

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การประกันภัยทางทะเลนั้นมีลักษณะ เฉพาะซึ่งแตกต่างจากการประกันวินาศภัยรถยนต์ทั่วไป ทั้งนี้เนื่องมาจากภัยจากการเสี่ยงภัยทางทะเลนั้นมีความหลากหลายยิ่งกว่าการประกันภัยชนิดอื่น นอกจากนี้การประกันภัยทางทะเลยังเกี่ยวพันกันกับการรับขนของทางทะเลจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง ซึ่งผู้ซื้อสินค้าและผู้ขายสินค้าอยู่คนละประเทศใช้ภาษาพูดและระบบกฎหมายที่แตกต่างกัน รวมทั้งกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลที่แตกต่างกันไปด้วย

ด้วยลักษณะ เฉพาะของสัญญาประกันภัยทางทะเลดังกล่าวมาข้างต้น ประเทศต่าง ๆ ในโลกนี้จึงได้มีบทบัญญัติ เฉพาะว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล บังคับใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเล utoyอาจจะบัญญัติรวมไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์หรือบัญญัติเป็นกฎหมาย เฉพาะแยกต่างหาก

สำหรับกรณีของประเทศไทยนั้น จากบทบัญญัติในมาตรา 868 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งบัญญัติว่า "อันสัญญาประกันภัยทะเลทำนาให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" จึงทำให้เห็นว่า คณะกรรมการร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในขณะนั้นตระหนักถึงลักษณะ เฉพาะของสัญญาประกันภัยทางทะเล จึงมีเจตนาที่จะให้มีการบัญญัติกฎหมายประกันภัยทางทะเลขึ้นใช้บังคับแยกต่างหากจากบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

อย่างไรก็ตาม แม้เวลาจะได้ล่วงพ้นมาจนกระทั่งถึงปัจจุบันเป็นเวลา กว่า 60 ปีแล้วก็ตาม ประเทศไทยก็ยังไม่ ได้มีกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลบังคับใช้แต่อย่างใด ในทางปฏิบัติศาลฎีกาของไทยโดยคำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 ได้เคยแก้ปัญหาช่องว่างแห่งกฎหมายดังกล่าว utoyวินิจฉัยให้นำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาปรับใช้บังคับคดีประกันภัยสินค้าทางทะเลในฐานะที่เป็นหลักกฎหมาย

ทั่วไปตามบทบัญญัติในมาตรา 4 วรรคสองของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยถือว่าเป็นสิ่งที่ศาลรู้ได้เองโดยคู่ความมิต้องนำเสนอ แต่คำพิพากษาดังกล่าวก็เป็นเพียงคำพิพากษาของศาลฎีกาเพียงฉบับเดียวที่ตัดสินว่าให้นำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาปรับใช้กับสัญญาประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไป

จากการศึกษาวิเคราะห์ยังพบด้วยว่า ในคดีเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเลนั้นศาลฎีกาของไทยได้นำบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย หมวด 1 ส่วนที่เป็นบทเบ็ดเสร็จทั่วไป ในเรื่องส่วนที่ได้เสียของผู้เอาประกันภัยตามมาตรา 865 และในเรื่องแบบของสัญญาประกันภัยตามมาตรา 867 และนำบทบัญญัติในหมวด 2 ของประกันวินาศภัย ส่วนที่เป็นบทเบ็ดเสร็จทั่วไปในเรื่องของการรับช่วงสิทธิตามมาตรา 880 มาปรับใช้โดยตรงโดยไม่ต้องผ่านกระบวนการปรับใช้กฎหมายตามมาตรา 868 ประกอบกับมาตรา 4 เนื่องจากเห็นว่า เป็นบทบัญญัติทั่วไปซึ่งสามารถใช้บังคับกับสัญญาประกันวินาศภัยได้ทุกประเภท ซึ่งผู้เขียนก็เห็นด้วยกับการปรับใช้กฎหมายในลักษณะดังกล่าว เพราะการนำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษซึ่งเป็นที่ยอมรับกันทั่วไปตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 มาปรับใช้ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปนั้น มิใช่เป็นการนำกฎหมายดังกล่าวทั้งฉบับมาปรับใช้ หากแต่เป็นการนำหลักกฎหมายเฉพาะส่วนที่บทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มิได้บัญญัติไว้มาใช้บังคับ

นอกจากนี้ผู้เขียนยังพบว่า บทบัญญัติวิธีการเฉพาะการประกันภัยในการรับขนส่งซึ่งบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 883-886 รวม 4 มาตราที่น่าจะถือได้ว่าเป็นบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่งกับหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเล เพราะมีสาระสำคัญต่าง ๆ เช่น ส่วนที่ได้เสียที่เอาประกันภัยได้, หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน, ภัยที่รับเสี่ยง ขอบเขตแห่งความรับผิดชอบและลักษณะของกรรมธรรม์ประกันภัยคล้ายคลึงกับหลักการของกฎหมายประกันภัยทางทะเลอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป ทั้งบทบัญญัตินี้ดังกล่าวก็มีที่มาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่น เรื่องการประกันภัยในการรับขนส่ง (Transport Insurance) มาตรา 669-672 ซึ่งตามแนวคิดของประเทศญี่ปุ่นแล้วถือว่าการประกันภัยทางทะเลเป็นการ

ประกันภัยในการรับขนอย่างหนึ่ง อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติวิธีการเฉพาะการประกันภัยในการรับขนนี้ก็มีบัญญัติไว้เพียง 4 มาตรา มิได้ให้รายละเอียดไว้อย่างกว้างขวางและครอบคลุม เช่น หลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป

สำหรับในส่วนของปัญหาการใช้บังคับกฎหมายประกันภัยสินค้าทางทะเลในประเทศไทยนั้น จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่าปัญหาอยู่ 3 ประการ คือ

ประการแรก ปัญหาว่าจะนำกฎหมายใดมาปรับใช้กับการประกันภัยสินค้าทางทะเล

ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นในขั้นตอนของการหากกฎหมายมาปรับใช้กับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์แนวคำพิพากษาศาลฎีกาพบว่า มีอยู่ 2 แนวทาง คือ แนวทางแรกเป็นการนำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้บังคับในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไป และแนวทางที่ 2 เป็นการนำบทเบ็ดเสร็จทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัยและประกันวินาศภัยมาใช้บังคับ อย่างไรก็ตาม ปัญหาเรื่องการนำกฎหมายใดมาปรับใช้กับการประกันภัยสินค้าทางทะเลนี้เป็นปัญหาการปรับใช้กฎหมาย ซึ่งเป็นอำนาจหน้าที่ของศาลโดยตรง และศาลจะนำบทเบ็ดเสร็จทั่วไปที่มีบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย และประกันวินาศภัยมาปรับใช้ทั้งหมดหรือไม่นั้นยังไม่มีแนวทางที่ชัดเจน

ประการที่สอง ปัญหาการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัยทั่วไปมาปรับใช้กับการประกันภัยสินค้าทางทะเล

สำหรับปัญหานี้เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นหลังจากที่ศาลได้เลือกที่จะนำบทบัญญัติอันเป็นบทเบ็ดเสร็จทั่วไปในลักษณะประกันภัยมาใช้บังคับกับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลแล้ว รอยแยกพิจารณาได้เป็น 2 กรณี คือ

กรณีแรกปัญหาเรื่องส่วนได้เสีย ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นได้ 2 กรณี กล่าวคือ ปัญหาว่าส่วนได้เสียจะต้องมีในเวลาใดและปัญหากรณีวัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายก่อนการทำสัญญาประกันภัย

กรณีที่สอง ปัญหาเรื่องคาร์บรอง ปัญหาดังกล่าวเกี่ยวข้องกับสถานะทางกฎหมายและผลบังคับของคาร์บรองตามกฎหมายไทย

ในปัญหาที่ว่าส่วนใดเสียจะต้องมีในเวลาใดนี้ ในทางปฏิบัติผู้รับประกันภัยในประเทศไทยได้นำข้อเงื่อนไขมาตรฐานการประกันภัยสินค้า (Institute Cargo Clauses (A), (B), (C)) มาใช้รับประกันภัย ซึ่งตามข้อกำหนดของเงื่อนไขมาตรฐานดังกล่าวข้อ 11.1 กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนใดเสียในขณะเกิดความเสียหายเท่านั้น แต่เนื่องจากตามบทบัญญัติมาตรา 863 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติให้สัญญาประกันภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนใดเสียในวัตถุที่เอาประกันภัยไม่มีผลผูกพันคู่สัญญา แม้บทบัญญัติดังกล่าวจะมีได้กล่าวถึงเรื่องระยะเวลาที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนใดเสียไว้ชัดเจนก็ตาม แต่นักกฎหมายส่วนใหญ่และศาลก็เห็นพ้องต้องกันว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนใดเสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะทำสัญญาประกันภัยด้วย มิฉะนั้นสัญญาประกันภัยไม่มีผลผูกพันคู่สัญญา และกลายเป็นสัญญาการพนันขั้นต่อไป ดังนั้นในปัจจุบันซึ่งไม่มีกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลใช้บังคับ หากถือตามการตีความบทบัญญัติมาตรา 863 ของนักกฎหมายส่วนใหญ่แล้ว การที่คู่สัญญาตกลงกันให้นำข้อกำหนดดังกล่าวมาใช้บังคับจึงไม่น่าจะบังคับในศาลไทยได้

ส่วนกรณีที่สองเกี่ยวกับปัญหากรณีวัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายก่อนการทำสัญญาประกันภัยนั้น ข้อเงื่อนไขมาตรฐานการประกันภัยสินค้า (เอ), (บี), (ซี) ซึ่งคู่สัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลตกลงและนำมาใช้บังคับในประเทศไทยในปัจจุบัน ข้อ 11.2 กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทน แม้ว่าวินาศภัยจะเกิดขึ้นแล้วก่อนทำสัญญาประกันภัยก็ตาม เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะรู้ว่าได้เกิดวินาศภัยขึ้นแล้ว แต่ผู้รับประกันภัยยังไม่รู้ เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยไม่มีกฎหมายบัญญัติรับรองกรณีดังกล่าวไว้ ดังนั้นจึงต้องพิจารณาจากหลักทั่วไปในเรื่องนิติกรรมสัญญา ซึ่งจากการศึกษาวิเคราะห์พบว่า ปัญหากรณีวัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายก่อนการทำสัญญานี้ อาจปรับได้กับกรณีสัญญาซึ่งวัตถุที่ประสงค์เป็นการพันวิสัยตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 150 ปี มีผลทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโรมะไม่สามารถบังคับตามข้อกำหนดดังกล่าวตามกฎหมายไทยได้ นอกจากนี้ หากพิจารณาตามบทบัญญัติของ

มาตรา 861 แล้วจะเห็นว่าวินาศภัยที่จะนำมาประกันภัยได้จะต้องเป็นวินาศภัยใน
อนาคตเท่านั้น จะนำภัยที่เกิดขึ้นแล้วมาเอาประกันภัยหาได้ไม่ ดังนั้นการตกลงให้
นำข้อกำหนดในข้อ 11.2 ของข้อเงื่อนไขมาตรฐานการประกันภัยสินค้ามาซึ่งบังคับ
ในประเทศไทยจึงไม่น่าจะมีผลบังคับได้เช่นกัน เพราะขัดต่อหลักการที่บัญญัติไว้ใน
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ส่วนกรณีเรื่องคาร์บรอนนั้น กฎหมายไทยไม่มีกล่าวถึงเรื่องคาร์บรอน
ไว้โดยตรง แต่ในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษนั้นมีบัญญัติไว้แจ้งชัด ทั้ง
กรณีคาร์บรอนโดยชัดแจ้งและคาร์บรอนโดยปริยาย โดยถือเสมือนหนึ่งเงื่อนไข
บังคับก่อนของความรับผิดของผู้รับประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนหรือไม่
ปฏิบัติตามให้ครบถ้วนตามคาร์บรอน แม้การฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามดังกล่าวจะเป็นเรื่อง
เล็กน้อยและไม่เกี่ยวเนื่องกับความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ตาม ผู้รับประกันภัยก็หลุดพ้น
จากความรับผิดโดยอัตโนมัติตั้งแต่วันที่มีการฝ่าฝืนคาร์บรอนเป็นต้นไป แต่ไม่มีผล
ให้สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลงทันที ข้อกำหนดเรื่องคาร์บรอนนี้มีปรากฏอยู่ในข้อเงื่อนไข
มาตรฐานการประกันภัยสินค้าข้อ 5 ในรูปของข้อกำหนดยกเว้นเรื่องความ
สามารถในการเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยของเรือ และความไม่เหมาะสมในการ
บรรทุกสินค้า ซึ่งเป็นการผ่อนคลายภาระหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในเรื่องดัง
กล่าวตามหลักเรื่องคาร์บรอนโดยปริยายลง แต่อย่างไรก็ตามในทางปฏิบัติผู้รับ
ประกันภัยในประเทศไทยมักจะเพิ่มเติมเงื่อนไขคาร์บรอนโดยชัดแจ้งลงในกรมธรรม์
ประกันภัยสินค้าทางทะเลให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีภาระหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติ เช่น
ให้คาร์บรอนว่าจะไม่บรรทุกสินค้าที่เอาประกันภัยบนดาดฟ้าเรือ เป็นต้น ทั้งนี้ได้
กำหนดผลบังคับกรณีฝ่าฝืนไว้ด้วย ดังนั้นในทางปฏิบัติจึงเกิดปัญหาว่าหากผู้เอา
ประกันภัยฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม ผู้รับประกันภัยจะสามารถหลุดพ้นความรับผิดโดย
อัตโนมัติตั้งหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษหรือไม่

ปัญหานี้ได้เคยเกิดขึ้นในศาลไทยแล้วตามคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 14489/
2532 ซึ่งศาลแพ่งและศาลอุทธรณ์เห็นว่า หากไม่มีการระบุไว้ให้ชัดแจ้งว่า หาก
ไม่มีการปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวแล้ว ผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นความรับผิด ศาล
จะตีความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยโดยไม่ถือว่าเป็นข้อสำคัญถึงขนาดที่จะทำให้ผู้รับ
ประกันภัยหลุดพ้นความรับผิดอันเป็นการมองว่าคาร์บรอนเสมือนหนึ่งเงื่อนไขแห่ง

ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย ซึ่งแตกต่างจากหลักคำรับรองในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนี้ก็ยังไม่มีแนวทางที่ชัดเจน

ประการที่สาม ปัญหาเรื่องข้อสัญญาให้ใช้กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ

ปัญหาข้อนี้เกิดขึ้นจากการที่ผู้รับประกันภัยในประเทศไทยได้นำข้อเงื่อนไขมาตรฐานการประกันภัยสินค้า (เอ), (บี), (ซี) มาใช้รับประกันภัยสินค้าในประเทศไทย ซึ่งตามข้อกำหนดข้อ 19 กำหนดให้กฎหมายและวิธีปฏิบัติของประเทศไทยเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเลมาใช้บังคับในประเทศไทย แม้จะปรากฏว่าตามมาตรา 13 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกันแห่งกฎหมาย พุทธศักราช 2481 จะบัญญัติให้อำนาจคู่สัญญาในการตกลงให้นำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับกับสิ่งซึ่งเป็นสาระสำคัญหรือผลแห่งสัญญาก็ตาม แต่ในทางปฏิบัติแล้วแม้จะปรากฏว่านิติสัมพันธ์ซึ่งคู่สัญญาตกลงกันให้นำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับกับสัญญาที่ทำขึ้นนั้นจะเข้าเงื่อนไขตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกันแห่งกฎหมาย พุทธศักราช 2481 กล่าวคือ มีองค์ประกอบต่างประเทศ (Foreign element) อยู่ด้วยก็ตาม ศาลก็มักจะเลี่ยงการบังคับให้ตามข้อตกลงดังกล่าว โดยอาศัยการดำเนินกระบวนการพิจารณาที่ผิดพลาดของคู่กรณีตามกฎหมายวิธีพิจารณาความ เช่น มีใตย์ยกข้อต่อสู้ดังกล่าวขึ้นต่อสู้ไว้เป็นประเด็น ดังคำพิพากษาฎีกาที่ 1583/2511 หรือวินิจฉัยว่ามูลคดีเกิดขึ้นในประเทศไทยต้องบังคับตามกฎหมายไทยดังเช่นกรณีคำพิพากษาฎีกาที่ 3401/2529 และคำพิพากษาฎีกาที่ 2768/2532 เป็นต้น ดังนั้นจึงมีปัญหาเกี่ยวกับความไม่แน่นอนในการบังคับใช้ข้อสัญญาให้ใช้กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษกับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลในประเทศไทย เนื่องจากการจะบังคับใช้ข้อสัญญาดังกล่าวหรือขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาล

ข้อเสนอแนะ

สำหรับแนวทางการแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นดังกล่าวมาข้างต้นนี้ ผู้เขียนใคร่ขอเรียนเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหาวัว 2 วิธี โดยแยกเป็นการ

แก้ไขปัญห เฉพาะหน้าและการแก้ไขปัญหในระยะยาว

การแก้ไขปัญห เฉพาะหน้า

1. ปัญหาว่าจะนำกฎหมายใดมาปรับใช้

แม้ว่าศาลฎีกาของไทยจะได้วินิจฉัยไว้ เป็นบรรทัดฐานในคำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 ให้นำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษตามพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 มาปรับใช้กับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปตามบทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 ประกอบกับมาตรา 4 วรรคสองก็ตาม แต่การนำกฎหมายดังกล่าวมาปรับใช้นั้น ในทางปฏิบัติก็ยังคงมีปัญหา เพราะการนำกฎหมายต่างประเทศมาปรับใช้นั้นเป็นอำนาจของศาลโดยตรง ดังนั้นศาลจึงอาจใช้ดุลพินิจในการปรับใช้ได้ตามที่เห็นว่าเหมาะสม ประกอบกับหลังจากที่ศาลฎีกาได้มีคำพิพากษาให้นำกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาปรับใช้กับคดีประกันภัยสินค้าทางทะเลดังกล่าวข้างต้นแล้วก็ไม่ปรากฏว่าศาลฎีกาในคดีหลังได้เคยนำพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล ค.ศ. 1906 ของอังกฤษมาปรับแก้คดีอีกแต่อย่างใด ดังนั้นแนวทางในการปรับใช้กฎหมายดังกล่าวจึงยังไม่มีความชัดเจน และยากที่จะชี้ชัดลงไปว่าปัจจุบันศาลฎีกาจะยังคงยึดถือความเห็นดังกล่าวอยู่อีกหรือไม่

ผู้เขียนมีความเห็นว่าในภาวะที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลใช้บังคับและความไม่แน่นอนในการปรับใช้กฎหมายเช่นนี้ ทางแก้ปัญหประการหนึ่งก็คือ คู่กรณีควรจะต้องตกลงเรื่องสิทธิและหน้าที่ของตนซึ่งจะต้องปฏิบัติต่อกันตามสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลให้ชัดเจน ทั้งนี้เพื่อขจัดปัญหาข้อโต้แย้งต่าง ๆ อันอาจจะเกิดขึ้นจากการปรับใช้กฎหมาย สำหรับขอบเขตของความตกลงนี้คู่สัญญาย่อมสามารถตกลงกันได้เท่าที่ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

นอกจากนี้ผู้เขียนยังมีความเห็นด้วยว่า ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลใช้บังคับนี้ ศาลสามารถนำบทบัญญัติบางมาตรานับแต่เสร็จทั่วไปของลักษณะประกันภัยและประกันวินาศภัยมาปรับใช้โดยตรงกับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล เพราะบทบัญญัติดังกล่าวถือว่า

เป็นหลักทั่วไปซึ่งสามารถนำไปใช้กับสัญญาประกันวินาศภัยชนิดอื่น ๆ ได้ด้วย โดยไม่จำเป็นต้องนำหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาปรับใช้ การปรับใช้บทเบ็ดเสร็จทั่วไปของการประกันวินาศภัยกับการประกันภัยทางทะเลนี้ แม้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ของญี่ปุ่นในส่วนของบทบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลก็ได้บัญญัติให้นำมาใช้ได้เท่าที่ไม่ขัดต่อบทบัญญัติในเรื่องการประกันภัยทางทะเล* ส่วนบทบัญญัติที่ผู้เขียนเห็นว่าไม่สามารถนำมาใช้บังคับกับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลได้นั้นได้แก่บทบัญญัติในมาตรา 877 วรรคสอง ซึ่งบัญญัติว่า "อันจำนวนวินาศภัยจริงนั้นท่านให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาซึ่งเหตุวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้น หนึ่งจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ นั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคาเช่นนั้น" เนื่องจากบทบัญญัติดังกล่าวไม่สอดคล้องกับหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเล เพราะการคิดมูลค่าประกันภัยในสัญญาประกันภัยทางทะเลนั้นสามารถคิดรวมราคาของสินค้าในขณะที่เอาประกันภัยบวกค่าระวางขนส่ง ค่าเบี้ยประกันภัยและค่าที่คาดหมายว่าจะได้รับรวมเข้าไปในสัญญาด้วย นอกจากนี้ การตีราคาจำนวนวินาศภัยนั้นในสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลก็ได้ถือหลักดังกล่าวข้างต้น หากแต่จะต้องตีราคาจำนวนวินาศภัยตามมูลค่าประกันภัยที่คู่สัญญาได้ตกลงกัน กล่าวคือ หากเป็นกรณีกำหนดมูลค่า กรณีเกิดวินาศภัยเสียหายทั้งหมดก็คือราคาแห่งมูลค่าประกันภัยที่ได้ตกลงกัน หากเป็นกรณีความเสียหายบางส่วนก็จะต้องมีการคิดสัดส่วนมูลค่าของทรัพย์สินที่เอาประกันส่วนที่ได้รับความเสียหายกับราคาแห่งมูลค่าประกันภัยทั้งหมด โดยมีได้ตีราคาโดยยึดถือสถานที่และเวลาที่เกิดวินาศภัย เช่นกรณีประกันวินาศภัยทั่วไป

ผู้เขียนยังเห็นต่อไปด้วยว่า บทบัญญัติวิธีเฉพาะการประกันภัยในการรับขนในมาตรา 883-886 มีหลักเกณฑ์และสาระสำคัญซึ่งใกล้เคียงและสอดคล้อง

* Art. 815.

2. Except as otherwise provided for in this Chapter, the provision of Sub-Section 1, Section 1, Chapter X, Book III shall apply to contracts of Marine insurance.

คล้องกันกับหลักการของกฎหมายประกันภัยทางทะเลอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป จึงน่าจะนำบทบัญญัติดังกล่าวมาปรับใช้กับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล ในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลนี้ได้ อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติดังกล่าวก็มิได้กว้างขวางเพียงพอที่จะครอบคลุมหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ของกฎหมายประกันภัยทางทะเลทั้งหมดนี้ แต่กระนั้นก็ตาม หากมีปัญหาเกิดขึ้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาเรื่องการคิดมูลประกันภัย หรือจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชดเชยก็ยังไม่เพียงพอที่จะนำบทบัญญัติวิธีการเฉพาะการประกันภัยในการรับขนามาปรับใช้ได้

2. ปัญหาการนำประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัยทั่วไปมาปรับใช้กับการประกันภัยสินค้าทางทะเล

2.1 ปัญหาเรื่องส่วนได้เสีย

สำหรับปัญหาว่าส่วนได้เสียจะต้องมีในเวลาใดนั้น เนื่องจากบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 863 อันเป็นหลักทั่วไปซึ่งสามารถนำมาปรับใช้กับการประกันภัยทุกชนิดมิได้กล่าวไว้ชัดเจนว่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยในเวลาใด โดยที่บทบัญญัติดังกล่าวมีที่มาจากความในมาตรา 688 วรรคแรกของ A Digest of English Civil Law ของ Edward Jenks ซึ่งได้บัญญัติเรื่องรายละเอียดของเวลาที่จะต้องมีส่วนได้เสียในสัญญาประกันภัยชนิดต่าง ๆ ไว้ต่างหากในวรรคอื่น ซึ่งผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยมิได้นำมาบัญญัติไว้ ผู้เขียนจึงเห็นว่าผู้ร่างประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยคงไม่ประสงค์จะให้มีการบัญญัติเรื่องระยะเวลาที่ต้องมีส่วนได้เสียในสัญญาประกันภัยไว้ในบทเบ็ดเสร็จทั่วไป หากแต่ปล่อยให้เป็นเรื่องของการตีความกฎหมายจึงได้บัญญัติเปิดช่องไว้เช่นนั้น ประกอบกับในทางปฏิบัติของการตีความสัญญาประกันชีวิตบุคคลภายนอก ซึ่งนักกฎหมายส่วนใหญเห็นว่ แม้ในขณะที่เกิดประกันภัยขึ้น ผู้เอาประกันชีวิตจะไม่มีส่วนได้เสียในตัวบุคคลซึ่งตนได้เอาประกันภัยไว้ก็ตาม ก็ยังมีสิทธิได้รับเงินตามสัญญาได้ ดังนั้นเมื่อพิจารณาถึงลักษณะของสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลซึ่งมีลักษณะเฉพาะแตกต่างจากสัญญาประกันวินาศภัยทั่วไป จนคณะกรรมการร่างกฎหมายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีเจตจำนงที่จะให้มีการบัญญัติกฎหมายเฉพาะว่าด้วยการ

ประกันภัยทางทะเลขึ้นภายหลัง ดังที่ระบุไว้ในมาตรา 868 ประกอบกับโดยลักษณะของสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลนั้นมีลักษณะระหว่างประเทศ เพราะต้องเกี่ยวข้องกับคู่กรณีหลายฝ่าย ซึ่งอยู่คนละประเทศ และมีสัญชาติต่างกัน ทั้งสินค้าที่เอาประกันภัยก็มักจะอยู่ในต่างประเทศและมีการเปลี่ยนแปลงกรรมสิทธิ์อยู่ตลอดเวลา จึงควรที่จะตีความบทบัญญัติของกฎหมายในส่วนที่อ้างอิงกับสัญญาประกันภัยสินค้าให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายและประเพณีปฏิบัติอันเป็นที่ยอมรับของต่างประเทศ คือ กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ ดังนั้นจึงสมควรที่จะตีความบทบัญญัติในมาตรา 863 ในส่วนของเวลาที่จะต้องมีส่วนได้เสียในสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลให้สอดคล้องกับหลักกฎหมายอังกฤษในเรื่องนี้ วัตถุประสงค์ที่ผู้เอาประกันภัยมีความคาดหวังที่แน่นอนว่าจะได้ส่วนได้เสียนั้นมาก็สามารถเข้าทำสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล และมีผลผูกพันกันได้ และถือว่าการมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยของผู้เอาประกันภัยในขณะที่เกิดวินาศภัยเป็นข้อสาระสำคัญ มิฉะนั้นสัญญาไม่มีผลผูกพัน

ส่วนปัญหา เรื่องวัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหาย ก่อนการทำสัญญาประกันภัยนั้น แม้คู่กรณีจะตกลงให้สัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล มีผลย้อนหลังคุ้มครองผู้เอาประกันภัยซึ่งเข้าทำสัญญาด้วยความสุจริตตามข้อเงื่อนไขมาตรฐานการประกันภัยสินค้า (เอ), (บี) และ (ซี) ข้อ 11.2 ก็ตาม แต่เนื่องจากข้อกำหนดดังกล่าวขัดแย้งกับบทบัญญัติในมาตรา 861 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งบัญญัติว่า เหตุการณ์ที่จะนำมาประกันภัยจะต้องเป็นเหตุการณ์ในอนาคตซึ่งไม่แน่นอนเท่านั้น ประกอบกับข้อกำหนดดังกล่าวขัดกับหลักทั่วไปในเรื่องนิติกรรมสัญญาซึ่งบัญญัติให้สัญญาซึ่งมีวัตถุประสงค์เป็นการพ้นวิสัยตกเป็นโรมฆะตามบทบัญญัติในมาตรา 150 ดังนั้นผู้เขียนจึงเห็นว่าข้อกำหนดมาตรฐานดังกล่าวข้างต้นซึ่งผู้รับประกันภัยของไทยได้นำของประเทศอังกฤษมาใช้นั้นไม่สามารถบังคับได้ตามกฎหมายไทย อย่างไรก็ตาม ข้อกำหนดดังกล่าวถูกร่างขึ้นก็โดยวัตถุประสงค์ที่จะคุ้มครองผู้เอาประกันภัยซึ่งสุจริตไม่ทำให้ได้รับความเสียหาย ซึ่งเป็นหลักการที่ดีและประเทศส่วนใหญ่ในโลกนี้ได้บัญญัติหลักการดังกล่าวไว้คล้ายคลึงกันรวมทั้งประเทศญี่ปุ่นและเยอรมัน ดังนั้นหากประเทศไทยมีบทบัญญัติดังกล่าวก็ย่อมจะเป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยและสอดคล้องกับหลักกฎหมายประกันภัยอันเป็น

ที่ยอมรับกันทั่วไป จึงเห็นควรเสนอแนะให้มีการบัญญัติหลักการดังกล่าวไว้ใน
กฎหมายประกันภัยทางทะเลซึ่งจะมีขึ้นในอนาคต

2.2 ปัญหาเรื่องคำรับรอง

ในส่วนสถานะและผลบังคับของคำรับรองตามกฎหมายไทย
นั้น ผู้เขียนมีความเห็นว่าการยอมรับสถานะและผลบังคับของคำรับรองตามหลัก
กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษให้มีผลบังคับอย่างเฉียบขาดให้ผู้รับประกัน
ภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบทั้งปวงนับแต่เวลาที่มีการปฏิบัติฝ่าฝืนโดยไม่คำนึงถึงว่า
ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะเกี่ยวข้องกับการปฏิบัติฝ่าฝืนนั้นหรือไม่ หรือมีมากน้อย
เพียงใดนั้นอาจจะก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นคนไทย
อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ยังไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายไทยกล่าวถึงเรื่องคำรับรอง
ไว้โดยตรง แต่ในทางปฏิบัติข้อกำหนดเรื่องคำรับรองทั้งกรณีชัดแจ้งและโดยปริยาย
ได้รับการยอมรับและมีที่ใช้อยู่ทั่วไป สำหรับการนำคำรับรองมาใช้ในกฎหมาย
ไทยในปัจจุบันนี้ ผู้เขียนเห็นด้วยกับเหตุผลของคำพิพากษาศาลแพ่งในคดีหมายเลข
แดงที่ 14489/2532 ซึ่งนำคำรับรองมาปรับใช้ในศาลไทยเสมือนหนึ่งเงื่อนไข
แห่งความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย โดยถือเป็นข้อสัญญาที่กำหนดไว้เพื่อผู้เอาประกัน
ภัยต้องปฏิบัติเป็นการชำระหนี้อย่างหนึ่งก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหม
ทดแทน ไม่มีผลถึงกับทำให้สัญญาประกันภัยไม่เกิดผลหรือสิ้นผล โดยนำความสัมพันธ์
ระหว่างการกระทำและผลมาพิจารณาประกอบด้วย กล่าวคือ หากการปฏิบัติผิดคำ
รับรองทำให้ผู้รับประกันภัยได้รับความเสียหาย ผู้รับประกันภัยอาจไม่ต้องรับผิด
ตามกฎหมาย แต่หากไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยเสียหายผู้รับประกันภัยก็ยังคงต้อง
รับผิดตามกฎหมาย นอกจากนี้ยังอาจนำหลักการตีความไปในทางที่เป็นประโยชน์
แก่ผู้เอาประกันภัยมาปรับใช้ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยเขียนไว้ไม่ชัดเจนว่าเป็น
เงื่อนไขของคำรับรอง หรือเขียนไว้แต่ไม่ได้กำหนดผลบังคับไว้ให้ชัดเจนว่าจะเกิด
ผลในกรณีที่มีการปฏิบัติฝ่าฝืนอย่างไร อย่างไรก็ตามการปรับใช้คำรับรองดัง
กล่าวในขณะที่ประเทศไทยยังไม่มีบทบัญญัติของกฎหมายเรื่องคำรับรองกล่าวไว้
โดยตรง อาจจะไม่สอดคล้องกับผลบังคับในกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ
แต่ก็ก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยยิ่งกว่าการบังคับตามหลักกฎหมาย
อังกฤษโดยเคร่งครัด

แต่เนื่องจากหลักกฎหมายเรื่องคำรับรองนี้เป็นหลักกฎหมาย
 ที่ได้รับการยอมรับและใช้กันมากในทางปฏิบัติ ฉะนั้นเพื่อให้เกิดความชัดเจนแน่นอน
 แน่นนอน และสามารถบังคับใช้ได้ตรงตามเจตนารมณ์ของคู่สัญญาประกันภัย คู่สัญญาจึง
 ควรที่จะตกลงเรื่องผลบังคับของคำรับรองโดยการเขียนไว้ในกรมธรรม์ให้ชัดเจน
 ถึงผลบังคับกรณีที่มีการปฏิบัติฝ่าฝืน อย่างไรก็ตามผู้เขียนมีความเห็นว่าประเทศ
 ไทยสมควรที่จะบัญญัติหลักเกณฑ์เรื่องสถานะและผลบังคับของคำรับรองไว้ใน
 กฎหมายประกันภัยทางทะเลที่จะมีขึ้นในอนาคต โดยคำนึงถึงผลประโยชน์และความ
 เป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยดังได้กล่าวมาแล้วข้างต้นประกอบด้วย

3. ปัญหาเรื่องข้อสัญญาให้ใช้กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ

การนำกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้บังคับกับ
 สัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลตามข้อเงื่อนไขมาตรฐานการประกันภัยสินค้าทั้ง
 สามชนิดนั้น ในทางทฤษฎีนั้นสามารถทำได้ เพราะพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกัน
 แห่งกฎหมาย พุทธศักราช 2481 มาตรา 13 ให้อำนาจไว้ อย่างไรก็ตามใน
 ทางปฏิบัติแล้ว การนำกฎหมายต่างประเทศมาใช้บังคับในประเทศไทยมีข้อจำกัด
 เป็นอย่างมาก เพราะนอกจากจะต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอัน
 ดีของประชาชนแล้ว ยังเป็นดุลพินิจของศาลว่าจะนำกฎหมายดังกล่าวมาใช้บังคับ
 ไว้หรือไม่ด้วย ซึ่งในทางปฏิบัติแล้ว ศาลอาจไม่บังคับไว้กับคู่ความแม้ว่ากรณีจะ
 ต้องด้วยหลักเกณฑ์แห่งพระราชบัญญัติการจัดกันแห่งกฎหมายมาตรา 13 ก็ตาม
 นอกจากนี้ การนำกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาใช้บังคับใช้ตามข้อตกลง
 ของคู่กรณีนี้ยังเป็นภาระหน้าที่ของคู่ความที่กล่าวอ้างจะต้องนำหลักกฎหมายเกี่ยว
 กับเรื่องดังกล่าวมานำสืบให้เป็นที่ยอมรับแก่ศาล ดังนั้นในทางปฏิบัติเพื่อให้มีผล
 บังคับอย่างจริงจัง คู่กรณีจึงควรที่จะหยิบยกประเด็นข้อสัญญาให้ใช้กฎหมายประกัน
 ภัยทางทะเลของอังกฤษกล่าวอ้างไว้เป็นประเด็นไว้อย่างแจ่มชัด และนำผู้เชี่ยวชาญ
 กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมานำสืบให้เป็นที่ยอมรับแก่ศาล อย่างไรก็ตาม
 ในปัญหาเรื่องการนำข้อสัญญาให้ใช้กฎหมายต่างประเทศบังคับกับสัญญานี้ควร
 มีการปรับปรุงพระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกันแห่งกฎหมาย โดยระบุให้ชัดเจนว่า

กรณีใดบ้างที่ศาลจะต้องใช้พระราชบัญญัติว่าด้วยการจัดกันแห่งกฎหมาย เพื่อกำหนดระบบกฎหมายที่ใช้บังคับแก่ข้อเท็จจริงในคดี

การแก้ไขปัญหาระยะยาว

การบัญญัติกฎหมายเฉพาะสำหรับการประกันภัยทางทะเล

ดังที่กล่าวมาแล้วว่า สัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลนั้นมีลักษณะที่เฉพาะแตกต่างจากสัญญาประกันวินาศภัยทั่วไป ดังนั้นหลักเกณฑ์ต่าง ๆ ที่ใช้กับสัญญาประกันวินาศภัยทั่วไปจึงไม่อาจนำมาใช้กับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเลได้ ในหลาย ๆ กรณี การพัฒนาการประกันภัยทางทะเลนั้นจำเป็นต้องใช้เวลามาก แต่วิธีการที่จะช่วยพัฒนาการประกันภัยทางทะเลให้เจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็วประการหนึ่งซึ่งเป็นวิธีที่ประหยัดเวลาก็คือ การมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลซึ่งสอดคล้องและเป็นที่ยอมรับของต่างประเทศ เนื่องจากในปัจจุบันประเทศไทยมีการค้าขายกับต่างประเทศเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก และนับวันก็ยิ่งจะทวีจำนวนมากยิ่งขึ้น แต่การบังคับใช้กฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทยไม่ว่าจะเป็นการนำบทบัญญัติกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมาบังคับใช้ในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายทั่วไปตามแนววินิจฉัยของศาล หรือตามข้อตกลงให้ใช้กฎหมายอังกฤษบังคับกับกรณีพิพาทตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือการนำหลักทั่วไปในเรื่องประกันภัยมาใช้กับสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล หรือการตีความตามข้อเสนอแนะแนวทางการแก้ไขปัญหา เฉพาะหน้านั้นก็ยังไม่อาจแก้ปัญหาคือข้อขัดข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งยังขึ้นอยู่กับดุลพินิจของศาลในการปรับใช้ จึงอาจจะส่งผลให้เกิดความไม่แน่นอนและไม่เป็นหลักประกันที่เพียงพอแก่คู่กรณีซึ่งเกี่ยวข้องกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล ความไม่ชัดเจนแน่นอนของการบังคับใช้กฎหมายอาจทำให้เป็นข้ออุปสรรคอันหนึ่งในการพัฒนาธุรกิจการประกันภัยทางทะเลของไทยให้เติบโตในสภาวะซึ่งต้องแข่งขันกับตลาดการประกันภัยของต่างประเทศในอนาคตอันใกล้ ซึ่งจะทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น เนื่องจากรัฐบาลไทยจะต้องเปิดเสรีการประกันภัยตามข้อตกลงว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (GATT) ในการเจรจาการค้าหลายฝ่ายรอบอุรุกวัยที่ผ่านมา ด้วยเหตุนี้ผู้เขียนจึงเห็นว่าประเทศไทยควรเร่งออกกฎหมายเฉพาะขึ้นเพื่อบังคับการประกันภัยสินค้าทางทะเลเช่นเดียวกันกับที่ได้

ออกพระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล พ.ศ. 2534 อันจะช่วยให้ศาลสามารถ
ใช้และตีความกฎหมายได้อย่างเหมาะสม ขจัดปัญหาในการนำกฎหมายประกันภัย
ทางทะเลของอังกฤษมาใช้บังคับ ซึ่งจะเป็นการลดภาระของคู่กรณีในการนำสืบ
กฎหมายต่างประเทศ กฎหมายที่จะออกมานี้ควรจะแยกต่างหากจากประมวล
กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ตามเจตนารมณ์ของคณะกรรมการร่างประมวลกฎหมาย
แพ่งและพาณิชย์ มีลักษณะเป็นกฎหมายพิเศษ โดยอาจรวมบทบัญญัติอันเกี่ยวกับการ
ประกันภัยทางทะเลทั้งหมด ไม่ว่าจะเป็นการประกันภัยสินค้า การประกันภัยตัว
เรือและเครื่องจักร, การประกันภัยค่าระวาง และการประกันภัยความรับผิดชอบ
ไว้ด้วยกันในฉบับเดียวกัน

สำหรับรูปแบบของกฎหมายประกันภัยทางทะเลที่จะบัญญัติขึ้นนั้น ผู้เขียน
เห็นว่าน่าจะนำพระราชบัญญัติการรับประกันภัยทางทะเล หรือ Marine Insurance
Act 1906 ของอังกฤษมาเป็นแบบอย่างในการบัญญัติกฎหมาย เนื่องจากบทบัญญัติ
ของ Marine Insurance Act 1906 ได้รับการยอมรับกันอย่างกว้างขวางจาก
ประเทศต่าง ๆ ในโลกนี้ จนมีผู้กล่าวว่าได้กลายเป็นกฎหมายระหว่างประเทศ
โดยพฤตินัย (a de facto international marine insurance legal
regime) แม้กระทั่งประเทศที่มีบทบัญญัติกฎหมายประกันภัยทางทะเลบังคับ เช่น
ประเทศนอร์เวย์ และสวีเดน คู่กรณีก็ยังนิยมตกลงกันให้ใช้กฎหมายประกันภัยทาง
ทะเลของอังกฤษบังคับ นอกจากนี้ในประเทศเยอรมันนี้ ซึ่งได้บัญญัติเรื่องการ
ประกันภัยทางทะเลไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ มาตรา 778-900 แต่ในทาง
ปฏิบัติแล้วผู้พิจารณารับประกันภัยทางทะเลของเยอรมัน และหอการค้าของเยอรมัน
ได้ร่วมกันร่าง "กฎเกณฑ์ทั่วไปของเยอรมันเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล"
(The German General Rules of Marine Insurance (ADS) ขึ้นตั้งแต่
ปี ค.ศ. 1919 เพื่อใช้เป็นหลักเกณฑ์ในการตกลงทำสัญญาประกันภัยทางทะเลอัน
แตกต่างไปจากที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายพาณิชย์ โดยได้รับอิทธิพลมาจาก
Marine Insurance Act 1906 และกรรมธรรม์ประกันภัยของอังกฤษ ดังนั้น
จึงสมควรที่จะนำ Marine Insurance Act 1906 ของอังกฤษมาพิจารณาใน
การพิจารณาร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยขึ้นโดยอาจจะพิจารณากฎหมาย
ประกันภัยทางทะเลของประเทศอื่น ๆ เช่น ประมวลกฎหมายพาณิชย์ของเยอรมัน

และญี่ปุ่น และ The Norwegian Marine Insurance plan of 1964 และ The Norwegian Insurance plan for the Carriage of Goods of 1967 ของประเทศนอร์เวย์มาประกอบการพิจารณาเพื่อความสะดวกของกฎหมายที่จะร่างขึ้น โดยจะต้องคำนึงถึงโครงสร้างของกฎหมาย วัฒนธรรมและเศรษฐกิจของประเทศไทยประกอบด้วย มิใช่เป็นการนำเอาหลักกฎหมายต่างประเทศมาใช้ทั้งหมด เพราะอาจจะไม่เหมาะสมกับโครงสร้างกฎหมาย วัฒนธรรม และเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยกฎหมายใหม่นี้ผู้เขียนเห็นว่าน่าจะมีข้อสาระสำคัญที่จะต้องพิจารณาต่อไปนี้

1. การบังคับใช้กฎหมาย โดยกล่าวถึงควาจำกัดความของการประกันภัยทางทะเลและระบุขอบเขตการบังคับใช้ของกฎหมาย ซึ่งนอกจากจะหมายถึงการประกันภัยการขนส่งในทะเลหลวงแล้ว ยังอาจรวมถึงการขนส่งทางบกหรือทางน้ำอันต่อเนื่องกับการขนส่งในทะเลด้วย
2. วัตถุประสงค์ที่ประกันภัย ในส่วนนี้ควรจะระบุไว้บ้างที่เป็นวัตถุประสงค์ของการประกันภัย เช่น สินค้า ตัวเรือ และเครื่องจักร ค่าระวางและความรับผิดชอบ เป็นต้น
3. ส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ โดยควรให้คำนิยามความหมายของส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ และระบุว่าสิ่งใดบ้างเป็นส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้ รวมตลอดจนถึงเวลาที่ต้องมีส่วนได้เสียโดยน่าจะถือเอาขณะเกิดวินาศภัยเป็นสำคัญ เช่นเดียวกับกรณีหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป
4. การเปิดเผยข้อความจริงและการแถลงข้อความจริง ในส่วนนี้ควรจะระบุให้ชัดเจนว่าข้อความจริงใดถือว่าเป็นข้อสาระสำคัญ รวมทั้งกรณีที่ไม่ถือว่าเป็นข้อสาระสำคัญ รวมทั้งการกำหนดว่ากรณีใดเป็นการแถลงข้อความจริง
5. กรณีซึ่งทรัพย์สินได้เสียหายไปแล้ว กฎหมายที่ร่างขึ้นใหม่นี้ควรจะกล่าวถึงผลของการประกันภัย กรณีทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายก่อนการทำสัญญาให้มีผลบังคับได้หากปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยยังไม่ทราบความเสียหายตามหลักอันเป็นที่ยอมรับกันทั่วไป
6. ค่ารับรอง ควรจะมีการระบุถึงค่ารับรองในสัญญาประกันภัยสินค้าทางทะเล ทั้งชนิดของค่ารับรองโดยชัดแจ้ง และค่ารับรองโดยปริยาย รวมทั้งผล

ของการปฏิบัติฝ่าฝืนคำรับรอง การสละสิทธิ์กรณีปฏิบัติฝ่าฝืนคำรับรองโดยคำนึงถึงความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำที่ฝ่าฝืนและผลเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้รับประกันภัยว่าทำให้ได้รับความเสียหายหรือไม่ ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการบังคับใช้ ยิ่งกว่าการถือเอาผลบังคับเด็ดขาดให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบโดยทันทีทุกกรณีดัง เช่นกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ

ทั้งนี้กฎหมายใหม่นี้ อาจกำหนดให้นำบทบัญญัติอันเป็นหลักทั่วไปของการประกันภัยและบทเบ็ดเสร็จทั่วไปของการประกันวินาศภัยในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในส่วนซึ่งไม่ขัดแย้งกับหลักกฎหมายประกันภัยทางทะเล ซึ่งเป็นที่ยอมรับกัน และกฎหมายใหม่ไม่ได้บัญญัติไว้เป็นอย่างอื่นมาใช้บังคับได้ด้วย โดยผู้เขียนมีความเห็นว่าบทบัญญัติในมาตราเหล่านี้สามารถนำมาใช้กับการประกันภัยทางทะเลได้ กล่าวคือ กรณีหลักทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย ได้แก่ มาตรา 865, 866, 867 ส่วนกรณีการประกันภัย ได้แก่ บทบัญญัติมาตรา 869, 870, 871, 872, 874, 876, 877 วรรคแรก, 878, 879, 880, 881 และ 882 ดังนี้ เป็นต้น

ส่วนในกรณีรายละเอียดของกฎหมายฉบับนี้จะต้องมีการศึกษาในเรื่องนี้ต่อไป

ศูนย์วิทยพัชร์พยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย