

บทที่ 2

การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

การประกันภัยรถยนต์ได้เกิดขึ้นในประเทศญี่ปุ่นเป็นครั้งแรกในปี ค.ศ. 1914 ซึ่งในขณะนั้นมีรถยนต์เพียง 1,066 คัน หลังจากสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมาปริมาณรถยนต์ได้เพิ่มจำนวนมากขึ้นอย่างรวดเร็ว ซึ่งอาจเป็นเพราะญี่ปุ่นเป็นประเทศผู้ผลิตรถยนต์รายใหญ่ของโลก และมีการพัฒนาเกี่ยวกับอุตสาหกรรมรถยนต์เพิ่มมากขึ้น จนทำให้ปริมาณรถยนต์มีมากเป็นอันดับสองของโลก¹ จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนรถยนต์เป็นผลให้อุบัติเหตุจากการใช้รถมีจำนวนมากขึ้นเช่นกันจนเกิดเป็นปัญหาใหญ่ของสังคม แต่เดิมความรับผิดต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุจากการใช้รถนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์ของความผิดฐานละเมิด (Tort Liability) ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่นมาตรา 709 (Article 709 of the Civil Code)* กล่าวคือ ผู้ได้รับความเสียหายสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ก็ต่อเมื่อสามารถพิสูจน์ว่าเป็นความผิดหรือความประมาทของผู้ใช้รถ ซึ่งในหลายกรณีผู้ประสบภัยไม่มีหลักฐานพอที่จะพิสูจน์ได้² จนกระทั่งในปี ค.ศ. 1955 รัฐบาลญี่ปุ่นได้ประกาศใช้พระราชบัญญัติหลักประกัน

¹ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix) (Tokyo : Miyoshi Inc., April 1994), P.1. และ กมลวรรณ กิริตติสมิต “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance)” วารสารการประกันภัย 17 (เมษายน - มิถุนายน 2535) : 53.

* ตามประมวลกฎหมายแพ่งของญี่ปุ่น มาตรา 709 กำหนดว่า ผู้ใดจงใจหรือประมาทเลินเล่อละเมิดสิทธิของผู้อื่น จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการละเมิดนั้น (Article 79 : A person who has intentionally or negligently violated the right of another is bound to compensate any damages resulting in consequence.)

² Arthur Taylor Von Mehren “The Treatment of Motorvehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Legal Relations” Law in Japan ; the Legal Order in a Changing Society (Massachusetts : Harvard University Press, 1963) , P.401-403. และ

ความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ หรือ Automobile Liability Security Law 1955* โดยในกฎหมายนี้กำหนดให้มีการเอาประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือ Compulsory Automobile Liability Insurance (CALI หรือ Ji-Bai-Seki) โดยมีความมุ่งหมายที่จะคุ้มครองผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจนเป็นเหตุให้ได้รับบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต แต่ไม่ได้คุ้มครองความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สิน

1. หลักการสำคัญของการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับในประเทศญี่ปุ่น

การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ หรือ CALI นี้มีหลักการที่สำคัญ 3 ประการ คือ

1.1 หลักการผลักระการพิสูจน์ในเรื่องความผิดและความประมาทเลินเล่อในการใช้รถ การประกันภัยความรับผิดโดยทั่วไปนั้น ความเสียหายจะต้องเกิดจากความผิด (Fault) หรือประมาทเลินเล่อ (Negligence) ของผู้เอาประกันภัย ผู้ประสบภัยจะต้องพิสูจน์ให้ได้ว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ผิด แต่การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามกฎหมายนี้ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้โดยพิสูจน์เพียงว่าความบาดเจ็บหรือเสียชีวิตเกิดจากหรือมีผลจากอุบัติเหตุ

(เชิงอรรถต่อ)

หาญ อร่ามวิทย์, การประกันภัยความรับผิดจากรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (พิมพ์ผิด), หน้า 2.

* Automobile Liability Security Law 1955 เป็นกฎหมายปีโชวะ 30 เลขที่ 97 เรียกเป็นภาษาญี่ปุ่น และเขียนด้วยอักษรโรมันว่า JIDOSHA SONGAI BAISHO HOSHO HO นิยมเรียกสั้น ๆ ว่า JIBAIHO ประกาศใช้เป็นกฎหมายตั้งแต่ 1 ธันวาคม ค.ศ. 1955 (พ.ศ. 2498) และเริ่มใช้บังคับในเดือนกุมภาพันธ์ ค.ศ. 1956 ; คูใน ไกรวิน สารวิจิตร “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สาม ของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ 21 : 53.; Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance in Japan (with Appendix), p. 1-2. และ กมลวรรณ กิรีติสมิต “การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance)” วารสารการประกันภัย : 55.

รถยนต์เท่านั้น ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 3* กำหนดให้บุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง (person who puts an automobile into operation for his benefit) จะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถของตน เว้นแต่ว่าผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นจะสามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ดังนี้

1.1.1 ผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถ (ในกรณีที่ผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นไม่ได้เป็นผู้ขับเอง) ไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการขับรถ

1.1.2 อุบัติเหตุเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และ

1.1.3 ไม่มี ความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถยนต์

การที่กฎหมายใช้คำว่า “บุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง” นั้น หมายถึง ผู้ที่ควบคุมการเคลื่อนที่ของรถและได้รับประโยชน์ใด ๆ จากการที่รถนั้นเคลื่อนที่โดยที่ผู้ใช้นั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของรถและไม่ต้องกำลังขับรถนั่นเอง หรือเป็นผู้ครอบครองรถในขณะที่รถนั้นเกิดอุบัติเหตุ การที่กฎหมายบัญญัติเช่นนี้เป็นการปลุกการพิจารณาพิสูจน์ของผู้ประสบภัยไปยังบุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง ซึ่งการพิจารณาพิสูจน์ทั้ง 3 ประการดังที่กล่าวแล้วนั้นสามารถพิสูจน์ได้ยาก ดังนั้น หลักการนี้จึงใกล้เคียงกับหลักความรับผิดโดยปราศจากความผิด (no-fault liability)³

* The Automobile Liability Security Law 1955

Article 3. When a person who makes the automobiles available for operation for his benefit gave an injury to life or body of other person or persons arising out of the operation of the automobiles, he shall be obligated to pay the claims. This shall not apply when it was proved that he and the driver did not neglect to take care of the operation of the automobiles and there was a wilful act or negligence on the part of the victim or the third party other than the driver as well as there were no structural defects of functional disorders in the automobiles.

³ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 4. ; Arthur Taylor Von Mehren “The Treatment of Motor-

1.2 การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม Automobile Liability Security Law นี้ มีการบังคับทั้งผู้ครอบครองรถที่จะนำรถออกวิ่งในทางจะต้องทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์และบังคับผู้รับประกันภัยจะต้องรับประกันภัยรถทุกคันที่มีผู้นำมาทำประกันภัยโดยจะปฏิเสธการรับประกันภัยตามกฎหมายนี้ไม่ได้ (ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24*) เว้นแต่จะอ้างเหตุตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง ซึ่งเหตุผลที่จะปฏิเสธได้มีค่อนข้างจำกัด เช่น การไม่จ่ายเบี้ยประกันภัย เป็นต้น

1.3 การไม่แสวงหากำไรจากการรับประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 25** มีหลักการว่า อัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกเก็บสำหรับการประกันภัยภาคบังคับนี้จะกำหนดขึ้นเพื่อหวังผลกำไรไม่ได้ จากหลักการนี้ทำให้เกิดระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่เรียกว่า No-Loss No-Profit กล่าวคือ เป็นระบบอัตราเบี้ยประกันภัยที่ไม่ก่อให้เกิดผลกำไร แต่ก็จะไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยขาดทุน หากมีกำไรเกิดขึ้นจากการรับประกันภัยภาคบังคับนี้ก็จะมีการให้ผลกำไรดังกล่าวกลับคืนสู่ประชาชนโดยการลดเบี้ยประกันภัย หรือเพิ่มค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ

1.4 การประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับตาม Automobile Liability Security Law นี้เป็นการประกันภัยส่วนแรกและผู้ครอบครองรถจะต้องจัดทำ ส่วนความคุ้มครองที่สูงกว่าการประกันภัยนี้ผู้ครอบครองรถสามารถซื้อเพิ่มเติมได้ ซึ่งการประกันภัยใน

(เชิงอรรถต่อ)

vehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Legal Relations” Law in Japan : the Legal Order in a Changing Society , P.407.

* The Automobile Liability Security Law 1955

Article 24. The insurance company shall not refuse to conclude the liability insurance contract without proper reasons as prescribed by Cabinet Order.

** The Automobile Liability Security Law 1955

Article 25. When the Minister of Finance received an application for the following dispositions concerning the liability insurance, he shall not make such dispositions if the premium rates applied do not cover the proper cost under the efficient management or if there is any intention to make profit in the computation of the premium rates....

ส่วนที่เพิ่มเติมนี้เรียกว่า การประกันภัยภาคสมัครใจ (Voluntary Automobile Insurance)⁴ ซึ่งในปี ค.ศ. 1994 มีรถ 68% ของจำนวนรถที่ทำประกันภัยภาคบังคับได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจด้วย และในจำนวนดังกล่าวมีจำนวน 83% ที่ทำประกันภัยประเภทไม่จำกัดความรับผิด⁵

2. การทำประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

2.1 รถที่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับ ตาม Automobile Liability Security Law กำหนดว่า* รถคันใดที่ไม่ได้จัดทำประกันภัยภาคบังคับจะออกวิ่งในทางไม่ได้ เว้นแต่จะเป็นรถที่ได้รับยกเว้นตามกฎหมาย ซึ่งรถที่ได้รับการยกเว้นนั้นก็ได้แก่รถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังป้องกันตนเอง (หรือรถในกองทัพญี่ปุ่น) รถของกองทหารสหรัฐที่ใช้ในญี่ปุ่นในกิจการที่เกี่ยวข้องกับสนธิสัญญาความร่วมมือและป้องกันร่วมกันระหว่างสหรัฐและญี่ปุ่น และรถที่ใช้ในกิจการของกองกำลังสหประชาชาติ เป็นต้น⁶ ซึ่งเท่ากับว่านอกจากรถที่ได้รับการยกเว้นดังกล่าวแล้วนั้น รถทุกคันที่จะนำวิ่งออกในทางจะต้องทำประกันภัยภาคบังคับ รวมถึงรถยนต์ที่ใช้ในสถาบันพระมหากษัตริย์ รตราชการ โดยให้หน่วยงานที่เป็นต้นสังกัดของส่วนราชการนั้น ๆ

⁴ Ibid, p. 1.

⁵ กรมการประกันภัย “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม-คำตอบประเทศที่ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ วันที่ 17-23 มกราคม พ.ศ. 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 32.

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 5. No automobiles shall be made available for operation unless the automobile liability insurance as provided for in this Law (hereinafter referred to as the “liability insurance”) has been effected thereupon.

⁶ ไกรวิน สารวิจิตร “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 54.

เป็นผู้ตั้งงบประมาณสำหรับจัดให้มีการประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้⁷ นอกจากนั้น รถจักรยานยนต์ก็จะต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ด้วย*

การทำประกันภัยภาคบังคับจะต้องกระทำเมื่อมีการจดทะเบียนรถครั้งแรกและจะต้องจัดให้มีทุกครั้งที่มีการตรวจสภาพรถ โดยกรมธรรม์จะต้องมีความคุ้มครองคลุมตลอดจนถึงการตรวจสภาพรถครั้งต่อไป ซึ่งระยะเวลาในการนำรถไปตรวจสภาพนั้นแตกต่างกันตามประเภทของรถ เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลที่มีอายุการใช้งานตั้งแต่ 3 ปี แต่ไม่เกิน 10 ปี จะต้องรับการตรวจสภาพทุก ๆ 2 ปี ส่วนรถที่มีอายุใช้งานเกิน 10 ปี จะต้องตรวจสภาพทุกปีโดยอยู่ที่ขึ้นทะเบียนไว้กับกระทรวงคมนาคม ถ้าไม่จัดให้มีการประกันภัยดังที่กล่าวแล้วก็จะไม่สามารถจดทะเบียนรถ อีกทั้งรถคันนั้นก็จะต้องไม่ผ่านการตรวจสภาพและจะไม่สามารถได้รับอนุญาตให้วิ่งบนท้องถนน ซึ่งวิธีการนี้จะทำให้แน่ใจได้ว่าจะไม่มียานที่ไม่ได้ทำประกันภัยภาคบังคับมาวิ่งอยู่บนถนน แต่ในทางกลับกันวิธีการทำประกันภัยเช่นนี้ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนที่กำหนดไว้สำหรับความคุ้มครองจนถึงการตรวจสภาพรถในคราวต่อไป ซึ่งในระหว่างนั้นอาจมีการเปลี่ยนแปลงที่มีผลกับความเสียหาย นอกจากนั้นการประกันภัยนี้ยังติดตามตัวรถไปจนถึงการตรวจสภาพรถครั้งต่อไปแม้ว่าในช่วงเวลาระหว่างนั้นรถคันดังกล่าวจะถูกโอนไปยังบุคคลอื่นแล้วก็ตาม เมื่อเป็นเช่นนี้จึงเป็นการยากที่จะคิดเบี้ยประกันโดยอาศัยปัจจัยส่วนบุคคล เช่น ประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัย หรืออายุของผู้ขับรถ จึง

⁷ กรมการประกันภัย “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น”, สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี และประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม-คำตอบประเทศที่ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ วันที่ 17-23 มกราคม พ.ศ. 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 3, 38.

* เมื่อเริ่มประกาศใช้ Automobile Liability Security Law 1955 นั้น กฎหมายบังคับให้รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์มากกว่า 125 ซีซี ต้องทำประกันภัยภาคบังคับนี้ต่อมาในปี ค.ศ. 1966 รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดเครื่องยนต์เท่ากับ 125 ซีซี หรือน้อยกว่าก็อยู่ภายใต้บทบังคับนี้ด้วย คูใน กมลวรรณ กิริติสมิต “การประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (Compulsory Automobile Liability Insurance “วารสารการประกันภัย : 55.

ทำให้การจัดระดับความเสี่ยงของการประกันภัยภาคบังคับกระทำได้เพียงอาศัยข้อมูลเกี่ยวกับตัวรถ เช่น ประเภทของรถ ขนาด และประโยชน์ในการใช้สอยเท่านั้น⁸

สำหรับรถจักรยานยนต์ กฎหมายไม่ได้บังคับให้ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถแต่เจ้าของรถจะต้องติดเครื่องหมายที่แสดงว่าได้มีการประกันภัยภาคบังคับซึ่งออกโดยผู้รับประกันและแสดงระยะเวลาเอาประกันภัยไว้ด้วย เพื่อจะได้สะดวกในการตรวจสอบว่ามีรถคันใดไม่ทำประกันภัยภาคบังคับนี้⁹

ผู้ฝ่าฝืนไม่ทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายนี้จะได้รับโทษจำคุกไม่เกิน 6 เดือนหรือปรับไม่เกิน 50,000 เยน^{*}

2.2 ผู้เอาประกันภัย คือ บุคคลที่จะได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้ก็คือ การที่ผู้รับประกันภัยเข้ามาชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายจากการใช้รถของตน^{**} ผู้เอาประกันภัยในการประกันภัยภาคบังคับนี้มีดังนี้

⁸ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 5-6.

⁹ Ibid.

^{*} Automobile Liability Security Law 1955

Article 87. Any person who falls under any one of the following items shall be punished with penal servitude of not more than six months or a fine of not more the ¥ 50,000 :

(1) Any person who has violated the provision of Article 5 ;

^{**} Automobile Liability Security Law 1955

Article 11. A contract of liability insurance shall become effective when the insurance company agreed to indemnify the holder's loss when the holder becomes liable in accordance with the provision of Article 3 and the driver's loss if he assumed the liability to the victim, and the person effecting the insurance agreed to pay the premiums to the insurance company.

2.2.1 ผู้ครอบครองรถ (holder)^{*} ได้แก่ เจ้าของรถ หรือบุคคลใด ๆ ผู้ซึ่งมีสิทธิใช้รถ และได้ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเอง แต่ผู้ที่ขับรถคันที่เอาประกันภัยโดยปราศจากการอนุญาต ไม่ถือเป็นผู้ครอบครองรถและไม่ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์ประกันภัย¹⁰ โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้จะคุ้มครองความรับผิดของผู้ครอบครองรถ ที่เกิดจากการใช้รถตามที่กำหนดใน Automobile Liability Security Law มาตรา 3

2.2.2 ผู้ขับรถ^{**} ในกฎหมายนี้หมายถึง ผู้ที่มีใช้ผู้ครอบครองรถตาม 2.2.1 แต่มีหน้าที่ขับรถหรือช่วยเหลือในการขับรถนั้นเพื่อประโยชน์ของบุคคลอื่น โดยกรมธรรม์ประกันภัยภาคบังคับนี้คุ้มครองความรับผิดของผู้ขับรถที่เกิดขึ้นจากการขับรถสำหรับความเสียหายต่อร่างกายของบุคคลภายนอก แต่ความคุ้มครองจะจำกัดเฉพาะความรับผิดตามประมวลกฎหมายแพ่งเท่านั้น ทั้งนี้เนื่องจากผู้ขับรถไม่ใช่บุคคลผู้ที่ใช้รถเพื่อประโยชน์ของตนเองและมีความรับผิดตามที่กำหนดไว้ใน Automobile Liability Security Law มาตรา 3 ซึ่งการที่กฎหมายให้ถือว่าผู้ขับรถเป็นผู้เอาประกันภัยด้วยนั้น มีเหตุผลว่าโดยทั่วไปเมื่อผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ครอบครองรถไปแล้ว ผู้รับประกันภัยจะเข้ารับช่วงสิทธิในการเรียกร้องค่า

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 2. (paragraph 3) The term “holder” as used in this Law shall mean the owner of the automobiles or any other person authorized to use the automobiles, who makes the automobiles available for operation for his benefit.

¹⁰ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 5. ; Arthur Taylor Von Mehren “The Treatment of Motor-vehicle Accidents : The Impact of Technological Change on Legal Relations” Law in Japan : the Legal Order in a Changing Society, P.407.

** Automobile Liability Security Law 1955

Article 2. (paragraph 4) The term “driver” as used in this Law shall mean the person who drives or assists to drive the automobiles for the benefit of other person.

เสียหายที่ผู้ครอบครองรถมีต่อผู้ขับรถ อันนับเป็นผลร้ายแก่ผู้ขับรถ จึงกำหนดให้ผู้ขับรถได้รับประโยชน์โดยยกเลิกการรับช่วงสิทธิดังกล่าว¹¹

2.3 ผู้รับประกันภัย ตาม Automobile Liability Security Law มาตรา 24 วางหลักเกณฑ์ให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถยนต์ต้องรับประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับและจะปฏิเสธการรับประกันภัยดังกล่าวไม่ได้ เว้นแต่ในกรณีที่มีเหตุผลพิเศษตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น กรณีผู้เอาประกันภัยไม่ชำระเบี้ยประกันภัย หรือกรณีแจ้งข้อมูลอันเป็นเท็จหรือปกปิดข้อเท็จจริง เป็นต้น เจ้าของรถจะเลือกเอาประกันภัยกับบริษัทใดก็ได้โดยเสียเบี้ยประกันภัยในอัตราเดียวกัน การที่กฎหมายวางหลักการให้บริษัทประกันเป็นผู้รับประกันภัยเพราะบริษัทประกันภัยรับประกันภัยรถยนต์อยู่แล้ว และในปัจจุบันมีบริษัทประกันภัยอยู่เป็นจำนวนมาก ปกติผู้ซ่อมรถที่ทำการซ่อมรถและตรวจสภาพรถมักจะเป็นตัวแทนสำคัญในการแนะนำบริษัทประกันภัยให้กับลูกค้า นอกจากนั้นตัวแทนขายรถยนต์ก็เป็นตัวแทนขายกรมธรรม์ที่สำคัญด้วยเช่นกัน¹²

เมื่อบริษัทประกันภัยรับประกันภัยภาคบังคับแล้ว บริษัทจะประกันต่อให้กับรัฐในอัตราร้อยละ 60 ของการประกันชั้นแรกที่บริษัทประกันภัยรับประกัน* หลังจากหักค่าใช้จ่าย

¹¹ ไกรวิน สารวิจิตร “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 55.

¹² อาทิจ ตั้งถวัลยานนท์ “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” วารสารสำนักงานประกันภัย : 63.

* Automobile Liability Security Law 1955

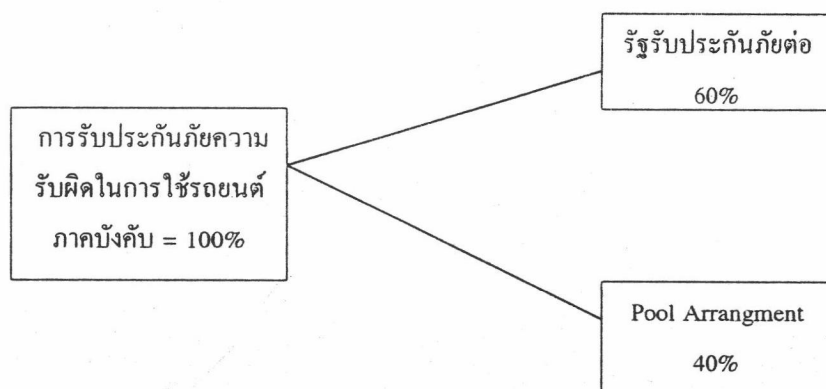
Article 40. The Government shall reinsure the insurance liability which the insurance company assumes under the business of the liability insurance (excluding those pertaining to motor-bike ; hereinafter the same in this Section).

Article 42. The reinsurance amount shall be sixty percent of the amount of the liability insurance.

จ่ายแล้ว¹³ การที่รัฐเข้ามามีส่วนร่วมในการรับประกันภัยต่อนี้ก็เพื่อเข้ามามีส่วนร่วมในการกระจายความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย

ในระหว่างบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับจะมีการรวมตัวกันและจัดตั้งขึ้นเป็นบริษัทกลางในการดูแลและตรวจสอบ (Pool Arrangement) เพื่อที่บริษัทจะได้ร่วมกันเฉลี่ยความเสี่ยงภัยในการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ¹⁴ โดยในส่วนร้อยละ 40 ของการประกันชั้นแรกของบริษัทประกันภัยรับประกันที่เหลือนั้น บริษัทจะรับประกันภัยต่อให้บริษัทกลางฯ แล้วบริษัทกลางฯจะกระจายกลับไปให้แก่บริษัทอีกครั้งหนึ่ง โดยอาศัยหลักเกณฑ์การแบ่งส่วนดังนี้

- (1) ปริมาณเบี้ยประกันภัยรับเฉพาะส่วนการรับประกันภัยภาคบังคับของปีที่แล้ว
- (2) สินทรัพย์ของบริษัทตามราคาบัญชีของปีที่แล้ว¹⁵



เนื่องจากในการรับประกันภัยภาคบังคับนั้น บริษัทรับประกันภัยจะมุ่งแสวงหากำไรไม่ได้ ดังนั้น บริษัทจึงต้องมีบัญชีแสดงการได้มาซึ่งเบี้ยประกันและค่าใช้จ่ายรวมถึงค่า

¹³ กรมการประกันภัย. “การรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการรับประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์ดีด), หน้า 44.

¹⁴ เรื่องเดียวกัน, หน้า 12.

¹⁵ อาทิจ ตั้งกัลยานนท์ “การรับประกันภัยความรับผิดชอบของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” วารสารสำนักงานประกันภัย : 63.

ชนิดใช้ต่าง ๆ เป็นส่วนหนึ่งต่างหาก หากเกิดกำไรจากการประกันภัยประเภทนี้บริษัทจะต้องสะสมเป็นเงินสำรอง แต่หากขาดทุนติดต่อกันหลายปีรัฐก็จะพิจารณาชดเชยให้กับบริษัท ดังนั้นจึงอาจกล่าวได้ว่าการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับถือเป็นส่วนหนึ่งของสวัสดิศงเคราะห์ที่รัฐมอบให้กับประชาชน¹⁶

ในการออกกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อให้สามารถออกกรมธรรม์ได้รวดเร็วทันต่อความต้องการของเจ้าของรถในการนำไปจดหรือต่อทะเบียนรถ กรมธรรม์จะได้รับการออกแบบให้เป็นรูปเล่มกระดาษประกอบด้วยหน้าตารางที่เป็นเงื่อนไขกรมธรรม์ อัตราเบี้ยประกันภัย ฯลฯ¹⁷

2.4 อัตราเบี้ยประกัน ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าการประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับมีลักษณะเป็นสวัสดิการสังคมเพื่อประโยชน์ของสาธารณชน รถทุกคันถูกบังคับให้ต้องมีการประกันภัย ดังนี้ เบี้ยประกันภัยจึงต้องคำนวณอย่างมีหลักการและไม่ได้คำนึงถึงกำไร แต่ก็จะต้องไม่ให้บริษัทประกันภัยขาดทุน ทั้งนี้ โดยอาศัยหลักการ “ไม่ขาดทุนและไม่มีการกำไร” (No Loss - No Profit) บริษัทประกันภัยจะต้องจัดทำบัญชีแยกออกจากการประกันภัยประเภทอื่น ๆ และกำไรจากการรับประกันภัยบริษัทจะต้องนำไปสะสมเป็นเงินสำรองเพื่อใช้ในการประกันภัยภาคบังคับเท่านั้น

การจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยจะอยู่ในความรับผิดชอบของสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทย (Automobile Insurance Rating Association of Japan) โดยได้รับอนุมัติจากกระทรวงการคลังก่อนจะมีการประกาศใช้ หากเห็นว่ามีการประกาศใช้ประกันภัยประเภทนี้มาก ๆ ก็จะทำให้มีการลดอัตราเบี้ยประกันภัยลง หรือให้นำเงินกำไรเข้ามาทบจ่ายเบี้ยประกันแทนผู้เอาประกันภัย หรืออาจจะเพิ่มจำนวนเงินค่าทดแทน การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยจะคำนวณตามประเภท ขนาด และการใช้ประโยชน์จากรถ โดยกำหนดให้อัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ประเภท ขนาด และการใช้ประโยชน์อย่างเดียวกันจะเท่ากันหมดทุกพื้นที่

¹⁶ เรื่องเดียวกัน.

¹⁷ “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 16.

ไม่ว่ารถนั้นจะจดทะเบียนในเมืองหรือต่างจังหวัด เพราะถือว่ารถทุกคันสามารถนำไปใช้ได้ในพื้นที่¹⁸

3. ความคุ้มครองตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

3.1 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง ความคุ้มครองที่กฎหมายบังคับให้ประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ คือ การชดเชยความเสียหายซึ่งเกิดแก่ชีวิตหรือร่างกายของบุคคลอื่นอันเนื่องมาจากการขับเคลื่อนของรถ เป็นการคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่บุคคลไม่ใช่ทรัพย์สิน โดยความเสียหายที่จะได้รับการชดเชย ได้แก่ การเสียชีวิต การทุพพลภาพ และการบาดเจ็บต่อร่างกาย (หากการบาดเจ็บมีผลให้เสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวร การชดเชยสำหรับความบาดเจ็บและเสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวรจะแยกกัน โดยถือจำกัดจำนวนความรับผิดของแต่ละประเภท)¹⁹

3.2 จำนวนเงินค่าเสียหาย ค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจากรถจะได้รับคือค่าเสียหายที่ชดเชยให้เนื่องจากการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ และเสียชีวิต การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายในการประกันภัยภาคบังคับนั้นกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (Minister of Finance) โดยการออกเป็นกฎกระทรวงซึ่งทำให้สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามสภาพเศรษฐกิจ จำนวนเงินค่าเสียหายที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวงตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ. 2534 (ค.ศ. 1991) ในกรณีที่ผู้ประสบภัยถึงแก่ความตายจะได้รับชดเชยในวงเงิน 30,000,000 เยน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยทุพพลภาพ กฎหมายได้กำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายไว้ตามความหนักเบา โดยแบ่งเป็น 14 ชั้น เช่น ในกรณีที่ตาบอดทั้งสองข้างจะได้รับชดเชยวงเงินไม่เกิน 30,000,000 เยน หรือในกรณีที่สูญเสียนิ้วหัวแม่มือและนิ้วใดนิ้วหนึ่งในมือเดียวกันจะได้รับชดเชยในจำนวนเงินไม่เกิน 8,190,000 เยน เป็นต้น หากผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บจะได้รับค่าเสียหายไม่เกิน 1,200,000 เยน* เมื่อผู้ประสบภัยได้รับอุบัติเหตุจากการใช้รถ หากความเสียหายที่ได้รับมีมากกว่าขีดความรับผิดสูงสุดของการประกันภัยภาคบังคับตามที่กฎหมายกำหนด ค่าเสียหายส่วนที่

¹⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 14.

¹⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 4.

* จำนวนเงินค่าเสียหายนี้เป็นอัตราที่ยังใช้อยู่ในเดือนเมษายน พ.ศ. 2537

เกิน ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้จากการประกันภัยภาคสมัครใจในกรณีที่ถูกก่อให้เกิดความเสียหายได้ทำประกันภัยภาคสมัครใจด้วย²⁰

การกำหนดจำนวนเงินค่าเสียหายจำกัดเฉพาะค่าเสียหายสูงสุดต่อผู้ประสบภัยหนึ่งคนเท่านั้น ไม่ได้จำกัดจำนวนความรับผิดต่อครั้ง ซึ่งการไม่จำกัดจำนวนความรับผิดต่อครั้งทำให้ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงผู้ประสบภัยทุกคนจะสามารถได้รับการเยียวยาชดเชยเงินเต็มจำนวนสูงสุดของแต่ละคน การชดเชยแต่ละครั้งความรับผิดของผู้รับประกันภัยยังคงเดิมตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัยโดยไม่ได้อัตโนมัติตามจำนวนที่ได้ชดเชยไป ในกรณีที่เป็นความเสียหายร้ายแรงผู้เอาประกันภัยจะถูกเรียกเบี้ยประกันเพิ่มสำหรับระยะเวลาที่คงเหลือ²¹

3.3 การประเมินค่าเสียหาย เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์ขึ้น เจ้าหน้าที่ของสำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey Office) จะเข้ามาทำหน้าที่ตรวจสอบอุบัติเหตุตลอดจนประเมินความเสียหาย โดยในการประเมินความเสียหายนั้นจะคำนวณตามสูตรตามที่กำหนดในคู่มือการประเมินค่าเสียหาย (Loss Assessment Manual) ซึ่งเนื้อหาในคู่มือนี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังก่อนนำมาใช้ การชดเชยความเสียหายจึงเป็นมาตรฐานเดียวกันโดยไม่คำนึงถึงอาชีพหรือลักษณะงานของผู้ประสบภัย การประเมินความเสียหายสำหรับการบาดเจ็บ การทุพพลภาพอย่างถาวร และการเสียชีวิตจะกำหนดไว้ตายตัวเป็นระดับแล้วแต่ปริมาณความเสียหาย แต่ถ้าหากผู้ประสบภัยมีผู้ที่อยู่ในอุปการะค่าเสียหายที่ได้รับก็จะเพิ่มขึ้นตามจำนวนของผู้ที่อยู่ในอุปการะนั้นตามอัตราที่กำหนดไว้ในคู่มือ ในการประเมินค่าเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยที่ได้รับอันตรายถึงชีวิตนั้น ค่าเสียหายที่จ่ายให้ไม่ได้จ่ายเพื่อชดเชยค่าขาดอุปการะหรือค่าเลี้ยงดูของผู้ที่อยู่ในอุปการะของผู้ตายที่ได้รับจากผู้ตาย แต่การจ่ายนั้นจ่าย

²⁰ อาทิจ ตั้งกัลยานนท์ “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” วารสารสำนักงานประกันภัย : 66.

²¹ ไกรวิน สารวิจิตร “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 56, 61. ; “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์ดีด), หน้า 4-5. และ หาญ อร่ามวิทย์, การประกันภัยความรับผิดจากรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น (พิมพ์ดีด), หน้า 3.

โดยคำนวณจากสิทธิของผู้ประสบภัยที่จะได้รับค่าเสียหายเนื่องจากการสูญเสียรายได้ของเขาในอนาคต (โดยหักค่าใช้จ่ายส่วนตัว) ค่าบาดเจ็บ และค่าทุนทุกข์ทรมานของผู้ประสบภัยรวมถึงค่าเจ็บปวดและทุกข์ทรมานของผู้ที่อยู่ในอุปการะของผู้ตายด้วย โดยหลักการคำนวณเช่นนี้นำมาจากบรรทัดฐานคำพิพากษาของศาลสูง ซึ่งในปัจจุบันการตัดสินของศาลต่าง ๆ การชดใช้ค่าเสียหายสำหรับการประกันภัยภาคบังคับ การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจก็ปฏิบัติตามหลักการดังกล่าวนี้ด้วย นอกจากนี้ ในการประเมินค่าเสียหายจะไม่ประเมินตามสัดส่วนความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัย เว้นแต่เป็นกรณีที่ผู้ประสบภัยประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง การชดใช้ค่าเสียหายจะลดลงตามอัตราที่กำหนดไว้ 3 อัตราคือ ร้อยละ 20 ร้อยละ 30 และร้อยละ 50 เท่านั้น การประเมินค่าเสียหายของการประกันภัยภาคบังคับเช่นนี้แตกต่างจากการประเมินความรับผิดชอบทางละเมิดตามการตัดสินของศาล ซึ่งศาลอาจจะพิจารณาลดจำนวนค่าเสียหายลงตามสัดส่วนโดยคำนึงถึงความประมาทเลินเล่อของผู้เสียหาย การที่การประเมินความเสียหายของการประกันภัยภาคบังคับแตกต่างจากการประเมินความรับผิดชอบทางละเมิดของศาลอาจเป็นเพราะวิธีการดำเนินการประกันภัยภาคบังคับนี้แตกต่างจากการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability Insurance) แม้ว่าข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นจะเหมือนกัน กฎหมายญี่ปุ่นมองว่าการประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถภาคบังคับนี้มีลักษณะใกล้เคียงกับการประกันอุบัติเหตุ (Accident Compensation Insurance) เนื่องจากมีการจ่ายค่าเสียหายที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยไม่คำนึงว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นผู้ประสบภัยจะสามารถเรียกร้องจากคู่กรณีได้หรือไม่²²

สำหรับระยะเวลาในการประเมินความเสียหายนั้น ได้มีการกำหนดไว้โดยในกรณีที่ผู้ประสบภัยเสียชีวิต จะดำเนินการสอบสวนให้เสร็จภายใน 48 วัน เว้นแต่มีข้อสงสัยจะขยายระยะเวลาในการสอบสวนออกไป แต่ทั้งนี้จะต้องไม่เกิน 90 วัน กรณีที่ผู้ประสบภัยทุพพลภาพจะต้องดำเนินการสอบสวนให้เสร็จภายใน 38 วัน และในกรณีที่ผู้ประสบภัยบาดเจ็บจะต้องดำเนินการสอบสวนให้แล้วเสร็จภายใน 19 วัน โดยเมื่อพนักงานสำรวจภัย (Claim Survey

²² Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 9.

Officer) ดำเนินการสอบสวนและประเมินความเสียหายแล้วจะแจ้งไปยังบริษัทผู้รับประกันภัย เมื่อบริษัทได้รับเรื่องแล้วจะดำเนินการชดเชยค่าเสียหายภายใน 7 วัน²³

3.4 การชดเชยค่าเสียหาย ตาม Automobile liability security law มาตรา 3* กำหนดให้บุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเอง (person who puts an automobile into operation for his benefit) จะต้องรับผิดชอบชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ซึ่งได้รับอันตรายทางกายจากการใช้รถของตน เว้นแต่ว่าผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองนั้นจะพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ดังนี้

- 1) ผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองและผู้ขับรถไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ
 - 2) อุบัติเหตุจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยเอง หรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และ
 - 3) รถยนต์ไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ
- หากบุคคลผู้ขับรถเพื่อประโยชน์ของตนเองไม่สามารถพิสูจน์ได้ทั้ง 3 ประการ ก็จะต้องมีความรับผิดชอบชดเชยค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัย

²³“การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์ดีด), หน้า 8.

* Automobile Liability Security Law 1955 (Automobile liability)

Article 3. When a person who makes the automobiles available for operation for his benefit gave an injury to life or body of other person or persons arising out of the operation of the automobiles, he shall be obligated to pay the claims. This shall not apply when it was proved that he and the driver did not neglect to take care of the operation of the automobiles and there was a wilful act or negligence on the part of the victim or the third party other than the driver as well as there were no structural defects of functional disorders in the automobiles.

นอกจากผู้ประสพภัยจะมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้ชื้อรถเพื่อประโยชน์ของตนเองซึ่งอยู่ในฐานะของผู้เอาประกันภัยตามกฎหมายนี้ชื้อค่าเสียหายได้แล้ว ตามกฎหมายประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ ผู้ประสพภัยยังสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้จากบริษัทผู้รับประกันภัยโดยตรงหากความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นความรับผิดของผู้ครอบครองรถตามที่กฎหมายนี้กำหนด* เมื่อบริษัทที่รับประกันภัยจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสพภัยไปก็ถือว่าเป็นบริษัทที่รับประกันภัยนั้นได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นตามสัญญาประกันความรับผิดให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว**

ในกรณีที่ผู้ประสพภัยได้ใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยชื้อค่าเสียหายและผู้เอาประกันภัยได้ชื้อค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสพภัยไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องจำนวนเงินที่ตนเองได้จ่ายให้แก่ผู้ประสพภัยจากผู้รับประกันภัยได้ตามจำนวนที่ตนได้จ่าย

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 16. (paragraph 1) In the event of the holder becoming liable in accordance with the provision of Article 3, the victim may request the insurance company to pay the damages to the extent of the amount of insurance in accordance with the provisions of Cabinet Order.

** Automobile Liability Security Law 1955

Article 16. (paragraph 3) When the insurance company has paid the damages to the victim in accordance with the provision of paragraph 1, the insurance company shall be deemed as having indemnified the loss to the insured under the contract of the liability insurance, except when the loss was caused through bad faith of the person effecting the insurance or the insured.

ไปจริง* ซึ่งถ้าบริษัทประกันภัยได้จ่ายเงินจำนวนดังกล่าวคืนแก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยก็หลุดพ้นจากความรับผิดชอบในการจ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัย**

ค่าใช้จ่ายในการฟ้องร้องระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้ประสบภัยไม่ได้รับความคุ้มครองชดใช้จากการประกันภัยนี้²⁴

สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายมีอายุความ 2 ปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ***

ในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุรถยนต์และผู้ประสบภัยได้รับเงินค่ารักษาพยาบาลจากการประกันสังคมใด ๆ เช่น การประกันสุขภาพ การประกันค่าทดแทนแรงงาน หรือการประกันบำนาญ ผู้รับประกันสังคมที่ได้จ่ายเงินดังกล่าวสามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสบภัยไปเรียกร้องเงินที่ได้จ่ายนั้นคืนจากผู้รับประกันภัยความรับผิดชอบจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับได้ ในทางปฏิบัติแล้วการจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์จะจ่ายจากการ

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 15. The insured may request the insurance company to pay the insurance money to the extent of the amount which he paid as regards the damages to the victim.

** Automobile Liability Security Law 1955

Article 16. (paragraph 2) When the insured has paid for damages to the victim and the insurance company has indemnified the loss to the insured, the insurance company shall be exempt from the responsibility for payment to the victim under the preceding paragraph to the extent of the amount so indemnified.

²⁴ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 5.

*** Automobile Liability Security Law 1955

Article 19. The right to claim to be given in accordance with the provision of Article 16 paragraph 1 and Article 17 paragraph 1 shall cease to exist by prescription after the lapse of two years.

ประกันภัยภาคบังคับก่อน²⁵ หากค่าเสียหายมากกว่าความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยภาคบังคับ ค่าเสียหายส่วนที่เกินจึงจะเรียกจากการประกันสังคมอื่น ๆ

3.5 ค่าเสียหายชั่วคราว ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment of damages) จากบริษัทผู้รับประกันภัยก่อนที่การประเมินค่าเสียหายจากการประกันภัยภาคบังคับจะเป็นที่ยุติได้* เพราะบ่อยครั้งการกำหนดค่าเสียหายที่ผู้ประสบภัยจะได้รับอาจต้องใช้เวลาานาน แต่ในระหว่างนั้น ผู้ประสบภัยจะต้องใช้จ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลหรือค่าทำศพ เป็นต้น ผู้ประสบภัยจึงสามารถเรียกร้องค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment

²⁵ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 9., หาญ อร่ามวิทย์, การประกันภัยความรับผิดชอบจากรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น, หน้า 4., “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 8.

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 17. When the holder gave injuries to life or body of other person or persons by operation of the automobile under the liability insurance, the victim may request the insurance company, in accordance with the provisions of Cabinet Order, to pay the amount as prescribed by Cabinet Order as a provisional payment for the claims to be paid in accordance with the provision of paragraph I of Article 16.

Upon receiving the request of the preceding paragraph, the insurance company shall pay the amount so requested without delay.

When the amount of the provisional payment of paragraph 1 exceeds the amount of damages to be paid, the insurance company may request to return the exceeding amount.

If the insurance company has made the provisional payment of paragraph 1 in the event of the holder becoming not liable, the insurance company may request the Government to indemnify the amount so paid.

of damages) จากบริษัทประกันภัยได้ก่อนและบริษัทประกันภัยจะต้องชดใช้โดยไม่ชักช้า เงินส่วนนี้ถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าชดเชยความเสียหาย ดังนั้น เมื่อรู้จำนวนค่าเสียหายที่จะได้รับแน่นอนแล้ว ผู้ประสบภัยก็สามารถเรียกร้องให้ชำระเงินส่วนที่ยังขาดอยู่ได้²⁶ แต่ถ้าค่าเสียหายชั่วคราวที่จ่ายไปนั้นมีจำนวนมากกว่าค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจ่าย บริษัทก็สามารถเรียกคืนเงินส่วนเกินนั้นจากผู้ประสบภัยได้ นอกจากนี้ถ้าบริษัทประกันภัยจ่ายค่าเสียหายชั่วคราวไปโดยที่ผู้ครอบครองรถไม่มีความรับผิดชอบที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย บริษัทก็สามารถเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปนั้นคืนจากรัฐบาลได้

จำนวนเงินค่าเสียหายชั่วคราว (provisional payment of damages) ตามที่กำหนดในกฎกระทรวงมีจำนวนเงินตั้งแต่ 50,000 ถึง 2,900,000 เยน แล้วแต่ปริมาณความเสียหาย²⁷

สิทธิเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวมีอายุความ 2 ปีนับแต่วันที่เกิดอุบัติเหตุ*

3.6 ข้อยกเว้นความคุ้มครองของผู้รับประกันภัย หากผู้เอาประกันเป็นผู้ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถ (เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของผู้ประสบภัยหรือของบุคคลอื่นนอกจากผู้ขับรถ และรถคันที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่มีความบกพร่องหรือความผิดปกติ) บริษัทรับประกันภัยที่รับประกันภัยรถคันที่เกิดอุบัติเหตุมีหน้าที่ตามกรรมธรรม์ที่จะต้องเข้ามาชดใช้ค่าเสียหายแทนผู้เอาประกัน โดยบริษัทประกันภัยจะปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ได้ เว้นแต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นกรณีที่ผู้ทำสัญญาประกันภัยหรือผู้เอาประกัน

²⁶ ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 57.

²⁷ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 7.

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 19. The right to claim to be given in accordance with the provision of Article 16 paragraph 1 and Article 17 paragraph 1 shall cease to exist by prescription after the lapse of two years.

ภัยก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นเองด้วยเจตนาทุจริต ผู้รับประกันภัยไม่ต้องจ่ายเงินประกันภัย* แต่อย่างไรก็ดี แม้จะเข้าข้อยกเว้นดังกล่าวนี้ผู้ประสบภัยก็ยังมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้โดยตรง และแม้จะเป็นอุบัติเหตุในระหว่างบุคคลในครอบครัวเดียวกันก็ตาม ยังมีคำพิพากษารับรองให้สามารถเรียกร้องเงินประกันได้ (เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาญี่ปุ่น ลงวันที่ 30 พฤษภาคม ค.ศ. 1971 (พ.ศ. 2514)²⁸ เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายเงินชดเชยความเสียหายไปแล้วก็สามารถเรียกร้องจำนวนที่จ่ายไปคืนจากรัฐได้^{**}

3.7 การใช้ค่าเสียหายแก่ผู้ประสบภัยจากรถที่ชนแล้วหนีและรถที่ไม่มีการประกันภัย ในการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับนี้ ผู้รับประกันโดยตรงคือบริษัทประกันภัยดังที่ได้กล่าวมาแล้ว แต่มีบางกรณีที่กฎหมายกำหนดให้รัฐจ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ในกรณีดังต่อไปนี้^{***}

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 14. The insurance company shall,...., be exempted from the liability for indemnification only for the loss caused through bad faith of the person effecting the insurance or the insured.

²⁸ ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 56.

** Automobile Liability Security Law 1955

Article 16. (paragraph 4) When the loss has been caused through bad faith of the person effecting the insurance or the insured and the insurance company has paid the damages to the victim in accordance with the provision of paragraph 1, the insurance company may request the Government to indemnify the amount so paid.

*** Automobile Liability Security Law 1955

Article 71. The Government shall conduct the automobile liability security business in accordance with the provision of this Law.

Article 72 (par 1) If, in the case where there is a person who was injured life or body by operation of an automobile, the person cannot claim for the damages as provided for in Article 3 on account of the fact that the holder of the automobile is

(1) กรณีผู้ขับรถชนแล้วหนี
 (2) กรณีที่รถคันที่ชนไม่มีการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ (ซึ่งรวมถึงรถที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยตามกฎหมายดังที่ได้กล่าวไว้ใน 2.1 ด้วย)

(3) รถคันที่ชนมีประกันภัยภาคบังคับแต่ผู้เอาประกันภัยไม่มีความรับผิดตามกฎหมายนี้ กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าตนไม่ได้ประมาทเลินเล่อในการใช้รถอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความตั้งใจหรือความประมาทเลินเล่อของตัวผู้ประสบภัยหรือของบุคคลอื่น และไม่มี ความบกพร่องหรือความผิดปกติของรถ โดยต้องเป็นความผิดของบุคคลอื่นทั้งสิ้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องไม่มีส่วนผิดเลย เช่น กรณีที่รถถูกโจรกรรมไป ในขณะที่หลบหนีเกิดไปก่ออุบัติเหตุขึ้น ผู้เอาประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ได้มีส่วนประมาทเลินเล่อในการเก็บรักษารถคันนั้น²⁹

เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสบภัยที่ได้รับการได้รับความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายจากรถดังที่กล่าวแล้วสามารถเรียกร้องให้บริษัทที่รับประกันรถยนต์ภาคบังคับบริษัทใด ๆ จ่ายค่าเสียหายให้ได้ โดยมีสิทธิจะได้รับค่าเสียหายตามจำนวนภายใต้หลักเกณฑ์เดียวกันกับผู้ประสบภัยที่ได้รับการได้รับความเสียหายจากรถที่มีการทำประกันภัยภาคบังคับตามที่กล่าวมาแล้วใน 3.1-3.6 เมื่อบริษัทประกันภัยได้จ่ายค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยแล้วก็สามารถมาเรียกคืนจากรัฐได้ตาม

(เชิงอรรถต่อ)

unknown, the Government shall indemnify the loss to the extent of the amount as prescribed by Cabinet Order upon request of the victim. Also if a person other than the insured of liability insurance became liable for damages in accordance with the provision of Article 3 (excluding the cases where the liability arises due to operation of Article 3 (excluding the cases where the liability arises due to operation of the automobile as provided for in Article 10), the Government shall indemnify the loss to the extent of the amount as prescribed by Cabinet Order upon request of the injured.

²⁹ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 10.

Government Compensation Plan³⁰ โครงการนี้จัดตั้งขึ้นภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมเพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายในกรณีที่อยู่บังเกิดจากกรณีประเภทที่ได้กล่าวมาแล้ว โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาความเสียหาย

ตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยภาคบังคับ องค์กร และบุคคลที่ได้รับยกเว้นไม่ต้องทำประกันภัยภาคบังคับตามกฎหมายจะต้องจัดส่งเงินจำนวนหนึ่งเข้าสู่โครงการตามอัตราที่กำหนดในกฎกระทรวงเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในโครงการนี้³¹

เมื่อรัฐได้จ่ายค่าชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้ว รัฐสามารถจะรับช่วงสิทธิที่ผู้ประสบภัยมีต่อผู้ก่อให้เกิดความเสียหายไปเรียกร้องเงินที่ได้จ่ายไปคืนได้³¹

ในกรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยตามกฎหมายว่าด้วยการประกันสุขภาพและกฎหมายว่าด้วยการชดเชยค่าเสียหายแก่คนงานแล้ว รัฐจะไม่ชดเชยให้ในส่วนที่ผู้ประสบภัยได้รับไปแล้ว^{**} นอกจากนี้กรณีที่ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยความเสียหายจากบุคคลที่ต้องรับผิดชอบในความเสียหายนั้นแล้ว รัฐจะไม่จ่ายค่าชดเชยตามโครงการนี้ให้เช่นกัน

³⁰ Ibid.

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 78. The insurance company, Association and a person who is availing an automobile for operation as prescribed by Cabinet Order among those as provided for in Article 10 shall pay the amount as prescribed by Cabinet Order to the Government as automobile liability security business contributions in accordance with the provisions of Ministry of Transportation Ordinance.

³¹ ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 59.

** Automobile Liability Security Law 1955

Article 73. (paragraph 1) In the case where the victim is entitled to the benefit equivalent to the indemnity for loss as provided for in paragraph 1 of the preceding Article in Accordance with the Health Insurance Law (Law No. 70 of 1922), the Workmen's Accident Compensation Insurance Law (Law No. 50 of 1947) and other laws or

4. องค์การที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ

4.1 หน่วยงานในภาครัฐ หน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวกับการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ นอกจากกระทรวงคมนาคม (Ministry of Transportation) ซึ่งมีหน้าที่ควบคุมดูแลการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และกระทรวงการคลัง (Ministry of Finance) ซึ่งเป็นผู้กำหนดสาระสำคัญของ การประกันภัยภาคบังคับ เช่น การเห็นชอบในอัตราเบี้ยประกันภัย การกำหนดทุนประกันภัย เป็นต้น แล้ว³² ยังมีหน่วยงานสำคัญซึ่งตั้งขึ้นตามกฎหมายนี้ คือ คณะกรรมการการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Council หรือ CALI Council)

คณะกรรมการการประกันภัยความรับผิดจากการใช้รถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance Council หรือ CALI Council) นั้น จัดตั้งขึ้นตาม Automobile liability security law มาตรา 31* ทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาของกระทรวงการคลัง โดยมีหน้าที่ในการพิจารณาอนุมัติให้มีการประกอบธุรกิจประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ พิจารณาอนุมัติตลอดจนแก้ไขปรับปรุงเงื่อนไขกรมธรรม์ อัตราเบี้ยประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวข้อง

(เชิงอรรถต่อ)

ordinances as prescribed by Cabinet Order, the Government shall not be liable to indemnify the loss as provided for in said paragraph to the extent of the amount equivalent to such benefits.

³² “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์ติด), หน้า 13. และ ไกรวิน สารวิจิตร. “กฎหมายการประกันภัยบุคคลที่สามของประเทศญี่ปุ่น” วารสารนิติศาสตร์ : 54.

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 31. The Compulsory Automobile Liability Insurance Council (hereinafter referred to as the “Council”) shall be established in the Ministry of Finance.

การประกันภัยความรับผิดในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ* และยังให้คำปรึกษาปัญหาที่สำคัญอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับนี้แก่รัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง และจัดทำข้อเสนอที่จำเป็นเสนอต่อรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องด้วย** ซึ่งคณะกรรมการนี้ประกอบด้วยกรรมการทั้งหมด 13 คน*** คือ กรรมการซึ่งเป็นผู้แทนจากองค์กรของรัฐที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยภาคบังคับ 5

* Automobile Liability Security Law 1955

Article 33. When the Minister of Finance intends to make the dispositions as provided for in respective item of paragraph 1 of Article 28, he shall refer it to the Council.

** Automobile Liability Security Law 1955

Article 32. The Council shall, in accordance with the inquiry of the Minister of Finance, investigate and deliberate the important matters on the liability insurance and make a recommendation to the competent Minister about the matters deemed necessary with respect to the same.

*** Automobile Liability Security Law 1955

Article 35. The five persons of the members shall be appointed by the Minister of Finance from among the officers of the administrative organs concerned.

The members other than the members of the preceding paragraph shall be appointed by the Minister of Finance with the consent of the Minister of Transportation from among the persons enumerated below :

- (1) Four from learned and experienced persons ;
- (2) Two from those who have a good knowledge and experience concerning the automobile transportation ;
- (3) Two from those who have a good knowledge and experience concerning the insurance business.

The term of office of the members of the preceding paragraph shall be two years. Provided that, the term of office of a member who fills the vacancy shall be the remaining term of office of his predecessor.

คน นักวิชาการ 4 คน ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการจราจร 2 คน และผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยอีก 2 คน³³

4.2 หน่วยงานในภาคเอกชน หน่วยงานสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ภาคบังคับ คือ สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทย (The Automobile Insurance Rating Association of Japan) ซึ่งจัดตั้งขึ้นเมื่อวันที่ 8 มกราคม 1964³⁴ ตาม The Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organizations 1948³⁵ ประกอบด้วยบริษัทสมาชิกที่ประกอบธุรกิจประกันภัยที่ไม่ใช่การประกันชีวิต (non-life insurance) สมาคมฯนี้ทำหน้าที่กำหนดอัตราเบี้ยประกันสำหรับการประกันภัย ทั้งภาคบังคับและภาคสมัครใจ โดยในการจัดทำอัตราเบี้ยประกันภัยภาคบังคับนั้น สมาคมฯจะดำเนินการเก็บและวิจัยข้อมูลตัวเลขผลของการประกันภัยภาคบังคับ อันได้แก่ เบี้ยประกันรับ การจ่ายสินไหม ฯลฯ เพื่อใช้เป็นข้อมูลในการพิจารณาของหน่วยงานในภาครัฐในการเพิ่มเงินชดเชยค่าเสียหาย หรือปรับเปลี่ยนอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมและเป็นธรรม³⁶ ตลอดจนทำการค้นคว้าศึกษาปรับปรุงเงื่อนไขกรรมธรรม์และระเบียบการพิจารณารับประกันภัย บริหารการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ศึกษาวิจัยด้านการแพทย์ ตรวจสอบอุบัติเหตุ และมีการตรวจการรักษาพยาบาลในกรณีที่มีการรักษาพยาบาล โดยในสมาคมฯนี้มีการจัดตั้งสำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey Office) รวมทั้ง

³³ Automobile Insurance Rating Association of Japan, Automobile Insurance In Japan (with Appendix), p. 11.

³⁴ “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศไทย ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 14, 29.

³⁵ Automobile Insurance Rating Association of Japan, (เอกสารเผยแพร่ของ Automobile Insurance Rating Association of Japan), p. 3.

³⁶ “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ” รายงานการศึกษาและฝึกอบรมการประกันภัยและการประกันสินเชื่อเพื่อการส่งออก ณ กรุงโตเกียว ประเทศไทย 4-31 ตุลาคม 2522 (พิมพ์คัด), หน้า 12.

มีนักกฎหมาย แพทย์ โรงพยาบาลที่คอยให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน³⁷ จึงทำให้การทุจริตในการเรียกร้องค่าเสียหายเป็นไปได้ยากขึ้นเนื่องจากการตรวจสอบและการพิจารณาเป็นมาตรฐาน

สำนักงานสำรวจภัย (Claim Survey Office) จัดตั้งขึ้นภายใต้การดูแลของสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งญี่ปุ่น มีหน้าที่สำรวจภัยและพิจารณาชดเชยค่าสินไหมทดแทน³⁸ ในทางปฏิบัติเมื่อรถยนต์เกิดอุบัติเหตุและมีผู้บาดเจ็บ ผู้เอาประกันภัยหรือบริษัทผู้รับประกัน (หากบริษัทได้รับแจ้งเหตุ) จะต้องแจ้งให้สำนักงานทราบทันทีเพื่อให้เจ้าหน้าที่ทำหน้าที่สำรวจความเสียหายจะได้ประเมินราคาค่าเสียหาย เมื่อสรุปค่าชดเชยเรียบร้อยแล้วก็จะส่งรายละเอียดพร้อมจำนวนที่จะต้องชดเชยให้กับบริษัทเพื่อจ่ายเงินให้กับผู้ประสบภัย บริษัทจะต้องถือปฏิบัติตามนั้นโดยไม่มีการต่อรอง ในขณะที่เดียวกันสำนักงานฯ ก็จะแจ้งให้สมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แห่งประเทศไทยทราบเพื่อเป็นสถิติการเกิดความเสียหายของการประกันภัยภาคบังคับ³⁹ นอกจากนี้ยังมีการกำหนดระยะเวลาในการสอบสวนของสำนักงานฯ โดยในกรณีผู้ประสบภัยเสียชีวิตจะต้องดำเนินการสอบสวนภายใน 48 วัน หากยังมีข้อสงสัยสามารถดำเนินการสอบสวนต่อได้แต่ต้องใช้เวลาไม่เกิน 90 วัน ในกรณีที่ผู้ประสบภัยทุพพลภาพจะต้องสอบ

³⁷ “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์ดีด), หน้า 13. และ Automobile Insurance Rating Association of Japan, (เอกสารเผยแพร่ของ Automobile Insurance Rating Association of Japan), p. 1.

³⁸ “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์ดีด), หน้า 16.

³⁹ เรื่องเดียวกัน. และอาทิจ ตั้งกัลยานนท์ “การประกันภัยความรับผิดของผู้ใช้รถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” วารสารสำนักงานประกันภัย : 65.

สวนให้เสร็จภายใน 38 วัน และในกรณีผู้ประสบภัยได้รับบาดเจ็บสำนักงานจะต้องสอบสวนให้เสร็จภายใน 19 วัน⁴⁰

กล่าวโดยสรุป คือ หลักการของกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถของประเทศญี่ปุ่นได้นำเอาหลักการหลักการการพิสูจน์มาใช้ และนำเอาหลักการบังคับให้รถทุกคันจะต้องมีการทำประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์มาใช้เพื่อแก้ปัญหาการที่ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะชดเชยค่าเสียหาย รวมทั้งนำเอาหลักการชดเชยค่าเสียหายชั่วคราวให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถโดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความผิดมาใช้โดยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าเสียหายชั่วคราวให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถ ซึ่งค่าเสียหายชั่วคราวดังกล่าวถือเป็นส่วนหนึ่งของค่าชดเชยความเสียหาย แต่หากภายหลังผลการพิสูจน์ความผิดปรากฏว่าไม่ใช่ความผิดของผู้ครอบครองรถหรือผู้เอาประกันภัย บริษัทรับประกันภัยก็สามารถเรียกร้องเงินค่าเสียหายชั่วคราวที่ได้จ่ายไปคืนจากรัฐได้ นอกจากนี้หลักการของกฎหมายญี่ปุ่นดังที่ได้กล่าวมาแล้ว ในนานาอารยประเทศได้มีการนำระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) มาใช้ในการประกันภัยความรับผิดชอบในการใช้รถยนต์ ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1970 เป็นต้นมา⁴¹ โดยระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) สามารถแบ่งได้เป็น 2 ระบบ คือ ระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ (Pure No Fault) และระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเทียม (Modified No Fault)

ระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบแท้ (Pure No Fault) เกิดขึ้นจากการนำแนวความคิดซึ่งปรากฏอยู่ในข้อเสนอหรือโครงการของนักกฎหมาย นักเขียน สมาชิกสภานิติบัญญัติ มาปรับปรุงเป็นกฎหมายซึ่งหลักการนี้ใช้อยู่ในกฎหมายของรัฐ Victoria และ Tasmanis ของออสเตรเลีย มลรัฐ Massachusetts ของสหรัฐอเมริกา และนิวซี

⁴⁰ “การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศญี่ปุ่น” สรุปการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับประเทศญี่ปุ่น ประเทศสาธารณรัฐเกาหลี ประเทศไต้หวัน และสรุปคำถาม คำตอบ ประเทศที่ได้ไปดูงานเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ 17-23 มกราคม 2538 (พิมพ์คัด), หน้า 35.

⁴¹ สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย (กรุงเทพมหานคร : ประชุมทองการพิมพ์, 2528), หน้า 66.

แลนดี⁴² โดยหลักการของกฎหมายในแบบนี้จะบังคับให้เจ้าของรถยนต์เอาประกันภัยรถยนต์ประเภท “การประกันภัยการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน” (Compensation Insurance) หรือ “การประกันภัยความเสียหาย” (Loss Insurance) และกำหนดว่ารถยนต์ที่จะนำมาจดทะเบียนจะต้องมีการประกันภัยประเภทนี้มีมิฉะนั้นเจ้าของรถจะต้องถูกลงโทษทางอาญาอย่างหนัก นอกจากนั้น การชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากรถจะชดใช้โดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใด (กล่าวคือ ไม่ว่าจะมีความผิดของผู้เสียหาย ผู้ขับรถ บุคคลภายนอก หรือเหตุสุดวิสัย) ผู้ประสบภัยก็ยังสามารถได้รับค่าสินไหมทดแทนโดยจะจ่ายทันทีและโดยเร็ว ใช้วิธีพิจารณาข้อเรียกร้องของผู้เสียหายที่รวบรัดการจ่ายเงินค่าเสียหายจะจ่ายเป็นงวดมากกว่าที่จะจ่ายเป็นเงินก้อน เว้นแต่จะมีพฤติกรรมการพิเศษ ทั้งนี้เนื่องจากผู้เสนอโครงการเหล่านี้เห็นว่า การจ่ายเป็นระยะ ๆ จะเป็นประโยชน์กับผู้เสียหายมากกว่าเพราะระหว่างเจ็บป่วยผู้เสียหายจะสูญเสียรายได้จากการทำงาน และหากความเสียหายมีมากขึ้นก็สามารถเพิ่มจำนวนงวดในการจ่ายค่าเสียหายได้⁴³

บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองคือ บุคคลที่ได้รับความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ทุกคน รวมทั้งเจ้าของรถ ผู้ขับรถยนต์นั้นเองและครอบครัว เว้นแต่ผู้เจตนาฆ่าตนเองหรือพยายามฆ่าตนเอง บุคคลที่เจตนาฆ่าผู้อื่นหรือพยายามฆ่าผู้อื่นแต่ตนเองได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต ผู้เมาสุรา ผู้ขับรถโดยไม่มีใบอนุญาต และผู้ที่ห้อยโหนนอกตัวรถ ผู้ที่กระทำผิดอาญานอกจากนี้ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร⁴⁴ นอกจากนั้นหลักการของกฎหมายในระบบนี้จะเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากรถโดยยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิดในส่วนที่ใช้กับคดีแพ่งเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางรถยนต์โดยสิ้นเชิง หรืออย่างน้อยในส่วนความเสียหายที่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยความเสียหายตามกฎหมายในระบบนี้แล้ว กล่าวคือ หลักการของกฎหมายในระบบนี้ตัดสิทธิผู้เสียหายในการที่จะฟ้องคดีละเมิดเรียกค่าเสียหายจากผู้ทำละเมิดเมื่อได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยแล้ว ในกรณีที่ผู้เสียหายได้รับความ

⁴² วันชัย ศศิโรจน์ “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์”, หน้า 338-349.

⁴³ พนิดา บุญรอด “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์,” หน้า 57-58.

⁴⁴ เรื่องเดียวกัน.

เสียหายไม่เกินวงเงินการชดใช้ที่กฎหมายกำหนดมีสิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเฉพาะตามกฎหมายนี้ ไม่มีสิทธิเรียกร้องทางละเมิดจากผู้ทำละเมิด แต่ในกรณีที่ผู้เสียหายเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยแล้วและได้รับการชดใช้ไม่เพียงพอกับความเสียหาย ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกร้องให้ผู้ทำละเมิดรับผิดชอบทางละเมิดในส่วนที่เกินหรือนอกเหนือจากค่าสินไหมทดแทนตามที่กฎหมายกำหนดได้⁴⁵ การชดใช้ค่าเสียหายจะจำกัดเฉพาะค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นเงินได้เท่านั้น ไม่คุ้มครองความเสียหายในการเจ็บปวดหรือทุกข์ทรมาน⁴⁶

ในส่วนของระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเทียม (Modified No Fault) เกิดจากแนวคิดที่ว่าแม้ว่าหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) จะให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ดีขึ้นกว่าหลักกฎหมายละเมิดแต่เดิม แต่การยกเลิกหลักกฎหมายละเมิดนั้นก็อาจก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรม เช่น บางกรณีผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วไม่สามารถรับช่วงสิทธิผู้ประสบภัยไปเรียกร้องจากผู้ต้องรับผิดชอบได้ จึงได้เกิดมีแนวความคิดแนวใหม่เปลี่ยนแปลงแนวความคิดเรื่อง No Fault มาสู่การใช้หลัก No Fault ที่ประยุกต์ขึ้นเพื่อความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายมากขึ้น โดยในช่วงเวลาเดียวกันกับที่ข้อเสนอและการออกกฎหมายให้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแบบ Pure No Fault นั้น ก็มีผู้พยายามแก้ไขปัญหาหรือข้อบกพร่องของกฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุที่ใช้อยู่เดิม โดยเสนอข้อเสนอและมีการออกกฎหมายที่เป็น No Fault Law เช่นกัน แต่แตกต่างกับข้อเสนอและกฎหมายที่เป็น Pure No Fault Law ที่ว่าข้อเสนอและการออกกฎหมายเหล่านี้ไม่ได้บังคับให้ประกันภัยหรือไม่ได้ยกเลิกความผิดทางละเมิด หรือทั้งสองประการ เพียงแต่ขยายขอบเขตประโยชน์ หรือค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยความสูญเสียดังกล่าวที่จ่ายเป็นค่ารักษาพยาบาลทุพพลภาพ และค่าสินไหมทดแทนเพื่อการตายเนื่องจากอุบัติเหตุเท่านั้น ด้วยเหตุที่กฎหมายในระบบนี้ไม่ได้บังคับให้ประกันภัย หรือยกเลิกหลักความรับผิดชอบทางละเมิดที่วางอยู่บน

⁴⁵ วันชัย ศศิโรจน์ “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์”, หน้า 289.

⁴⁶ พนิดา บุญรอด “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์,” หน้า 60.

หลักความผิดหรือทั้งสองประการ ซึ่งตรงกันข้ามกับโครงการ Pure No Fault ที่บังคับให้ประกันภัยและตัดสิทธิผู้เสียหายในการฟ้องคดีตามหลักความรับผิดทางละเมิดโดยสิ้นเชิง หรืออย่างน้อยก็ในส่วนที่ผู้เสียหายได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยโครงการนั้นแล้ว จึงมีผู้เรียกกฎหมายในระบบนี้ว่า Modified No-Fault Law

ระบบการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดแบบเทียมนี้ได้นำมาพัฒนาเป็นกฎหมายประเทศฟินแลนด์, นอร์เวย์ และในหลาย ๆ มลรัฐของสหรัฐอเมริกา เช่น Maryland, Minnesota, South Dalcota, Oregon, Delaware และ Illinois เป็นต้น⁴⁷ มีลักษณะเหมือนกันคือ เสนอให้เจ้าของหรือผู้ขับรถยนต์เอาประกันอุบัติเหตุ (ประกันฝ่ายแรก) เนื่องจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ไว้กับบริษัทประกันภัยเอกชน เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายเกือบทั้งหมดรวมทั้งเจ้าของและผู้ขับรถยนต์ (ยกเว้นบุคคลบางคนที่ไม่คุ้มครอง เช่น ผู้ที่จงใจฆ่าตัวตาย) โดยไม่คำนึงถึงความผิดของบุคคลใด แต่ข้อเสนอหรือโครงการเหล่านี้ไม่ได้เสนอให้ยกเลิกหลักความรับผิดทางละเมิดแม้แต่ในส่วนความเสียหายที่ผู้เสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยความเสียหายทดแทนแล้วยังคงยินยอมให้ผู้เสียหายมีสิทธิฟ้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิดตามปกติ แต่อาจนำค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากผู้รับประกันภัยตามข้อเสนอเหล่านี้ไปหักออกจากค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับจากผู้ทำละเมิด⁴⁸

เมื่อหลักการของกฎหมายในระบบนี้ไม่ได้ยกเลิกหรือตัดสิทธิการฟ้องคดีละเมิดของผู้เสียหาย ผู้เสียหายยังมีสิทธิฟ้องร้องผู้ทำละเมิดตามหลักความรับผิดทางละเมิดได้ตามปกติ โดยผู้เสียหายมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดแม้แต่ส่วนที่ได้รับจากผู้รับประกันภัยตามกฎหมายนี้แล้ว ในบางครั้งจึงเป็นการชดใช้ที่ซ้ำซ้อนกัน โดยเจตนารมณ์ของกฎหมายนี้มุ่งหวังประกันว่าผู้เสียหายจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างน้อยก็จากผู้รับประกันภัยโดย

⁴⁷ วันชัย สติโรจน์ “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์”, หน้า 361-370.

⁴⁸ พนิดา บุญรอด “มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์ : วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถยนต์,” หน้า 60-61.

ไม่คำนึงถึงความผิด ถ้าผู้เสียหายจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดอีกก็เป็นสิทธิของผู้เสียหาย⁴⁹

⁴⁹ วันชัย สติโรจน์ “กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์”, หน้า 290.