

หลักสาเหตุใกล้ชิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

มาตรา 877 (2)*

Proximate Cause Theory under the Civil and Commercial Code

Section 877 (2)

พิชญ์ กลิ่นมาลี**

Pitt Klinmalee

บทคัดย่อ

บทความทางวิชาการนี้ มีความมุ่งหมายที่จะศึกษาและเสนอแนวทางเรื่องหลักสาเหตุใกล้ชิด โดยวินาศภัยหรือความเสียหายนั้นมักจะเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุ ซึ่งลำดับของสาเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมีความต่อเนื่องอย่างไม่ขาดตอน นอกจากนี้ การเกิดภัยนั้นจะต้องอยู่นอกการคุ้มครองตามกรรมธรรม์ประกันภัย กล่าวคือ เป็นภัยที่ไม่ได้รับประกันภัยไว้แต่มีสาเหตุใกล้ชิดติดกันอันเนื่องมาจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ จากการศึกษากฎหมายไทยพบว่าบทบัญญัติในเรื่องนี้ ยังมิได้มีความครอบคลุมอย่างเพียงพอถึงสาเหตุอื่นที่อยู่นอกความคุ้มครองตามกรรมธรรม์และได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ อันนอกเหนือไปจากการกระทำป้องกันทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยเพียงอย่างเดียว ทั้งนี้ได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยตามหลักสาเหตุใกล้ชิด และหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยไว้แต่อย่างใด จึงอาจทำให้ผู้เอาประกันภัยจำนวนมากไม่ทราบถึงความหมาย ตลอดจนการพิจารณานำหลักสาเหตุใกล้ชิดมาปรับใช้ตามวัตถุประสงค์อันแท้จริง

* บทความนี้เรียบเรียงมาจากวิทยานิพนธ์ เรื่อง “หลักสาเหตุใกล้ชิดตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 (2).” วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ, 2560.

The article is a part of “Proximate Cause Theory under the Civil and Commercial Code Section 877 (2)” a thesis for the Degree of Master of Laws, Graduate School of Laws, Assumption University, 2017.

** นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ.

The Master of Laws, Graduate School of Laws, Assumption University.

คำหลัก : หลักสาเหตุใกล้ชิด กรรมธรรม์ประกันภัย ข้อยกเว้นความรับผิด

ABSTRACT

This academic article aims to study and implement a principle of “Proximate Cause”. A set of proximate cause rules to resolve causation disputes when two or more independent perils operate concurrently in an unbroken the chain of events to produce a loss, and such loss is uncovered by an insurance policy; however, the loss is caused by the peril which is regarded as the proximate cause of the insured peril. The study has found that this doctrine has slightly been established in Thai Laws; little is the loss caused by the uncovered perils protected by the Laws, solely except for an act of the insured’s asset protection. Neither is the principle existed in terms an exclusion of liability of the insurer and the insured’s duties. Accordingly, this may lead to defects in interpretations of the law as well as applications of the principle “Proximate Cause” in conformity with its genuine objective.

Keywords: Proximate Cause, Insurance Policy, Exclusion of Liability

บทนำ

การดำเนินกิจกรรมในปัจจุบันนั้น ย่อมปฏิเสธมิได้ที่จะต้องดำเนินกิจกรรมอยู่ภายใต้ระบบเศรษฐกิจของประเทศเป็นสำคัญ สิ่งต่างๆเหล่านี้ต้องเผชิญไปพร้อมกับความไม่แน่นอนและสามารถเปลี่ยนแปลงได้อยู่ตลอดเวลา มนุษย์จึงพยายามหาหนทางลดความเสี่ยงลงให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อผลกำไรในกิจการค้าขายจะได้พอกพูนขึ้น อีกทั้งเป็นการสร้างความมั่นคงในธุรกิจ ในที่สุดได้พบความจริงอันหนึ่งซึ่งเรียกว่ากฎแห่งการเฉลี่ยมีหลักการว่า แต่ละคนที่ประกอบธุรกิจ หรือกิจการค้าขายประเภทเดียวกันหรือเกี่ยวเนื่องกันยอมเสียสละแต่เพียงส่วนน้อยเพื่อใครคนใดคนหนึ่งในทุกคนนั้นจะได้ไม่ต้องแบกความเสียหายไว้แต่เพียงผู้เดียว ในภายหลังหลักการนี้ได้พัฒนาจนกลายมาเป็นการประกันภัยในปัจจุบัน¹

¹ สรพล จุฑาธรรม, คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 11 (กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์วิญญูชน, 2556), หน้า 1.

การประกันภัย แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การประกันวินาศภัย และการประกันชีวิต โดยการประกันวินาศภัยนั้นเป็นสัญญาประเภทที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ โดยมีเงื่อนไขว่าจะต้องมีวินาศภัยเกิดขึ้นแก่ตัวทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ส่วนการประกันชีวิตนั้นเป็นสัญญาประเภทที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้เงินจำนวนหนึ่งเป็นการแน่นอนให้ในกรณีที่มีเหตุอย่างอื่นในอนาคตตั้งได้ระบุไว้ในสัญญาเกิดขึ้น

สัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาที่มุ่งหมายจะให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ตน เมื่อใดก็ตามที่ได้เกิดความเสียหายขึ้นตามสัญญาประกันวินาศภัยแล้ว ฝ่ายผู้รับประกันภัยจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนอีกฝ่ายหนึ่ง ตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง (Principle of Indemnity) ตามมาตรา 877 (1) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่หากเป็นกรณีที่ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศนั้น ย่อมถือได้ว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามหลักสาเหตุใกล้ชิด (Proximate Cause) มาตรา 877 (2) เมื่อกล่าวถึงหลักสาเหตุใกล้ชิดแล้วมักจะก่อให้เกิดความสับสนแก่นักกฎหมายในวงการประกันภัยของประเทศไทยในหลายกรณี คงปฏิเสธมิได้ว่านักกฎหมายของประเทศไทยย่อมไม่อาจทราบได้ว่าแท้ที่จริงแล้วมีความหมายว่าอย่างไร และจะสามารถนำหลักสาเหตุใกล้ชิดดังกล่าวนี้มาพิจารณาปรับใช้ได้กรณีใดบ้าง เพราะเรื่องหลักสาเหตุใกล้ชิดในเนื้อหานั้น ได้ถือกำเนิดขึ้นจากหลักเกณฑ์ของการประกันภัยในต่างประเทศแทบทั้งสิ้น

อย่างไรก็ดี การประกันภัยในต่างประเทศแต่เดิมอาจจะยังไม่มีสภา เพื่อที่จะตรากฎหมายออกเป็นพระราชบัญญัติ เพราะสภาก็จะเกิดขึ้นเมื่อราวศตวรรษที่ 17 (ค.ศ.1649 ลัมลั่งกษัตริย์) ซึ่งก่อนช่วงศตวรรษที่ 17 จึงยังไม่ปรากฏเป็นพระราชบัญญัติ ฉะนั้น กฎหมายส่วนใหญ่ย่อมอยู่ในรูปของคำพิพากษาของศาลคอมมอนลอว์ที่ได้มีการวินิจฉัยในทุกแง่มุมของการประกันภัย รวมถึงมีการวิเคราะห์จนได้หลักที่สำคัญอย่างหนึ่งเรียกว่า “หลักสาเหตุใกล้ชิด” (Proximate cause) อันเป็นหลักที่มีจุดเริ่มต้นมาจากหลักกฎหมายโรมัน

หลักกฎหมายโรมันซึ่งมีผู้พิพากษาของศาลอังกฤษนำมาใช้กันอย่างกว้างขวางในศตวรรษที่ 19 จนถือเป็นหลักของกฎหมาย COMMON LAW คือ “CAUSE PROXIMA NON REMOTA SPECTATUR” ซึ่งหมายความว่า “สาเหตุที่จะนำมาพิจารณาต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิด ไม่ไกลออกไป” คำว่า PROXIMATE หมายความว่า ใกล้เคียงหรือใกล้ที่สุด โดยทั่วไปแล้วจะพิจารณาตามความเข้าใจของปกติชนโดยคำนึงถึงมาตรฐานของสามัญสำนึก (COMMON SENSE) ในเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น กฎของสาเหตุใกล้ชิด (THE CAUSE PROXIMA RULE) นี้ไม่เพียงแต่ใช้กันในทางกฎหมายเท่านั้น ยังใช้

ในหลักของสัญญาประกันภัยอีกด้วย² สำหรับประเทศไทย การจะพิจารณาว่าความเสียหายใดเกิดขึ้นจากหลักสาเหตุใกล้เคียงหรือไม่ ก่อให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติเป็นอย่างมาก เนื่องจากวินาศภัยหรือความเสียหายนั้นมักจะมีได้เกิดขึ้นมาจากเหตุการณ์เดียว แต่ได้เกิดขึ้นมาจากหลายเหตุการณ์หรือหลายสาเหตุหรือลำดับของสาเหตุที่เกิดขึ้นนั้นมีความต่อเนื่องอย่างไม่ขาดตอนหรือไม่ถูกขัดขวางด้วยสิ่งอื่นใด นอกจากนี้ การเกิดภัยนั้นจะต้องอยู่นอกการคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย กล่าวคือ เป็นภัยที่ไม่ได้รับประกันภัยไว้

เมื่อพิจารณาบทบัญญัติ มาตรา 877 (2) แล้ว ประการแรก พบว่ามีเพียงสาเหตุเดียวคือเป็นภัยที่ไม่ได้รับประกันภัยไว้ อันจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ คือ เกิดขึ้นจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยเพียงอย่างเดียว อันเป็นเพียงส่วนหนึ่งของหลักเกณฑ์ในเรื่องหลักสาเหตุใกล้เคียง จึงถือได้ว่ายังคงเป็นปัญหาอยู่ เพราะบทบัญญัติดังกล่าวไม่มีความครอบคลุมถึงสาเหตุอื่นที่อยู่นอกความคุ้มครองตามกรมธรรม์และได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ อันนอกเหนือไปจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยเพียงอย่างเดียว โดยสาเหตุอื่นนั้นอาจจะเกิดขึ้นจากหลายสาเหตุก็ได้ ประการที่สอง หลักสาเหตุใกล้เคียงนอกจากจะนำมาพิจารณาใช้ในเรื่องของความรับผิดของผู้รับประกันภัยแล้ว ยังนำมาพิจารณาใช้ในเรื่องของข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยอีกด้วย แต่เมื่อพิจารณากฎหมายไทยแล้วมิได้มีการบัญญัติข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยตามหลักสาเหตุใกล้เคียงไว้แต่อย่างใด ประการที่สาม หน้าที่ของผู้เอาประกันภัยต่อการป้องกันทรัพย์สิน อันเป็นวัตถุประสงค์ที่ได้มีการเอาประกันภัยไว้ ยังคงเกิดความสับสนต่อนักกฎหมายวงการประกันภัยของประเทศไทยอยู่มากพอสมควร จะถือได้หรือไม่ว่าเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยตามกฎหมาย

จากความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาดังกล่าว ผู้เขียนมีความเห็นว่าควรทำวิจัยเรื่องหลักสาเหตุใกล้เคียง เพื่อให้สอดคล้องกับแนวความคิดพื้นฐานของสัญญาประกันภัยและความเป็นธรรมระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องศึกษา อันจะก่อให้เกิดเป็นองค์ความรู้ในการแก้ไขปัญหาต่างๆต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นในแต่ละกรณี ตลอดจนการแก้ไขกฎหมายที่มีความบกพร่องให้เกิดความครอบคลุมถึงหลักสาเหตุใกล้เคียงในทุกกรณี โดยจะศึกษาหลักสาเหตุใกล้เคียง (Proximate Cause) ตามแนวคำพิพากษาของศาลคอมมอนลอว์ ตลอดจนกฎหมายในรูปแบบของพระราชบัญญัติในต่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการนำมาพิจารณาปรับใช้ต่อกฎหมายประกันภัยของประเทศไทยให้เกิดความยุติธรรมแก่ทุกฝ่ายมากที่สุด

² สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. (กรุงเทพมหานคร : ประชุมทองการพิมพ์, 2528-2529), หน้า 113.

หลักสาเหตุใกล้ชิดในประเทศไทย

ความหมายของหลักสาเหตุใกล้ชิด

สำหรับความหมายของหลักสาเหตุใกล้ชิดที่ปรากฏในประเทศไทยนั้น มีรากฐานมาจากคำว่า “CAUSE PROXIMA NON REMOTA SPECTATUR” หมายความว่า “สาเหตุที่จะนำมาพิจารณาต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิด ไม่ไกลออกไป” และคำว่า PROXIMATE หมายความว่า ใกล้เคียงหรือใกล้ที่สุด ทั้งนี้ ตามพจนานุกรมศัพท์ประกันภัย อังกฤษ-ไทย (ฉบับราชบัณฑิตยสถาน) ได้ให้ความหมายของสาเหตุใกล้ชิดว่า สาเหตุใกล้ชิด (Proximate Cause) หมายถึง ต้นเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายโดยตรงหรือเป็นเหตุต่อเนื่องโดยไม่ขาดตอนที่ทำให้เกิดความเสียหาย

หลักสาเหตุใกล้ชิดจึงมีความสำคัญมากในการพิจารณาใช้ค่าสินไหมทดแทน เพราะอาจมีมากกว่าหนึ่งสาเหตุที่นำไปสู่การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ดังนั้น จึงต้องค้นหาสาเหตุใกล้ชิดที่สุดที่เป็นตัวการสำคัญที่ทำให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยซึ่งมีความเกี่ยวเนื่องและใกล้ชิดกันระหว่างสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสาเหตุที่นำมาพิจารณาต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิดที่ไม่ไกลเกินไป (Not Remoteness) โดยพิจารณาถึงผลที่เกิดขึ้นต้องมาจากเหตุการณ์อันเดียวกันต่อเนื่องมาจากจุดเริ่มต้นจนบังเกิดผลของความเสียหายนั้น โดยปราศจากการแทรกแซงของกำลังอื่นใดที่เกิดขึ้นใหม่อันไม่เกี่ยวเนื่องกับสาเหตุเดิม³

ลักษณะของหลักสาเหตุใกล้ชิด

การจะพิจารณาว่าความเสียหายใดเกิดขึ้นจากสาเหตุใกล้ชิดหรือไม่ เป็นปัญหาในทางปฏิบัติอย่างมาก เนื่องจากวินาศภัยหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นมักจะไม่ได้เกิดจากเหตุการณ์เพียงเหตุเดียว อาจจะมีสาเหตุต่างๆ มาบรรจบกัน หรือลำดับของสาเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องโดยไม่ขาดตอนหรือไม่ถูกขัดขวางด้วยสิ่งอื่นใด นอกจากนี้สิ่งที่ต้องพิจารณาต่อไปก็คือการเกิดภัยนั้นจะต้องอยู่นอกการคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย⁴

อาจจะกล่าวได้ว่าเมื่อนำหลายองค์ประกอบนั้นเข้ามาพิจารณารวมกันก็จะก่อให้เกิดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุใกล้ชิดหรือไม่ ซึ่งแท้ที่จริงแล้วนั้นหลายองค์ประกอบย่อมมีที่มาจากจากหลักอย่างเดียวกัน ซึ่งผู้รับประกันภัยย่อมมีความรับผิดชอบที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นจากภัยที่ไม่ได้รับประกันภัยไว้ (Uninsured) เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยที่ไม่ได้รับประกันภัยไว้นั้นมีลักษณะ

³ อำนวย สุภเวทย์, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์บรรณกิจ 1991 จำกัด, 2551), หน้า 86.

⁴ สิทธิโชค ศรีเจริญ, เรื่องเดิม, หน้า 113.

ที่ใกล้ชิดติดกันกับภัยที่ได้มีการรับประกันภัยไว้ (Insured) ถือได้ว่าเป็นลักษณะของสาเหตุใกล้ชิด โดยหลักเกณฑ์การพิจารณาถึงสาเหตุใกล้ชิดนั้น ย่อมสามารถทำให้เข้าใจหลักสาเหตุใกล้ชิด (Proximate Cause) ได้เป็นอย่างดี

ดังนั้น การพิจารณาถึงหลักสาเหตุใกล้ชิด ซึ่งสามารถนำมาสรุปหลักเกณฑ์ของสาเหตุใกล้ชิดได้ออกมาเป็น 5 ประการ ดังนี้ โดยประการแรก ต้องมีภัยที่รับประกันภัยไว้เกิดขึ้นแต่ไม่ได้ทำลายความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย ประการที่สอง ภัยที่รับประกันภัยไว้เกิดกับวัตถุที่เอาประกันภัยในลักษณะที่ใกล้ชิด ประการที่สาม ภัยที่เกิดกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นอยู่นอกการคุ้มครองของกรมธรรม์ ประการที่สี่ สาเหตุที่เกิดภัยและผลของความเสียหายนั้นต้องมีความต่อเนื่องกันโดยไม่ขาดตอนลง ประการที่ห้า ในกรณีที่มีภัยหลายชนิดเกิดขึ้นต่อเนื่องกัน ภัยชนิดแรกต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิดของภัยที่ก่อให้เกิดความเสียหาย⁵

ทฤษฎีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล

หากจะกล่าวถึงว่าจะอะไรที่จะเป็นตัวกำหนดว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นใครจะเป็นผู้รับผิดชอบ คงจะหลีกเลี่ยงไม่พ้นทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ซึ่งทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ถือได้ว่าเป็นทฤษฎีที่มีความสำคัญประการหนึ่ง และได้ถือกำเนิดขึ้นสั่งสมมาเป็นระยะเวลาอย่างยาวนานนับแต่อดีตจวบจนกระทั่งปัจจุบัน ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผลไม่เพียงแค่ปรากฏอยู่ในทางละเมิดหรือทางสัญญาเพียงเท่านั้น แต่ยังปรากฏอยู่ในทางประกันภัยอีกด้วย ซึ่งผู้เขียนจะขอกล่าวถึงแค่ในทางประกันภัย ทั้งนี้มีหลักใหญ่ใจความที่คล้ายคลึงกันเป็นอย่างมาก เพียงแต่ว่าในทางละเมิดนั้นจะเรียกว่า ความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล ส่วนในทางสัญญาหรือทางประกันภัยนั้นจะเรียกว่า ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล ซึ่งในทางประกันภัยสามารถอธิบายได้โดยง่ายว่า “เหตุ” ย่อมหมายถึง ภัยที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ส่วน “ผล” ย่อมหมายถึง ความเสียหายที่ได้เกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัย เมื่อมีภัยที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นตั้งแต่ 2 ภัยขึ้นไป นักนิติศาสตร์ไทยจึงได้นำผลโดยตรง ทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม และสาเหตุร่วมกัน เพื่อมาอธิบายความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยตามทฤษฎีของความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล ดังจะกล่าวต่อไปนี้

1. ผลโดยตรง (Direct Consequence)

⁵ สิริโชค ศรีเจริญ, เรื่องเดิม, หน้า 114.

การที่จะพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลในทางประกันภัยนั้น ในกรณีที่ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยว่าเป็นผลโดยตรงมาจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้หรือไม่ มีหลักเกณฑ์ที่จะนำมาใช้ในการพิจารณาดังนี้⁶

1) ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรงมาจากภัยที่รับเสี่ยง

เหตุและผลย่อมมีความเกี่ยวเนื่องถึงกัน ถ้าหากว่าไม่มีเหตุขึ้นแล้วผลจะไม่เกิดขึ้น กล่าวคือ หากว่าไม่มีภัยเช่นว่านั้นเกิดขึ้นเสียแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยดังกล่าวนั้นจะเกิดขึ้นหรือไม่ ถ้าหากว่าไม่มีภัยเช่นว่านั้นเกิดขึ้นแล้ว ความเสียหายก็คงจะไม่เกิดขึ้น ในกรณีเช่นนี้จึงถือได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยไว้เป็นผลโดยตรงมาจากภัยเช่นว่านั้น และในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยได้ระบุไว้ว่าภัยเช่นนั้นเป็นภัยที่รับเสี่ยงแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นย่อมได้รับความคุ้มครอง ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทน

2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นมิได้เป็นผลโดยตรงมาจากภัยที่รับเสี่ยง

หากว่าไม่มีภัยเช่นว่านั้นเกิดขึ้นแล้ว ความเสียหายก็คงจะเกิดขึ้นอยู่ดี ในกรณีเช่นนี้จึงถือได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยไว้เป็นผลโดยตรงมาจากภัยที่รับเสี่ยง ผู้รับประกันภัยย่อมไม่ต้องรับผิดชอบ

3) ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรงมาจากภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้

หากว่าไม่มีภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้เกิดขึ้นแล้ว ความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัยจะเกิดขึ้นหรือไม่ ถ้าหากว่าความเสียหายยังคงเกิดขึ้นอยู่อีก ย่อมถือได้ว่าความเสียหายนั้นมิได้เป็นผลโดยตรงมาจากภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้ ผู้เอาประกันภัยย่อมได้รับความคุ้มครอง แต่หากว่าไม่มีภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้เกิดขึ้นแล้ว ความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น ถือได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นผลโดยตรงมาจากภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้ ผู้เอาประกันภัยย่อมไม่ได้รับความคุ้มครอง

4) ทฤษฎีมูลเหตุเหมาะสม (Adequate Theory)

เหตุกับผลย่อมเกี่ยวเนื่องถึงกันได้ ต่อเมื่อเป็นผลธรรมดาจะเกิดขึ้นจากเหตุขึ้น⁷ กล่าวคือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยไว้เป็นผลธรรมดาอันวิญญูชนสามารถคาดหมายได้หรือไม่ หากว่าคาดหมายได้ ย่อมถือได้ว่าเป็นผลธรรมดา ผู้รับประกันภัยย่อมมีความรับผิดชอบ แต่หากว่าคาดหมายมิได้ ย่อมถือได้ว่ามิใช่ผลธรรมดา ผู้รับประกันภัยย่อมไม่มีความรับผิดชอบ

⁶ จิตติ ดิงศักทีย, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 13, (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555), หน้า 84.

⁷ จิตติ ดิงศักทีย, เรื่องเดียวกัน, หน้า 84.

ดังนั้น ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล (Causation) ในทางกฎหมายประกันภัย มีวิวัฒนาการมาจากทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลในทางกฎหมายละเมิดและในทางกฎหมายสัญญา ซึ่งอาจกล่าวได้โดยง่ายว่ามีการนำทฤษฎีไปปรับใช้กับข้อเท็จจริงอันเป็นสายสัมพันธ์ของเหตุการณ์ (Chain of Events) เพื่อพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากสาเหตุหรือภัยใด

หลักการของสาเหตุใกล้ชิด

เมื่อกล่าวถึงเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลในทางประกันภัย มีหลักอย่างหนึ่งที่จะสามารถนำมาพิจารณาเพื่อทราบถึงขอบเขตความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยได้เป็นอย่างดี หลักดังกล่าวนี้เรียกว่า หลักสาเหตุใกล้ชิด (Proximate Cause) โดยให้นำมาพิจารณาไปพร้อมกับหลักผลโดยตรง (Direct Consequence) กล่าวคือ เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามลำดับอย่างต่อเนื่อง และเป็นธรรมชาติไม่ขาดตอนจากเหตุแทรกแซงใดๆ ที่ก่อให้เกิดขึ้น โดยมีการทำให้เกิดความเสียหายขึ้นและหากปราศจากผลก็คงจะไม่มีเหตุการณ์เช่นนั้นเกิดขึ้น

หลักสาเหตุใกล้ชิดนี้ นำมาใช้ในทางประกันภัยเพื่อจะพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากหรือเป็นผลโดยตรงอันใกล้ชิดของภัยที่กรมธรรม์คุ้มครองหรือไม่ ตัวอย่างเช่น เกิดไฟไหม้บ้านหลังหนึ่ง พนักงานดับเพลิงต้องฉีดน้ำสกัดไฟยังบ้านที่อยู่ข้างเคียงซึ่งได้เอาประกันอัคคีภัยไว้ เพื่อให้ไฟลามมาไหม้ทำให้ทรัพย์สินในบ้านนั้นได้รับความเสียหาย ซึ่งเมื่อพิจารณาตามความหมายของหลักสาเหตุใกล้ชิด จะเห็นได้ว่าความเสียหายที่เกิดจากการฉีดน้ำเป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องที่ไม่ขาดตอน และเป็นผลโดยตรงที่เกิดจากไฟไหม้ บริษัทผู้รับประกันภัยจึงต้องชดเชยค่าเสียหายนั้นให้ แม้ว่าจะเป็นความเสียหายที่เกิดจากน้ำก็ตาม เพราะถือว่าความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงจากไฟไหม้ ซึ่งเป็นภัยที่เอาประกันภัยไว้

ดังนั้น เมื่อมาพิจารณาบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยแล้ว จะเห็นได้ว่ามีบทบัญญัติที่ได้วางหลักการนี้ ปรากฏอยู่ในมาตรา 877 (2) ซึ่งน่าจะหมายความว่าความเสียหายในสาเหตุใกล้ชิดดังกล่าวมาแล้วด้วย กล่าวคือ มาตรา 877 (2) นี้มุ่งถึงความเสียหายที่เกิดแก่ตัวทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเพราะได้จัดการตามสมควร อย่างไรก็ตามการจัดการตามสมควรนั้นพิจารณาตามความคิดเห็นของวิญญูชนซึ่งอยู่ในภาวะเช่นนั้นเป็นรายๆ ไป ดังตัวอย่างที่ได้กล่าวไปแล้วข้างต้นนั้น หากเกิดเพลิงไหม้บ้านอื่นแล้วลูกหลานมาจะถึงบ้านที่เอาประกันภัย การใช้น้ำฉีดดับไฟที่จะลุกลามไหม้ทรัพย์สินที่เอาประกันอัคคีภัยไว้ แล้วทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไม่ถูกไฟไหม้ แต่กลับได้รับความเสียหายจากน้ำที่ดับไฟนั้น แม้ผู้เอาประกันภัยจะไม่ได้เอาประกันภัยความเสียหายจากน้ำ (Water Damage) ก็

ตาม ผู้รับประกันภัยก็ต้องชำระค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายที่เกิดจากน้ำ เพราะไฟเป็นสาเหตุใกล้ชิดที่ทำให้เกิดความเสียหายจากน้ำนั่นเอง⁸

กฎหมายเกี่ยวกับสาเหตุใกล้ชิด

เมื่อได้พิจารณาถึงบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของประเทศไทยแล้วนั้น ย่อมทราบได้ว่ามิได้มีการบัญญัติถึงหลักสาเหตุใกล้ชิดไว้อย่างแน่ชัด คงมีเพียงบทบัญญัติในมาตรา 877 (2) แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยจำต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สิน ซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย” ซึ่งน่าจะหมายความว่าความเสียหายในสาเหตุใกล้ชิด กล่าวคือ มุ่งถึงความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเพราะได้จัดการตามสมควร⁹ นับเป็นบทบัญญัติที่ถือได้ว่าการบัญญัติถึงหลักสาเหตุใกล้ชิดไว้เพียงส่วนหนึ่งเท่านั้น เพราะหากจะให้ถือว่าเป็นหลักสาเหตุใกล้ชิดอย่างแท้จริง ต้องมีการพิจารณาถึงเรื่องของความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผล(Causation)อย่างครบถ้วน กล่าวคือ พิจารณาถึงสาเหตุอันเป็นต้นกำเนิดของความต่อเนื่องเชื่อมโยงกับความเสียหายที่เกิดขึ้นในลักษณะอันเป็นสายสัมพันธ์ของเหตุการณ์อย่างไม่ขาดตอน(Unbroken The Chain of Events) โดยต้องไม่มีเหตุการณ์อื่นใดเข้าแทรกแซง (Not Intervention) อันจะส่งผลให้ความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลดังกล่าวนั้นขาดตอนลงผู้เขียนจึงขอแยกอธิบายหลักสาเหตุใกล้ชิดตามกฎหมายไทย ดังจะกล่าวต่อไปนี้

1. เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้

ความเสียหายบางอย่าง ไม่ได้เกิดขึ้นจากเหตุการณ์หรือภัยที่ทำประกันไว้โดยตรง (Direct Loss) หากเป็นเหตุการณ์อันใกล้ชิดต่อเนื่อง (Consequential Loss)¹⁰กล่าวได้ว่าเป็นความเสียหายที่มีได้เกิดขึ้นจากวินาศภัยอันเกิดแก่วัตถุหรือทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้โดยตรง หากแต่เป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุหรือทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้เนื่องมาจากการป้องกันทรัพย์สินเช่นว่านั้นเพื่อมิให้เกิดวินาศภัยขึ้น เช่น ฉุกเฉินน้ำ ฉุกเฉินรถชน ทำลาย หรือประกันสินค้าทาง

⁸ สิทธิโชค ศรีเจริญ, เรื่องเดิม, หน้า 119.

⁹ สิทธิโชค ศรีเจริญ, เรื่องเดิม, หน้า 116.

¹⁰ มุกดา ไควทกุล, การประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 1, (กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด สยามเตชเนอรัล ซัพพลายส์, 2537), หน้า 56.

ทะเล เรือเกิดประสบพายุ ไม่ถึงอับปางแต่สินค้าต้องถูกน้ำทะเลเสียหาย หรือสินค้าถูกกัปตันสั่งให้โยนลงทะเล เพื่อให้เรือเบาสู้อย่างได้ เป็นต้น¹¹

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีเพื่อความบอบสลายของทรัพย์สินเช่นว่านี้ เป็นที่เข้าใจหรืออาจยังทราบถึงเหตุผลของการตราบทบัญญัติดังกล่าวไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้ว่า กฎหมายต้องการบัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีทำนองนี้ เพราะถ้าไม่บัญญัติไว้ให้ชัดแจ้ง ผู้รับประกันภัยอาจปฏิเสธความรับผิดชอบได้¹² กฎหมายจึงได้มีการบัญญัติไว้เป็นลายลักษณ์อักษรและหากพิจารณาให้ถ่วงถี่แล้วนั้น ย่อมสามารถทราบได้ว่าเป็นกรณีที่วินาศภัยมิได้เกิดขึ้นแก่วัตถุหรือทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้โดยตรง แต่ฝ่ายผู้รับประกันภัยก็ยังคงต้องมีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่วัตถุหรือทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ เนื่องมาจากการที่ผู้เอาประกันภัยได้ป้องกันวินาศภัยเช่นว่านั้น เพื่อมิให้วินาศภัยเกิดแก่วัตถุหรือทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ ถือได้ว่าเป็นการขยายหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนออกไป

2) การจัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย

หากมีวินาศภัยเกิดขึ้น ฝ่ายผู้เอาประกันภัยต้องจัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัยด้วยเหตุนี้ผู้เอาประกันภัยจึงต้องกระทำการ ซึ่งบุคคลธรรมดาพึงกระทำในการที่จะป้องกันและปิดเป่าบรรเทาอันตรายอันจะเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินของตน¹³ หากกฎหมายไม่บัญญัติไว้เช่นนี้ ย่อมอาจทำให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธความรับผิดชอบได้ เนื่องจากบ้านที่เอาประกันอัคคีภัยไว้ยังไม่ได้เกิดอัคคีภัยตามสัญญา ซึ่งจะทำให้เกิดผลร้ายขึ้นได้โดยเจ้าของบ้านผู้เอาประกันภัยก็อาจจะไม่ยอมให้กระทำการในทำนองป้องกันเช่นนี้ เพราะถ้าปล่อยให้ไฟไหม้ ตนจะได้ค่าสินไหมทดแทน แต่ถ้าไปกระทำเพื่อป้องกันทรัพย์สินไว้มิให้ถูกไฟไหม้กลับจะไม่ได้ค่าสินไหมทดแทน การมีบทบัญญัติไว้เช่นนี้ นอกจากจะทำให้ผู้เอาประกันภัยกล้ากระทำการอันสมควรเพื่อป้องกันวินาศภัยแล้ว ในด้านผู้รับประกันภัยก็น่าจะได้ประโยชน์เพราะแทนที่จะต้องเสียค่าสินไหมทดแทนสำหรับวินาศภัยทั้งหมด ก็จะต้องเสียเพียงค่าสินไหมทดแทนความบอบสลายเท่าที่เกิดขึ้นเท่านั้นและขอให้สังเกตว่าฝ่ายผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบเพียงเท่าที่เป็นการกระทำอันสมควรเท่านั้น ถ้าได้จัดการแก่ทรัพย์สินโดยไม่ชอบไม่สมควรแล้ว

¹¹ ประเสริฐ ประภาสโนบล, หลักการประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 4, (กรุงเทพมหานคร: อรุณกิจบัณฑิตย์, 2527), หน้า 101.

¹² จำรัส เขมะจารุ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 3, (กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด ยงพลเทรดดิ้ง, 2530), หน้า 137.

¹³ ประมูล สุวรรณศรี, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, (กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, 2495), หน้า 20.

ผู้รับประกันภัยควรรับผิดชอบเพียงจำนวนที่สมควรเท่านั้น อย่างไรก็ตามจะสมควรต้องพิจารณาตามความคิดเห็นของวิญญูชนเป็นรายๆ

เมื่อกฎหมายมิได้มีการบัญญัติหน้าที่ป้องกันทรัพย์สินที่เอาประกันภัยของผู้เอาประกันภัยไว้อย่างชัดแจ้ง แต่ได้บัญญัติถึงหน้าที่ของผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน เพื่อความบุบสลายอันเกิดแก่ตัวทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันวินาศภัย การที่กฎหมายได้บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องชำระค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวนี้ เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้เอาประกันภัยได้เข้าป้องกัน จึงเห็นได้ว่าเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยในอันจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทน ตามมาตรา 877 (2) เป็นหน้าที่ตามกฎหมายอย่างชัดแจ้ง แต่หน้าที่รักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยของผู้เอาประกันภัยในข้อนี้เป็นหน้าที่ตามธรรมดาของผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สินตามปกติ ซึ่งจะต้องดูแลรักษาทรัพย์สินของตนเยี่ยงวิญญูชน (Common People) ตามปกติ¹⁴

หลักสาเหตุใกล้ชิดในต่างประเทศ

ความหมายของหลักสาเหตุใกล้ชิด

ประเทศอังกฤษได้ปรากฏตัวอย่างคำพิพากษาคดี Becker, Gray & Co. v. London Assurance Corporation (1918) ท่าน Lord Sumner ได้กล่าวถึงความหมายของหลักสาเหตุใกล้ชิดไว้ในคำตัดสินว่า “สาเหตุใกล้ชิดคือ มิได้หมายความว่า เป็นสาเหตุสุดท้าย แต่คือสาเหตุที่มีประสิทธิภาพ สาเหตุเด่นชัด หรือสาเหตุที่แท้จริง”¹⁵ และตัวอย่างคำพิพากษาคดี Leyland Shipping Co. v. Norwich Union Fire Ins. (1918) ท่าน Lord Shaw ได้กล่าวถึงความหมายของหลักสาเหตุใกล้ชิดไว้ในคำตัดสินว่า “สาเหตุใกล้ชิด ย่อมเปรียบเสมือนลูกบิดในแถวหรือความเชื่อมโยงในสายสัมพันธ์ ซึ่งเป็นความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลที่มีใช่เป็นแต่เพียงสายสัมพันธ์หากแต่เป็นหลักที่สำคัญ (Causation is not a chain but a net) โดยเป็นความเชื่อมโยงซึ่งกันและกันอย่างไม่มีที่สิ้นสุด”¹⁶

ดังนั้น ถ้าสาเหตุดังกล่าวอยู่ภายใต้ของความคุ้มครองความเสียหาย ผู้รับประกันภัยย่อมมีความรับผิดชอบต่อความเสียหาย แต่ถ้าหากว่าสาเหตุดังกล่าวอยู่ภายใต้ของข้อยกเว้น ผู้รับประกันภัยย่อมไม่มีความรับผิดชอบต่อความเสียหาย ทั้งนี้ความเสียหายอาจจะเกิดร่วมกันเป็นผลของสาเหตุที่

¹⁴ สิทธิโชค ศรีเจริญ, เรื่องเดิม, หน้า 119.

¹⁵ John, L and Philip, R. Insurance Law: Doctrines and Principles. 2nd ed. (North America: Hart, 2005), p. 230.

¹⁶ Parks Alex Leon, The Law and Practice of Marine Insurance and Average, 1st ed. (Centreville, Md: Cornell Maritime Press, 1987), p. 408.

เกิดขึ้นเป็นลำดับ แต่สำหรับวัตถุประสงค์ของกฎหมายประกันภัย สาเหตุหนึ่งต้องเป็นสาเหตุโดยตรงหรือเป็นสาเหตุที่สำคัญ หลักการอันสำคัญถูกเรียกว่า สาเหตุใกล้ชิดอันมิใช่สาเหตุที่ห่างไกลออกไป (Causa Proxima Non Remota Spectatur)¹⁷

ประเทศสหรัฐอเมริกาได้ปรากฏตัวอย่างคำพิพากษาคดี Lynn Gas and Electric Company v. Meriden Insurance Company (1893) ศาลได้ให้คำจำกัดความของสาเหตุใกล้ชิดไว้ว่า หมายถึง การดำเนินการของสาเหตุที่มีประสิทธิภาพว่าเป็นตัวตั้งต้นในการเคลื่อนไหวอันเป็นสายสัมพันธ์ของเหตุการณ์ที่นำมาซึ่งผล โดยปราศจากเหตุแทรกแซงของแรงกำลังใดที่เข้ามาเริ่มและดำเนินการจากแหล่งกำเนิดใหม่และเป็นอิสระ¹⁸ และตัวอย่างคำพิพากษาคดี Garvey v. State Farm Fire & Casualty Co. ศาลได้ให้นิยามของสาเหตุใกล้ชิดในลักษณะที่จะเกิดขึ้นได้ว่าหมายถึง “สาเหตุที่มีอิทธิพลเหนือ” (Predominating Cause) ศาลมิได้กำหนดนิยามของคำว่า “อิทธิพลเหนือ” เอาไว้ โดยพยานกรมนได้ให้คำนิยามไว้ว่าหมายถึง “การมีพลังเหนือกว่า, มีอิทธิพลต่อ, อำนาจหรือตำแหน่ง” ทั้งนี้ได้มีคำแนะนำของคณะลูกขุนและผู้วิจารณ์ได้ให้นิยามของคำว่า “สาเหตุที่มีอิทธิพลเหนือ” ว่าเป็น “สาเหตุที่มีความสำคัญมากที่สุด” (Most Important Cause) ซึ่งถือว่าเป็นคำจำกัดความที่ดีที่สุดของคำดังกล่าว¹⁹

ดังนั้น ถ้าหากว่ามีภัยที่ได้รับประกันภัยไว้โดยเฉพาะเจาะจงเป็นตัวตั้งต้นของสาเหตุอื่นใด ในการเคลื่อนไหวซึ่งเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นตามลำดับโดยไม่ขาดตอนลง (Unbroken Sequence) และมีความสัมพันธ์กันระหว่างการกระทำและความเสียหายสุดท้ายที่ก่อให้เกิดผลขึ้นซึ่งได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยภัยที่ได้รับประกันภัยจะได้รับการพิจารณาว่าเป็นสาเหตุใกล้ชิดของความเสียหายทั้งหมด นั่นคือสาเหตุที่มีอิทธิพลเหนือหรือมีประสิทธิภาพ (Efficient or Predominant Cause) ซึ่งเป็นตัวตั้งต้นของการเคลื่อนไหวในสายสัมพันธ์ของเหตุการณ์ (Chain of Events) อันก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นซึ่งจะได้รับการพิจารณาว่าเป็นสาเหตุใกล้ชิดและไม่มีความจำเป็นที่ต้องพิจารณาถึงการกระทำสุดท้าย (Last Act) ในสายสัมพันธ์ของเหตุการณ์เลย²⁰

¹⁷ Raoul Conlivaux, The Law of Insurance, 5th ed. (London: Sweet&Maxwell, 1984), p.79.

¹⁸ S. S. Huebner, Kenneth Black. JR, and Robert S. Cline, Property and Liability Insurance (New Jersey: Prentice-Hall, 1982), p.72.

¹⁹ Scott G. Johnson, “The Efficient Proximate Cause Doctrine In California: Ten Years After Garvey,” Journal of Insurance Coverage 2(Autumn 1999): 5.

²⁰ James M. Hoey and Erin E. Moran, “Current Issues in Concurrent Causation,” Clausen Miller P.C. (April 2005): 279.

หลักกฎหมายของสาเหตุใกล้ชิด

ประเทศอังกฤษได้นำหลักสาเหตุใกล้ชิดมาบัญญัติเป็นหลักกฎหมายขึ้นในรูปแบบของพระราชบัญญัติโดยการสกัดจากคำพิพากษาศาลคอมมอนลอว์ และไปกำหนดไว้ในมาตรา 55 แห่งพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล ค.ศ.1906 (Marine Insurance Act 1906) ดังนี้

มาตรา 55 ความเสียหายที่ต้องรับผิดชอบและความเสียหายที่ยกเว้นไว้

(1) ภายใต้บังคับแห่งเงื่อนไขของบทบัญญัตินี้ เว้นแต่กรณีจะได้อำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆที่มีสาเหตุใกล้ชิดเนื่องมาจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ แต่ภายใต้บังคับที่ได้กล่าวมานั้น ผู้รับประกันภัยจะไม่มีผลรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆซึ่งมิได้มีสาเหตุใกล้ชิดเนื่องมาจากภัยที่รับประกันภัยไว้

(2) ในความเฉพาะเจาะจง

(a) ผู้รับประกันภัยไม่มีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆอันมีลักษณะเป็นการกระทำโดยจงใจหรือประพฤติดัดของผู้อุปประกันภัย เว้นแต่กรณีจะได้อำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆที่มีสาเหตุใกล้ชิดเนื่องมาจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ แต่ที่ยิ่งไปกว่านั้นความเสียหายจะมีได้ปรากฏขึ้นถ้ามีได้(But For)มีการประพฤติดัดหรือความประมาทเลินเล่อทั้งของนายเรือหรือลูกเรือก็ตาม

(b) เว้นแต่กรณีจะได้อำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยตัวเรือหรือสินค้าย่อมไม่มีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆที่มีสาเหตุใกล้ชิดเนื่องมาจากความล่าช้าถึงแม้ว่าความล่าช้าจะมีสาเหตุมาจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ก็ตาม

(c) เว้นแต่กรณีจะได้อำหนดไว้เป็นอย่างอื่น ผู้รับประกันภัยไม่มีความรับผิดชอบสำหรับความเสื่อมสภาพในตัวเองอันเป็นปกติ, การรั่วไหลตามปกติ และรอยแตกหักความเสื่อมอันเป็นปกติ หรือเป็นธรรมชาติภายใต้ตัววัตถุที่ได้เอาประกันภัยไว้ หรือสำหรับความเสียหายใดๆที่มีสาเหตุใกล้ชิดเนื่องมาจากหนูหรือสัตว์ที่เป็นศัตรูพืชหรือสำหรับความเสียหายของเครื่องจักรที่มีสาเหตุใกล้ชิดเนื่องมาจากภัยทางทะเล

ประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการอนุวัติตามประเทศอังกฤษด้วยการบัญญัติหลักสาเหตุใกล้ชิดในลักษณะที่จะเกิดขึ้นได้ลงไว้ในประมวลกฎหมายประกันภัยมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ค.ศ. 1935 (California Insurance Code 1935) เพื่อให้เป็นหลักการที่แน่นอนตายตัวและมีผลบังคับใช้แก่ผู้รับประกันภัยในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นเนื่องจากสาเหตุทั้งสองสาเหตุ โดยมีทั้งสาเหตุที่ได้รับประกันภัยไว้และสาเหตุที่ได้รับการยกเว้นไว้ ดังนี้

มาตรา 530 ผู้รับประกันภัยย่อมมีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้นั้นเป็นสาเหตุใกล้ชิด แม้ว่าจะมีภัยที่ไม่ได้ถูกพิจารณาโดยสัญญาอาจจะเป็นสาเหตุที่

ห่างไกลของความเสียหายด้วยก็ตาม แต่ผู้รับประกันภัยย่อมไม่มีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้นั้นเป็นสาเหตุที่ห่างไกลเพียงเหตุเดียว

มาตรา 532 ถ้าหากว่าได้กำหนดภัยใดเป็นข้อยกเว้นไว้อย่างเฉพาะเจาะจงในสัญญาประกันภัยและมีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยที่พิสูจน์ได้ว่า หากไม่มีภัยที่กำหนดยกเว้นไว้นั้น ความเสียหายก็คงจะไม่เกิดขึ้น(But For) ถือได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นได้รับการยกเว้นไว้ แม้ว่าสาเหตุทันทีทันใดของความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นภัยซึ่งไม่ได้กำหนดเป็นข้อยกเว้นไว้ก็ตาม

แนวคำวินิจฉัยสาเหตุใกล้ชิด

ศาลคอมมอนลอว์ประเทศอังกฤษได้นำหลักสาเหตุใกล้ชิดมาประยุกต์ใช้ปรับเข้ากับข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในสายสัมพันธ์ของเหตุการณ์(Chain of Events)ซึ่งสามารถแยกอธิบายออกเป็นหัวข้อดังจะกล่าวต่อไปนี้

- 1) กรณีภัยที่เกิดขึ้นสุดท้ายเป็นภัยที่รับเสี่ยง²¹

ตัวอย่างคำพิพากษาคดี Redman v. Wilson (1845) เรือได้เกิดการรั่วขึ้นเพราะความประมาทในการขนสินค้าลงสู่ตัวเรือ ทำให้เรือต้องแล่นใกล้ฝั่งเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหาย ภัยที่สุดปรากฏได้ว่าตัวเรือได้เกยตื้นจนก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ศาลได้ตัดสินว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นผลมาจากภัยทางทะเล (Perils of the Sea) ผู้รับประกันภัยย่อมมีความรับผิดชอบต่อความเสียหาย

- 2) กรณีภัยที่เกิดขึ้นก่อนภัยอื่นเป็นภัยที่รับเสี่ยง

สามารถจำแนกความแตกต่างเป็น 2 ประการดังจะกล่าวต่อไปนี้²² ประการแรก กรณีไม่มีการขาดตอนในความต่อเนื่องของภัย ตัวอย่างคำพิพากษาคดี Etherington and Lancashire and Yorkshire Accident Insurance Co. (1909) อุบัติเหตุจากการตก ไม่ว่าจะเป็นการตกจากม้าหรือจากสิ่งอื่นและเกิดโรคตามมาไม่ว่าจะด้วยสาเหตุจากการตกนั้นเองหรือเป็นลักษณะอาการของผู้เอาประกันภัยอันสืบเนื่องมาจากการตกและตายด้วยสาเหตุจากโรค ถือได้ว่าสาเหตุใกล้ชิดของการตายนั้นเนื่องมาจากการตก ประการที่สอง กรณีมีการขาดตอนในความต่อเนื่องของภัย ตัวอย่าง คำพิพากษาคดี William France, Fenwick & Co. v. North of England Protecting and Indemnity Association (1917) เรือได้ทำประกันความคุ้มครองจากภัยสงคราม ต่อมาเรือได้ชนเข้ากับซากเรืออื่นที่ถูกเรือดำน้ำของศัตรูได้จมไว้อยู่ก่อนแล้ว ความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงไม่ได้รับความคุ้มครองเพราะมิได้เกิดขึ้นจากภัยสงครามแต่เกิดขึ้นจากการชนอันเป็นภัยที่ถือได้ว่าเป็นเหตุแทรกแซงซึ่งไม่ได้รับประกันภัย

²¹ E.R. Hardy Ivamy, *General Principles of Insurance Law*, 4th ed. (London: Butterworths, 1979), p. 408.

²² E.R. Hardy Ivamy, *op.cit.*, pp. 408-413.

3) กรณีภัยที่ยกเว้นเกิดขึ้นก่อนภัยที่รับเสี่ยง

ถ้าภัยที่ได้รับประกันภัยไว้เป็นผลสืบเนื่องอันสมเหตุสมผลและน่าจะเป็นไปได้อันเป็นผลโดยตรงและเป็นธรรมชาติในช่วงเวลาปกติของเหตุการณ์จากภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้ เนื่องจากภัยต่อเนื่องเป็นลำดับไม่ได้ขาดตอนลงในความเกี่ยวพันกันของภัยและผลระหว่างภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้และความเสียหาย²³ ตัวอย่างคำพิพากษาคดี *Cornish v. Insurance Co.* (1889) ขาวนาทั้งสายตาสั้นและหูหนวกได้พยายามที่จะข้ามทางรถไฟช่วงเวลากลางวันในเส้นทางหลัก ขณะเดียวกันกับที่รถไฟได้พุ่งเข้ามาทั้งที่เขาได้รับการเตือนแล้ว ซึ่งตกอยู่ในภาวะเสี่ยงต่อการได้รับบาดเจ็บและถ้าเขาถูกทำให้ถึงแก่ความตายโดยรถไฟ ความตายของเขาแม้จะมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ แต่เมื่อเป็นบุคคลที่ต้องการความชดเชยเป็นพิเศษย่อมถือว่าเขาขาดความระมัดระวังเข้าไปเสี่ยงภัยเอง เมื่อความตายเป็นผลมาจากความประมาทอันเป็นภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้ซึ่งเกิดขึ้นก่อนอุบัติเหตุอันเป็นภัยที่ได้รับการประกันภัยไว้แล้ว ความตายที่เกิดขึ้นจึงไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ในทางตรงกันข้าม ถ้าหากว่าเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อเนื่องเป็นลำดับได้ขาดตอนลง เพราะภัยที่ได้รับประกันภัยไว้เป็นสาเหตุที่เกิดขึ้นมาใหม่และเป็นอิสระ ความเกี่ยวพันกันของภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้เป็นเพียงแค่เหตุบังเอิญมิใช่เหตุตามปกติ ถือได้ว่าภัยที่ได้รับประกันภัยไว้เป็นเหตุแทรกแซงเข้ามาใหม่จึงมิใช่เหตุตามปกติที่เกิดขึ้นเนื่องมาจากภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้ ความเสียหายที่เกิดขึ้นย่อมได้รับความคุ้มครอง เพราะเกิดขึ้นจากภัยที่แทรกแซงเข้ามาใหม่อันเป็นภัยที่รับเสี่ยงไว้ ตัวอย่างคำพิพากษาคดี *Lawrence v. Accident Insurance Co.* (1881) ความตายของบุคคลที่ตกลงมาจากขานชาลารถไฟอันเนื่องมาจากการชักซึ่งเป็นภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้ และถูกทำให้ตายโดยรถไฟที่วิ่งผ่านพ้นไปอย่างรวดเร็วซึ่งเป็นภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ ถือได้ว่าสาเหตุใกล้ชิดของความเสียหายมิใช่จากการชักแต่เกิดขึ้นจากรถไฟวิ่งทับ ความตายที่เกิดขึ้นจึงได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

4) ภัยที่รับเสี่ยงไว้เกิดขึ้นก่อนภัยที่ยกเว้นไว้²⁴

ถ้าหากว่าต้นเหตุในความเชื่อมโยงระหว่างภัยและความเสียหาย โดยภัยยกเว้นเป็นแค่เพียงตัวเชื่อมในสายสัมพันธ์ของความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลอันเป็นผลสืบเนื่องที่สมเหตุสมผลและน่าจะเป็นไปได้ของภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ ภัยที่ได้รับประกันภัยไว้คือสาเหตุของความเสียหายภายในความหมายของกรรมธรรมความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงได้รับความคุ้มครอง ตัวอย่างคำพิพากษาคดี *Fitton v. Accidental Death Insurance Co.* (1864) การเกิดโรคไส้เลื่อนอันมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุของการตก ถือได้ว่าอุบัติเหตุจากการตกอันเป็นภัยที่ได้รับประกันภัยไว้มิได้ตกอยู่ภายในข้อยกเว้นของโรคไส้เลื่อน ความตายที่เกิดขึ้นจึงได้รับความคุ้มครองเพราะมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุ

²³ E.R. Hardy Ivamy, op.cit., pp. 415-416.

²⁴ E.R. Hardy Ivamy, op.cit., p. 417.

มิใช่เกิดจากโรคในทางตรงกันข้าม ถ้าหากว่าภัยยกเว้นเป็นสาเหตุใหม่และเป็นอิสระที่เข้ามาแทรกแซงระหว่างภัยที่รับประกันภัยไว้และความเสียหายที่เกิดขึ้น ถือได้ว่าภัยที่รับประกันภัยไว้เป็นเพียงเหตุบังเอิญมิใช่เหตุปกติ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงไม่ได้รับความคุ้มครอง ตัวอย่างคำพิพากษาคดี *Cawley v. National Employers' Accident and General Assurance Association, Ltd.* (1885) เมื่อบุคคลมีร่างกายที่อ่อนแอจากอุบัติเหตุได้ถูกคุมคามด้วยโรค ซึ่งโรคไม่ได้มีความเกี่ยวข้องอย่างไรเลยกับอุบัติเหตุ นั่น ถือได้ว่าความตายนั้นเกิดขึ้นจากโรคอันเป็นภัยที่ได้รับการยกเว้นไว้จะถูกนำมาปรับใช้โดยทันที ผู้รับประกันภัยไม่ต้องมีความรับผิดชอบ

ศาลคอมมอนลอว์ประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำหลักสาเหตุใกล้ในลักษณะที่จะเกิดขึ้นได้มาประยุกต์ใช้ปรับเข้ากับข้อเท็จจริงต่างๆที่เกิดขึ้นในสายสัมพันธ์ของเหตุการณ์(Chain of Events)ซึ่งสามารถแยกอธิบายออกเป็นหัวข้อดังจะกล่าวต่อไป²⁵

5) กรณีการพิจารณาความใกล้ชิดหรือความห่างไกล

ตัวอย่างคำพิพากษาคดี *Bird v. St. Paul Fire & Marine Insurance Co.*(1918) เป็นคดีที่มีความเกี่ยวข้องกับความเสียหายของเรือซึ่งได้ทำประกันภัยไว้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลและประกันอัคคีภัยโดยบริษัทประกันภัย St. Paul ในคำคืนของวันที่ 30 ก.ค. ค.ศ.1916 ได้เกิดไฟไหม้พุ่งพล่านออกมาโดยไม่ทราบสาเหตุจากบางส่วนภายใต้ตู้บรรทุกสินค้าในลานท่าจอดเรือนิวยอร์ก ตู้บรรทุกสินค้าเต็มไปด้วยวัตถุระเบิดที่สามารถระเบิดได้และภายหลังจากที่ไฟได้เผาไหม้ประมาณ 30 นาที ส่วนประกอบในตู้บรรทุกสินค้าได้เกิดการระเบิดขึ้น สาเหตุของการระเบิดทำให้เกิดไฟขึ้นอีกครั้งซึ่งก่อให้เกิดการระเบิดขนาดใหญ่ของวัตถุระเบิดที่ถูกเก็บบรรจุอยู่ภายในระวางเรือสาเหตุของการระเบิดครั้งสุดท้ายทำให้เกิดการสันสเทือนในอากาศ ก่อให้เกิดความเสียหายแก่เรือของโจทก์ที่ห่างออกไป 1000 ฟุต ประเมินความเสียหายได้ 675 ดอลลาร์ โดยไม่มีไฟไหม้มาถึงเรือ ความเสียหายเกิดขึ้นมาจากสาเหตุสันสเทือนเพียงอย่างเดียวจากการระเบิดครั้งที่ 2 ผู้พิพากษา Cardozo ได้ตัดสินว่าความเสียหายของเรือประกอบไปด้วยความเสียหายจากการสันสเทือนและการสันสเทือนนี้ไม่มีไฟเกิดขึ้น ทั้งไม่มีผลต่อเนื่องโดยทันทีจากไฟ ความเสียหายของเรือที่ได้ทำประกันอัคคีภัยไว้ย่อมไม่ได้รับความคุ้มครอง กล่าวได้โดยสรุปว่า ไฟต้องมาถึงสิ่งที่เอาประกันภัยไว้หรืออยู่ภายในความหมายการใกล้ชิดของความเสียหายอันเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อม ทั้งนี้สาเหตุใกล้ชิดภายในข้อพิพาทความคุ้มครองของการประกันภัยควรจะขึ้นอยู่กับเจตนารมณ์ของบุคคลที่เข้า

²⁵ Peter Nash Swisher, *Insurance Causation Issues: The Legacy of Bird v. St. Paul Fire & Marine Ins. Co.*, at <http://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1008&context=law-faculty-publications>, (last visited 19 June 2015).

ทำสัญญาและควรจะได้รับพิจารณาตามความคาดหวังอย่างสมเหตุสมผล(Reasonable Expectations)ของคู่สัญญาในการทำสัญญาด้วย

6) กรณีการพิจารณาความมีอิทธิพลเหนือหรือมีประสิทธิภาพ

ตัวอย่างคำพิพากษาคดี Safeco Insurance Co. v. Hirschmann (1988) ลมและฝนเป็นสาเหตุทำให้เกิดดินโคลนถล่ม ส่งผลให้เกิดความเสียหายอย่างกว้างของผู้ถือกรรมธรรม์ประกันภัยทรัพย์สิน ศาลตัดสินว่าได้รับความคุ้มครอง แม้ว่าความเสียหายจากดินโคลนถล่มจะได้รับการยกเว้นไว้ภายใต้กรรมธรรม์ก็ตาม เพราะ ภัยที่ได้รับประกันภัยไว้โดยเฉพาะเจาะจงเป็นตัวตั้งต้นของสาเหตุอื่นในการเคลื่อนไหวซึ่งมีความต่อเนื่องเป็นลำดับที่ไม่ขาดตอนลงและมีความเชื่อมโยงกันระหว่างการกระทำและความเสียหายสุดท้าย ก่อให้เกิดผลสำหรับการได้รับกลับคืนสภาพ โดยภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ย่อมได้รับการพิจารณาว่าเป็นสาเหตุใกล้ชิดของความเสียหายทั้งหมด ศาลมอนลอว์ประเทศสหรัฐอเมริกาจำนวนมากให้ความสำคัญกับหลักนี้เป็นอย่างมาก จะเห็นได้จากการที่ศาลได้หยิบยกหลักดังกล่าวมาประยุกต์ใช้ในการพิจารณาอยู่บ่อยครั้งโดยศาลเห็นด้วยกับกฎสาเหตุใกล้ชิดที่มีอิทธิพลเหนือหรือมีประสิทธิภาพ (Efficient or Dominant Proximate Cause Rule) กล่าวคือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะได้รับความคุ้มครอง ถ้าหากว่าความเสี่ยงภัยของความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ในกรรมธรรม์เป็นตัวตั้งต้นการเคลื่อนไหวในความต่อเนื่องเป็นลำดับที่ไม่ขาดตอนลง อันถือได้ว่าเป็นสาเหตุของเหตุการณ์ที่ทำให้เกิดความเสียหายขึ้นในท้ายที่สุด แม้ว่าสาเหตุสุดท้ายเป็นสาเหตุทันทีทันใดในสายสัมพันธ์ของความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลนั้นจะเป็นสาเหตุที่ได้รับการยกเว้นไว้ก็ตาม

ในขณะเดียวกัน ถ้าพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายเกิดขึ้นมาจากภัยที่ได้ระบุเป็นข้อยกเว้นไว้ กล่าวคือ หากไม่มีภัยที่ได้ระบุเป็นข้อยกเว้นไว้ ความเสียหายคงจะไม่เกิดขึ้นตามหลัก(But For) ผู้รับประกันภัยย่อมไม่มีความรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น ตัวอย่างเช่น ความเสียหายจากภัยระเบิด อันถือได้ว่าเป็นข้อยกเว้นความคุ้มครองในกรรมธรรม์ประกันภัย ข้อเท็จจริงปรากฏว่า การระเบิดทำให้เกิดประกายไฟและไฟได้ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้น ความเสียหายเกิดมาจากไฟคือภัยที่ไม่ได้ระบุยกเว้นไว้ แต่เนื่องจากว่าไฟเกิดขึ้นมาจากการระเบิด ดังนั้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นย่อมไม่ได้รับความคุ้มครอง

วิเคราะห์หลักสาเหตุใกล้ชิดในต่างประเทศและประเทศไทย

ปัญหาเกี่ยวกับขอบเขตของหลักสาเหตุใกล้ชิด

เมื่อพิจารณากฎหมายต่างประเทศกับกฎหมายประเทศไทยแล้วพบว่า กฎหมายประเทศไทยมีเพียงหลักเกณฑ์ที่ว่าผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศ โดยไม่มีหลักเกณฑ์ที่ว่าผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายใดๆที่มีสาเหตุใกล้ชิดเนื่องมาจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ เหมือนดังประเทศอังกฤษ หรือผู้รับประกันภัยย่อมมีความรับผิดชอบสำหรับความเสียหายซึ่งเกิดขึ้นจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้นั้นเป็นสาเหตุใกล้ชิด เหมือนดังประเทศสหรัฐอเมริกา

ดังนั้น ตามบทบัญญัติของกฎหมายไทย มาตรา 877 (2) ยังคงมีปัญหาในเรื่องความบกพร่องของกฎหมายต่อการพิจารณาขอบเขตของหลักสาเหตุใกล้ชิด กล่าวคือ มิได้มีการบัญญัติให้ครอบคลุมถึงสาเหตุหรือภัยอื่นๆที่อยู่นอกความคุ้มครองตามกรมธรรม์และได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุหรือทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ อันมีลักษณะใกล้ชิดติดกันกับสาเหตุหรือภัยที่ได้มีการรับประกันภัยไว้ คงบัญญัติไว้แต่เพียงกรณีการป้องกันทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยเพียงเท่านั้น จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขกฎหมายเพื่อให้เกิดความครอบคลุมถึงสาเหตุหรือภัยอื่นๆ หากไม่มีการแก้ไขบทบัญญัตินี้ดังกล่าวจะส่งผลเสียหายต่อขอบเขตของการนำหลักสาเหตุใกล้ชิดมาพิจารณาปรับใช้ในแต่ละกรณีได้

ปัญหาเกี่ยวกับข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย

เมื่อพิจารณากฎหมายต่างประเทศกับกฎหมายประเทศไทยแล้วพบว่า กฎหมายประเทศไทยไม่มีการบัญญัติถึงหลักเกณฑ์ของข้อยกเว้นความรับผิดตามกรมธรรม์ของผู้รับประกันภัยไว้แต่อย่างใด ในขณะที่เดียวกัน กฎหมายต่างประเทศทั้งประเทศอังกฤษและประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการบัญญัติถึงหลักเกณฑ์ของข้อยกเว้นความรับผิดตามกรมธรรม์ของผู้รับประกันภัยไว้ จึงถือได้ว่าเป็นปัญหาที่มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะหลักสาเหตุใกล้ชิด นอกจากจะนำมาพิจารณาถึงขอบเขตความรับผิดของผู้รับประกันภัยแล้ว ยังสามารถนำมาปรับใช้แก่การพิจารณาถึงข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยได้อีกด้วย

ดังนั้น ตามบทบัญญัติของกฎหมายไทย มาตรา 877 (2) ยังคงมีปัญหาในเรื่องความบกพร่องของกฎหมายต่อการพิจารณาข้อยกเว้นความรับผิดตามกรมธรรม์ของผู้รับประกันภัยภายใต้หลักสาเหตุใกล้ชิด กล่าวคือ ไม่มีการบัญญัติถึงหลักเกณฑ์ข้อยกเว้นความรับผิดตามกรมธรรม์ของผู้รับประกันภัยไว้เลย จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการแก้ไขกฎหมาย โดยเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ข้อยกเว้น

ความรับผิดตามกฎหมายของผู้รับประกันภัยไว้ด้วยในคราวเดียวกัน หากไม่มีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวจะส่งผลเสียหายต่อการวินิจฉัยคดีของศาลถึงหลักเกณฑ์ข้อยกเว้นความรับผิดตามกฎหมายของผู้รับประกันภัยได้ เพราะเมื่อมิได้มีการบัญญัติไว้ถึงหลักเกณฑ์ในกรณีดังกล่าว ศาลย่อมไม่อาจนำมาพิจารณาแก่กรณีต่างๆได้

ปัญหาเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย

จากการศึกษาแนวคำวินิจฉัยตามคำพิพากษาศาลคอมมอนลอว์ของต่างประเทศ ในกรณีการป้องกันทรัพย์สิน ปรากฏอยู่ในคำพิพากษาคดี *Symington and Co. v. Union Insurance Society of Canton Ltd.* (1928) จะเห็นได้ว่า เมื่อมีภัยที่ใกล้จะถึงและมีแนวโน้มที่อาจจะมาถึงวัตถุหรือทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ ผู้เอาประกันภัยจึงได้ใช้ความพยายามในการป้องกันทรัพย์สินไม่ว่าจะด้วยการโยนสินค้าหรือเอาผ้าฉีดยาให้เปียก เพื่อไม่ให้ไหม้จากไฟไหม้ก็ดี ถือได้ว่าเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยที่มีความจำเป็นจะต้องกระทำการป้องกันทรัพย์สิน เพื่อมิให้วัตถุหรือทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้นั้นเกิดผลร้ายจากวินาศภัย เมื่อความเสียหายดังกล่าวนี้เกิดขึ้นอย่างใกล้ชิดติดกันกับอัคคีภัยซึ่งเป็นภัยที่ได้มีการรับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจึงมีความรับผิดตามกฎหมาย

ดังนั้น เมื่อประเทศไทยได้มีการบัญญัติไว้โดยเฉพาะในเรื่องหน้าที่ของผู้รับประกันภัยต่อการชำรุดเสียหายไหม้ทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยไม่อาจปฏิเสธความรับผิดได้ หากว่าความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นเนื่องมาจากการป้องกันทรัพย์สินซึ่งไม่ได้เป็นภัยที่ได้ทำประกันภัยไว้ แต่มีความใกล้ชิดติดกันกับภัยที่ได้ทำประกันภัยไว้ จึงถือได้ว่าเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยตามกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้โดยชัดแจ้งในบทบัญญัติมาตรา 877 (2) เหมือนเช่นแนวคำวินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ต่างประเทศ ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยมิได้มีการบัญญัติไว้โดยเฉพาะในเรื่องหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยต่อการป้องกันทรัพย์สินอันเป็นวัตถุหรือทรัพย์สินที่ได้มีการเอาประกันภัยไว้ จึงต้องนำแนวคำวินิจฉัยของศาลคอมมอนลอว์ในต่างประเทศมาเปรียบเทียบ จะเห็นได้ว่า เมื่อมีภัยพิบัติที่จะมาเกิดแก่วัตถุหรือทรัพย์สินที่ได้มีการเอาประกันภัยไว้ แม้ว่าทรัพย์สินดังกล่าวนี้จะมีการทำประกันภัยไว้ก่อนแล้วก็ตาม ผู้เอาประกันภัยยังคงมีหน้าที่ในการป้องกันทรัพย์สิน เพียงแต่ว่าหน้าที่โดยศีลธรรมที่ทุกคนพึงปฏิบัติ เพื่อมิให้เกิดปัญหาในเรื่องความบกพร่องของกฎหมายจึงควรมีการแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์มาตรา 877 (2) เกี่ยวกับหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยด้วยว่าผู้เอาประกันภัยยังคงมีหน้าที่ในการป้องกันทรัพย์สินนั้นอยู่อีก แต่เป็นหน้าที่โดยศีลธรรมที่ทุกคนพึงปฏิบัติมิใช่หน้าที่ตามกฎหมายแต่อย่างใด

สรุปและข้อเสนอแนะ

กรณีขอบเขตของหลักสาเหตุใกล้ชิด ควรบัญญัติมาตรา 877 (2) โดยแก้ไขหลักเกณฑ์ว่า เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะสาเหตุที่ได้จัดการตามสมควร เพื่อป้องกันความวินาศภัย หรือสำหรับความบอบสลายใดๆที่มีสาเหตุเกิดขึ้นจากความร้อน, ความไหม้เกรียม, ควันไฟ, น้ำ, สิ่งก่อสร้างพังทลาย ตลอดจนสาเหตุอื่นใดที่อยู่นอกความคุ้มครองตามกรรมธรรม์ อันเป็นสาเหตุใกล้ชิดเนื่องมาจากสาเหตุที่ได้รับประกันภัยไว้ จึงเป็นการนำเอาหลักสาเหตุใกล้ชิดโดยแท้มาบัญญัติไว้ เพื่อความถูกต้องอย่างแท้จริง ส่วนกรณีข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย ควรบัญญัติมาตรา 877 (2) โดยแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ว่า เว้นแต่เมื่อได้กำหนดสาเหตุใดเป็นข้อยกเว้นไว้อย่างเฉพาะเจาะจงตามกรรมธรรม์และมีความเสียหายที่เกิดขึ้นจากสาเหตุที่พิสูจน์ได้ว่า หากไม่มีสาเหตุที่กำหนดยกเว้นไว้นั้นความเสียหายก็คงจะไม่เกิดขึ้น ถือได้ว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นได้รับการยกเว้นไว้ แม้ว่าจะมีสาเหตุทันทีทันใดของความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุซึ่งไม่ได้มีการกำหนดเป็นข้อยกเว้นไว้ก็ตาม จึงเป็นการนำเอาข้อยกเว้นความรับผิดชอบตามกรรมธรรม์ของผู้รับประกันภัยมาบัญญัติไว้ และกรณีหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย ควรบัญญัติมาตรา 877 (2) ตอนท้าย โดยแก้ไขเพิ่มเติมหลักเกณฑ์ว่า ทั้งนี้ ผู้เอาประกันภัยยังคงมีหน้าที่ในการป้องกันทรัพย์สินนั้นอยู่อีก แต่เป็นหน้าที่โดยศีลธรรมที่ทุกคนพึงปฏิบัติมิใช่หน้าที่ตามกฎหมายแต่อย่างใดเพื่อให้กฎหมายไทยมีความครบถ้วนสมบูรณ์

บรรณานุกรม

- จำรัส เขมะจารุ. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนยงพลเทรดดิ้ง, 2530
- จิตติ ดิงศภัทย์. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 13. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2555.
- ประมูล สุวรรณศร. กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์และการเมือง, 2495.
- ประเสริฐ ประภาสะโนบล. หลักการประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพมหานคร: ธุรกิจบัณฑิตย์, 2527.
- มุกดา โควกุล. การประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: ห้างหุ้นส่วนจำกัด สยามเตชั่นเนอริชฟฟลายส์, 2537.
- สรพลจ สุธรรคณีย์. คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย. พิมพ์ครั้งที่ 11. กรุงเทพมหานคร: บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด, 2556.
- สิทธิโชค ศรีเจริญ. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร: ประชุมทองการพิมพ์, 2528-2529.
- อำนวย สุขเวชัย. คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์บรรณกิจ 1991 จำกัด, 2551.
- Birds, J and Hird, N.J. Birds' Modern Insurance Law. 5th ed. London: Sweet & Maxwell, 2001.
- Conlinvaux, R. The Law of Insurance. 5th ed. London: Sweet&Maxwell, 1984.
- Hardy, I.E.R. General Principles of Insurance Law. 4th ed. London: Butterworths, 1979.
- Hoey, J.M. and Moran, E.E. Current Issues in Concurrent Causation. Clausen Miller P.C. (April 2005).
- Huebner, S.S. Kenneth, B.JR. and Cline, R.S. Property and Liability Insurance New Jersey: Prentice-Hall, 1982.
- Johnson, S.G. The Efficient Proximate Cause Doctrine In California: Ten Years After Garvey. Journal of Insurance Coverage 2(Autumn 1999).

Leon, P.A. The Law and Practice of Marine Insurance and Average, 1st ed. Centreville, Md: Cornell Maritime Press, 1987.

Peter Nash Swisher. Insurance Causation Issues: The Legacy of Bird v. St. Paul Fire & Marine Ins. Co. At <http://scholarship.richmond.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1008&context=law-faculty-publications>. (last visited 19 June 2015).