได้รับการแก้ไขครั้งสุดท้ายเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 1995

2.5.5 วัตถุประสงค์เอาประกันภัย (subject matter-insured)

การประกันภัยทางทะเลจะมีวัตถุประสงค์เอาประกันภัยได้หลายประเภท โดยกำหนดไว้ในมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษซึ่งที่ได้กล่าวมาแล้ว ไม่ว่าจะเป็นตัวเรือ เครื่องจักร สัมภาระ สินค้าหรือสิ่งทวาริมทรัพย์อื่น ๆ ค่าระวางเรือ เป็นต้น แต่สำหรับการประกันภัยตัวเรือแล้ว วัตถุประสงค์เอาประกันภัยจะมีเฉพาะตัวเรือและเครื่องจักรเท่านั้น ไม่รวมถึงสินค้าหรือค่าระวางเรือด้วย เพราะการประกันภัยสินค้าก็จะใช้กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าโดยเฉพาะ เช่นเดียวกับค่าระวางเรือซึ่งก็จะมีกรมธรรม์ประกันภัยค่าระวางเรือเป็นการเฉพาะ

2.6 ผู้มีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยตัวเรือได้

ความมุ่งหมายของการประกันภัยตัวเรือก็เพื่อให้ความคุ้มครองแก่ตัวเรือและเครื่องจักรที่อาจต้องสูญหายหรือเสียหายเนื่องจากความเสี่ยงภัยในการเดินทะเล เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยซึ่งมีส่วนได้เสียในตัวเรือที่เอาประกันภัยขณะเกิดภัยได้กลับคืนสู่สถานะเดิมหรือได้รับการบรรเทาความเสียหายเหมือนก่อนเกิดภัยหรือให้ได้รับความเสียหายน้อยที่สุด ดังนั้นบุคคลที่มีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยตัวเรือได้ ได้แก่

1. เจ้าของเรือ (Owner) คือ บุคคลผู้เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในตัวเรือที่ใช้ในการเดินทะเล ถือเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงที่จะเอาประกันภัยตัวเรือได้ โดยมีสิทธิที่จะเอาประกันภัยตัวเรือได้เท่ากับราคาของตัวเรือนั้น รวมทั้งยังอาจเอาประกันภัยค่าเสียหายหรือค่าใช้จ่ายในการจัดเตรียมเรือเพื่อเดินทางและค่าระวางเรือที่ตนจะได้รับด้วย

นอกจากนี้เจ้าของเรือยังคงสามารถเอาประกันภัยเรือของตนเองได้แม้ว่าจะได้ให้เช่าเรือไป และตามเงื่อนไขของสัญญาเช่าดังกล่าว เจ้าของเรือมีสิทธิจะได้รับการชดเชยจากผู้เช่าเรือตามมูลค่าของเรือในกรณีที่เรือสูญหาย เจ้าของเรือก็ยังคงมีส่วนได้เสียในเรือลำนั้น เพราะเจ้าของเรือไม่ถูกผูกพันที่จะต้องไว้วางใจที่

จะได้รับการชดใช้จากผู้เช่าเรือหรือผู้รับประกันภัยของผู้เช่าเรือ โดยเจ้าของเรือสามารถเอาประกันภัยตัวเรือไว้กับผู้รับประกันภัยรายอื่นเพื่อประโยชน์ของตนเองได้⁶⁶

สำหรับกรณีที่เจ้าของเรือเป็นนิติบุคคล เจ้าของเรือดังกล่าวถือเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้ มิใช่ตัวผู้ถือหุ้นของนิติบุคคลดังกล่าว เพราะนิติบุคคลจะมีสถานะแยกต่างหากจากตัวผู้ถือหุ้น แม้หากเรือได้รับความเสียหายหรือได้รับผลกำไร ผู้ถือหุ้นจะได้รับผลกระทบด้วยก็ตาม

2. ผู้ครอบครองเรือ (Possessor) คือ บุคคลผู้ที่ได้รับมอบหมายจากเจ้าของเรือให้ควบคุมดูแลตัวเรือที่เอาประกันภัย ซึ่งอาจได้แก่ ผู้เช่าเรือ ผู้ยืมเรือ เป็นต้น โดยบุคคลเหล่านี้มีหน้าที่และความรับผิดชอบต่อความเสียหายของตัวเรือที่อยู่ในความรับผิดชอบของตน จึงอาจเอาประกันภัยตัวเรือที่อยู่ในความครอบครองได้

3. ผู้รับจำนองเรือ (Mortgagee) ในกรณีเรือที่เอาประกันภัยมีจำนองครอบอยู่ ผู้รับจำนองเรือดังกล่าวย่อมมีส่วนได้เสียในเรือดังกล่าวที่อาจเอาประกันภัยได้ตามจำนวนเงินที่จำนองอยู่ โดยผู้รับจำนองเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเรือที่เป็นหลักประกันในการชำระหนี้ประชาชน เพราะหากเรือสูญหายหรือเสียหายไป ผู้รับจำนองจะได้รับความเสียหายเนื่องจากขาดหลักประกันหรือหลักประกันมีมูลค่าลดน้อยลง ซึ่งในทางปฏิบัติอาจมีการทำสัญญาประกันภัยให้ความคุ้มครองแก่ผู้เป็นเจ้าของเรือและผู้รับจำนองเรือในฉบับเดียวกันได้ โดยให้ผู้เป็นเจ้าของเรือเป็นผู้เอาประกันภัยและผู้รับจำนองเรือเป็นผู้รับประโยชน์

4. ผู้ต่อเรือ (Builder) ในกรณีที่มีผู้ต้องการเรือ ซึ่งอาจจะต้องการต่อเรือใหม่ หรือดัดแปลงเรือเก่า หรือปรับปรุงเรือ เจ้าของเรือหรือผู้สั่งเรือจะติดต่อผู้รับต่อเรือ และทำสัญญาต่อเรือ โดยผู้รับต่อเรือตกลงที่จะรับประกอบและส่งมอบเรือให้เป็นที่เรียบร้อย ในขณะที่ผู้สั่งเรือตกลงที่จะจ่ายเงินค่าเรือ เมื่อผู้ต่อเรือเริ่มลงมือทำการต่อเรือจนถึงการส่งมอบเรือ ย่อมต้องเสี่ยงต่อภัยที่จะเกิดขึ้นกับเรือ ไม่ว่าจะเป็นภัยบนบก เช่น ไฟไหม้ น้ำท่วม การพลิกคว่ำ หรือภัยในน้ำ เช่น การจม การเกยตื้น การชนกัน อันอาจเป็นเหตุให้ผู้ต่อเรือได้รับความเสียหายจากภัยดังกล่าว ดังนั้น ผู้ต่อเรือจึงมีส่วนได้เสียในตัวเรือที่ตนทำการต่ออยู่ จึงสามารถทำสัญญาประกันภัยได้

5. ผู้ให้ลีสซิ่ง (Leasing) ลีสซิ่งเป็นข้อตกลงระหว่างผู้ให้เช่าและผู้เช่าเพื่อการเช่าทรัพย์สิน โดยผู้เช่าจะเป็นผู้เลือกทรัพย์สินและผู้ผลิตหรือผู้จำหน่ายเอง ส่วนผู้ให้เช่าจะเป็นผู้ชำระราคาและเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินดังกล่าว ในขณะที่ผู้เช่ามีสิทธิที่จะครอบครองและใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินด้วยการชำระค่าเช่าตามระยะเวลาที่ตกลงกัน เมื่อสิ้นสุดสัญญาผู้เช่ามีสิทธิเลือกที่จะขอซื้อทรัพย์สินที่เช่าเป็นกรรมสิทธิ์ของตน หรือทำสัญญาเช่าต่อ หรือส่งมอบทรัพย์สินคืนแก่ผู้ให้เช่าก็ได้ตามแต่จะตกลงกัน ดังนั้น ผู้ให้ลีสซิ่งเรือ

⁶⁶ ไผ่พิชิต เอกจริยกร, "ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในสัญญาประกันภัยทางทะเล," : 95.

ซึ่งอยู่ในฐานะเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือในขณะที่ทำสัญญาให้ลีสซิงจึงอยู่ในฐานะเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงซึ่งสามารถอาจเอาประกันภัยตัวเรือดังกล่าวได้

6. ผู้ให้กู้ยืมเงินหรือเจ้าหนี้ (Lender of Money) โดยปกติเจ้าหนี้หรือผู้ให้กู้ยืมเงินไม่ถือว่าเป็นส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยอันอาจเอาประกันภัยได้ แต่ผู้ให้กู้ยืมเงินโดยมีตัวเรือเป็นหลักประกันตามสัญญา Bottomry ซึ่งเป็นสัญญาที่เจ้าของเรือได้ขอกู้เงินจากนายทุนโดยนำตัวเรือมาเป็นหลักประกันเงินกู้ และมีข้อตกลงที่จะชำระหนี้ให้กับนายทุนเงินกู้หากเรือสามารถกลับถึงท่าได้โดยปลอดภัย ดังนั้น ผู้ให้กู้ยืมเงินตามสัญญา Bottomry จึงถือว่าเป็นส่วนได้เสียในตัวเรือที่อาจเอาประกันภัยได้

7. ผู้รักษาผลประโยชน์ของเจ้าหนี้ (Creditor) เจ้าของเรือที่เป็นลูกหนี้ อาจตกเป็นบุคคลล้มละลายได้ ในกรณีเช่นนี้เจ้าพนักงานพิทักษ์ทรัพย์ของลูกหนี้ที่ได้รับการแต่งตั้งให้รวบรวมและดูแลทรัพย์สินของลูกหนี้นิยมมีส่วนได้เสียในเรือที่อาจทำประกันภัยได้ โดยทำในนามของลูกหนี้

8. ตัวแทนของผู้มีส่วนได้เสีย (Agent) ตามปกติตัวแทนถือว่าไม่มีส่วนได้เสียใด ๆ ในตัวเรือที่จะเอาประกันภัยได้ แต่ตัวแทนที่เข้าทำสัญญาประกันภัยตัวเรือในนามของตัวการผู้มีส่วนได้เสียก็ถือได้ว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่จะเอาประกันภัยได้ แต่ต้องระบุว่าทำการแทนตัวการตามอำนาจที่ได้รับมอบไว้ หากไม่ระบุว่ากระทำการแทนตัวการแล้ว ก็ถือว่าไม่มีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยตัวเรือได้

9. ผู้ทรงสิทธิยึดหน่วง (Lien Holder) บุคคลที่มีสิทธิยึดหน่วงเหนือตัวเรือ เช่น ผู้ทำการซ่อมแซมเรือก็มีสิทธิยึดหน่วงเรือเพื่อค่าซ่อมแซมเรือ ถือว่ามีส่วนได้เสียในการเอาประกันภัยตัวเรือได้ หรือกรณีการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ผู้เข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลก็มีสิทธิยึดหน่วงเรือที่ตนเข้าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลได้ จึงมีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยได้⁵⁷

10. ผู้รับประกันภัย (Insurer) ผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยตัวเรือที่ต้องเสี่ยงภัยจากการรับประกันภัยตัวเรือ ก็ถือว่าเป็นผู้มีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยการเสี่ยงภัยของตนต่อไปยังผู้รับประกันภัยต่อได้ ซึ่งในทางปฏิบัติกรมธรรม์ประกันภัยต่อ (Reinsurance policy) จะมีการกำหนดเงื่อนไขในการรับประกันภัยต่อให้อยู่ภายใต้เงื่อนไขและข้อตกลงเช่นกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรกและจะมีการชดใช้ให้ดังเช่นที่จะมีการชดใช้ตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับแรก⁵⁸

⁵⁷ เรื่องเดียวกัน, หน้า 99.

⁵⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 97.