

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

- กมล สนธิเกษตริน. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2539.
- กมล สนธิเกษตริน. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1-6 พร้อมคำแปลภาษาอังกฤษและอธิบาย. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2539.
- กมลชนก สุทธิวาหนฤพุฒิ. ธุรกิจพาณิชย์นาวี. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2534.
- กมลมิตร วุฒิจำนงค์. หลักการเลือกกฎหมายที่จะใช้บังคับกับสัญญาตามกฎหมายอังกฤษ. วารสารนิติศาสตร์. 15, 1 (มีนาคม 2528) : 55-64.
- คณิง ภาไชย. กฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคลเกี่ยวกับกฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2541.
- จิตติ ดิงศภัทีย์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 9. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2524.
- จิตติ ดิงศภัทีย์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 10. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2539.
- จุฬา สุขมานพ. กฎหมายพาณิชย์นาวี : อะไร แต่ไหน อย่างไร. วารสารการพาณิชย์นาวี. 15, 3 (ธันวาคม 2539) : 21-34.
- จรัส เหมะजारุ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์รุ่งเรืองธรรม, 2522.
- จรัส เหมะजारุ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์คุรุสภา, 2514.
- ไคไล ตักติวพงศ์ และปราโมทย์ ลำไย. รายงานผลการวิจัยการบังคับใช้กฎหมายประกันภัยกับสินค้านำเข้าทางทะเล. กรุงเทพมหานคร : คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, 2529.
- ชินชาติ วัฒนสุชาติ. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล. จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี. 2, 8 (พฤษภาคม 2533) : 2-7.
- ไชยยงค์ ชูชาติ. ประวัติการประกันภัย. วารสารข่าวสารประกันภัย. (1 มิถุนายน 2512) : 28-29.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. กฎหมายว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์จรัสสินิหวงศ์, 2529.

- ไชยยศ เหมะรัชตะ. การประกันภัยสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Insurance). ครอบคลุม 84 ปี
 ชาติตราจารย์ จิตติ ดิงศภัทย์ : 59-77.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. คำอธิบายกฎหมายว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร : Bj Plate
 Processor, 2540.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. ตอบข้อสงสัย 108 ปัญหาประกันภัยและพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ.
 พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด, 2539.
- ดาราพร ธีระวัฒน์. กฎหมายสัญญา : สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม.
 กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2538.
- ตระกูล พุ่มเสนาะ. P&I Club Protection and Indemnity Club ทางเลือกใหม่ของการประกันภัยทางทะเล.
 พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : Bj Plate Processor, 2540.
- เทพวิฑูร, พระยา. ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ พุทธศักราช 2468 บรรพ 1 และบรรพ 2 พร้อมด้วย
 อุทธรณ์ของกรมร่างกฎหมาย. กรุงเทพมหานคร : เนติบัณฑิตยสภา, 2509.
- ธานีธร กัยวิเชียร และวิชา มหาคุณ. การตีความกฎหมาย. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วน
 จำกัด โรงพิมพ์ชวนพิมพ์, 2539.
- นันทวัน เจริญชาติศรี และพันธุทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. ฎีกาวิเคราะห์ คำพิพากษาศาลฎีกาที่
 7350/2537 กฎหมายที่มีผลบังคับต่อสัญญาประกันภัยทางทะเล. วารสารนิติศาสตร์. 25, 4 (ธันวาคม
 2538) : 782-805.
- นิติการและการต่างประเทศ, กอง. ประเทศไทยควรมีพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลหรือไม่. วารสาร
 การพาณิชย์นาวี. 16, 1 (เมษายน 2540) : 76-102.
- นิภา กาญจนพงศ์. การประกันภัยและการขนส่งสินค้าทางทะเล. ปทุมธานี : บริษัท ศูนย์หนังสือ ดร. ศรีสง่า
 จำกัด, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- บรรลือ คงจันทร์. การทำสัญญาประกันภัยทางทะเลเพื่อคุ้มครองการเสี่ยงภัยในการขนส่งสินค้าระหว่าง
 ประเทศ. งานวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, สิงหาคม 2526.
- บรรพพงศ์ พร้อมถกล. การประกันภัยสินค้าทางทะเล. (เอกสารโรเนียวพิมพ์แจกนักศึกษาฝึกอบรมการนำเข้า-
 ส่งออก ชิปปิ้งและธุรกิจ ชื่องานหรี กรุงเทพมหานคร 2523).
- ประสิทธิ์ ไชวโกล. การตีความสัญญาประกันภัยและกรมธรรม์ประกันภัย. กรุงเทพมหานคร : บริษัท พิมพ์ดี
 จำกัด, 2534.
- ประเสริฐ ประภาสะโนบล. หลักการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร : วิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์, 2514.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวี ตอนที่ 3. กรุงเทพมหานคร : บริษัท โรงพิมพ์เดือนตุลา จำกัด,
 2541.
- ไพฑูริย์ เอกจริยกร. กฎหมายพาณิชย์นาวีฝรั่งเศส. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : บริษัท โรงพิมพ์
 เดือนตุลา จำกัด, 2539.

- ไมทซิด เอกจริยกร. พระราชบัญญัติการกักเรือ พ.ศ. 2534. กรุงเทพมหานคร : บริษัท พิมพ์ดี จำกัด, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- ไมทซิด เอกจริยกร. สภาพและปัญหาของกฎหมายพาณิชย์นาวีของไทยในปัจจุบัน. รายงานวิจัย คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2536.
- ไมทซิด เอกจริยกร . ส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยในสัญญาประกันภัยทางทะเล. วารสารการพาณิชย์นาวี. 18, 1 (เมษายน 2542) : 89-100.
- พรชัย วิวัฒน์ภัทรกุล. ความลึกลับในการใช้มาตรา 4 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เมื่อศาลไทยต้องทำบทกฎหมายมาใช้กับการพาณิชย์นาวี. บทบัณฑิตย. 46, 3 (กันยายน 2533) : 99-103.
- พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. ข้อคิดเบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญาตามกฎหมายเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศ. วารสารนิติศาสตร์. 25, 3 (กันยายน 2538) : 524-563.
- พันธุ์ทิพย์ กาญจนะจิตรา สายสุนทร. คำอธิบายกฎหมายระหว่างประเทศแผนกคดีบุคคล ภาคหน้า : แนวความคิดทั่วไปเกี่ยวกับนิติสัมพันธ์ของเอกชนที่มีลักษณะระหว่างประเทศ ภาคที่ 1 การจัดสรรเอกชนในทางระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2541.
- พิชัย นิลทองคำ. คำพิพากษาศาลฎีกา & กฎหมายการค้าระหว่างประเทศเกี่ยวกับการกักเรือ การรับขน การรับขนของทางทะเล อนุญาตตุลาการ การประกันภัย การประกันภัยทางทะเล. กรุงเทพมหานคร : Athataya Co., Ltd., 2542.
- ไพบูลย์ สุตันติวรคุณ. ส่วนเฉลี่ยทั่วไป (General Average) และค่ากู้ภัย (Salvage Charge) ในส่วนสัญญาประกันภัยทางทะเล. จุลสารกฎหมายพาณิชย์นาวี. 2, 12 (กรกฎาคม 2534) : 2-11.
- ไพโรจน์ วายภาพ และสิทธิโชค ศรีเจริญ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร : จีระวิชาการพิมพ์, 2541.
- มุกดา ไควทกุล. การประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด สยามเตชั่นซัพพลายส์, 2537.
- มนู รั้วฉนวนศิริกุล. การใช้บังคับกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยสินค้าทางทะเล. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2537.
- มานพ สังฆมิตร. ประกันภัยสินค้าส่งออก. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์บำรุงสาส์น, 2531.
- ไมตรี ดันติวุฒานนท์. คำอธิบายกฎหมายประกันภัยทางทะเล. กรุงเทพมหานคร : บริษัท พิมพ์ดี จำกัด, 2536.
- ยุติธรรม, กระทรวง. พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540. เอกสารเย็บเล่ม. 2542.
- ราชบัณฑิตยสถาน. พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน. พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์มหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย, 2540.
- วิชาการและสถิติ, กอง. การสนับสนุนการพัฒนาการประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย. วารสารสำนักงานประกันภัย. 14, 1 (มกราคม - มีนาคม 2532) : 95-104.

- ศักดิ์ สอนงชาติ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ตามบทบัญญัติที่ได้ตรวจชำระใหม่) ว่าด้วยนิติกรรมและสัญญา (พร้อมทั้งระยะเวลาและอายุความ). พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์นิติบรรณการ, 2539.
- ศาสตราจารย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศ. รวมคำพิพากษาฎีกาเกี่ยวกับกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ พร้อมหมายเหตุและกฎหมายการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ. กรุงเทพมหานคร : บริษัท เคนโกรว จำกัด, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี. รายงานการสัมมนาทางวิชาการเรื่อง ธุรกิจประกันภัยทางทะเลจะช่วยชาติได้อย่างไร. สถาบันธุรกิจพาณิชย์นาวี จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 6 มีนาคม 2532.
- สมาคมประกันวินาศภัย. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- สมาคมประกันวินาศภัย. การดำเนินการเรียกร้องและชดใช้ค่าเสียหาย การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง (เฉพาะสินค้า). พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- สมาคมประกันวินาศภัย. การประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล (ฉบับปรับปรุงใหม่). พิมพ์ครั้งที่ 3. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- สมาคมประกันวินาศภัย. การประกันภัยตัวเรือ. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, 2526.
- สมาคมประกันวินาศภัย. คู่มือการประกันภัยการขนส่งสินค้าทางทะเล. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- สมาคมประกันวินาศภัย. คู่มือแนะนำการตีความเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- สมาคมประกันวินาศภัย. คู่มือวิชาการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, 2530.
- สมาคมประกันวินาศภัย. แนวทางการพิจารณาและตัดสินคดีประกันภัยการขนส่งทางทะเลของศาลฎีการะหว่าง พ.ศ. 2469 - 2528. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- สมาคมประกันวินาศภัย. พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ พร้อมคำแปล. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, ไม่ปรากฏปีที่พิมพ์.
- สรพล สุขทรศนีย์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย ศึกษาแบบเรียงมาตรา. กรุงเทพมหานคร : มิตรนราการพิมพ์, 2533.
- สรพล สุขทรศนีย์. เอกสารประกอบการสัมมนาวิชาการกฎหมายลักษณะประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. 12 พฤศจิกายน 2530. (อัดสำเนา)
- สะอาด หอมมณี. คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ สุตราไพศาล, 2539.
- สากุล ชนัสต์ยาวิบูล. หลักการประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : แผนกพัสดุ สำนักงานการเงินและทรัพย์สิน มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต, 2538.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร : ประชุมของการพิมพ์, 2528.

- สิทธิโชค ศรีเจริญ. เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายธุรกิจระหว่างประเทศ หน่วยที่ 1-7. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : ฝ่ายการพิมพ์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2528.
- สุดาทิพย์ เทวกุล. ธุรกิจลีสซิ่ง. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2531.
- สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ณ สงขลา และพึงใจ พึ่งพานิช. หลักการประกันวินาศภัย. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2519.
- สุธาบดี สัตตบุศย์. กฎหมายเกี่ยวกับการค้าระหว่างประเทศ. กรุงเทพมหานคร : พูลสวัสดิ์การพิมพ์, 2533.
- สุนีย์ ปิงสุทธีวงศ์. การยกเว้นและจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งในสัญญาฉบับหนึ่งของทางทะเล : การศึกษาเปรียบเทียบหลักเกณฑ์ตามอนุสัญญาระหว่างประเทศและกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้อง. วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2533.
- สุโขทัยธรรมาธิราช, มหาวิทยาลัย. เอกสารการสอนชุดวิชาประกันวินาศภัย 1 หน่วยที่ 8-15. พิมพ์ครั้งที่ 1. นนทบุรี : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2537.
- สุโขทัยธรรมาธิราช, มหาวิทยาลัย. เอกสารการสอนชุดวิชาหลักการประกันภัย หน่วยที่ 9-15. พิมพ์ครั้งที่ 2. นนทบุรี : โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2533.
- โสภณ เดชเทพพร. วิเคราะห์ว่างกรมธรรม์และข้อเงื่อนไขการประกันภัยขนส่งสินค้าทางทะเลฉบับใหม่. (เอกสารโรเนียวพิมพ์แจกในการสัมมนาเรื่อง ธุรกิจของท่านกับกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลฉบับใหม่ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 26-27 ตุลาคม 2525).
- สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา. คู่มือการศึกษาวินิจฉัยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพมหานคร : จีวีซีการพิมพ์, 2540.
- หยุด แสงอุทัย. ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. พิมพ์ครั้งที่ 14. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด ยงพลเทรตดิ้ง, 2542.
- อนุวัติ ใจสมุทร. คำอธิบายวิชาความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับกฎหมายทั่วไป. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์สุทธิสารการพิมพ์, 2509.
- อรรถนิติ ดิษฐอำนาจ. คู่มือการศึกษาวินิจฉัยกฎหมายการค้าระหว่างประเทศ การรับประกันภัยทางทะเลและการรับประกันภัยทางทะเล. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร : ห้างหุ้นส่วนจำกัด จีวีซีการพิมพ์, 2542.
- อารีย์ พิจิตรกล้าเอี่ยม. ประกันภัยทางทะเล ความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์. วารสารการพาณิชย์นาวี. 10, 3 (กันยายน 2534) : 89-92.
- อารีย์ พิจิตรกล้าเอี่ยม. เงื่อนไขใหม่ของสัญญาประกันภัยตัวเรือ (New Standard Clauses of Marine Hull Insurance). วารสารการพาณิชย์นาวี. 16, 1 (เมษายน 2540) : 63-72.
- อำนาจ สุขเวชย์. พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมมีผลกระทบต่อสัญญาประกันภัยหรือไม่. วารสารการประกันภัย. 23, 2 ฉบับที่ 90 (เมษายน-มิถุนายน 2541) : 21-24.

กฎหมาย

- Alex L. Parks. The Law and Practice of Marine Insurance and Average - Vol. 1. United States : Stevens, 1987.
- Alex L. Parks. The Law and Practice of Marine Insurance and Average - Vol. 2. United States : Stevens, 1987.
- Clive M. Schmitthoff and David A.G. Sarre. Charlesworth's Mercantile Law. 14th ed. London : Steven & Sons, 1984.
- E. R. Hardy Ivamy. Casebook on Shipping Law. 4th ed. London : Lloyd's of London Press Ltd., 1987.
- E. R. Hardy Ivamy. Chalmers' Marine Insurance Act 1906. 9th ed. London : Butterworths & Co. (Publishers) Ltd., 1983.
- E. R. Hardy Ivamy. General Principles of Insurance Law. 5th ed. London : Butterworths & Co. (Publishers) Ltd., 1986.
- E. R. Hardy Ivamy. Marine Insurance. 4th ed. London : Butterworths & Co. (Publishers) Ltd., 1985.
- Geoffrey Brice. Maritime Law of Salvage. London : Stevens, 1983.
- J. K. Macleod and A.T. Hudson. Mercantile Law. 17th ed. London : Butterworths & Co. (Publishers) Ltd., 1978.
- Lord Chorley and O. C. Giles. Shipping Law. 5th ed. London : Sir Issac Pitman & Sons Ltd., 1963.
- M. J. Mustill, J. C. B. Gilman. Arnould's Law of Marine Insurance and Average. 16th ed. London : Stevens & Son, 1981.
- N. G. Hudson and J. C. Allen. Marine Claims Handbook. 4th ed. London : Lloyd's of London Press Ltd., 1984.
- R. J. Lambeth. Templeman on Marine Insurance Its Principle and Practice. 6th ed. London : Pitman, 1986.
- Robert Grime. Shipping Law. 2nd ed. London : Sweet & Maxwell, 1991.
- Robert H. Brown. Marine Insurance -Vol. 3-Hull Practice. 1st ed. London : Witherby & Co., Ltd., 1975.
- Susan Hodges. Law of Marine Insurance. 1st ed. Great Britain : Cavendish Publishing Ltd., 1986.

Thomas D. Rhidian . The Modern Law of Marine Insurance. Great Britain : WBC Limited, 1996.

Victor Dover. A Handbook to Marine Insurance. London : Witherby & Co., Ltd., 1970.

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



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก.

ข้อกำหนดในกรรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานแบบระยะเวลา

สถาบันวิทย์บริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

INSTITUTE TIME CLAUSES**HULLS**

This insurance is subject to English law and practice.

1. NAVIGATION

- 1.1 The Vessel is covered subject to the provisions of this insurance at all times and has leave to sail or navigate with or without pilots, to go on trial trips and to assist and tow vessels or craft in distress, but it is warranted that the Vessel shall not be towed, except as is customary or to the first safe port or place when in need of assistance, or undertake towage or salvage services under a contract previously arranged by the Assured and/or Owners and/or Managers and/or Charterers. This Clause 1.1 shall not exclude customary towage in connection with loading and discharging.
- 1.2 This insurance shall not be prejudiced by reason of the Assured entering into any contract with pilots or for customary towage which limits or exempts the liability of the pilots and/or tugs and/or towboats and/or their owners when the Assured or their agents accept or are compelled to accept such contracts in accordance with established local law or practice.
- 1.3 The practice of engaging helicopters for the transportation of personnel, supplies and equipment to and/or from the Vessel shall not prejudice this insurance.
- 1.4 In the event of the Vessel being employed in trading operations which entail cargo loading or discharging at sea from or into another vessel (not being a harbour or inshore craft) no claim shall be recoverable under this insurance for loss of or damage to the Vessel or liability to any other vessel arising from such loading or discharging operations, including whilst approaching, lying alongside and leaving, unless previous notice that the Vessel is to be employed in such operations has been given to the Underwriters and any amended terms of cover and any additional premium required by them have been agreed.
- 1.5 In the event of the Vessel sailing (with or without cargo) with an intention of being (a) broken up, or (b) sold for breaking up, any claim for loss of or

damage to the Vessel occurring subsequent to such sailing shall be limited to the market value of the Vessel as scrap at the time when the loss or damage is sustained unless previous notice has been given to the Underwriters and any amendments to the terms of cover, insured value and premium required by them have been agreed. Nothing in this Clause 1.5 shall affect claims under Clause 8 and/or 10.

2. CONTINUATION

Should the Vessel at the expiration of this insurance be at sea and in distress or missing, she shall, provided notice be given to the Underwriters prior to the expiration of this insurance, be held covered until arrival at the next port in good safety, or if in port and in distress until the Vessel is made safe, at a pro rata monthly premium.

3. BREACH OF WARRANTY

Held covered in case of any breach of warranty as to cargo, trade, locality, towage, salvage services or date of sailing provided notice be given to the Underwriters immediately after receipt of advices and any amended terms of cover and any additional premium required by them be agreed.

4. CLASSIFICATION

4.1 It is the duty of the Assured, Owners and Managers at the inception of and throughout the period of this insurance to ensure that

4.1.1 the Vessel is classed with a Classification Society agreed by the Underwriters and that her class within that Society is maintained,

4.1.2 any recommendations requirements or restrictions imposed by the Vessel's Classification Society which relate to the Vessel's seaworthiness or to her maintenance in a seaworthy condition are complied with by the dates required by that Society.

4.2 In the event of any breach of the duties set out in Clause 4.1 above, unless the Underwriters agree to the contrary in writing, they will be discharged from liability under this insurance as from the date of the breach provided

that if the Vessel is at sea at such date the Underwriters' discharge from liability is deferred until arrival at her next port.

- 4.3 Any incident condition or damage in respect of which the Vessel's Classification Society might make recommendations as to repairs or other action to be taken by the Assured, Owners or Managers must be promptly reported to the Classification Society.
- 4.4 Should the Underwriters wish to approach the Classification Society directly for information and/or documents, the Assured will provide the necessary authorization.

5. TERMINATION

This Clause 5 shall prevail notwithstanding any provision whether written typed or printed in this insurance inconsistent therewith.

Unless the Underwriters agree to the contrary in writing, this insurance shall terminate automatically at the time of

- 5.1 change of the Classification Society of the Vessel, or change, suspension, discontinuance, withdrawal or expiry of her Class therein, or any of the Classification Society's periodic surveys becoming overdue unless an extension of time for such survey be agreed by the Classification Society, provided that if the Vessel is at sea such automatic termination shall be deferred until arrival at her next port. However, where such change, suspension, discontinuance or withdrawal of her Class or where a periodic survey becoming overdue has resulted from loss or damage covered by Clause 6 of this insurance or which would be covered by an insurance of the Vessel subject to current Institute War and Strikes Clauses Hulls - Time such automatic termination shall only operate should the Vessel sail from her next port without the prior approval of the Classification Society or in the case of a periodic survey becoming overdue without the Classification Society having agreed an extension of time for such survey,
- 5.2 any change, voluntary or otherwise, in the ownership or flag, transfer to new management, or charter on a bareboat basis or requisition for title or use of the Vessel, provided that, if the Vessel has cargo on board and has already sailed from her loading port or is at sea in ballast, such automatic

termination shall if required be deferred, whilst the Vessel continues her planned voyage, until arrival at final port of discharge if with cargo or at port of destination if in ballast. However, in the event of requisition for title or use without the prior execution of a written agreement by the Assured, such automatic termination shall occur fifteen days after such requisition whether the Vessel is at sea or in port.

A pro rata daily net return of premium shall be made provided that a total loss of the Vessel, whether by insured perils or otherwise, has not occurred during the period covered by this insurance or any extension thereof.

6. PERILS

- 6.1 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
- 6.1.1 perils of the seas rivers lakes or other navigable waters
 - 6.1.2 fire, explosion
 - 6.1.3 violent theft by persons from outside the Vessel
 - 6.1.4 jettison
 - 6.1.5 piracy
 - 6.1.6 contact with land conveyance, dock or harbour equipment or installation
 - 6.1.7 earthquake volcanic eruption or lightning
 - 6.1.8 accidents in loading discharging or shifting cargo or fuel.
- 6.2 This insurance covers loss of or damage to the subject-matter insured caused by
- 6.2.1 bursting of boilers breakage of shafts or any latent defect in the machinery or hull
 - 6.2.2 negligence of Master Officers Crew or Pilots
 - 6.2.3 negligence of repairers or charterers provided such repairers or charterers are not an Assured hereunder
 - 6.2.4 barratry of Master Officers or Crew
 - 6.2.5 Contact with aircraft, helicopters or similar objects, or objects falling therefrom provided that such loss or damage has not resulted from

want of due diligence by the Assured, Owners, Managers or Superintendents or any of their onshore management.

6.3 Masters Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 6 should they hold shares in the Vessel.

7. POLLUTION HAZARD

This insurance covers loss of or damage to the Vessel caused by any governmental authority acting under the powers vested in it to prevent or mitigate a pollution hazard or damage to the environment, or threat thereof, resulting directly from damage to the Vessel for which the Underwriters are liable under this insurance, provided that such act of governmental authority has not resulted from want of due diligence by the Assured, Owners or Managers to prevent or mitigate such hazard or damage, or threat thereof. Master Officers Crew or Pilots not to be considered Owners within the meaning of this Clause 7 should they hold shares in the Vessel.

8. 3/4THS COLLISION LIABILITY

8.1 The Underwriters agree to indemnify the Assured for three-fourths of any sum or sums paid by the Assured to any other person or persons by reason of the Assured becoming legally liable by way of damages for

8.1.1 loss of or damage to any other vessel or property on any other vessel

8.1.2 delay to or loss of use of any such other vessel or property thereon

8.1.3 general average of, salvage of, or salvage under contract of, any such other vessel or property thereon,

where such payment by the Assured is in consequence of the Vessel hereby insured coming into collision with any other vessel.

8.2 The indemnity provided by this Clause 8 shall be in addition to the indemnity provided by the other terms and conditions of this insurance and shall be subject to the following provisions:

8.2.1 where the insured Vessel is in collision with another vessel and both vessels are to blame then, unless the liability of one or both vessels becomes limited by law, the indemnity under this Clause 8 shall be calculated on the principle of cross-liabilities as if the respective Owners had been compelled to pay to each other such proportion of

each other's damages as may have been properly allowed in ascertaining the balance or sum payable by or to the Assured in consequence of the collision,

8.2.2 in no case shall the Underwriters' total liability under Clause 8.1 and 8.2 exceed their proportionate part of three-fourths of the insured value of the Vessel hereby insured in respect of any one collision.

8.3 The Underwriters will also pay three-fourths of the legal costs incurred by the Assured or which the Assured may be compelled to pay in contesting liability or taking proceedings to limit liability, with the prior written consent of the Underwriters.

EXCLUSIONS

8.4 Provided always that this Clause 8 shall in no case extend to any sum which the Assured shall pay for or in respect of

8.4.1 removal or disposal of obstructions, wrecks, cargoes or any other thing whatsoever

8.4.2 any real or personal property or thing whatsoever except other vessels or property on other vessels

8.4.3 the cargo or other property on, or the engagements of, the insured Vessel

8.4.4 loss of life, personal injury or illness

8.4.5 pollution or contamination, or threat thereof, of any real or personal property or thing whatsoever (except other vessels with which the insured Vessel is in collision or property on such other vessels) or damage to the environment, or threat thereof, save that this exclusion shall not extend to any sum which the Assured shall pay for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

9. SISTERSHIP

Should the Vessel hereby insured come into collision with or receive salvage services from another vessel belonging wholly or in part to the same Owners or under the same management, the Assured shall have the same rights under this insurance as they would have were the other vessel entirely the property of Owners not interested in the Vessel hereby insured: but in such cases the liability for the collision or the amount payable for the services rendered shall be referred to a sole arbitrator to be agreed upon between the Underwriters and the Assured.

10. GENERAL AVERAGE AND SALVAGE

- 10.1 This insurance covers the Vessel's proportion of salvage, salvage charges and/or general average, reduced in respect of any under-insurance but in case of general average sacrifice of the Vessel the Assured may recover in respect of the whole loss without first enforcing their right of contribution from other parties.
- 10.2 Adjustment to be according to the law and practice obtaining at the place where the adventure ends, as if the contract of affreightment contained no special terms upon the subject; but where the contract of affreightment so provides the adjustment shall be according to the York-Antwerp Rules.
- 10.3 When the Vessel sails in ballast, not under charter, the provisions of the York-Antwerp Rules 1994 (excluding Rules XI(d), XX and XXI) shall be applicable, and the voyage for this purpose shall be deemed to continue from the port or place of departure until the arrival of the Vessel at the first port or place thereafter other than a port or place of refuge or a port or place of call for bunkering only. If at any such intermediate port or place there is an abandonment of the adventure originally contemplated the voyage shall thereupon be deemed to be terminated.
- 10.4 No claim under this Clause 10 shall in any case be allowed where the loss was not incurred to avoid or in connection with the avoidance of a peril insured against.
- 10.5 No claim under this Clause 10 shall in any case be allowed for or in respect of
of

- 10.5.1 special compensation payable to a salvor under Article 14 of the International Convention on Salvage, 1989 or under any other provision in any statute, rule, law or contract which is similar in substance
- 10.5.2 expenses or liabilities incurred in respect of damage to the environment, or the threat of such damage, or as a consequence of the escape or release of pollutant substances from the Vessel, or the threat of such escape or release.
- 10.6 Clause 10.5 shall not however exclude any sum which the Assured shall pay to salvors for or in respect of salvage remuneration in which the skill and efforts of the salvors in preventing or minimising damage to the environment as is referred to in Article 13 paragraph 1(b) of the International Convention on Salvage, 1989 have been taken into account.

11. DUTY OF ASSURED (SUE AND LABOUR)

- 11.1 In case of any loss or misfortune it is the duty of the Assured and their servants and agents to take such measures as may be reasonable for the purpose of averting or minimising a loss which would be recoverable under this insurance.
- 11.2 Subject to the provisions below and to Clause 12 the Underwriters will contribute to charge properly and reasonably incurred by the Assured their servants or agents for such measures. General average, salvage charges (except as provided for in Clause 11.5), special compensation and expenses as referred to in Clause 10.5 and collision defence or attack costs are not recoverable under this Clause 11.
- 11.3 Measures taken by the Assured or the Underwriters with the object of saving, protecting or recovering the subject-matter insured shall not be considered as a waiver or acceptance of abandonment or otherwise prejudice the rights of either party.
- 11.4 When expenses are incurred pursuant to this Clause 11 the liability under this insurance shall not exceed the proportion of such expenses that the amount insured hereunder bears to the value of the Vessel as stated herein or to the sound value of the Vessel at the time of the occurrence giving rise

to the expenditure if the sound value exceeds that value. Where the Underwriters have admitted a claim for total loss and property insured by this insurance is saved, the foregoing provisions shall not apply unless the expenses of suing and labouring exceed the value of such property saved and then shall apply only to the amount of the expenses which is in excess of such value.

- 11.5 When a claim for total loss of the Vessel is admitted under this insurance and expenses have been reasonably incurred in saving or attempting to save the Vessel and other property and there are no proceeds, or the expenses exceed the proceeds, then this insurance shall bear its pro rata share of such proportion of the expenses, or of the expenses in excess of the proceeds, as the case may be, as may reasonably be regarded as having been incurred in respect of the Vessel, excluding all special compensation and expenses as referred to in Clause 10.5; but if the Vessel be insured for less than its sound value at the time of the occurrence giving rise to the expenditure, the amount recoverable under this clause shall be reduced in proportion to the under-insurance.
- 11.6 The sum recoverable under this Clause 11 shall be in addition to the loss otherwise recoverable under this insurance but shall in no circumstances exceed the amount insured under this insurance in respect of the Vessel.

12. DEDUCTIBLE

- 12.1 No claim arising from a peril insured against shall be payable under this insurance unless the aggregate of all such claims arising out of each separate accident or occurrence (including claims under Clauses 8, 10 and 11) exceeds the deductible amount agreed in which case this sum shall be deducted. Nevertheless the expense of sighting the bottom after stranding, if reasonably incurred specially for that purpose, shall be paid even if no damage be found. This Clause 12.1 shall not apply to a claim for total or constructive total loss of the Vessel or, in the event of such a claim, to any associated claim under Clause 11 arising from the same accident or occurrence.

- 12.2 Claims for damage by heavy weather occurring during a single sea passage between two successive ports shall be treated as being due to one accident. In the case of such heavy weather extending over a period not wholly covered by this insurance the deductible to be applied to the claim recoverable hereunder shall be the proportion of the above deductible that the number of days of such heavy weather falling within the period of this insurance bears to the number of days of heavy weather during the single sea passage. The expression "heavy weather" in this Clause 12.2 shall be deemed to include contact with floating ice.
- 12.3 Excluding any interest comprised therein, recoveries against any claim which is subject to the above deductible shall be credited to the Underwriters in full to the extent of the sum by which the aggregate of the claim unreduced by any recoveries exceeds the above deductible.
- 12.4 Interest comprised in recoveries shall be apportioned between the Assured and the Underwriters, taking into account the sums paid by the Underwriters and the dates when such payments were made, notwithstanding that by the addition of interest the Underwriters may receive a larger sum than they have paid.

13. NOTICE OF CLAIM AND TENDERS

- 13.1 In the event of accident whereby loss or damage may result in a claim under this insurance, notice must be given to the Underwriters promptly after the date on which the Assured, Owners or Managers become or should have become aware of the loss or damage and prior to survey so that a surveyor may be appointed if the Underwriters so desire. If notice is not given to the Underwriters within twelve months of that date unless the Underwriters agree to the contrary in writing, the Underwriters will be automatically discharged from liability for any claim under this insurance in respect of or arising out of such accident or the loss or damage.
- 13.2 The Underwriters shall be entitled to decide the port to which the Vessel shall proceed for docking or repair (the actual additional expense of the voyage arising from compliance with the Underwriters' requirements being

refunded to the Assured) and shall have a right of veto concerning a place of repair or a repairing firm.

- 13.3 The Underwriters may also take tenders or may require further tenders to be taken for the repair of the Vessel. Where such a tender has been taken and a tender is accepted with the approval of the Underwriters, an allowance shall be made at the rate of 30% per annum on the insured value for time lost between the despatch of the invitations to tender required by the Underwriters and the acceptance of a tender to the extent that such time is lost solely as the result of tenders having been taken and provided that the tender is accepted without delay after receipt of the Underwriters' approval. Due credit shall be given against the allowance as above for any amounts recovered in respect of fuel and stores and wages and maintenance of the Master Officers and Crew or any member thereof, including amounts allowed in general average, and for any amounts recovered from third parties in respect of damages for detention and/or loss of profit and/or running expenses, for the period covered by the tender allowance or any part thereof. Where a part of the cost of the repair of damage other than a fixed deductible is not recoverable from the Underwriters the allowance shall be reduced by a similar proportion.

- 13.4 In the event of failure by the Assured to comply with the conditions of Clauses 13.2 and/or 13.3 a deduction of 15% shall be made from the amount of the ascertained claim.

14. NEW FOR OLD

Claims payable without deduction new for old.

15. BOTTOM TREATMENT

In no case shall a claim be allowed in respect of scraping gritblasting and/or other surface preparation or painting of the Vessel's bottom except that

- 15.1 gritblasting and/or other surface preparation of new bottom plates ashore and supplying and applying any "shop" primer thereto,
- 15.2 gritblasting and/or other surface preparation of: the butts or area of plating immediately adjacent to any renewed or refitted plating damaged during the

course of welding and/or repairs, areas of plating damaged during the course of fairing, either in place or ashore,

15.3 supplying and applying the first coat of primer / anti-corrosive to those particular areas mentioned in 15.1 and 15.2 above,

shall be allowed as part of the reasonable cost of repairs in respect of bottom plating damaged by an insured peril.

16. WAGES AND MAINTENANCE

No claim shall be allowed, other than in general average, for wages and maintenance of the Master Officers and Crew or any member thereof, except when incurred solely for the necessary removal of the Vessel from one port to another for the repair of damage covered by the Underwriters, or for trial trips for such repairs, and then only for such wages and maintenance as are incurred whilst the Vessel is under way.

17. AGENCY COMMISSION

In no case shall any sum be allowed under this insurance either by way of remuneration of the Assured for time and trouble taken to obtain and supply information or documents or in respect of the commission or charges of any manager, agent, managing or agency company or the like, appointed by or on behalf of the Assured to perform such service.

18. UNREPAIRED DAMAGE

18.1 The measure of indemnity in respect of claims for unrepaired damage shall be the reasonable depreciation in the market value of the Vessel at the time this insurance terminates arising from such unrepaired damage, but not exceeding the reasonable cost of repairs.

18.2 In no case shall the Underwriters be liable for unrepaired damage in the event of a subsequent total loss (whether or not covered under this insurance) sustained during the period covered by this insurance or any extension thereof.

18.3 The Underwriters shall not be liable in respect of unrepaired damage for more than the insured value at the time this insurance terminates.

19. CONSTRUCTIVE TOTAL LOSS

- 19.1 In ascertaining whether the Vessel is a constructive total loss, the insured value shall be taken as the repaired value and nothing in respect of the damaged or break-up value of the Vessel or wreck shall be taken into account.
- 19.2 No claim for constructive total loss based upon the cost of recovery and/or repair of the Vessel shall be recoverable hereunder unless such cost would exceed the insured value. In making this determination, only the cost relating to a single accident or sequence of damages arising from the same accident shall be taken into account.

20. FREIGHT WAIVER

In the event of total or constructive total loss no claim to be made by the Underwriters for freight whether notice of abandonment has been given or not.

21. ASSIGNMENT

No assignment of or interest in this insurance or in any moneys which may be or become payable thereunder is to be binding on or recognised by the Underwriters unless a dated notice of such assignment or interest signed by the Assured, and by the assignor in the case of subsequent assignment, is endorsed on the Policy and the Policy with such endorsement is produced before payment of any claim or return of premium thereunder.

22. DISBURSEMENTS WARRANTY

22.1 Additional insurances as follows are permitted:

- 22.1.1 *Disbursement, Managers' Commissions, Profits or Excess or Increased Value of Hull and Machinery.* A sum not exceeding 25% of the value stated herein.
- 22.1.2 *Freight, Chartered Freight or Anticipated Freight, insured for time.* A sum not exceeding 25% of the value as stated herein less any sum insured, however described, under 22.1.1.
- 22.1.3 *Freight or Hire, under contracts for voyage.* A sum net exceeding the gross freight or hire for the current cargo passage and next

succeeding cargo passage (such insurance to include, if required, a preliminary and an intermediate ballast passage) plus the charges of insurance. In the case of a voyage charter where payment is made on a time basis, the sum permitted for insurance shall be calculated on the estimated duration of the voyage, subject to the limitation of two cargo passages as laid down herein. Any sum insured under 22.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the freight or hire is advanced or earned by the gross amount so advanced or earned.

22.1.4 *Anticipated Freight if the Vessel sails in ballast and not under Charter.* A sum not exceeding the anticipated gross freight on next cargo passage, such sum to be reasonably estimated on the basis of the current rate of freight at time of insurance plus the charges of insurance. Any sum insured under 22.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured.

22.1.5 *Time Charter Hire or Charter Hire for Series of Voyages.* A sum not exceeding 50% of the gross hire which is to be earned under the charter in a period not exceeding 18 months. Any sum insured under 22.1.2 to be taken into account and only the excess thereof may be insured, which excess shall be reduced as the hire is advanced or earned under the charter by 50% of the gross amount so advanced or earned but the sum insured need not to be reduced while the total of the sums insured under 22.1.2 and 22.1.5 does not exceed 50% of the gross hire still to be earned under the charter. An insurance under this Section may begin on the signing of the charter.

22.1.6 *Premiums.* A sum not exceeding the actual premiums of all interests insured for a period not exceeding 12 months (excluding premiums insured under the foregoing sections but including, if required, the premium or estimated calls on any Club or War etc. Risk insurance) reducing pro rata monthly.

22.1.7 *Returns of Premium.* A sum not exceeding the actual returns which are allowable under any insurance but which would not be

recoverable thereunder in the event of a total loss of the Vessel whether by insured perils or otherwise.

22.1.8 *Insurance irrespective of amount against.* Any risks excluded by Clauses 24, 25, 26 and 27 below.

22.2 Warranted that no insurance on any interests enumerated in the foregoing 22.1.1 to 22.1.7 in excess of the amounts permitted therein and no other insurance which includes total loss of the Vessel P.P.I., F.I.A. or subject to any other like term, is or shall be effected to operate during the currency of this insurance by or for account of the Assured, Owners, Managers or Mortgagees. Provided always that a breach of this warranty shall not afford the Underwriters any defence to a claim by a Mortgagee who has accepted this insurance without knowledge of such breach.

23. RETURNS FOR LAY-UP AND CANCELLATION

23.1 To return as follows:

23.1.1 pro rata monthly net for each uncommenced month if this insurance be cancelled by agreement,

23.1.2 for each period of 30 consecutive days the Vessel may be laid up in a port or in a lay-up area provided such port or lay-up area is approved by the Underwriters

(a) per cent net not under repair

(b) per cent net under repair.

23.1.3 The Vessel shall not be considered to be under repair when work is undertaken in respect of ordinary wear and tear of the Vessel and/or following recommendations in the Vessel's Classification Society survey, but any repairs following loss of or damage to the Vessel or involving structural alterations, whether covered by this insurance or otherwise shall be considered as under repair.

23.1.4 If the Vessel is under repair during part only of a period for which a return is claimable, the return shall be calculated pro rata to the number of days under 23.1.2 (a) and (b) respectively.

23.2 **PROVIDED ALWAYS THAT**

- 23.2.1 a total loss of the Vessel, whether by insured perils or otherwise, has not occurred during the period covered by this insurance or any extension thereof
- 23.2.2 in no case shall a return be allowed when the Vessel is lying in exposed or unprotected waters, or in a port or lay-up area not approved by the Underwriters
- 23.2.3 loading or discharging operations or the presence of cargo on board shall not bear returns but no return shall be allowed for any period during which the Vessel is being used for the storage of cargo or for lightering purposes
- 23.2.4 in the event of any amendment of the annual rate, the above rates of return shall be adjusted accordingly
- 23.2.5 in the event of any return recoverable under this Clause 23 being based on 30 consecutive days which fall on successive insurances effected for the same Assured, this insurance shall only be liable for an amount calculated at pro rata of the period rates 23.1.2 (a) and/or (b) above for the number of days which come within the period of this insurance and to which a return is actually applicable. Such overlapping period shall run, at the option of the Assured, either from the first day on which the Vessel is laid up or the first day of a period of 30 consecutive days as provided under 23.1.2 (a) or (b) above.

The following clauses shall be paramount and shall override anything contained in this insurance inconsistent therewith.

24. WAR EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by

- 24.1 war civil war revolution rebellion insurrection, or civil strife arising therefrom, or any hostile act by or against a belligerent power
- 24.2 capture seizure arrest restraint or detainment (barratry and piracy excepted), and the consequences thereof or any attempt thereat
- 24.3 derelict mines torpedoes bombs or other derelict weapons of war.

25. STRIKES EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense caused by

25.1 strikes, locked-out workmen, or persons taking part in labour disturbances, riots or civil commotions

25.2 any terrorist or any person acting from a political motive.

26. MALICIOUS ACTS EXCLUSION

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense arising from

26.1 the detonation of an explosive

26.2 any weapon of war

and caused by any person acting maliciously or from a political motive.

27. RADIOACTIVE CONTAMINATION EXCLUSION CLAUSE

In no case shall this insurance cover loss damage liability or expense directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from

27.1 ionising radiations from or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste or from the combustion of nuclear fuel

27.2 the radioactive, toxic, explosive or other hazardous or contaminating properties of any nuclear installation, reactor or other nuclear assembly or nuclear component thereof

27.3 any weapon of war employing atomic or nuclear fission and/or fusion or other like reaction or radioactive force or matter.

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข.

ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐานแบบระยะเวลา
(คำแปล)

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ข้อกำหนดสถาบันประเภทระยะเวลา

ตัวเรือ

การประกันภัยนี้อยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายและแนวปฏิบัติของประเทศอังกฤษ

1. การเดินเรือ

- 1.1 เรือได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อกำหนดของการประกันภัยนี้ตลอดเวลา และสามารถแล่นหรือเดินเรือไม่ว่าจะมีผู้นำร่องหรือไม่ก็ตาม หรือทำการทดลองเดิน และช่วยเหลือและลากจูงเรือหรือแพที่อยู่ในระหว่างอันตราย แต่มีข้อรับรองว่าเรือที่เอาประกันภัยจะไม่ถูกลากจูง เว้นแต่เป็นปกติประเพณี หรือถูกลากจูงไปยังท่าเรือหรือสถานที่ปลอดภัยแห่งแรก ในกรณีที่ต้องการความช่วยเหลือ หรือรับการลากจูงหรือการให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลภายใต้สัญญาที่ผู้เอาประกันภัยและ/หรือเจ้าของและ/หรือผู้จัดการและ/หรือซาร์เตอร์เรอร์ได้จัดทำไว้แล้ว ข้อ 1.1 นี้จะไม่ยกเว้นการลากจูงที่ทําเป็นประเพณีเกี่ยวกับการบรรทุกของลงเรือหรือการขนถ่ายสินค้าขึ้นจากเรือ
- 1.2 การประกันภัยนี้จะไม่เสียไปด้วยเหตุที่ผู้เอาประกันภัยได้เข้าทำสัญญากับผู้นำร่องหรือทำสัญญาลากจูงตามปกติประเพณี ซึ่งจำกัดหรือยกเว้นความรับผิดชอบของผู้นำร่อง และ/หรือเรือลากจูง และ/หรือเจ้าของเรือดังกล่าว เมื่อผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนได้ยอมรับหรือจำต้องยอมรับสัญญาดังกล่าวตามกฎหมายภายในหรือแนวปฏิบัติที่ได้กำหนดขึ้น
- 1.3 แนวปฏิบัติในการจัดหาเฮลิคอปเตอร์เพื่อการขนส่งบุคคล สัมภาระ และเครื่องมือ ไปยังและ/หรือมาจากเรือ จะไม่มีผลเชื่อมโยงถึงการประกันภัยนี้
- 1.4 ในกรณีเรือถูกใช้ในทางการค้า ซึ่งแสดงถึงการบรรทุกสินค้าลงหรือขนถ่ายสินค้าขึ้นกลางทะเลมาจากหรือไปยังเรืออีกลำหนึ่ง (ซึ่งไม่ใช่เรือของท่าเรือหรือเรือชายฝั่ง) การประกันภัยนี้จะไม่ให้ความคุ้มครองสำหรับความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นแก่เรือหรือความรับผิดชอบต่อเรือลำอื่นอันเกิดจากการดำเนินการบรรทุกหรือขนถ่ายดังกล่าว รวมถึงขณะที่เรือใกล้เข้าเทียบ จอดเทียบ หรือแล่นออกไป เว้นแต่จะได้แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้า ถึงการใช้เรือเพื่อปฏิบัติงานดังกล่าว และมีการแก้ไขข้อกำหนดความคุ้มครองและจำนวนเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมตามที่ได้ตกลงกัน
- 1.5 ในกรณีเรือเดินทาง (ไม่ว่าจะมีสินค้าหรือไม่ก็ตาม) โดยมีเจตนาที่จะนำเรือนั้น (ก) ไปตัดเป็นเศษเหล็ก (ข) ไปขายเพื่อตัดเป็นเศษเหล็ก การเรียกร้องความสูญหายหรือเสียหายของเรือที่เกิดขึ้นจากการเดินทางนั้น จะถูกจำกัดตามราคาตลาดของเรือในสภาพที่เป็นเศษเหล็ก ขณะที่ความเสียหายเกิดขึ้น เว้นแต่จะได้แจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้า และมีการแก้ไขข้อกำหนดความคุ้มครอง มูลค่าที่เอาประกันภัย และจำนวนเบี้ยประกันภัยตามที่

ได้ตกลงกัน อย่างไรก็ตาม ข้อ 1.5 จะไม่มีผลกับการเรียกร้องค่าเสียหายตามข้อ 8 และ/หรือ 10

2. ความต่อเนื่อง

กรณีในวันครบกำหนดอายุของการประกันภัย เรือกำลังอยู่กลางทะเลและตกอยู่ในอันตรายหรือสูญหาย ถ้าได้มีการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบล่วงหน้าก่อนวันครบกำหนดอายุของการประกันภัย ให้ถือว่าเรือได้รับความคุ้มครองจนกว่าเรือจะเดินทางถึงท่าเรือถัดไปในสภาพปลอดภัย หรือกรณีอยู่ในท่าเรือและตกอยู่ในอันตราย ให้ถือว่ามีผลจนกว่าเรือจะปลอดภัย โดยต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมตามสัดส่วนเป็นรายเดือน

3. การฝ่าฝืนข้อรับรอง

ให้ถือว่ามีความคุ้มครองสำหรับกรณีการฝ่าฝืนข้อรับรองที่เกี่ยวกับสินค้า ประเภทของการค้า ขอบเขตการเดินทาง การลากจูง การให้บริการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือวันที่เริ่มเดินทาง ถ้าได้มีการแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบทันทีหลังจากได้รับทราบข้อมูลดังกล่าว และได้มีการแก้ไขข้อกำหนดความคุ้มครอง และจำนวนเบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมตามที่ได้ตกลงกัน

4. ข้อกำหนดมาตรฐานของเรือ

4.1 เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย เจ้าของ และผู้จัดการ ในวันที่การประกันภัยเริ่มใช้บังคับและตลอดเวลาของการประกันภัยนี้ ที่จะทำให้แน่ใจว่า

4.1.1 เรือได้รับการรับรองมาตรฐานจากสมาคมมาตรฐานเรือที่ผู้รับประกันภัยยอมรับ และมาตรฐานของเรือของสมาคมมาตรฐานเรือดังกล่าวยังคงดำรงอยู่

4.1.2 ข้อเสนอแนะ ข้อเรียกร้อง หรือข้อจำกัดที่กำหนดโดยสมาคมมาตรฐานเรือ ซึ่งเกี่ยวข้องกับสภาพพร้อมออกทะเลของเรือหรือการบำรุงรักษาเรือให้อยู่ในสภาพพร้อมออกทะเล จะต้องดำเนินการภายในระยะเวลาที่สมาคมมาตรฐานเรือกำหนด

4.2 ในกรณีการไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ดังกล่าวในข้อ 4.1 ข้างต้น เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะได้ทำความตกลงให้ไว้เป็นลายลักษณ์อักษร ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบภายใต้การประกันภัยนี้นับแต่วันที่ไม่ปฏิบัติตามหน้าที่ ทั้งนี้ ถ้าในเวลาดังกล่าวเรืออยู่กลางทะเล ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบเมื่อเรือได้เดินทางถึงท่าเรือถัดไป

4.3 กรณีมีเหตุการณ์ เงื่อนไข หรือความเสียหายใด ๆ อันสมาคมมาตรฐานเรืออาจทำการแนะนำให้ทำการซ่อมแซม หรือให้กระทำการใด ๆ ผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการ จะต้องรายงานแก่สมาคมมาตรฐานเรือโดยทันที

4.4 ถ้าผู้รับประกันภัยต้องการติดต่อกับสมาคมมาตรฐานเรือโดยตรงเพื่อขอข้อมูลและ/หรือเอกสาร ผู้เอาประกันภัยจะต้องจัดการให้ตามที่จำเป็น

5. การสิ้นสุดความคุ้มครอง

ข้อ 5 นี้ให้มีผลใช้บังคับ แม้ว่าข้อความใด ๆ ไม่ว่าจะโดยการเขียนหรือการพิมพ์ ในกรมธรรม์ ประกันภัยนี้จะขัดหรือแย้งกัน

เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะได้ตกลงด้วยเป็นลายลักษณ์อักษร การประกันภัยนี้จะสิ้นสุดความคุ้มครอง โดยอัตโนมัติในกรณี

5.1 การเปลี่ยนสมาคมมาตรฐานเรือของเรือ หรือการเปลี่ยนแปลง การถูกหักไว้ การไม่ต่ออายุ การเพิกถอน หรือการหมดอายุการเป็นสมาชิกสมาคมมาตรฐานเรือของเรือ หรือการสำรวจเรือตามระยะเวลาของสมาคมมาตรฐานเรือเกินกำหนดวันแต่การขยายกำหนดเวลาเพื่อการสำรวจดังกล่าวได้รับความเห็นชอบจากสมาคมมาตรฐานเรือ ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่าถ้าเรือยังอยู่กลางทะเล การสิ้นสุดโดยอัตโนมัติดังกล่าวจะเลื่อนออกไปจนกว่าเรือจะถึงท่าเรือถัดไป อย่างไรก็ตาม เมื่อการเปลี่ยนแปลง การถูกหักไว้ การไม่ต่ออายุ หรือการเพิกถอนการเป็นสมาชิก หรือเมื่อการสำรวจตามระยะเวลาได้ล่วงพ้นกำหนดเวลาไปนั้น เป็นผลมาจากความสูญหายหรือเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 6 ของการประกันภัยนี้ หรือได้รับความคุ้มครองโดยการประกันภัยตัวเรือตามข้อกำหนดมาตรฐานประเภทระยะเวลาในเรื่องสงครามและการนัดหยุดงาน การสิ้นสุดโดยอัตโนมัติดังกล่าวจะมีผลบังคับเฉพาะกรณีเรือแล่นออกจากท่าเรือถัดไปโดยไม่ได้รับการอนุมัติจากสมาคมมาตรฐานเรือล่วงหน้า หรือในกรณีการสำรวจตามระยะเวลาได้ล่วงพ้นไปโดยสมาคมมาตรฐานเรือไม่ได้ให้ความยินยอมในการขยายกำหนดเวลาเพื่อทำการสำรวจดังกล่าว

5.2 การเปลี่ยนแปลง ไม่ว่าจะโดยสมัครใจหรือไม่ ในความเป็นเจ้าของหรือสัญชาติธง การโอนไปยังผู้บริหารใหม่ หรือการเช่าเรือแบบเรือเปล่า หรือการยึดกรรมสิทธิ์หรือการใช้เรือ ทั้งนี้โดยมีข้อแม้ว่า ถ้าเรือมีสินค้าอยู่บนเรือและได้แล่นออกจากท่าเรือที่บรรทุกแล้วหรืออยู่กลางทะเลโดยมีอับเฉา การสิ้นสุดโดยอัตโนมัติดังกล่าวอาจจะมีการเลื่อนออกไปหากได้มีการร้องขอตราบเท่าที่เรือยังคงเดินเรือตามแผนการเดินทางเดิมจนกระทั่งเรือถึงท่าปลายทางเพื่อการขนถ่ายในกรณีที่มีสินค้าหรือถึงท่าปลายทางในกรณีที่เรือเดินโดยมีอับเฉา อย่างไรก็ตาม ในกรณีการยึดกรรมสิทธิ์หรือการใช้เรือโดยปราศจากคำยินยอมล่วงหน้าเป็นลายลักษณ์อักษรของผู้เอาประกันภัย การสิ้นสุดโดยอัตโนมัติดังกล่าวจะมีผลภายหลังจากการยึดไปแล้ว 15 วัน ไม่ว่าเรือจะอยู่กลางทะเลหรือที่ท่าเรือ

ทั้งนี้จะมีการคืนเบี้ยประกันภัยสุทธิซึ่งจะคำนวณตามสัดส่วนเป็นรายวัน โดยมีเงื่อนไขว่าความสูญหายสิ้นเชิงของเรือ ไม่ว่าจะเกิดจากภัยที่เอาประกันภัยไว้หรือไม่ ต้องไม่เกิดขึ้นในช่วงเวลาที่ได้รับความคุ้มครองตามการประกันภัยนี้หรือในช่วงเวลาที่ขยายออกไป

6. ภัยที่คุ้มครอง

- 6.1 การประกันภัยนี้คุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัย อันมีสาเหตุมาจาก
- 6.1.1 ภัยทางทะเล แม่น้ำ ทะเลสาบ หรือน่านน้ำใด ๆ ที่สามารถเดินเรือได้
 - 6.1.2 ไฟไหม้ การระเบิด
 - 6.1.3 การโจรกรรมโดยบุคคลภายนอกเรือ
 - 6.1.4 การโยนของทิ้งทะเล
 - 6.1.5 โจรสลัด
 - 6.1.6 การโดนกันกับยานพาหนะทางบก อุ้งเรือ หรือเครื่องมือและเครื่องติดตั้งในบริเวณท่าเรือ
 - 6.1.7 แผ่นดินไหว ภูเขาไฟระเบิด หรือฟ้าผ่า
 - 6.1.8 อุบัติเหตุในการบรรทุก การขนถ่าย หรือการเคลื่อนย้ายสินค้าหรือเชื้อเพลิง
- 6.2 การประกันภัยนี้คุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัย อันมีสาเหตุมาจาก
- 6.2.1 การระเบิดของหม้อน้ำ การแตกของเพลลา หรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ในเครื่องจักรหรือตัวเรือ
 - 6.2.2 ความประมาทเลินเล่อของนายเรือ เจ้าหน้าที่ ลูกเรือ หรือผู้นำร่อง
 - 6.2.3 ความประมาทเลินเล่อของผู้ซ่อมแซมหรือชาร์เตอร์เรอร์ ทั้งนี้โดยมีข้อแม้ว่าผู้ซ่อมแซมหรือชาร์เตอร์เรอร์ต้องไม่ใช่ผู้เอาประกันภัยตามการประกันภัยนี้
 - 6.2.4 การกระทำผิดอย่างจงใจของนายเรือ เจ้าหน้าที่ หรือลูกเรือ
 - 6.2.5 การโดนกันกับเครื่องบิน เฮลิคอปเตอร์ หรือวัตถุซึ่งคล้ายคลึงกัน หรือวัตถุที่ตกลงมาจากสิ่งดังกล่าว
- ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่าความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าวต้องไม่ได้เป็นผลมาจากการขาดความเอาใจใส่เท่าที่ควรของผู้เอาประกันภัย เจ้าของ ผู้จัดการ หรือผู้ควบคุมดูแล หรือฝ่ายบริหารบนฝั่งคนใด ๆ
- 6.3 นายเรือ เจ้าหน้าที่ ลูกเรือ หรือผู้นำร่อง ไม่ถือว่าเป็นเจ้าของในความหมายของข้อ 6 นี้ แม้ว่าจะถือหุ้นในเรื่อนั้นก็ตาม

7. อันตรายจากมลภาวะ

การประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองความสูญหายหรือเสียหายแก่เรืออันมีสาเหตุมาจากหน่วยงานของรัฐบาลดำเนินการตามอำนาจเพื่อป้องกันหรือบรรเทาอันตรายจากมลภาวะหรือความเสียหายต่อสิ่งแวดล้อมหรือจากการคุกคามที่จะเกิดขึ้น อันเป็นผลโดยตรงจากความเสียหายอันเกิดกับเรือซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบภายใต้การประกันภัยนี้ ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่า การดำเนินการดังกล่าวของ

หน่วยงานของรัฐจะต้องไม่เป็นผลมาจากการขาดความเอาใจใส่เท่าที่ควรในส่วนของผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการเรือ เพื่อป้องกันหรือบรรเทาอันตรายจากมลภาวะหรือความเสียหายหรือจากการถูกถามที่เกิดขึ้น นายเรือ เจ้าหน้าที ลูกเรือ หรือผู้นำร่อง ไม่ถือว่าเป็นเจ้าของเรือตามความหมายของ ข้อ 7 นี้ ถึงแม้ว่าบุคคลเหล่านี้จะถือหุ้นอยู่ในเรือก็ตาม

8. ความรับผิด 3 ใน 4 ส่วน กรณีเรือโดนกัน

8.1 ผู้รับประกันภัยตกลงที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเป็นจำนวน 3 ใน 4 ส่วนของจำนวนค่าเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยจ่ายให้แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งหรือกลุ่มบุคคล โดยเหตุที่ว่าผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดตามกฎหมายในค่าเสียหายนั้นเพื่อ

8.1.1 ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับเรือลำอื่นหรือทรัพย์สินที่อยู่ในเรือลำอื่น

8.1.2 ความล่าช้าหรือการสูญเสียการใช้งานของเรือลำอื่นหรือทรัพย์สินที่อยู่ในเรือลำอื่น

8.1.3 การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป การช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล หรือการช่วยเหลือกู้ภัยภายใต้สัญญา ซึ่งเกิดขึ้นแก่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินบนเรือนั้น ซึ่งการจ่ายโดยผู้เอาประกันภัยนั้นสืบเนื่องมาจากเรือที่เอาประกันภัยโดนกับเรือลำอื่น

8.2 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่กำหนดไว้ในข้อ 8 นี้จะเป็นการชดใช้ที่เพิ่มเติมจากการชดใช้ที่ระบุไว้ในข้อกำหนดและเงื่อนไขอื่นในการประกันภัยนี้ และให้อยู่ภายใต้บังคับของบทบัญญัติดังต่อไปนี้

8.2.1 ในกรณีเรือที่เอาประกันภัยโดนกับเรือลำอื่น และปรากฏว่าเรือทั้งสองต่างเป็นฝ่ายผิด เว้นแต่ความรับผิดของเรือลำใดลำหนึ่งหรือทั้งสองลำถูกจำกัดโดยกฎหมาย การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามข้อ 8 นี้จะคำนวณตามหลักการรับผิดซึ่งกันและกัน เสมือนหนึ่งว่าเจ้าของเรือแต่ละฝ่ายถูกบังคับให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัดส่วนความเสียหายของเรือฝ่ายตรงข้ามให้แก่ฝ่ายตรงข้าม ซึ่งผู้เอาประกันภัยอาจต้องชำระให้แก่ฝ่ายตรงข้ามหรือรับจากฝ่ายตรงข้ามเนื่องจากการโดนกันก็ได้

8.2.2 ไม่ว่ากรณีใด ๆ ความรับผิดทั้งหมดของผู้รับประกันภัยภายใต้ข้อ 8.1 และ 8.2 จะไม่เกินสัดส่วน 3 ใน 4 ส่วนของมูลค่าเอาประกันภัยของเรือต่อการโดนกันหนึ่งครั้ง

8.3 ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ 3 ใน 4 ส่วนของค่าใช้จ่ายทางกฎหมายที่เกิดขึ้นโดยผู้เอาประกันภัย หรือซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายในการต่อสู้หรือดำเนินการเพื่อจำกัดความรับผิดของตน โดยต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัยเป็นลายลักษณ์อักษร

ข้อยกเว้น

- 8.4 ไม่ว่ากรณีใด ๆ ข้อกำหนดนี้จะไม่ขยายความคุ้มครองถึงจำนวนค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายในการณดังกล่าวต่อไปนี้
- 8.4.1 การเคลื่อนย้ายหรือการกำจัดสิ่งกีดขวาง ซากเรือ สิ้นค้า หรือสิ่งของใด ๆ
- 8.4.2 อสังหาริมทรัพย์ ทรัพย์สินส่วนตัว หรือสิ่งของใด ๆ เว้นแต่เรือลำอื่นหรือทรัพย์สินบนเรือลำอื่น
- 8.4.3 สิ้นค้าหรือทรัพย์สินอื่นที่อยู่บนเรือที่เอาประกันภัย หรือสัญญาจ้างใด ๆ เกี่ยวกับเรือที่เอาประกันภัย
- 8.4.4 การสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บ หรือการเจ็บป่วย
- 8.4.5 มลภาวะ หรือการปนเปื้อน หรือการคุกคามจากภัยดังกล่าวอันเกิดแก่่อสังหาริมทรัพย์ หรือทรัพย์สินส่วนตัว หรือทรัพย์สินอื่นใด (ยกเว้นเรือลำอื่นซึ่งถูกเรือที่เอาประกันภัยชนหรือทรัพย์สินที่อยู่บนเรือลำอื่น) หรือความเสียหายต่อสิ่งแวดลอม หรือการคุกคามที่จะเกิดขึ้นดังกล่าว นอกจากข้อยกเว้นนี้จะไม่ขยายความคุ้มครองถึงจำนวนค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายเป็นค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ซึ่งพิจารณากำหนดขึ้นจากความชำนาญและความพยายามของผู้ช่วยเหลือกู้ภัยในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายต่อสิ่งแวดลอมตามที่ระบุไว้ในมาตรา 13 วรรค 1(b) ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล 1989

9. เรือในเครือเดียวกัน

ถ้าเรือที่เอาประกันภัยโดนกันกับหรือได้รับการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจากเรืออีกลำหนึ่งที่เป็นเจ้าของทั้งหมดหรือบางส่วนเป็นของเจ้าของคนเดียวกันหรือการจัดการอันเดียวกัน ผู้เอาประกันภัยจะมีสิทธิภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้เช่นเดียวกับกรณีที่เกิดขึ้นกับเรือลำอื่นที่เจ้าของเรือไม่ได้มีส่วนได้เสียในเรือที่เอาประกันภัยนี้ แต่ในกรณีเช่นนี้ ความรับผิดชอบสำหรับการโดนกันหรือจำนวนเงินค่าตอบแทนการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเลจะกำหนดโดยอนุญาโตตุลาการคนเดียวที่ผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยจะได้ตกลงแต่งตั้งขึ้นมาเป็นผู้ชี้ขาด

10. การเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปและการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล

- 10.1 การประกันภัยนี้คุ้มครองถึงส่วนของเรือที่ใช้ในการช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล ค่ากู้ภัย และ/หรือการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป โดยหักส่วนที่เอาประกันภัยไว้ต่ำกว่ามูลค่าจริง แต่กรณีการเสียสละเรือในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ผู้เอาประกันภัยอาจจะได้รับความคุ้มครองในส่วนของความสูญหายทั้งหมด โดยไม่ต้องใช้สิทธิในการเรียกร้องส่วนเฉลี่ยความเสียหายทั่วไปจากคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง

- 10.2 การกำหนดส่วนเฉลี่ยให้เป็นไปตามกฎหมายหรือแนวปฏิบัติที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในที่สุด การเดินทางสิ้นสุดลง เสมือนหนึ่งสัญญาว่าจ้างเรือบรรทุกสินค้ามิได้กำหนดถึงข้อความในเรื่องดังกล่าวไว้ แต่สัญญาว่าจ้างเรือบรรทุกสินค้าที่กำหนดถึงเรื่องการกำหนดส่วนเฉลี่ยดังกล่าวให้เป็นไปตามกฎออร์ก-แอนต์เวิร์ป
- 10.3 เมื่อเรือลอยลำโดยมีอับเฉา โดยมีได้อุปภัยใต้การเช่าเรือ บทบัญญัติของกฎออร์ก-แอนต์เวิร์ป 1994 (ไม่รวมถึงข้อ 11 (d), 20 และ 21) ให้มีผลใช้บังคับ และการเดินเรือสำหรับวัตถุประสงค์นี้ให้ถือว่ามีผลต่อไปจากท่าเรือหรือสถานที่ออกเดินทางจนถึงการเดินเรือมาถึงท่าเรือหรือสถานที่แห่งแรกนอกเหนือจากท่าเรือหรือสถานที่หลบภัยหรือท่าเรือหรือสถานที่สำหรับเติมน้ำมันเชื้อเพลิงเท่านั้น ถ้า ณ ท่าเรือหรือสถานที่ระหว่างทางได้มีการยกเลิกการเดินทางที่กำหนดไว้แต่เดิมแล้ว เทียบการเดินทางนั้นให้ถือเป็นอันสิ้นสุดลง
- 10.4 ไม่ว่ากรณีใด ๆ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายใต้ข้อ 10 นี้ จะไม่ได้รับการชำระเมื่อความสูญหายมิได้เกิดขึ้นจากการหลีกเลี่ยงหรือเกี่ยวเนื่องกับการหลีกเลี่ยงภัยที่เอาประกันภัยไว้
- 10.5 ไม่ว่ากรณีใด ๆ การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายใต้ข้อ 10 นี้ จะไม่ได้รับการชำระเพื่อหรือในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ
- 10.5.1 ค่าทดแทนพิเศษที่จ่ายแก่ผู้ช่วยเหลือภัยทางทะเลภายใต้ข้อ 14 ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือภัยทางทะเล 1989 หรือภายใต้บทบัญญัติอื่นใดในข้อบัญญัติ กฎ กฎหมาย หรือสัญญา ซึ่งคล้ายคลึงกันในสาระสำคัญ
- 10.5.2 ค่าใช้จ่ายหรือความรับผิดชอบอันเกิดจากความเสียหายแก่สิ่งแวดลอมหรือการคุกคามจากความเสียหายดังกล่าว หรือเป็นผลมาจากการปล่อยของเสียจากเรือหรือการคุกคามจากการปล่อยของเสียดังกล่าว
- 10.6 ข้อ 10.5 จะไม่ยกเว้นจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยจะจ่ายให้แก่ผู้ช่วยเหลือภัยทางทะเลเพื่อหรือเกี่ยวเนื่องกับค่าตอบแทนในการช่วยเหลือภัยทางทะเล ซึ่งได้พิจารณากำหนดขึ้นจากความชำนาญและความพยายามของผู้ช่วยเหลือภัยทางทะเลในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายแก่สิ่งแวดลอม ดังระบุไว้ในข้อ 13 วรรค 1(b) ของอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยการช่วยเหลือภัยทางทะเล 1989
11. **หน้าที่ของผู้เอาประกันภัย (การฟ้องคดีและการปฏิบัติการ)**
- 11.1 กรณีความสูญหายหรือความทุกข์ยากเชิงญ เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย และลูกจ้าง และตัวแทนที่จะใช้มาตรการที่สมเหตุสมผลเพื่อวัตถุประสงค์ในการหลีกเลี่ยงหรือลดความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยนี้ให้น้อยที่สุด
- 11.2 ภายใต้บังคับของข้อกำหนดข้างท้ายนี้และข้อ 12 ผู้รับประกันภัยจะช่วยเหลือในค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมและสมเหตุสมผล อันเกิดจากการใช้มาตรการของผู้เอาประกันภัย ลูกจ้าง หรือ

ตัวแทน ส่วนค่าใช้จ่ายในการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป ค่าช่วยเหลือกู้ภัยทางทะเล (ยกเว้นที่ กำหนดไว้ในข้อ 11.5) ค่าทดแทนพิเศษ และค่าใช้จ่ายดังระบุไว้ในข้อ 10.5 และค่าใช้จ่ายในการต่อสู้คดีการโดนกันหรือการโดนกัน จะไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้ข้อ 11 นี้

- 11.3 มาตรการของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย อันมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือ ป้องกัน หรือนำวัตถุที่เอาประกันภัยกลับมา จะไม่ถือเป็นการสละสิทธิหรือยอมรับการสละทิ้งหรือ ทำให้สิทธิของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งเสียไป
- 11.4 กรณีมีค่าใช้จ่ายเกิดขึ้นเนื่องมาจากข้อ 11 ความรับผิดชอบภายใต้การประกันภัยนี้จะไม่เกินกว่า สัดส่วนของค่าใช้จ่ายดังกล่าว โดยดูจากทุนประกันข้างท้ายนี้เปรียบเทียบกับมูลค่าของเรือ ดังระบุไว้หรือมูลค่าไม่เสียหายของเรือในเวลาที่เกิดค่าใช้จ่าย ถ้ามูลค่าไม่เสียหายของเรือ เกินกว่ามูลค่านั้น กรณีผู้รับประกันภัยได้ยอมรับการเรียกร้องค่าเสียหายสิ้นเชิงและทรัพย์สิน ที่เอาประกันภัยไว้ภายใต้การประกันภัยนี้ปลอดภัย ข้อกำหนดที่ผ่านมาจะไม่นำมาใช้ บังคับเว้นแต่ค่าใช้จ่ายในการฟ้องคดีและการปฏิบัติการเกินกว่ามูลค่าของทรัพย์สินที่ปลอด ภัย และจะใช้บังคับได้เพียงเท่าจำนวนของค่าใช้จ่ายซึ่งเกินกว่ามูลค่าดังกล่าว
- 11.5 กรณีการเรียกร้องค่าเสียหายสิ้นเชิงของเรือได้รับการยอมรับภายใต้การประกันภัยนี้ และ ค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้นอย่างสมเหตุสมผลในการป้องกันหรือพยายามที่จะป้องกันเรือและ ทรัพย์สินอื่น และไม่มีรายได้ใด ๆ หรือค่าใช้จ่ายมีจำนวนเกินกว่ารายได้ การประกันภัยนี้จะ รับผิดชอบตามสัดส่วนของค่าใช้จ่ายหรือของค่าใช้จ่ายที่เกินกว่ารายได้ แล้วแต่กรณี โดยถือว่า ได้เกิดขึ้นกับเรือ ทั้งนี้ไม่รวมค่าทดแทนพิเศษและค่าใช้จ่ายทั้งหมดดังระบุไว้ในข้อ 10.5 แต่ถ้าวเรือได้เอาประกันภัยไว้น้อยกว่ามูลค่าที่ไม่เสียหายของตัวเรือในเวลาที่เกิดค่าใช้จ่าย จำนวนที่จะได้รับความคุ้มครองตามข้อกำหนดนี้จะลดลงตามส่วนของการประกันภัยต่ำกว่า มูลค่า
- 11.6 จำนวนที่ได้รับความคุ้มครองตามข้อ 11 นี้ จะเพิ่มขึ้นจากความสูญหายที่ได้รับความ คุ้มครองภายใต้การประกันภัยนี้ แต่จะไม่เกินกว่าจำนวนที่เอาประกันภัยภายใต้การ ประกันภัยนี้ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับเรือ
12. การรับผิดชอบส่วนแรก
- 12.1 การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอันเกิดจากภัยที่คุ้มครอง จะไม่ได้รับการชำระภายใต้การ ประกันภัยนี้ เว้นแต่ค่าเสียหายโดยรวมทั้งหมดของอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์แต่ละครั้ง (รวมทั้งการเรียกร้องตามข้อกำหนดข้อ 8, 10 และ 11) เกินกว่าจำนวนความรับผิดชอบส่วนแรก ที่ตกลงกันไว้ ในกรณีดังกล่าวจำนวนความเสียหายจะถูกหักลดลง อย่างไรก็ตาม ค่าใช้จ่าย ในการตรวจสอบท้องเรือหลังจากการเกยตื้นที่ได้ใช้ไปตามสมควรเป็นพิเศษเฉพาะการนั้น จะได้รับชดใช้ แม้ว่าจะไม่พบความเสียหายเลยก็ตาม ข้อ 12.1 นี้จะไม่นำมาใช้บังคับกับการ

เรียกร้องสำหรับกรณีเรือสูญหายสิ้นเชิงหรือเสมือนสูญหายสิ้นเชิง หรือสิทธิเรียกร้องที่เกี่ยวข้องเนื่องกับกรณีดังกล่าวไว้ในข้อ 11 ซึ่งเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุหรือเหตุการณ์เดียวกัน

- 12.2 การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายจากสภาพภูมิอากาศที่ร้ายแรงอันเกิดขึ้นภายในการเดินทางเรือเที่ยวเดียวระหว่างท่าเรือต่อเนื่องกันสองท่า จะถือว่าเป็นอุบัติเหตุครั้งเดียว ในกรณีของสภาพภูมิอากาศที่ร้ายแรงมีระยะเวลาเกินกว่าช่วงเวลาทั้งหมดที่การประกันภัยนี้คุ้มครองอยู่ ความรับผิดชอบส่วนแรกที่จะนำมาใช้กับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับความคุ้มครองข้างท้ายนี้ จะมีสัดส่วนตามการรับผิดชอบส่วนแรกข้างต้นซึ่งจำนวนวันของสภาพภูมิอากาศที่ร้ายแรงจะต้องเกิดขึ้นภายในช่วงเวลาของการประกันภัยนี้ต่อจำนวนวันของสภาพภูมิอากาศที่ร้ายแรงระหว่างการเดินเรือเที่ยวเดียว คำว่า "สภาพภูมิอากาศที่ร้ายแรง" ในข้อ 12.2 นี้ ให้ความหมายรวมถึง การปะทะกับก้อนน้ำแข็งที่ลอยน้ำมาด้วย
- 12.3 นอกเหนือจากดอกเบี้ยดังระบุไว้ในการประกันภัยนี้ ส่วนรับคืนของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนซึ่งอยู่ภายใต้หลักความรับผิดชอบส่วนแรก ให้เป็นของผู้รับประกันภัยเต็มจำนวน ซึ่งจำนวนรวมของค่าสินไหมทดแทนโดยมิได้หักส่วนรับคืนจะมีจำนวนเกินกว่าความรับผิดชอบส่วนแรกข้างต้น
- 12.4 ดอกเบี้ยในส่วนรับคืนจะแบ่งตามสัดส่วนระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย โดยพิจารณาถึงจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยได้ชำระไปและวันที่มีการชำระเงิน แต่อย่างไรก็ตามด้วยจำนวนดอกเบี้ยที่เพิ่มขึ้น ผู้รับประกันภัยอาจได้รับเงินจำนวนมากกว่าที่ได้ชำระไปก็ได้

13. การแจ้งความเสียหายและการประมูล

- 13.1 ในกรณีเกิดอุบัติเหตุซึ่งความสูญหายหรือเสียหายอาจมีผลให้มีการเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ หนังสือแจ้งจะต้องถูกส่งให้แก่ผู้รับประกันภัยทันทีภายหลังวันที่ผู้เอาประกันภัย เจ้าของ หรือผู้จัดการ รู้หรือควรรู้ถึงความสูญหายหรือเสียหายนั้นและก่อนที่จะทำการสำรวจเพื่อจะได้มีการแต่งตั้งผู้สำรวจหากผู้รับประกันภัยต้องการ ถ้ามิได้มีการแจ้งแก่ผู้รับประกันภัยภายใน 12 เดือนนับแต่วันดังกล่าว ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดโดยอัตโนมัติสำหรับสิทธิเรียกร้องภายใต้การประกันภัยนี้ อันเกี่ยวเนื่องหรือเกิดจากอุบัติเหตุหรือความสูญหายหรือเสียหายดังกล่าว เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะได้ตกลงด้วยเป็นลายลักษณ์อักษร
- 13.2 ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะตัดสินใจเลือกทำเรือที่เรือจะเดินทางไปเข้าอู่หรือซ่อมแซม (ผู้เอาประกันภัยจะได้รับคืนค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นจริงจากการเดินทางเพื่อปฏิบัติตามความต้องการของผู้รับประกันภัย) และผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะยับยั้งสถานที่ซ่อมแซมหรือบริษัทที่ทำการซ่อมแซม

- 13.3 ผู้รับประกันภัยอาจเข้าร่วมประมูลหรืออาจจัดให้มีการประมูลขึ้นใหม่เพื่อทำการซ่อมแซมเรือ เมื่อการประมูลได้ถูกจัดขึ้น และได้รับการยอมรับโดยการอนุมัติของผู้รับประกันภัย ค่าใช้จ่ายจะกำหนดไว้ในอัตราร้อยละ 30 ต่อปีของมูลค่าที่เอาประกันภัย สำหรับการเสียหายระหว่างการส่งค่าเชื่อเชิญให้ประมูลโดยผู้รับประกันภัยและคำสนองรับการประมูล โดยระยะเวลาดังกล่าวได้สูญเสียไปเพียงเพื่อการจัดการประมูลเท่านั้น ทั้งนี้เว้นแต่การประมูลได้รับการยอมรับโดยไม่ชักช้าภายหลังจากได้รับอนุมัติจากผู้รับประกันภัย ค่าใช้จ่ายดังกล่าวที่จะได้รับการเครดิต สำหรับจำนวนที่ได้รับความคุ้มครองเกี่ยวกับเชื้อเพลิงและสัมภาระ และค่าจ้างและค่าครองชีพของนายเรือ เจ้าหน้าที่ และลูกเรือหรือสมาชิกอื่น ๆ รวมทั้งจำนวนที่ได้รับอนุมัติสำหรับการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป และสำหรับจำนวนที่ได้รับความคุ้มครองจากบุคคลที่สามเกี่ยวกับค่าเสียหายสำหรับการหน่วงเหนี่ยวและ/หรือความสูญเสยก้าวและ/หรือค่าใช้จ่ายติดพันสำหรับช่วงเวลาในการประมูลหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของการประมูลดังกล่าว เมื่อส่วนของค่าซ่อมแซมความเสียหายนอกเหนือจากความรับผิดชอบส่วนแรกที่กำหนดไว้แล้วไม่ได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัย ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะลดลงตามส่วน
- 13.4 ในกรณีที่มีการละเลยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในข้อ 13.2 และ/หรือ 13.3 ของผู้เอาประกันภัย จะมีการหักส่วนลดในอัตราร้อยละ 15 จากจำนวนการเรียกร้องที่กำหนดไว้แล้ว
14. **ของใหม่แทนของเก่า**
การเรียกร้องค่าเสียหายจะชำระโดยไม่มี การหักในกรณีของใหม่แทนของเก่า
15. **การบำรุงรักษาได้ห้องเรือ**
ไม่ว่ากรณีใด ๆ จะไม่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในส่วนของการซูด การพันทลาย และ/หรือการเตรียมการอื่นเกี่ยวกับพื้นผิว หรือการทาสีได้ห้องเรือ เว้นแต่
- 15.1 การพันทลายและ/หรือการเตรียมการอื่นเกี่ยวกับพื้นผิวของแผ่นเหล็กได้ห้องเรือใหม่ และการจัดหาและการทาสีรองพื้นในส่วนดังกล่าว
- 15.2 การพันทลายและ/หรือการเตรียมการอื่นเกี่ยวกับพื้นผิวของส่วนปลายหรือบริเวณของแผ่นที่ติดกับแผ่นที่ต่อเพิ่มหรือประกอบขึ้นใหม่ อันได้รับความเสียหายระหว่างการเชื่อมและ/หรือการซ่อมแซมบริเวณแผ่นที่ได้รับความเสียหายระหว่างการทำให้เรียบ ไม่ว่าในสถานที่หรือที่ชายฝั่ง
- 15.3 การจัดหาและการใช้วิธีการทาสีชั้นแรก เพื่อป้องกันการกัดกร่อนแก่บริเวณต่าง ๆ ดังระบุไว้ในข้อ 15.1 และ 15.2 ข้างต้น
- ให้ถือเป็นส่วนหนึ่งของราคาซ่อมแซมที่สมเหตุสมผล อันเกี่ยวกับแผ่นได้ห้องเรือที่ได้รับความเสียหายจากภัยที่เอาประกันภัยไว้

16. ค่าจ้างและค่าครองชีพ

การเรียกร้องค่าจ้างและค่าครองชีพของนายเรือ เจ้าหน้าที่ และลูกเรือหรือสมาชิกอื่น ๆ นอกเหนือจากการเฉลี่ยความเสียหายทั่วไป จะไม่ได้รับการอนุมัติ เว้นแต่เมื่อเกิดขึ้นเพื่อการเคลื่อนย้ายเรือโดยจำเป็นนอกจากท่าเรือหนึ่งไปยังอีกท่าเรือหนึ่งเพื่อการซ่อมแซมความเสียหาย ซึ่งได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัย หรือเพื่อการทดลองแล่น สำหรับการซ่อมแซมและสำหรับค่าจ้างและค่าครองชีพอันเกิดขึ้นขณะที่เรืออยู่ระหว่างทาง

17. ค่าบำเหน็จตัวแทน

ไม่ว่ากรณีใด ๆ จะไม่มีการชำระเงินภายใต้การประกันภัยนี้ ไม่ว่าจะโดยชำระเป็นค่าตอบแทนของผู้เอาประกันภัยสำหรับเวลาและการได้รับหรือจัดหาข้อมูลหรือเอกสาร หรือในส่วนที่เกี่ยวกับค่าบำเหน็จหรือค่าตอบแทนสำหรับผู้จัดการ ตัวแทน บริษัทรับจัดการหรือบริษัทตัวแทน หรือบุคคลอื่นในทำนองเดียวกัน ซึ่งได้รับการแต่งตั้งหรือทำในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อการให้บริการดังกล่าว

18. ความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซม

18.1 มาตรการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่ยังมิได้ซ่อมแซม จะเป็นค่าเสื่อมราคาที่เหมาะสมตามมูลค่าตลาดของเรือในเวลาที่การประกันภัยนี้ได้สิ้นสุดลงอันเนื่องมาจากความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซม แต่ทั้งนี้ไม่เกินกว่าค่าซ่อมแซมที่เหมาะสม

18.2 ไม่ว่ากรณีใด ๆ ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่ยังไม่ได้ซ่อมแซมในกรณีของความเสียหายสิ้นเชิงในภายหลัง (ไม่ว่าจะได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยนี้หรือไม่) ที่ยังคงปรากฏอยู่ในระหว่างช่วงเวลาที่การประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองหรือช่วงเวลาที่ย้ายออกไป

18.3 ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบสำหรับความเสียหายที่ยังมิได้ซ่อมแซมในส่วนที่เกินกว่ามูลค่าที่เอาประกันภัยในเวลาที่การประกันภัยสิ้นสุดลง

19. ความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง

19.1 เพื่อให้เป็นที่แน่ใจว่าเรือได้รับความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงหรือไม่ มูลค่าที่เอาประกันภัยจะถือเอามูลค่าที่ซ่อมแซม และไม่นำเอาความเสียหายหรือมูลค่าของเศษเหล็กหรือซากเรือมารวมคำนวณ

19.2 การเรียกร้องค่าเสียหายกรณีความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิงสำหรับค่าใช้จ่ายในส่วนรับคืนและ/หรือค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเรือจะไม่ได้รับความคุ้มครองตามการประกันภัยนี้ เว้นแต่ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะเกินกว่ามูลค่าที่เอาประกันภัย ในการตัดสินชี้ขาด

เฉพาะค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุครั้งเดียวหรือค่าเสียหายที่ตามมาอันเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรายเดียวกันให้นำมารวมคำนวณ

20. การสลະสิทธิ์ในค่าระวาง

ในกรณีของความเสียหายสิ้นเชิงหรือความเสียหายที่เสมือนเสียหายสิ้นเชิง ผู้รับประกันภัยจะไม่ทำการเรียกร้องค่าระวาง ไม่ว่าหนังสือแสดงการสลະทิ้งจะได้ออกส่งมาหรือไม่ก็ตาม

21. การโอนสิทธิ์

การโอนสิทธิ์หรือส่วนได้เสียในการประกันภัยนี้ หรือในเงินซึ่งจะมีการจ่ายภายใต้การประกันภัยนี้ จะไม่มีผลผูกพันต่อผู้รับประกันภัย เว้นแต่จะมีหนังสือลงวันที่แจ้งการโอนสิทธิ์หรือส่วนได้เสียซึ่งลงนามโดยผู้เอาประกันภัยและโดยผู้โอนในกรณีของการโอนต่อไปและมีการสลักหลังไว้ในกรมธรรม์และกรมธรรม์ที่มีการสลักหลังดังกล่าวจะต้องกระทำก่อนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้องหรือการคืนเบี้ยประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัย

22. คำรับรองเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ

22.1 ให้มีการประกันภัยดังต่อไปนี้เพิ่มเติมได้

22.1.1 ค่าใช้จ่ายในการเดินเรือ ค่าบำเหน็จของผู้จัดการ กัปตันหรือส่วนเกินหรือมูลค่าที่เพิ่มขึ้นของตัวเรือและเครื่องจักร จำนวนไม่เกินร้อยละ 25 ของมูลค่าที่ระบุไว้

22.1.2 ค่าระวาง ค่าระวางในการเช่าเรือ หรือค่าระวางที่คาดไว้อันประกันไว้เป็นระยะเวลา จำนวนไม่เกินร้อยละ 25 ของมูลค่าที่ระบุไว้ หักด้วยจำนวนที่เอาประกันไว้ในข้อ 22.1.1

22.1.3 ค่าระวางหรือค่าเช่าภายใต้สัญญาเช่าเป็นรายเที่ยว จำนวนไม่เกินค่าระวางหรือค่าเช่ารวมสำหรับสินค้าที่มีอยู่ในเที่ยวการขนส่งปัจจุบันและในเที่ยวการขนส่งถัดไป (การประกันภัยดังกล่าวรวมถึงการขนส่งในสภาพอับเฉาเบื้องต้นและปานกลาง) รวมกับเบี้ยประกันภัย ในกรณีการเช่าเรือแบบรายเที่ยวซึ่งการชำระเงินจะกระทำตามกำหนดเวลาเป็นพื้นฐาน จำนวนที่จะเอาประกันภัยได้จะคำนวณจากระยะเวลาการเดินทางเป็นประมาณ แต่ทั้งนี้มิข้อจำกัดไม่เกินสองเที่ยวการขนส่งสินค้า จำนวนที่เอาประกันได้ภายใต้ข้อ 22.1.2 และจำนวนส่วนเกินดังกล่าวอาจเอาประกันภัยได้ ซึ่งส่วนเกินจะถูกลดลงขณะที่ค่าระวางหรือค่าเช่าจะมีการจ่ายล่วงหน้าหรือหามาได้โดยจำนวนรวมที่หามาได้หรือจ่ายล่วงหน้าดังกล่าว

22.1.4 ค่าระวางที่คาดไว้ กรณีเรือเดินโดยมีอับเฉาและไม่อยู่ภายใต้สัญญาเช่าเรือ จำนวนไม่เกินค่าระวางรวมที่คาดไว้สำหรับเที่ยวการขนส่งสินค้าถัดไป จำนวนดังกล่าวจะประมาณอย่างสมเหตุสมผลบนพื้นฐานของอัตราค่าระวางปัจจุบันในเวลาที่ทำ

- สัญญาประกันภัยรวมกับเบี้ยประกันภัย จำนวนที่เอาประกันภัยได้ภายใต้ข้อ 22.1.2 และจำนวนส่วนเกินดังกล่าวอาจเอาประกันภัยได้
- 22.1.5 ค่าเช่าเรือแบบระยะเวลาหรือค่าเช่าเรือแบบหลายเที่ยว จำนวนไม่เกินร้อยละ 50 ของค่าเช่าทั้งหมดซึ่งจะหามาได้ภายใต้สัญญาเช่าเรือในกำหนดเวลาไม่เกิน 18 เดือน จำนวนที่เอาประกันภัยได้ภายใต้ข้อ 22.1.2 และจำนวนส่วนเกินดังกล่าวอาจเอาประกันภัยได้ ซึ่งส่วนเกินจะถูกลดลงขณะที่ค่าเช่าจะมีการจ่ายล่วงหน้าหรือหามาได้ภายใต้สัญญาเช่าเรือ ในอัตราร้อยละ 50 ของจำนวนรวมทั้งหมดที่จ่ายล่วงหน้าหรือหามาได้ แต่จำนวนที่เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องลดลง ขณะที่จำนวนที่เอาประกันภัยทั้งหมดภายใต้ข้อ 22.1.2 และ 22.1.5 จะไม่เกินร้อยละ 50 ของค่าเช่ารวมที่หามาได้ภายใต้สัญญาเช่าเรือ การประกันภัยภายใต้ข้อกำหนดนี้อาจจะเริ่มต้นในขณะลงนามในสัญญาเช่าเรือ
- 22.1.6 เบี้ยประกันภัย จำนวนไม่เกินเบี้ยประกันภัยปัจจุบันของส่วนได้เสียทั้งหมดที่เอาประกันภัยสำหรับช่วงเวลาไม่เกิน 12 เดือน (ไม่รวมถึงเบี้ยประกันภัยที่เอาประกันภัยภายใต้ข้อกำหนดข้อถัดไป แต่อาจรวมถึงเบี้ยประกันภัยหรือการเรียกเบี้ยประกันภัยของชมรมหรือการประกันภัยเกี่ยวกับสงครามหรือความเสี่ยงภัยอื่น ๆ) โดยลดลงตามสัดส่วนเป็นรายเดือน
- 22.1.7 การคืนเบี้ยประกันภัย จำนวนไม่เกินการคืนเบี้ยประกันภัยภายใต้การประกันภัย แต่จะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองในกรณีความสูญหายสิ้นเชิงของเรือ ไม่ว่าจะโดยภัยที่เอาประกันภัยไว้หรือไม่ก็ตาม
- 22.1.8 การประกันภัยโดยไม่คำนึงถึงจำนวนที่จะคุ้มครอง ความเสี่ยงภัยใด ๆ ที่มีได้ระบุไว้ในข้อ 24, 25, 26 และ 27 ข้างท้าย
- 22.2 รับรองว่า ไม่มีการประกันภัยส่วนได้เสียจากข้อ 22.1.1 ถึง 22.1.7 ข้างต้น ในส่วนที่เกินจำนวนที่กำหนดไว้แล้ว และไม่มีการประกันภัยอื่นใดซึ่งรวมถึงความเสียหายสิ้นเชิงของตัวเรือตามกรมธรรม์ประกันภัยยอมรับส่วนได้เสียหรือกรมธรรม์ประกันภัยที่มีส่วนได้เสียเต็มหรือภายใต้ข้อกำหนดอื่นอันเหมือนกัน มีผลถึงการดำเนินการระหว่างการใช้การประกันภัยนี้ โดยหรือสำหรับผู้เอาประกันภัย เจ้าของ ผู้จัดการ หรือผู้รับจ้างของ ทั้งนี้โดยมีเงื่อนไขว่าการฝ่าฝืนคำรับรองจะไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยมีข้อต่อสู้การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้รับจ้างซึ่งได้ยอมรับการประกันภัยนั้นโดยมิได้รู้ถึงการฝ่าฝืนดังกล่าวด้วย
23. การคืนเบี้ยประกันภัยสำหรับการหยุดใช้งานและการยกเลิก
- 23.1 การคืนเบี้ยประกันภัย ในกรณีดังนี้
- 23.1.1 กรณีการประกันภัยนี้ถูกยกเลิกโดยข้อสัญญา ให้คืนตามสัดส่วนเป็นรายเดือนสำหรับเดือนที่ยังไม่เริ่มต้น

- 23.1.2 กรณีเรือมิได้ถูกใช้งานในท่าเรือหรือบริเวณพักเรือ เป็นเวลา 30 วันติดต่อกัน ทั้งนี้ท่าเรือหรือบริเวณพักเรือดังกล่าวจะต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัย
- (ก) ร้อยละ สำหรับกรณีมิได้ทำการซ่อมแซม
- (ข) ร้อยละ สำหรับกรณีอยู่ระหว่างการซ่อมแซม
- 23.1.3 เรือจะไม่ถูกพิจารณาว่าอยู่ระหว่างการซ่อมแซม ถ้าการซ่อมแซมเกิดจากการสึกหรอของเรือโดยปกติ และ/หรือตามคำแนะนำจากการสำรวจของสมาคมมาตรฐานเรือ แต่การซ่อมแซมอันสืบเนื่องมาจากการสูญหายหรือเสียหายของเรือหรือที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขเปลี่ยนแปลงโครงสร้างของเรือ ไม่ว่าจะได้รับความคุ้มครองภายใต้การประกันภัยนี้หรือไม่ก็ตาม จะถือว่าอยู่ระหว่างการซ่อมแซม
- 23.1.4 กรณีเรืออยู่ระหว่างการซ่อมแซม ให้เรียกร้องเบี้ยประกันภัยคืนได้ตามส่วนของกำหนดเวลาการคืนดังกล่าวจะคำนวณตามสัดส่วนของจำนวนเงินภายใต้ข้อกำหนดข้อ 23.1.2 (ก) และ (ข) ตามลำดับ

23.2 โดยมีข้อแม้ว่า

- 23.2.1 ความเสียหายสิ้นเชิงของเรือ ไม่ว่าจะโดยภัยที่คุ้มครองหรือไม่ก็ตาม มิได้เกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาที่การประกันภัยนี้คุ้มครองอยู่หรือในช่วงที่มีการขยายระยะเวลาออกไป
- 23.2.2 ไม่ว่ากรณีใด ๆ จะไม่มีการคืนเบี้ยประกันภัย เมื่อเรือจอดอยู่ในน่านน้ำในที่แจ้งหรือที่ไม่มีการป้องกันความปลอดภัย หรือในท่าเรือหรือบริเวณพักเรือที่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัย
- 23.2.3 การปฏิบัติการบรรทุกหรือขนถ่ายสินค้า หรือการบรรทุกสินค้าบนปากระวางเรือ จะไม่มีผลยับยั้งการคืนเบี้ยประกันภัย แต่การไม่คืนเบี้ยประกันภัยให้ทำได้สำหรับช่วงเวลาซึ่งเรือได้ถูกใช้สำหรับการเก็บสินค้าหรือสำหรับการขนย้ายสินค้า
- 23.2.4 ในกรณีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงอัตราประจำปี อัตราการคืนเบี้ยประกันภัยดังกล่าวจะต้องแก้ไขไปตามนั้น
- 23.2.5 ในกรณีการคืนเบี้ยประกันภัยภายใต้ข้อ 23 อันมีฐานที่ 30 วันติดต่อกัน ซึ่งอยู่ในช่วงของการประกันภัยต่อเนื่องมาสำหรับผู้เอาประกันภัยเดิมนั้น การประกันภัยนี้รับผิดชอบเพียงจำนวนที่คำนวณตามสัดส่วนของช่วงเวลาตามอัตราข้อ 23.1.2 (ก) และ/หรือ (ข) ข้างต้น สำหรับจำนวนเงินซึ่งอยู่ในช่วงเวลาของการประกันภัยนี้ และที่การคืนเบี้ยประกันภัยสามารถบังคับได้ตามความเป็นจริงสำหรับช่วงเวลาที่ยกกำหนดดังกล่าวให้ยังคงดำเนินต่อไป ไม่ว่าจะจากวันแรกซึ่งเรือได้เริ่มใช้งานหรือวันแรกของช่วงเวลา 30 วันติดต่อกัน ดังกำหนดไว้ในข้อ 23.1.2 (ก) หรือ (ข) ข้างต้น ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับทางเลือกของผู้เอาประกันภัย

ข้อกำหนดต่อไปนี้ให้ถือเป็นที่สุด และมีผลเหนือกว่าข้อกำหนดใด ๆ ในการประกันภัยนี้ กรณีเกิดความขัดแย้งกัน

24. ข้อยกเว้นจากภัยสงคราม

ไม่ว่ากรณีใด ๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองถึงความสูญหาย ความเสียหาย ความรับผิดชอบ หรือค่าใช้จ่าย อันเกิดขึ้นโดย

24.1 ภัยสงคราม สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ การกบฏ การก่อการร้าย หรือความโกลาหล ที่เกิดจากฝูงชน การกระทำอันเป็นปฏิปักษ์โดยหรือต่อประเทศมหาอำนาจที่ทำสงคราม

24.2 การจับกุม การยึด การจับ การหน่วงเหนี่ยวหรือกักกัน (ยกเว้นการกระทำโดยจงใจและโจรสลัด) และผลที่ตามมาจากการกระทำดังกล่าวหรือความพยายามใด ๆ ที่จะการกระทำดังกล่าว

24.3 ทุ่นระเบิด ตอร์ปิโด ลูกระเบิดที่ถูกทิ้งไว้ หรืออาวุธสงครามอื่นที่ถูกทิ้งไว้

25. ข้อยกเว้นจากการนัดหยุดงาน

ไม่ว่ากรณีใด ๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองถึงความสูญหาย ความเสียหาย ความรับผิดชอบ หรือค่าใช้จ่าย อันเกิดขึ้นโดย

25.1 ผู้นำนัดหยุดงาน คนงานที่ถูกปิดงาน หรือบุคคลผู้มีส่วนร่วมในการก่อความไม่สงบ การจลาจล หรือการชุมนุมวุ่นวายของฝูงชนทางด้านแรงงาน

25.2 ผู้ก่อการร้ายหรือบุคคลที่กระทำการโดยมีจุดมุ่งหมายทางการเมือง

26. ข้อยกเว้นจากการกระทำอันมีเจตนาร้าย

ไม่ว่ากรณีใด ๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองถึงความสูญหาย ความเสียหาย ความรับผิดชอบ หรือค่าใช้จ่าย อันเกิดขึ้นจาก

26.1 การระเบิดของวัตถุระเบิด

26.2 อาวุธสงคราม

และมีสาเหตุจากบุคคลใดกระทำการโดยมีเจตนาร้ายหรือมีจุดมุ่งหมายทางการเมือง

27. ข้อยกเว้นจากการเจ็บบนของสารกัมมันตภาพรังสี

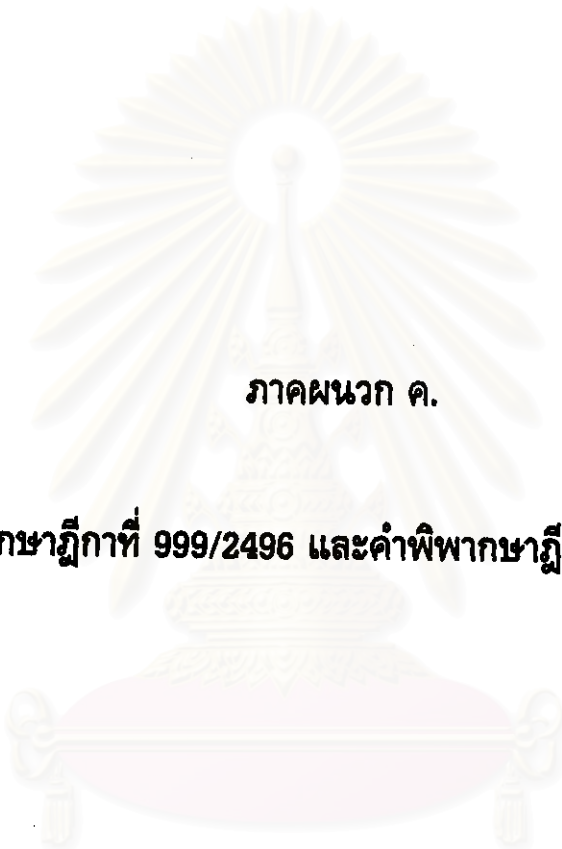
ไม่ว่ากรณีใด ๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองถึงความสูญหาย ความเสียหาย ความรับผิดชอบ หรือค่าใช้จ่าย ไม่ว่าโดยตรงหรือโดยอ้อม อันมีสาเหตุจากหรือเกิดขึ้น

27.1 การแผ่กัมมันตภาพรังสี หรือการเจ็บบนของสารกัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากของเสียทางนิวเคลียร์ หรือจากการเผาไหม้ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์

- 27.2 กัมมันตภาพรังสี สารพิษ การระเบิด หรืออันตรายอื่น ๆ หรือสิ่งเจือปนของการติดตั้งทางนิวเคลียร์ เครื่องปฏิกรณ์ หรือสิ่งประกอบทางนิวเคลียร์ หรือส่วนประกอบทางนิวเคลียร์อื่น ๆ
- 27.3 อาวุธสงครามที่เกี่ยวข้องกับการแตกปะจุของปรมาณูหรือนิวเคลียร์ และ/หรือการทำปฏิกิริยาอื่นที่คล้ายคลึงกัน หรือพลังหรือวัตถุทางกัมมันตภาพรังสี



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ค.

คำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 และคำพิพากษาฎีกาที่ 7350/2537

สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ 999/2496

ศาลฎีกา

วันที่ 14 เดือนกันยายน พุทธศักราช 2496

ความแพ่ง

ระหว่าง	บริษัทยางจีนฮง จำกัด	โจทก์	
	บริษัทชินฮั่วประกันภัย จำกัด	จำเลย	
เรื่อง	เรียกค่าประกันภัย		
ศาล	โจทก์	ฎีกาคัดค้าน	คำพิพากษา
อุทธรณ์	ลงวันที่ 6	เดือน มิถุนายน	พุทธศักราช 2495

โจทก์ฟ้องว่า เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2493 บริษัทยางจีนฮง จำกัด โจทก์ ได้ประกันภัย มูนซีเมนต์ของบริษัท จำนวน 1,500 ถุง บรรทุกในเรือยนต์ "ตรังกานู" จากจังหวัดพระนครไปส่งจังหวัดสงขลา ในจำนวนเงิน 45,000 บาท การประกันนี้เป็นที่ตกลงกันแจ้งชัดและโดยธรรมเนียมการประกันว่า บริษัทยอมรับ ผิดสำหรับความสูญเสียโดยสิ้นเชิงเฉพาะในกรณีที่เรือต้องสูญเสียทั้งลำเท่านั้น ปรากฏตามสำเนากรมธรรม์ ประกันภัยและค่าแปลท้ายฟ้อง

เรือยนต์ตรังกานูได้บรรทุกมูนซีเมนต์ของโจทก์ออกจากท่ากรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 15 กรกฎาคม 2493 จะไปสู่จุดหมายปลายทางจังหวัดสงขลา ต่อมาวันที่ 16 กรกฎาคม 2493 เรือยนต์ตรังกานูได้ อับปางลงในอ่าวไทยตอนแถมปลายสถานบ้อมมีเสือสมุทร น้ำท่วมเต็มลำปากระวางเรือ ลินค้าและสิ่งของ ต่าง ๆ ที่บรรทุกในเรือตรังกานูเสียหายหมดสิ้น เป็นการสูญเสียทั้งลำเรือ เป็นเหตุให้บริษัทโจทก์ต้องเสียหาย โดยมูนซีเมนต์จำนวน 1,500 ถุง ของบริษัทที่เอาประกันภัยและบรรทุกในเรือเสื่อมเสียคุณภาพใช้ไม่ได้อีก โจทก์ได้แจ้งแก่จำเลยให้รับผิดชอบ จำเลยบิดพลิ้วมิใช้ค่าเสียหายตามจำนวนในกรมธรรม์ ขอให้บังคับ

จำเลยให้การว่าโจทก์กล่าวว่าเรือยนต์ตรังกานูอับปางลงในอ่าวไทยตอนแถมปลายสถาน บ้อมมีเสือสมุทร ซึ่งไม่เป็นความที่แจ้งชัดว่าเรือตรังกานูได้เป็นอะไรไป เพราะคำว่าอับปางแปลความว่าล่มจม ทำลาย คำฟ้องของโจทก์อยู่ในลักษณะอ่านไม่เข้าใจ ไม่แสดงโดยแจ้งชัดตามที่กฎหมายประสงค์ จำเลย

ไม่สามารถให้การแก้ไขตรงค่ากล่าวหาของโจทก์ได้ จำเลยจึงปฏิเสธว่าเรือ “ตรังกานู” ไม่ได้ยับปางดังที่โจทก์กล่าวอ้าง

จำเลยให้การต่อไปว่า จำเลยรับประกันภัยพูนซิเมนต์ของโจทก์ที่บรรทุกในเรือ “ตรังกานู” ต่อเมื่อเรือได้สูญเสียสินค้าเนื่องจากอันตรายทางทะเลโดยเฉพาะเท่านั้น เรือ “ตรังกานู” ไม่ได้รับอันตรายและที่เนื่องจากอันตรายทางทะเล เรือไม่ได้สูญเสียสินค้า และเรือตรังกานูยังอยู่ในเวลาที่โจทก์กล่าวในฟ้อง

การที่พูนซิเมนต์ของโจทก์ที่บรรทุกในเรือ “ตรังกานู” เสียหายไปดังที่โจทก์กล่าวอ้างเป็นเพราะความไม่สมบูรณ์ ความไม่สมประกอบของเรือนั่นเองที่รั่ว เรือจึงต้องแล่นกลับเข้ามาเกยตื้นที่แหลมหน้าป้อมผีเสื้อ เจ้าของผู้ควบคุมเรือไม่จัดการแก้ไข ปลอ่ยให้เรือคงรั่วน้ำไหลเข้ามาจนน้ำท่วมพูนซิเมนต์เป็นความผิดความเลินเล่อของพวกเรือ ไม่ใช่ความเสียหายที่จำเลยรับประกัน ไม่ใช่ความเสียหายที่เนื่องจากเรือได้สูญเสียสินค้าเนื่องจากอันตรายทางทะเลที่จำเลยรับประกัน

ตามสัญญาประกัน จำเลยไม่ได้รับประกันภัยอันตรายที่เกิดจากเหตุอื่นนอกเหนือไปจากที่เรือได้สูญเสียสินค้าเนื่องจากอันตรายทางทะเล

ศาลแพ่งพิจารณาแล้ว ฟังว่า พูนซิเมนต์ที่โจทก์เอาประกันภัยไว้กับบริษัทจำเลย ได้รับความเสียหาย (ซึ่งโจทก์จำเลยตกลงรับกันแล้วว่าเปียกน้ำเสียทั้งหมด) เพราะเรือสูญเสียสินค้าเนื่องจากอันตรายทางทะเล ซึ่งบริษัทจำเลยต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัย จึงพิพากษาให้จำเลยใช้ค่าเสียหายตามกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่ 2377 แก่โจทก์เป็นจำนวนเงิน 45,000 บาท และให้ใช้ดอกเบี้ยในเงินจำนวนนี้ในอัตราร้อยละ 7 ต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จ ให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมค่าทนาย 1,000 บาท แทนโจทก์ด้วย

จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษาว่า ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 อันสัญญาประกันภัยทะเลให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล ในเรื่องนี้ยังไม่มีกฎหมายทะเลของไทย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 เมื่อใดไม่มีบทกฎหมายที่จะยกมาปรับคดีได้ ท่านให้วินิจฉัยคดีนั้นตามคลองจารีตประเพณีแห่งท้องถิ่น ถ้าและไม่มีจารีตประเพณีเช่นนั้น ท่านให้วินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง จารีตประเพณีประกันภัยทะเลของไทยไม่ปรากฏว่ามี ฉะนั้น จะต้องวินิจฉัยคดีอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงอย่างยิ่ง

ในคดีนี้ โจทก์ฟ้องให้จำเลยรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายตามกรมธรรม์ประกันภัยทะเล ซึ่งทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ในชั้นแรกจึงต้องพิจารณาดูว่ากฎหมายอังกฤษในเรื่องนี้ได้รวบรวมทำนองลักษณะเป็นประมวลกฎหมายหรือไม่ เพราะประเทศไทยเป็นประเทศที่รวบรวมกฎหมายขึ้นเป็นประมวลกฎหมายไว้บังคับคดี กฎหมายอังกฤษในเรื่องนี้ได้รวบรวมจารีตประเพณีประกันภัยทะเลและหลักในคำพิพากษาศาลสูง ประมวลขึ้นไว้เป็นพระราชบัญญัติซึ่งมีลักษณะทำนองเดียวกับประมวลกฎหมายนั้นเอง พระราชบัญญัติประกันภัยทะเล ค.ศ. 1906 (The Marine Insurance Act 1906) ศาลอุทธรณ์เห็นว่า การวินิจฉัยคดีนี้ ต้องอาศัยเทียบบทกฎหมายที่ใกล้เคียงกฎหมายอังกฤษ พระราชบัญญัติประกันภัยทะเล ค.ศ. 1906

ความรับผิดของบริษัทจำเลยพิจารณาตามข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยทะเลที่โจทก์อ้าง จะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อหรือให้มีผลบังคับเมื่อความเสียหายแก่ปูนซีเมนต์ที่โจทก์เอาประกันเฉพาะในกรณีเรือ "ตรังกานู" สูญเสียสิ้นเชิงเนื่องจากภัยอันตรายทางทะเลโดยเฉพาะ

โจทก์จำเลยแถลงรับกันว่าปูนซีเมนต์ 1,500 ถุง ที่โจทก์เอาประกันภัยนี้เปียกน้ำเสียหายทั้งหมด

ปัญหาเบื้องต้นที่จะต้องพิจารณาเหตุที่เกิดขึ้นแก่เรือ "ตรังกานู" ในครั้งนี้ ตามคำเบิกความของนายนาวาตรีศิริ เจ้าหน้าที่กรมเจ้าท่าได้ไปตรวจเรือเมื่อภูแล้ว ปรากฏว่าหมันของเรือหลุดออก ทำให้ไม้ตัวเรือแยกออกจากทวนหัวเรือ ตอนที่แตกนี้ถูกน้ำเสียดสีตลอดไป และหมันที่ตอกไว้อาจจะหลุดไปเมื่อไรก็ได้ นอกจากตรงที่กล่าวนี้แล้ว หมันตอนอื่นของตัวเรือก็ชำรุดบ้าง นายศิริ คล้ายสุวรรณ เป็นนายเรือ "ตรังกานู" ขณะเกิดเหตุเบิกความว่าเรือออกจากท่ากรุงเทพฯ วันที่ 15 เดือนที่ 7 ปี 93 เวลากลางวัน ถึงปากน้ำยังไม่พ้น ออกนอกสันดอน ปรากฏเครื่องยนต์ติดขัด ทอดสมอที่หน้าทำการไปรษณีย์ปากน้ำ จัดการแก้เครื่องยนต์จนใช้การได้ดีออกเดินทางต่อไป ในวันรุ่งขึ้นที่ 16 พันสันดอนไปประมาณ 10 ไมล์เศษ เกิดมีคลื่นลมจัดพัดมาจากทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ เรือโคลงมาก ได้รับรายงานจากช่างเครื่องว่าน้ำเข้าเรือมาก ระหว่างนั้นไม่ทราบว่ามีน้ำเข้าทางไหน เรือไปอีกไม่ได้ต้องวิ่งกลับ น้ำท่วมเครื่องยนต์ดับ ในที่สุดเรือวิกตอริลาจุงเรือตรังกานูมาปล่อยไว้กลางน้ำหน้าไปรษณีย์ ได้ว่าจ้างเรือเล็กลากเข้าไปเกยตื้น เมื่อรู้สึกว่เรือตรังกานูรั้นั้น ได้แล่นผ่านพ้นเรือนำร่องที่ปากอ่าวไปแล้วราว 3 ชั่วโมง

คำว่า ภัยอันตรายทางทะเลตามกรมธรรม์ "Perils of the sea" หมายความว่า อุบัติเหตุหรือความเสียหายแห่งทะเลซึ่งจะทราบหรือคาดไม่ได้ล่วงหน้าว่าจะเกิดขึ้นหรือที่ว่าจะเกิดขึ้นโดยบังเอิญ ไม่เกินความถึงผลการกระทำแห่งคลื่นหรือลมตามธรรมดา พายุมรสุมแรงพัดเรือขาดเป็นสองส่วน หรือโคลงน้ำเข้าตอนบนจากทางกราบเรือจม เรียกได้ว่าเป็นภัยทะเล Perils of the sea คลื่นลมแรงธรรมดาพัดเรือรั่วน้ำเข้าตามปกติธรรมดาเรียกได้ว่าเป็นภัยหรือเกิดภัยในท้องทะเล Perils of the sea แต่ไม่ใช่ภัยทะเล กรมธรรม์ในคดีนี้ไม่มีข้อความให้ผู้ประกันบริษัทจำเลยรับผิดชอบในผลแห่งความเสียหายอันเกิดจากเรือรั่วแตกตามธรรมดาหรือความชำรุดทรุดโทรมตามธรรมดาธรรมชาติ

ตามคำเบิกความของนายศิรินายเรือ ปรากฏแต่เพียงว่ามีลมพัดจัดเรือโคลงมาก แต่ไม่ปรากฏว่าน้ำเข้าตอบนบนทางกราบเรือเลย นายศิริได้รับรายงานน้ำเข้าเรือมาก เมื่อรู้สึกว่เรือตรงกานูรั้วนั้นได้แล่นผ่านพันเรื่อนำร่องที่ปากอ่าวไปแล้ว 3 ชั่วโมง นายนาวาตรีศิริ ผู้ตรวจเรือว่า หมันหลุดออก ทำให้ไม้ตัวเรือแยกออกจากทวนหัวเรือ นอกจากนี้แล้ว หมันตอนอื่น ๆ ของเรือก็ชำรุดบ้าง ตามรายงานอากาศที่จำเลยอ้าง ซึ่งนายเรือเอกประเสริฐ เจ้าหน้าที่พิพยากรณ์อากาศในราชการกองทัพเรือเบิกความประกอบได้ความว่า ในอ่าวไทยฝั่งตะวันตกตั้งแต่หัวหินขึ้นมาตั้งแต่เวลา 7.00 นาฬิกา ถึง 19.00 นาฬิกา วันที่ 16 ก.ค. 93 ลักษณะอากาศดีโดยมาก ลมส่วนมากทิศตะวันตก ความเร็วประมาณ 5-10 น็อต ทะเลเรียบ

ตั้งข้อเท็จจริงที่กล่าวมาข้างบนนี้ ศาลอุทธรณ์เห็นว่าเหตุที่เกิดแก่เรือตรงกานูรั้วครั้งนี้ มิใช่เพราะภัยทะเล หากแต่เป็นเหตุที่เกิดขึ้นเพราะความชำรุดทรุดโทรมตามธรรมดา (Ordinary wear and tear) ทำให้เรือรั้วน้ำไหลเข้าเรือแล่นต่อไปไม่ได้ เป็นการที่เรียกได้ว่าเรือรั้วตามธรรมดา (Ordinary leakage) มิใช่เกิดจากภัยทะเลตามข้อความในกรมธรรม์ บริษัทจำเลยไม่มีความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ในความเสียหายครั้งนี้ ต่อบริษัทโจทก์ อุทธรณ์จำเลยฟังขึ้น ปัญหาในข้ออื่นไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยต่อไป

ศาลอุทธรณ์จึงพิพากษากลับคำพิพากษาศาลแพ่งให้ยกฟ้องโจทก์

โจทก์ฎีกา

ศาลฎีกาได้ตรวจสอบสำนวน นิ่งฟังคำแถลงการณ์ และประชุมปรึกษาคัดแล้ว ปัญหาที่มีอยู่ว่า การที่เรือรั้วจมลงในกรณีนี้ เป็นการที่ “เรือได้สูญเสียสิ้นเชิงเนื่องจากอันตรายทางทะเล” ตามที่บ่งไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่ ศาลฎีกาเห็นว่า การที่เรือ “ตรงกานู” ต้องจมลง แม้จะได้จ้างเรือเล็กจูงเข้าไปเกยตื้นไว้ แต่ก็ปรากฏว่าน้ำท่วมเต็มล้นปากกระวางเรือ สินค้าและสิ่งของต่าง ๆ ที่บรรทุกอยู่ในลำเรือเสียหายหมดสิ้น อาการเช่นนี้เรียกได้ว่าเป็นการอับปาง เรือตรงกานูลิ้นสภาพที่จะเป็นเรือลอยลำอยู่ได้อีกแล้ว ศาลฎีกาเห็นว่าเป็นการที่ “เรือได้สูญเสียสิ้นเชิง” ตามความหมายของสัญญาประกันวินาศภัยที่ได้ตกลงกันไว้แล้ว การสูญเสียสิ้นเชิงหาจะต้องเป็นการเรือแตกเป็นชิ้นเล็กชิ้นน้อย หรือกลายเป็นอากาศธาตุไปทั้งหมดตามคำโต้แย้งของจำเลยไม่

ปัญหาต่อไปก็คือว่า การที่เรือตรงกานูได้สูญเสียสิ้นเชิงลงนั้น เป็นด้วย “อันตรายทางทะเล” หรือมิใช่ ข้อเท็จจริงฟังได้ว่า เรือตรงกานูได้บรรทุกปูนซีเมนต์ของโจทก์ที่เอาประกันวินาศภัยไว้กับจำเลยออกจากท่ากรุงเทพฯ จะไปจังหวัดสงขลา พันตันตอนปากน้ำเจ้าพระยาไปแล้วประมาณ 10 ไมล์เศษ เกิดมีคลื่นลมพัดพัดมาจากทิศตะวันตกเฉียงใต้ เรือโคลงมาก และน้ำเข้าเรือมาก ถ้าไม่กลับเรือจะจม เรือตรงกานูจึงได้แล่นกลับ พยายามแก้ไขและวิดน้ำ ก็ไม่ดีขึ้น ในที่สุดน้ำท่วมเครื่องดับ นายเรือให้สัญญาณบอกเหตุเรืออับปาง มีเรืออารมย์สินมาช่วยถ่วงคนและเรือวิกตอรีช่วยลากเรือตรงกานูมาปล่อยไว้ที่กลางน้ำหน้าที่ทำการ

ไปรษณีย์ปากน้ำแล้วได้จ้างเรือเล็กลากเข้าฝั่งเกยตื้นจมอยู่ที่ฝั่งป้อมผีเสื้อสมุทร ปูนซีเมนต์ถูกน้ำท่วมเสียหาย
สิ้นเชิง

ได้ความว่าเหตุที่น้ำเข้าเรือ นั้น เป็นเพราะแนวเรือแตก ทม้นของเรือหลุด ทำให้ไม้ค้ำเรือ
แยกออกจากทวนหัวเรือ นาวาตรีศิริ จุริโกศล นายช่างตรวจเรือประจำกรมเจ้าท่าเบิกความว่า แนวเรือตอนที่
แตกนั้น ถูกน้ำเสียดสีตลอดไป และทม้นที่ตอกไว้อาจจะหลุดไปเมื่อใดก็ได้ ตามความสันนิษฐานของพยาน
หัวเรือแยกเกิดจากเรือวิ่งพันคลื่นก็ได้ หรืออาจเป็นเพราะเรือไปกระแทกของแข็งอื่นก็ได้

จำเลยโต้แย้งอยู่ว่า คำว่า "อันตรายทางทะเล" ตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น หมายความว่า
แต่ว่าเป็นอันตรายซึ่งเกิดจากคลื่นลมพายุที่มีมาอย่างหนักผิดปกติ ข้อเท็จจริงเท่าที่ปรากฏเวลานั้น อ่าวไทยมี
ลักษณะอากาศดีโดยมาก ทะเลเรียบ เรือตรงกานูจมเพราะเรือชำรุดทรุดโทรมตามธรรมดา ไม่ใช่ภัยอันตราย
ทางทะเล

ศาลฎีกาได้พิเคราะห์แล้ว เห็นว่า คำว่า "อันตรายทางทะเล" หรือ "ภัยอันตรายแห่งทะเล" ซึ่ง
ตรงกับภาษาอังกฤษที่ใช้ในกรมธรรม์ประกันภัยว่า "Peril of the sea" นั้น ก็ย่อมหมายถึงภัยอันตรายใด ๆ ที่
เกิดขึ้นอันเป็นวิสัยที่ท้องทะเลจะบันดาลได้ หากจะต้องคำนึงว่าขณะนั้นทะเลเรียบร้อยอยู่หรือทะเลเป็นบ้า
อย่างใดไม่ การที่เรือเกิดรั่วต้องอับปางลงระหว่างเดินทางในทะเลโดยไม่ใช้ความผิดของใครเช่นนี้ ย่อมเป็น
อันตรายที่เรือนั้นจะต้องประสบโดยวิสัยในการเดินทางผ่านทะเลอยู่แล้ว เป็นอันตรายทางทะเลตามความหมาย
ของกรมธรรม์ประกันภัยอันพึงอนุมานได้อยู่แล้ว

จริงอยู่ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติไว้ว่า "อันสัญญาประกันภัย
ทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" ซึ่งกฎหมายทะเลของประเทศไทยยังหาไม่มี ทั้งจารีต
ประเพณีก็ไม่ปรากฏ ควรเทียบวินิจฉัยคดีนี้ตามหลักกฎหมายทั่วไป ตามมาตรา 4 ประมวลกฎหมายแพ่งและ
พาณิชย์ สัญญาประกันภัยที่ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ ศาลฎีกาเห็นว่า ควรถือกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย
ทางทะเลของประเทศอังกฤษเป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัยด้วย แต่อย่างไรก็ดี แม้ตามมาริน
อินชัวรันซ์ แอคท์ ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906) มาตรา 60 จะได้ให้คำจำกัดความในเรื่อง
สูญเสียสิ้นเชิง (Total Loss) ไว้ให้มีความสูญเสียสิ้นเชิงโดยสันนิษฐาน (Constructive Total Loss) ด้วยได้
ก็ดี แต่ความในที่นั้นสำหรับที่จะใช้กับเรือ หมายถึงแต่เฉพาะในกรณีที่เรือเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยเท่านั้น
ในคดีนี้สินค้ำปูนซีเมนต์ต่างหากเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย และได้สูญเสียสิ้นเชิงไปโดยจริงจังแล้ว เพราะเหตุที่
เรือที่บรรทุกหมดสภาพเป็นเรือที่ลอยลำได้ต่อไป ในกรณีประกันสินค้ำบรรทุกเช่นนี้ ก็เรียกได้ว่าเรือได้สูญเสีย
สิ้นเชิงแล้ว (ดู Halsbury's Law of England 2nd ed. ข้อ 524 วรรค 3 หน้า 336)

ข้อที่จะต้องเทียบเคียงจึงอยู่ที่ว่า "อันตรายทางทะเล" หรือ "ภัยอันตรายแห่งทะเล" (Perils of the seas) กล่าวคือว่า สินค้าปูนซีเมนต์นั้นได้สูญเสียน้ำแข็งไปโดยภัยอันตรายแห่งทะเลหรือไม่. มาริน อินซัวรันซ์ แอคท์ ค.ศ. 1906 (Marine Insurance Act 1906) มาตรา 55 ก็เพียงแต่กล่าวไว้ว่า ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันได้เกิดขึ้นโดยใกล้ชิดกับอันตรายที่เอาประกันไว้ คำว่า Perils of the sea ตามที่ศาลอังกฤษถือตามกันมากก็ถืออันตรายที่เกิดขึ้นโดยโชคกรรมจากทะเลหรือเนื่องจากทะเล คดีสำคัญที่เป็นตัวอย่างแห่งคำวินิจฉัยของศาลอังกฤษก็คือ คดี แฮมิลตัน โจทก์ แพนดอร์ฟ จำเลย (Hamilton v Pandorf (1887, 57. L.J.Q.B. 24; 12 A.C. 518) ซึ่งปรากฏว่า ความเสียหายได้เกิดแก่สินค้าบรรทุกคือข้าว โดยน้ำทะเลได้ไหลเข้าไปท่วม เพราะหนูในเรือได้กัดท่อตะกั่วระหว่างห้องน้ำในเรือกับทะเลทะเลสาขานางวินิจฉันนี่เป็นความเสียหายเพราะอันตรายทางทะเลแล้ว (ดู Carver's Carriage by sea 7th ed. หน้า 136-138) ในปี ค.ศ. 1924 ก็ได้มีคำวินิจฉัยของศาลอังกฤษในคดีระหว่าง โคเฮน, บุตร และบริษัท โจทก์ บริษัทแนทชั่นแนลเบเนฟิต แอสซัวรันซ์ จำกัด จำเลย ว่า การที่ปล่อยให้ น้ำเข้าเรือโดยไม่ได้ตั้งใจจนเป็นเหตุให้เรือจมนั้นเป็นอันตรายทางทะเล (Cohen, sons & Co. v National Benefit Assurance Co., Ltd. (1924) 40 T.L.R. 347 ดู Halsbury's Law of England 2nd ed. หน้า 298, 299) ศาลฎีกาเห็นพ้องกับแนวคำพิพากษาของศาลอังกฤษดังกล่าวมาแล้วนี้

สำหรับข้อที่ศาลอุทธรณ์เห็นว่า เหตุที่เกิดเป็นเหตุเพราะความชำรุดทรุดโทรมธรรมดา (Ordinary wear and tear) บริษัทจำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบ ศาลฎีกาเห็นว่าศาลอุทธรณ์เอาความเสียหายหรือความวินาศของเรือกับความวินาศของปูนซีเมนต์อันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยไปปะปนกัน หลักกฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษก็เช่นเดียวกับหลักกฎหมายประกันวินาศภัยของไทยในเรื่องนี้ กล่าวคือ พอเทียบเคียงได้กับความในวรรค 2 ของมาตรา 879 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ที่ว่า "ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความวินาศภัยอันเป็นผลโดยตรงมาแต่ความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่จะได้ตกลงกันเป็นอย่างอื่น" ความสึกหรออันเป็นธรรมดาแห่งการใช้นั้น ย่อมถือได้ว่าเป็นความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุอย่างหนึ่ง ถ้าเรือเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย การที่ผ้าใบเรือฉีกขาดหรือสายสมอขาดหลุด หากการฉีกขาดหรือขาดหลุดเป็นไปด้วยความสึกหรออันเป็นธรรมดาแห่งการใช้นั้นแล้ว ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบในความวินาศนั้น แต่ถ้าวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นสินค้าบรรทุก ก็จำเป็นต้องวินิจฉัยว่าความวินาศนั้นได้เกิดจากความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุของสินค้านั้นหรือไม่ เช่น น้ำตาลเกิดเอือดราไปยาถูกมอดกิน เป็นต้น จะไปยกเอาความไม่สมประกอบของเรือมาวินิจฉัยให้ไม่ต้องรับผิดชอบในความวินาศของสินค้าบรรทุกนั้นหาได้ไม่

ด้วยเหตุดังกล่าว ศาลฎีกาจึงเห็นว่าฎีกาโจทก์ฟังขึ้น คำพิพากษาศาลอุทธรณ์ไม่ต้องด้วยความเห็นศาลฎีกา จึงพิพากษากลับให้จำเลยรับผิดชอบต่อโจทก์ตามคำพิพากษาศาลชั้นต้น และให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมและค่าทนายความในชั้น 2 ศาล นี้ อีก 1,500 บาทด้วย

คำพิพากษา

ในพระปรมาภิไธยพระมหากษัตริย์

ที่ 7350/2537

ศาลฎีกา

วันที่ 29 เดือนธันวาคม พุทธศักราช 2537

ความแพ่ง

	ธนาคารกสิกรไทย จำกัด	โจทก์
ระหว่าง	บริษัทเทเวศประกันภัย จำกัด	จำเลย
เรื่อง	ประกันภัยทางทะเล รับช่วงทรัพย์	
	จำเลย	ฎีกาคัดค้าน
ศาล	อุทธรณ์	คำพิพากษา
	ลงวันที่ 28	เดือน กันยายน
		พุทธศักราช 2535

โจทก์ฟ้องว่า โจทก์เป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด มีนายบัญชา ลำซ่า เป็นประธานกรรมการ และนายบรรยงค์ ลำซ่า เป็นกรรมการผู้จัดการ ซึ่งสามารถลงลายมือชื่อและประทับตราสำคัญกระทำการแทนโจทก์ได้ นายปรีชา คุ้มไฟโรจน์ ได้รับมอบอำนาจให้ดำเนินคดีแทนโจทก์ จำเลยเป็นนิติบุคคลประเภทบริษัทจำกัด เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2526 นางสาวนภลัย ปาสาทิกา ได้จำนองเรือยนต์ "เก็ทกุล" ไว้แก่โจทก์ เป็นประกันหนี้ของห้างหุ้นส่วน ป.รุ่งโรจน์ค้าวัสดุภัณฑ์ และ/หรือ ห้างหุ้นส่วนจำกัดสหสิทธิทิมเบอร์ และ/หรือ บริษัทรุ่งโรจน์ทิมเบอร์ จำกัด และ/หรือนางสาวนภลัย ปาสาทิกา วงเงินจำนอง 7,500,000 บาท ดอกเบี้ยอัตราร้อยละ 17.5 ต่อปี ต่อมามีการโอนกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวให้แก่บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด และเปลี่ยนชื่อเป็นเรือยนต์ "รุ่งทวี" บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ได้อำนาจไปประกันภัยความเสียหายไว้กับจำเลยในวงเงินจำนวน 4,000,000 บาท ต่อมาวันที่ 29 พฤศจิกายน 2529 ระหว่างอายุกรมธรรม์ประกันภัยเรือรุ่งทวีเกิดประสบอุบัติเหตุที่เมืองแจมบี ประเทศสาธารณรัฐอินโดนีเซีย จำเลยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนเงินที่รับประกันภัยไว้ โจทก์ในฐานะผู้รับจำนองมีสิทธิได้รับเงินดังกล่าวในฐานะผู้รับจำนอง จำเลยไม่จ่ายให้โจทก์ กลับจ่ายให้บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ทำให้โจทก์ได้รับความเสียหาย ขอให้บังคับจำเลยชำระเงิน 4,000,000 บาท แก่โจทก์พร้อมดอกเบี้ยในอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปีนับแต่วันฟ้องไปจนกว่าจะชำระเสร็จ

จำเลยให้การว่า ฟ้องโจทก์เคลือบคลุมเนื่องจากไม่บรรยายฟ้องว่าลูกหนี้ตามสัญญาจำนอง เป็นหนี้โจทก์อยู่จำนวนเท่าไร ถึงกำหนดชำระเมื่อใด มีการเรียกร้องและบังคับชำระหนี้เอาแก่ลูกหนี้แล้วหรือไม่

อย่างไร โจทก์ไม่ใช่ผู้รับจำนองเรือรุ่งทวี ทั้งหุ้นส่วนจำกัด ป.รุ่งโรจน์คำวัสดุกัณฑ์ และ/หรือหุ้นส่วนจำกัดสหสิทธิทิมเบอร์ และ/หรือบริษัทรุ่งโรจน์ทิมเบอร์ และ/หรือนางสาวนาคลัย ปาสาทิกา ไม่ได้เป็นลูกหนี้โจทก์ โจทก์ไม่ได้บอกกล่าวบังคับจำนองและฟ้องบังคับจำนองเรือรุ่งทวี จึงไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาแก่จำเลย บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ไม่นำเรือไปตรวจสภาพกับบริษัทมารินเซอร์เวเยอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และดำเนินการซ่อมแซมตามที่บริษัทดังกล่าวแนะนำภายใน 30 วัน ก่อนที่จะนำเรือไปบรรทุกสินค้า อันเป็นการไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบ จำเลยได้รับเงินจากบริษัทประกันภัยต่างประเทศมาให้บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ในรูปสินไหมทดแทน คือขอใช้ค่าสินไหมทดแทนให้โดยที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ และโจทก์สามารถบังคับเอาจากซากเรือเป็นเงิน 286,000 บาทได้ โจทก์จึงไม่ได้รับความเสียหาย ขอให้ยกฟ้อง

ศาลชั้นต้นพิจารณาแล้ว พิพากษาให้จำเลยชำระเงิน 4,000,000 บาท พร้อมดอกเบี้ยอัตราร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี นับแต่วันฟ้องจนกว่าจะชำระเสร็จแก่โจทก์ ให้จำเลยใช้ค่าฤชาธรรมเนียมแทนโจทก์ โดยกำหนดค่าทนายความ 8,000 บาท

จำเลยอุทธรณ์

ศาลอุทธรณ์พิพากษายืน ให้จำเลยใช้ค่าทนายความชั้นอุทธรณ์ 5,000 บาท แทนโจทก์

จำเลยฎีกา

ศาลฎีกาตรวจสำนวนประชุมปรึกษาแล้ว โจทก์นำสืบว่าเดิมนางสาวนาคลัย ปาสาทิกา เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์เรือยนต์ชื่อเก็อกูล เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2526 นางสาวนาคลัยจดทะเบียนจำนองเรือดังกล่าวไว้แก่โจทก์เป็นประกันหนี้การกู้เบิกเงินเกินบัญชี และ/หรือหนี้สินประเภทต่าง ๆ ของหุ้นส่วนจำกัด ป.รุ่งโรจน์คำวัสดุกัณฑ์ และ/หรือหุ้นส่วนจำกัดสหสิทธิทิมเบอร์ และ/หรือบริษัทรุ่งโรจน์ทิมเบอร์ จำกัด และ/หรือของผู้จำนองในวงเงิน 7,500,000 บาท อัตราดอกเบี้ยร้อยละ 17.5 ต่อปี ตามสำเนาหนังสือสัญญาจำนองเรือและสำเนาหนังสือสัญญาต่อท้ายสัญญาจำนองเอกสารหมายเลข 7 และ 8 ต่อมามีการโอนกรรมสิทธิ์เรือเป็นของบริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด และเปลี่ยนชื่อเรือเป็นเรือรุ่งทวี ตามหนังสือยินยอมให้จดทะเบียนโอนขายกรรมสิทธิ์เรือ หนังสือยินยอมให้เปลี่ยนชื่อเรือและใบทะเบียนเรือเอกสารหมายเลข 10 ถึง 12 ต่อมาบริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด นำเรือรุ่งทวีไปประกันภัยทางทะเลไว้กับจำเลยจำนวนเงิน 4,000,000 บาท กู้ยืมตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2529 ถึง 3 ตุลาคม 2530 ตามกรมธรรม์ประกันภัยเอกสารหมายเลข 13 พร้อมค่าแปลเอกสารหมายเลข 14 ครั้นเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2529 เรือรุ่งทวีได้เกิดอุบัติเหตุเกยตื้นได้รับความเสียหายที่แม่น้ำเมืองแจมบี ประเทศสาธารณรัฐอินโดนีเซีย บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด แจ้งความเสียหายให้จำเลยทราบตามโทรพิมพ์เอกสารหมายเลข 15 และแจ้งให้กรมเจ้าท่าทราบแล้วตามเอกสารหมายเลข 17 โจทก์ในฐานะผู้รับจำนองเรือมีสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากจำเลยผู้รับประกันภัย โจทก์ได้มีหนังสือถึงจำเลยขอให้ใช้

ค่าสินไหมทดแทนตามเอกสารหมาย จ. 5 และ จ. 6 แล้ว แต่จำเลยไม่ชดใช้ และทราบว่าจำเลยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจำนวน 2,700,000 บาท ให้แก่บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด โดยไม่แจ้งให้โจทก์ทราบ ทั้งที่จำเลยเป็นบริษัทผู้รับประกันภัยควรจะรู้ได้โดยตรวจสอบจากกรมเจ้าท่าว่าเรือที่เอาประกันภัยไว้ได้จดทะเบียนจำนวนไว้แก่โจทก์

จำเลยนำสืบว่า จำเลยได้รับประกันภัยเรือรุ่งทิวจากบริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด โดยมีเงื่อนไขในกรมธรรม์ว่า ผู้เอาประกันจะต้องนำเรือซึ่งมีอายุเกินกว่า 15 ปีแล้วไปตรวจสภาพกับบริษัทมารินเซอร์เวเยอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และต้องทำการซ่อมแซมตามที่บริษัทแนะนำภายใน 30 วัน จึงจะนำเรือออกทะเลไปบรรทุกสินค้าได้ ตามกรมธรรม์ประกันภัยเอกสารหมาย จ. 13 บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ไม่เคยแจ้งให้จำเลยทราบว่าได้นำเรือไปจำนองไว้แก่โจทก์ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุและความเสียหายของเรือปรากฏว่าเกิดจากสภาพของเรือไม่เหมาะสมที่จะออกทะเลเพราะการทรงตัวไม่ดีพอ ปรากฏตามรายงานการสำรวจเอกสารหมาย จ. 4 ทั้งนี้เพราะบริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ไม่นำเรือไปตรวจสภาพและทำการซ่อมแซมเรือตามที่บริษัทตรวจสภาพแนะนำ อันเป็นการผิดเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย จำเลยจึงแจ้งการผิดเงื่อนไขดังกล่าวให้บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ทราบ และได้แจ้งให้บริษัทเช็คจิวค (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทนายหน้าประกันภัย ทราบด้วยเพื่อแจ้งให้บริษัทยูไนเต็อินเดีย จำกัด ผู้รับประกันภัยต่อในประเทศสิงคโปร์ทราบ บริษัทยูไนเต็อินเดีย จำกัด ตกลงชดใช้ค่าเสียหายให้ในรูปค่าสินไหมทดแทน 2,700,000 บาท

พิเคราะห์แล้ว ข้อเท็จจริงฟังได้ในเบื้องต้นว่า เมื่อวันที่ 5 กรกฎาคม 2526 นางสาวนภลัย ปาสาทิกา ได้จดทะเบียนจำนองเรือชื่อเก็ทกุล หมายเลขทะเบียน ก.ท. 2014 แก่โจทก์เป็นประกันหนี้ของบุคคลต่าง ๆ และของนางสาวนภลัยเองที่มีต่อโจทก์ในวงเงิน 7,500,000 บาท ตามสำเนาหนังสือสัญญาจำนองและสำเนาสัญญาต่อท้ายเอกสารหมาย จ. 7 และ จ. 8 ต่อมาวันที่ 2 ธันวาคม 2526 นางสาวนภลัย ได้โอนกรรมสิทธิ์เรือดังกล่าวให้บริษัทไทยรุ่งโรจน์นาวิ จำกัด ตามเอกสารหมาย จ. 7 และวันที่ 25 เมษายน 2529 บริษัทไทยรุ่งโรจน์นาวิ จำกัด ได้โอนกรรมสิทธิ์เรือให้ บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด และเปลี่ยนชื่อเรือจาก "เก็ทกุล" เป็น "รุ่งทิว" ตามเอกสารหมาย จ. 7 (แผ่นที่ 2) ในการนี้โจทก์ได้ให้ความยินยอมแล้วตามเอกสารหมาย จ. 9 ถึง จ. 11 เมื่อวันที่ 3 ตุลาคม 2529 บริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ได้เอาประกันภัยเรือรุ่งทิวไว้แก่จำเลยเป็นเงิน 4,000,000 บาท ระยะเวลาคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 3 ตุลาคม 2529 ถึงวันที่ 3 ตุลาคม 2530 ตามกรมธรรม์ประกันภัยเอกสารหมาย จ. 13 (คำแปลเอกสารหมาย จ. 14 และ ล. 1) เมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2529 เรือรุ่งทิวได้เกิดอุบัติเหตุอัปปางในแม่น้ำเมืองแจมบี ประเทศสาธารณรัฐอินโดนีเซีย จำเลยยอมจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยเพียง 2,700,000 บาท

ปัญหาวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยข้อแรกมีว่า ฟ้องโจทก์เคลือบคลุมหรือไม่ จำเลยให้การว่า ฟ้องโจทก์เคลือบคลุม เพราะโจทก์ไม่ได้บรรยายฟ้องให้แจ้งชัดถึงสภาพแห่งข้อหาและข้ออ้างที่อาศัยเป็นหลักแห่งข้อหาว่า ห้างหุ้นส่วนจำกัด ป.รุ่งโรจน์ค้าวัสดุภัณฑ์ และ/หรือห้างหุ้นส่วนจำกัดสหสิทธิทิมเบอร์ และ/หรือ

บริษัทรุ่งโรจน์ทิมเบอร์ จำกัด และ/หรือนางสาวนภลัยเป็นหนี้โจทก์จำนวนเท่าไร และหนี้ถึงกำหนดชำระเมื่อใด กับทั้งโจทก์ได้เรียกร้องหรือบังคับชำระหนี้จากนิติบุคคลหรือบุคคลดังกล่าวแล้วหรือไม่อย่างไร จำเลยไม่เข้าใจว่าการกระทำของจำเลยตามที่โจทก์กล่าวอ้างโจทก์ได้รับความเสียหายอย่างไร เห็นว่า โจทก์บรรยายฟ้องแล้วว่า นางสาวนภลัยได้จดทะเบียนจำนองเรือเป็นประกันหนี้ที่บุคคลต่าง ๆ มีต่อโจทก์ในวงเงิน 7,500,000 บาท ส่วนจำเลยได้รับประกันภัยเรือรุ่งทิวจากบริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ผู้รับโอนกรรมสิทธิ์เรือ จำนวนเงิน 4,000,000 บาท เรือรุ่งทิวเกิดอุบัติเหตุไม่สามารถใช้งานได้ จำเลยมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่ได้รับประกันภัย โจทก์ในฐานะผู้รับจำนองมีสิทธิเรียกร้องเอาแก่จำเลยได้โดยตรง แต่จำเลยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัย ทำให้โจทก์ไม่มีหลักประกันที่จะบังคับชำระหนี้ได้อีกต่อไป ฟ้องโจทก์จึงเป็นกรณีที่โจทก์ในฐานะผู้รับจำนองเรียกร้องเอาเงินประกันภัยซึ่งเรือรุ่งทิวเกิดวินาศภัยไม่มีทรัพย์สินที่เป็นประกันแก่โจทก์ต่อไปดั้งเดิม โจทก์จึงขอให้บังคับเอาเงินประกันภัย โดยอาศัยอำนาจแห่งกฎหมายในเรื่องช่วงทรัพย์เพื่อโจทก์ในฐานะเจ้าหนี้จะบังคับเอาแก่เงินประกันภัยได้เหมือนอย่างเรือที่เป็นประกัน ดังที่บัญญัติไว้ตามมาตรา 231 วรรคสอง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โจทก์จึงไม่จำเป็นต้องบรรยายฟ้องว่าบุคคลต่าง ๆ ดังกล่าวเป็นหนี้โจทก์จำนวนเท่าไร และหนี้ถึงกำหนดชำระแล้วหรือไม่ และโจทก์ได้ใช้สิทธิเรียกร้องบังคับชำระหนี้เอาแก่บุคคลต่าง ๆ ดังกล่าวแล้วหรือไม่ ฟ้องโจทก์จึงไม่เคลือบคลุม ฎีกาของจำเลยข้อนี้ ฟังไม่ขึ้น

ปัญหาวินิจฉัยตามฎีกาของจำเลยข้อต่อมาว่ามีว่า โจทก์มีสิทธิเรียกเงินประกันภัยจากจำเลยได้หรือไม่ เพียงใด เห็นว่า คดีนี้เป็นเรื่องที่จำเลยรับประกันภัยทางทะเลเรือรุ่งทิวจากบริษัทรุ่งศิรินาวิ จำกัด ผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยเอกสารหมายเลข จ. 13 จำเลยนำสืบว่าเนื่องจากเรือรุ่งทิวเป็นเรือเก่ามีอายุการใช้งานเกิน 15 ปีแล้ว บริษัทยูไนเต็คนเดีย จำกัด ผู้รับประกันภัยต่อในประเทศสิงคโปร์ต้องการให้มีเงื่อนไขตรวจสอบสภาพเรือโดยบริษัทมารินเซอร์เวเยอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และข้อแนะนำต่าง ๆ จะได้รับการปฏิบัติตามภายใน 30 วัน เมื่อจำเลยได้แจ้งเงื่อนไขดังกล่าวให้ผู้เอาประกันภัยทราบ ผู้เอาประกันภัยตกลงรับเงื่อนไขนี้ จำเลยจึงได้ออกกรมธรรม์ประกันภัยตามเอกสารหมายเลข จ. 13 ให้ผู้เอาประกันภัย เมื่อเรือรุ่งทิวเกิดอุบัติเหตุอัปปางในแม่น้ำเมืองแจมบี ประเทศสาธารณรัฐอินโดนีเซีย จำเลยตรวจสอบแล้วปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยที่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยไปตรวจสอบสภาพกับบริษัทมารินเซอร์เวเยอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และดำเนินการซ่อมแซมตามที่บริษัทดังกล่าวแนะนำภายใน 30 วัน ก่อนที่จะนำเรือไปบรรทุกสินค้า เงื่อนไขที่ว่านี้ได้ระบุไว้เป็นภาษาอังกฤษในกรมธรรม์ประกันภัยเอกสารหมายเลข จ. 13 ที่หมายดอกจันสีน้ำเงิน 1 ดอก ซึ่งคำแปลของโจทก์ตามเอกสารหมายเลข จ. 14 มีว่า "รับประกันว่าเงื่อนไขซึ่งสำรวจโดยมารินเซอร์เวเยอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และคำแนะนำจะเป็นไปภายใน 30 วัน นับจากวันเริ่มต้น" ส่วนคำแปลของจำเลยตามเอกสารหมายเลข ล. 1 มีว่า "รับรองว่าการสำรวจสภาพโดยบริษัทมารินเซอร์เวเยอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และข้อแนะนำต่าง ๆ จะได้รับการปฏิบัติตามภายใน 30 วัน นับจากวันเริ่มต้น" คำแปลทั้งสองฝ่ายจึงมีความหมายว่า ผู้เอาประกันภัยได้รับรองที่จะให้บริษัทมารินเซอร์เวเยอร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ตรวจสอบสภาพของเรือและจะต้องปฏิบัติตามคำแนะนำของบริษัทดังกล่าวภายใน 30 วัน นับแต่วันเริ่มคุ้มครองคือวันที่การประกันภัยเริ่มมีผลบังคับ ปัญหาจึงมีว่าผู้เอาประกันภัยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขดังกล่าวแล้วหรือไม่

จำเลยมีนางกานดา สุโกศล ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการของจำเลย และนายพิชิต เมฆกิตติกุล ผู้จัดการฝ่าย การตลาดและกรรมการของบริษัทเช็คจิว (ประเทศไทย) จำกัด ซึ่งเป็นนายหน้าประกันภัยต่อเบิกความ ต้องกันว่า หลังจากทราบเหตุจากผู้เอาประกันภัยว่าเรือรูงทวิเกิดอุบัติเหตุอัปปางตามเอกสารหมาย จ. 15 (คำแปลเอกสารหมาย จ. 16) จำเลยได้มีหนังสือให้ผู้เอาประกันภัยส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยกับรายงานการ ตรวจสอบสภาพเรือและคำแนะนำให้ซ่อมแซมเรือของบริษัทมารินเซอร์เวย์อร์ส (ประเทศไทย) จำกัด ตามเอกสาร หมาย ล. 3 เพื่อพิจารณาขอใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยส่งมอบเฉพาะกรมธรรม์ ประกันภัยให้จำเลยเท่านั้น จำเลยได้สอบถามไปยังบริษัทมารินเซอร์เวย์อร์ส (ประเทศไทย) จำกัด แล้วได้รับ แจ้งว่าผู้เอาประกันภัยไม่ได้ดำเนินการซ่อมแซมเรือตามที่ได้แนะนำ จำเลยจึงได้แจ้งให้ผู้เอาประกันภัยและ บริษัทยูไนเต็อินเดีย จำกัด ผู้รับประกันภัยต่อทราบโดยผ่านบริษัทเช็คจิว (ประเทศไทย) จำกัด เห็นว่า เมื่อ ผู้เอาประกันภัยแจ้งความสูญเสียของเรือรูงทวิแก่จำเลยและจำเลยได้ขอหลักฐานการตรวจสอบสภาพของเรือและ คำแนะนำของบริษัทมารินเซอร์เวย์อร์ส (ประเทศไทย) จำกัด แล้ว ถ้าจำเลยได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ใน กรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเพื่อสิทธิประโยชน์ที่ผู้เอาประกันภัยจะพึงได้รับจากกรมธรรม์ประกันภัย ผู้เอา ประกันภัยย่อมจะต้องมีหลักฐานเกี่ยวกับเรื่องนี้ตามที่จำเลยต้องการอย่างแน่นอน และเมื่อจำเลยได้มีหนังสือ ถึงผู้เอาประกันภัยขอขอใช้ค่าเสียหายจำนวน 2,700,000 บาท ในรูป Ex gratia payment หรือสินไหมทดแทน ซึ่งเป็นเงินที่ผู้รับประกันภัยจ่ายให้แก่ผู้เรียกร้องค่าเสียหาย แม้จะมีความเห็นว่าผู้รับประกันภัยไม่ต้อง รับผิดชอบตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย ตามเอกสารหมาย ล. 9 ก็ตาม และเป็นจำนวนน้อยกว่าที่ได้เอา ประกันภัยไว้ถึง 1,300,000 บาท ผู้เอาประกันภัยก็เต็มใจยอมรับเงินจำนวน 2,700,000 บาท ตามเอกสารหมาย จ. 11 โดยมีได้โต้แย้งว่า ผู้เอาประกันภัยมิได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขในข้อดังกล่าวตามกรมธรรม์ประกันภัย เอกสาร หมาย จ. 13 อีกทั้งข้อนำสืบของโจทก์มิได้แสดงให้เห็นว่าผู้เอาประกันภัยมิได้ฝ่าฝืนเงื่อนไขดังกล่าวด้วย ข้อนำสืบของจำเลยจึงเป็นหลักฐานเพียงพอที่ฟังได้ว่า ผู้เอาประกันภัยได้ฝ่าฝืนเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย ที่ระบุให้ผู้เอาประกันภัยนำเรือรูงทวิไปตรวจสอบสภาพของเรือรูงทวิโดยบริษัทมารินเซอร์เวย์อร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และข้อแนะนำต่าง ๆ จะได้รับการปฏิบัติตามภายใน 30 วัน นับแต่วันเริ่มคุ้มครองคือ วันที่ การประกันภัยเริ่มมีผลบังคับ ส่วนปัญหาที่ว่าการที่ผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืนเงื่อนไขดังกล่าวเป็นข้อสาระสำคัญอันจะ เป็นเหตุให้จำเลยผู้รับประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยได้หรือไม่ เห็นว่า ประกันภัยรายนี้ เป็นสัญญาประกันภัยทางทะเล ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 868 บัญญัติว่า "อันสัญญา ประกันภัยทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล" แต่กฎหมายทะเลของประเทศไทยยังหาไม่มี ทั้งจารีตประเพณีก็ไม่ปรากฏ จึงต้องวินิจฉัยคดีเรื่องประกันภัยทางทะเลตามหลักกฎหมายทั่วไปตามประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลรายนี้ทำขึ้นเป็นภาษาอังกฤษ จึงควรถือ กฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษหรือสหราชอาณาจักรบริเตนใหญ่และไอร์แลนด์ เหนือ เป็นกฎหมายทั่วไปเพื่อเทียบเคียงวินิจฉัยตามพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศ อังกฤษ (The Marine Insurance Act 1906) เงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยเอกสารหมาย จ. 13 ที่ทำ เครื่องหมายดอกจันสีน้ำเงิน 1 ดอก มีข้อความเป็นคำรับรอง (Warranty) ของผู้เอาประกันภัยว่า เรือจะได้รับการ ตรวจสอบสภาพโดยบริษัทมารินเซอร์เวย์อร์ส (ประเทศไทย) จำกัด และจะปฏิบัติตามคำแนะนำภายใน 30 วัน

นับแต่วันเริ่มคุ้มครองคือวันที่การประกันภัยเริ่มมีผลบังคับ พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล 1906 ของประเทศอังกฤษ มาตรา 33 บัญญัติถึงสภาพของการรับรองว่า

(1) การรับรองให้หมายถึง การรับรองที่เป็นคำมั่น กล่าวคือ เป็นคำรับรองของผู้เอาประกันภัยว่าตนรับที่จะให้หรือไม่ให้การกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ หรือว่าเงื่อนไขบางอย่างจะต้องสำเร็จขึ้น หรือรับรองว่าภาวะข้อเท็จจริงโดยเฉพาะบางอย่างมีอยู่หรือมิได้มี

(2) การรับรองอาจจะเป็นไปโดยชัดแจ้งหรือโดยปริยาย

(3) การรับรองดังที่นิยามไว้ข้างต้นเป็นเงื่อนไขซึ่งต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้นอย่างตรงที่สุด ไม่ว่าการรับรองนั้นจะมีสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่ ถ้าหากไม่มีการปฏิบัติตามเช่นนั้น ผู้รับประกันภัยเป็นอันหลุดพ้นจากความรับผิดชอบจากวันที่การรับรองถูกละเมิด ฯลฯ

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่าข้อความที่เป็นคำรับรองของผู้เอาประกันภัยในกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารหมายเลข 13 ที่หมายดอกจันสีน้ำเงินเป็นคำมั่นสัญญาของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องปฏิบัติโดยเคร่งครัด คำรับรองดังกล่าวมิใช่เป็นข้อแนะนำให้นำเรือไปตรวจสภาพและไม่จำเป็นต้องมีข้อความต่อท้ายว่า ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ต้องปฏิบัติแล้ว ผู้รับประกันภัยจะหลุดพ้นความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย เมื่อเรือรุ่งทิวเกิดอุบัติเหตุอับปางตามรายงานการสำรวจของสมาคมกู้เรือประเทศสิงคโปร์ เอกสารหมายเลข 4 (คำแปลเอกสารหมายเลข 6) แม้ว่าได้ระบุถึงสาเหตุการสูญเสียของเรือรุ่งทิวว่า เรือออกเดินทางจากแม่น้ำเมืองแจมบีโดยมีการทรงตัวทางขวาที่ไม่เพียงพอ และในระหว่างแล่นไปตามกระแสน้ำเรือมีแรงมากกว่าการทรงตัว จึงทำให้น้ำไหลเข้าห้องเครื่องยนต์และเกิดล่มลงในเวลาต่อมา ตามภาพถ่ายหมายเลข 5 ก็ตาม ดังนั้นเมื่อเรือรุ่งทิวเกิดการสูญเสีย จะเกิดจากการที่ผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามคำรับรองหรือไม่ก็ตาม แต่เรือที่เอาประกันภัยต้องมีสภาพพร้อมออกทะเลในการเผชิญกับภัยที่จะต้องประสบอยู่เป็นปกติธรรมดาในการเดินทาง การที่ผู้เอาประกันภัยเริ่มฝ่าฝืนคำรับรองซึ่งเป็นเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติ จำเลยผู้รับประกันภัยย่อมปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยได้และไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย โจทก์ในฐานะผู้รับจำนองเรือรุ่งทิวจึงไม่อาจเข้ารับช่วงทรัพย์สินที่จะเรียกร้องเงินประกันภัยอันเป็นค่าสินไหมทดแทนตามที่โจทก์ฟ้องได้ ฎีกาของจำเลยข้อนี้ฟังขึ้น ปัญหาอื่นตามฎีกาของจำเลยจึงไม่จำเป็นต้องวินิจฉัยต่อไป ที่ศาลล่างทั้งสองพิพากษามานั้น ศาลฎีกาไม่เห็นพ้องด้วย

พิพากษากลับ ให้ยกฟ้องโจทก์ ให้โจทก์ใช้ค่าฤชาธรรมเนียมทั้งสามศาลแทนจำเลย โดยกำหนดค่าทนายความรวม 20,000 บาท

ประวัติผู้เขียน

นายธีระพล มิตรประยูร เกิดวันที่ 9 เมษายน พ.ศ. 2515 ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จการศึกษาปริญญาตรีนิติศาสตรบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2535 ได้รับประกาศนียบัตรจากสำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา ในปีการศึกษา 2538 และประกาศนียบัตรบัณฑิตทางกฎหมายธุรกิจ คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ในปีการศึกษา 2538 และเข้าศึกษาต่อในหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต ที่จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อ พ.ศ. 2539 ปัจจุบันทำงานเป็นเจ้าหน้าที่ฝ่ายกฎหมาย บริษัท ตรีเพชรรีซูซูเซลส์ จำกัด



สถาบันวิทยบริการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย