

## บทที่ 2

### พัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล

#### วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเล

การประกันภัยทางทะเลถือได้ว่าเป็นรูปแบบของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เก่าแก่ที่สุดชนิดหนึ่งเท่าที่มีหลักฐานบันทึกไว้<sup>1</sup> แต่การประกันภัยทางทะเลจะเกิดขึ้นเมื่อใด หรือเกิดขึ้นครั้งแรก ณ ที่ใดนั้นไม่สามารถจะระบุได้อย่างแน่นอน แต่ก็เป็นที่ยอมรับกันว่าได้เกิดและมีขึ้นมาแล้วนับพันปีแม้ว่าอาจจะมีแนวคิดและหลักปฏิบัติที่แตกต่างไปจากในปัจจุบันอยู่บ้าง แต่หลักการประกันภัยในปัจจุบันนี้ก็พัฒนามาจากวิธีการที่ช้กันในอดีต ดังจะได้ศึกษาต่อไปนี้

#### 1. วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลสมัยโบราณ

การประกันภัยทางทะเลสมัยโบราณอันเป็นที่มาของการประกันภัยทางทะเลในสมัยปัจจุบันนั้น แรกเริ่มเดิมทีมีลักษณะเป็นการแสวงหาหลักประกันความคุ้มครอง หรือวิธีการป้องกันภัยอันจะเกิดแก่ทรัพย์สินอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติ และโจรสลัด เพื่อเป็นหลักประกันแก่ผู้ที่อยู่ในภาวะต้องเสี่ยงภัยว่าเขาจะได้รับการชดเชยค่าเสียหาย หรือได้รับสิ่งที่เขาต้องการหากเกิดเหตุการณ์หรือเกิดมีภัยขึ้นตามที่คาดตกลงกันไว้

---

<sup>1</sup>William D. Winter, Marine Insurance Its principle and practice (New York : McGraw-Hill Book Company, 1952), p.1.



แนวคิดและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลนั้นสามารถสืบค้นย้อนหลังไปได้ไม่น้อยกว่า 3,000 ปีก่อนคริสตกาล โดยเริ่มต้นจากชาวบาบิโลเนียน ซึ่งอาศัยอยู่บริเวณที่ราบลุ่มแม่น้ำไทกริสและยูเฟรติสตอนล่างติดกับอ่าวเปอร์เซีย ซึ่งมีอาชีพการค้าและอุตสาหกรรมได้ทำสัญญาให้บุคคลอื่นไปทำการค้าขายแทนตนโดยเรียกบุคคลเหล่านี้ว่า "พ่อค้าเร่" (Travelling Saleman) ในการทำสัญญาดังกล่าวพ่อค้าเร่เหล่านี้จะต้องมอบทรัพย์สินตลอดจนภรรยาและบุตรไว้กับเจ้าของสินค้า เพื่อเป็นหลักประกันภัยว่าจะไม่คดโกง และเมื่อค้าขายกลับมาแล้วจะต้องนำเงินที่ได้ส่งคืนให้กับเจ้าของสินค้า ซึ่งในการค้าขายบางครั้งสินค้าที่พ่อค้าเร่นำไปขายถูกโจรผู้ร้ายแย่งชิงไป ทำให้พ่อค้าเร่ต้องสูญเสียทรัพย์สินและถูกยึดภรรยาและบุตรไปเป็นทาส ดังนั้นพวกพ่อค้าเร่เหล่านี้จึงนำระบบการมอบทรัพย์สิน บุตร และภรรยาไว้เป็นหลักประกัน โดยมีข้อตกลงเพิ่มเติมว่า หากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้าที่นำไปขายมิได้เกิดจากความผิดหรือความประมาทของเขาแล้ว เขาจะไม่ต้องรับภาระในหนี้สินต่าง ๆ แนวคิดและหลักปฏิบัติดังที่กล่าวมานี้มีลักษณะ เป็นการแสวงหาหลักประกันความคุ้มครองการเสี่ยงภัยอันเป็นแนวคิดเกี่ยวกับการประกันภัยในระยะแรก<sup>2</sup>

แนวคิดดังกล่าวข้างต้นนี้ได้แพร่หลายไปยังกลุ่มชนอื่น ๆ อาทิเช่น ชาวโรมันเขียนในสมัยนั้น ทั้งยังปรากฏหลักฐานอยู่ในประมวลกฎหมายฮัมมูราบี (Code of Hammurabi) เมื่อประมาณ 2,250 ปีก่อนคริสตกาลอีกด้วย<sup>3</sup>

ต่อมาชาวกรีกได้นำเอาแนวคิดและหลักปฏิบัติของชาวบาบิโลเนียน และชาวโรมันเขียนมาพัฒนาเป็นสัญญากู้ยืมเงินทางทะเลที่เรียกว่า สัญญาบอตทอมรี (Bottomry) กล่าวคือ เมื่อเจ้าของเรือต้องการจะไปขนส่งสินค้าจากต่างเมือง

<sup>2</sup>มานพ นาคทัต, เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 2 หน่วย ที่ 9-15 (กรุงเทพฯ : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ประชาสัมพันธ์พาณิชย์, 2528), หน้า 537.

<sup>3</sup>Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance (London : Witherby & Co, Ltd, 1970), P.5.



แต่ไม่มีเงินทุนเพียงพอที่จะขอกู้เงินจากนายทุนเงินกู้ ropy ใช้ตัวเรือเป็นประกัน โดยมีข้อตกลงว่า หากเรือไม่สามารถกลับถึงท่าได้โดยปลอดภัย ผู้ให้กู้จะไม่เรียก ร้องเงินคืนจากเจ้าของเรือ แต่ถ้าเรือกลับมาถึงโดยปลอดภัย ผู้ให้กู้ก็จะได้รับ ชำระหนี้คืน ในบางกรณีผู้กู้ได้นำเอาสินค้าเป็นหลักประกันเงินกู้ ซึ่งในกรณีดังกล่าว จะเรียกสัญญากู้เงินประเภทนี้ว่า เรสปอนเดนเทีย (Respondentia)<sup>4</sup>

สำหรับในแถบเอเชีย นั้น ปรากฏหลักฐานแนวคิดเรื่องการประกัน ภัยในกลุ่มของพ่อค้าชาวจีนเมื่อประมาณ 3,000 ปีก่อนคริสต์กาล ซึ่งเดินเรืออยู่ ในแม่น้ำแยงซีเกียง ropy เขาจะแบ่งสินค้าของแต่ละคนใส่ลงในเรือหลาย ๆ ลำ เพื่อว่าหากมีเรือลำใดล่มลง ความเสียหายที่ได้รับในส่วนของเขา ก็จะมีไม่มาก ซึ่งหลักปฏิบัติของชาวจีนโบราณดังกล่าวมานี้ก็คือหลักกระจายการเสี่ยงภัยอันเป็น หลักการสำคัญของการประกันภัยทางทะเลในปัจจุบันเอง<sup>5</sup>

หลักปฏิบัติของการประกันภัยทางทะเลซึ่งมีลักษณะ เช่นสัญญาประกัน ภัยทางทะเลในปัจจุบันนั้นเกิดขึ้นครั้งแรกที่เมืองพาเลอโรม (Palermo) ropy ได้มี การทำสัญญาประกันภัยข้าวสาลีซึ่งขนส่งจากซิซิลีไปยังตุนิส ropy ออกเป็นกรรมธรรม์ ประกันภัยลงวันที่ 13 มีนาคม ค.ศ. 1350 และต่อมาได้แพร่หลายและใช้กันทั่วไป ในหมู่พ่อค้าชาวเจนัว<sup>6</sup>

การเติบโตของธุรกิจการประกันภัยทางทะเลส่งผลให้เมืองต่างๆ ที่มีธุรกิจการประกันภัยทางทะเลออกกฎหมายมาควบคุมการประกอบธุรกิจดังกล่าว แต่บทบัญญัติของกฎหมายที่ถือได้ว่าเป็นการประมวลบทบัญญัติในเรื่องของการ ประกันภัยไว้ด้วยกัน และมีเนื้อหาครอบคลุมกว้างขวางฉบับแรกก็คือ บทบัญญัติซึ่ง ออก ณ เมืองบาเซิลจำนวน 5 ฉบับ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1435-ค.ศ. 1484 และ

<sup>4</sup>มานพ นาคทัต เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 2 หน่วยที่ 9-15, หน้า 538.

<sup>5</sup>เรื่องเดียวกัน, หน้า 540.

<sup>6</sup>Harold E. Raynes, A History of British Insurance (London : Sir Isaac pitman & Sons Ltd, 2nd ed. 1964), p.10.



กฎหมายฉบับปี ค.ศ.1484 นี้เองที่มีอิทธิพลอย่างมากต่อกฎหมายประกันภัยทางทะเลในยุโรปทั้งหมด เนื่องจากมีการพิมพ์และเผยแพร่ไปพร้อมกับหนังสือชื่อ Consolato del Mare ซึ่งเป็นหนังสืออีกเล่มหนึ่งซึ่งมีอิทธิพลต่อกฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศต่าง ๆ ของยุโรปเช่นเดียวกัน<sup>7</sup>

ต่อมาในปี ค.ศ.1523 เมืองฟลอเรนซ์ได้ออกกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นโดยได้แนบกรมธรรม์จำนวน 2 แบบไว้ท้ายกฎหมายที่ออกนั้นด้วย ซึ่งปรากฏว่ากรมธรรม์ S.G. Policy ของสถาบันลอยด์มีข้อความและข้อคุ้มครองการเสี่ยงภัยหลายชนิด ซึ่งเหมือนกันกับกรมธรรม์ของเมืองฟลอเรนซ์ดังกล่าว<sup>8</sup>

ในยุคนั้นที่กิจการประกันภัยทางทะเลรุ่งเรืองในงานหมู่พ่อค้าชาวเมืองฟลอเรนซ์และเจนัว หรือที่เรียกกันว่า พ่อค้าชาวลอมบาร์ดนั้น วนดินแดนภาคเหนือของประเทศเยอรมันบริเวณเมืองที่เป็นศูนย์การค้าสำคัญ คือ บริเมน แฮมเบิร์ก และลิวเบค (Lubeck) ซึ่งรวมตัวกันเป็นสมาคมการค้า ซึ่งเรียกว่า สันนิบาตฮันเซียติก (the Hanseatic League) ก็ได้รับเอาแนวคิดและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลจากพ่อค้าชาวลอมบาร์ด และแถบทะเลเมดิเตอร์เรเนียนไปใช้ด้วยเช่นกัน ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่า จุดกำเนิดที่แท้จริงของการประกันภัยทางทะเลดัง เช่นที่ปฏิบัติกันอยู่ในปัจจุบันนี้มีจุดเริ่มต้นที่อิตาลี และหลักปฏิบัติที่เป็นระเบียบแบบแผนและระบบเบี้ยประกันภัยก็มีส่วนสำคัญที่เกิดจากพ่อค้าชาวลอมบาร์ด โดยเฉพาะอย่างยิ่งที่เมืองฟลอเรนซ์<sup>9</sup>

<sup>7</sup> Sir William Holdsworth, A History of English Vol. III (London : Matthew & Co. Ltd Sweet and Maxwell 1937), PP.281-282.

<sup>8</sup> Harold E. Raynes, A History of British Insurance, P.15.

<sup>9</sup> Victor Dover, A Handbook to Marine Insurance, P.8.



## 2. วิวัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลสมัยใหม่

อาจกล่าวได้ว่าการประกันภัยทางทะเลได้พัฒนาขึ้นเป็นระบบ และมีระเบียบแบบแผนซึ่งมีลักษณะเป็นการประกันภัยโดยแท้จริงตั้งแต่คริสต์ศตวรรษที่ 15 ภายหลังจากที่มีการออกกฤษฎีกา ณ เมืองบาเซโรนาเป็นต้นมา ในช่วงปลายศตวรรษที่ 16 ถึงต้นศตวรรษที่ 17 มีผลงานน่าสนใจอยู่เรื่องหนึ่งคือ หนังสือเรื่อง *Guidon de la Mer* พิมพ์ที่เมือง Rouen ประเทศฝรั่งเศส โดยเนื้อหาเป็นการรวบรวมกฎหมายและเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่ประเพณีปฏิบัติกันอยู่ในสมัยนั้น<sup>10</sup> หนังสือดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าขณะนั้นกิจการประกันภัยทางทะเลได้แพร่หลายทั่วไปทั้งในทวีปยุโรป และประเทศอังกฤษแล้ว

การประกันภัยทางทะเลได้เจริญรุ่งเรืองและพัฒนาจนถึงขีดสุด ณ ประเทศอังกฤษ ตั้งแต่ศตวรรษที่ 17 เป็นต้นมา ทั้งนี้เป็นผลสืบเนื่องมาจากอิทธิพลของพ่อค้าชาวฮันซาแห่งสันนิบาตฮันเซียติกซึ่งอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานและค้าขายในประเทศอังกฤษ บริเวณ Steelyard ของกรุงลอนดอน ส่วนอิทธิพลอีกทางหนึ่งนั้นเกิดจากพ่อค้าชาวลอมบาร์ดซึ่งเริ่มอพยพเข้ามายังประเทศอังกฤษตั้งแต่กลางศตวรรษที่ 13 เป็นต้นมา ทำให้พ่อค้าชาวอังกฤษได้เรียนรู้แนวคิดและหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลจากพ่อค้าทั้งสองกลุ่มดังกล่าว จนมีผู้กล่าวว่า การประกันภัยทางทะเลได้ถูกนำเข้าสู่ประเทศอังกฤษโดยพ่อค้าชาวฮันซา และทำให้สมบูรณ์โดยพ่อค้าชาวลอมบาร์ด<sup>11</sup> โดยมีสถาบันลอยด์ (Lloyd's of London) ซึ่งเป็นสถาบันผู้รับประกันภัยที่ยิ่งใหญ่ที่สุดของโลก ซึ่งดำเนินธุรกิจรับประกันภัยติดต่อกันมานานกว่าสองศตวรรษ ตั้งแต่ปลายศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมาเป็นตัวกระตุ้นและส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบการประกันภัยทางทะเล โดยการนำกรรมธรรม์ S.G. Form (Ship & Good Form) ซึ่งได้รับอิทธิพลจากกรรมธรรม์ซึ่งออกที่เมืองฟลอเรนซ์ในศตวรรษที่ 16 มาใช้รับประกันภัยสินค้าและตัวเรือจนเป็นที่แพร่หลายไปทั่ว และมีบทบาทสำคัญในการรวบรวมข้อมูลสำคัญต่าง ๆ ซึ่ง

<sup>10</sup>William D. Winter, Marine Insurance, P.9.

<sup>11</sup>Ibid., P.12.



เป็นประโยชน์แก่ผู้เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล อาทิเช่น การตีพิมพ์ เอกสารซึ่งเกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเล และการพาณิชย์นาวี อันได้แก่ Lloyd's List, Lloyd's Shipping Index, Lloyd's Voyage Record, และ Lloyd's Law Reports เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปแล้ว การประกันภัยทางทะเลสมัยใหม่ได้เริ่มขึ้น ณ ประเทศอังกฤษ โดยมีสถาบันลอยด์เป็นผู้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาธุรกิจการประกันภัยทางทะเล

### พัฒนาการของการประกันภัยทางทะเลในประเทศต่าง ๆ

การประกันภัยทางทะเลนั้นมีลักษณะเด่นประการหนึ่งก็คือ เป็นสัญญา ธุรกิจระหว่างประเทศ เนื่องจากความคุ้มครองของกรมธรรม์ต่อสินค้าที่ขนส่งทางทะเลมักจะเกี่ยวพันกับการขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้นผู้ขายสินค้าหรือผู้ส่ง และผู้ซื้อสินค้าหรือผู้รับตราส่งจึงมักจะอยู่คนละประเทศ วิชาภาษาพูดและระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน รวมทั้งใช้ระบบกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่ไม่เหมือนกันด้วย แต่ก็มีประเทศจำนวนมากที่ใช้พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ ค.ศ. 1906 เป็นพื้นฐานในการบัญญัติกฎหมายภายในของตน โดยในส่วนนี้ผู้เขียนจะได้ศึกษาถึงพัฒนาการของกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลในประเทศต่าง ๆ เหล่านั้น รวมทั้งอิทธิพลของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษอันมีต่อประเทศเหล่านั้นด้วย

#### 1. การประกันภัยทางทะเลในประเทศอังกฤษ

ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้นว่า ประเทศอังกฤษนั้นได้รับอิทธิพลแนวคิด และหลักปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลมาจากพ่อค้าฮันเซียติก และชาวลอมบาร์ดซึ่งอพยพเข้ามาตั้งถิ่นฐานทำการค้าขายในกรุงลอนดอน และสถาบันลอยด์ได้มีส่วนสำคัญในการพัฒนาหลักเกณฑ์ของการประกันภัยทางทะเล จนเป็นระบบและเป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปในปัจจุบัน สำหรับในส่วนของพัฒนาการเกี่ยวกับกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษนั้น ในระยะเริ่มแรกจนกระทั่ง



ก่อนปี ค.ศ. 1906 ไม่ปรากฏว่ามีการบัญญัติกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลซึ่งมีเนื้อหาครอบคลุมถึงเรื่องต่าง ๆ แต่อย่างใด การตีความสัญญาประกันภัยในสมัยนั้นได้อาศัยจารีตประเพณีของพ่อค้าที่อยู่ที่ดินนลอมบาร์ดและรอยัล เอ็กซ์เชน (Royal Exchange) เป็นสำคัญ ซึ่งก็สอดคล้องกันกับธรรมเนียมปฏิบัติของเมืองอื่นๆ อาทิเช่น แสมเบิร์ก อันท์เวิร์ป และอัมสเตอร์ดัม เป็นต้น<sup>12</sup> กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษในระยะแรกๆ นั้น พบหลักฐานอยู่ในรายงานคดีของศาล Admiralty เช่น ในคดี Broke C. Maynard (1547) ซึ่งผู้เอาประกันภัยฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยตามกรมธรรม์ซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอิตาเลียน คดีนี้แสดงให้เห็นว่าในช่วงเวลาดังกล่าวประเพณีปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยได้แพร่หลายในประเทศอังกฤษและเป็นที่รู้จักกันดีแล้ว<sup>13</sup>

กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษนั้น เริ่มพัฒนาอย่างเป็นระบบในช่วงกลางศตวรรษที่ 18 เป็นต้นมา และคำพิพากษาของศาลได้กลายเป็นเป็นที่มาอันสำคัญของระบบกฎหมายประกันภัยของอังกฤษเมื่อ Lord Mansfield ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งอธิบดีศาลคิงส์เบนซ์ ในปี ค.ศ. 1756 จนกระทั่งถึงปี ค.ศ. 1788 และได้สร้างคุณูปการใหญ่หลวงต่อระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ กล่าวคือ ได้ตัดสินวางบันทัดฐานเกี่ยวกับคดีประกันภัยทางทะเลไว้หลายคดี แต่ก็มิได้หมายความว่า Lord Mansfield จะเป็นผู้สร้างกฎเกณฑ์เกี่ยวกับกฎหมายประกันภัยทางทะเลขึ้นมาใหม่ หากแต่เน้นหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ซึ่งยึดถือปฏิบัติกันมาหมู่พ่อค้าเป็นเวลานานนับศตวรรษมาตัดสินรับรอง ก่อให้เกิดผลบังคับทางกฎหมายขึ้น<sup>14</sup> นอกจากนี้ยังได้ศึกษาและรับเอาหลักกฎหมายของประเทศในภาคพื้นยุโรปและหลักกฎหมายพ่อค้า ที่เรียกว่า Lex Mercatoria

<sup>12</sup> Harold E. Raynes, A History of British Insurance, p. 156.

<sup>13</sup> Sir William Holdsworth, A History of English Law, Vol. VIII, P. 283.

<sup>14</sup> Ibid., p. 158.



หรือ Law Merchant อันเป็นจารีตประเพณีของพ่อค้า หรือชาวเรือ มาเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายคอมมอนลอว์ และผสมกลมกลืนกันจนกลายเป็นส่วนหนึ่งของคอมมอนลอว์ในปัจจุบัน นอกจากนี้ยังได้ปรับปรุงวิธีพิจารณาคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลจากเดิม ซึ่งลูกขุนเป็นผู้ตัดสินคดี โดยไม่มีการชี้แนะข้อกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยจากศาล ทำให้บางครั้งเองก็ไม่ทราบว่าตัดสินคดีใช้หลักการอะไร มาเป็นวิธีการที่ผู้พิพากษาจะเป็นผู้แนะนำหลักกฎหมายที่จะใช้ปรับกับคดี โดยให้ลูกขุนเป็นผู้แนะนำหลักกฎหมายดังกล่าวมาปรับกับข้อเท็จจริง ทำให้เกิดหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลขึ้น<sup>15</sup> และหลักกฎหมายที่สร้างขึ้นดังกล่าวได้ถูกนำมาประมวลเป็นพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ในสมัยต่อมา

ในช่วงระยะเวลาประมาณศตวรรษครึ่ง ตั้งแต่สมัย Lord Mansfield เป็นต้นมา จนกระทั่งถึงปลายศตวรรษที่ 19 ศาลอังกฤษได้ตัดสินคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล และบันทึกไว้มีจำนวนมากกว่า 2,000 คดี จากความจำเป็นที่ว่า หากจะส่งเสริมให้ธุรกิจการประกันภัยทางทะเลดำเนินไปได้ อย่างราบรื่น จำเป็นจะต้องมีกฎหมายที่ชัดเจนแน่นอนเป็นเครื่องรองรับ ดังนั้นในปี ค.ศ. 1894 จึงได้มีความพยายามที่จะจัดทำประมวลกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นในประเทศอังกฤษ โดย Lord Chancellor ได้แต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นชุดหนึ่ง ประกอบด้วยผู้แทนจากเจ้าของเรือ ประธานหอการค้าของลิเวอร์พูล ผู้แทนจากผู้เจรจาตกลงวินาศภัยทางทะเล (average adjuster) และผู้แทนจากผู้พิจารณาปรับประกันภัย และบริษัทประกันภัยเพื่อพิจารณายกร่างกฎหมาย โดยมี Sir M.D. Chalmers เป็นเลขานุการผู้ยกร่าง ในระยะแรกได้แต่งตั้งให้ Sir RT Reid เป็นประธานคณะกรรมการชุดนี้ และต่อมาได้เปลี่ยนเป็น Lord Herschell ซึ่งเป็นประมุขตุลาการในขณะนั้น<sup>16</sup> งานยกร่างกฎหมายดังกล่าวหาได้เป็นการสร้างหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลขึ้นมาใหม่

<sup>15</sup> Ibid., p.159.

<sup>16</sup> ER Hardy Ivamy, Chalmers' Marine Insurance Act 1906 (London : Butterworths, 1983), p.VIII.



ไม่ หากแต่เป็นการสกัดเอาหลักเกณฑ์ในคำพิพากษาคอมมอนลอว์ของอังกฤษซึ่งมีมากกว่า 2,000 คดี และตัดสินโดยอาศัยจารีตปฏิบัติในทางการค้า มาจัดทำในรูปของประมวลกฎหมาย<sup>17</sup>

วัตถุประสงค์สำคัญของการออกกฎหมายก็เพื่อให้มีกฎหมายเกี่ยวกับประกันภัยทางทะเลที่ชัดเจน และแน่นอน ทั้งนี้เพื่อส่งเสริมกิจการประกันภัยทางทะเลให้เจริญรุดหน้าไปด้วยดี และขจัดปัญหาข้อขัดแย้งอันอาจจะเกิดขึ้น ดังที่ Sir Mackenzie Chalmers ได้กล่าวไว้ในคำนำของหนังสือชื่อ Chalmers' Marine Insurance Act 1906 ซึ่งเขียนไว้เมื่อปี ค.ศ. 1901 ว่า "ตราบิตที่เสรีภาพในการทำสัญญายังคงมีอยู่ การมีกฎหมายที่บ่งชี้ว่าสิ่งใดเป็นสินค้าและสิ่งขาย่อมจะเกิดประโยชน์แก่ผู้ประกอบการธุรกิจ ความแน่นอนของกฎหมายที่ได้วางไว้ย่อมมีความสำคัญยิ่งกว่าความละเอียดประณีต การบัญญัติกฎหมายย่อมจะมีราคาถูกลงกว่าการฟ้องร้องคดี ยิ่งไปกว่านั้นเมื่อมีปัญหาฟ้องร้องกันขึ้นและมีการอุทธรณ์ขึ้นไป ธุรกิจซึ่งกำลังดำเนินการอยู่ก็จะหยุดชะงักไปด้วย"\*

ร่างกฎหมาย Marine Insurance Act ได้ผ่านการพิจารณาจากสภาผู้แทนราษฎร และสภาขุนนาง และประกาศใช้เป็นกฎหมายเมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 1906

กฎหมายดังกล่าวมีทั้งหมดจำนวน 94 มาตรา และในตอนท้ายได้นำตัวอย่างกรมธรรม์ S.G. Form ของสถาบันลอยด์มาผนวกแนบท้ายไว้ แต่

<sup>17</sup> Ibid.

\* "As Long as freedom of contract is preserved, it suits the man of business to have the law stated in black and white. The certainty of the rule laid down is of more importance than its nicety. It is cheaper to Legislate than to litigate, moreover, while a moot point is being litigated and appealed, pending business is embarrassed."



มิได้บังคับให้ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้รูปแบบของกรมธรรม์ดังกล่าวในการพิจารณา  
รับประกันภัย นอกจากนี้ยังได้นำกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการตีความสัญญาประกันภัย หรือ  
ที่เรียกว่า Rules of construction มาแนบท้ายพระราชบัญญัติดังกล่าวไว้  
ด้วย จึงนับได้ว่ากฎหมายดังกล่าวเป็นที่มาสำคัญของการประกันภัยทางทะเลสมัย  
ใหม่ และมีอิทธิพลต่อพัฒนาการของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของโลกเป็นอย่าง  
ยิ่ง

## 2. การแผ่ขยายตัวของ การประกันภัยทางทะเลในประเทศต่าง ๆ

ในปัจจุบันนี้ยังไม่มียุทธศาสตร์ระหว่างประเทศว่าด้วยการประกันภัย  
ทางทะเล และกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศ แม้ว่าในปี ค.ศ.  
1901 สมาคมกฎหมายระหว่างประเทศ (The International Law Asso-  
ciation) จะได้พยายามร่างกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่เรียกว่า  
The Glasgow Marine Insurance Rules ขึ้นมาเพื่อเป็นแบบอย่างในการ  
นำไปใช้กับสัญญาประกันภัย และกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลก็ตาม แต่ก็มิได้  
รับการยอมรับอย่างกว้างขวางเพียงพอจากประเทศต่าง ๆ<sup>18</sup>

ประเทศส่วนใหญ่ในโลกนี้รวมทั้งประเทศกำลังพัฒนาบางประเทศ  
ต่างก็ได้ออกกฎหมายภายในของตนเพื่อใช้บังคับกับการประกันภัยทางทะเล ซึ่งก็  
ทำให้กฎหมายประกันภัยทางทะเลของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกันออกไป  
บางประเทศอาจจะบัญญัติเป็นกฎหมายเฉพาะต่างหาก เช่น The Marine  
Insurance Act, 1906 ของอังกฤษ, Law. No67-522 of 3 July 1967  
ของฝรั่งเศส, The Marine Insurance Act, 1963 ของอินเดีย, The  
Marine Insurance Act, 1909-1973 ของออสเตรเลีย และ The Marine  
Insurance Act, 1968 ของเคนยา เป็นต้น หรืออาจจะรวมอยู่ในกฎหมาย  
ประกันภัยทั่ว ๆ ไป เช่น ของประเทศฟิลิปปินส์ ซึ่งบัญญัติเรื่องการประกันภัยทาง

<sup>18</sup>UNCTAD, Legal and documentary aspects of the  
marine insurance contract, (New York, 1982), p.12.



ทะเลไว้ฉบับที่ 2 ของ The Insurance Act of 1914 ในประเทศที่ใช้ระบบประมวลกฎหมายก็มักจะบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ เช่น เวเนซุเอลา, สเปน, เบลเยียม หรืออาจรวมอยู่ในประมวลกฎหมายพาณิชย์นาวี (Maritime Code) อาทิเช่น เติโรเปีย, รัสเซียและสหภาพโซเวียตเดิม เป็นต้น<sup>19</sup> ในบรรดาประเทศกำลังพัฒนานั้น ประเทศในแถบลาตินอเมริกาส่วนใหญ่จะมีบทบัญญัติในเรื่องของการประกันภัยทางทะเล โดยมักจะบัญญัติไว้ในหมวดหนึ่งของประมวลกฎหมายพาณิชย์ หรือกฎหมายพาณิชย์นาวี พระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษได้มีอิทธิพลต่อกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก โดยหลายประเทศนำไปบัญญัติเป็นกฎหมายภายในของตน อาทิเช่น ประเทศอินเดีย, ออสเตรเลีย และเคนยา ดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้น สำหรับในแถบเอเชีย ประเทศที่นำกฎหมายดังกล่าวของอังกฤษมาใช้ทั้งหมด ได้แก่ ฮองกง โดย The Marine Insurance Ordinance เมื่อปี ค.ศ. 1961 สิงคโปร์ โดย The Civil Law Act มาตรา 5(1) บรูไน โดย Application of Law และมาเลเซีย โดย The Civil Law Act 1956 แก้ไขปี ค.ศ. 1972 มาตรา 5(1) และ (2)<sup>20</sup> แม้ในบางประเทศซึ่งมิได้รับเอารูปแบบของกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้โดยตรงก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติก็ได้มีการอ้างอิงถึงกฎหมายของอังกฤษอยู่ด้วย อาทิเช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา ซึ่งให้เจ้าหน้าที่แต่การนำพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษมาใช้เป็นอย่างมาก โดยศาลสูงสุดได้ตัดสินรับรองไว้หลายคดี<sup>21</sup> รวมทั้งในประเทศบังคลาเทศ, มาลาวี และสาธารณรัฐแทนซาเนียก็มีลักษณะเช่น

<sup>19</sup> Ibid.

<sup>20</sup> Lakshman Marasinghe, Contract of Sale in International Trade Law, (Singapore : Butterworths Asia, 1992), p.322.

<sup>21</sup> ดูคดี Queen Ins Co. V. Globe and Rutgers Fire Insurance Co, 263 U.S. 487 (1924).



เดียวกัน ส่วนในหลาย ๆ ประเทศ คู่สัญญาที่มักจะกำหนดให้ใช้กฎหมายอังกฤษ บังคับกับสัญญาประกันภัยทางทะเล อาทิเช่น ประเทศไทย, นอร์เวย์ และสวีเดน<sup>22</sup> ส่วนประเทศในลาตินอเมริกาบางประเทศซึ่งนำเงื่อนไขกรรมธรรม์ของอังกฤษไป ใช้ภายในประเทศ ก็จะมีระบุให้ใช้กฎหมายอังกฤษและหลักปฏิบัติในการตีความ เงื่อนไขดังกล่าวไว้ด้วย อาทิเช่น เอล ซัลวาดอร์ และอาเจนตินา<sup>23</sup>

อย่างไรก็ตาม การอ้างอิงถึงกฎหมายอังกฤษนั้นมิได้มีเพียง ประเทศกำลังพัฒนาเท่านั้น แม้ในประเทศที่พัฒนาแล้วอย่างญี่ปุ่น, สหรัฐอเมริกา, เดนมาร์ก, ฟินแลนด์, นอร์เวย์, สวีเดน และเนเธอร์แลนด์ หรือแม้กระทั่ง ประเทศที่เคยปกครองในระบอบสังคมนิยม อย่างเช่น ฮังการีก็มีการอ้างอิงถึง กฎหมายอังกฤษเช่นกัน แม้จะปรากฏว่าประเทศเหล่านั้นจะมีกฎหมายประกันภัย ทางทะเลของตนเองก็ตาม<sup>24</sup>

คงมีเพียงบางประเทศซึ่งพูดภาษาฝรั่งเศสในทวีปอเมริกา เช่น ประเทศมาลี, ซาอีร์ (Zaire) ซึ่งได้รับอิทธิพลจากการปกครองของฝรั่งเศส และจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของฝรั่งเศส ค.ศ. 1807 ซึ่งแพร่หลายในศตวรรษ ที่ 19 จึงได้รับเอาบทบัญญัติของประมวลกฎหมาย ปี ค.ศ. 1808 มาใช้กับการ ประกันภัยทางทะเล

ในส่วนของกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของประเทศต่างๆ นั้น จากการศึกษาค้นคว้าของ UNCTAD นั้น พบว่ามีความหลากหลายอยู่มาก แต่กระนั้นก็ตาม อาจกล่าวได้ว่า กรรมธรรม์ประกันภัยทั้งของตัวเรือและสินค้าของตลาดประกันภัย ของอังกฤษ ได้รับการยอมรับและใช้กันอย่างแพร่หลายมากที่สุดถึงประมาณสองใน สามของประเทศในโลกนี้ ซึ่งมีทั้งที่ใช้กรรมธรรม์ดังกล่าวอย่างเดี่ยว หรืออาจใช้ ร่วมกันกับกรรมธรรม์ที่ประเทศเหล่านั้นร่างขึ้นเอง ซึ่งได้แก่ ประเทศเดนมาร์ก,

<sup>22</sup> UNCTAD, Legal and documentary aspects of the marine insurance contract, p.12.

<sup>23</sup> Ibid., p.13.

<sup>24</sup> Ibid.



ฟินแลนด์, อังการี, นอร์เวย์ และสวีเดน หนึ่งหากจะพิจารณาเฉพาะประเทศกำลังพัฒนาแล้วก็จะพบว่ามียานวนถึง 3 ใน 4 ของทั้งหมดที่ใช้กรรมธรรม์ของอังกฤษ จนอาจกล่าวได้ว่า กรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษได้กลายเป็นเงื่อนไขของการประกันภัยระหว่างประเทศไปโดยพฤตินัย (The policy-forms are virtually de facto international insurance conditions)<sup>25</sup> จะมีก็แต่เพียงบางประเทศซึ่งมีความเกี่ยวพันทางประวัติศาสตร์กับประเทศฝรั่งเศส และเบลเยียม อาทิเช่น ประเทศมาลี, เซเนกัล และชาอียี่ที่ยังคงได้รับอิทธิพลของเงื่อนไขการประกันภัยทางทะเลของฝรั่งเศส<sup>26</sup> การที่ประเทศต่าง ๆ ในโลกนี้ยอมรับกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษอย่างกว้างขวางมากขึ้นทุกวันนี้ อาจจะเป็นเพราะเพื่อความสะดวกในการเอาประกันภัยต่อหรือรับประกันภัยร่วม จึงทำให้ระบบการประกันภัยของอังกฤษแผ่ขยายเข้าไปยังประเทศต่าง ๆ

### 3. การทำให้เกิดเอกภาพในระบบการประกันภัยทางทะเล

ดังได้กล่าวมาแล้วว่า การประกันภัยทางทะเลนั้นมีลักษณะระหว่างประเทศ เนื่องจากความคุ้มครองของสินค้าที่ขนส่งทางทะเลนั้นมักจะเกี่ยวพันกับการขนส่งจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ดังนั้น ผู้ขายหรือผู้ส่งสินค้าและผู้ซื้อหรือผู้รับตราส่งจึงอยู่กันคนละประเทศ และอยู่ภายใต้ระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน ด้วยเหตุดังกล่าวจึงมีความจำเป็นที่จะต้องมียระบบกฎหมายซึ่งกำหนดสิทธิและหน้าที่คู่สัญญาที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทางทะเลที่สอดคล้องกัน แม้ว่าในทางพฤตินัยแล้ว ระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษจะได้รับการยอมรับเสมือนเป็นระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศทำให้ระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศต่าง ๆ ใกล้เคียงกันก็ตาม แต่ในความเป็นจริงแล้ว ระบบกฎหมายประกันภัยทางทะเลของแต่ละประเทศก็มีความหลากหลายและ

<sup>25</sup> Ibid., p.11.

<sup>26</sup> Ibid.



และแตกต่างกันอยู่มาก ทำให้ผู้เกี่ยวข้องในสัญญาประกันภัยทางทะเล โดยเฉพาะ-  
 อย่างยิ่ง ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเข้าใจข้อกำหนดต่างๆ ของกรมธรรม์ประกัน  
 ภัยที่มาจากตลาดประกันภัยต่างประเทศ ทำนองเดียวกันกับเจ้าของเรือซึ่งจำเป็น  
 ต้องเอาประกันภัยตัวเรือไว้กับบริษัทประกันภัยต่างประเทศโดยไม่ทราบรายละเอียด  
 ว่า สิทธิและหน้าที่ของตนตามสัญญาประกันภัยนั้นมีเพียงใด ด้วยตระหนักถึงปัญหา  
 ดังกล่าว The Committee on Invisibles and Financing related  
 to Trade จึงได้มีมติเมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2521 ให้เลขาธิการ UNCTAD  
 ทำการศึกษาถึงการประกันภัยสินค้าทางทะเลในส่วนที่เกี่ยวกับการกำหนดภัยของ  
 สินค้าที่รับเสี่ยงในตลาดประกันภัยของประเทศกำลังพัฒนา<sup>27</sup> ซึ่ง UNCTAD หลัง  
 จากทำการศึกษาแล้วจึงได้เสนอแนะให้ประเทศกำลังพัฒนาควรที่จะส่งเสริมตลาด  
 การประกันภัยทางทะเลภายในประเทศ และเห็นด้วยกับการใช้มาตรการบาง  
 อย่างเพื่อคุ้มครองการเติบโตของการประกันภัยทางทะเลภายในประเทศเป็นการ  
 ชั่วคราว<sup>28</sup> สำนักงานเลขาธิการ UNCTAD ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ระบบกฎหมาย  
 ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ ซึ่งใช้กันอยู่แพร่หลายทั่วโลกว่าได้ก่อให้เกิดความ  
 ไม่เป็นธรรม และความยุ่งยากแก่ผู้เอาประกันภัยและผู้ที่เกี่ยวข้องหลายประการ  
 ทั้งในส่วนของพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 และ กรมธรรม์  
 S.G. Form เนื่องจากทั้งเนื้อหาและรูปแบบของระบบการประกันภัยทางทะเล  
 ของอังกฤษดังกล่าวได้ถูกสร้างขึ้นมาใช้กับตลาดการประกันภัยภายในประเทศ  
 อังกฤษ จึงอาจจะไม่เหมาะสมกับการนำไปใช้ในสังคมนระหว่างประเทศ พร้อมกับ  
 ได้เสนอแนะให้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติการประกันภัยของอังกฤษ และกรมธรรม์  
 S.G. Form หลายประการ เช่น เสนอแนะให้แก้ไขบทบัญญัติเกี่ยวกับการไม่  
 เปิดเผยข้อความจริง และการแถลงข้อความเท็จจากเดิมซึ่งถือกันว่า หากผู้เอา  
 ประกันภัยปกปิดข้อความจริงหรือแถลงข้อความเท็จในข้อสาระสำคัญของ  
 สัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้ แม้ว่า ความเสีย

<sup>27</sup> Ibid., p.39.

<sup>28</sup> Ibid.



หายที่เกิดขึ้นจะไม่เกี่ยวข้องกับการปกปิดข้อความจริง หรือการแถลงข้อความเท็จ ดังกล่าวก็ตาม ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย<sup>29</sup> ในส่วนของ กรมธรรม์ S.G. Form ก็ได้เสนอแนะให้แก้ไขให้ทันสมัย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ข้อกำหนดเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยต่าง ๆ ก็ควรจะแก้ไขให้มีความครอบคลุม และทันสมัยขึ้นด้วย เป็นต้น<sup>30</sup>

สำหรับในส่วนของระบบการประกันภัยทางทะเลระหว่างประเทศ เลขาธิการของ UNCTAD ได้เสนอให้มีการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยระหว่างประเทศ (international uniform policy conditions) ขึ้น เพื่อเป็นแบบอย่าง ในการนำไปใช้ในประเทศต่าง ๆ โดยมีเนื้อหาอิงอยู่กับระบบกฎหมายประกันภัย ทางทะเลของอังกฤษ และดัดแปลงเท่าที่จำเป็นเพื่อให้เหมาะสมกับกฎหมาย, วัฒนธรรม และระบบเศรษฐกิจของประเทศต่าง ๆ เนื่องจากเห็นว่าข้อกำหนด ต่าง ๆ ของกรมธรรม์ประกันภัยของอังกฤษที่ใช้อยู่ทุกวันนี้มีความไม่เหมาะสมกับ บรรยากาศระหว่างประเทศ ซึ่งต้องการความเป็นเอกภาพและความยืดหยุ่น<sup>31</sup> ดังนั้น UNCTAD จึงได้ให้คณะกรรมการร่างกฎหมายการขนส่งระหว่างประเทศจัดทำร่างกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลขึ้น ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยตัวเรือ ได้แยกออกเป็นข้อกำหนดเกี่ยวกับการเสี่ยงภัยทุกประเภท (all risks) และข้อกำหนดภัยที่ได้ระบุชื่อ (named peril) และในส่วนของ การประกันภัยสินค้า ก็แยกออกเป็น 3 ชนิด กล่าวคือ ข้อคุ้มครองการเสี่ยงภัยทุก ประเภท (all risks) ข้อคุ้มครองการเสี่ยงภัยปานกลาง (intermediate cover) และข้อคุ้มครองการเสี่ยงภัยแบบจำกัด (restricted cover)<sup>32</sup> แต่ งานของคณะกรรมการดังกล่าวนี้ยังไม่แล้วเสร็จ คงเป็นเพียงแต่ฉบับร่างเท่านั้น ที่

<sup>29</sup> Ibid.

<sup>30</sup> Ibid.

<sup>31</sup> Ibid., p.42.

<sup>32</sup> ESCAP, Guide Lines for maritime Legislation, (Bangkok, 1986), p. 222.



ได้นำเสนอต่อที่ประชุมงานการประชุมฉบับที่ 8 และ 9 เมื่อปี ค.ศ.1982 และ 1983<sup>33</sup> ดังนั้นในปัจจุบันนี้จึงยังไม่มีกรรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลหรือระบบ กฎหมายประกันภัยทางทะเล ซึ่งมีลักษณะเป็นเอกภาพและใช้กันทั่วโลกอย่างแท้จริง



ศูนย์วิจัยทรัพยากร  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

---

<sup>33</sup> ESCAP, Use of Maritime Transport Volume II p.382.