

การวางแผนการตอบสนองความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยก่อสร้าง



นายวินิจ ร่วมพงษ์พัฒนาะ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต

สาขาวิชาวิศวกรรมโยธา ภาควิชาวิศวกรรมโยธา

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปีการศึกษา 2553

ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

RISK RESPONSE PLANNING BY USING
CONSTRUCTION INSURANCE

Mr. Winij Ruampongpattana



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Engineering Program in Civil Engineering

Department of Civil Engineering

Faculty of Engineering

Chulalongkorn University

Academic Year 2010

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

การวางแผนการตอบสนองความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยก่อสร้าง

โดย

นายวินิจ ร่วมพงษ์พัฒนะ


สาขาวิชา

วิศวกรรมโยธา

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก


ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วีระศักดิ์ ลิขิตเรืองศิลป์

คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้นับวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่ง
ของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาโทบัณฑิต


..... คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.บุญสม เลิศหิรัญวงศ์)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.วิสุทธิ ช่อวิเชียร)


..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.วีระศักดิ์ ลิขิตเรืองศิลป์)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.วิศณุ ทรัพย์สมพล)


..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปิง คุณะวัฒน์สถิตย์)

วินิจฉัยร่วมพงษ์พัฒนา : การวางแผนการตอบสนองความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยก่อสร้าง
(RISK RESPONSE PLANNING BY USING CONSTRUCTION INSURANCE)

อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก : ผศ. ดร. วีระศักดิ์ ลิขิตเรืองศิลป์, 276 หน้า.

การประกันภัยก่อสร้างเป็นรูปแบบหนึ่งของการตอบสนองความเสี่ยงในลักษณะการถ่ายโอนความเสี่ยง สัญญาประกันภัยหรือที่เรียกกันว่า "กรมธรรม์ประกันภัย" มีรูปแบบเฉพาะตัว มีความสลับซับซ้อนและรายละเอียดค่อนข้างมาก รวมทั้งมักถูกละเลยโดยวิศวกรโยธาซึ่งบริหารจัดการโครงการ โดยทั่วไปข้อกำหนดต่าง ๆ ในสัญญาประกันภัยมักจะถูกกำหนดโดยบริษัทประกันภัยหรือนายหน้าประกันภัยซึ่งอาจไม่มีความรู้ความเข้าใจในงานก่อสร้างอย่างแท้จริง การละเลยหรือความไม่เข้าใจข้อสัญญาในกรมธรรม์อาจทำให้การประกันภัยไม่ครอบคลุมความเสี่ยงต่าง ๆ ในงานก่อสร้างซึ่งผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างก่อสร้างประสงค์ รวมทั้งอาจก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ระหว่างการบริหารสัญญา เช่น ไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับโครงการได้

งานวิจัยนี้ศึกษาประเด็นสำคัญต่าง ๆ ในการตอบสนองความเสี่ยงงานก่อสร้างโดยใช้การประกันภัย งานวิจัยเริ่มจากการรวบรวม วิเคราะห์ และสรุปรายละเอียดขั้นตอนต่าง ๆ ในการจัดทำประกันภัยก่อสร้าง สำหรับการจัดการความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยก่อสร้าง ผู้วิจัยได้ทำการระบุปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้างได้ทั้งสิ้น 29 ปัจจัย ซึ่งจำแนกออกได้เป็น 4 กลุ่ม ในการวิเคราะห์ดังกล่าว ผู้วิจัยอาศัยเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญจำนวน 44 ท่าน จาก 22 องค์กรธุรกิจก่อสร้างที่มีประสบการณ์ในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้างในประเทศไทย ส่วนสุดท้ายของงานวิจัยได้นำเสนอรายละเอียดของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างที่ใช้จริงในอุตสาหกรรมก่อสร้างของไทย นอกจากนี้ งานวิจัยได้สรุปประเด็นสำคัญและข้อพิจารณาต่าง ๆ ที่ผู้ทำประกันภัยพึงตระหนักในระหว่างการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัย

ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างก่อสร้างสามารถนำองค์ความรู้ที่ได้จากงานวิจัยนี้ไปใช้พัฒนาแนวทางการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้างสำหรับโครงการต่าง ๆ ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดต่อไป

ภาควิชา..... วิศวกรรมโยธา..... ลายมือชื่อนิติ..... วิท. วัฒนพงษ์พัฒนา.....
สาขาวิชา..... วิศวกรรมโยธา..... ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก.....
ปีการศึกษา.....2553.....

5070450621: MAJOR CIVIL ENGINEERING

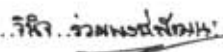

KEYWORD : RISK RESPONSE / CONSTRUCTION INSURANCE

WINIJ RUAMPONGPATTANA : RISK RESPONSE PLANNING BY USING
CONSTRUCTION INSURANCE. THESIS ADVISOR: ASST. PROF. VEERASAK
LIKHITRUANGSILP, Ph.D., 276 pp.

The construction insurance is a method of risk response in the form of risk transfer. Construction insurance contracts (or insurance policies) have unique, complex, and elaborate provisions. Besides, they are often overlooked by civil engineers who manage construction projects. In general, terms and conditions in this type of contract are drafted by the insurance company or the insurance broker that might not completely understand construction works. This may lead to an insurance policy that is not as desired by the project owner or the contractor. Additionally, it may also cause various problems concerning contract administration such as the claim rejected by the insurer.

This thesis investigates important issues in risk response by using construction insurances. It began with analyzing and summarizing detailed steps of construction insurance acquisition process. For risk management in construction insurance policy, 29 risk factors in construction insurance acquisition and management were identified and classified into four categories. This analysis was based on literature review and interviews with 44 experts from 22 construction firms, who have experience in insurance acquisition and management in Thailand. This thesis delineates details of important provisions of construction insurance policies. Finally, this thesis summarizes important issues and considerations which all parties should realize during construction insurance acquisition and management.

Construction project owners and contractors can apply the findings from this thesis to prepare and administer their construction insurance contracts appropriately with the maximum efficacy.

Department....Civil Engineering.....	Student's signature..... 
Field of study..Civil Engineering.....	Advisor's signature..... 
Academic year....2010.....	

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ได้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดีเนื่องจากผู้วิจัยได้รับความอนุเคราะห์ คำแนะนำ ความร่วมมือ และกำลังใจจากผู้ที่เกี่ยวข้องหลายฝ่ายด้วยกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. วีระศักดิ์ ลิขิตเรืองศิลป์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ที่ได้เสียสละเวลาให้คำปรึกษา แนะนำแนวทาง และตรวจแก้ไขวิทยานิพนธ์ด้วยความเอาใจใส่มาโดยตลอด จนกระทั่งวิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี และขอกราบขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่านซึ่งประกอบด้วย รองศาสตราจารย์ ดร.วิสุทธิ ช่อวิเชียร รองศาสตราจารย์ ดร.วิศณุ ทรัพย์สมพล และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ปิง คุณะวัฒน์สถิตย์ ที่ได้สละเวลาอันมีค่าช่วยให้คำแนะนำ และข้อคิดเห็นต่าง ๆ ตลอดจนตรวจสอบวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จนสำเร็จเรียบร้อยโดยสมบูรณ์

ผู้เขียนขอขอบพระคุณผู้ให้ข้อมูลทุกท่านที่ได้ให้ความอนุเคราะห์ในการสนับสนุนข้อมูล และความคิดเห็นที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่งสำหรับการทำวิจัยในครั้งนี้ รวมถึงขอขอบพระคุณ คุณไกรวัลย์ ปวรอาจารย์ และคุณณรงค์ฤทธิ์ ชัยสายน ที่ให้การสนับสนุนด้านเอกสารและติดต่อประสานงานสำหรับการหาข้อมูลทำการวิจัย รวมทั้งแง่คิดและกำลังใจที่ดีแก่ผู้เขียนเสมอมาตลอดจนกำลังใจจากเพื่อน ๆ ทุกท่านที่มีได้กล่าวมาไว้ ณ ที่นี้

ท้ายที่สุดนี้ผู้เขียนขอสำนึกและกราบขอบพระคุณมารดา ที่ได้ให้ความรัก ความอบอุ่น กำลังใจ และคอยสนับสนุนและช่วยเหลือในด้านต่าง ๆ เสมอมาแก่ผู้เขียนจนสำเร็จการศึกษา

คุณประโยชน์และความดีที่ได้จากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบให้แด่บุพการีผู้ให้กำเนิดและมีพระคุณสูงสุด คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย และอาจารย์ทุกท่าน แต่หากมีข้อผิดพลาดประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับไว้แต่เพียงผู้เดียว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญ.....	ช
สารบัญตาราง.....	ญ
สารบัญรูป.....	ฐ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	5
1.3 ขอบเขตของการวิจัย	5
1.4 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย	6
1.5 ผลที่ได้รับจากงานวิจัย	7
1.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากงานวิจัย.....	8
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	10
2.1 ความเสี่ยง	10
2.2 ความหมายของความเสี่ยงและความไม่แน่นอน.....	10
2.3 ประเภทของความเสี่ยง.....	13
2.4 การบริหารความเสี่ยง.....	20
2.5 ความเสี่ยงในงานก่อสร้าง.....	26
2.6 ความรู้เบื้องต้นในด้านการประกันภัย.....	26
2.6.1 นิยามของการทำประกันภัย.....	26
2.6.2 คำศัพท์เกี่ยวกับการประกันภัย	27
2.6.3 การประกันวินาศภัย	30
2.6.4 การประกันภัยทางด้านวิศวกรรม	33

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.6.5 กรมธรรม์ประกันภัย.....	35
2.7 การตอบสนองความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยใช้การประกันภัย.....	36
2.7.1 กรมธรรม์ประกันภัยในงานก่อสร้าง.....	41
2.8 สรุป.....	47
บทที่ 3 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย.....	50
3.1 ศึกษาข้อมูลเชิงเอกสารโดยค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	50
3.2 สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยในเบื้องต้น.....	50
3.3 ศึกษาเนื้อหาสัญญาประกันภัยในโครงการก่อสร้างรูปแบบต่าง ๆ.....	51
3.4 ศึกษาลักษณะของการทำประกันภัยในโครงการก่อสร้างในประเทศไทย.....	51
3.5 รวบรวมปัจจัยเสี่ยงและเหตุการณ์เสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัย ก่อสร้างและจำแนกปัจจัยเสี่ยงเป็นหมวดหมู่.....	52
3.6 วิเคราะห์และนำเสนอแนวทางการร่างและบริหารกรมธรรม์ประกันภัย ก่อสร้างที่มีความเหมาะสม.....	54
3.7 ตรวจสอบความเหมาะสมของแนวทางที่เสนอด้วยวิธีสัมภาษณ์.....	54
3.8 สรุปผลการศึกษา และจัดทำวิทยานิพนธ์.....	55
3.9 สรุป.....	55
บทที่ 4 ลักษณะการจัดทำประกันภัยก่อสร้างในไทย.....	57
4.1 แนวทางการตอบสนองความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยใช้การประกันภัย.....	57
4.2 รูปแบบการจัดทำประกันภัยก่อสร้างในประเทศไทย.....	58
4.3 บทบาทของแต่ละฝ่ายในการจัดทำประกันภัย.....	60
4.3.1 บทบาทของผู้เอาประกันภัย.....	60
4.3.2 บทบาทของผู้ให้เงินกู้.....	65
4.3.3 บทบาทของผู้รับประกันภัย.....	66
4.3.4 บทบาทของนายหน้าประกันภัย.....	68
4.3.5 บทบาทของผู้ประเมินความเสียหาย.....	71

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

4.4	การจัดทำประกันภัยของโครงการก่อสร้างในประเทศไทย.....	72
4.5	สรุป.....	85
บทที่ 5	การวิเคราะห์เนื้อหาสัญญาประกันภัยก่อสร้าง.....	87
5.1	ลักษณะเฉพาะของสัญญาประกันภัยก่อสร้าง.....	87
5.2	องค์ประกอบของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง.....	91
5.3	ตารางกรมธรรม์ (Policy Schedule).....	95
5.4	เงื่อนไขเพิ่มเติมในการทำประกันภัย (Special Conditions)	108
5.5	เงื่อนไขทั่วไป (General Conditions)	112
5.6	ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions)	114
5.7	ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 1 งาน ก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา (Section I: Building and Civil Engineering Works).....	116
5.7.1	เงื่อนไขความคุ้มครอง.....	117
5.7.2	เงื่อนไขข้อยกเว้นต่างๆ.....	118
5.7.3	เงื่อนไขระยะเวลาประกันภัย (Period of Insurance)	119
5.7.4	เงื่อนไขทุนประกันภัย (Sum Insured)	121
5.7.5	เงื่อนไขการตกลงค่าเสียหาย (Loss Settlement).....	122
5.8	ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 2 งาน ติดตั้งเครื่องจักร (Machinery Erection).....	125
5.8.1	เงื่อนไขความคุ้มครอง.....	126
5.8.2	เงื่อนไขข้อยกเว้นต่างๆ.....	126
5.8.3	เงื่อนไขระยะเวลาประกันภัย (Period of Insurance)	126
5.8.4	เงื่อนไขทุนประกันภัย (Sum Insured)	127
5.9	ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 3 ความ รับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability)	127

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.9.1 เงื่อนไขข้อยกเว้นต่าง ๆ.....	128
5.10 สรุป.....	131
บทที่ 6 ความเสี่ยงในงานก่อสร้างและความเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง.....	134
6.1 การระบุความเสี่ยงในการก่อสร้าง.....	134
6.2 ความเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัย.....	136
6.3 ความเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง.....	146
6.4 กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคลากร.....	153
6.4.1 ช่างฝีมือ / แรงงาน (รหัส A1).....	153
6.4.2 ผู้รับจ้าง / ผู้รับจ้างช่วง (รหัส A2).....	154
6.4.3 ผู้ว่าจ้าง / ตัวแทนของผู้ว่าจ้าง (รหัส A3).....	160
6.4.4 แหล่งเงินทุน (รหัส A4).....	170
6.4.5 ผู้ออกแบบ (รหัส A5).....	171
6.5 กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้าง.....	174
6.6 กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ของเงื่อนไขใน กรรมธรรม์.....	177
6.7 กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อบังคับของภาครัฐ.....	188
6.8 ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงในการก่อสร้างและความเสี่ยงในการ ทำประกันภัยก่อสร้าง.....	190
6.9 สรุป.....	192
บทที่ 7 ข้อเสนอแนะแนวทางการวางแผนการจัดทำและบริหารประกันภัยก่อสร้าง.....	196
7.1 การดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง (Pre-Construction Stage).....	196
7.1.1 การดำเนินงานช่วงการเตรียมการก่อนจัดทำสัญญาก่อสร้าง (Pre-Contractual Stage) หรือช่วงการศึกษาและออกแบบ โครงการในขั้นต้น (Early Design Stage).....	196

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

7.1.2 การดำเนินงานช่วงออกแบบและจัดทำสัญญา (Detailed-Design and Contractual Stage)	213
7.2 การดำเนินงานช่วงระยะเวลาก่อสร้างและบำรุงรักษา (Construction and maintenance Stage).....	235
7.3 สรุป.....	245
บทที่ 8 บทสรุป.....	248
8.1 สรุปผลการวิจัย.....	248
8.2 ข้อจำกัดของงานวิจัย.....	251
8.3 ข้อเสนอแนะงานวิจัยในอนาคต	252
รายการอ้างอิง	253
ภาคผนวก	
ภาคผนวก ก รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ.....	258
ภาคผนวก ข ตัวอย่างกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง	264
ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์.....	276

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1.1	การประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน.....	2
ตารางที่ 1.2	สรุปจำนวนกรรมธรรม์และจำนวนเงินเอาประกันภัยของบริษัทประกัน วินาศภัย ปี 2549 (บางส่วน).....	4
ตารางที่ 2.1	การจำแนกความเสี่ยงโดยใช้แหล่งที่มาของความเสี่ยง	19
ตารางที่ 2.2	การกำหนด HRBS Code และระบุปัจจัยเสี่ยง	24
ตารางที่ 2.3	ดัชนีชี้วัดความสำคัญของความเสี่ยง.....	41
ตารางที่ 4.1	ตัวอย่างเกณฑ์การคิดอัตราเบี้ยประกันภัย (ขั้นต่ำ) งานก่อสร้างอาคาร พักอาศัยของผู้รับประกันภัยต่างประเทศ	68
ตารางที่ 4.2	ตัวอย่างเกณฑ์การคิดอัตราเบี้ยประกันภัย (ขั้นต่ำ) งานก่อสร้างอาคาร สูงของผู้รับประกันภัยต่างประเทศ	69
ตารางที่ 4.3	ประเด็นต่าง ๆ ในการจัดทำประกันภัยก่อสร้างของหน่วยงานรัฐใน โครงการก่อสร้างของรัฐขนาดใหญ่	79
ตารางที่ 5.1	โครงสร้างกรรมธรรม์ของ Swiss Reinsurance และ Munich Reinsurance	94
ตารางที่ 5.2	ตัวอย่างตารางกรรมธรรม์ประกันภัยงานก่อสร้างและงานติดตั้งตาม สัญญา	109
ตารางที่ 5.3	ตารางกรรมธรรม์ส่วนแสดงรายละเอียดทุนประกันภัยหมวดที่ 1.....	122
ตารางที่ 6.1	ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างและปัจจัยเสี่ยงซึ่งสามารถถ่ายโอนโดยใช้ การประกันภัย	143
ตารางที่ 6.2	ปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง	151
ตารางที่ 7.1	วัตถุประสงค์ในการทำประกันภัยก่อสร้างของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	209
ตารางที่ 7.2	ตัวอย่างแสดงการเปรียบเทียบความคุ้มครองและเบี้ยประกันภัยระหว่าง กรรมธรรม์ 2 ฉบับ	227
ตารางที่ 7.3	ขั้นตอนการพิจารณาจัดทำประกันภัยและแนวปฏิบัติของแต่ละฝ่ายที่ เกี่ยวข้อง.....	234

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 1.1	กระบวนการดำเนินงานวิจัยโดยรวม.....9
รูปที่ 2.1	การจำแนกความเสี่ยงและความไม่แน่นอน 11
รูปที่ 2.2	ประเภทของความเสี่ยงในโครงการก่อสร้าง 15
รูปที่ 2.3	กระบวนการจัดการความเสี่ยง.....21
รูปที่ 2.4	ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างอุโมงค์ 22
รูปที่ 2.5	ความเสี่ยงในโครงการก่อสร้างที่จำแนกโดยวิธี Hierarchical Risk Breakdown Structure (HRBS) 23
รูปที่ 2.6	การจำแนกประเภทของการประกันวินาศภัยประกันภัย 32
รูปที่ 2.7	ความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยและบุคคลภายนอก 47
รูปที่ 3.1	แนวทางการระบุและจำแนกปัจจัยเสี่ยงในงานวิจัย 53
รูปที่ 4.1	รูปแบบการทำประกันภัยก่อสร้างในปัจจุบัน.....60
รูปที่ 4.2	ขั้นตอนการกำหนดข้อสัญญาประกันภัยและจัดทำประกันภัยประกันภัยของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รฟม. / MRTA).....74
รูปที่ 4.3	ขั้นตอนการกำหนดข้อสัญญาประกันภัยและจัดทำประกันภัยของบริษัททำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม. / NBIA)ภายใต้การกำกับดูแลของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.)..... 76
รูปที่ 4.4	ขั้นตอนการกำหนดข้อสัญญาประกันภัยและจัดทำประกันภัยของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ. / EGAT)..... 77
รูปที่ 4.5	ขั้นตอนการกำหนดข้อสัญญาประกันภัยและจัดทำประกันภัยของการประปานครหลวงแห่งประเทศไทย (กปน/ MWA) 78
รูปที่ 5.1	สรุปองค์ประกอบของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง.....96
รูปที่ 5.2	ตัวอย่างเงื่อนไขกรมธรรม์ที่มีการจ่ายเงินแบบ Premium Adjustment 107
รูปที่ 6.1	ความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบของความเสี่ยงในการก่อสร้าง 135
รูปที่ 6.2	แนวทางการศึกษาขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย 137

สารบัญรูป

	หน้า
รูปที่ 6.3 แนวทางการระบุปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัย.....	138
รูปที่ 6.4 แนวทางการระบุและจำแนกปัจจัยเสี่ยงในงานวิจัย	139
รูปที่ 6.5 แนวทางการระบุและจำแนกปัจจัยเสี่ยงตามประเภทของการประกันภัย	142
รูปที่ 6.6 ความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบของความเสี่ยงในการทำประกันภัย ก่อสร้าง.....	148
รูปที่ 6.7 การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงโดยใช้แผนผังการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Cause Effect Diagram)	149
รูปที่ 6.8 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงโดยใช้แผนผังการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Cause Effect Diagram)	150
รูปที่ 6.9 ตัวอย่างข้อสัญญาของกรมธรรม์ส่วนที่ระบุภาระหน้าของผู้เอาประกันภัย เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงงานในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ	167
รูปที่ 6.10 ตัวอย่างข้อสัญญาที่ผู้รับประกันภัยเสนอเพิ่มในกรมธรรม์ซึ่งทำให้เกิด ปัญหาต่อการประกันภัย	169
รูปที่ 6.11 ตัวอย่างข้อสัญญาของกรมธรรม์ส่วนที่ระบุเงื่อนไขการจัดเก็บวัสดุซึ่งทำ ให้ยากต่อการทำงาน	185
รูปที่ 6.12 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างและปัจจัยเสี่ยงในการทำ ประกันภัยก่อสร้าง.....	191
รูปที่ 6.13 ความสัมพันธ์ระหว่างผลการศึกษาปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างและปัจจัย เสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง.....	195
รูปที่ 7.1 กระบวนการตัดสินใจของแต่ละฝ่ายว่าควรให้มีการทำประกันใน โครงการก่อสร้างหรือไม่	211
รูปที่ 7.2 ขั้นตอนการดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง	233
รูปที่ 7.3 ขั้นตอนการดำเนินงานช่วงระยะเวลาก่อสร้างและบำรุงรักษา	246

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

โครงการก่อสร้างใด ๆ มักจะมีความเสี่ยงเกี่ยวข้องอยู่ด้วยเสมอ ไม่ว่าจะเป็นความเสี่ยงทางการเงินและเศรษฐกิจ (Financial and Economic Risk) ความเสี่ยงทางด้านสัญญาและข้อกฎหมาย (Contractual and Legal Risk) ความเสี่ยงเนื่องจากการออกแบบ (Design Risk) หรือความเสี่ยงเนื่องจากเหตุสุดวิสัย (Force Majeure Risk) ความเสี่ยงเหล่านี้อาจก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นหรือระยะเวลาการทำงานที่เพิ่มขึ้น โดยผลกระทบนี้อาจส่งผลกระทบต่อผู้รับจ้างก่อสร้างหรือเจ้าของโครงการ โดยทั่วไปผู้รับจ้างก่อสร้างและเจ้าของโครงการก่อสร้างพยายามหลีกเลี่ยงที่จะแบกรับความเสี่ยง ต่าง ๆ เหล่านี้ไว้เอง โดยอาศัยแนวทางต่าง ๆ ของการตอบสนองความเสี่ยง (Risk Response) การประกันภัยก่อสร้างซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการตอบสนองความเสี่ยงในลักษณะของการถ่ายโอนความเสี่ยง (Risk Transfer) มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการจัดการความเสี่ยงในอุตสาหกรรมก่อสร้าง ในปัจจุบันบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ได้พยายามจัดหารูปแบบการประกันภัยก่อสร้างที่สามารถสนองตอบความต้องการของบริษัทรับจ้างก่อสร้าง รวมทั้งเงื่อนไขและข้อยกเว้นต่าง ๆ ที่เอื้อประโยชน์ให้กับผู้ทำประกันภัย เพื่อจะสามารถแข่งขันกับบริษัทประกันภัยอื่น ๆ ในตลาดได้ (ทัศนชัย บัณฑิตกุล, 2547)

ในการศึกษาการประกันภัยก่อสร้าง นอกจากจะสามารถพิจารณาในด้านกฎหมายที่เกี่ยวข้องแล้ว ยังอาจพิจารณาในแง่ของสัญญา เนื่องจากการทำสัญญาประกันภัยก่อสร้างเป็นการทำสัญญาที่มีรูปแบบเฉพาะ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องอาศัยวิศวกรโยธาที่มีความเข้าใจในงานก่อสร้างเป็นอย่างดีเป็นผู้วางแผนและดูแลการจัดทำประกันภัยก่อสร้าง มิใช่จะปล่อยให้เป็นการรับผิดชอบของฝ่ายกฎหมายซึ่งอาจไม่มีความรู้ความเข้าใจในงานก่อสร้างอย่างถ่องแท้ ดังนั้นวิศวกรโครงการจึงควรมีความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยก่อสร้าง และรับทราบถึงประเด็นสำคัญต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นในการทำประกันภัยก่อสร้างเพื่อนำไปใช้พิจารณาระหว่างการทำงาน

ในการจัดทำประกันภัยสำหรับโครงการก่อสร้าง บ่อยครั้งมักถูกมองข้ามโดยวิศวกรที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อโครงการนั้น ๆ โดยปล่อยให้หน้าที่ในการร่างสัญญาประกันภัยหรือที่เรียกกันว่า “กรมธรรม์ประกันภัย” เป็นของบริษัทประกันภัยหรือนายหน้าประกันภัย ซึ่งผลของการละเลยหรือไม่เข้าใจในข้อสัญญาที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ดังกล่าว อาจทำให้ผู้รับจ้างก่อสร้างหรือเจ้าของโครงการเสียเปรียบในข้อสัญญาต่าง ๆ ที่บริษัทประกันเป็นผู้กำหนด และก่อให้เกิดปัญหาในการ

เรียกร่องค่าสินไหมทดแทน หรือที่เรามักได้ยินการใช้คำทับศัพท์ว่า “เคลม” (claim) ซึ่งหมายถึง การใช้สิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัย (บริษัทประกันภัย) ชดใช้ความเสียหาย อันจะทำให้เกิดข้อพิพาทตามมา และท้ายที่สุดผู้เสียหายผลประโยชน์ก็คือผู้เอาประกันภัยซึ่งได้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้าง หรือเจ้าของโครงการที่ขาดความเข้าใจในกรมธรรม์นั่นเอง

ตารางที่ 1.1 แสดงสถิติการประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยจำแนกตามความร้ายแรง และประเภทกิจการปี 2550 ของกองทุนเงินทดแทนคุ้มครองลูกจ้างที่ประสบอันตรายเนื่องจากการทำงานให้นายจ้าง จะเห็นได้ว่ากิจการก่อสร้าง มีจำนวนลูกจ้างที่ประสบอันตรายจากการทำงานสูงถึง 21,000 คน หากจำแนกตามความรุนแรงที่เกิดจะพบว่ามิลูกจ้างจำนวนไม่น้อยที่ได้รับอันตรายถึงขั้นเสียชีวิต ขณะที่บางส่วนต้องเสียค่ารักษาพยาบาลเป็นจำนวนมาก แสดงให้เห็นว่าการจัดการความเสี่ยงในงานก่อสร้างรวมทั้งมาตรการป้องกันอุบัติเหตุในงานก่อสร้างในประเทศไทยยังขาดประสิทธิภาพ หากโครงการก่อสร้างที่อันตรายเหล่านี้เกิดไม่ได้ทำประกันภัยไว้ ผู้รับจ้างหรือผู้ว่าจ้างอาจต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมความเสียหายของโครงการรวมทั้งค่ารักษาพยาบาลและค่าทำขวัญแก่ลูกจ้างเอง

ตารางที่ 1.1 การประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยเนื่องจากการทำงาน (สำนักงานกองทุนเงินทดแทน สำนักงานประกันสังคม, 2551)

รหัส	ประเภทกิจการ	ความรุนแรง					รวม
		ตาย	ทุพพลภาพ	สูญเสียอวัยวะบางส่วน	หยุดงานเกิน 3 วัน	หยุดงานไม่เกิน 3 วัน	
1301	การก่อสร้าง	112	6	128	4,105	14,628	18,979
1302	การรี้อาคาร สิ่งปลูกสร้าง	1	-	-	3	30	34
1303	การติดตั้งเครื่องจักรโรงงาน	7	-	19	289	975	1,290
1304	การปูพื้น ทาสี ตกแต่งอาคาร	6	-	5	195	481	687
1305	การขุด หรือเจาะบ่อน้ำ	-	-	1	9	21	31
รวม 1300 การก่อสร้าง ติดตั้งเครื่องจักร ขุดบ่อน้ำ		126	6	153	4,601	16,135	21,021

ข้อมูลทางสถิติของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (Office of Insurance Commission, OIC) กองส่งเสริมการประกันภัยและสารสนเทศกรรมการประกันภัย ได้แสดงตัวเลขของจำนวนผู้เอาประกันภัยและวงเงินเอาประกันภัยของบริษัท

ประกันวินาศภัย ปี 2549 (บางส่วน) ดังแสดงในตารางที่ 1.2 จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมก่อสร้างเริ่มให้ความสนใจในการจัดการความเสี่ยงโดยการทำการทำประกันภัย อีกทั้งมีบริษัทประกันภัยให้เลือกเป็นจำนวนมาก ส่งผลให้จำนวนเงินเอาประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย ปี 2549 มีมูลค่าสูงถึง 1,137,181,995 บาท จากกรมธรรม์การประกันภัยก่อสร้างและงานติดตั้งตามสัญญา (Contract Works Insurance, CWI) หรือเรียกอีกอย่างว่าการประกันทางวิศวกรรม 11,324 ราย โดยแบ่งเป็นบริษัทประกันภัยในประเทศ 1,089,478,780 บาท และสาขาของบริษัทต่างประเทศอีก 47,703,215 บาท

ตัวอย่างหนึ่งของปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยก่อสร้างและยังเป็นข้อพิพาทจนถึงปัจจุบัน คือ กรณีบริษัทประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายจากเพลิงไหม้ระหว่างการก่อสร้างของโครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิไม่เท่ากับจำนวนเงินที่ทางฝ่ายผู้รับจ้างก่อสร้างเรียกร้อง ซึ่งมูลค่าความคุ้มครองโครงการนี้มีมูลค่าประมาณ 100,000 ล้านบาท และเบี้ยประกันภัยอยู่ระหว่าง 300 - 500 ล้านบาท โดยบริษัทประเมินความเสียหายได้ให้เหตุผลว่า ค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายไปนั้น ต่ำกว่าความเสียหายทั้งหมดที่เกิดขึ้นจริงถึง 1.9 พันล้านบาท เพราะเหตุเพลิงไหม้ที่เกิดขึ้นไม่อยู่ในเงื่อนไขของกรมธรรม์ทั้งหมด ทั้งนี้เนื่องมาจากระบบดับเพลิงยังติดตั้งไม่แล้วเสร็จ เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้ทำให้ระบบดับเพลิงไม่ทำงาน จึงต้องใช้การดับเพลิงจากภายนอกเข้าไปช่วย ผลที่ตามมาคือสารที่ใช้ดับเพลิงได้แทรกซึมเข้าไปในเครื่องมือและอุปกรณ์ของอาคาร ด้วยเหตุนี้ผู้ทำประกันจึงเรียกร้องค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนอุปกรณ์ใหม่ทั้งหมด วงเงินความเสียหายถึงได้แตกต่างกันมาก เมื่อเทียบกับค่าเสียหายจากการประเมินในขั้นต้น ซึ่งเดิมเจ้าหน้าที่ประเมินว่า มีเฉพาะห้องเย็นที่เสียหาย คิดเป็นมูลค่าประมาณ 20 ล้านบาท (หนังสือพิมพ์โพสต์ - ทูเดย์, 2 ตุลาคม 2549) เหตุการณ์ดังกล่าวเป็นเพียงตัวอย่างหนึ่งของปัญหาที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น ซึ่งยังมีโครงการก่อสร้างอื่น ๆ ที่ประสบปัญหาจากการทำประกันภัยก่อสร้างอีกมากมายและยังไม่ได้มีการศึกษากันมากนักในประเทศไทย

นอกจากปัญหาข้างต้นแล้ว ปัญหาอีกประการที่พบในการทำประกันภัย คือ เนื้อหาในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งเป็นภาษาเฉพาะที่ใช้กันในสายงานด้านประกันภัยที่ค่อนข้างเป็นในเชิงภาษากฎหมาย ทำให้เข้าใจได้ยากและอาจเกิดความเข้าใจผิดสำหรับผู้ที่ไม่มีความรู้ในด้านดังกล่าว ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำการศึกษาขั้นตอนและรายละเอียดต่าง ๆ ในการทำประกันภัยก่อสร้าง ณ ปัจจุบันเพื่อทำความเข้าใจถึงรายละเอียด ขั้นตอนวิธีการ และประเด็นสำคัญต่าง ๆ เพื่อป้องกันปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต อันจะนำไปสู่การพัฒนาแนวทางการทำประกันภัยก่อสร้างที่เหมาะสมต่อไป

ตารางที่ 1.2 สรุปจำนวนกรรมธรรม์และจำนวนเงินเอาประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย ปี 2549 (บางส่วน) (สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย, 2551)

หน่วย : 1,000 บาท

บริษัท	การประกันอัคคีภัย		การประกันภัยเบ็ดเตล็ด			
	จำนวน กรรมธรรม์ (ราย)	จำนวนเงิน เอาประกันภัย	วิศวกรรม		อากาศยาน	
			จำนวน กรรมธรรม์ (ราย)	จำนวนเงิน เอาประกันภัย	จำนวน กรรมธรรม์ (ราย)	จำนวนเงิน เอาประกันภัย
บริษัทในประเทศ						
กรุงเทพประกันภัย	93,891	389,354,993	1,056	127,659,908	47	463,519,888
อลิอันซ์ ซี.พี.	2,523	5,707,029	324	54,169,705	0	0
ทิพยประกันภัย	451,539	428,726,320	622	197,379,931	30	456,281,357
เทเวศประกันภัย	67,200	96,407,157	1,186	78,727,908	12	236,546,544
สมโพธิ์ เจแปน	321	36,268,646	188	12,975,654	0	0
ไทยประกันภัย	26,430	40,248,941	1,243	13,974,073	0	0
ไทยเศรษฐกิจ	26,467	25,598,051	232	2,485,788	0	0
ประกันภัยศรีเมือง	2,708	51,599,320	658	40,497,044	0	0
เอไอจี ประกันภัย	1,303	9,529,661	361	47,536,975	0	0
วิริยะประกันภัย	47,725	86,174,434	121	6,299,368	0	0
อาคเนย์ประกันภัย	35,655	56,127,390	199	79,675,792	0	0
รวม	1,771,746	3,514,868,935	10,553	1,089,478,780	166	1,166,842,116
สาขาบริษัทต่างประเทศ						
เอช อินชัวร์รันส์	339	465,685	3	4,842,141	0	0
นิวอินเดียแอสชัวร์รันส์	238	1,207,457	23	664,475	0	0
นิวแฮมพ์เชอร์อินชัวร์รันส์	65,512	328,785,176	0	0	0	0
मितซูย สุมิโตโม อินชัวร์รันส์	1,850	38,159,322	745	42,196,599	0	0
รวม	67,939	368,617,640	771	47,703,215	0	0
รวมทั้งสิ้น	1,839,685	3,883,486,575	11,324	1,137,181,995	166	1,166,842,116

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

งานวิจัยนี้มีจุดประสงค์เพื่อ

(1) เพื่อศึกษารายละเอียดของขั้นตอนการจัดทำประกันภัยสำหรับโครงการก่อสร้างในประเทศไทย ซึ่งเป็นการถ่ายโอนความเสี่ยงจากผู้ทำประกันภัยซึ่งได้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้างหรือเจ้าของโครงการไปยังผู้รับประกันภัย ซึ่งในที่นี้จะเรียกว่าบริษัทประกันภัย (Insurance Company) โดยทำการวิเคราะห์รูปแบบ ขั้นตอนการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง พร้อมทั้งศึกษาเนื้อหาสัญญากรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง เพื่อนำมาวิเคราะห์ห้วงค์ประกอบและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่มีผลต่อสิทธิและความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่มีผลกระทบต่อการจัดทำกรมธรรม์ดังกล่าว

(2) เพื่อบ่งชี้ความเสี่ยงในงานก่อสร้างในระดับโครงการ (Project Level) บัญญัติความเสี่ยงต่าง ๆ ที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ (Insurable Risks) และบัญญัติความเสี่ยงที่ไม่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ (Uninsurable Risks)

(3) เพื่อบ่งชี้ปัจจัยเสี่ยงและเหตุการณ์เสี่ยงในการประกันภัยก่อสร้าง ซึ่งเป็นระดับปฏิบัติการ (Operation Level) อันเป็นข้อพิจารณาในการวิเคราะห์แนวทางการจัดสรรความเสี่ยงในการทำประกันภัย

(4) นำเสนอแนวทางในการวางแผนจัดสรรความเสี่ยงด้วยการประกันภัยสำหรับโครงการก่อสร้างในประเทศไทย และการบริหารสัญญาประกันภัยระหว่างโครงการก่อสร้าง เพื่อให้ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างก่อสร้างได้รับประโยชน์จากการทำประกันภัยมากที่สุด

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

งานวิจัยนี้จำกัดขอบเขตการวิจัยเฉพาะการจัดการความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยอาศัยการประกันภัยเป็นเครื่องมือ โดยการวิจัยจะครอบคลุมถึงการการศึกษาโครงการก่อสร้างที่มีการทำประกันภัยภายในประเทศไทย โดยมีผู้ให้ข้อมูลในการทำวิจัยจำนวนทั้งสิ้น 44 ท่านจาก 22 องค์กร (ดังรายละเอียดจะแสดงในภาคผนวก ก) ได้แก่

- เจ้าหน้าที่ฝ่ายประกันภัยก่อสร้างของบริษัทประกันภัย 8 ท่าน
- ตัวแทนผู้รับจ้างก่อสร้าง (ผู้จัดการโครงการ หรือ เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลด้านการทำประกันภัยในแต่ละโครงการก่อสร้าง) 10 ท่าน

- เจ้าหน้าที่ฝ่ายประกันภัยของบริษัทผู้รับจ้าง 1 ท่าน
- ตัวแทนผู้ว่าจ้าง (วิศวกรออกแบบและวิศวกรที่ปรึกษา) 6 ท่าน
- เจ้าหน้าที่ฝ่ายดูแลการจัดทำสัญญาก่อสร้างและสัญญาประกันภัยสัญญาของผู้ว่าจ้าง 14 ท่าน
- เจ้าหน้าที่บริษัทนายหน้าประกันภัย 3 ท่าน และ
- เจ้าหน้าที่บริษัทผู้รับประกันความเสียหาย 2 ท่าน

งานวิจัยนี้มุ่งเน้นศึกษาข้อปัญหาที่เกิดขึ้นในการทำประกันภัย โดยอาศัยการจัดการความเสี่ยง (Risk Management) เป็นเครื่องมือ ประกอบด้วยการระบุและจำแนกปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง แล้วจึงวิเคราะห์ปัญหานั้น ๆ โดยอาศัยข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยก่อสร้างที่ระบุในข้างต้น เพื่อนำไปใช้วางแผนและนำเสนอแนวทางในการจัดการความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยที่มีประสิทธิภาพ

1.4 ขั้นตอนการดำเนินการวิจัย

ขั้นตอนในการดำเนินการวิจัยนี้สามารถแบ่งออกได้เป็น 8 ขั้นตอน ดังนี้

(1) ศึกษาข้อมูลเชิงเอกสาร โดยค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง (Literature Review) เพื่อค้นคว้าความรู้และทฤษฎีต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับการวิจัย โดยรวบรวมจากบทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ และเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องในหัวข้อต่อไปนี้

- ความเสี่ยงและการจัดการความเสี่ยง
- การตอบสนองของความเสี่ยงในงานก่อสร้าง
- การประกันภัยทั่วไปและการประกันภัยก่อสร้าง
- การตอบสนองของความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยอาศัยการทำประกันภัย
- การบริหารสัญญาประกันภัย

(2) สัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกับการจัดทำประกันภัยของโครงการก่อสร้างในเบื้องต้นเพื่อนำมาใช้กำหนดแนวทางของการวิจัย และพัฒนาแนวคำถามสำหรับใช้สัมภาษณ์ต่อไป

(3) ศึกษาและวิเคราะห์เนื้อหาของสัญญาประกันภัย จากกรมธรรม์ประกันภัยที่ใช้ในโครงการก่อสร้างรูปแบบต่าง ๆ อาทิ โครงการก่อสร้างอาคารสูง เช่น คอนโดมิเนียม โครงการก่อสร้างถนน โครงการขุดเจาะวางท่อส่งก๊าซธรรมชาติ เป็นต้น

(4) ศึกษาลักษณะของการทำประกันภัยในโครงการก่อสร้างในประเทศไทย โดยทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In - Depth Interview)

(5) รวบรวมปัจจัยเสี่ยงและเหตุการณ์เสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยก่อสร้าง และจำแนกปัญหาเป็นหมวดหมู่

- ระบุปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้าง (Risk Identification) แล้วจำแนกเป็นกลุ่มปัจจัยเสี่ยง (Classify Risk) ที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การทำประกันภัยก่อสร้างได้ (Insurable Risks)

- ระบุปัจจัยเสี่ยงในการประกันภัยก่อสร้าง

(6) วิเคราะห์และนำเสนอแนวทางการร่าง (Drafting) และบริหาร (Contract Administration) กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างที่มีความเหมาะสม

(7) ตรวจสอบความเหมาะสมของแนวทางที่เสนอด้วยวิธีสัมภาษณ์

(8) สรุปผลการศึกษา และจัดทำวิทยานิพนธ์

ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยสามารถสรุปออกมาได้ตามรูปที่ 1.1 สำหรับรายละเอียดในแต่ละขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยจะได้นำเสนอในบทที่ 3 ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัยต่อไป

1.5 ผลที่ได้รับจากงานวิจัย

(1) กระบวนการจัดการความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยก่อสร้างของโครงการก่อสร้างในปัจจุบัน

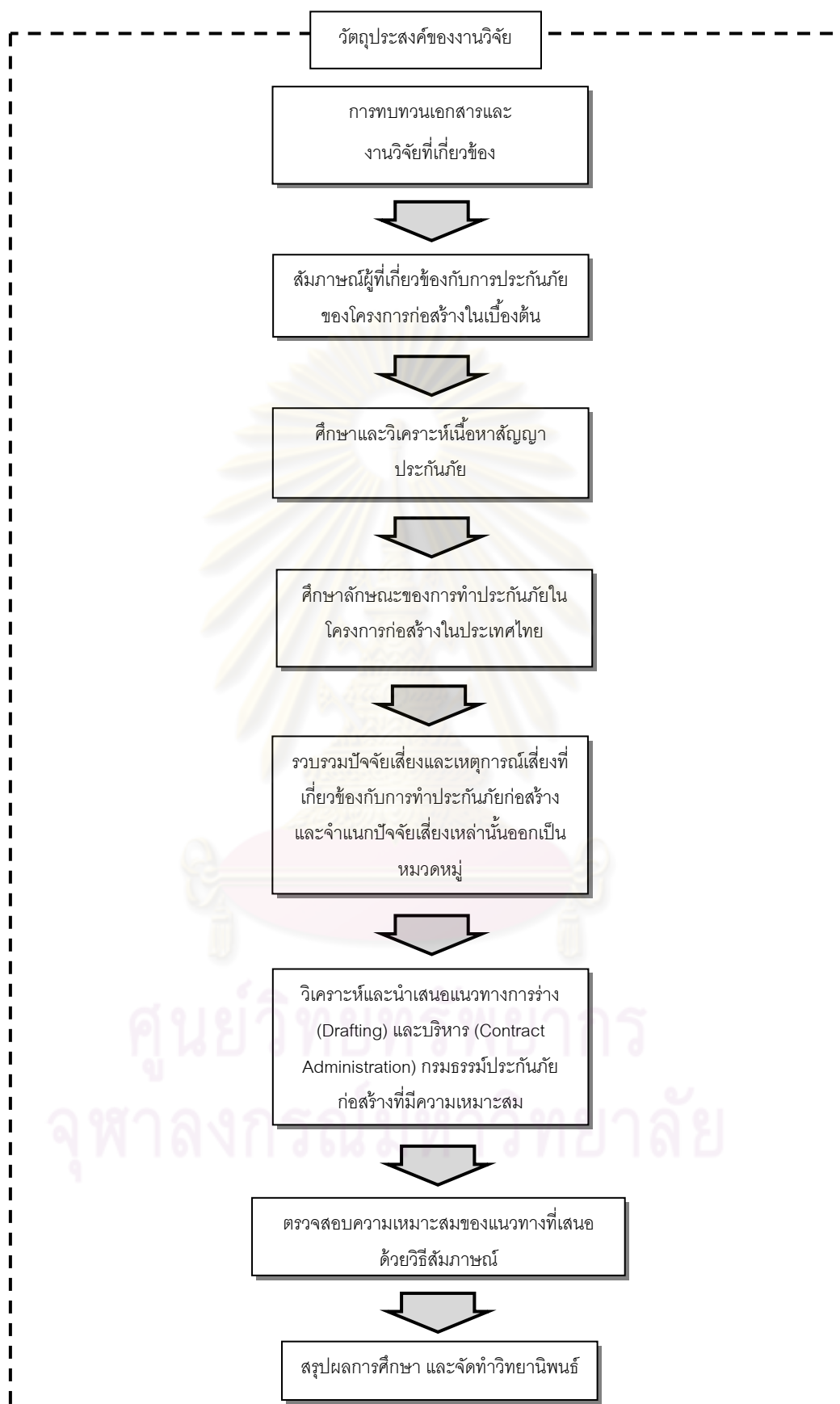
(2) รายละเอียดของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง โดยครอบคลุมถึงความหมายองค์ประกอบและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่มีผลต่อสิทธิและความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงข้อปัญหาข้อจำกัด และข้อพึงระมัดระวังในการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัย

- (3) กระบวนการจัดทำประกันภัย การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ตลอดจนการประเมินมูลค่าความเสียหายที่ใช้กันอยู่ในปัจจุบัน รวมทั้งตัวอย่างปัญหาและข้อพิพาทที่เคยเกิดในการทำประกันภัยก่อสร้าง
- (4) ปัญหาและอุปสรรคที่เกิดขึ้นในการทำสัญญาประกันภัยก่อสร้าง ตั้งแต่การเริ่มต้นจัดหาบริษัทประกันภัยก่อสร้างจนถึงสิ้นสุดภาระสัญญาระหว่างผู้ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย
- (5) แนวทางในการวางแผนสำหรับการทำประกันภัยก่อสร้างและการบริหารสัญญาประกันภัยอย่างมีประสิทธิภาพ

1.6 ประโยชน์ที่ได้รับจากงานวิจัย

- (1) ผู้รับจ้างก่อสร้างและผู้ว่าจ้างสามารถใช้เป็นแนวทางในการวางแผนตอบสนองความเสี่ยงด้วยการประกันภัยก่อสร้าง และการบริหารสัญญาประกันภัยระหว่างการก่อสร้างของตนให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุดสำหรับโครงการในอนาคต
- (2) ช่วยให้ผู้รับจ้างก่อสร้าง ผู้ว่าจ้าง และผู้ที่สนใจเข้าใจในรูปแบบและขั้นตอนการจัดสรรความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยวิธีการจัดทำประกันภัยก่อสร้าง และตระหนักถึงปัจจัยเสี่ยงและข้อจำกัดในการทำประกันภัยก่อสร้างที่ใช้ในปัจจุบัน รวมทั้งเข้าใจองค์ประกอบและเนื้อหาของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง เพื่อทราบถึงการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบว่าคู่สัญญาที่เหมาะสม

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



รูปที่ 1.1 กระบวนการดำเนินงานวิจัยโดยรวม

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวางแผนการตอบสนองความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยก่อสร้างนี้ มีเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้รวบรวมเฉพาะส่วนที่สำคัญไว้ในบทนี้ โดยอธิบายถึงความหมายของความเสี่ยง การบริหารความเสี่ยง ความรู้เบื้องต้นในด้านการประกันภัย การตอบสนองความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยใช้การประกันภัยก่อสร้าง และงานวิจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ดังนี้

2.1 ความเสี่ยง

ในการดำเนินธุรกิจก่อสร้างให้ประสบความสำเร็จ ผู้ทำการก่อสร้าง (Builders) จำเป็นที่จะต้องเข้ามาเกี่ยวข้องกับการแก้ปัญหาหน่วงการ ตั้งแต่เริ่มดำเนินโครงการไปจนกระทั่งส่งมอบงานแก่เจ้าของโครงการ ซึ่งปัญหาที่ผู้ทำการก่อสร้างจะประสบ อาจมีลักษณะเฉพาะตัว เพราะจะต้องรับมือกับกิจกรรมอันเกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างต่าง ๆ จำนวนมากและมีความสัมพันธ์กันอย่างสลับซับซ้อน อีกทั้งบางโครงการอาจมีระยะเวลาดำเนินงานที่ยาวนานซึ่งจะยิ่งทำให้การจัดการโครงการให้เป็นไปตามแผนงานยากยิ่งขึ้น แตกต่างไปจากธุรกิจประเภทอื่น ๆ (Flanagan และ Norman, 1993) ดังนั้นเพื่อให้การจัดการโครงการดำเนินการลุล่วงไปอย่างมีประสิทธิภาพ ผู้ทำการก่อสร้างจึงควรศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องหลาย ๆ ด้าน และกำหนดแนวทางในการจัดการปัญหาที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้เหล่านั้น อันเป็นที่มาของการศึกษาการจัดการความเสี่ยงและความไม่แน่นอนในโครงการก่อสร้าง

2.2 ความหมายของความเสี่ยงและความไม่แน่นอน

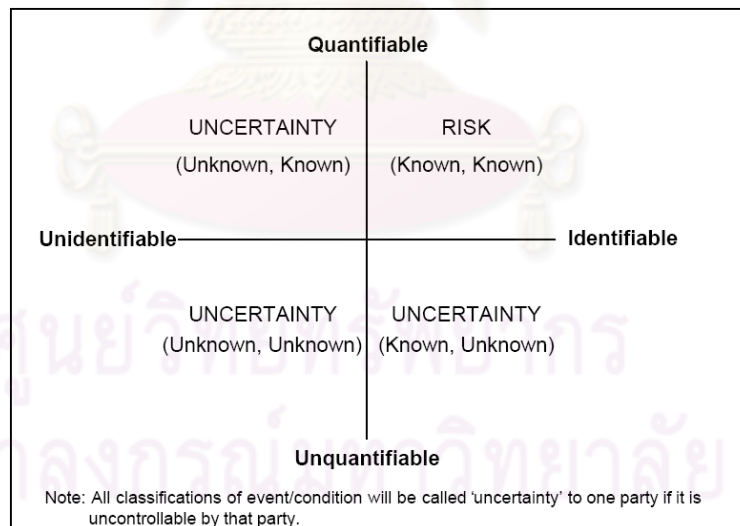
คำว่า “ความเสี่ยง” หรือ “การเสี่ยงภัย” ได้มีการให้คำนิยามไว้แตกต่างกัน และใช้กันอย่างแพร่หลาย ทั้งในตำราสถิติ เศรษฐศาสตร์ หรือสาขาวิชาอื่น ๆ ซึ่งจะเหมาะสมกับการนำไปใช้ที่แตกต่างกันออกไป ซึ่งในวิทยานิพนธ์นี้จะขอล่าวถึงความหมายที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างหรือใกล้เคียงเท่านั้น

ได้มีผู้ให้คำจำกัดความหรือนิยามของคำว่า “ความเสี่ยง” ไว้หลายท่าน โดยส่วนใหญ่มีลักษณะและความหมายที่ใกล้เคียงกัน อาทิเช่น Pipattanapiwong (2004) ได้ให้คำจำกัดความของความเสี่ยง (Risk) และความไม่แน่นอน (Uncertainty) เอาไว้ดังนี้

ความเสี่ยง หมายถึง เหตุการณ์หรือสภาพการณ์ที่สามารถระบุได้ว่า ส่งผลกระทบในแง่ลบ (Negative Effect) แก่โครงการ ความน่าจะเป็นทางสถิติของผลลัพธ์สามารถคำนวณเป็นปริมาณได้ (Quantifiable) และสามารถควบคุมได้ (Controllable) โดยกลุ่มคนหนึ่ง ๆ

ความไม่แน่นอน หมายถึง เหตุการณ์หรือสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นโดยที่ไม่สามารถระบุได้ (Unidentifiable) แน่แน่นอน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อโครงการได้ทั้งในแง่บวกและแง่ลบ แต่ค่าความน่าจะเป็นทางสถิติของผลลัพธ์ไม่สามารถคำนวณเป็นปริมาณได้ (Unquantifiable) และไม่สามารถควบคุมได้ (Uncontrollable) โดยกลุ่มคนหนึ่ง ๆ

จะเห็นได้ว่าความหมายของคำว่าความเสี่ยงและความไม่แน่นอนนั้นมีความใกล้เคียงกันมาก ทำให้มีการใช้กันอย่างสับสน แต่เราสามารถจำแนกค่าทั้ง 2 ได้โดยพิจารณาองค์ประกอบทั้ง 3 ที่กล่าวไว้ข้างต้น นั่นคือความเสี่ยงต้องสามารถระบุเหตุการณ์หรือสภาพการณ์ที่เกิดขึ้นได้ (Identifiable) เช่น สามารถระบุได้ว่าผลลัพธ์ของการทอยลูกเต๋ามาตรฐาน 1 ลูก คือ 1 2 3 4 5 หรือ 6 เท่านั้น และยังต้องสามารถคำนวณเป็นปริมาณได้ (Quantifiable) เช่น เราสามารถบอกได้ว่า ค่าความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ที่ไม่สามารถเป็นไปไม่ได้ คือ 0 เป็นต้น นอกจากนั้นเหตุการณ์ที่สนใจอยู่นั้นต้องสามารถควบคุมได้ (Controllable) โดยกลุ่มคนหนึ่ง ๆ ดังแสดงในรูปที่ 2.1



รูปที่ 2.1 การจำแนกความเสี่ยงและความไม่แน่นอน (ที่มา: Pipattanapiwong, 2004)

จากการให้ความหมายของค่าทั้ง 2 ข้างต้น หากจำนวนวันของความล่าช้าที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์หนึ่ง ๆ ในกิจกรรมของการก่อสร้างโครงการใด ๆ สามารถระบุออกมาได้ และสามารถคำนวณหาค่าสถิติของการเกิดเหตุการณ์นั้น เราเรียกเหตุการณ์นั้น ๆ ว่า เหตุการณ์ที่มีความเสี่ยง ไม่ใช่เหตุการณ์ที่ไม่แน่นอน

เพื่อรับมือกับความเสียดังกล่าวทำให้กระบวนการในการจัดการความเสี่ยง (Risk Management Processes หรือ RMPs) ได้ถูกพัฒนาโดยนักวิจัยหลาย ๆ ท่าน อาทิ Al-Bahar และ Crandall (1990); Flanagan และ Norman (1993); และ Pipattanapiwong และ Watanabe (2000) เป็นต้น ซึ่งโดยทั่วไปกระบวนการในการจัดการความเสี่ยง ประกอบด้วย กระบวนการย่อย ๆ อีก 3 ขั้นตอนหลัก คือ การระบุความเสี่ยง (Risk Identification) การวิเคราะห์ ความเสี่ยง (Risk Structuring and Analysis) และ การตอบโต้ความเสี่ยง (Risk Response) ซึ่ง จะกล่าวถึงในหัวข้อ 2.4 ต่อไป

Laokhongthavorn (1998) ได้ศึกษาการประเมินความเสี่ยงเกิดซ้ำสำหรับโครงการอาคาร สูงในกรุงเทพมหานครและได้ให้นิยามความไม่แน่นอน ความเสี่ยงและฟังก์ชันของความเสี่ยงไว้ ดังนี้

ความไม่แน่นอน คือ สิ่งที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า (Unforeseen) และไม่อาจหา ความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ แต่สามารถเปลี่ยนให้อยู่ในรูปของความเสี่ยงได้ ด้วย วิธีการทางสถิติประกอบกับรายละเอียดของข้อมูลที่เกี่ยวข้อง

ความเสี่ยง คือ สิ่งที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ล่วงหน้า โดยทั่วไปจะพิจารณาใน 2 ลักษณะ อันได้แก่ ความเป็นไปได้ที่จะเกิดความเสี่ยง (Likelihood of Occurrences) และผลกระทบจาก ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นนั้น (Impact) ซึ่งความน่าจะเป็นสามารถประเมินได้ด้วยวิธีการทางสถิติ ส่วน ผลกระทบอาจประเมินจากผู้มีประสบการณ์หรือข้อเท็จจริงที่เห็นได้ชัด ซึ่งฟังก์ชันของความเสี่ยง แสดงได้ดังสมการ

$$Risk = Function (Likelihood of Occurrences, Impact)$$

Papageorge (1988) ได้อธิบายว่า ความเสี่ยง หมายถึง ความเป็นไปได้ที่จะเกิด ความสูญเสีย หรือเสียหายต่อบุคคล ทรัพย์สิน หรือเป็นการเสียโอกาส โดยพบว่าความเสี่ยงมีบทบาทใน ทุกธุรกิจหรือการให้บริการ เริ่มตั้งแต่สิ่งที่มองเห็นได้ชัดไปจนถึงสถานการณ์ที่มีความซับซ้อน ความเสี่ยงบางประเภทยากที่จะหลีกเลี่ยง ขณะที่บางประเภทสามารถควบคุมได้ สำหรับการ จัดการหรือควบคุมความเสี่ยงนั้น ในขั้นแรกควรทำความเข้าใจและจำแนกความเสี่ยงให้ได้ เสียก่อน ต่อจากนั้นจึงประเมินความเสี่ยงในระบบที่พิจารณา แล้วจึงค่อยกำหนดมาตรการตอบโต้ ความเสี่ยงเป็นลำดับต่อไป

ทิพวรรณ บุญย์เพิ่ม (2546) ได้ให้นิยามความเสี่ยงไว้ คือ สภาพการณ์แห่งการสูญเสีย หรือเสียหายต่อชีวิต และทรัพย์สิน หรือเป็นการเสียโอกาสและเสียเปรียบ โดยอาจกล่าวได้ว่าไม่มี

การดำเนินโครงการหรือการประกอบธุรกิจใดที่มีความเสี่ยงเล็กน้อยจนเป็นศูนย์ (Zero Risk) ในการดำเนินงานบางประเภทพบว่ามีโอกาสเกิดความเสี่ยงได้มากที่สุด ในขณะที่งานบางประเภทนั้นแทบจะไม่พบความเสี่ยงใด ๆ เกิดขึ้น ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว งานประเภทนั้นอาจมีความเสี่ยงแอบแฝงอยู่ นอกจากนี้ยังพบว่าความเสี่ยงบางประเภทสามารถหลีกเลี่ยงได้ แต่บางประเภทก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้เลย

2.3 ประเภทของความเสี่ยง

Mustafa และ Al-Bahar (1991) ได้ทำการจำแนกประเภทของความเสี่ยงที่พบในโครงการก่อสร้างที่เกิดขึ้นออกมาได้ 6 ประเภท ตามที่มาของความเสี่ยง ดังนี้

- (1) ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยที่ไม่สามารถคาดเดาได้ล่วงหน้า (Acts of God Risks)
- (2) ความเสี่ยงทางด้านกายภาพ (Physical Risks)
- (3) ความเสี่ยงทางการเงินและเศรษฐกิจ (Financial and Economical Risks)
- (4) ความเสี่ยงทางการเมืองและสิ่งแวดล้อม (Political and Environmental Risks)
- (5) ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการออกแบบ (Design Risks)
- (6) ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง (Job Site - Related Risks)

(1) ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยที่ไม่สามารถคาดเดาได้ล่วงหน้า (Acts of God Risks)

ความเสี่ยงประเภทนี้จะเกิดจากเหตุการณ์ที่ไม่คาดฝันและไม่สามารถคาดเดาได้ล่วงหน้า ในขณะการก่อสร้าง ซึ่งในต่างประเทศจะเรียกเหตุการณ์ประเภทนี้ว่า เหตุการณ์เนื่องมาจากการกระทำของพระเจ้า (Acts of God) หรือเหตุการณ์ที่อยู่เหนือการควบคุม (Force Majeure) ซึ่งเหตุการณ์ประเภทนี้จะเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติอันเนื่องมาจากปรากฏการณ์ต่าง ๆ เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม ดินถล่ม เป็นต้น

คำว่าเหตุการณ์ที่อยู่เหนือการควบคุม (Force Majeure) นี้มักถูกนำไปใช้ในสัญญาต่าง ๆ รวมถึงในธุรกิจประกันภัยที่จะมีการกำหนดให้บริษัทประกันจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อชดเชยค่าเสียหาย หากเกิดเหตุสุดวิสัยเหล่านี้ขึ้น

(2) ความเสี่ยงทางด้านกายภาพ (Physical Risks)

ความเสี่ยงประเภทนี้จะเกี่ยวข้องกับความเสี่ยงที่เกิดกับชีวิตและทรัพย์สิน อาทิ ความเสียหายต่อโครงสร้าง ความเสียหายต่อเครื่องมือและอุปกรณ์ การบาดเจ็บและเสียชีวิตของคนงาน เป็นต้น

จากลักษณะดังกล่าวนี้ สมบัติ พงษ์มี (2549) ได้อธิบายเพิ่มเติมถึงความเสี่ยงทางด้านกายภาพเอาไว้ว่า เป็นความเสี่ยงที่ยากจะหลีกเลี่ยง แต่อย่างไรก็ตามความเสี่ยงดังกล่าวสามารถที่จะบรรเทาให้กระทบต่องานก่อสร้างน้อยลงได้ ด้วยการวางแผนการทำงานอย่างละเอียดรอบคอบ และศึกษาข้อมูลที่มีอยู่จากสภาพแวดล้อมปัจจุบัน รวมทั้งเก็บข้อมูลเพื่อเตรียมไว้ใช้ในกรณีที่ต้องเผชิญกับความเสี่ยงเหล่านั้น

(3) ความเสี่ยงด้านการเงินและเศรษฐกิจ (Financial and Economical Risks)

ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากสภาพทางการเงินเป็นอีกปัจจัยที่มีความสำคัญของผู้รับจ้าง เพราะการขาดแคลนงบประมาณจากเจ้าของโครงการหรือจากสถาบันทางการเงิน (Inadequate Sources of Project Funds from Client) เพื่อทำงานตามที่ได้รับมอบหมาย อาจทำให้เกิดความล่าช้าในการก่อสร้างทำให้ไม่สามารถส่งมอบงานได้ภายในเวลาที่กำหนดไว้ ซึ่งอาจเกิดจาก สภาพเงินเฟ้อ ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน (Exchange Rate) การประมาณการค่าใช้จ่ายของกิจกรรมต่าง ๆ การประมาณราคา หรือการตัดสินใจที่ผิดพลาด

(4) ความเสี่ยงทางการเมืองและสิ่งแวดล้อม (Political and Environmental Risks)

ความเสี่ยงประเภทนี้เกิดจากการมีส่วนร่วมกันของ ผู้รับจ้าง ภาครัฐ และสภาพเศรษฐกิจและสังคม โดยทั่วไปแล้วความเสี่ยงในลักษณะนี้มักจะเกิดกับโครงการที่ดำเนินงานโดยชาวต่างชาติ หรือโครงการที่มีการก่อสร้างภายนอกประเทศ อาทิ มาตรการต่าง ๆ ที่ถูกกำหนดโดยภาครัฐ เช่น กำหนดปริมาณวัสดุที่นำเข้าจากต่างประเทศ (Export/ Import Restrictions on Imported Materials) กฎหมายท้องถิ่น (Local Law) หรือมาตรการทางด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Control Regulations) ของประเทศนั้น ๆ

(5) ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการออกแบบ (Design Risks)

การออกแบบเป็นอีกงานในการก่อสร้างที่จะต้องมีความเสี่ยงเกิดขึ้นกับผู้ออกแบบ ทั้งจากการคำนวณต่าง ๆ การออกแบบที่ไม่สมบูรณ์ (Defective Design) ความบกพร่องและความผิดพลาดที่ยอมรับได้ในการออกแบบ (Errors and Omissions in Design) ความไม่ชัดเจนของแบบและรายละเอียดประกอบแบบ (Ambiguous Specifications and Plans) จากการสำรวจชั้น

ดินที่ผิดพลาด หรือไม่แม่นยำ (Inaccurate Geological and Geotechnical Exploration) หรือแม้กระทั่งการสื่อสารระหว่างฝ่ายออกแบบกับฝ่ายก่อสร้างหน้างาน (Interaction of Design with Methods of Construction)

(6) ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง (Job Site - Related Risks)

ในแต่ละโครงการก่อสร้างย่อมมีความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้าง (Job Site - Related Risks) เฉพาะตัวที่แตกต่างกันออกไป อาทิ ในงานก่อสร้างอุโมงค์ การวางแผนงานและตรวจสอบความก้าวหน้าของงาน การทำสัญญาขนย้ายดิน อาจเป็นส่วนสำคัญของงานนี้ ในขณะที่ในงานก่อสร้างอาคาร ผลผลิตภาพของคณงานและการจัดการเครื่องจักร (Labor Productivity and Equipment Breakdown) อาจส่งผลกระทบต่อความล่าช้าของโครงการมากที่สุดเป็นต้น (Arbel และ Seidman, 1984)

จากประเภทของความเสี่ยงในโครงการก่อสร้างทั้ง 6 ที่กล่าวไว้ข้างต้น เราสามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ดังแสดงในรูปที่ 2.2



รูปที่ 2.2 ประเภทของความเสี่ยงในโครงการก่อสร้าง (ที่มา: Mustafa และ Al-Bahar, 1991)

Ghosh และ Jintanapakanont (2004) ได้ทำการศึกษาถึงการบ่งชี้และประเมินปัจจัยเสี่ยงเชิงวิกฤตในกรณีศึกษาโครงการรถไฟใต้ดินของประเทศไทย ด้วยวิธีการวิเคราะห์ตัวประกอบ (Factor Analysis) โดยทำการสำรวจจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการโครงการดังกล่าว อันได้แก่ ผู้จัดการ

โครงการ วิศวกร สถาปนิก รวมถึงเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องของส่วนอื่น ๆ จำนวนทั้งสิ้น 122 ตัวอย่าง ใน การนี้ได้รวบรวมและประเมินจากตัวแปรความเสี่ยง (Risk Variables) ทั้งหมด 59 ตัวแปร และจาก ผลการวิเคราะห์ด้วยวิธีวิเคราะห์ตัวประกอบพบว่า สามารถจำแนกปัจจัยเสี่ยงได้ทั้งหมด 9 กลุ่ม เรียงตามลำดับ ได้แก่ ปัจจัยเสี่ยงทางการเงินและเศรษฐกิจ (Financial and Economic Risk) ปัจจัยเสี่ยงทางด้านเงื่อนไขสัญญาและข้อกำหนด (Contractual and Legal Risk) ปัจจัยเสี่ยงอันเนื่องจากการจ้างช่วง (Subcontractors Related Risk) ปัจจัยเสี่ยงทางการ ปฏิบัติงาน (Operational Risk) ปัจจัยเสี่ยงทางด้านความปลอดภัยและสังคม (Safety and Social Risk) ปัจจัยเสี่ยงทางการออกแบบ (Design Risk) ปัจจัยเสี่ยงจากเหตุสุดวิสัย (Force Majeure Risk) ปัจจัยเสี่ยงทางกายภาพ (Physical Risk) และปัจจัยเสี่ยงจากความล่าช้า (Delay Risk) ตามลำดับ โดยได้นำปัจจัยเสี่ยงทั้ง 9 กลุ่มดังกล่าว ไปสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ เพื่อแนะนำ และสร้างความเข้าใจถึงที่มาของความเสี่ยง รวมถึงวิธีการจัดการกับความเสี่ยงเหล่านั้น

McCallum (2000) ได้ทำการจำแนกประเภทของความเสี่ยงโดยทั่วไปในงานก่อสร้างที่ ส่งผลกระทบต่อค่าใช้จ่ายและระยะเวลาของโครงการไว้ดังนี้

- (1) ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากที่ตั้งและลักษณะเฉพาะของโครงการ (Project Site) อาทิ
 - การเข้าไปถือสิทธิ์ครอบครองที่ดิน (Acquisition of Necessary Easements)
 - การค้นพบโบราณวัตถุภายในพื้นที่ก่อสร้าง (Archaeological Discoveries)
 - กิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องแต่ไม่อยู่ใต้การควบคุมของผู้รับจ้างก่อสร้าง (Related Activities not Under the Control of the General Contractor or Construction Manager)
 - ความล่าช้าในการแก้ไขปัญหาภายในโครงการ (Delays in Presenting, Addressing and Resolving Site Construction Problems)
 - ประสพปัญหาเกี่ยวกับของเสียอันตราย หรือปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อมอื่น ๆ (Encountering Hazardous Wastes, Buried Tanks, or Other Environmental Conditions)
 - ปัญหาในการขออนุญาตต่าง ๆ (Permits and Licenses)
 - ปัญหาด้านความปลอดภัยภายในโครงการ (Site Security)

- ปัญหาจากสภาพใต้พื้นผิวดินของโครงการ (Varying Subsurface Conditions Encountering Difficult Soils, Rock and Groundwater) เป็นต้น

(2) ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการประสานงานของเจ้าของโครงการ ผู้ออกแบบและผู้รับจ้างก่อสร้าง (Owner and Design/ Construction Team Relationships) อาทิ

- ความไม่เพียงพอของค่าชดเชย/ค่าเสียหายจากการจ่ายเงินล่าช้า (Inadequate Compensation/ Late Payment)
- การจัดเตรียมความพร้อมในด้านต่าง ๆ ของฝ่ายเจ้าของโครงการ เช่น การจัดหาวัสดุและเครื่องมือ (Adequacy and Availability of Owner Representation to Facilitate Prompt Decisions)
- การขาดความร่วมมือและการสื่อสารที่ดีระหว่างผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้างก่อสร้าง และผู้ออกแบบ (Lack of Coordination/ Communication Program among Owner, Design and Construction Teams)
- การขาดแคลนผู้ออกแบบที่จะช่วยแก้ปัญหาในระหว่างการก่อสร้าง (Lack of Appropriate Involvement of Design Professional during Construction)
- การเปลี่ยนแปลงแก้ไขแบบระหว่างก่อสร้าง (Post - Bidding Design Changes) เป็นต้น

(3) ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากสัญญาก่อสร้าง และรายการประกอบแบบ (Contract/ Specifications) อาทิ

- การซ้อนทับกันของความคุ้มครองจากการทำประกันภัย (Overlapping Insurance Coverage)
- การคุ้มครองที่ไม่ครอบคลุมของประกันภัย (Lapsed Insurance Coverage)
- ความสมบูรณ์ของแบบก่อสร้าง (Sufficiency of Plans and Specifications)

(4) ความเสี่ยงเนื่องจากปัจจัยอื่น ๆ อาทิ

- ความพอเพียงของแรงงาน (Adequacy of Labor Force)
- การล้มละลาย (Insolvency)

- การผันผวนของราคาสินค้า (Cost Escalation)
- การเปลี่ยนแปลงของข้อกำหนด ข้อกำหนดในงานก่อสร้าง อัตราภาษี (Changes in Legal Requirements/ Codes/ Taxes)
- ความล่าช้าในการจัดซื้อวัสดุ (Delays in Delivery of Critical Equipment and Supplies)
- การขาดแคลนเงินทุนในการก่อสร้าง (Inadequate Project Funding)
- การแทรกแซงทางการเมือง (Political Involvement and Interference)
- การยืดเยื้อของกรณีพิพาท (Protracted Disputes)
- ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third - Party Litigation)

Ghosh และ Jintanapakanont (2004) ได้ทำการอธิบายเพิ่มเติมถึงการจำแนกความเสี่ยงออกโดยใช้แหล่งที่มาของความเสี่ยงต่าง ๆ ในงานก่อสร้างเป็นเกณฑ์ โดยแหล่งที่มาความเสี่ยงประเภทแรกนั้นสามารถควบคุมได้หรืออาจเรียกอีกอย่างได้ว่าแหล่งความเสี่ยงอันเนื่องมาจากปัจจัยภายใน ในขณะที่แหล่งความเสี่ยงประเภทที่สองนั้นไม่อาจควบคุมได้หรืออาจเรียกอีกอย่างได้ว่าแหล่งความเสี่ยงอันเนื่องมาจากปัจจัยภายนอก

(1) แหล่งที่มาของความเสี่ยงที่สามารถควบคุมได้

- ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากเจ้าของโครงการ อาทิ ความเสี่ยงทางการเงิน เป็นต้น
- ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากวิศวกรที่ปรึกษาโครงการ ซึ่งยังสามารถยกตัวอย่างให้เห็นภาพได้ชัดเจนยิ่งขึ้นได้ อาทิ ด้านการออกแบบ ด้านการควบคุมค่าใช้จ่ายในโครงการและด้านการจัดการโครงการของวิศวกรที่ปรึกษา เป็นต้น
- ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากผู้รับจ้างก่อสร้างและผู้รับจ้างช่วง อาทิ ความเสี่ยงในการส่งมอบโครงการล่าช้า เป็นต้น
- ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากผู้จัดหาวัสดุ อาทิ ความเสี่ยงทางด้านความล่าช้าจากการจัดส่ง เป็นต้น

(2) แหล่งที่มาของความเสียหายที่ไม่สามารถควบคุมได้

- ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนทางเศรษฐกิจของโลก อาทิ ความเสี่ยงทางด้านอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา เป็นต้น
- ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ไม่คาดฝัน อาทิ เกิดสงคราม เป็นต้น
- ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากนโยบายและการควบคุมของภาครัฐ อาทิ การประกาศขึ้นค่าแรงขั้นต่ำ เป็นต้น
- ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากข้อจำกัดทางสภาพแวดล้อม อาทิ ชั้นดินไม่มีเสถียรภาพ เป็นต้น

จากการจำแนกความเสี่ยงโดยใช้แหล่งที่มาของความเสียหายต่าง ๆ ในงานก่อสร้างเป็นเกณฑ์ที่กล่าวไว้ข้างต้น สามารถสรุปเป็นตาราง 2.1 ได้ดังนี้

ตารางที่ 2.1 การจำแนกความเสี่ยงโดยใช้แหล่งที่มาของความเสียหาย (ที่มา: Ghosh และ Jintanapakanont, 2004)

แหล่งที่มาของความเสียหายที่สามารถควบคุมได้ (Internal / Controllable Sources)	แหล่งที่มาของความเสียหายที่ไม่สามารถควบคุมได้ (External / Uncontrollable Sources)
ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากเจ้าของโครงการ ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากวิศวกรที่ปรึกษาโครงการ - ด้านการออกแบบ - ด้านการควบคุมค่าใช้จ่ายในโครงการ - ด้านการจัดการโครงการของวิศวกรที่ปรึกษา ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากผู้รับจ้างก่อสร้างและผู้รับจ้างช่วง ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากผู้จัดหาวัสดุ	ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากความผันผวนทางเศรษฐกิจของโลก ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากเหตุการณ์ไม่คาดฝัน ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากนโยบายและการควบคุมของภาครัฐ ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากข้อจำกัดทางสภาพแวดล้อม

จะเห็นได้ว่าความเสี่ยงที่มาจากแหล่งที่สามารถควบคุมได้นั้นสามารถวางแผนรับมือได้โดยอาศัยความรู้ทางวิศวกรรม ทางเศรษฐศาสตร์และการวางแผน รวมทั้งการบริหารบุคลากร เพื่อจัดการทรัพยากร ทั้งด้านเวลา ค่าใช้จ่ายและคุณภาพของงานให้เป็นไปตามที่ต้องการ ในขณะที่ความเสี่ยงที่มาจากแหล่งที่ไม่สามารถควบคุมได้นั้นยากที่จะคาดเดาได้ล่วงหน้าถึงผลลัพธ์ จึงต้องอาศัยองค์ความรู้ด้านการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) เข้ามาประยุกต์ ซึ่งจะกล่าวอย่างละเอียดในบทถัดไป

สำหรับการศึกษาด้านความเสี่ยงในประเทศไทย สุรวัดณ์ พลมณี และ สุวัฒน์ ชิตามระ (2548) ได้ศึกษาปัจจัยเสี่ยงของโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคในประเทศไทยที่มีมูลค่าตั้งแต่ 100 ล้านบาท โดยวิธีการสำรวจข้อมูลจากแบบสอบถามกลุ่มบริษัทรับเหมาก่อสร้างงานสาธารณูปโภค อันได้แก่ อาคาร ถนน สะพาน เขื่อนและระบบชลประทาน เป็นต้น โดยแบ่งปัจจัยที่พิจารณาออกเป็น 2 ด้าน คือ ปัจจัยภายในซึ่งเป็นความเสี่ยงที่สามารถจัดการได้โดยผู้บริหาร เช่น ปัจจัยด้านแรงงาน ด้านการบริหารงานโครงการ และปัจจัยภายนอกเป็นความเสี่ยงที่ควบคุมไม่ได้ เช่น ราคาเชื้อเพลิง ผลการศึกษาพบว่าระดับความเสี่ยง (ระดับความเสี่ยง = โอกาสในการเกิด x ระดับความรุนแรง) จากปัจจัยภายในมีระดับสูงกว่าปัจจัยภายนอกเล็กน้อย โดย 3 อันดับแรกของปัจจัยเสี่ยงภายในที่มีระดับความเสี่ยงสูงสุด คือ

- (1) ผู้ว่าจ้างเปลี่ยนแปลงขอบเขตของงาน มีผลทำให้โครงการล่าช้า และใช้งบประมาณมากกว่าที่กำหนด
- (2) การขาดสภาพคล่องทางการเงินของผู้รับจ้าง ทำให้ไม่มีเงินทุนสำรองที่จะดำเนินการในแต่ละงวดให้แล้วเสร็จ ทำให้ไม่สามารถเบิกค่าใช้จ่ายจากผู้ว่าจ้างได้ ซึ่งเป็นผลให้โครงการล่าช้าและอาจทำให้เกิดการทิ้งงานได้
- (3) เครื่องมือและเครื่องจักรชำรุดจากการใช้งาน เนื่องจากการก่อสร้างขนาดใหญ่เป็นงานที่ต้องอาศัยเครื่องมือและเครื่องจักรอย่างหนัก ทำให้เกิดการเสื่อมสภาพและชำรุดได้ง่าย

สำหรับ 3 อันดับแรกของปัจจัยภายนอกที่มีระดับความเสี่ยงสูงสุด ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงราคาเชื้อเพลิง การเปลี่ยนแปลงราคาวัสดุ อุปสรรคจากภูมิอากาศ สภาพเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงจากการเวนคืนที่ดินจากงานก่อสร้างสาธารณูปโภคของโครงการ

2.4 การบริหารความเสี่ยง (Risk Management)

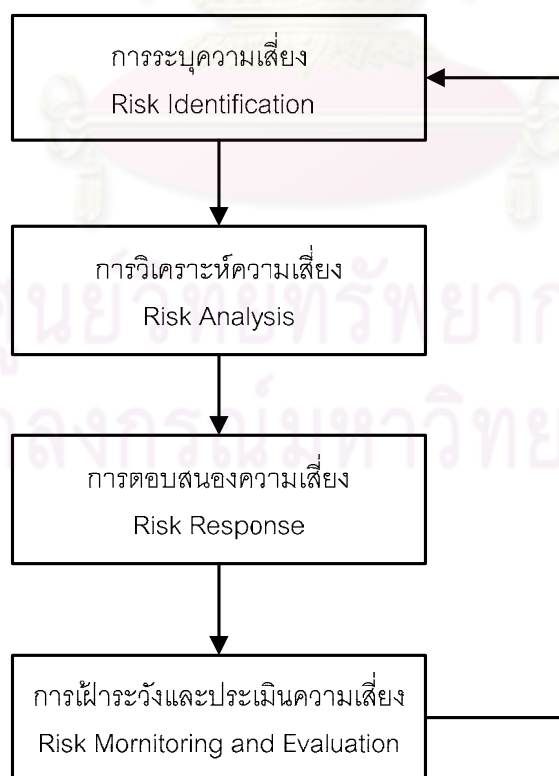
หมายถึง การจัดการกับผลกระทบอันเนื่องมาจากความเสี่ยงต่าง ๆ ในลักษณะที่เราสนใจ อย่างเป็นขั้นตอนและเป็นระบบ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดโอกาสที่จะเกิดความเสียหายและลดปริมาณความเสียหายที่อาจจะเกิดขึ้นให้อยู่ในระดับที่ผู้ตัดสินใจยอมรับได้ รวมไปถึงเพื่อควบคุมผลกระทบอันเนื่องมาจากความเสี่ยงในกรณีที่มีความเสี่ยงดังกล่าวได้เกิดขึ้นอีกด้วย

วีระศักดิ์ ลิขิตเรืองศิลป์ (2550) ได้อธิบายว่า การบริหารความเสี่ยง เป็นเครื่องมือที่ถูกนำมาใช้กันอย่างแพร่หลายในทุกวงการ โดยเฉพาะวงการธุรกิจ โดยการนำแนวความคิด เทคนิค

และกระบวนการทางวิทยาศาสตร์เข้ามาประยุกต์ ทำให้เกิดประโยชน์ในการบริหารความเสี่ยงในทุกลำดับชั้นของงาน (Hierarchy of Work) ตั้งแต่ระดับองค์กร (Organization) ระดับโครงการ (Project) หรือระดับกิจกรรม (Activity) เช่นเดียวกัน การบริหารความเสี่ยงในงานก่อสร้างก็สามารถนำไปประยุกต์ใช้ได้กับทุกลำดับชั้นตอนใด ๆ ในงานก่อสร้าง

ได้มีผู้เชี่ยวชาญหลายท่านได้พยายามอธิบายถึงขั้นตอนหรือกระบวนการจัดการความเสี่ยง อาทิ **Eskesen et al.(2004)** ได้เสนอว่า การจัดการความเสี่ยงประกอบด้วยขั้นตอนสำคัญ คือ การบ่งชี้ความเสี่ยง (Risk Identification) การประมาณความเสี่ยง (Risk Estimation) การประเมินค่าความเสี่ยง (Risk Evaluation) และการตอบโต้ความเสี่ยง (Risk Response) นอกจากนี้ยังรวมถึงการเฝ้าระวัง และติดตามผล (Monitoring) ของเหตุการณ์หรือการกระทำ ที่อาจนำมาซึ่งการสูญเสียทางการเงิน (Holmes, 2002)

วีระศักดิ์ ลิขิตเรืองศิลป์ (2550) ได้จำแนกกระบวนการจัดการความเสี่ยงออกเป็น 4 ขั้นตอนหลัก คือ (1) การระบุความเสี่ยง (Risk Identification), (2) การวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis), (3) การตอบสนองความเสี่ยง (Risk Response) และ (4) การเฝ้าสังเกตและประเมินความเสี่ยง (Risk Monitoring and Evaluation) ดังแสดงในรูปที่ 2.3



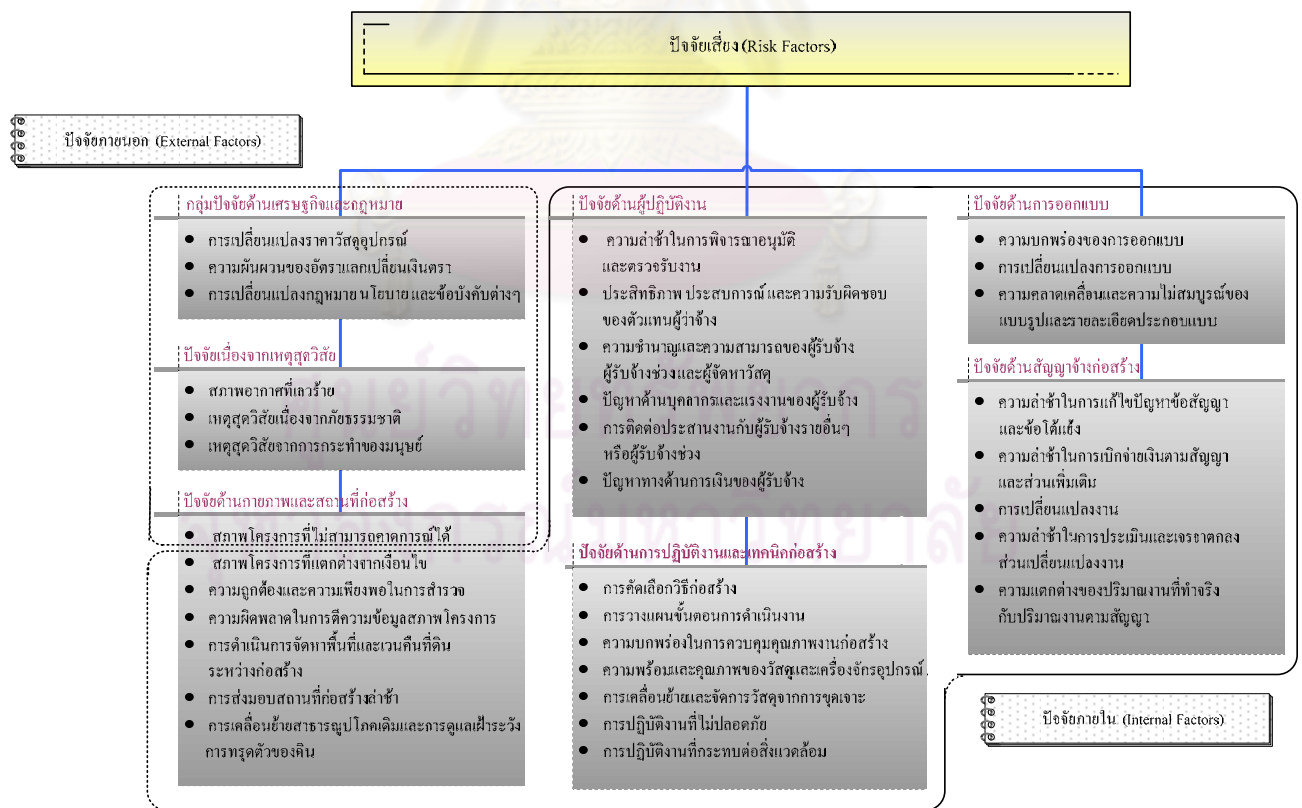
รูปที่ 2.3 กระบวนการจัดการความเสี่ยง

ดังนั้น จากการศึกษากระบวนการจัดการความเสี่ยงในข้างต้น อาจสรุปกระบวนการที่ใช้การตอบสนองความเสี่ยงสำคัญโดยแบ่งได้เป็น 4 กระบวนการหลักคือ

(1) การระบุความเสี่ยง (Risk Identification)

ในการระบุความเสี่ยงนั้นจะพิจารณาองค์ประกอบที่สำคัญของความเสี่ยงที่เกิดในโครงการ อันได้แก่

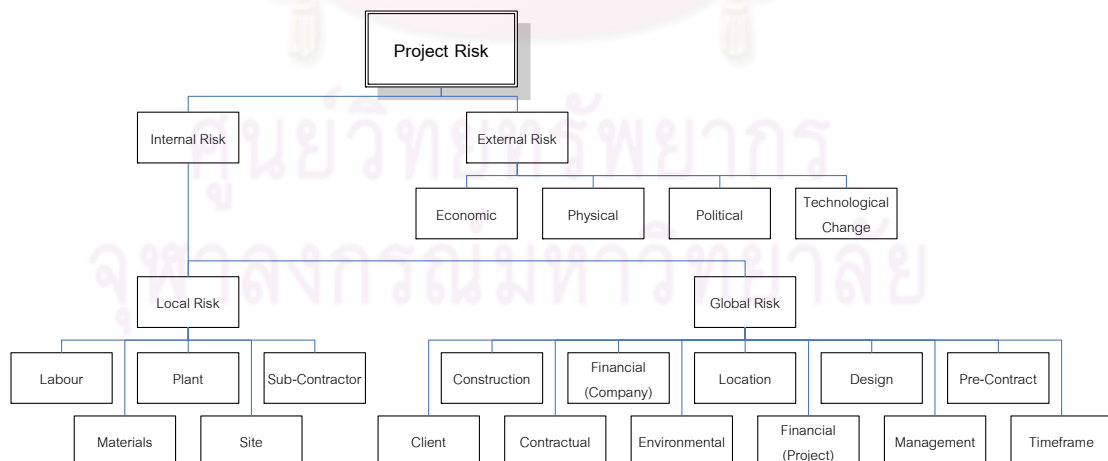
- ปัจจัยเสี่ยง (Risk Factor) หมายถึง สาเหตุต่าง ๆ ที่ก่อให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยง (Risk Events) ขึ้นในโครงการก่อสร้าง ดังตัวอย่างที่สุदारัตน์ ชูกรม (2549) ได้ทำการศึกษาถึงปัจจัยเสี่ยงในการก่อสร้างอุโมงค์ โดยได้จำแนกปัจจัยเสี่ยงออกเป็น 2 แหล่งที่มา คือ ปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน ดังแสดงในรูปที่ 2.4
- เหตุการณ์เสี่ยง (Risk Event) หมายถึง สถานการณ์ที่ไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตและส่งผลกระทบต่อแผนหรือเป้าหมายของโครงการทำให้



รูปที่ 2.4 ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างอุโมงค์ (สุदारัตน์ ชูกรม, 2549)

แตกต่างไปจากที่คาดการณ์ไว้ โดยแต่ละปัจจัยเสี่ยงอาจก่อให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยงได้มากกว่า 1 เหตุการณ์เสี่ยง ในขณะเดียวกัน เหตุการณ์เสี่ยงหนึ่ง ๆ นั้น อาจมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยเสี่ยงก็ได้ และเมื่อเหตุการณ์เสี่ยงเกิดขึ้นจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงการในด้านระยะเวลาหรือด้านค่าใช้จ่าย โดยผลกระทบด้านเวลา คือ การก่อสร้างไม่เป็นไปตามที่กำหนดเนื่องจากงานแล้วเสร็จล่าช้า และผลกระทบด้านค่าใช้จ่าย คือ เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้นจากงบประมาณที่ตั้งไว้ (สุदारัตน์ ชูถม, 2549)

Tah และ Carr (2000) ได้จำแนกความเสี่ยงโดยใช้วิธี Hierarchical Risk Breakdown Structure (HRBS) จำแนกหมวดหมู่ของความเสี่ยงออกเป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากปัจจัยภายใน (Internal Risk) และความเสี่ยงอันเนื่องมาจากปัจจัยภายนอก (External Risk) ซึ่งความเสี่ยงจากปัจจัยภายนอกได้แก่ ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจ การเมือง ความเสี่ยงทางด้านกายภาพ และความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพชั้นดิน ส่วนความเสี่ยงอันเนื่องมาจากปัจจัยภายนอกนั้นได้มีการจำแนกความเสี่ยงนั้นออกเป็น ความเสี่ยงที่เกิดเฉพาะโครงการ อาทิ ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากคนงาน วัสดุก่อสร้างของโครงการนั้น ๆ และ ความเสี่ยงที่เกิดในทุกโครงการ อาทิ ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการบริหารจัดการความเสี่ยงอันเนื่องมาจากการออกแบบ ความเสี่ยงอันเนื่องมาจากสัญญาก่อสร้าง เป็นต้น ดังแสดงในแผนภาพได้ดังนี้



รูปที่ 2.5 ความเสี่ยงในโครงการก่อสร้างที่จำแนกโดยวิธี Hierarchical Risk Breakdown Structure (HRBS) (ที่มา: Tah และ Carr, 2000)

จากแผนภาพข้างต้นที่ได้จากการจำแนกความเสี่ยงโดยใช้วิธี Hierarchical Risk Breakdown Structure (HRBS) Tah และ Carr (2000) ได้ศึกษาต่อไปโดยการกำหนด HRBS Code ของความเสี่ยงที่ได้จำแนกไว้ เพื่อที่จะสามารถระบุปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดความเสี่ยงนั้น ๆ ได้ ดังตารางที่ 2.2

ตารางที่ 2.2 การกำหนด HRBS Code และระบุปัจจัยเสี่ยงแต่ละประเภท (ที่มา: Tah และ Carr, 2000)

HRBS code	Type	Scope	Risk centre	Risk	Risk factor
R.1.1.01.03.01	Internal	Local	Labour	Productivity	Fatigue
R.1.1.01.03.02	Internal	Local	Labour	Productivity	Safety
R.1.1.02.01.00	Internal	Local	Plant	Suitability	Suitability
R.1.1.02.01.01	Internal	Local	Plant	Suitability	Breakdown
R.1.1.03.01.00	Internal	Local	Material	Suitability	Suitability
R.1.1.03.02.00	Internal	Local	Material	Availability	Availability
R.1.1.04.01.01	Internal	Local	Sub-contractor	Quality	Quality
R.1.1.04.02.01	Internal	Local	Sub-contractor	Availability	Availability
R.1.1.05.01.00	Internal	Local	Site	Weather	Weather
R.1.1.05.01.01	Internal	Local	Site	Weather	Temperature
R.1.1.05.02.00	Internal	Local	Site	Ground Conditions	Ground Conditions
R.1.1.05.02.01	Internal	Local	Site	Ground Conditions	Site Investigation
R.1.1.05.03.00	Internal	Local	Site	Access	Access
R.1.1.05.03.01	Internal	Local	Site	Access	External Access
R.1.1.05.04.00	Internal	Local	Site	ExistingServices	Existing Services
R.1.1.05.04.01	Internal	Local	Site	ExistingServices	Below Ground
R.1.2.01.00.00	Internal	Global	Construction	Construction	Construction
R.1.2.01.01.01	Internal	Global	Construction	Complexity	Complexity Of Work
R.1.2.01.02.01	Internal	Global	Construction	Methods	Construction Methods
R.2.0.00.00.00	External	External	External	External	External
R.2.0.01.00.00	External	External	Economic	Economic	Economic
R.2.0.01.01.00	External	External	Economic	Inflation	Inflation

(2) การวิเคราะห์ความเสี่ยง (Risk Analysis)

ในขั้นตอนต่อมา หลังจากที่สามารถระบุปัจจัยเสี่ยงและเหตุการณ์เสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นได้แล้ว เราสามารถประเมินผลกระทบที่จะเกิดขึ้นและโอกาสในการเกิดผลกระทบนั้น เพื่อใช้ตัดสินใจว่าจะเลือกทางเลือกใดที่สามารถจัดการกับความเสี่ยงได้เหมาะสมที่สุด

Flanagan และ Norman (1993) ได้อธิบายเพิ่มเติมถึงแนวทางในการวิเคราะห์ความเสี่ยง ซึ่งแบ่งออกได้ 2 แนวทาง คือ

- การวิเคราะห์ความเสี่ยงเชิงคุณภาพ (Qualitative Risk Analysis) เป็นการวิเคราะห์ความเสี่ยงโดยใช้ผลจากกระบวนการระบุความเสี่ยงในขั้นที่ผ่านมา เพื่อใช้ประเมินว่า ความเสี่ยงที่สนใจอยู่นั้นอยู่ในระดับใด เช่น ระดับสูง ระดับกลาง หรือระดับต่ำ เป็นต้น

- การวิเคราะห์ความเสี่ยงเชิงปริมาณ (Quantitative Risk Analysis) วิธีนี้จะให้ผลลัพธ์ในเชิงตัวเลขที่สามารถนำไปอ้างอิงและวิเคราะห์ความอ่อนไหวได้ดีกว่าวิธีแรก โดยการวิเคราะห์ความเสี่ยงเชิงปริมาณนี้อาศัยเทคนิคต่าง ๆ ในการวิเคราะห์ เช่น การวิเคราะห์การตัดสินใจแบบต้นไม้ (Decision Tree Analysis) แบบจำลอง Monte Carlo Simulation เป็นต้น

(3) การตอบสนองความเสี่ยง (Risk Response)

ระดับความเสี่ยงที่ประเมินได้นั้นจะเป็นข้อมูลที่นำมาพิจารณาเพื่อเลือกแนวทางการตอบสนองความเสี่ยงให้เหมาะสมกับความเสี่ยงนั้น ๆ โดยทั่วไปเราสามารถสรุปแนวทางได้เป็น 4 แนวทาง (วีระศักดิ์ ลิขิตเรืองศิลป์, 2550) คือ

- 1) การแบกรับความเสี่ยงไว้เอง (Risk Retention) หมายถึง การยอมรับผลของความเสี่ยงเอาไว้เองโดยไม่ดำเนินการรับมือใด ๆ ทั้งสิ้น อย่างไรก็ตามความเสี่ยงที่จะเลือกตอบสนองโดยวิธีนี้จะต้องเป็นความเสี่ยงที่อยู่ในระดับที่ผู้ตัดสินใจสามารถยอมรับได้
- 2) การลดความเสี่ยง (Risk Reduction) ถือเป็นขั้นตอนถัดจากวิธีการแบกรับความเสี่ยงไว้เอง โดยการหาวิธีดำเนินการต่าง ๆ บรรเทาให้ความเสี่ยงให้มีโอกาสเกิดลดน้อยลง
- 3) การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance) หมายถึง การไม่เข้าไปเกี่ยวข้องกับปัจจัยเสี่ยงโดยสิ้นเชิง โดยหลีกเลี่ยงกิจกรรมหรือสาเหตุที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงนั้น เช่น หากผู้รับจ้างก่อสร้างเห็นว่าโครงการที่กำลังเปิดประมูลมีความเสี่ยงสูงเกินไป อาจเลือกที่จะไม่เข้าร่วมการประมูลนั้น เป็นต้น
- 4) การถ่ายโอนความเสี่ยง (Risk Transfer) หมายถึง การโอนความเสี่ยงไปยังบุคคลอื่นที่พร้อมจะรับความเสี่ยงภัยนั้นแทน เพื่อให้บุคคลนั้นมารับผิดชอบผลของความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น เช่น การทำประกันภัยสำหรับโครงการก่อสร้าง บริษัทประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้าง หากเกิดความเสียหายที่กรรมกรรมประกันภัยคุ้มครอง การโอนความรับผิดชอบไปให้ผู้รับจ้างช่วง เป็นต้น

(4) การเฝ้าสังเกตและประเมินความเสี่ยง (Risk Monitoring and Evaluation)

ภายหลังจากการลงมือปฏิบัติตามขั้นตอนของการตอบสนองความเสี่ยงที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว ยังต้องคอยตรวจสอบและทำการประเมินความเสี่ยงอย่างสม่ำเสมอ เพื่อจะได้ทราบว่าแนวทางการตอบสนองความเสี่ยงที่ได้เลือกนำมาปฏิบัตินั้นมีความเหมาะสมหรือไม่ และลดความเสี่ยงที่เกิดได้มากน้อยเพียงใด หรือมีความเสี่ยงใหม่ ๆ เกิดขึ้นมาหรือไม่ แนวทางการบริหารความเสี่ยงใดมีประสิทธิภาพดี ให้คงดำเนินการต่อไป หากแนวทางที่ได้เลือกมานั้นยังมีข้อผิดพลาดจะได้วางแผนเพื่อปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้นต่อไป

2.5 ความเสี่ยงในงานก่อสร้าง

โดยธรรมชาติแล้ว งานก่อสร้างไม่ว่าจะมีขนาดใดก็ตาม ย่อมมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ หรืออันตรายต่าง ๆ ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ แฝงอยู่ในทุก ๆ ขั้นตอนของโครงการ เริ่มตั้งแต่การวางแผนโครงการก่อนการก่อสร้าง ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือแม้แต่หลังการก่อสร้างสิ้นสุดลง (ในขั้นตอนการใช้งานและบำรุงรักษา) เนื่องจากในโครงการก่อสร้างหนึ่ง ๆ นั้น จะต้องประกอบขึ้นจากกิจกรรม (Activities) ต่าง ๆ จำนวนมาก อีกทั้งกิจกรรมดังกล่าวต่างมีความสัมพันธ์และมีความเกี่ยวข้องกันอย่างสลับซับซ้อน นอกจากนี้ยิ่งหากโครงการก่อสร้างมีระยะเวลาโครงการที่ยาวนาน ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในการก่อสร้างย่อมมีมากตามไปด้วย ดังนั้น เพื่อให้โครงการก่อสร้างประสบความสำเร็จ นอกจากผู้บริหารโครงการจำเป็นต้องควบคุมกิจกรรมก่อสร้างให้ดำเนินไปตามแผนงานที่วางไว้แล้ว ยังจำเป็นต้องมีความสามารถในการบริหารจัดการปัจจัยภายนอกอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็น การประสานงานกับกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องกับโครงการโดยตรง ได้แก่ เจ้าของโครงการ วิศวกรและสถาปนิกผู้ออกแบบ ผู้รับจ้างก่อสร้างและผู้รับจ้างช่วง และกลุ่มบุคคลภายนอก อาทิเช่น หน่วยงานของภาครัฐ ผู้อาศัยบริเวณโดยรอบของโครงการ

ปัจจัยต่าง ๆ ที่กล่าวมานี้จะนำไปสู่ความไม่แน่นอน ในการดำเนินงานก่อสร้าง ซึ่งมักจะเรียกว่า “ความเสี่ยงในงานก่อสร้าง (Construction Risks)”

2.6 ความรู้เบื้องต้นในด้านการประกันภัย

2.6.1 นิยามของการทำประกันภัย

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 861 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือชดใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ ในกรณีวินาศ

ภัยเกิดมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคต ดังระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัย”

คณะกรรมการคั่นคว่ำและวิชาการ สมาคมประกันวินาศภัย ให้ความหมายไว้ว่า การประกันภัยคือการที่บุคคลฝ่ายหนึ่งทำหน้าที่เป็นหลักประกันแก่บุคคลอีกฝ่ายหนึ่ง โดยสัญญาว่าเขาจะไม่ต้องรับความเดือดร้อนจากภัยที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสีย หรือเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของเขา โดยฝ่ายผู้ให้หลักประกันจะจ่ายเงินชดเชยให้ตามจำนวนและเงื่อนไขที่ตกลงกันไว้ หรืออาจทำให้ทรัพย์สินที่เขาประกันภัยไว้นั้นกลับสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงของเดิม โดยผู้ให้หลักประกันจะได้รับเงินตอบแทนจากอีกฝ่ายหนึ่งตามจำนวนที่ตกลงกันไว้

2.6.2 คำศัพท์เกี่ยวกับการประกันภัย

การประกันภัยนั้นมีการใช้คำศัพท์เฉพาะกันอย่างแพร่หลายในธุรกิจประกันภัย ซึ่งจำเป็นต้องทราบมีอยู่หลายคำด้วยกัน ได้แก่ (สากล ธนศาสตร์วิบูล, 2540)

- ผู้รับประกันภัยหรือบริษัทประกันภัย (Insurer, Underwriter, Insurance Company, Assurance Company) หมายถึง บริษัทจำกัด ซึ่งเป็นนิติบุคคลที่ได้จดทะเบียนเป็นบริษัทจำกัดกับกรมทะเบียนการค้าของหุ้นส่วนบริษัทและได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยจากกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ โดยบริษัทประกันภัยจะเป็นคู่สัญญาฝ่ายซึ่งมีหน้าที่ในการพิจารณารับประกันภัย รับเบี้ยประกันภัย ตลอดจนชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย เมื่อความสูญเสียเกิดขึ้นจากภัยที่ตกลงกันไว้ในสัญญาประกันภัย โดยสัญญาประกันภัย หรือกรมธรรม์ประกันภัย จะต้องได้รับความเห็นชอบจากกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์เสียก่อน บริษัทประกันภัยจึงจะมอบให้แก่ผู้ทำประกันได้
- ผู้เอาประกันภัย, ผู้ทำประกันภัย, ผู้ซื้อประกันภัย, ผู้ซื้อความคุ้มครอง (Insured or Assured) หมายถึง บุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลที่ต้องมีส่วนได้เสียในสิ่งที่เอาประกันภัยไว้ ซึ่งคู่สัญญากับบริษัทประกันภัย ที่มีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญของสิ่งที่เอาประกันเพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาของบริษัทประกันภัย ตลอดจนมีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันภัยตามจำนวนและระยะเวลาที่ตกลงกันไว้ เมื่อภัยที่ตกลงคุ้มครองได้เกิดขึ้นก่อให้เกิดความสูญเสียแก่สิ่งที่เอา

ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยหรือจำนวนทุนเอาประกันภัย

- ผู้รับประโยชน์ (Beneficiary) หมายถึง บุคคลธรรมดา หรือนิติบุคคลที่ต้องมีส่วนได้เสียกับผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นบุคคลภายนอกสัญญาประกันภัยที่มีสิทธิรับจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน ตามข้อตกลงในสัญญาประกันภัยจากบริษัทประกันภัย ซึ่งผู้รับประโยชน์อาจเป็นบุคคลเดียวกันกับผู้เอาประกันภัยก็ได้
- กรมธรรม์ประกันภัยหรือสัญญาประกันภัย (Insurance Policy) สัญญาประกันภัยเป็นนิติกรรมอย่างหนึ่ง นิติกรรมนั้น หมายถึงการกระทำใด ๆ โดยชอบด้วยกฎหมายและใจสมัคร มุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคล สัญญาเกิดจากการแสดงเจตนาต้องตรงกันของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป คือต้องมีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนา นำคำเสนอไปยังคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเมื่อมีการตอบรับสัญญาก็เกิดขึ้นเนื่องจากการแสดงคำเสนอกับคำสนองตรงกัน สัญญาประกันภัยก็เช่นเดียวกัน คือเกิดจากผู้เอาประกันภัยเสนอขอทำสัญญาประกันภัยไปยังผู้รับประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยพิจารณาคำเสนอแล้วตอบรับคำขอเอาประกันด้วยคำสนอง สัญญาประกันภัยก็เกิดขึ้นตามกฎหมายโดยไม่ต้องอาศัยหลักฐานใด ๆ ทั้งสิ้น จึงอาจกล่าวได้ว่าสัญญาประกันภัยมีลักษณะเป็นสัญญาไม่มีแบบที่เกิดขึ้นสมบูรณ์ด้วยวาจา
- เบี้ยประกันภัย (Premium) หมายถึง จำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระให้แก่บริษัทประกันภัยตามข้อตกลงในกรมธรรม์ประกันภัย โดยอาจจ่ายเป็นก้อนครั้งเดียว หรือชำระผ่อนส่งเป็นรายงวดก็ได้ เช่น รายปี รายครึ่งปี รายไตรมาส หรือรายเดือน
- การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Claims) หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ได้เรียกร้องให้บริษัทประกันชดใช้ค่าเสียหายให้ตามเงื่อนไขข้อตกลงในสัญญาประกันภัย ภายหลังจากความสูญเสียได้เกิดขึ้นหลังจากภัยที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ จำนวนเงินที่บริษัทประกันจ่ายชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ เรียกว่า ค่าสินไหมทดแทน (Claim Amount)
- เงินเอาประกันภัยหรือทุนประกัน (Sum Insured) หมายถึง จำนวนเงินที่ถูกระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบสูงสุด โดยการจ่ายค่า

สินไหมทดแทนไม่เกินจำนวนนี้ ภายหลังจากเกิดความเสียหายจากภัยที่ตกลง
คุ้มครองในสัญญาประกันภัย

- ความรับผิดในค่าเสียหายส่วนแรก (Excess or Deductible) หมายถึง จำนวนเงินของความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบด้วยตนเองทุกครั้งที่เกิดภัยขึ้น ซึ่งมีวัตถุประสงค์ต้องการให้ผู้เอาประกันภัยมีความระมัดระวังมากขึ้น เช่น สัญญาประกันภัยรถยนต์กำหนดความรับผิดในค่าเสียหายส่วนแรกไว้ 1,000 บาท ถ้าเกิดความเสียหายเป็นเงิน 1,500 บาท บริษัทประกันภัยรถยนต์จะชดใช้ให้เพียงส่วนที่เกินจาก 1,000 บาท คือจ่ายเพียง 500 บาท ผู้เอาประกันภัยต้องรับภาระเอง 1,000 บาท เป็นต้น (อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ, สุชาดา สถาวรวงศ์ และยุวดี ไชยศิริ, 2537) ค่าเสียหายส่วนแรกนี้จะมีส่วนสำคัญในการทำให้จำนวนเงินเบี้ยประกันภัยลดลง
- นายหน้าประกันภัย (Insurance Broker) หมายถึงผู้ชี้ช่องหรือจัดการให้บุคคลมาทำสัญญาประกันภัยโดยหวังบำเหน็จเนื่องจากการนั้น โดยให้สอบผ่านรับอนุญาตให้ประกอบอาชีพเป็นนายหน้าประกันภัยจากกรมการประกันภัยกระทรวงพาณิชย์ นายหน้าประกันภัยมักจะได้ไม่ได้รับพนักงานรับเงินเดือนประจำจากบริษัทประกัน แต่สามารถรับลูกค้าที่ต้องการทำประกันภัยได้ทุกประเภทคอยอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้เอาประกันภัย เมื่อนายหน้าประกันภัยหาผู้เอาประกันภัยได้แล้วจะส่งให้แก่บริษัทใดก็ตามที่ผู้เอาประกันภัยประสงค์ (อัจฉรา ชีวะตระกูลกิจ, สุชาดา สถาวรวงศ์ และยุวดี ไชยศิริ, 2537)
- ใบคำขอเอาประกันภัย (Application Form) หมายถึง เอกสารสำคัญที่สร้างขึ้นเพื่อแสดงความประสงค์ว่าจะเอาประกันภัยอย่างใดอย่างหนึ่งไว้กับผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องเปิดเผยความจริง (Disclosure) โดยไม่ต้องรอให้ผู้รับประกันภัยสอบถามและหากมีข้อสอบถามใด ๆ ผู้เอาประกันภัยจะต้องตอบตามความจริงทั้งหมด (Representation) มิฉะนั้นสัญญาประกันภัยอาจตกเป็นโมฆะ ซึ่งผู้รับประกันภัยสามารถบอกเลิกได้

2.6.3 การประกันวินาศภัย (Non - life Insurance)

การประกันวินาศภัย คือ การที่ผู้รับประกันภัยทำสัญญายินยอมที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือชดใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีที่เกิดความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัย โดยที่ผู้เอาประกันภัยตกลงจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย สำหรับในประเทศไทยสามารถแบ่งการประกันวินาศภัยออกได้ 4 ประเภท คือ (หาญ อร่ามวิทย์ และธโนดม โลกกาพัฒนา, 2527)

(1) การประกันอัคคีภัยหรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า การประกันไฟ เป็นการประกันประเภทหนึ่ง ที่มีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นตัวทรัพย์สินโดยตรง ไม่ว่าจะทรัพย์สินนั้นจะเป็นสังหาริมทรัพย์หรืออสังหาริมทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้าง ก็สามารถที่จะเอาประกันอัคคีภัยได้

(2) การประกันภัยรถยนต์ คือ การประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ได้แก่ ความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่รถยนต์ ความเสียหายที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดแก่ร่างกายและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น โดยแบ่งประเภทของความคุ้มครองดังต่อไปนี้

- ประเภทคุ้มครองรวม (Comprehensive Cover) เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองทั้งความเสียหายและความสูญหายต่อรถยนต์ รวมทั้งอุปกรณ์ติดประจำรถ และให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกด้วย
- ประเภทคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Liability to Third Party) เป็นประกันที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

(3) การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง คือ การประกันความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล และยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งสินค้าทางอากาศและทางบก ซึ่งต่อเนื่องกับการขนส่งทางทะเลด้วย

(4) การประกันภัยเบ็ดเตล็ด การประกันภัยเบ็ดเตล็ดเป็นประเภทหนึ่งของการประกันวินาศภัย การประกันภัยเบ็ดเตล็ดที่มีอยู่ในประเทศไทยมีอยู่หลายชนิด ประกอบกับการมีหลักเกณฑ์และเงื่อนไขซับซ้อน จึงควรที่จะได้ศึกษาถึงรายละเอียดอันเป็นสาระสำคัญของการประกันภัยประเภทนี้ให้เข้าใจดังนี้ การประกันภัยเบ็ดเตล็ด คือ การประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุ หรือเกิดจากเหตุที่มีได้คาดหมายไว้ ซึ่งอยู่นอกเหนือความคุ้มครองจากการประกันอัคคีภัย การประกันภัยทางทะเลและการขนส่ง การประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยเบ็ดเตล็ดที่มีขายอยู่ในตลาดประกันภัยในประเทศไทยมีมากกว่า 41 ประเภท ซึ่งจะได้ยกตัวอย่าง

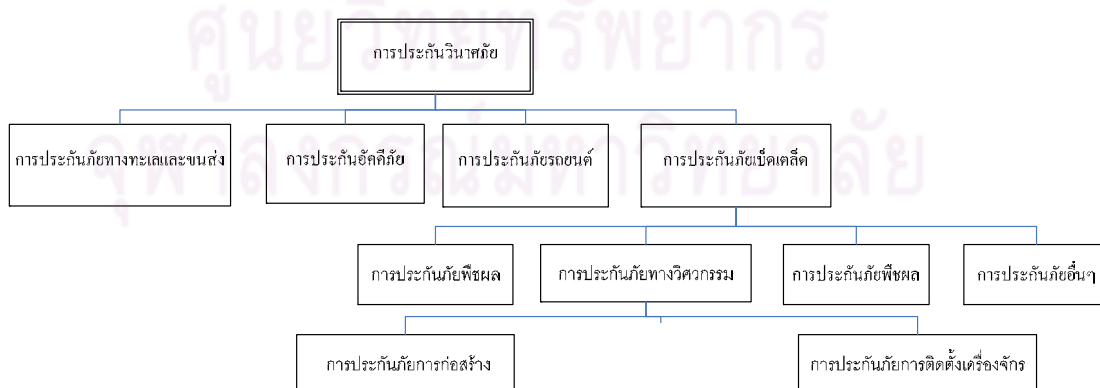
การประกันภัยดังกล่าวบางประเภท ๆ ดังนี้ (อาทร ตัดติรานนท์, ประสิทธิ์ วานิชิตม และชาญไปวานนท์, 2537)

- 4.1) การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance)
- 4.2) การประกันภัยอุบัติเหตุการเดินทาง (Travel Accident Insurance)
- 4.3) การประกันภัยอุบัติเหตุและสุขภาพหมู่ (Group Accident & Health Insurance)
- 4.4) การประกันภัยสำหรับเงิน (Money Insurance)
- 4.5) การประกันภัยโจรกรรม (Burglary Insurance)
- 4.6) การประกันภัยกระจก (Plate Glass Insurance)
- 4.7) การประกันภัยแผ่นป้ายโฆษณาเนออน (Neon Sign Insurance)
- 4.8) การประกันภัยผู้เล่นกอล์ฟ (Golfer's Indemnity Insurance)
- 4.9) การประกันภัยสัมภาระในการเดินทาง (Baggage Insurance)
- 4.10) การประกันภัยเครื่องบินและอุบัติเหตุการบิน (Aviation Insurance)
- 4.11) การประกันภัยก่อสร้าง (Contractor's All Risks Insurance) คุ้มครองความเสียหายต่องานก่อสร้างทุกชนิดเนื่องจากภัยธรรมชาติ ไฟไหม้ ระเบิด ประมาท การสูญเสียบางวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง และภัยจากอุบัติเหตุอื่น ๆ ในระหว่างการก่อสร้าง หรืออาจรวมถึงระยะเวลาบำรุงรักษา และขยายรวมถึงความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกเนื่องจากปฏิบัติงานก่อสร้างดังกล่าว ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดในหัวข้อถัดไป
- 4.12) การประกันภัยการติดตั้งเครื่องจักร (Erection All Risks Insurance) คุ้มครองความเสียหายต่อเครื่องจักรที่กำลังติดตั้ง หรือกำลังทดสอบเดินเครื่องจากภัยธรรมชาติ ไฟไหม้ ระเบิด ประมาท และภัยจากอุบัติเหตุอื่น ๆ ความคุ้มครองยังขยายรวมถึงความรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกจากการติดตั้งเครื่องจักร
- 4.13) การประกันภัยเครื่องจักรบุบสลาย (Machinery Breakdown Insurance) คุ้มครองความเสียหายของเครื่องจักร เนื่องจากอุบัติเหตุในระหว่างทำงานโดยฉับพลันที่ไม่อาจคาดการณ์ไว้ล่วงหน้า เช่น ความเสียหายเนื่องจากความสะเพร่าของผู้ใช้ ไฟฟ้าลัดวงจร เป็นต้น
- 4.14) การประกันภัยหม้อน้ำ (Boiler Insurance)

- 4.15) การประกันภัยเครื่องคอมพิวเตอร์ (Computer All Risks Insurance)
- 4.16) การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Liability Insurance)
- 4.17) การประกันภัยเงินชดเชยแรงงาน (Workmen's Compensation)
- 4.18) การประกันภัยความรับผิดชอบต่อนายจ้าง (Employer's Liability Insurance)
- 4.19) การประกันภัยความซื่อสัตย์ (Fidelity Guarantee Insurance)
- 4.20) การประกันภัยการเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risk Insurance)
- 4.21) การประกันภัยพืชผล (Crop Insurance)
- 4.22) การประกันภัยปศุสัตว์ (Livestock Insurance)
- 4.23) การประกันภัยร้านค้า (Shop Multicover Insurance)
- 4.24) การประกันภัยอื่น ๆ (Other Insurance) นอกจากการเสี่ยงภัยชนิดต่าง ๆ ที่กล่าวแล้วข้างต้น บริษัทประกันภัยยังอาจจัดหาหรือจัดทำประกันภัยชนิดอื่น ๆ เพื่อให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ และสนองความต้องการของประชาชนตลอดเวลา

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (2551) ได้ทำการจัดหมวดหมู่ของการประกันภัยเบ็ดเตล็ด โดยให้มีการรวม การประกันภัยก่อสร้าง (หัวข้อ 4.11) และการประกันภัยการติดตั้งเครื่องจักร (หัวข้อ 4.12) เรียกว่าการประกันภัยทางด้านวิศวกรรม

จากการจำแนกประเภทของการทำประกันภัยข้างต้น สามารถสรุปเป็นแผนภาพเพื่อให้ง่ายต่อการเข้าใจดังแสดงในรูปที่ 2.6 ดังนี้



รูปที่ 2.6 การจำแนกประเภทของการประกันวินาศภัย

2.6.4 การประกันภัยทางด้านวิศวกรรม

สำหรับในประเทศไทย ประเภทการประกันภัยที่สามารถซื้อได้มีอยู่ค่อนข้างน้อย ทำให้ในการจำแนกหมวดหมู่จึงได้รวบรวมการประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับงานด้านวิศวกรรมทั้งหมดไว้ด้วยกันในหัวข้อการประกันภัยทางด้านวิศวกรรม ซึ่งจัดเป็นส่วนหนึ่งของการประกันภัยเบ็ดเตล็ด โดยไม่นับรวมถึงประเภทของประกันภัยที่อาจมีความเกี่ยวข้องกับงานทางด้านวิศวกรรม เช่น การประกันภัยเครื่องจักรในงานก่อสร้าง ซึ่งถูกจัดให้อยู่ในการประกันภัยเบ็ดเตล็ด (ในส่วนการประกันภัยอื่น ๆ) แตกต่างกับในต่างประเทศที่มีประเภทการประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการทำงานด้านวิศวกรรมมากมาย ซึ่งอาจเพราะในต่างประเทศมีการฟ้องร้องกันมากกว่าในประเทศไทย ทำให้ไม่ได้มีการแบ่งแยกประเภทของประกันภัยออกเป็นด้านวิศวกรรมอย่างชัดเจน

การประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับงานทางด้านวิศวกรรมมีจุดเริ่มต้นจากการที่การพัฒนาของอุตสาหกรรมก่อสร้างได้พัฒนาและมีการขยายตัวขึ้นเป็นจำนวนมาก และในขณะเดียวกันนั่นเอง เมื่อโครงการก่อสร้างมีขนาดใหญ่ขึ้น มูลค่าโครงการสูงขึ้น มีความซับซ้อนมากขึ้นย่อมส่งผลให้ความเสี่ยงในงานก่อสร้างเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ความปลอดภัยในการก่อสร้าง จึงเป็นเหตุให้ในประเทศไทย มีการจัดทำประกันภัยสำหรับการก่อสร้างโดยแบ่งตามการริเริ่มของการประกันภัยได้สี่ประเภท ดังนี้ (สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ณ สงขลา และพึงใจ พึ่งพาณิช, 2539)

(1) Contractors All Risks Insurance (CAR) คือการประกันภัยทุกชนิดของผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งจะกล่าวรายละเอียดในบทต่อไป การทำประกันแบบนี้ถือว่าเป็นจุดเริ่มต้นของการทำประกันภัยในโลก กรมธรรม์ฉบับแรกเป็นการคุ้มครองวิศวกรรมโยธาในลักษณะนี้ ออกให้ในปี ค.ศ. 1929 สำหรับรับประกันในการก่อสร้างอาคาร Lambeth Bridge บนฝั่งแม่น้ำ Thames ในกรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ นอกจากนี้ ในช่วงเวลาใกล้เคียงกัน การทำประกันในแบบเดียวกันได้เกิดขึ้นจนเป็นที่แพร่หลายในประเทศเยอรมันโดยใช้ชื่อว่า Bauwesen Insurance

ภายหลังจากสงครามโลกครั้งที่สองยุติลง ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้ทำการซ่อมแซมประเทศ หลังจากที่ผ่านมาการทำสงครามจนบ้านเมืองทรุดโทรมลงมาเป็นระยะเวลาอันยาวนาน นอกจากนี้ยังเกิดการปฏิวัติสิ่งใหม่ ๆ เช่น การก่อสร้างสถานีไฟฟ้าพลังไฮโดรเจน เชื้อน ระบบชลประทาน นอกจากนี้ยังมีการพัฒนาสิ่งประดิษฐ์ที่ทำให้การก่อสร้างมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น สิ่งเหล่านี้เมื่อก่อสร้างหรือประดิษฐ์ขึ้นในปริมาณมาก อาจทำให้เกิดความผิดพลาดและเกิดความเสียหายได้ โดยผู้รับผิดชอบในส่วนนี้คือ ผู้รับจ้างก่อสร้าง วิศวกร สถาปนิก ฯลฯ การทำประกันแบบนี้จึงเป็นการป้องกันที่ดีสำหรับบุคคลที่รับผิดชอบงานทางด้านนี้

(2) Erection All Risks Insurance (EAR) เป็นการประกันที่เกิดขึ้นมาไม่นานและได้มีความแพร่หลายไปทั่วโลก การประกันนี้คือการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองแก่การเสี่ยงภัยต่าง ๆ ในการติดตั้งเครื่องจักรและสิ่งก่อสร้าง เช่น การประกันอัคคีภัย ลมพายุ ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม เป็นต้น ซึ่งแต่เดิมการคุ้มครองสำหรับสิ่งเหล่านี้ได้มีการขอเพิ่มเป็นภัยพิเศษไว้ในการประกันภัยในประเภทก่อนหน้านี้อยู่แล้ว แต่การคุ้มครองเหล่านี้ยังไม่ตรงวัตถุประสงค์ เนื่องจากยังไม่ได้คุ้มครองถึงภัยบางอย่าง และทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเบี้ยประกันมาก

ข้อสังเกตของความแตกต่างระหว่างการทำประกันภัย Contractors All Risks Insurance (CAR) กับการทำประกันภัย Erection All Risks Insurance (EAR) คือ ในงานติดตั้งเครื่องจักรงานเหล็ก หากมีมูลค่างานมากกว่า 50% ของทุนประกันภัย (more steel less concrete) การทำประกันภัยจะจัดอยู่ในประเภท Erection All Risks Insurance (EAR) แทน (ทัศนชัย บัณฑิตกุล, 2547)

(3) Boiler and Pressure Vessel Insurance (BPV) การประกันประเภทนี้เกิดขึ้นมาในยุคแห่งความเจริญรุ่งเรืองของ เครื่องจักรไอน้ำ จากใน ค.ศ. 1765 เจมส์ วัตต์ ได้ประดิษฐ์ เครื่องจักรไอน้ำขึ้น จากนั้นได้มีการสร้างเครื่องจักรไอน้ำเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จนในช่วงศตวรรษที่ 19 จำนวนของเครื่องจักรไอน้ำได้ถูกสร้างขึ้นเป็นปริมาณมาก อีกทั้งขนาดและความแรงของเครื่องจักรก็เพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก สิ่งเหล่านี้ก่อให้เกิดอันตรายในการสร้างด้วยเช่นกัน ในที่สุดการประกันภัยแบบ BPV ก็ได้เกิดขึ้นในปี ค.ศ. 1859

(4) Machinery Breakdown Insurance (MB) การประกันประเภทนี้มีรากฐานมาจากการประกันแบบ Boiler แต่มีการปรับปรุงให้ครอบคลุมถึงภัยที่จะเกิดกับเครื่องจักร เครื่องยนต์ และเครื่องมือในการก่อสร้าง การประกันประเภทนี้เริ่มต้นโดยประเทศเยอรมัน แต่ไม่มีความแพร่หลายมากนัก เนื่องจากผู้เอาประกันภัยมักจะเจอปัญหามากมาย และทำให้ต้องเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขอยู่เป็นประจำ

หมายเหตุ: ดังที่กล่าวไว้ในหัวข้อ 2.6.3 สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (2551) ได้ทำการจัดหมวดหมู่ของการประกันภัยเบ็ดเตล็ด โดยให้การประกันภัยทางด้านวิศวกรรมแบ่งออกเป็น การประกันภัยก่อสร้าง (หัวข้อ 4.11) และการประกันภัยการติดตั้งเครื่องจักร (หัวข้อ 4.12) เท่านั้น และการประกันภัยหม้อน้ำและการประกันภัยเครื่องจักรบดสลายให้ไปรวมอยู่ในหมวดการประกันภัยอื่น ๆ

2.6.5 กรมธรรม์ประกันภัย (Insurance Policy)

เมื่อกล่าวถึงการจัดการความเสี่ยงด้วยทำประกันภัย ซึ่งมีรูปแบบเป็นการทำสัญญา ระหว่าง ผู้ที่ต้องการถ่ายโอนความเสี่ยงหรือฝ่ายผู้รับจ้างก่อสร้าง กับฝ่ายผู้รับถ่ายโอนความเสี่ยง หรือบริษัทประกันภัย สัญญาที่เกิดขึ้นจึงเป็นเหมือนข้อตกลงที่ระบุภาระและหน้าที่ที่ผู้ทำสัญญา ทั้งสองฝ่ายต้องปฏิบัติตาม ดังนั้นจึงต้องทำความเข้าใจลักษณะและเงื่อนไขของกรมธรรม์เสียก่อน

กรมธรรม์ประกันภัยซึ่งเป็นสัญญานิติกรรมรูปแบบหนึ่ง มีลักษณะการเกิดขึ้นของสัญญา เหมือนสัญญาอื่นทั่วไป คือ เกิดจากการแสดงเจตนาต้องตรงกันของบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไป คือ ต้องมีคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งแสดงเจตนา นำคำเสนอที่ระบุสาระสำคัญไว้อย่างครบถ้วนไปยังคู่สัญญา อีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเมื่อมีการตอบตกลงสัญญาก็เกิดขึ้นเนื่องจากการแสดงคำเสนอกับคำสนองตรงกัน นอกจากนี้สัญญาประกันภัยก็เกิดขึ้นตามกฎหมายโดยไม่ต้องอาศัยหลักฐานใด ๆ ทั้งสิ้นหรือ กล่าวได้ว่ามีลักษณะเป็นสัญญาไม่มีแบบที่ที่เกิดขึ้นสมบูรณ์ด้วยวาจา โดยทั่วไปกรมธรรม์ ประกันภัยจะมี 2 ลักษณะ (ทัศนชัย บัณฑิตกุล, 2547) คือ

(1) กรมธรรม์ที่รับประกันตามทีระบุ (Named Perils Policy)

กรมธรรม์ประกันภัยประเภทนี้จะคุ้มครองความสูญเสีย (Loss) หรือความเสียหาย (Damage) ตามภัยที่ระบุ (Named) ไว้ในกรมธรรม์เท่านั้น ดังนั้นความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกเหนือจากภัยที่ระบุเอาไว้ จะไม่ได้รับการคุ้มครอง ผู้เอาประกันภัยจะไม่สามารถเรียกร้อง ค่าเสียหายจากภัยเหล่านี้ได้ เช่น กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย กรมธรรม์จะระบุว่า “คุ้มครองความ สูญเสียหรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินหรือส่วนหนึ่งส่วนใดของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนี้สูญเสีย หรือเสียหายเนื่องจากเพลิงไหม้ หรือฟ้าผ่า หรือการระเบิดของแก๊สที่ใช้ทำแสงสว่าง หรือประโยชน์ เพื่อการอยู่อาศัยเท่านั้น ในระหว่างระยะเวลาที่ได้เอาประกันภัยไว้ตามทีระบุไว้ในกรมธรรม์”

ความเสียหายอื่น (แม้ความเสียหายนั้นจะเกิดเพลิงไหม้ด้วยก็ตาม) อันเกิดจาก หรือ เนื่องมาจาก หรือเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมจากสาเหตุ เช่น แผ่นดินไหว, พายุ, ภัยทางอากาศ, เครื่องบินตก, ภัยก่อการร้าย กรมธรรม์อัคคีภัยจะไม่คุ้มครอง เป็นต้น

(2) กรมธรรม์เสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Policy)

กรมธรรม์ประเภทนี้ จะมีลักษณะตรงกันข้ามกับกรมธรรม์ประเภทแรก คือ จะไม่ระบุว่าจะ คุ้มครองความเสียหายใดบ้าง แต่จะระบุว่าไม่คุ้มครองความเสียหายจากอะไรบางแทน ซึ่งจะ ปรากฏอยู่ในข้อยกเว้นของกรมธรรม์ ยกตัวอย่างประโยคที่เขียนไว้ในกรมธรรม์ จะระบุว่า

“...If the insured property shall suffer accidental loss or damage from any cause, other than those specifically exclude...”

ซึ่งจะเห็นได้จากคำว่า “accidental loss or damage from any cause” หมายถึง ความเสียหายใด ๆ ที่เกิด (แต่ต้องเกิดจากอุบัติเหตุเท่านั้น) คือลักษณะ ของกรรมธรรม์เสี่ยงภัยทุกชนิดนั่นเอง

การทำประกันภัยก่อสร้างจะใช้กรรมธรรม์ในลักษณะกรรมธรรม์เสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Policy) นี้เช่นกัน เนื่องจากความคุ้มครองที่ระบุไว้ในกรรมธรรม์จะระบุไว้เป็นข้อยกเว้นซึ่งผู้ทำประกันจะต้องทำความเข้าใจเอาเองว่ากรณีไหนที่จะได้รับความคุ้มครอง

2.7 การตอบสนองความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยใช้การประกันภัย

การประกันภัยก่อสร้างซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการตอบสนองความเสี่ยงในลักษณะของการถ่ายโอนความเสี่ยง (Risk Transfer) มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการจัดการความเสี่ยงในอุตสาหกรรมก่อสร้าง ในปัจจุบันบริษัท ซึ่งในสัญญามาตรฐานที่ใช้ในการก่อสร้างที่ใช้กันอย่างแพร่หลายในต่างประเทศ อาทิ สัญญามาตรฐานที่จัดทำโดย American Institute of Architects (AIA Document A201 (Appendix C)) (Sears และ Sears, 2002) The Associated General Contractors (AGC Document 415) และ The Engineers Joint Contract Documents Committee (EJCDC Document 110-8) มีการระบุข้อบังคับไว้อย่างชัดเจนให้ผู้ว่าจ้างต้องซื้อประกันภัยสำหรับโครงการก่อสร้าง แต่ในบางโครงการที่ผู้รับจ้าง (ซึ่งมักเป็นบริษัทรับจ้างก่อสร้างขนาดใหญ่) เลือกที่จะระบุในสัญญาว่าจะเป็นผู้จัดหาความคุ้มครองจากการทำประกันภัยเอง เพราะมั่นใจว่าตนเองมีความรู้ในด้านนี้มากพอ หรือมีความคิดว่าผู้ว่าจ้างอาจขาดความรู้ และเลือกซื้อประกันภัยที่มีราคาถูกที่สุดโดยไม่สนว่าความคุ้มครองครอบคลุมความเสี่ยงทั้งหมดของโครงการหรือไม่ (Palmer, Maloney, และ Heffron, 1996)

สำหรับประเทศไทย ยังไม่มีมาตรฐานหรือข้อกำหนดว่าผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างก่อสร้างต้องซื้อประกันภัยก่อสร้าง ยกเว้นในงานก่อสร้างขนาดใหญ่ของภาครัฐ เช่นโครงการก่อสร้างอุโมงค์ส่งน้ำจากบึงมักกะสันไปยังแม่น้ำเจ้าพระยา ภาครัฐซึ่งในโครงการนี้ได้แก่กรุงเทพมหานคร ระบุไว้ในสัญญาว่าจะเป็นฝ่ายจัดซื้อประกันภัยเอง

การประกันภัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างในปัจจุบันมีอยู่หลายประเภท ซึ่ง Sears และ Sears (2002) ได้ทำการจำแนกประเภทของการประกันภัยออกเป็น 6 กลุ่มตามลักษณะของความคุ้มครอง ได้แก่

(1) การประกันภัยทรัพย์สินของโครงการ ขณะดำเนินงานก่อสร้าง (Property Insurance on Project during Construction) อาทิ

- การประกันภัยความเสี่ยงทุกชนิดของผู้ก่อสร้าง (All - Risk Builders' Risk Insurance) การประกันภัยชนิดนี้จะครอบคลุมความเสียหายทางกายภาพ (Physical Loss or Damage) แก่โครงการและวัสดุ ในทุกกรณี ยกเว้นที่ระบุในข้อยกเว้น
- การประกันภัยความเสี่ยงตามประเภทของความเสียหายของผู้ก่อสร้าง (Named - Peril Builders' Risk Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะคุ้มครองเฉพาะความเสียหายที่ระบุไว้เท่านั้น ซึ่งมีให้เลือกชื่อมากมาย อาทิ การประกันเงินชดเชยแรงงาน (Workers' Compensation Insurance) การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองแก่ความเสียหายจากแผ่นดินไหว (Earthquake Insurance) การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองแก่การก่อสร้างสะพาน (Bridge Insurance) หรือ Bridge Builders' Risk Insurance) หรือการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองจากภัยที่มาจากน้ำ (Water Damage Endorsement) ไม่ว่าจะเป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากแรงดันน้ำ หรือแม้แต่จากรั่วซึม ซึ่งการทำประกันภัยประเภทเหล่านี้จะมีความคุ้มครองและเงื่อนไขของการทำประกันที่แตกต่างกันออกไป

(2) การประกันภัยทรัพย์สินของผู้รับจ้างก่อสร้าง (Property Insurance on Own Property) อาทิ

- การประกันภัยเครื่องจักรของผู้รับจ้างก่อสร้าง (Contractor's Equipment Insurance) ซึ่งผู้ที่ซื้อประกันภัยประเภทนี้อาจเป็นผู้รับจ้างก่อสร้างที่เป็นเจ้าของเครื่องจักรนั้นหรือบริษัทที่ทำธุรกิจให้เช่าเครื่องจักรก็ได้
- การประกันภัยการโจรกรรม (Crime Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองในส่วนของความสูญเสียอันเนื่องมาจากการโจรกรรมภายในโครงการ ไม่ว่าจะเป็นการลักขโมย การปล้น หรือการโจรกรรมอื่น ๆ

- การประกันภัยการขนส่ง (Transportation Floater) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองในส่วนของทรัพย์สินหรือสัมภาระระหว่างการขนส่งโดยใช้พาหนะของภาครัฐ (Public Carrier)

(3) การประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) อาทิ

- การประกันภัยความรับผิดและทรัพย์สินของผู้รับจ้างก่อสร้าง (Contractor's Public Liability and Property Damage Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองผู้รับจ้างต่อความรับผิดตามกฎหมายสำหรับการบาดเจ็บและทรัพย์สินของบุคคลที่ไม่ใช่ลูกจ้างของตน
- การประกันภัยความรับผิดและทรัพย์สินของผู้รับจ้างก่อสร้างอันเกิดจากผู้รับจ้างช่วง (Contractor's Protective Public Liability and Property Damage Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองผู้รับจ้างต่อความรับผิดตามกฎหมายอันเนื่องมาจากการทำงานของผู้รับจ้างช่วง
- การประกันภัยความรับผิดของโครงการที่ส่งมอบแล้ว (Complete - Operations Liability Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองผู้รับจ้างต่อการเรียกร้องสิทธิ (claim) ของผู้ว่าจ้างจากความเสียหายที่เกิดภายหลังโครงการเสร็จสิ้นการก่อสร้างและได้ส่งมอบเรียบร้อยแล้ว ซึ่งการประกันภัยประเภทนี้เป็นที่ต้องการและมีความจำเป็นที่ผู้รับจ้างจะต้องซื้อ เนื่องจากการประกันภัยความรับผิดโดยปกติจะคุ้มครองจนกว่าโครงการก่อสร้างจะถูกส่งมอบแก่ผู้ว่าจ้างเท่านั้น
- การประกันภัยความรับผิดอันเนื่องมาจากสัญญา (Contractual Liability Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองความผิดอันเนื่องมาจากสัญญาก่อสร้าง ซึ่งการประกันภัยความรับผิดโดยทั่วไปจะไม่คุ้มครองในส่วนนี้
- การประกันภัยความรับผิดจากการประกอบวิชาชีพ (Professional Liability Insurance) ในงานก่อสร้างผู้ซื้อประกันประเภทนี้มักเป็นผู้ออกแบบหรือวิศวกรที่ปรึกษาที่ทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้าง เช่น ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการออกแบบผิดพลาด

- การประกันภัยเงินชดเชยแรงงาน (Worker's Compensation Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของคณงานจากการก่อสร้าง
- การประกันภัยความรับผิดของผู้ว่าจ้าง (Employer's Liability Insurance) การประกันภัยประเภทนี้ผู้ว่าจ้างมักซื้อพร้อมกับการประกันภัยเงินชดเชยแรงงาน โดยจะครอบคลุมค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากสาเหตุอื่น นอกเหนือจากความรับผิดโดยทั่วไปของการประกันภัยเงินชดเชยแรงงาน

(4) การประกันภัยของผู้รับจ้าง (Employee Insurance) อาทิ

- การประกันภัยการว่างงานของผู้รับจ้าง (Unemployment Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองผู้รับจ้างกรณีถูกเลิกจ้าง

(5) การประกันภัยยานพาหนะ (Automobile Insurance) ความคุ้มครองความรับผิดของประกันภัยประเภทนี้ จะคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากพาหนะของผู้รับจ้าง ในกรณีพาหนะของผู้รับจ้างเป็นเหตุทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

(6) การประกันภัยธุรกิจ อุบัติเหตุและประกันชีวิต (Business, Accident, and Life Insurance) อาทิ

- การประกันภัยการขัดขวางการดำเนินธุรกิจ (Business Interruption Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเนื่องมาจากธุรกิจหยุดชะงักจากเหตุขัดขวางการดำเนินงาน

สำหรับในประเทศไทย ชนิดของการประกันภัยที่สามารถหาซื้อจากบริษัทประกันภัยภายในประเทศยังมีอยู่ค่อนข้างน้อย ซึ่งจากการศึกษาจากตำราและการสัมภาษณ์ตัวแทนของบริษัทประกันภัยพบว่าชนิดของการประกันภัยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างในปัจจุบันที่บริษัทประกันภัยภายในประเทศมีขาย ได้แก่

- การประกันภัยความเสี่ยงทุกชนิดของผู้ก่อสร้าง หรือ Contractor All Risks Insurance, CAR ซึ่งมีลักษณะเหมือนกับ All - Risk Builders' Risk Insurance ในต่างประเทศ การประกันภัยชนิดนี้จะครอบคลุมความเสียหายทางกายภาพ (Physical Loss or Damage) ทั้งหมดในโครงการรวมถึงวัสดุ ในทุกกรณี ยกเว้นที่ระบุในข้อยกเว้น

- Erection All Risks Insurance (EAR) การประกันนี้คือการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองแก่การเสี่ยงภัยต่าง ๆ ในการติดตั้งเครื่องจักรและสิ่งก่อสร้าง เช่น การประกันอัคคีภัย ลมพายุ ความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม เป็นต้น
- การประกันภัยเงินชดเชยแรงงาน (Workmen's Compensation Insurance) การประกันภัยประเภทนี้จะให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของคนงานจากการก่อสร้าง
- การประกันภัยความรับผิดจากการประกอบวิชาชีพ (Professional Liability Insurance) ในงานก่อสร้างผู้ซื้อประกันประเภทนี้มักเป็นผู้ออกแบบหรือวิศวกรที่ปรึกษาที่ทำงานให้แก่ผู้ว่าจ้าง เช่น ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการออกแบบผิดพลาด แต่จากการสัมภาษณ์บริษัทประกันในประเทศไทย พบว่ามีผู้ทำประกันประเภทนี้น้อยมาก
- การประกันภัยเครื่องจักรของผู้รับจ้างก่อสร้าง (Contractor's Equipment Insurance) ซึ่งผู้ที่ซื้อประกันภัยประเภทนี้อาจเป็นผู้รับจ้างก่อสร้างที่เป็นเจ้าของเครื่องจักรนั้นหรือบริษัทที่ทำธุรกิจให้เช่าเครื่องจักรก็ได้

ในส่วนการศึกษาการตอบสนองความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยใช้การประกันภัย Odeyinka (2000) ได้ทำการศึกษาวิจัยความคุ้มค่าในการจัดการความเสี่ยงโดยการประกันภัยโดยใช้การประมวลผลแบบสอบถาม (Questionnaire Survey) ของโครงการก่อสร้างในประเทศไนจีเรีย ซึ่งได้เก็บข้อมูลของ มูลค่าโครงการ วงเงินเอาประกัน ค่าเบี้ยประกัน มูลค่าของค่าสินไหมทดแทน และมูลค่าของการซ่อมแซมค่าเสียหายมาวิเคราะห์ความเสี่ยงงานก่อสร้างด้วยวิธี Risk Rating Index (RRI) ซึ่งประยุกต์มาจากวิธี Risk Premium Index (RPI) โดยหลีกเลี่ยงการใช้คำว่า Premium ซึ่งอาจสับสนกับคำว่าเบี้ยประกัน (Premium) ในสายงานด้านประกันภัย

$$RRI = \sum_{i=1}^{i=5} E_i P_i \quad (1)$$

โดยที่ E_i คือ Premium ที่ i และ P_i คือ ร้อยละของผู้ที่ตอบแบบสอบถาม

จากผลการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 2.3 พบว่าผู้ตอบแบบสอบถามให้ความสำคัญต่อความเสี่ยงที่มาจากความปลอดภัยในโครงการ (Site Security) มากที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับแนวคิดของผู้รับจ้างส่วนใหญ่ในประเทศไนจีเรียที่ค่อนข้างให้ความสำคัญต่อชื่อเสียงของบริษัท และกระทบต่อการวางแผนงานอื่น ๆ ในโครงการ เช่น คำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน (Variation Orders) ที่อาจเกิด

ตามมา รองลงมาคือความเสี่ยงจากสุขภาพและสวัสดิการของผู้ที่เกี่ยวข้องในงานก่อสร้าง อาทิ ผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้างช่วง บุคคลภายนอก เพราะการละเลยข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในส่วนนี้ อาทิ เช่น การจัดหาสวัสดิการให้แก่คนงานตามข้อกำหนดของรัฐ อาจทำให้เกิดปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในภายหลัง

ตารางที่ 2.3 ดัชนีชี้วัดความสำคัญของความเสี่ยง (Odeyinka, 2000)

Risk sources	Construction companies
Site security	4.6
Health and welfare requirements	4.0
Design (design information)	3.3
Logistics (ordering and transportation)	3.6
Construction (productivity, injury)	4.3
Physical (flooding, fire outbreak, layout error, etc.)	3.0
Financial (fluctuation, etc.)	3.3

ในส่วนของ การประเมินประสิทธิภาพในการทำประกันภัย จากการวิเคราะห์ตัวแปร 2 ตัว ที่ได้จากข้อมูลการสัมภาษณ์ ได้แก่ มูลค่าค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับจ้างได้รับ (Claim Settle) ซึ่งได้จากการประเมินของบริษัทประเมินความเสียหาย และค่าก่อสร้างซ่อมแซมส่วนที่เกิดความเสียหาย (Actual Replacement Cost) จากนั้นจึงวิเคราะห์หาความสัมพันธ์เชิงสถิติของตัวแปรทั้งสอง ด้วยการวิเคราะห์ความสัมพันธ์เชิงเส้น (Linear Regression Analysis) โดยให้ค่าก่อสร้างซ่อมแซมส่วนที่เกิดความเสียหายเป็นแกน Y และมูลค่าค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับจ้างได้รับเป็นแกน X และให้คอมพิวเตอร์ใช้โปรแกรม SPSS ประมวลผลพบว่าค่าก่อสร้างซ่อมแซมส่วนที่เกิดความเสียหาย และมูลค่าค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับจ้างได้รับไม่มีความสัมพันธ์กัน

2.7.1 กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง (Construction Insurance Policy)

ข้อแตกต่างของงานก่อสร้างที่ผู้รับจ้างก่อสร้างต้องรับผิดชอบ กับงานอุตสาหกรรมประเภทอื่น ๆ ที่ทำกันภายในโรงงานก็คือ งานอุตสาหกรรมอื่นอาจมีการป้องกันภัยต่าง ๆ ไว้ก่อนได้ง่ายกว่าเพราะอยู่ในพื้นที่ปิด แต่งานของผู้รับจ้าง เช่นงานก่อสร้างอาคารขนาดต่าง ๆ มักเกี่ยวข้องกับภัยที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ล่วงหน้า อาทิ น้ำท่วม น้ำบาดาล (สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ฌงขลา และ พิงใจ พิงพานิช, 2539) และภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การโจรกรรม การกระทำโดยเจตนาร้ายหรือก่อกวนแก่ง รวมทั้งจากความประมาทเลินเล่อของคนงาน เป็นต้น

ตัวอย่างเช่น ผู้รับจ้างบางรายที่ได้ทำการสร้างอาคารจนเกือบจะแล้วเสร็จ แต่ได้เกิดเพลิงไหม้ขึ้นในโครงการเพราะความประมาทของคณงาน หรือในงานก่อสร้างหลังคา หากยกโครงสร้างหลังคาขึ้นแต่ยังไม่ทันได้โยงยึดกันไว้ให้เรียบร้อย หากเกิดลมพายุพัดส่งผลให้โครงหลังคาหล่นมาบดงอเสียหายหมด เมื่อเกิดเหตุการณ์เช่นนี้ ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยจะต้องก่อสร้างใหม่ให้กับผู้ว่าจ้าง ดังนั้น หากผู้รับจ้างมีทุนทรัพย์จำกัดก็อาจจะต้องขาดทุนถึงกับล้มเลิกกิจการไป ประกอบกับมูลค่าของงานก่อสร้างที่สูงมากในปัจจุบัน ทำให้ต้องมีกรรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองความเสี่ยงที่เกิดในงานก่อสร้างซึ่งมีลักษณะเฉพาะเกิดขึ้น

สัญญาประกันภัยหรือที่เรียกกันว่า กรรมธรรม์ประกันภัยนั้นมีอยู่เป็นจำนวนมากตามประเภทของการทำประกันภัยที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อที่ผ่านมา แต่ในส่วนหัวข้อนี้จะขออธิบายรายละเอียดของกรรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงทุกชนิดของผู้รับเหมา ซึ่งเป็นที่รู้จักและใช้กันอย่างแพร่หลายในโครงการก่อสร้างในประเทศไทย เดิมทีการทำประกันภัยก่อสร้างจะมีการทำได้ 2 ประเภท คือ การประกันภัยความเสี่ยงทุกชนิดของผู้รับเหมา (Contractor's All Risks Insurance) ซึ่งมักนิยมเรียกกันโดยทั่วไปว่า CAR (อ่านว่า ซี - เอ - อาร์) ซึ่งจะคุ้มครองความเสียหายต่องานก่อสร้างและคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุในบริเวณก่อสร้าง และการประกันการประกันภัยงานติดตั้งเครื่องจักร (Erection All Risks Insurance) หรือที่นิยมเรียกกันว่า EAR อ่านว่า (อี - เอ - อาร์) ซึ่งจะคุ้มครองความเสียหายต่องานติดตั้งเครื่องจักรกลทุกประเภท และทุกขนาด ไม่ว่าจะเป็นเครื่องจักรขนาดเล็ก หรือเครื่องกำเนิดพลังงานนิวเคลียร์ที่มีมูลค่าสูงนับหมื่นล้านบาท แต่ในปัจจุบันได้มีการนำการประกันภัยทั้ง 2 แบบมารวมกัน และใช้ชื่อว่า การประกันภัยก่อสร้างและติดตั้งตามสัญญา หรือ CWI (Contract Work Insurance) โดยจะรวมความคุ้มครองของการประกันภัยทั้ง 2 รูปแบบไว้เป็น 3 หมวด ซึ่งจะกล่าวโดยละเอียดในหัวข้อต่อไป (พิพัฒน์ เทพย์ปฏิพัทธ์, รุ่งโรจน์ สัตยสัมพันธ์สกุล และ อุทัยวรรณ จรุงวิญญู, 2537) แต่จากการสัมภาษณ์เบื้องต้นกับทางบริษัทประกันภัย ทำให้ทราบว่าทั้งผู้ทำประกันภัยและบริษัทประกันภัยเอง ยังนิยมเรียกการประกันภัยก่อสร้างรวม ๆ ว่า CAR มากกว่า

ความคุ้มครองต่อความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจากการปฏิบัติงานตามสัญญา (Performance of the Contract Works) มีอยู่ 3 ส่วน คือ

- (1) หมวดที่ I: ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับงานตามสัญญา (Section I: Contract Works)
- (2) หมวดที่ II: ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับการติดตั้งเครื่องจักรกล (Section II: Machinery Erection)
- (3) หมวดที่ III: ความเสียหายต่อบุคคลภายนอก (Section III: Third Party Liability)

(1) หมวดที่ 1: ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับงานตามสัญญา (Section 1: Contract Works)

สำหรับการประกันภัยความเสี่ยงภัยของผู้รับจ้างก่อสร้างในหมวดที่ 1 นี้ให้ความคุ้มครองต่อความสูญเสียหรือความเสียหายจากอุบัติเหตุซึ่งคาดไม่ถึงอันเกิดจากการทำงานก่อสร้างและงานวิศวกรรมโยธาทั้งหมด (Building and Civil Engineering Works) อาทิ อาคารสำนักงาน บ้านพักอาศัย คอนโดมิเนียม ห้างสรรพสินค้า โรงแรม โรงเรียน โรงพยาบาล โรงงาน หรือโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคของภาครัฐ อาทิ งานสร้างสะพาน เขื่อน ฝาย คลอง และโครงการชลประทานต่าง ๆ เป็นต้น

ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยจะเป็นตัวงานทั้งหมดที่ผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องดำเนินการตามสัญญาว่าจ้างงานก่อสร้าง และงานวิศวกรรมโยธาต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น ซึ่งสามารถเอาประกันภัยในหมวดที่ 1 นี้ อาจแบ่งเป็นประเภทย่อย ๆ ได้ดังนี้

- 1) งานรับจ้างก่อสร้าง (Contract Works) ซึ่งหมายถึงงานทั้งหมดที่ผู้รับจ้างและผู้รับจ้างช่วงจะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามสัญญาก่อสร้าง โดยจะรวมถึงงานที่ต้องเตรียมการต่าง ๆ ก่อนลงมือก่อสร้างสิ่งปลูกสร้างถาวร เช่น งานขุด งานปรับระดับพื้นที่ รวมทั้งการก่อสร้างสิ่งก่อสร้างชั่วคราวซึ่งจะต้องถูกรื้อทิ้งเมื่องานก่อสร้างถาวรเสร็จเรียบร้อยแล้ว เช่น การสร้างสะพานพิเศษของโครงการสร้างถนน ทั้งนี้ เพื่อที่จะระบายความแออัดของการจราจร ซึ่งสะพานดังกล่าวจะต้องถูกรื้อทิ้งภายหลังการสร้างถนนเสร็จ เป็นต้น นอกจากนี้ยังรวมถึงวัสดุและสิ่งของต่าง ๆ ที่ผู้ว่าจ้างจัดหาให้เพื่อให้ใช้ในการก่อสร้างด้วย
- 2) เครื่องมือและอุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง (Construction Equipment) เช่น นั่งร้าน เครื่องปั้นไฟฟ้า และเครื่องมือต่าง ๆ ของคนงาน เป็นต้น ซึ่งอุปกรณ์ต่าง ๆ เหล่านี้จะต้องใช้งานอยู่ในบริเวณที่ก่อสร้าง
- 3) เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง (Construction Machinery and Stationary) เช่น เครื่องจักร สำหรับขุดและเคลื่อนย้ายดิน บันจัน เครื่องเจาะ และพาหนะสำหรับใช้ขนส่งภายในบริเวณที่ก่อสร้างซึ่งไม่ได้จดทะเบียนสำหรับใช้วิ่งบนถนนทั่วไป เช่น รถแทรกเตอร์ รถครน ทั้งนี้ไม่ว่าเครื่องจักรเหล่านี้จะเป็นของผู้รับจ้างเอง หรือเช่ามาก็ตาม
- 4) ค่าใช้จ่ายในการรื้อและขนย้ายสิ่งปรักหักพัง (Clearance of Debris) ซึ่งหมายถึงค่าใช้จ่ายที่ต้องใช้ในการขนย้ายสิ่งปรักหักพังออกไปจากสถานที่ก่อสร้างภายใน

หลังจากที่ได้มีความเสียหายเกิดขึ้น และความเสียหายดังกล่าวได้รับการคุ้มครอง ภายใต้กรมธรรม์นี้ ตัวอย่างเช่น กรณีที่เกิดการพังทลายของงานก่อสร้างสะพาน ซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ ค่าใช้จ่ายในการขนย้ายสิ่งปรักหักพังออกจากบริเวณก่อสร้างที่ผู้รับจ้างจะเริ่มทำการก่อสร้างใหม่ สามารถได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์นี้ด้วย

- 5) ค่าออกแบบ ค่าสำรวจ และค่าวิศวกรรมที่ปรึกษา (Architects' Surveyors' and Consulting Engineers Fees) โดยค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นและผู้รับประกันภัยต้องการที่จะชดใช้โดยการจัดหาสิ่งทดแทนหรือซ่อมแซมทรัพย์สินให้กลับสู่สภาพเดิม จึงต้องมีค่าใช้จ่ายในการออกแบบสำรวจและค่าวิศวกรรมที่ปรึกษา ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัยก่อน

พิพัฒน์ เทพย์ปฏิพัทธ์, รุ่งโรจน์ สัตยสังข์สกุล และ อุทัยวรรณ จรุงวิภู (2537) ได้สรุปภัยที่สำคัญ ๆ ซึ่งได้รับความคุ้มครองจากการประกันภัยหมวดนี้ ได้แก่

- 1) ภัยธรรมชาติ เช่น
 - ลมพายุทุกชนิด
 - น้ำท่วม อุทกภัย คลื่นใต้น้ำ
 - แผ่นดินไหว แผ่นดินทรุด ดินทลายเลื่อน หินทลายเลื่อน
 - ไฟไหม้ ฟ้าผ่า ระเบิด ตลอดจนความเสียหายจากน้ำที่ใช้ดับเพลิง หรือจากเครื่องดับเพลิงชนิดอื่น
- 2) ภัยความเสียหายที่เกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์เอง เช่น
 - ความบกพร่องด้านฝีมือ การขาดความชำนาญ
 - ความละเลยไม่ระมัดระวัง
- 3) ภัยที่เกิดจากการมุงรั่วหรือจากการกลั่นแกล้ง
- 4) ภัยจากการโจรกรรม หรือการลักทรัพย์
- 5) ภัยความเสียหายที่สืบเนื่องจากการใช้วัสดุก่อสร้างที่ไม่ถูกต้องหรือไม่เหมาะสม (สำหรับความเสียหายกรณีนี้ ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ให้เฉพาะส่วนที่เป็นผล

เสียหายตามมาเท่านั้น ส่วนที่เป็นสาเหตุของความบกพร่องเสียหายจะไม่ได้รับการชดเชย ตัวอย่างเช่น กรณีตึกถล่มลงมาเพราะใช้วัสดุก่อสร้างที่ไม่เหมาะสม บริษัทจะไม่ชดเชยค่าเสียหายให้ แต่ถ้าตึกที่ถล่มลงมานั้น ได้ทำให้สิ่งก่อสร้างส่วนอื่นเสียหายด้วย ความเสียหายของสิ่งก่อสร้างส่วนอื่นจะได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์นี้)

บริษัทประกันภัย Swiss Reinsurance Company ได้เสนอแนะถึงการจำแนกความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นภายใต้การคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย โดยอาศัยหลักการระบุความเสี่ยง (Assessment of Risks) ดังนี้ (Wassmer, 1998)

- 1) ความเสียหายจากดินฟ้าอากาศ (Elemental Hazards) ความเสียหายที่เกิดจากภัยเหล่านี้ก่อให้เกิดการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนมากเมื่อเทียบกับภัยอื่น ๆ ในการทำประกัน CAR
 - ความเสียหายอันเนื่องมาจากฝนและน้ำท่วม (Rain, Flood and Inundation) ความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายเนื่องจาก “น้ำ” เหล่านี้สามารถประเมินออกมาได้จากสถิติ (Rainfall Statistics) และสภาพทางภูมิศาสตร์ (Geography and Topography) ของบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง ซึ่งผู้ที่ประเมินความเสี่ยงของบริษัทประกันภัย (Underwriter) จำเป็นที่จะต้องทำการประเมินจากระดับต่ำที่สุดที่ต้องทำการก่อสร้าง และระดับสูงสุดที่น้ำสามารถท่วมถึง รวมทั้งระยะทางจากพื้นที่ก่อสร้างถึงแหล่งน้ำซึ่งสามารถก่อให้เกิดน้ำท่วมได้
 - ความเสียหายอันเนื่องมาจากลมพายุ (Windstorm) ในงานก่อสร้างที่ดำเนินการก่อสร้างโครงสร้างไปแล้วกว่าครึ่งหนึ่ง จะมีพื้นที่บางส่วนที่ต้องรับแรงดันจากลม (Wind Pressure หรือ Windage) ซึ่งมีโอกาสก่อให้เกิดความเสียหายจากลมพายุได้มากกว่าโครงสร้างที่เสร็จสมบูรณ์แล้ว ตัวอย่างเช่น โครงสร้างเหล็กที่ออกแบบสำหรับโรงเก็บของ ไม่สามารถต้านทานแรงลมในแนวราบ (Horizontal Wind Pressure) หากยังไม่ได้ทำการยึดรั้งโครงสร้าง (bracing) เสียก่อน คานยื่นที่ยังไม่ได้ทำการโยงยึดด้วยสายเคเบิลบริเวณกึ่งกลางคาน เป็นต้น

- แผ่นดินไหว (Earthquake) การก่อสร้างในพื้นที่ที่อาจเกิดแผ่นดินไหว จำเป็นที่ต้องทำการประเมินความเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดความเสียหายปัจจัยต่าง ๆ ดังนี้
 - ก) ความน่าจะเป็นต่าง ๆ ของการสั่นสะเทือน (Probable Return Period of Earthquakes, Magnitude)
 - ข) ลักษณะของชั้นดิน เสถียรภาพของชั้นดิน (Type and Stability of Subsoil)
 - ค) วัสดุที่นำมาใช้ก่อสร้าง
- การเลื่อนไหลของหน้าดิน (Landslide)
- 2) เพลิงไหม้ (Fire Hazard) เป็นอีกหนึ่งสาเหตุใหญ่ที่ก่อให้เกิดความสูญเสีย และพบได้บ่อยมากในโครงการก่อสร้าง โดยอาจเกิดขึ้นกับโครงสร้างชั่วคราว เช่น นั่งร้านไม้ หรือห้องเก็บวัสดุ
- 3) สาเหตุอื่น ๆ

(2) หมวดที่ II: ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับการติดตั้งเครื่องจักรกล (Section II: Machinery Erection)

การประกันภัยในหมวดนี้จะให้ความคุ้มครองความเสียหายต่องานติดตั้งเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น งานติดตั้งลิฟต์ เครื่องปรับอากาศ ระบบไฟฟ้า เป็นต้น

ในส่วนทรัพย์สินที่เอาประกันภัยในหมวดที่ II นี้ อาจแบ่งเป็นประเภทย่อย ๆ ได้ดังนี้

- 1) ทรัพย์สินหรือเครื่องจักรที่ทำการติดตั้ง
- 2) เครื่องจักรและเครื่องมือที่ใช้เพื่อทำการติดตั้ง
- 3) ค่าใช้จ่ายในการรื้อและขนย้ายสิ่งปรักหักพังภายหลังเกิดความเสียหาย

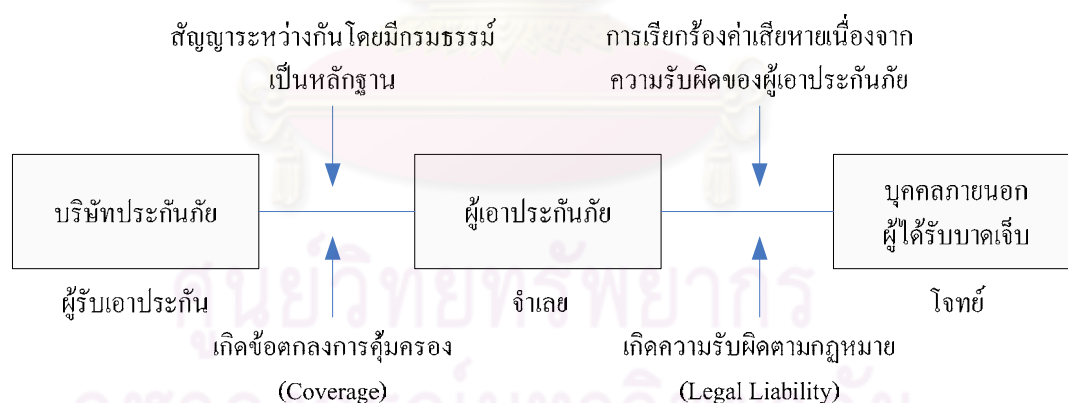
นอกจากนี้ยังสามารถขยายความคุ้มครองเพิ่มเติมได้อีก เช่น ค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นสำหรับค่าล่วงเวลา ค่าทำงานวันหยุด ตลอดจนค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการขนส่งโดยเร่งด่วน ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายเหล่านี้ต้องเกี่ยวข้องกับตรงจากการซ่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นเท่านั้น

(3) หมวดที่ III: ความเสียหายต่อบุคคลภายนอก (Section III: Third Party Liability)

ตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ (ปพพ.) ได้เรียกการประกันประเภทนี้ว่า เป็นการประกันภัยค้ำจุน (Guarantee Insurance) ซึ่งหมายถึงเป็นการประกันภัยเพื่อค้ำจุน หรือเป็นหลักประกันให้ผู้ได้รับความเสียหาย (บุคคลภายนอก) ให้ได้รับการชดเชยจากผู้รับประกันเพิ่มเติมอีกชั้นหนึ่ง แต่โดยปกติโดยทั่วไปแล้วมักจะเรียกการประกันภัยประเภทนี้ว่า การประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก หรือการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability Insurance) โดยจะให้ความคุ้มครองต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตตลอดจนความเสียหายของทรัพย์สินบุคคลภายนอก ซึ่งมีสาเหตุมาจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากงานก่อสร้างหรือติดตั้งเครื่องจักรในหมวดที่ I และ II ข้างต้น

ดังตัวอย่างเช่น คนงานของผู้รับจ้างก่อสร้าง ขณะกำลังทำงานบนอาคารสูงพลั้งเผลอทำให้เครื่องมือก่อสร้างหล่นลงมาถูกบุคคลที่สัญจรไปมาบริเวณนั้น ในกรณีบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างเป็นบุคคลที่ 1 บริษัทประกันภัย เป็นบุคคลที่ 2 ส่วนบุคคลที่ได้รับบาดเจ็บที่สัญจรไปมาบริเวณนั้นถือว่าเป็นบุคคลภายนอก

ความสัมพันธ์ระหว่างบริษัทประกันภัย ผู้เอาประกันภัยและบุคคลผู้ได้รับบาดเจ็บสามารถแสดงได้ดังรูป 2.7 ต่อไปนี้



รูปที่ 2.7 ความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยและบุคคลภายนอก

2.8 สรุป

ในบทนี้ได้ทำการศึกษาถึงเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ คือ ความเสี่ยง การจัดการความเสี่ยง และองค์ความรู้เบื้องต้นที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัย

โดยธรรมชาติแล้ว งานก่อสร้างโครงการก่อสร้างใด ๆ ก็ตามย่อมมีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ หรืออันตรายต่าง ๆ ที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ แฝงอยู่ในทุก ๆ ขั้นตอนของโครงการ เริ่มตั้งแต่การวางแผนโครงการก่อนการก่อสร้าง ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง หรือแม้แต่หลังการก่อสร้างสิ้นสุดลง (ในขั้นตอนการใช้งานและบำรุงรักษา) เนื่องจากในโครงการก่อสร้างหนึ่ง ๆ นั้น ต้องประกอบขึ้นจากกิจกรรม (Activities) ต่าง ๆ จำนวนมาก อีกทั้งกิจกรรมดังกล่าวต่างมีความสัมพันธ์และมีความเกี่ยวข้องกันอย่างสลับซับซ้อน นอกจากนี้ยิ่งหากโครงการก่อสร้างมีระยะเวลาโครงการที่ยาวนาน ความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในการก่อสร้างย่อมมีมากตามไปด้วย ซึ่งแต่ละโครงการจะมีความเสี่ยงแตกต่างกันออกไป โดยมักเกี่ยวข้องกับภัยที่ไม่อาจคาดการณ์ได้ล่วงหน้า อาทิ น้ำท่วม น้ำบาดาล และภัยที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์ เช่น การโจรกรรม การกระทำโดยเจตนาร้ายหรือก่อกวนแก่งัด รวมทั้งจากความประมาทเลินเล่อของคนงาน เป็นต้น ดังนั้นเพื่อให้โครงการก่อสร้างประสบความสำเร็จ นอกจากผู้บริหารโครงการจำเป็นต้องควบคุมกิจกรรมก่อสร้างให้ดำเนินไปตามแผนงานที่วางไว้แล้ว ยังจำเป็นต้องมีความสามารถในการบริหารจัดการปัจจัยภายนอกอื่น ๆ ไม่ว่าจะเป็น การประสานงานกับกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องกับโครงการโดยตรง ได้แก่ เจ้าของโครงการ วิศวกรและสถาปนิกผู้ออกแบบ ผู้รับจ้างก่อสร้างและผู้รับจ้างช่วง และกลุ่มบุคคลภายนอก อาทิเช่น หน่วยงานของภาครัฐ หรือผู้อาศัยบริเวณโดยรอบของโครงการ เป็นต้น รวมทั้งต้องมีการวางแผนการบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเหมาะสมกับสภาพความเสี่ยงของโครงการนั้น ๆ ด้วย

กระบวนการบริหารความเสี่ยงแบ่งได้เป็น 4 กระบวนการหลัก คือ การระบุความเสี่ยง การประเมินความเสี่ยง การวิเคราะห์ความเสี่ยง และการตอบโต้ความเสี่ยงหรือการจัดสรรความเสี่ยง ซึ่งสามารถกระทำได้ 4 แนวทาง คือ การกำจัดความเสี่ยงหรือบางครั้งเรียกว่าการหลีกเลี่ยงความเสี่ยง การโอนความเสี่ยง การสงวนความเสี่ยงไว้ และการลดความเสี่ยง

ในส่วนของการทำประกันภัยในโครงการก่อสร้างซึ่งถือเป็นรูปแบบหนึ่งของการถ่ายโอนความเสี่ยง (Risk Transfer) โดยเป็นการทำสัญญาระหว่าง ผู้ที่ต้องการถ่ายโอนความเสี่ยงหรือฝ่ายผู้รับจ้างก่อสร้าง กับฝ่ายผู้รับถ่ายโอนความเสี่ยงหรือบริษัทประกันภัย โดยที่ผู้รับประกันภัยทำสัญญายินยอมที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือชดใช้เงินจำนวนหนึ่งในกรณีที่เกิดความเสียหายเกี่ยวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ในขณะที่ผู้เอาประกันภัยยินยอมที่จะจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย สัญญาที่เกิดขึ้นจึงเป็นเหมือนข้อตกลงที่ระบุภาระและหน้าที่ที่ผู้ทำสัญญาทั้งสองฝ่ายต้องปฏิบัติตาม

องค์ประกอบต่าง ๆ ในสัญญาประกันภัยหรือที่เรียกกันว่า “กรมธรรม์ประกันภัย” เป็นส่วนสำคัญที่ผู้ทำประกัน ทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างต้องทำความเข้าใจ อาทิ ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ระยะเวลาที่กรมธรรม์คุ้มครอง หรือในส่วนของความคุ้มครองต่าง ๆ ที่กรมธรรม์ให้การคุ้มครอง ซึ่งกรมธรรม์ของการประกันภัยก่อสร้างที่รู้จักกันในชื่อ Contractors All Risks Insurance (CAR) เป็นกรมธรรม์ไม่ระบุว่าจะคุ้มครองความเสียหายจากสาเหตุใดบ้าง แต่จะระบุว่าจะไม่คุ้มครองความเสียหายจากสาเหตุใดบ้างแทน ซึ่งจะปรากฏอยู่ในข้อยกเว้นของกรมธรรม์ เป็นต้น



ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 3

ขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารายละเอียดของขั้นตอนการจัดทำประกันภัยสำหรับโครงการก่อสร้าง และนำเสนอแนวทางการวางแผนการจัดทำและการบริหารสัญญาในงานก่อสร้างของไทยให้ประสบความสำเร็จ การทำงานวิจัยครั้งนี้เป็นการทำงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ที่เป็นการรวบรวมข้อมูลและการค้นหาความจริง (Fact Finding) โดยอาศัยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In - Depth Interview) ของผู้ทรงคุณวุฒิหลายฝ่าย ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินงานวิจัย 8 ขั้นตอน และรายละเอียดของแต่ละขั้นตอนเป็นดังนี้

3.1 ศึกษาข้อมูลเชิงเอกสาร โดยค้นคว้าเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ค้นคว้าความรู้และทฤษฎีต่าง ๆ ที่จำเป็นสำหรับการวิจัย โดยรวบรวมจากบทความทางวิชาการ วิทยานิพนธ์ และเอกสารทางวิชาการต่าง ๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง ในหัวข้อต่อไปนี้

- ความเสี่ยงและการจัดการความเสี่ยง
- การตอบสนองความเสี่ยงในงานก่อสร้าง
- การประกันภัยทั่วไปและการประกันภัยก่อสร้าง
- การตอบสนองความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยอาศัยการทำประกันภัย
- การบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง

3.2 สัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยในเบื้องต้น

เพื่อให้เกิดความเข้าใจสถานการณ์ปัจจุบันของการจัดทำประกันภัยก่อสร้างของไทยอย่างแท้จริง นอกเหนือจากการศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและตำราต่าง ๆ ผู้วิจัยจึงได้ติดต่อขอสัมภาษณ์ผู้ที่มีความรู้ในด้านการประกันภัยก่อสร้างในเบื้องต้น (Pre - Interview) ประกอบด้วยตัวแทนฝ่ายบริษัทประกันภัย ซึ่งเป็นบริษัทประกันภัยขนาดใหญ่ในประเทศไทย จำนวน 3 บริษัท ตัวแทนฝ่ายผู้รับจ้างก่อสร้าง จำนวน 3 บริษัท และเจ้าหน้าที่บริษัทผู้รับประกันความเสียหาย จำนวน 1 บริษัท โดยบุคคลที่ให้สัมภาษณ์ต้องมีประสบการณ์ในด้านการประกันภัยก่อสร้างในประเทศไทยมาแล้วไม่ต่ำกว่า 5 ปี

ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์จะถูกนำมาใช้กำหนดแนวทางของการวิจัย และพัฒนาแนวคำถามสำหรับใช้สัมภาษณ์เชิงลึก (In - Depth Interview) ในขั้นตอนต่อไป

3.3 ศึกษาเนื้อหาสัญญาประกันภัยในโครงการก่อสร้างรูปแบบต่าง ๆ

เพื่อทราบรายละเอียดสัญญาประกันภัยก่อสร้างหรือที่เรียกกันว่ากรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง ซึ่งระบุเงื่อนไขความคุ้มครองต่าง ๆ ที่ผู้ทำประกันภัยควรให้ความสำคัญ โดยทำการศึกษาองค์ประกอบของกรมธรรม์ที่ใช้จริงในโครงการก่อสร้าง รวมทั้งศึกษาข้อกำหนด (Clause) ต่าง ๆ ที่เป็นตัวกำหนดความคุ้มครองของในแต่ละโครงการเพื่อวิเคราะห์ข้อจำกัดและข้อพึงระมัดระวังในการจัดทำกรมธรรม์

กรมธรรม์ที่นำมาศึกษานั้นผู้วิจัยได้รวบรวมมาจากโครงการที่มีลักษณะแตกต่างกัน เช่น โครงการก่อสร้างอาคาร โครงการก่อสร้างถนน โครงการขุดเจาะและวางท่อส่งก๊าซธรรมชาติ ทั้งนี้เนื่องจากแต่ละงานมีรูปแบบของความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นแตกต่างกัน อาทิ ในบางโครงการอาจต้องมีการขยายความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการสั่นสะเทือน การถอดถอนและการอ่อนตัวของสิ่งค้ำจุน (Vibration, Removal and Weakening of Support, VRWS) เพิ่มในกรมธรรม์ เป็นต้น ข้อกำหนดของความคุ้มครองที่รวบรวมได้จะนำไปใช้ต่อในขั้นตอนที่ 3.5

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อกำหนดของการทำประกันภัยที่ระบุอยู่ในสัญญาก่อสร้างและสัญญาอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง อันได้แก่ สัญญาจ้างเหมาของภาครัฐ (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ) และร่างขอบเขตงาน (Term of Reference, TOR) ของโครงการก่อสร้างในประเทศไทย เพื่อให้เข้าใจถึงลักษณะการกำหนดข้อสัญญาต่างๆ อาทิ ลักษณะการระบุหน้าที่และความรับผิดชอบทางกฎหมายของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างในการทำประกันภัย ทั้งงานก่อสร้างของภาครัฐและภาคเอกชน

3.4 ศึกษาลักษณะของการทำประกันภัยในโครงการก่อสร้างในประเทศไทย

เพื่อทราบรายละเอียดข้อมูลการทำประกันภัยก่อสร้าง ณ ปัจจุบัน และทราบถึงกระบวนการต่าง ๆ ในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัย บทบาทและความรับผิดชอบของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัย รวมทั้งองค์ความรู้ที่มีความสำคัญในการทำประกันภัยอย่างลึกซึ้ง อาทิ องค์ประกอบและวิธีคิดเบี้ยประกันภัย ลักษณะการจ่ายเบี้ยประกันภัย เป็นต้น ผู้วิจัยได้ติดต่อขอสัมภาษณ์เชิงลึก (In - Depth Interview) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัย

หลาย ๆ ฝ่าย อีกทั้งแต่ละฝ่ายดังกล่าวยังมีความสัมพันธ์กันอย่างซับซ้อน ทำให้อาจพบปัญหาพิเศษบางประการที่ไม่พบในการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่ผ่านมา

งานวิจัยนี้ได้ทำการสัมภาษณ์บุคลากรจาก 22 องค์กร ทั้งภาครัฐและเอกชน จำนวนทั้งสิ้น 44 ท่าน ซึ่งประกอบไปด้วยบุคลากรที่ดำรงตำแหน่ง

- เจ้าหน้าที่ฝ่ายประกันภัยก่อสร้างของบริษัทประกันภัย 8 ท่าน
- ผู้จัดการโครงการและเจ้าหน้าที่ฝ่ายดูแลสัญญาประกันภัยในโครงการก่อสร้างซึ่งเป็นตัวแทนฝ่ายผู้รับจ้างก่อสร้าง 10 ท่าน
- เจ้าหน้าที่ฝ่ายประกันภัยของบริษัทผู้รับจ้าง 1 ท่าน
- ตัวแทนผู้ว่าจ้าง (วิศวกรออกแบบและวิศวกรที่ปรึกษา) 6 ท่าน
- เจ้าหน้าที่ฝ่ายดูแลการจัดทำสัญญาก่อสร้างและสัญญาประกันภัยสัญญาของผู้ว่าจ้าง 14 ท่าน
- เจ้าหน้าที่บริษัทนายหน้าประกันภัย 3 ท่าน และ
- เจ้าหน้าที่บริษัทผู้รับประกันความเสียหาย 2 ท่าน

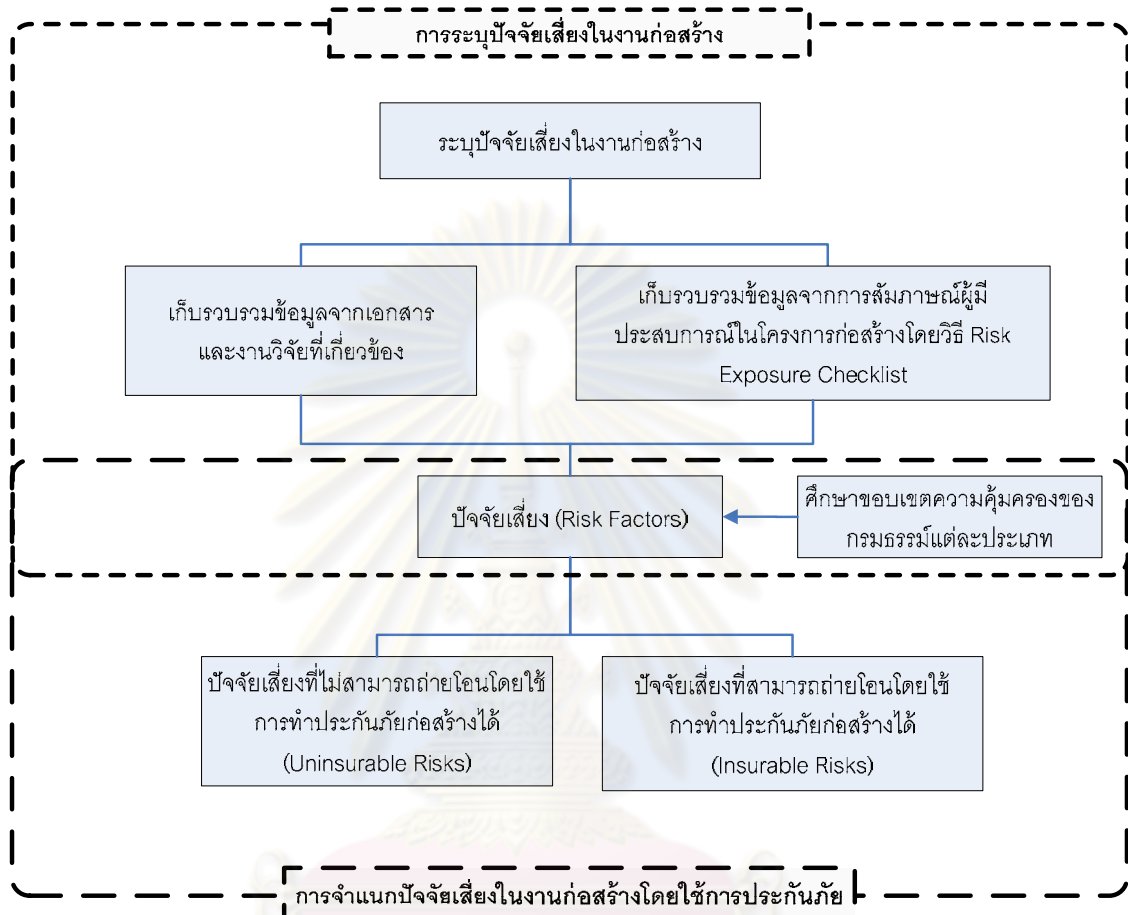
รายละเอียดของผู้ให้สัมภาษณ์แสดงในภาคผนวก ก. การสัมภาษณ์ในแต่ละครั้งใช้เวลาประมาณ 1 ถึง 4 ชั่วโมง ตามแนวคำถามที่พัฒนาขึ้น เพื่อรับทราบรายละเอียดข้อมูลการทำประกันภัยก่อสร้างของโครงการในอดีตและที่อยู่ระหว่างการดำเนินงาน รวมไปถึงประสบการณ์อุปสรรคและข้อจำกัด ตลอดจนความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์ที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยก่อสร้างซึ่งข้อมูลที่ได้จะถูกรวบรวมสำหรับการวิเคราะห์ผลต่อไป

3.5 รวบรวมปัจจัยเสี่ยงและเหตุการณ์เสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยก่อสร้าง และจำแนกปัจจัยเสี่ยงเป็นหมวดหมู่

ประกอบด้วย 2 ขั้นตอน คือ

(1) ระบุปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้าง (Risk Identification) ในระดับโครงการ (Project Level) ของโครงการก่อสร้าง โดยอาศัยเอกสารและงานวิจัยที่ผ่านมา รวมทั้งจากการรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ในโครงการก่อสร้างโดยใช้วิธี Risk Exposure Checklist แล้วจำแนกเป็นกลุ่มปัจจัยเสี่ยง (Classify Risk) ออกเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การ

ทำประกันภัยก่อสร้างได้ (Insurable Risks) และปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การทำประกันภัยก่อสร้างได้ (Uninsurable Risks) ดังแสดงในแผนภาพ 3.1



รูปที่ 3.1 แนวทางการระบุและจำแนกปัจจัยเสี่ยงในงานวิจัย

(2) เพื่อพัฒนาแนวทางการทำการประกันภัยก่อสร้างในปัจจุบันได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยได้รวบรวมข้อปัญหาที่เกิดจากการทำประกันภัยก่อสร้าง โดยอาศัยการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษากรณีศึกษาในอดีต หลังจากนั้นผู้วิจัยได้ทำการระบุปัจจัยเสี่ยงในการประกันภัยก่อสร้าง ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงระดับปฏิบัติการ (Operation Level) โดยให้นิยามปัจจัยเสี่ยงในการประกันภัยก่อสร้าง คือ สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยง (Risk Events) หรือสถานการณ์ที่ไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง อันอาจส่งผลกระทบต่อผลบ่งชี้ของการประกันภัย โดยอาจนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย และความสัมพันธ์ของคู่สัญญาทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้างและผู้รับประกันภัย

การจำแนกปัญหาดังกล่าวจะทำให้ง่ายต่อการวิเคราะห์และปรับปรุงการทำประกันภัย ซึ่งจะต้องปรับปรุงและแก้ไขให้ตรงตามที่มาของความเสี่ยงในขั้นตอนต่อไป

3.6 วิเคราะห์และนำเสนอแนวทางการร่าง (Drafting) และบริหาร (Contract Administration) กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างที่มีความเหมาะสม

ขั้นตอนนี้เป็นการนำข้อจำกัดและข้อพึงระมัดระวังที่ได้จากการวิเคราะห์เนื้อหากรมธรรม์จากขั้นตอนที่ 3.3 และปัจจัยเสี่ยงและเหตุการณ์เสี่ยงที่ได้วิเคราะห์ไว้ในขั้นตอนที่ 3.5 มาวิเคราะห์ร่วมกันอีกครั้ง เพื่อเสนอแนวทางทางการร่าง (Drafting) และบริหาร (Contract Administration) กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง ผู้วิจัยได้นำความรู้ในการบริหารงานก่อสร้าง (Construction Management) ทั้งในส่วนการดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง (Pre - Construction Stage) ซึ่งเป็นช่วงที่มีความสำคัญในการวางแผนจัดทำประกันภัย อาทิ การป้องกันปัญหาในจัดทำประกันภัยเมื่อมีการประมูลงานแยกส่วน (Separate Bidding) และการดำเนินงานช่วงระยะเวลาก่อสร้างและช่วงระยะเวลาดำรงรักษา (Construction and Maintenance Stage) ซึ่งมุ่งพิจารณาการบริหารสัญญาประกันภัยหรือกรมธรรม์ที่ได้จัดทำไว้ อาทิ การขยายระยะเวลาความคุ้มครองเมื่อมีการขยายระยะเวลาโครงการ หรือแนวทางการระงับข้อพิพาท เป็นต้น มาประยุกต์เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับกระบวนการต่าง ๆ ซึ่งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างใช้จริงในปัจจุบัน

3.7 ตรวจสอบความเหมาะสมของแนวทางที่เสนอด้วยวิธีสัมภาษณ์

ผู้วิจัยได้นำแนวทางการร่างและบริหารกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างที่ได้จากการวิเคราะห์ในข้างต้นกลับไปเสนอต่อผู้ที่มีประสบการณ์ในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยโดยใช้การสัมภาษณ์ ทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง รวมถึงตัวแทนของบริษัทประกันภัย เพื่อพิจารณาความเป็นไปได้ในการนำงานวิจัยนี้ไปใช้ในเป็นแนวทางในการตอบสนองความเสี่ยงของผู้ทำประกันภัยในอนาคต

การตรวจสอบโดยผู้เชี่ยวชาญเป็นการตรวจสอบถึงผลการวิเคราะห์ที่ได้และแนวทางการแก้ไขที่เสนอ ทั้งนี้เพราะแนวทางที่ผู้วิจัยนำเสนออาจส่งผลกระทบต่อหรือก่อให้เกิดข้อปัญหาต่อการดำเนินการก่อสร้างส่วนอื่น ๆ ได้ อีกทั้งความถูกต้องของเนื้อหาไม่มีสูตรคณิตศาสตร์สำหรับใช้คำนวณ และยังไม่มีความชัดเจนค่าความถูกต้องของเนื้อหาเป็นตัวเลขได้ จึงจำเป็นต้องนำข้อวิจารณ์จากผู้เชี่ยวชาญมาปรับปรุงแก้ไขเพื่อให้ได้แนวทางที่มีความเหมาะสมมากที่สุด

3.8 สรุปผลการศึกษา และจัดทำวิทยานิพนธ์

ขั้นตอนสุดท้ายคือ สรุปรูปแบบและขั้นตอนของการวางแผนการตอบสนองความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยก่อสร้าง แนวทางในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง ปัญหาและข้อเสนอแนะ แล้วจึงเรียบเรียงตามประเด็นของการศึกษาเพื่อนำเสนอผลการวิจัย รวมถึงจัดทำบทสรุปของผลวิจัย ข้อจำกัดของงานวิจัย ข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต แล้วเรียบเรียงจัดทำวิทยานิพนธ์

3.9 สรุป

งานวิจัยนี้ประกอบด้วยขั้นตอนการดำเนินงาน 8 ขั้นตอน เริ่มต้นจากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากนั้นเพื่อให้เกิดความเข้าใจสถานการณ์ปัจจุบันของการจัดทำประกันภัยก่อสร้างของไทยอย่างแท้จริง ผู้วิจัยจึงได้ติดต่อขอสัมภาษณ์ผู้ที่มีความรู้ในด้านการทำประกันภัยก่อสร้างในเบื้องต้น (Pre - Interview) ประกอบด้วย ตัวแทนฝ่ายบริษัทประกันภัย ตัวแทนฝ่ายผู้รับจ้างก่อสร้าง และเจ้าหน้าที่บริษัทผู้รับประกันความเสียหาย โดยบุคคลที่ให้สัมภาษณ์ต้องมีประสบการณ์ในด้านการประกันภัยก่อสร้างในประเทศไทยมาแล้วไม่ต่ำกว่า 5 ปี ผลที่ได้จากการสัมภาษณ์จะถูกนำมาใช้กำหนดแนวทางของการวิจัย และพัฒนาแนวคำถามสำหรับใช้สัมภาษณ์เชิงลึก (In - Depth Interview) ในขั้นตอนต่อไป

ขั้นตอนมาจึงทำการศึกษาเนื้อหาสัญญาประกันภัยหรือที่เรียกกันว่ากรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง ซึ่งระบุเงื่อนไขความคุ้มครองต่าง ๆ ที่ผู้ทำประกันภัยควรให้ความสำคัญ โดยทำการศึกษารายละเอียดของกรมธรรม์ที่ใช้จริงในโครงการก่อสร้าง รวมทั้งศึกษาข้อกำหนด (Clause) ต่าง ๆ ที่เป็นตัวกำหนดความคุ้มครองของแต่ละโครงการเพื่อวิเคราะห์ข้อจำกัดและข้อพึงระมัดระวังในการจัดทำกรมธรรม์ นอกจากนี้ผู้วิจัยได้ศึกษาข้อกำหนดของการทำประกันภัยที่ระบุอยู่ในสัญญาก่อสร้างและสัญญาอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้อง อันได้แก่ สัญญาจ้างเหมาของภาครัฐ (ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ) และร่างขอบเขตงาน (Term of Reference, TOR) ของโครงการก่อสร้างในประเทศไทย เพื่อให้เข้าใจถึงลักษณะการกำหนดข้อสัญญาต่างๆ อาทิ ลักษณะการระบุหน้าที่และความรับผิดชอบทางกฎหมายของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างในการทำประกันภัย

ขั้นตอนต่อมาผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก (In - Depth Interview) ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยได้แก่ บุคลากรจาก 22 องค์กรธุรกิจ จำนวนทั้งสิ้น 44 ท่าน เพื่อรับทราบรายละเอียดเบื้องต้นของการทำประกันภัยก่อสร้างของโครงการในอดีตและที่อยู่ระหว่าง

การดำเนินงาน ทั้งบทบาทและความรับผิดชอบของฝ่ายต่าง ๆ และองค์ความรู้ที่มีความสำคัญในการทำประกันภัย รวมไปถึงประสบการณ์ ทักษะ และความคิดเห็นของผู้ให้สัมภาษณ์เกี่ยวกับการทำประกันภัย ซึ่งข้อมูลที่ได้จะถูกรวบรวมสำหรับการวิเคราะห์ผลต่อไป นอกจากนี้ ผู้เชี่ยวชาญทั้ง 44 ท่านยังมีบทบาทสำคัญในการบ่งชี้และจำแนกปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้าง (Risk Identification & Classification) ที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยก่อสร้าง (Insurable Risks) ซึ่งผู้วิจัยนำมาวิเคราะห์ร่วมกับเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องและผลการวิเคราะห์กรรมธรรม์ประกันภัยในขั้นตอนก่อนหน้า

ถัดมาผู้วิจัยได้รวบรวมข้อปัญหาที่เกิดจากการทำประกันภัยก่อสร้าง โดยอาศัยการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในข้างต้น รวมทั้งศึกษารณีศึกษาในอดีต เพื่อระบุปัจจัยเสี่ยงในการประกันภัยก่อสร้าง โดยให้นิยามปัจจัยเสี่ยงในการประกันภัยก่อสร้าง คือ สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยง (Risk Events) หรือสถานการณ์ที่ไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง อันอาจส่งผลกระทบต่อในด้านลบ (Risk Impacts) ต่อผลบังคับใช้ของการประกันภัย การจำแนกข้อปัญหาและปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวจะทำให้ง่ายต่อการนำไปวิเคราะห์และปรับปรุงการทำประกันภัยในขั้นตอนถัดมา คือ วิเคราะห์และนำเสนอแนวทางการร่าง (Drafting) และบริหาร (Contract Administration) กรรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างที่มีความเหมาะสม โดยขั้นตอนนี้เป็นกรเสนอแนวทางการจัดการความเสี่ยงโดยนำความรู้ในการบริหารงานก่อสร้างมาประกอบกับข้อเสนอแนะของผู้เชี่ยวชาญในการจัดการความเสี่ยง เพื่อให้ได้มาซึ่งแนวทางการนำประกันภัยก่อสร้างมาใช้ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด โดยแนวทางที่นำเสนอจะช่วยลดปัญหาและข้อพิพาทระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ทั้งการจัดทำประกันภัยและการบริหารสัญญาประกันภัย

ขั้นตอนสุดท้ายเพื่อให้มั่นใจได้ในผลลัพธ์ของงานวิจัย แนวทางดังกล่าวจะถูกนำไปตรวจสอบ โดยการนำผลการศึกษากลับไปสอบถามทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง รวมถึงตัวแทนของบริษัทประกันภัยเพื่อปรับปรุงแนวทางที่นำเสนอ จนกระทั่งได้แนวทางที่มีความเหมาะสมและสามารถนำไปประยุกต์ใช้วางแผนจัดทำประกันภัยได้จริงในอนาคต

บทที่ 4

ลักษณะการจัดทำประกันภัยก่อสร้างในไทย

การจัดทำและการบริหารสัญญาประกันภัยซึ่งเป็นการตอบสนองความเสี่ยงวิธีหนึ่งที่มีประเด็นที่น่าสนใจจำนวนมาก ในบทนี้ผู้วิจัยได้รวบรวมเอกสารสัญญาและข้อมูลเชิงลึกจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญเพื่อศึกษาวิเคราะห์บทบาทของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในการทำประกันภัยก่อสร้าง รวมทั้งศึกษาขั้นตอน กระบวนการ และประเด็นสำคัญต่าง ๆ ในการประกันภัยก่อสร้างสำหรับเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์ในบทต่อไป

4.1 แนวทางการตอบสนองความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยใช้การประกันภัย

วิธีการตอบสนองความเสี่ยงในงานก่อสร้างซึ่งใช้โดยแพร่หลายมีหลายวิธี เช่น การจ้างช่วง (Subcontract) การใช้หนังสือค้ำประกันการปฏิบัติตามสัญญา (Performance bond) รวมถึงการประกันภัยก่อสร้าง

สำหรับประเทศไทย แม้การจัดทำประกันภัยก่อสร้างเป็นที่ยอมรับและมีการใช้กันอย่างแพร่หลาย แต่ยังไม่มีการกำหนดมาตรฐานหรือข้อกำหนดว่าผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างก่อสร้างเป็นฝ่ายซื้อประกันภัย รวมทั้งการกำหนดรายละเอียดของกรมธรรม์ว่าควรมีลักษณะอย่างไร ในปัจจุบันมีการออกข้อกำหนดที่แตกต่างกันมากมายเพื่อใช้ในแต่ละองค์กรธุรกิจก่อสร้าง หรือภายในหน่วยงานรัฐบางหน่วยงาน แต่หน่วยงานต่างมีข้อพิจารณาและขั้นตอนในการจัดทำประกันภัยโครงการก่อสร้างที่ตนรับผิดชอบที่แตกต่างกันออกไป อาทิ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจ มีการจัดทำและพัฒนาสัญญาจ้างก่อสร้างขึ้นเอง โครงการก่อสร้างใด ๆ ก็ตามที่มีการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทยเป็นผู้ว่าจ้างจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในสัญญาจ้างดังกล่าว หรือโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภาครัฐซึ่งในโครงการนี้ได้แก่การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) กำหนดไว้ว่าหากมีการปรับปรุงหรือมีการก่อสร้างอื่น ๆ เพิ่มเติมก็ให้ใช้ข้อกำหนดในการจัดทำประกันภัยคงเดิม โดยในสัญญานี้ระบุไว้ว่าผู้ว่าจ้างจะเป็นฝ่ายจัดทำประกันภัยเอง ซึ่งสาเหตุหนึ่งอาจมาจากนโยบายรัฐ โดยในขณะนั้นภาครัฐมีแนวคิดว่าการที่รัฐมีส่วนเป็นผู้ถือหุ้นของบริษัทประกันภัยบางบริษัทอยู่ทำให้ได้รับประโยชน์มากกว่าหากเป็นฝ่ายจัดซื้อประกันภัยเอง (ผู้เชี่ยวชาญ O2, O3, C11, และ I1, สัมภาษณ์, พฤษภาคม 2551 – ตุลาคม 2552)

ผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างที่มีความประสงค์จะทำประกันภัยจะจัดทำสัญญาถ่ายโอนความรับผิดชอบต่อความเสี่ยงในงานก่อสร้างที่เรียกกันว่า “กรมธรรม์ประกันภัย” ให้กับบริษัทประกันภัย

หน้าที่ในการออกกรมธรรม์ประกันภัยอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของบริษัทประกันภัย หรือ นายหน้าประกันภัย ส่วนใหญ่บริษัทประกันภัยในประเทศไทยนำรูปแบบการร่างกรมธรรม์มาจาก กรมธรรม์ของบริษัทประกันภัยได้ในต่างประเทศที่เป็นภาษาอังกฤษ โดยจะต้องได้รับความ เห็นชอบจากกรมการประกันภัย (ปัจจุบันเปลี่ยนชื่อเป็นสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม การประกอบธุรกิจประกันภัย, คปภ.) ซึ่งบริษัทประกันภัยทุกบริษัทต้องปฏิบัติตาม ในอดีตบริษัท ประกันภัยในประเทศไทยนำมาใช้โดยไม่มีการแปลเป็นภาษาไทย (รายละเอียดในการจัดทำ ประกันภัยจะกล่าวโดยละเอียดอีกครั้งในบทที่ 5) แต่ในปัจจุบันบริษัทประกันภัยหลายรายได้ พยายามจัดทำกรมธรรม์ฉบับภาษาไทยขึ้นมาใช้ โดยมักใช้กับงานก่อสร้างขนาดเล็ก (หรืองาน ก่อสร้างที่ความเสี่ยงต่ำในมุมมองของผู้ให้ประกันภัย) ที่ไม่มีการนำไปประกันภัยต่อ (Re- Insurance) เท่านั้น เนื่องจากงานก่อสร้างที่มีมูลค่างานหรือมีความเสี่ยงสูง บริษัทผู้ให้ ประกันภัยมักถ่ายโอนความเสี่ยงโดยอาศัยการประกันภัยต่อให้กับบริษัทรับประกันภัยต่อ (Re- Insurer) ในต่างประเทศอีกทอด ดังนั้นการใช้กรมธรรม์ฉบับภาษาไทยอาจก่อให้เกิดปัญหาในการ ทำความเข้าใจให้ตรงกันจากการแปลข้อกำหนดต่าง ๆ และไม่เป็นที่ยอมรับ

ผู้เกี่ยวข้องกับการจัดทำประกันภัยในโครงการก่อสร้าง จะประกอบด้วย

- (1) ผู้เอาประกันภัย (Insured) หมายถึง ผู้รับจ้างก่อสร้างหรือผู้ว่าจ้าง รวมถึงผู้ให้เงินกู้
- (2) ผู้รับประกันภัย (Insurer) หมายถึง บริษัทประกันภัย
- (3) นายหน้าประกันภัย (Insurance Broker) หมายถึง บริษัทนายหน้าประกันภัยหรือ บริษัทที่ปรึกษาประกันภัย
- (4) ผู้ประเมินความเสียหาย (Loss Adjuster) หมายถึง ฝ่ายที่จะเข้ามาสืบบทบาทในการ ประเมินความเสียหายในกรณีเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

4.2 รูปแบบการจัดทำประกันภัยก่อสร้างในประเทศไทย

จากการศึกษาพบว่าการจัดทำประกันภัยก่อสร้างในประเทศไทยสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 รูปแบบ คือ

- (1) ผู้เอาประกันภัย (ผู้รับจ้างก่อสร้างหรือผู้ว่าจ้างฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง) จัดทำประกันภัยกับ บริษัทผู้รับประกันภัยโดยตรง
- (2) ผู้เอาประกันภัย (ทั้งผู้รับจ้างก่อสร้างและผู้ว่าจ้าง) ร่วมกันจัดทำประกันภัยกับบริษัท ผู้รับประกันภัยโดยตรง

- (3) ผู้รับจ้างก่อสร้างหรือผู้ว่าจ้างจัดทำประกันภัยโดยมีบริษัทนายหน้าประกันภัยเป็นผู้จัดหาบริษัทประกันภัย

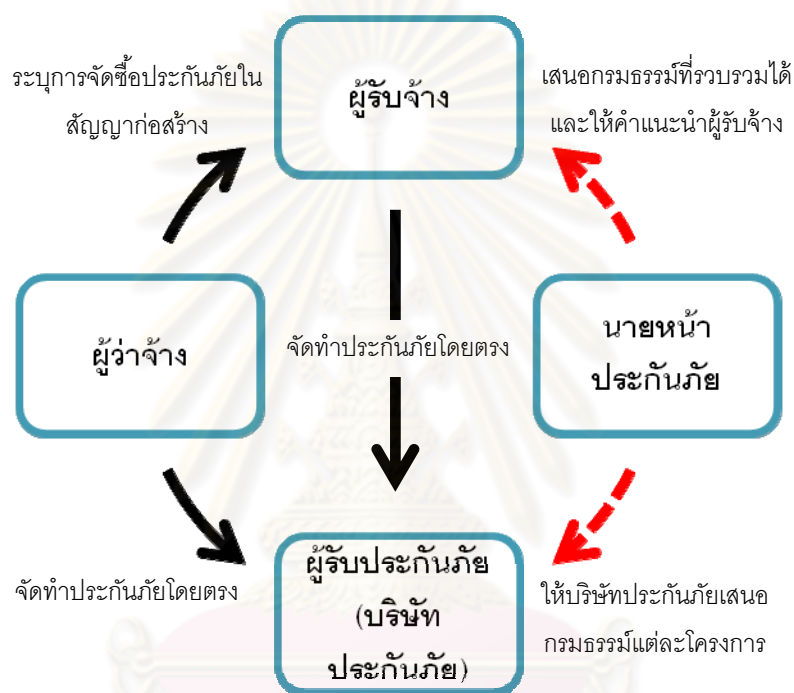
การจัดทำประกันภัยทั้ง 3 รูปแบบข้างต้นมีข้อดีและข้อจำกัดแตกต่างกันออกไป สำหรับรูปแบบแรก ผู้รับจ้างก่อสร้างหรือผู้ว่าจ้างติดต่อจัดทำประกันภัยกับบริษัทประกันโดยตรงเหมาะสมสำหรับบริษัทก่อสร้างที่มีแผนกประกันภัยหรือแผนกกฎหมาย หรือผู้ว่าจ้างซึ่งมีวิศวกรที่ปรึกษาที่มีความรู้ความเข้าใจในการทำประกันภัย บริษัทประกันภัยที่สนใจจะเสนอกรมธรรม์ประกันภัยสำหรับโครงการหนึ่ง ๆ โดยตรงคล้ายการประกวดราคาในการก่อสร้าง และทำสัญญาฉบับเดียวกับบริษัทที่ให้ข้อเสนอที่ตรงความต้องการมากที่สุด โดยมักจะพิจารณาด้านราคาเบี้ยประกัน (Premium) จำนวนเงินของความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายเอง (Excess หรือ Deductible) และรายละเอียดของความคุ้มครองที่แต่ละบริษัทเสนอ ในขณะที่ฝ่ายที่ไม่ได้ติดต่อจัดทำประกันภัยจะไม่เข้าไปก้าวกายหรือตัดสินใจใด ๆ เพียงแต่รับทราบผลของการจัดทำประกันภัยเท่านั้น

ในขณะที่รูปแบบที่ 2 จะแตกต่างจากรูปแบบแรก ตรงที่ผู้ว่าจ้างจะระบุในสัญญาให้ผู้รับจ้างเป็นฝ่ายจัดทำประกันภัย โดยจะมีข้อกำหนดบางประการไว้ เช่น มีการกำหนดจำนวนเงินของความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายเองไว้ หรือเงื่อนไขอื่น ๆ เช่น การกำหนดให้ผู้รับจ้างจัดทำประกันภัยกับบริษัทผู้ให้ประกันภัยที่ผู้ว่าจ้างได้จัดหาไว้แล้ว เงื่อนไขการชดเชยค่าเสียหายในการทำประกันภัยหากผู้รับจ้างผิดสัญญา หรือยกเลิกสัญญา เป็นต้น หรือในบางครั้งผู้ว่าจ้างจะเป็นฝ่ายเจรจาเงื่อนไขต่าง ๆ ในขั้นต้นกับบริษัทประกันภัย หลังจากนั้นจึงเปิดโอกาสให้ผู้รับจ้างต่อรองวงเงินความรับผิดชอบส่วนแรกและเบี้ยประกันภัยกับผู้รับประกันภัยเองในภายหลัง ข้อดีของการจัดทำประกันรูปแบบที่ 2 คือ ผู้รับจ้างยังคงมีสิทธิ์ในการเจรจาต่อรองเงื่อนไขต่าง ๆ ในกรมธรรม์กับผู้รับประกันภัยเพื่อจัดสรรความเสี่ยงได้ แม้ข้อกำหนดบางประการต้องปฏิบัติตามความต้องการของผู้ว่าจ้างก็ตาม

หากผู้รับจ้างก่อสร้างหรือเจ้าของโครงการจัดทำประกันภัยโดยขาดความเข้าใจในการทำประกัน อาจทำให้เกิดข้อพิพาทในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim) เนื่องจากความคุ้มครองของประกันภัยที่ทำไว้นั้นไม่ครอบคลุมความเสี่ยงที่อาจเกิดในโครงการ ปัญหาเหล่านี้จึงเป็นสาเหตุที่บริษัทนายหน้าประกันภัยเข้ามามีบทบาทโดยทำหน้าที่เสมือนเป็นตัวแทนของฝ่ายผู้รับจ้างก่อสร้างหรือเจ้าของโครงการ ช่วยให้ประหยัดเวลาในการติดต่อและเปรียบเทียบกรมธรรม์ที่เสนอโดยผู้รับประกันภัยหลาย ๆ ราย รวมทั้งเจรจาต่อรองในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ก่อให้เกิดรูปแบบการทำประกันภัยรูปแบบที่ 3 ขึ้น นอกจากนั้นบริษัทนายหน้าประกันภัยที่มีประสบการณ์ใน

การทำประกันภัยก่อสร้างยังทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาที่คอยให้คำแนะนำต่าง ๆ ในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัย แต่ในการได้มาซึ่งบริการเหล่านี้ ผู้รับจ้างก่อสร้างหรือเจ้าของโครงการต้องเสียค่าใช้จ่ายส่วนหนึ่งแก่บริษัทนายหน้าประกันภัย อาจทำให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมของการทำประกันภัยสูงกว่าการติดต่อทำประกันภัยเองโดยตรง

รูปแบบการจัดทำประกันภัยก่อสร้างทั้ง 3 รูปแบบสามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ ดังแสดงในรูป 4.1 ดังนี้



รูปที่ 4.1 รูปแบบการจัดทำประกันภัยก่อสร้างในปัจจุบัน

4.3 บทบาทของแต่ละฝ่ายในการจัดทำประกันภัย

4.3.1 บทบาทของผู้เอาประกันภัย

จากรูปแบบแรกของการจัดทำประกันภัยที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น ผู้เอาประกันภัยอันได้แก่ ผู้รับจ้างก่อสร้าง และผู้ว่าจ้างหรือเจ้าของโครงการ (Principal) รวมถึงผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ (Developer) ซึ่งต้องการได้รับความคุ้มครองจากการทำประกันภัย ล้วนสามารถจัดทำประกันภัยได้ทั้งสิ้น โดยแลกเปลี่ยนกับการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเป็นการตอบแทนเพื่อถ่ายโอนความเสี่ยงแก่ฝ่ายผู้ให้ประกันภัย ปกติมักเกิดความเข้าใจผิดในความหมายระหว่างคำว่า “ผู้เอาประกันภัย (Insured)” และ “ผู้ทำประกันภัย (Insuring Party)” อยู่บ่อยครั้ง “ผู้เอาประกันภัย” หมายถึง ฝ่าย

ใด ๆ ก็ตามที่ได้รับผลประโยชน์จากความคุ้มครองของการทำประกันภัย กล่าวคือ เป็นบุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่มีส่วนในการรับค่าสินไหมทดแทนหากเกิดความเสียหายที่กรมธรรม์คุ้มครอง ในที่นี้ได้แก่ ผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง (โดยปกติทุกกรมธรรม์มีการระบุ 2 ฝ่ายนี้เป็นอย่างน้อย) ผู้จัดหาวัสดุ (supplier) หรือแม้แต่ธนาคารซึ่งให้เงินกู้แก่โครงการ หรือแหล่งเงินทุนอื่น ๆ ในขณะที่ผู้ทำประกันภัย หมายถึงฝ่ายที่รับภาระหน้าที่เป็นผู้ติดต่อจัดทำประกันภัย ดังนั้นอาจเป็นผู้ว่าจ้าง หรือผู้รับจ้าง ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดก็ได้ ซึ่งคำว่า Insuring Party นั้นมีการนำมาใช้อย่างแพร่หลายในสัญญาก่อสร้างเพื่อกำหนดบทบาทในการทำประกันภัย อาทิ ใช้ในการระบุภาระหน้าที่ในการทำประกันภัยในสัญญาก่อสร้างมาตรฐานของ FIDIC เป็นต้น

การจัดทำประกันภัยมักจะถูกกำหนดเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาก่อสร้าง (นอกเสียจากว่าผู้ว่าจ้างไม่ใส่ใจการทำประกันภัยจึงไม่ระบุสาระสำคัญใด ๆ ในการทำประกันภัยไว้ในสัญญา กรณีนี้ผู้รับจ้างต้องตัดสินใจเองว่าจะทำประกันภัยหรือไม่) ผู้ว่าจ้างสามารถกำหนดหน้าที่ในการจัดทำประกันภัยโดยการระบุเนื้อหาในสัญญาก่อสร้างได้ 2 ลักษณะ คือ

- (1) ผู้ว่าจ้างเป็นผู้จัดทำประกันภัยก่อสร้างเอง (Owner or Principal Control)
- (2) ผู้รับจ้างเป็นผู้จัดทำประกันภัยก่อสร้าง (Contractor Control)

แม้ว่าการจัดทำประกันภัยทั้ง 2 ลักษณะ จะมีรายละเอียดที่แตกต่างกันในแง่หน้าที่และความรับผิดชอบค่อนข้างมาก แต่ไม่ว่าผู้ใดเป็นฝ่ายจัดทำประกันภัย ภาระค่าใช้จ่ายประกันภัยย่อมตกอยู่กับผู้ว่าจ้างในท้ายที่สุด หากในสัญญาระบุให้ผู้รับจ้างจัดทำประกันภัย ผู้รับจ้างก็จะรวมค่าใช้จ่ายประกันภัยลงในราคางานก่อสร้าง บทบาทของทั้ง 2 ฝ่ายในการจัดทำประกันภัยก่อสร้างมีรายละเอียดดังนี้

1) บทบาทของผู้ว่าจ้าง

โดยทั่วไปแม้ผู้ว่าจ้างไม่จำเป็นต้องรับผิดชอบต่อค่าเสียหายที่เกิดขึ้นในระหว่างการทำก่อสร้างหากยังไม่มีกรส่งมอบงานจากผู้รับจ้าง แต่ผู้ว่าจ้างมักเข้ามามีบทบาทในการจัดทำประกันภัยเพื่อให้แน่ใจว่าโครงการก่อสร้างของตนจะประสบความสำเร็จ และลดความเสี่ยงที่ผู้รับจ้างไม่สามารถหาเงินทุนมาช่อมแซมความเสียหายที่เกิดขึ้นจนต้องทิ้งงานในท้ายที่สุด ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อผู้ว่าจ้างต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการหาผู้รับจ้างรายอื่นมาดำเนินการก่อสร้างต่อให้แล้วเสร็จ คำว่าผู้ว่าจ้างในที่นี้หมายความรวมถึงตัวแทนผู้ว่าจ้างซึ่งได้รับมอบอำนาจในการสั่งงานหรือดูแลรับผิดชอบการก่อสร้างแทน ได้แก่ วิศวกรออกแบบ (Design Engineer) ที่มีหน้าที่รับผิดชอบเฉพาะงานออกแบบ ซึ่งอาจมีขอบเขตงานเพียงการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary

Design) หรือรวมไปถึงการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) หรือวิศวกรที่ปรึกษา (Consulting Engineer) ซึ่งรับผิดชอบให้คำแนะนำต่าง ๆ ควบคุมการดำเนินงานก่อสร้าง และประสานงานภายในโครงการแทนผู้ว่าจ้าง ในบางครั้งอาจจะเป็นบุคคลเดียวกับผู้ออกแบบก็ได้ที่เรียกว่า วิศวกรออกแบบและปรึกษา (Design and Consulting Engineer) ในความเป็นจริง ตัวแทนผู้ว่าจ้างที่ได้กล่าวมาทั้งหมดล้วนต้องประสานงานกันเพื่อให้โครงการก่อสร้างประสบความสำเร็จ และการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยเป็นอีกหนึ่งขั้นตอนสำคัญที่ไม่อาจละเลยได้ แต่ละฝ่ายจึงต้องร่วมกันพิจารณาการจัดทำกรรมธรรม์ให้มีความเหมาะสมโดยอาศัยความรู้และประสบการณ์ในงานส่วนที่ตนรับผิดชอบ

ที่ปรึกษการบริหารงานก่อสร้าง (ที่ปรึกษา) ทำหน้าที่เสมือนตัวแทนผู้ว่าจ้างและเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญในการดำเนินงานก่อสร้าง ในปัจจุบันโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ล้วนแล้วแต่มีการจ้างที่ปรึกษาเพื่อทำหน้าที่ให้คำปรึกษาแก่เจ้าของโครงการ กำกับดูแล และตรวจสอบการดำเนินงานของผู้รับจ้างก่อสร้างให้เป็นไปตามข้อกำหนดที่ระบุในสัญญา เพื่อรักษาผลประโยชน์ให้กับเจ้าของโครงการ รวมทั้งการดูแลการจัดทำประกันภัยของโครงการให้เป็นไปอย่างเรียบร้อย หน้าที่หลักของปรึกษาในการจัดทำประกันภัย คือ

- ให้คำแนะนำผู้ว่าจ้างในการทำประกันภัย วิศวกรที่ปรึกษาจำเป็นต้องสามารถประเมินความเสี่ยงของโครงการที่ตนรับผิดชอบ เพื่อนำมาตัดสินใจว่าควรทำประกันภัยหรือไม่ และควรทำประกันภัยประเภทใดบ้าง ที่ปรึกษาต้องทำหน้าที่ประสานงานกับฝ่ายต่าง ๆ ทั้งผู้ออกแบบ ผู้ให้เงินกู้ เพื่อให้ได้ข้อมูลครบถ้วน อาทิ ตรวจสอบผู้ออกแบบว่าได้ทำประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพไว้หรือไม่ มีวงเงินเท่าความคุ้มครองเท่าใด หรือ กำหนดบทบาทของผู้รับจ้างว่าต้องออกแบบโครงสร้างชั่วคราวหรือไม่ โดยการตกลงกับผู้ออกแบบให้ชัดเจน เพื่อนำไปจัดทำสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างปฏิบัติตาม รวมทั้งเสนอข้อมูลการจัดทำประกันภัยทั้งหมดให้ผู้ว่าจ้างตัดสินใจ
- ตรวจสอบความสมบูรณ์ของกรรมธรรม์ประกันภัย ภายหลังจากจัดทำประกันภัยแล้ว วิศวกรที่ปรึกษา ต้องตรวจสอบว่ากรรมธรรม์มีความครบถ้วนสมบูรณ์หรือไม่ ทั้งในกรณีที่ผู้รับจ้างจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยและผู้ว่าจ้างเป็นฝ่ายจัดทำ หากพบข้อกำหนดที่ไม่เหมาะสมต้องรีบแจ้งให้ผู้รับประกันภัยชี้แจงและดำเนินการปรับแก้ต่อไป

วิศวกรออกแบบ (Design Engineer) เป็นอีกฝ่ายที่มีบทบาทในการทำประกันภัย ได้รับความรับผิดชอบในการจัดทำประกันภัยของวิศวกรออกแบบสามารถจำแนกออกเป็น 2 ลักษณะ คือ

- จัดทำประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพของผู้ออกแบบ ปัจจุบันโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่มักระบุไว้ในสัญญาจ้างออกแบบอย่างชัดเจนให้ผู้ออกแบบต้องจัดทำประกันภัยประเภทนี้ รวมทั้งบริษัทผู้ออกแบบในประเทศไทยเองเริ่มให้ความสนใจในการทำประกันภัยประเภทนี้มากขึ้นเพราะปัจจุบันสามารถทำประกันภัยดังกล่าวได้ง่ายกว่าในในอดีต เนื่องจากบริษัทประกันภัยในประเทศสามารถออกกรมธรรม์ประเภทดังกล่าวได้แล้ว (ในอดีตจะมีเฉพาะบริษัทออกแบบจากต่างประเทศที่ทำประกันภัยประเภทนี้ หากผู้ออกแบบในประเทศต้องการทำประกันภัยต้องจัดทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยต่างประเทศแทน ซึ่งสร้างความยุ่งยากค่อนข้างมากในมุมมองผู้ออกแบบ) (ผู้เชี่ยวชาญ O5, และ O6, สัมภาษณ์, พฤษภาคม 2551 – ตุลาคม 2552)
- ปรับแก้แบบก่อสร้างให้สัมพันธ์กับการทำประกันภัย ผู้ทำประกันภัยส่วนมากมักเข้าใจว่าในการจัดทำประกันภัย ผู้รับประกันภัยเท่านั้นที่ต้องเป็นฝ่ายประเมินความเสี่ยงโดยอาศัยแบบก่อสร้าง แต่ในความเป็นจริงแล้วผู้ออกแบบควรเข้ามามีบทบาทในการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยด้วย โดยอาจมีวิศวกรที่ปรึกษาเป็นผู้ประสานงานให้ เพราะในบางครั้งแบบก่อสร้างที่วิศวกรที่ปรึกษาหรือผู้รับจ้างนำไปเสนอบริษัทประกันภัยอาจมีปัญหาเกิดขึ้นได้ ปัญหาที่พบบ่อยเกิดจากผู้รับประกันภัยไม่รับทำประกันภัยให้เนื่องจากเห็นว่ามีความเสี่ยงในการก่อสร้างมากจนไม่คุ้มที่จะรับประกันภัย อาทิ มีการใช้เข็มตอกในบริเวณที่มีความเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหายต่ออาคารข้างเคียง วิศวกรที่ปรึกษาอาจต้องปรึกษาผู้ออกแบบและร่วมกันพิจารณาความเป็นไปได้ในการปรับแก้แบบ โดยเปรียบเทียบกับค่าใช้จ่ายที่อาจเพิ่มขึ้น

2) บทบาทของผู้รับจ้าง

การประเมินความเสี่ยงก่อนการก่อสร้างเป็นหน้าที่ที่สำคัญที่ผู้รับจ้างจำเป็นต้องดำเนินการ ทั้งความเสี่ยงในงานที่ตนเองต้องรับผิดชอบรวมทั้งความเสี่ยงในงานของผู้รับจ้างช่วง การถ่ายโอนความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยเป็นเครื่องมืออีกชนิดหนึ่งที่สามารถช่วยแบ่งเบาภาระความเสี่ยงของผู้รับจ้างได้ ผู้รับจ้างสามารถได้รับประโยชน์สูงสุดจากการทำประกันภัยหากมีการวางแผนและการจัดการที่ดี

บทบาทของผู้รับจ้างโดยรวม ได้แก่ จัดหาความคุ้มครองให้เหมาะสมต่อความเสี่ยงของโครงการแม้ผู้รับจ้างอาจไม่ได้เป็นผู้รับผิดชอบในการจัดทำประกันภัยของโครงการทั้งหมดก็ตาม

หากผู้ว่าจ้างระบุในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างผู้จัดทำประกันภัย ผู้รับจ้างต้องตรวจสอบเงื่อนไขให้ชัดเจนเพื่อให้เกิดความเหมาะสมก่อนจัดทำกรรมธรรมกับผู้รับประกันภัย หากเงื่อนไขใดมีความไม่ชัดเจนผู้รับจ้างต้องรีบขอคำชี้แจงจากผู้ว่าจ้างเพื่อไม่ให้เกิดข้อพิพาทตามมาภายหลัง

แม้ผู้รับจ้างจะเป็นฝ่ายที่ได้ผลกระทบจากความเสี่ยงในการก่อสร้างมากที่สุดหากเกิดอุบัติเหตุในโครงการก่อสร้าง แต่จากการสัมภาษณ์ผู้รับจ้างก่อสร้างพบว่าบริษัทผู้รับจ้างก่อสร้างงานหลายรายมีทัศนคติว่าการจัดทำประกันภัยเป็นเพียงการช่วยทำให้ผู้รับจ้างก่อสร้างรู้สึกปลอดภัยมากขึ้นในกรณีเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันที่รุนแรงเท่านั้น (เช่นเกิดอัคคีภัยทั้งโครงการ) โดยขาดการใส่ใจในรายละเอียดของความเสี่ยงอื่น ๆ ของโครงการที่ตนรับผิดชอบ ผู้รับจ้างมักให้เหตุผลว่างานก่อสร้างบางประเภท อาทิ งานก่อสร้างอาคาร เป็นงานที่ตนคุ้นเคยจึงมองไม่เห็นความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงการละเลยข้อกำหนดความคุ้มครองและข้อกำหนดอื่น ๆ อาทิ จำนวนเงินของความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันต้องรับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายเอง ทั้งที่ในความเป็นจริง สามารถต่อรองจำนวนเงินส่วนนี้ให้เกิดความเหมาะสม และส่งผลให้เบี้ยประกันภัยลดลงได้ กระบวนการคัดเลือกทำสัญญากับบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่จึงเป็นเพียงการนำกรรมธรรมที่มีบริษัทประกันภัยต่าง ๆ มานำเสนอมาเปรียบเทียบซื้อกรรมธรรมที่ราคาต่ำสุด โดยไม่สนใจรายละเอียดเงื่อนไขความคุ้มครองที่มีความแตกต่างกันออกไป (ผู้เชี่ยวชาญ C1, C2, C5, C8, C10, และ C11, สัมภาษณ์, พฤษภาคม 2551 – ตุลาคม 2552)

หลังจากจัดทำกรรมธรรมเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ผู้รับจ้างต้องเป็นฝ่ายบริหารกรรมธรรมระหว่างการก่อสร้าง ดังนั้นผู้รับจ้างต้องศึกษาข้อสัญญาในกรรมธรรมให้ละเอียด เพื่อจะได้ทราบว่าความเสียหายกรณีใดบ้างที่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากการทำประกันได้ และขอปฏิบัติตามที่ระบุในกรรมธรรมมีเงื่อนไขและขั้นตอนอย่างไร เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของการทำประกันภัย

นอกจากผู้รับจ้างหลักแล้ว การทำประกันภัยของผู้รับจ้างช่วงก็มีความสำคัญเช่นเดียวกัน การที่ผู้รับจ้างช่วงไม่จัดทำกรรมธรรมมาคุ้มครองความเสียหายเนื่องจากอุบัติเหตุถือเป็นความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อทั้งโครงการ แม้ผู้รับจ้างช่วงจะมีขอบเขตความรับผิดชอบเพียงแค่บางส่วน ของโครงการ แต่อาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงการทั้งหมดก็ได้ อาทิ คนงานของผู้รับจ้างช่วงเชื่อมโลหะและประกายไฟจากการเชื่อมทำให้เกิดเพลิงไหม้ก่อนความเสียหายต่องานของผู้รับจ้างรายอื่น ๆ เป็นต้น ดังนั้นผู้รับจ้างหลักจำเป็นต้องประสานงานและตรวจสอบว่าผู้รับจ้างช่วงได้จัดทำประกันภัยไว้หรือไม่ อาทิ ผู้รับเหมางานเสริมโดยมากจะทำประกันภัยไว้อยู่แล้ว หากพบว่าผู้รับจ้างช่วงไม่ได้ทำประกันภัยไว้อาจต้องนำขอบเขตงานในแต่ละส่วนนั้นมาพิจารณาทำประกันภัยรวมกับ

งานของผู้รับจ้างหลักด้วย (ผู้เชี่ยวชาญ C1, C2, C5, C8, C10, และ C11, สัมภาษณ์, พฤษภาคม 2551 – ตุลาคม 2552)

4.3.2 บทบาทของผู้ให้เงินกู้

ผู้ให้เงินกู้หรือแหล่งเงินทุนมีบทบาทในการจัดทำประกันภัย 3 ลักษณะ คือ

- การทำประกันภัยเป็นอีกเงื่อนไขหนึ่งที่ผู้ให้เงินกุนำมาพิจารณาอนุมัติเงินกู้ให้โครงการ บางโครงการแม้มีความเสี่ยงในด้านธุรกิจ (ความเสี่ยงที่ผู้กู้จะหาเงินมาชดใช้คืนผู้ให้กู้ไม่ได้) ต่ำ แต่มีความเสี่ยงในการก่อสร้างสูง อาทิ โครงการก่อสร้างในพื้นที่เสี่ยงต่อการก่อการร้าย ผู้ให้เงินกู้จะให้ผู้ว่าจ้างจัดหากรมธรรม์ก่อน หากความเสี่ยงนั้นสูงจนไม่มีผู้รับประกันภัยรายใดยอมรับทำประกันภัย ผู้ให้เงินกู้ก็อาจไม่อนุมัติเงินกู้ให้เช่นเดียวกัน (ผู้เชี่ยวชาญ I1, I2, I3, I4, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552)
- กำหนดเงื่อนไขในการเลือกบริษัทผู้รับประกันภัย ในกรณีที่งานโครงการนั้นมีแหล่งเงินทุนจากกลุ่มธนาคาร แต่ละธนาคารจะกำหนดให้โครงการทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในเครือข่ายของตน แม้เงื่อนไขความคุ้มครองในการรับประกันภัยของบริษัทผู้รับประกันภัยที่แหล่งเงินทุนเสนอ อาจดีกว่าผู้รับประกันภัยอื่นหรือมีเบี้ยประกันภัยสูงกว่า แต่ผู้ทำประกันภัยไม่สามารถโต้แย้งได้
- กำหนดเงื่อนไขในกรมธรรม์ เงื่อนไขที่ผู้ให้เงินกุ่มักขอให้มีการเพิ่มลงในกรมธรรม์ คือ เงื่อนไขการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ให้เงินกู้เท่านั้น (บางกรมธรรม์อาจมีการกำหนดเกณฑ์ในการจ่ายเงินเพิ่มเติม อาทิ ความเสียหายไม่เกิน 5 ล้านบาท ให้ผู้รับประกันภัยจ่ายแก่ผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างเพื่อซ่อมแซมและดำเนินการก่อสร้างต่อ หากความเสียหายมากกว่าจำนวนเงินดังกล่าว ให้ผู้รับประกันภัยจ่ายแก่ผู้ให้เงินกู้ โดยให้ถือเป็นสิทธิในการตัดสินใจของผู้ให้เงินกู้ว่าจะอนุมัติให้ดำเนินการต่อหรือล้มเลิกโครงการ) ตัวอย่างเงื่อนไขกำหนดการจ่ายเงินของผู้รับประกันภัยที่ผู้ให้เงินกูกำหนดเพิ่มลงในกรมธรรม์ของโครงการก่อสร้างโครงการหนึ่งระบุไว้ดังนี้

“Loss or damage to the contract work insured under this policy, if any, shall be payable to... (ชื่อธนาคาร)... as it interest may appear”

ดังนั้นเมื่อเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนขึ้น ผู้รับจ้างต้องเสียเวลาทำเรื่องเพื่อนำเงินดังกล่าวมาซ่อมแซมความเสียหายที่เกิด หรือรอการตัดสินใจจากแหล่งเงินทุนทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการก่อสร้าง

4.3.3 บทบาทของผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัย (บริษัทประกันภัย) มีหน้าที่จัดหาความคุ้มครองตามความต้องการของผู้ทำประกันภัย โดยได้รับค่าตอบแทนเป็นค่าเบี้ยประกันภัยตามที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้ทำประกันภัย นอกจากนี้ยังทำหน้าที่ตรวจสอบและประเมินความเสียหาย ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นว่าอยู่ภายใต้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่ รวมถึงประเมินค่าสินไหมทดแทนเพื่อชดใช้แก่ผู้เอาประกันภัย

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่าผู้รับประกันภัยมีแนวทางในการจัดหาโครงการก่อสร้างที่ต้องการจัดทำประกันภัย จาก 4 แหล่งที่มาต่างกัน คือ

- (1) ผู้ทำประกันภัยติดต่อบริษัทประกันภัยโดยตรง
- (2) ผ่านตัวแทนประกันภัย
- (3) ผ่านนายหน้าประกันภัย
- (4) ผู้ทำประกันภัยซึ่งอาศัยเงินกู้จากธนาคารซึ่งมีทำธุรกิจประกันภัยควบคู่ไปด้วย

ในขั้นต้นผู้รับประกันภัยจะทำการประเมินความเสี่ยงเพื่อจัดทำกรมธรรม์และกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย ผู้ทำประกันภัยจะต้องกรอกแบบฟอร์มใบคำขอเอาประกันซึ่งมีรายละเอียดของโครงการซึ่งผู้รับประกันภัยนำไปใช้ประเมินความเสี่ยง เอกสารประกอบการพิจารณามีดังนี้

- (1) สัญญาจ้างก่อสร้าง
- (2) สำเนาแบบพิมพ์เขียว
- (3) ตารางเวลาทำงาน
- (4) แผนผังบริเวณสถานที่ก่อสร้าง
- (5) สิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินของผู้ว่าจ้างที่อยู่ใกล้เคียงหรือในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง
- (6) สิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินของบุคคลอื่นที่อยู่ใกล้เคียงหรือในบริเวณสถานที่ก่อสร้าง

- (7) แผนผังและรูปถ่ายของสิ่งปลูกสร้างหรือทรัพย์สินตามข้อ 5) และ 6) พร้อมมรณะ
 ะยะห่างระหว่างสถานที่ก่อสร้างกับสิ่งปลูกสร้างตามข้อ 5) และ 6) (ขึ้นอยู่กับความ
 ต้องการของแต่ละบริษัทประกันภัย บางรายอาจส่งตัวแทนมาตรวจสอบและถ่ายรูป
 สิ่งปลูกสร้างข้างเคียงนี้เอง)

จากการศึกษาพบว่าในปัจจุบัน การแข่งขันในตลาดประกันภัยในประเทศไทยมีค่อนข้าง
 สูงและมีแนวโน้มว่าจะสูงขึ้นอีกในอนาคต เพราะประกันภัยก่อสร้างเป็นอีกหนึ่งช่องทางซึ่งสามารถ
 ทำกำไรให้แก่บริษัทประกันภัยค่อนข้างมาก การแข่งขันที่สูงนี้ทำให้การคิดราคาเบี้ยประกันภัยใน
 แต่ละโครงการต้องอาศัยการเจรจาต่อรองทางธุรกิจและกลยุทธ์โดยการปรับราคาเบี้ยประกันภัย
 ค่อนข้างมากเพื่อดึงดูดลูกค้า อัตราเบี้ยประกันภัยจึงแตกต่างกันตามผู้ทำประกันภัยและโครงการ

จากการศึกษาผู้วิจัยพบว่าเมื่อเปรียบเทียบอัตราค่าเบี้ยประกันภัยที่คำนวณโดยผู้รับ
 ประกันภัยต่างประเทศกับผู้รับประกันภัยในประเทศ เมื่อนำโครงการที่มีรูปแบบคล้ายคลึงกันมาทำ
 การเปรียบเทียบ พบว่าอัตราค่าเบี้ยประกันภัยที่คำนวณโดยผู้รับประกันภัยต่างประเทศจะมีอัตราที่
 สูงกว่าคำนวณโดยผู้รับประกันภัยในประเทศ นอกจากนี้ในแต่ละโครงการที่มีรูปแบบของการ
 ก่อสร้างใกล้เคียงกันอัตราเบี้ยประกันภัยจะค่อนข้างใกล้เคียงกันด้วย ทั้งนี้เพราะการคิดเบี้ย
 ประกันภัยในต่างประเทศผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะสร้างคู่มือการคิดเบี้ยประกันภัยอย่างละเอียด
 มาใช้ ซึ่งคู่มือนี้เกิดจากการใช้ข้อมูลสถิติต่าง ๆ สร้างเป็นเกณฑ์การพิจารณาความเสี่ยงของ
 โครงการขึ้น จะเห็นได้จากตัวอย่างการคำนวณเบี้ยประกันภัยของอาคารพักอาศัยและอาคารสูง
 (ดังแสดงไว้ในตารางที่ 4.1 และ 4.2 ตามลำดับ) งานก่อสร้างอาคารสูงจะมีการกำหนดเกณฑ์ขึ้น
 ต่ำในการคิดเบี้ยประกันภัยไว้โดยเฉพาะแตกต่างกับอาคารพักอาศัย เนื่องจากอาคารแต่ละ
 ประเภทมีความเสี่ยงในการก่อสร้างที่แตกต่างกัน โดยนำมาประกอบกับรายละเอียดในการปรับ
 เบี้ยประกันภัยขึ้นตามเงื่อนไขต่าง ๆ อาทิ จำนวนชั้น ความเสี่ยงของการเกิดแผ่นดินไหวในพื้นที่ตั้ง
 โครงการ แล้วจึงประเมินความเสี่ยงอีกครั้งเพื่อปรับแก้อัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมตามพื้นที่
 ก่อสร้างและผู้รับจ้างก่อสร้างที่รับผิดชอบโครงการ แต่การจะได้มาซึ่งข้อมูลเหล่านี้ต้องอาศัยการ
 เก็บข้อมูลเชิงสถิติและการคำนวณของนักคณิตศาสตร์ประกันภัยแต่ละประเทศ ซึ่งยังเป็นข้อจำกัด
 สำหรับการคิดเบี้ยประกันภัยในประเทศไทยเพราะยังไม่มี การนำข้อมูลเชิงสถิติที่มีรายละเอียดดัง
 ตารางข้างต้นมาใช้ นอกจากนี้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนฝ่ายผู้รับประกันภัยในประเทศไทยได้ให้
 ความเห็นว่า หากนำเกณฑ์การคิดอัตราเบี้ยประกันภัยของต่างประเทศมาใช้อ้างอิง อัตราเบี้ย
 ประกันภัยจะสูงเกินกว่าที่จะแข่งขันกับบริษัทประกันภัยรายอื่นในตลาดประกันภัยปัจจุบัน จึง
 อาศัยประสบการณ์ในการประเมินความเสี่ยงของเจ้าหน้าที่ประกอบกับข้อมูลการแข่งขันกับผู้รับ

จ้างรายอื่นในการคิดอัตราเบี้ยประกันภัยเท่านั้น (ผู้เชี่ยวชาญ 11, 12, 13, 17, 18, และ B1, สัมภาษณ์, กันยายน - ตุลาคม, 2552) จากการศึกษาข้อมูลด้านเบี้ยประกันภัยในประเทศไทย พบว่าค่าเบี้ยประกันภัยก่อสร้างจะคิดเป็นอัตราระหว่างร้อยละ 0.1 - 0.25 ของมูลค่าโครงการ

ตารางที่ 4.1 ตัวอย่างเกณฑ์การคิดอัตราเบี้ยประกันภัย (ขั้นต่ำ) งานก่อสร้างอาคารพักอาศัยของผู้รับประกันภัยต่างประเทศ

Code number	Project or structures to be constructed type of contract works	Minimum rate for basic cover % up to full standard period	Earthquake susceptibility class	Rate for flood and inundation % per annum	Deductible see tables M and N Section B - 1.4	Standard period for construction months	Compulsory endorsements numbers
1010	Residential buildings without basements up to 2 storeys (light frame construction)	2.00	C	0.10	M	9	
1011	2 storeys (masonry construction)	1.60	C	0.10	M	9	
1110	Residential buildings with 1 basement up to 5 storeys	1.50	C	0.15	M	12	
	every further storey up to 12 storeys	0.03	E		M	18	
	every further storey up to 25 storeys	0.02	F		M	24	
	Residential buildings with 2 or 3 basements up to 5 storeys	1.70	C	0.25	M	12	
	every further storey up to 12 storeys	0.03	E		M	18	
	every further storey up to 25 storeys	0.02	F		M	24	

4.3.4 บทบาทของนายหน้าประกันภัย (Insurance Broker)

ฝ่ายนายหน้าประกันภัย ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้าง (ผู้ถือกรรมสิทธิ์ประกันภัย) ในการดำเนินการต่าง ๆ ทั้งการเจรจากับผู้รับประกันภัย จัดเตรียมเอกสาร และติดตามการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการทำประกันภัยของผู้ทำประกันภัย บทบาทดังกล่าวสามารถจำแนกออกได้เป็น 2 ส่วนหลัก ตามช่วงการดำเนินงาน คือ

(1) ช่วงการจัดทำประกันภัย

บทบาทที่สำคัญของนายหน้าประกันภัยช่วงการจัดทำประกันภัย คือ ติดต่อจัดทำกรรมธรรมประกันภัย ซึ่งต้องอาศัยความเข้าใจโครงการ วิเคราะห์ความเสี่ยงของผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้าง เพื่อสามารถจัดทำกรรมธรรมประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสี่ยงได้อย่างเหมาะสม รวมถึงติดต่อขอราคาเบี้ยประกันจากผู้รับจ้างหลาย ๆ รายในตลาดประกันภัยมาเปรียบเทียบ และนำมาพิจารณาร่วมกับผู้ทำประกันภัย เพื่อเลือกกรรมธรรมประกันภัยที่เหมาะสมกับโครงการมากที่สุด ตลอดจนจัดซื้อแผนประกันภัยที่ผู้ทำประกันภัยได้อนุมัติให้ทำ

ตารางที่ 4.2 ตัวอย่างเกณฑ์การคิดอัตราเบี้ยประกันภัย (ขั้นต่ำ) งานก่อสร้างอาคารสูงของผู้รับ
ประกันภัยต่างประเทศ

Code number	Project or structures to be constructed type of contract works	Minimum rate for basic cover % up to full standard period	Earthquake susceptibility class	Rate for flood and inundation % per annum	Deductible see tables M and N Section B – 1.4	Standard period for construction months	Compulsory endorsements numbers
2100	Multistorey buildings						
2110	Office and bank buildings without or with 1 basement up to 5 storeys	1.60	C	0.15	M	12	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	18	112
	every further storey up to 25 storeys	0.03	F		M	24	112
	Office and bank buildings with 2 or 3 basements up to 5 storeys	1.80	C	0.25	M	12	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	18	112
	every further storey up to 25 storeys	0.03	F		M	24	112
2120	Department stores without or with 1 basement up to 3 storeys	1.80	C	0.15	M	18	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	24	112
	Department stores with 2 or 3 basements up to 3 storeys	2.00	C	0.25	M	18	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	24	112
	Shopping centres, supermarkets see code number 2280.						
2130	Schools, hostels, kindergartens without or with 1 basement up to 3 storeys	1.60	C	0.15	M	18	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	24	112
	Schools, hostels, kindergartens with 2 or 3 basements up to 3 storeys	1.70	C	0.25	M	18	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	24	112
2140	Universities without or with 1 basement up to 3 storeys	1.80	C	0.15	M	18	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	24	112
	Universities with 2 or 3 basements up to 3 storeys	2.00	C	0.25	M	18	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	24	112
2150	Multistorey garages without or with 1 basement up to 2 storeys	1.80	C	0.20	M	18	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	24	112
	Multistorey garages with 2 or 3 basements up to 2 storeys	2.00	C	0.30	M	18	
	every further storey up to 12 storeys	0.04	E		M	24	112

ความแตกต่างระหว่างการจัดทำกรมธรรม์โดยผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างกับการมอบหมายให้นายหน้าประกันภัยจัดทำ คือ การกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ รวมทั้งรายละเอียดของแต่ละเงื่อนไข นายหน้าประกันภัยจะเป็นผู้กำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองที่ต้องการทั้งหมด รวมทั้งรายละเอียดของแต่ละเงื่อนไขไว้ในรายการที่เรียกทับศัพท์ว่า Pressing Slip ส่งให้กับผู้รับประกันภัย แล้วส่งให้ผู้รับประกันภัยหลาย ๆ รายกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยเพื่อเลือกผู้รับประกันภัยที่ให้อัตราเบี้ยประกันภัยต่ำที่สุด หากยังไม่เป็นที่ยอมรับจึงเจรจาต่อรองต่อไปจนเป็นที่พอใจทั้ง 2 ฝ่าย แตกต่างจากการทำประกันภัยโดยผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างซึ่งผู้รับประกันภัยจะร่างกรมธรรม์พร้อมกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยมาให้เบ็ดเสร็จ (ผู้เชี่ยวชาญ B1, และ B2, สัมภาษณ์, กันยายน – ตุลาคม, 2553)

(2) ช่วงระหว่างการดำเนินงานก่อสร้างและบริหารสัญญาประกันภัย

ในระหว่างการก่อสร้าง นายหน้าประกันภัยจะต้องดูแลแผนประกันภัย ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่การตรวจสอบกรมธรรม์ที่จะต้องมียรายละเอียดและเงื่อนไขตรงกับความจริงของผู้ทำประกันภัย จัดส่งกรมธรรม์ให้ฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อำนวยความสะดวกในการเก็บค่าเบี้ยประกันภัยจากผู้ทำประกันภัยและนำเสนอให้บริษัทประกันภัย ติดตามดูแลแก้ไขรายละเอียดของกรมธรรม์ให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของภัย และให้คำแนะนำแก่ผู้ทำประกันภัยตามความเหมาะสม

ในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้น นายหน้าประกันภัยจะเข้ามาให้คำแนะนำและดำเนินการตามขั้นตอนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จนกระทั่งการเรียกร้องถึงที่สิ้นสุด และบริษัทประกันภัยได้ชำระค่าสินไหมทดแทนให้ตามความรับผิดชอบในกรมธรรม์

เมื่อใกล้เวลาที่กรมธรรม์จะหมดอายุ นายหน้าประกันภัยจะต้องแจ้งเตือนการต่ออายุกรมธรรม์ พร้อมทั้งให้รายละเอียดของภัยที่จะต่ออายุและประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้น และต้องปรึกษาผู้ทำประกันภัยเพื่อเสนอแนวทางการทำประกันภัยในช่วงต่อไป (อาทิ ผู้ว่าจ้างต้องการทำประกันภัยทรัพย์สินให้แก่โครงการเมื่อโครงการเสร็จสมบูรณ์หรือไม่ เป็นต้น)

จะเห็นได้ว่านายหน้าประกันภัยมีภาระหน้าที่ต้องให้บริการลูกค้าในการจัดทำประกันภัย และระหว่างดำเนินการก่อสร้างจนกว่าโครงการจะแล้วเสร็จ ในบางโครงการที่มีระยะเวลาดำเนินการยาวนาน นายหน้าประกันภัยอาจจำเป็นต้องประชุมกับผู้ทำประกันภัยเป็นประจำทุกเดือนหรือทุกสามเดือน เพื่อรายงานสถานการณ์การประกันภัยล่าสุด และทบทวนถึงความคืบหน้าของการก่อสร้างหรือการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ค้างอยู่

รายได้ของบริษัทนายหน้าประกันภัยมักจะคิดเป็นร้อยละของค่าเบี้ยประกันภัย ซึ่งจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญตัวแทนฝ่ายนายหน้าประกันภัย ได้รับการยืนยันว่าค่าเบี้ยประกันภัยไม่ได้แพงขึ้นกว่าการจัดทำประกันภัยกับบริษัทผู้ให้ประกันภัยโดยตรง แต่ค่าใช้จ่ายดังกล่าวจะถูกหักจากผลกำไรที่บริษัทผู้รับประกันภัยได้รับ ในบางโครงการนายหน้าประกันภัยอาจมีมากกว่าหนึ่งราย จึงอาจเกิดการแข่งขันจนทำให้ต้องยอมลดผลกำไรที่จะได้รับลง แต่อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายส่วนดังกล่าวยังคงต้องไม่เกินร้อยละ 18 ของค่าเบี้ยประกันภัย ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย (ผู้เชี่ยวชาญ B1, และ B2, สัมภาษณ์, กันยายน – ตุลาคม, 2553)

4.3.5 บทบาทของผู้ประเมินความเสียหาย (Loss Adjuster)

ผู้ประเมินความเสียหายเป็นบริษัทที่เข้ามามีบทบาทในการประเมินความเสียหายในกรณีเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน โดยเฉพาะโครงการขนาดใหญ่ซึ่งมีความซับซ้อน เนื่องจากการประเมินความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องมีการพิสูจน์หลักฐานว่าความเสียหายนั้นเป็นอุบัติเหตุ หรือมีที่มาจากความจงใจของผู้รับจ้าง นอกจากนี้การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของโครงการอาจมีมูลค่าสูง ดังนั้นผู้ทำประกันภัยบางรายจึงขอให้ระบุเงื่อนไขในกรมธรรม์เพิ่มเติมโดยให้ระบุชื่อผู้ประเมินความเสียหายที่เป็นที่ยอมรับของทั้งสองฝ่ายลงไป เพื่อให้มั่นใจได้ว่าการประเมินความเสียหายมีความถูกต้องและเป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย

กระบวนการประเมินความเสียหายเริ่มจากผู้เอาประกันภัยแจ้งความเสียหายแก่ผู้รับประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะดูเงื่อนไขในสัญญาว่ามีการระบุชื่อผู้ประเมินความเสียหายไว้หรือไม่ หากมีการระบุไว้ผู้รับจ้างจะพิจารณาในขั้นต้นก่อนว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นน้อยเพียงใด หากเป็นความเสียหายที่ไม่มากนัก อาจตกลงกับผู้เอาประกันได้โดยไม่ต้องมอบหมายให้ผู้ประเมินความเสียหายเข้ามาประเมิน และต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม แต่หากพิจารณาแล้วพบว่าความเสียหายนั้นมีมูลค่าสูงหรือยากต่อการประเมินก็จะมอบหมายให้ผู้ประเมินความเสียหายเข้ามารับผิดชอบต่อไป

เมื่อได้รับมอบหมายงานแล้ว ผู้ประเมินความเสียหายเข้ามาประเมินจะทำการตรวจสอบความเสียหายที่เกิดเทียบกับสถิติความคุ้มครองที่ระบุในกรมธรรม์ และทำรายงานสรุปส่งให้แก่ผู้รับประกันภัยว่าความเสียหายมีสาเหตุจากที่ใด ความเสียหายใดบ้างที่ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยและมูลค่าเท่าใด

รายได้และค่าใช้จ่ายของผู้ประเมินความเสียหายนั้นจะมีการสรุปหลังโครงการเสร็จสิ้น โดยมีที่มาจาก 2 ส่วน คือ ค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ตามจริง อาทิ ค่าเดินทาง ค่าทดสอบต่าง ๆ นอกจากนั้นหากความเสียหายไม่สามารถระบุได้แน่ชัดว่ามีที่มาจากสาเหตุใด ผู้ประเมินความเสียหายจะจัดหาผู้เชี่ยวชาญที่ได้รับการยอมรับมาช่วยประเมิน อาทิ ผู้เชี่ยวชาญด้านโครงสร้าง หรือผู้เชี่ยวชาญด้านปฐพี ค่าใช้จ่ายที่ต้องให้ผู้เชี่ยวชาญนี้จะถูกรวมเป็นค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานด้วย ค่าใช้จ่ายอีกส่วนเป็นค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริงของโครงการ โดยคิดเป็นสัดส่วนกับค่าเสียหายที่ประเมินออกมาตามที่ได้ตกลงกับผู้รับประกันภัยไว้ ดังนั้นผู้ทำประกันภัยจึงไม่จำเป็นต้องกังวลว่าผู้ประเมินความเสียหายจะพยายามประเมินความเสียหายให้ต่ำกว่าความเป็นจริง เพราะรายได้ส่วนหนึ่งมีความสัมพันธ์กับความเสียหายที่เกิด ในขณะที่เดียวกันผู้ประเมินความเสียหายก็ไม่สามารถประเมินความเสียหายให้สูงเกินจริงได้ เพราะอาจทำให้เกิดความขัดแย้งกับ

ผู้รับประกันภัยและไม่ยอมรับให้เป็นผู้ประเมินความเสียหายในโครงการต่อ ๆ ไป (ผู้เชี่ยวชาญ L2, สัมภาษณ์, มิถุนายน – ตุลาคม, 2552)

โดยปกติผู้ประเมินความเสียหายของโครงการจะระบุในกรมธรรม์ โดยมักจะสามารถเลือกได้จาก 2 - 3 บริษัท แต่ในความเป็นจริงผู้เอาประกันภัยควรเลือกใช้เพียงรายเดียว เนื่องจากในการเรียกผู้ประเมินความเสียหายมาประเมินความเสียหายแต่ละครั้งหากเปลี่ยนบริษัทหรือแม้กระทั่งตัวเจ้าหน้าที่ซึ่งเคยประเมินความเสียหายครั้งก่อนอาจทำให้เกิดความสับสนและเสียเวลาได้ เพราะบางกรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นอาจเป็นความเสียหายที่ต่อเนื่องมาจากเหตุการณ์ก่อนหน้า ทำให้ขาดข้อมูลและหลักฐานที่ใช้ประเมินไป (ผู้เชี่ยวชาญ I1, และ L1, สัมภาษณ์, มิถุนายน – ตุลาคม, 2552)

4.4 การจัดทำประกันภัยของโครงการก่อสร้างในประเทศไทย

งานวิจัยนี้ได้ศึกษาการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยของโครงการก่อสร้างในประเทศไทย โดยมุ่งเน้นที่โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของภาครัฐ 4 หน่วยงาน ซึ่งรับผิดชอบโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ภายในประเทศไทย คือ

- ก) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รฟม./ MRTA)
- ข) บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม./ NBIA) ภายใต้การกำกับดูแลของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.)
- ค) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ./ EGAT)
- ง) การประปานครหลวงแห่งประเทศไทย (กปน/ MWA)

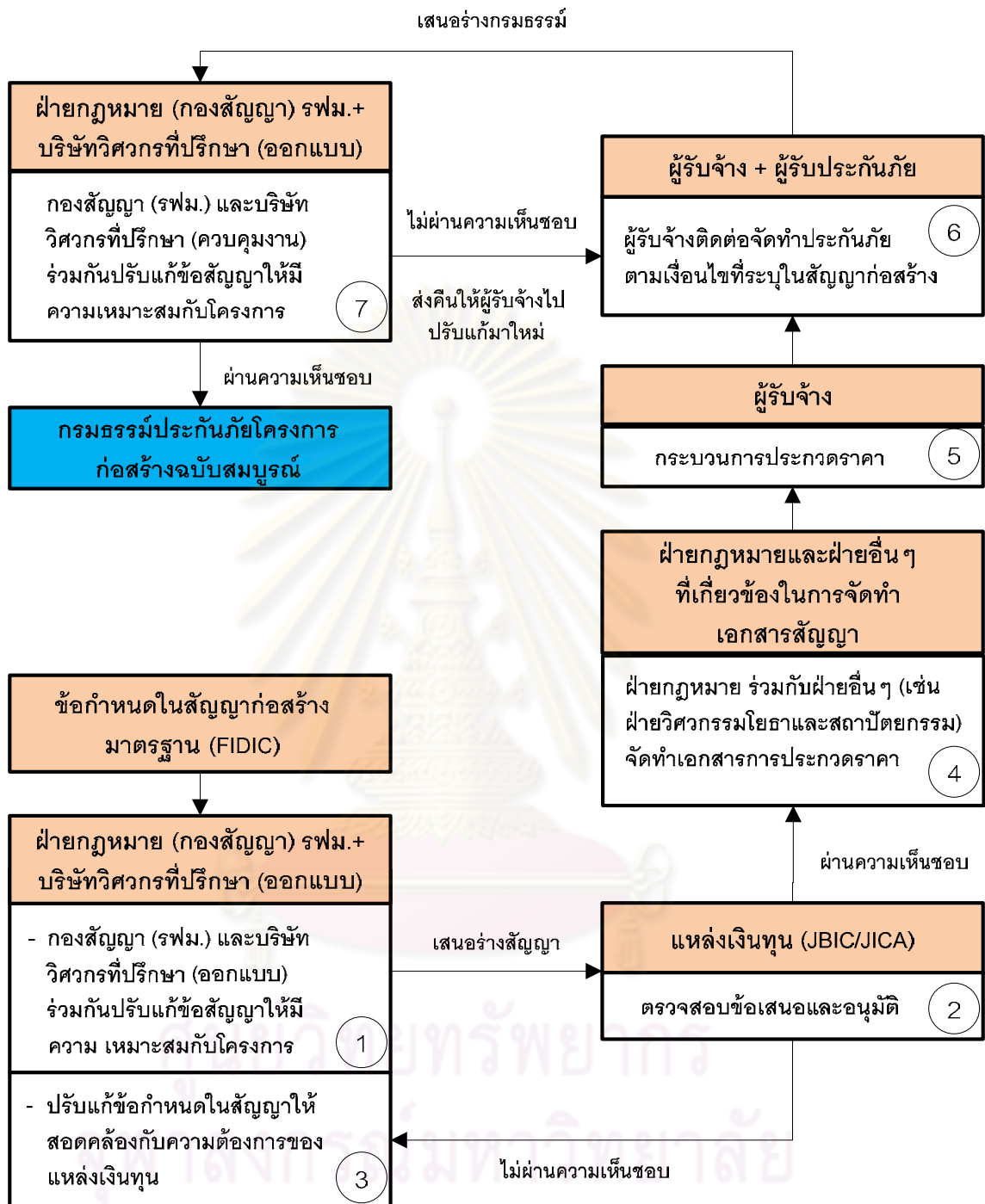
สาเหตุที่ผู้วิจัยทำการศึกษาและเปรียบเทียบการจัดทำประกันภัยของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของภาครัฐที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น เนื่องจากโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ซึ่งมีรัฐเป็นผู้ว่าจ้างดังกล่าวนี้มีข้อกำหนดและแบบแผนในการทำประกันภัยที่ชัดเจน แตกต่างจากองค์กรของภาครัฐอื่น ๆ และหน่วยงานของภาคเอกชน ซึ่งยังไม่มี ความชัดเจนมากเพียงพอ โดยเฉพาะหน่วยงานภาคเอกชน ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลการจัดทำประกันภัย พบว่าหลายหน่วยงานยังหาความแน่นอนในการตัดสินใจทำประกันภัยไม่ได้ อาทิ บางโครงการแม้มีมูลค่าต่ำอาจเลือกทำประกันภัยเพราะเห็นว่าคุ้มค่าต่อการจ่ายค่าเบี้ยประกันที่ต่ำ ในขณะที่โครงการที่มีมูลค่าโครงการสูงกลับไม่ทำประกันภัยเนื่องจากผู้รับประกันภัยเสนอราคาเบี้ยประกันภัยให้พิจารณาแล้วผู้ว่าจ้างมองว่าสูงเกินไป หรือผู้ว่าจ้างภาคเอกชนบางรายอาจทำ

ประกันภัยเพราะมีความสนิทสนมกับผู้รับประกันภัย เป็นต้น จึงยากต่อการหาข้อสรุป (ผู้วิจัยได้นำเสนอไว้ในบทที่ 8 ข้อจำกัดในการวิจัย)

อนึ่ง เพื่อให้โครงการที่ทำการศึกษาศาสามารถเปรียบเทียบความแตกต่างกันได้ ผู้ทำวิจัยจึงได้กำหนดกรอบในการเลือกหน่วยงานที่ทำการศึกษานี้ คือ ต้องเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างของรัฐขนาดใหญ่ (Mega Project) ซึ่งมีผู้ให้คำนิยามไว้ คือ โครงการสาธารณะที่มีมูลค่าการก่อสร้างสูง ทั้งของภาครัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน โดยมีผลกระทบทั้งต่อชุมชน สังคม สิ่งแวดล้อม และเงินงบประมาณ คณะกรรมการพิจารณากลับกรองโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐได้ให้คำจำกัดความเอาไว้ว่า หมายถึง โครงการลงทุน ในโครงสร้างพื้นฐาน (Physical Infrastructure) ที่มีวงเงินลงทุนเกิน 1,000 ล้านบาท (ณดา จันทรสม และคณะ, 2549)

จากการวิจัยพบว่าแม้ทั้ง 4 หน่วยงานจะรับผิดชอบการก่อสร้างโครงการก่อสร้างของรัฐขนาดใหญ่เช่นเดียวกัน แต่กลับมีขั้นตอนการพิจารณาและอนุมัติในการจัดทำประกันภัยที่แตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากสาเหตุหลายประการ อาทิ บทบาทและขั้นตอนการตัดสินใจ ซึ่งมักมีผลมาจากโครงสร้างขององค์กร หรือจากข้อกำหนดภายนอก เช่นข้อกำหนดของแหล่งเงินทุน เป็นต้น

ขั้นตอนการพิจารณาและอนุมัติในการจัดทำประกันภัยของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รฟม./ MRTA) เริ่มต้นหลังจาก รฟม. ได้บรรลุข้อตกลงกับแหล่งเงินทุน ซึ่งได้แก่ Japan Bank for International Cooperation (JBIC) และ Japan International Cooperation Agency (JICA) สำหรับโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินและโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ตามลำดับ จะนำสัญญาก่อสร้างมาตรฐานใดมาใช้ ซึ่งทั้งสองโครงการได้รับความเห็นชอบจากคู่สัญญาในการใช้สัญญามาตรฐาน FIDIC หลังจากนั้น รฟม. จะให้กองสัญญาและวิศวกรที่ปรึกษา (ออกแบบ) พิจารณาปรับแก้เนื้อหาสัญญามาตรฐานให้เหมาะสมกับโครงการ ซึ่งรวมทั้งข้อกำหนดในการจัดทำประกันภัย และส่งให้ทางแหล่งเงินทุนพิจารณาอนุมัติ ต่อมาฝ่ายกฎหมาย ฝ่ายวิศวกรรม และฝ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจะร่วมกันจัดทำเอกสารสัญญาสำหรับขั้นตอนการประกวดราคา เมื่อได้ผู้รับจ้างแล้ว ในส่วนรายละเอียดของการจัดทำกรรมวิธีผู้รับจ้างต้องจัดหาผู้รับประกันภัยเองและดำเนินการจัดทำกรรมวิธีโดยปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในสัญญาก่อสร้าง ทำยที่สุดผู้รับจ้างต้องส่งกรรมวิธีให้ รฟม. และวิศวกรที่ปรึกษา (ควบคุมงาน) ร่วมกันตรวจสอบความถูกต้อง จึงจะเสร็จสิ้นกระบวนการ ดังแสดงไว้ในรูปที่ 4.2



รูปที่ 4.2 ขั้นตอนการกำหนดข้อสัญญาประกันภัยและจัดทำประกันภัยของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รฟม./ MRTA)

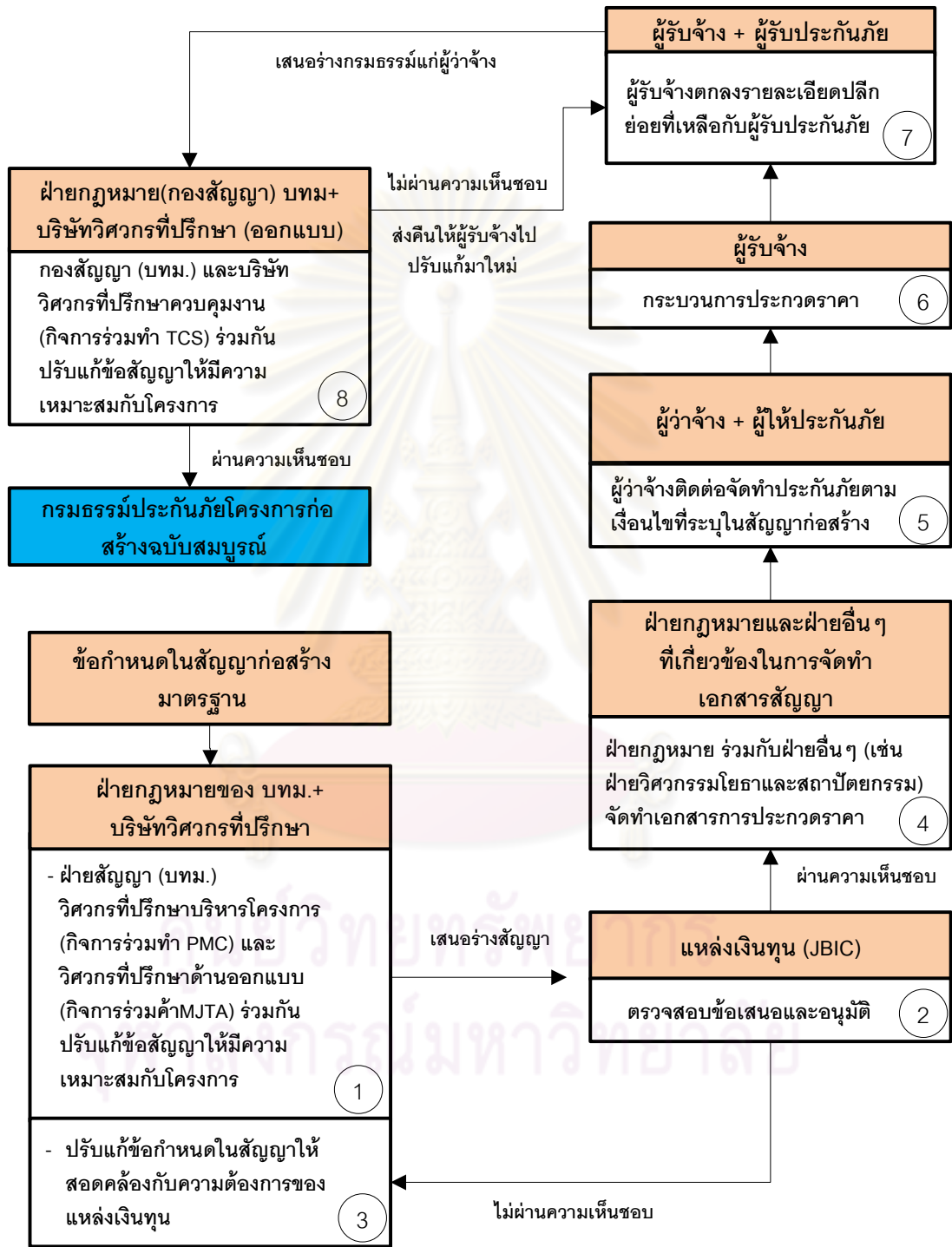
หน่วยงานถัดมา คือ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพม./ NBIA) ซึ่งเป็นบริษัทที่ถูกจัดตั้งขึ้นมารับผิดชอบโครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ ภายใต้การกำกับดูแล

ของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.) มีขั้นตอนการพิจารณาและอนุมัติในการจัดทำประกันภัยคล้ายคลึงกับการรถไฟฯขนส่งมวลชนกรุงเทพ แตกต่างเพียงขั้นตอนการจัดทำกรรมธรรม์จะแบ่งออกเป็นสองขั้นตอน (ขั้นตอนที่ 5 และ 7 ในรูปที่ 4.3) ขั้นตอนแรก บทม. จะเป็นฝ่ายคัดเลือกบริษัทประกันภัยและเจรจาเงื่อนไข อัตราเบี้ยประกันภัยและข้อตกลงต่าง ๆ ของกรรมธรรม์ เพื่อวางกรอบของการทำประกันภัยร่วมกับผู้รับประกันภัย ขั้นตอนต่อมา หลังจากได้ผู้รับจ้างจากการบวกราคาแล้ว บทม. จะให้ผู้รับจ้างติดต่อจัดทำกรรมธรรม์กับบริษัทประกันภัยที่ได้ตกลงรายละเอียดไว้แล้ว แต่ผู้รับจ้างมีสิทธิเพียงต่อรองเงื่อนไขปลีกย่อยอื่น ๆ เช่น การแบ่งงวดหรือระยะเวลาการจ่ายเงิน เท่านั้น ดังแสดงไว้ในรูปที่ 4.3

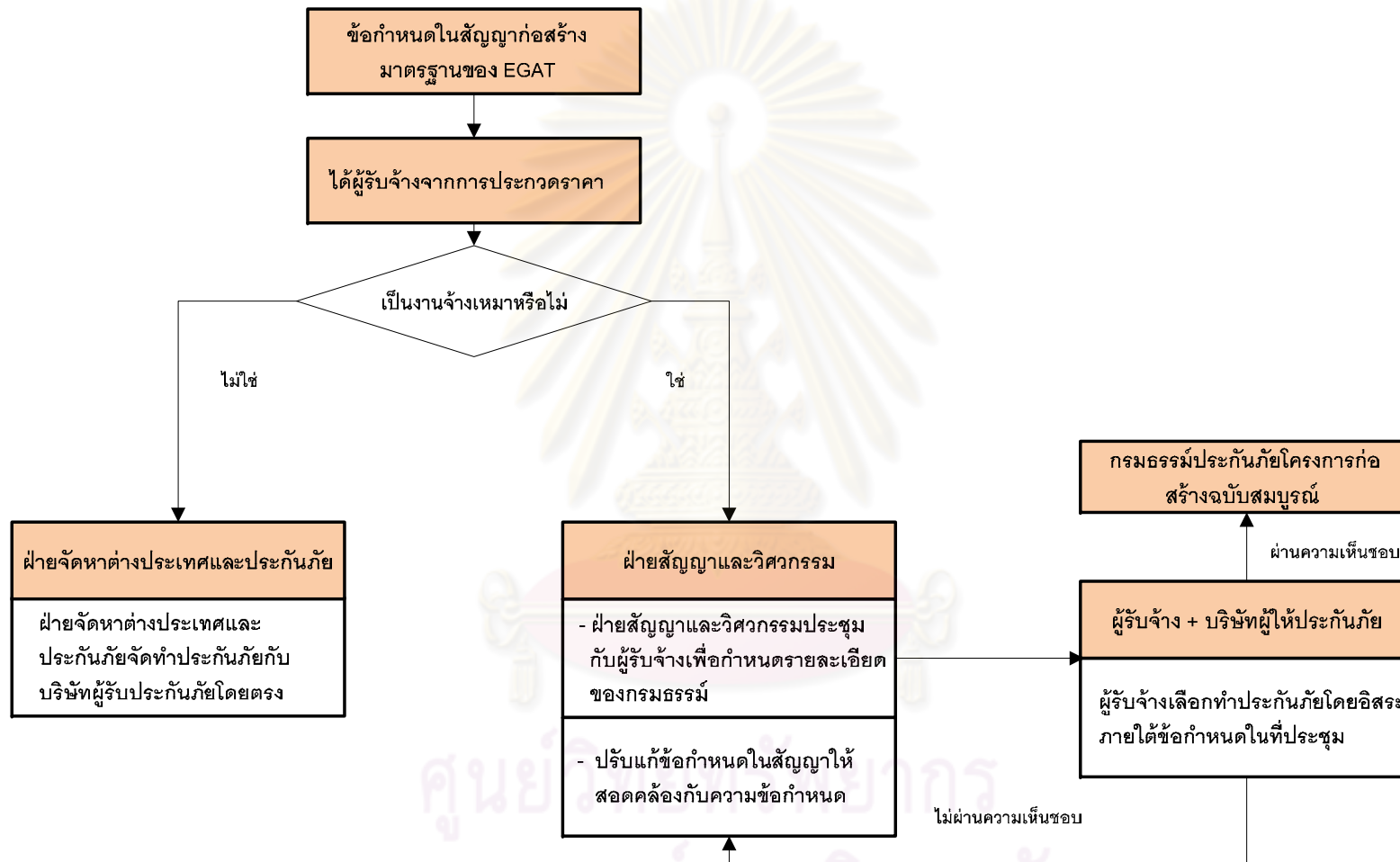
ในส่วนขั้นตอนการพิจารณาและอนุมัติในการจัดทำประกันภัยของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ./ EGAT) จะมีความซับซ้อนน้อยกว่าสองหน่วยงานข้างต้น เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดจากแหล่งเงินทุนเข้ามาเกี่ยวข้องกับ กฟผ. จึงมีอิสระในการตัดสินใจพิจารณาการจัดทำประกันภัยเองทั้งหมด ในส่วนของงานก่อสร้าง หากเป็นงานจ้างเหมา ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานโยธาเพียงอย่างเดียว กฟผ. จะกำหนดในสัญญาว่าให้ผู้รับจ้างจัดหาประกันภัยและเข้าทำกรรมธรรม์โดยอิสระ โดยมีฝ่ายสัญญาและวิศวกรรมของ กฟผ. คอยตรวจสอบความถูกต้องของกรรมธรรม์ แต่หากเป็นโครงการที่ กฟผ. ก่อสร้างและติดตั้งเอง กฟผ. จะมีฝ่ายจัดหาเป็นหน่วยงานจัดทำประกันภัยโดยเฉพาะให้แก่ทุกโครงการ อย่างไรก็ตามหาก กฟผ. จัดทำประกันภัยเอง กระบวนการจัดทำประกันภัยนี้ต้องอยู่ภายใต้ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุซึ่งระบุว่าด้วยการจัดหา อาทิ ให้ผู้รับประกันภัยประกวดราคา เมื่อประเมินจากมูลค่างานแล้วพบว่ามูลค่าเบี้ยประกันเกิน 2,000,000 บาท เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 4.4

สำหรับขั้นตอนการพิจารณาและอนุมัติในการจัดทำประกันภัยของการประปานครหลวงแห่งประเทศไทย (กปน./ MWA) ได้มอบหมายให้วิศวกรที่ปรึกษาเข้ามามีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจอนุมัติและกำกับดูแลการจัดทำกรรมธรรม์ของผู้รับจ้าง โดยหลังจากผู้รับจ้างได้เลือกจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยที่ต้องการแล้ว วิศวกรที่ปรึกษาจะให้ผู้รับจ้างจัดทำตารางเปรียบเทียบกรรมธรรม์ที่ผู้รับประกันภัยแต่ละรายเสนอแก่ผู้รับจ้างเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณา หากวิศวกรที่ปรึกษาเห็นว่ามีความเหมาะสมจะส่งเรื่องให้ฝ่ายต่าง ๆ ดำเนินการอนุมัติทั้งผู้จัดการโครงการซึ่ง กปน. มอบหมายให้รับผิดชอบดูแลก่อสร้างของโครงการนั้น ๆ ฝ่ายกฎหมาย และสุดท้ายคือ ส่งให้ผู้ช่วยผู้อำนวยการโครงการด้านก่อสร้างระบบผลิตและส่งน้ำ และรองผู้อำนวยการโครงการด้านการผลิตและจ่ายน้ำพิจารณาอนุมัติตามลำดับ กระบวนการดังกล่าว

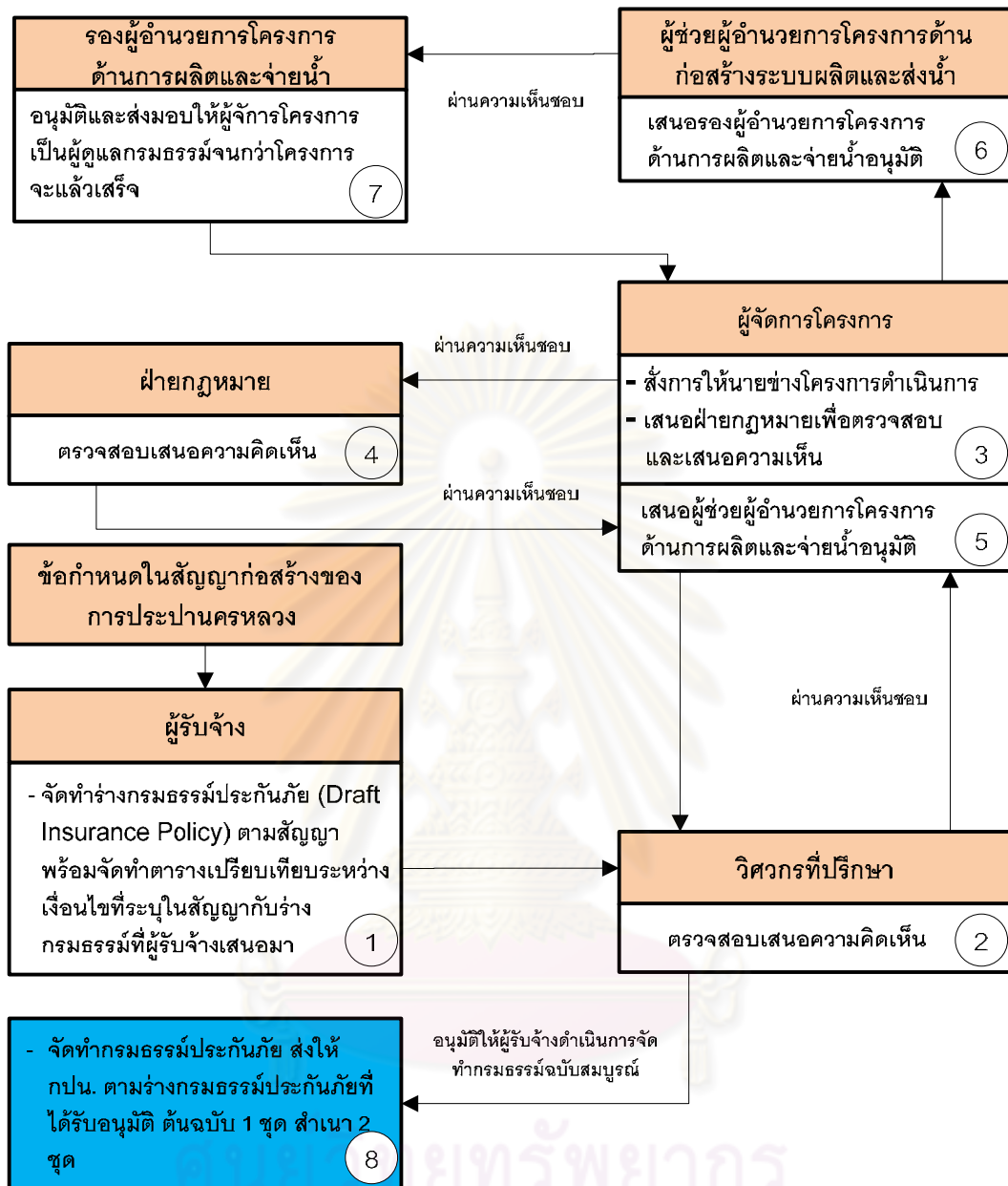
จะถูกรวบรวมตรวจสอบไปจนกว่าทุกฝ่ายจะเห็นพ้องต้องกันว่าไม่ต้องปรับแก้ไขใด ๆ อีก จึงอนุญาตให้ผู้รับจ้างดำเนินการจัดทำกรรมวิธีฉบับสมบูรณ์ได้ ดังแสดงในรูปที่ 4.5



รูปที่ 4.3 ขั้นตอนการกำหนดข้อสัญญาประกันภัยและจัดทำประกันภัยของบริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม./ NBIA) ภายใต้การกำกับดูแลของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทย (ทอท.)



รูปที่ 4.4 ขั้นตอนการกำหนดข้อสัญญาประกันภัยและจัดทำประกันภัยของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ. / EGAT)



รูปที่ 4.5 ขั้นตอนการกำหนดข้อสัญญาประกันภัยและจัดทำประกันภัยของการประปานครหลวง
แห่งประเทศไทย (กปน./ MWA)

ตารางที่ 4.2 ประเด็นต่าง ๆ ในการจัดทำประกันภัยก่อสร้างของหน่วยงานรัฐในโครงการก่อสร้างของรัฐขนาดใหญ่

ลำดับ ที่	ประเด็นสำคัญ	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทย (กฟผ./EGAT)	การประปานครหลวงแห่ง ประเทศไทย (กปน./MWA)	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รฟม./MRTA)	บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งใหม่ จำกัด (บทม./NBIA)
1	ตัวอย่างโครงการ ก่อสร้างที่รับผิดชอบ	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้า ราชบุรี - โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้า สงขลา (จะนะ) 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการก่อสร้างท่อประปานครหลวง เขตกรุงเทพและปริมณฑล - โครงการโรงกรองน้ำประปาและ ท่อส่งน้ำประปามหาสวัสดิ์ 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำ เงิน - โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำ เงิน (ส่วนต่อขยาย) - โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง - อาคารสำนักงานรฟม. แห่งใหม่ 	<ul style="list-style-type: none"> - โครงการก่อสร้างทำอากาศยาน สุวรรณภูมิ
2	ข้อพิจารณาในการ จัดทำประกันภัย ก่อสร้าง	รูปแบบการจ้างผู้รับจ้างของ โครงการ (จ้างเหมา / กฟผ. สร้างและติดตั้งเอง)	ขนาดและประเภทของโครงการ	เป็นไปตามข้อกำหนดของแหล่ง เงินทุน (JICA/ JBIC)	เป็นไปตามข้อกำหนดของแหล่งเงินทุน (JBIC)
3	สัญญาก่อสร้างที่ กำหนดการทำ ประกันภัย	สัญญามาตรฐานของ EGAT	สัญญามาตรฐานของ กปน. (แม้ จะมีการทำสัญญากับ JICA แต่ ข้อกำหนดต่าง ๆ กลับไม่ได้นำมา จากสัญญามาตรฐาน FIDIC เหมือนโครงการอื่น ๆ)	สัญญามาตรฐาน FIDIC	จากการสัมภาษณ์ ยังไม่มีผู้ให้คำตอบได้ ชัดเจน เนื่องจากไม่สามารถหาผู้ที่มีส่วน ร่วมในการร่างสัญญา ณ เวลานั้นได้

ตารางที่ 4.2 ประเด็นต่าง ๆ ในการจัดทำประกันภัยก่อสร้างของหน่วยงานรัฐในโครงการก่อสร้างของรัฐขนาดใหญ่ (ต่อ)

ลำดับ ที่	ประเด็นสำคัญ	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทย (กฟผ./EGAT)	การประปานครหลวงแห่ง ประเทศไทย (กปน./MWA)	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รฟม./MRTA)	บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งใหม่ จำกัด (บทม./NBIA)
4	ข้อกำหนดจากแหล่ง เงินทุน	ไม่มี	ไม่มี	ข้อกำหนดของ JICA /JBIC	ข้อกำหนดของ JBIC
5	ผู้รับผิดชอบในการ จัดทำประกันภัย	ผู้รับจ้าง	ผู้รับจ้าง	- โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสี น้ำเงิน ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างร่วมกัน เป็นผู้รับผิดชอบ - โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบ	ผู้ว่าจ้าง
6	ความเป็นอิสระในการ เลือกทำประกันภัยของ ผู้รับจ้าง	- โครงการในอดีต เช่น โรงไฟฟ้าราชบุรี มีข้อบังคับ ในการจัดทำประกันที่ ละเอียดมาก ผู้รับจ้างแทบ ไม่มีบทบาทในการต่อรอง กับบริษัทประกันภัย	- เฉพาะโครงการก่อสร้างขนาด ใหญ่ เช่นงานก่อสร้างท่อ ประธาน จึงมีการระบุเรื่อง ประกันภัยในสัญญา หากเป็น โครงการขนาดเล็กผู้รับจ้าง สามารถตัดสินใจทำหรือไม่ทำ ประกันภัยก็ได้	- บังคับผู้รับจ้างให้ทำประกันภัยทำ ประกันภัยทั้ง 4 หัวข้อ ได้แก่ 1. Contract Work 2. Third Party Liability 3. Contractor's Equipment 4. Professional Liability (ขึ้นอยู่กับ โครงการ)	- ผู้ว่าจ้างตกลงเงื่อนไขส่วนใหญ่กับ บริษัทประกันภัย ผู้รับจ้างมีสิทธิเพียง ต่อรองเงื่อนไขปลีกย่อยอื่น ๆ เช่น ระยะเวลาการจ่ายเงิน เป็นต้น - ผู้ว่าจ้างเลือกบริษัทประกันภัยไว้แล้ว

ตารางที่ 4.2 ประเด็นต่าง ๆ ในการจัดทำประกันภัยก่อสร้างของหน่วยงานรัฐในโครงการก่อสร้างของรัฐขนาดใหญ่ (ต่อ)

ลำดับ ที่	ประเด็นสำคัญ	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทย(กฟผ./EGAT)	การประปานครหลวงแห่ง ประเทศไทย (กปน/MWA)	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รฟม./MRTA)	บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพ แห่งใหม่ จำกัด (บทม./NIBA)
		- ปัจจุบันให้ผู้รับจ้าง พิจารณาเลือกทำประกันได้ อิสระมากขึ้น รวมทั้งให้สิทธิ์ ผู้รับจ้างในการเลือกบริษัท ประกันภัย	- อยู่ในช่วงการประชุมเพื่อ พิจารณานำข้อกำหนดเรื่องการ ประกันภัยใส่ไว้ในทุกสัญญา	- ให้สิทธิ์ผู้รับจ้างในการเลือกบริษัท ประกันภัย แต่ผู้รับจ้างแต่ต้องอยู่ได้ ข้อกำหนดของสัญญาก่อสร้างที่ ค่อนข้างละเอียด	

จากการตารางที่ 4.2 จะเห็นได้ว่าแต่ละหน่วยงานมีการระบุให้มีการจัดทำประกันภัยก่อสร้างไว้ในสัญญา แต่เมื่อเปรียบเทียบแล้วจะพบว่า มีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก แม้ทั้ง 4 องค์กรจะรับผิดชอบการก่อสร้างโครงการลงทุนขนาดใหญ่ของรัฐ แต่การก่อสร้างที่แต่ละหน่วยงานรับผิดชอบมีความแตกต่างกันค่อนข้างมาก ตัวอย่างเช่นในแง่ลักษณะของโครงการ การประสานครหลวงแห่งประเทศไทยรับผิดชอบงานก่อสร้างขนาดใหญ่ไม่มากนัก จึงมีการระบุให้ทำประกันภัยในสัญญาก่อสร้างเฉพาะโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่เท่านั้น ในปัจจุบันมีเพียงการก่อสร้างโรงกรองน้ำประปาและท่อส่งน้ำประปามหาสวัสดิ์ที่มีมูลค่าเกินกว่า 1,000 ล้านบาท หรืองานก่อสร้างท่อประปาที่มีมูลค่าหลายร้อยล้านบาท แม้ในปัจจุบันก็ยังมีการประชุมหาข้อสรุปอยู่ว่าควรมีการนำข้อกำหนดในการทำประกันภัยใส่ไว้ในสัญญาก่อสร้างทุกโครงการหรือไม่และจะก่อให้เกิดค้ำค่าเพียงใด (ผู้เชี่ยวชาญ O11, O12, O13, และ O14, สัมภาษณ์, มิถุนายน - กรกฎาคม, 2553)

ในแง่ข้อพิจารณาในการจัดทำประกันภัยก่อสร้างของหน่วยงานรัฐ ทั้ง 4 หน่วยงานมีข้อพิจารณาที่แตกต่างกันออกไป การประสานครหลวงแห่งประเทศไทยพิจารณาขนาดและมูลค่าโครงการ การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (กฟผ./ EGAT) จะพิจารณารูปแบบการจ้างผู้รับจ้างของโครงการ หากเป็นงานจ้างเหมา ซึ่งส่วนใหญ่เป็นงานโยธาเพียงอย่างเดียว กฟผ. จะกำหนดในสัญญาว่าให้ผู้รับจ้างจัดหาประกันภัย โดยมีเจ้าหน้าที่ของ กฟผ. คอยตรวจสอบความถูกต้องของกรมธรรม์ แต่หากเป็นโครงการที่ กฟผ. ก่อสร้างและติดตั้งเอง กฟผ. จะมีหน่วยงานจัดทำประกันภัยโดยเฉพาะทุกโครงการเพราะงานประเภทนี้มักมีการขนส่งเครื่องจักรหรือวัสดุจากต่างประเทศซึ่งต้องมีการทำประกันภัยการติดตั้งเครื่องจักร หรือประกันภัยการขนส่งทางทะเล (Marine Insurance) ด้วย ดังนั้นการที่ กฟผ. มีสิทธิ์ตัดสินใจในการทำประกันภัยหลายชนิดที่กล่าวมานี้ย่อมสามารถลดปัญหาต่าง ๆ ที่อาจตามมาได้ดีกว่า ในขณะที่การรถไฟฟ้ามวลชนกรุงเทพ (รฟม./ MRTA) และโครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิของบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม./ NBIA) ล้วนได้รับการสนับสนุนเงินทุนจากต่างประเทศ ดังนั้นจึงต้องมีการทำประกันภัยก่อสร้างมิฉะนั้นจะไม่ได้รับการอนุมัติเงินกู้ ในส่วนรายละเอียดของการจัดทำกรมธรรม์ผู้ว่าจ้างต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขความต้องการของแหล่งเงินทุนที่ระบุไว้ในสัญญา และต้องส่งกรมธรรม์ให้แหล่งแหล่งเงินทุนตรวจสอบ

ด้านความเป็นอิสระในการเลือกทำประกันภัยของผู้รับจ้างเป็นอีกประเด็นที่มีความแตกต่างกัน สามารถสรุปได้ ดังนี้

- โครงการก่อสร้างในอดีตของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย เช่น โรงไฟฟ้าราชบุรี แม้ในสัญญาจ้างระบุให้ผู้รับจ้างจัดทำกรมธรรม์ภายใต้เงื่อนไข ที่ กฟผ. ระบุ แต่เนื่องด้วยข้อบังคับในการจัดทำประกันภัยนั้นถูกกำหนดไว้ละเอียดมาก ทั้งวงเงินความรับผิดชอบแรกที่มีการกำหนดไว้แล้วเบ็ดเสร็จหรือเงื่อนไขข้อกำหนดอื่น ๆ ทำให้ผู้รับจ้างไม่สามารถปรับแก้ให้เหมาะสมกับความเสี่ยงที่ตนอาจจะต้องเผชิญในโครงการดังกล่าวดังที่ควรจะเป็นได้ ผู้รับจ้างจึงแทบไม่มีบทบาทในการต่อรองกับบริษัทประกันภัย แต่ในปัจจุบันได้มีการปรับปรุงสัญญาก่อสร้างบางส่วนทำให้ผู้รับจ้างพิจารณาเลือกทำประกันได้อิสระมากขึ้น รวมทั้งให้สิทธิผู้รับจ้างในการเลือกบริษัทประกันภัยภายใต้การตรวจสอบความถูกต้องของเจ้าหน้าที่ กฟผ. อาทิ ผู้รับจ้างสามารถกำหนดวงเงินความรับผิดชอบแรกได้ตามต้องการ กฟผ. จะไม่เข้าไปก้าวร้าวปล່อยให้ผู้รับจ้างประเมินความเสี่ยงเอง เป็นต้น
- ในขณะที่การประสานครหลวงแห่งประเทศไทยจะมีการระบุให้มีการทำประกันภัยเฉพาะในสัญญาก่อสร้างของโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ เช่นงานก่อสร้างท่อประปานครหลวงเป็นโครงการขนาดเล็ก ผู้รับจ้างได้รับอิสระอย่างเต็มที่ในการสามารถตัดสินใจทำหรือไม่ทำประกันภัยก็ได้
- ในส่วนการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ(รฟม./MRTA) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ติดต่อจัดทำกรมธรรม์ในตอนแรกเพื่อวางกรอบของการทำประกันภัยร่วมกับผู้รับประกันภัย โดยมีเงื่อนไขกำหนดให้ผู้รับจ้างแต่ละรายทำประกันภัยกับบริษัทที่เลือกไว้ แต่ยังคงเปิดโอกาสให้ผู้รับจ้างต่อรองวงเงินความรับผิดชอบแรกและเบี้ยประกันภัยกับผู้รับประกันภัยเอง ในขณะที่โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วงให้สิทธิผู้รับจ้างในการเลือกบริษัทประกันภัยอย่างอิสระ (ผู้ว่าจ้างไม่สามารถเลือกบริษัทประกันภัยได้เหมือนโครงการสายสีน้ำเงินเนื่องจากนโยบายของภาครัฐเปลี่ยนแปลงไป) แต่ผู้รับจ้างแต่ต้องจัดทำประกันภัยภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาที่ค่อนข้างละเอียดโดยมีผู้ว่าจ้างคอยตรวจสอบความเหมาะสม โดยกำหนดให้ผู้รับจ้างให้ทำประกันภัยทำประกันภัยใน 4 หัวข้อ คือ (1) Contract Work (2) Third Party Liability ซึ่งทั้งสองหัวข้อนี้อยู่ภายใต้ความคุ้มครองของการทำประกันภัยก่อสร้าง(Contractors' All Risks, CAR) (3) Contractor's Equipment และ (4) Professional Liability (ทุกโครงการยกเว้นโครงการก่อสร้างอาคารสำนักงาน รฟม. แห่งใหม่ ซึ่งไม่ได้ระบุให้ทำประกันภัย Professional Liability ในสัญญาจ้าง)

- สูดทำยคือ บริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพม.) เนื่องจากโครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิมีความซับซ้อนของสัญญา มีผู้รับจ้างและผู้รับจ้างช่วงจำนวนมาก และมีเนื่องานที่แตกต่างกันค่อนข้างมาก อาทิ โรงบำบัดน้ำเสีย โรงเก็บเครื่องบิน อาคารผู้โดยสาร อาคารจอดรถ ถ้าผู้ว่าจ้างอนุญาตให้ผู้รับจ้างแต่ละรายจัดหารกรรมธรรม์เอง อาจเกิดข้อขัดแย้งกันเองได้ เช่น ถ้ามีบุคคลภายนอก (Third Party) ได้รับความเจ็บหรือเสียชีวิต หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเกิดความเสียหายในบริเวณที่ผู้รับจ้างสองรายดูแลรับผิดชอบร่วมกัน อาจมีข้อพิพาทขึ้นได้ว่าผู้รับจ้างรายใด หรือกรรมธรรม์ใดควรรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าว หรือในกรณีที่ผู้รับจ้างแต่ละสัญญาต้องรับผิดชอบงานเสาะเข้มแล้วเกิดกรณีดินเคลื่อนตัว (Landslide) หรือทรุดตัว อาจเกิดข้อพิพาทขึ้นและยากจะพิสูจน์ว่ามีสาเหตุจากผู้รับจ้างรายใด ดังนั้นจึงมีการใช้แนวคิดในการจัดการประกันภัยที่เรียกทับศัพท์ว่า Owner Directed Control Insurance Program (ODCIP) ขึ้น กล่าวคือ ภายหลังจากทั้งสองฝ่ายตกลงเซ็นสัญญาเป็นที่เรียบร้อยแล้ว (โดยมูลค่างานในส่วนนี้ยังไม่รวมค่าเบี้ยประกันภัย) ผู้ว่าจ้างจะกำหนดให้ผู้รับจ้างเป็นผู้ติดต่อจัดทำประกันภัยงานก่อสร้างทุกสัญญากับบริษัทประกันภัยที่กำหนดไว้เพียงรายเดียว แต่ผู้รับจ้างสามารถเบิกค่าเบี้ยประกันกับทางบริษัท ทำอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บพม.) ได้ ดังนั้นการจัดทำประกันภัยรูปแบบนี้จะเปรียบเสมือนผู้ว่าจ้างเป็นผู้ซื้อประกันภัยเอง และไม่ว่างานก่อสร้างจะมีขนาดหรือมูลค่างานมากน้อยเพียงใดก็จะใช้กรรมธรรม์ที่มีรูปแบบและเงื่อนไขหลักเหมือนกัน เสมือนมีกรรมธรรม์ฉบับเดียว (Single Policy) อย่างไรก็ตามผู้รับจ้างมีสิทธิเพียงต่อรองเงื่อนไขปลีกย่อยอื่น ๆ เช่น ระยะเวลาการจ่ายเงิน เป็นต้น แนวคิด ODCIP นี้ ทำให้ผู้ว่าจ้างสามารถควบคุมดูแลการทำประกันภัยได้ง่ายยิ่งขึ้น (ผู้เชี่ยวชาญ C11, I1, I6, และ B3, สัมภาษณ์, มิถุนายน – กรกฎาคม, 2553)

เนื่องจากกรรมธรรม์ของโครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมินี้มีรูปแบบของ Single Policy ดังนั้นจำนวนมูลค่าของเบี้ยประกันภัยที่ผู้รับจ้างจะต้องจ่ายให้บริษัทประกันภัยจะถูกกำหนดเป็นช่วง (Range) เพื่อให้เกิดความเสมอภาคของผู้รับจ้าง เช่นมูลค่างานขนาดเล็กตั้งแต่ 10 ล้านบาทถึง 100 ล้านบาท อาจใช้เบี้ยประกันภัย 0.3% ของมูลค่างาน หรือ มูลค่างานขนาดกลางตั้งแต่ 100 ล้านบาทถึง 1000 ล้านบาท อาจใช้เบี้ยประกันภัย 0.33% ของมูลค่างาน ตามแนวคิดของการถ่ายโอนความเสี่ยง เนื่องจากงานขนาดใหญ่ย่อมมีความซับซ้อนและมีความเสี่ยงมากกว่างานขนาด

เล็ก แต่ในส่วนที่แตกต่างกันในรายละเอียดเฉพาะของงานที่กล่าวข้างต้นจะถูกเพิ่มข้อกำหนดเข้าไปอีก เรียกว่าการทำกรรมวิธีแบบ Tailor Made โดยบริษัทประกันภัยจะพิจารณาตาม ขอบเขตงาน (Scope of Work) รายการปริมาณงาน (BOQ) และเอกสารที่ใช้ในการประกวดราคา (Tender Document) ของแต่ละสัญญา ข้อดีของการจัดทำกรรมวิธีรูปแบบนี้มีข้อดีคือ ผู้รับจ้างแต่ละรายจะไม่สามารถมีข้อโต้แย้งได้ว่า บริษัทรับจ้างก่อสร้างอื่นได้เงื่อนไขที่ดีกว่า

จะเห็นได้ว่าแม้มีการนำการถ่ายโอนความเสี่ยงมาใช้ในโครงการก่อสร้าง แต่ความเสี่ยงในการก่อสร้างจะถูกถ่ายโอนไปให้ฝ่ายผู้รับประกันภัยมากขึ้นเพียงใดและจะยังคงเหลือไว้กับผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเพียงใดจะขึ้นอยู่กับลักษณะการเข้าทำของสัญญาก่อสร้างและสัญญาประกันภัย ในบางโครงการผู้รับจ้างอาจไม่มีบทบาทในการจัดทำประกันภัยและอาจต้องยอมรับกรรมวิธีที่ผู้ว่าจ้างจัดมาให้ ซึ่งหากโครงการเกิดอุบัติเหตุขณะก่อสร้าง ผู้รับจ้างอาจไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนใด ๆ เลยก็เป็นได้ หากเงื่อนไขความรับผิดชอบแรกถูกกำหนดไว้สูง อาทิ โครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ แม้ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้จ่ายค่าเบี้ยประกันภัย แต่มูลค่าความรับผิดชอบแรกที่ระบุในกรรมวิธีถูกกำหนดไว้สูงถึง 100,000 ดอลลาร์ นั่นหมายความว่าหากเกิดความเสียหายไม่ถึง 100,000 ดอลลาร์ ผู้รับจ้างต้องชดใช้และซ่อมแซมเอง ซึ่งยังเป็นที่ถกเถียงถึงความเหมาะสมกันอยู่จนถึงปัจจุบัน (ผู้เชี่ยวชาญ C11, I1, I6, และ B3, สัมภาษณ์, มิถุนายน – กรกฎาคม, 2553)

4.5 สรุป

ในการจัดทำประกันภัยนั้นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องด้วยกันหลายฝ่าย ดังนั้นเพื่อให้การจัดทำประกันภัยเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพตามวัตถุประสงค์ของการทำประกันภัย แต่ละฝ่ายจำเป็นต้องเข้าใจถึงบทบาทและหน้าที่ของตนเอง ทั้งฝ่ายผู้เอาประกันภัยซึ่งได้แก่ ผู้รับจ้างก่อสร้าง ซึ่งเป็นผู้ที่ใกล้ชิดกับการก่อสร้างและความเสี่ยงของโครงการก่อสร้างมากที่สุด ฝ่ายผู้ว่าจ้าง รวมถึงวิศวกรที่ปรึกษาและวิศวกรออกแบบที่เป็นเสมือนตัวแทนที่รักษาผลประโยชน์ให้ผู้ว่าจ้าง โดยให้คำแนะนำผู้ว่าจ้างในการทำประกันภัยโดยอาศัยความรู้และประสบการณ์ในงานส่วนที่ตนรับผิดชอบ ทั้งในขั้นตอนการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัย รวมถึงผู้ให้เงินกู้ ซึ่งอาจเข้ามามีบทบาทในการใช้ประกันภัยเป็นเงื่อนไขในการอนุมัติเงินกู้ และเลือกผู้รับประกันภัยและกำหนดเงื่อนไขบางประการในกรรมวิธี ฝ่ายผู้รับประกันภัย (Insurer) ฝ่ายนายหน้าประกันภัย

(Insurance Broker) และฝ่ายผู้ประเมินความเสียหาย (Loss Adjuster) ซึ่งเป็นบริษัทที่จะเข้ามามีบทบาทในการประเมินความเสียหายในกรณีเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

งานวิจัยนี้ได้ทำการศึกษาการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยของโครงการก่อสร้างในประเทศไทย โดยมุ่งเน้นที่โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของภาครัฐ 4 หน่วยงาน ซึ่งรับผิดชอบโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศไทย คือ (1) การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย (2) การประปานครหลวงแห่งประเทศไทย (3) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รฟม./MRTA) และ (4) บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม./NBIA) โดยมุ่งเน้นเปรียบเทียบกระบวนการและเกณฑ์การพิจารณาตัดสินใจทำประกันภัยของโครงการที่รับผิดชอบเพื่อให้เข้าใจการประกันภัยก่อสร้างในภาพรวมมากยิ่งขึ้นและเป็นสำหรับเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์การจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยในบทต่อไป



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 5

การวิเคราะห์เนื้อหาสัญญาประกันภัยก่อสร้าง

บทนี้กล่าวถึงรายละเอียดของเนื้อหาสัญญาประกันภัยก่อสร้าง หรือที่เรียกกันว่ากรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้วิธีค้นคว้าและรวบรวมข้อมูลรูปแบบ Documentary Research โดยรวบรวมกรมธรรม์ประกันภัยของโครงการก่อสร้างต่าง ๆ จากหลายองค์กร เพื่อนำมาวิเคราะห์องค์ประกอบและข้อกำหนดต่าง ๆ ที่มีผลต่อสิทธิและความรับผิดชอบของผู้ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในสัญญา ตลอดจนใช้วิธีสัมภาษณ์บุคคลที่มีหน้าที่ในการบริหารจัดการประกันภัย เพื่อเป็นข้อมูลสำหรับการวิเคราะห์ข้อปัญหา ข้อจำกัด และข้อพึงระมัดระวังในการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง ต่อ ๆ ไป

5.1 ลักษณะเฉพาะของสัญญาประกันภัยก่อสร้าง

กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างเป็นสัญญาในรูปแบบหนึ่ง ซึ่งมีคุณลักษณะเฉพาะที่แตกต่างจากสัญญาอื่นหลายประการ ลักษณะสำคัญในแง่ของกฎหมายของสัญญาประกันภัยก่อสร้างสามารถสรุปได้ดังนี้ (Williams และ Heins, 1989)

(1) ภาษาที่ใช้ในสัญญาประกันภัยก่อสร้างนอกจากจะใช้ภาษากฎหมายดังเช่นสัญญาอื่น ๆ แต่บางส่วนของสัญญาประกันภัยจะเขียนโดย “ภาษาของการประกันภัย” ซึ่งจะเป็นศัพท์เฉพาะมีและเนื้อหาในบางส่วนจะเป็นที่เข้าใจในวงการประกันภัยเท่านั้น ทำให้ยากต่อความเข้าใจ แม้แต่สำหรับนักกฎหมาย จึงเป็นที่เข้าใจผิดว่าควรให้นักกฎหมายดูแลการทำประกันภัยก่อสร้าง เนื่องจากนักกฎหมายศึกษาเพียงกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย ไม่ได้ศึกษาวิชาประกันภัยโดยตรงเหมือนนักประกันภัย อีกทั้งไม่มีความรู้ความเข้าใจในงานก่อสร้างอย่างถ่องแท้ (ผู้เชี่ยวชาญ B1, I5, O15, O16, และ O17, สัมภาษณ์, กันยายน 2552 – ตุลาคม 2553)

(2) เป็นสัญญาบุคคล (Personal Contract) ซึ่งมีความแตกต่างจากสัญญาทรัพย์สิน (Property Contract) สัญญานี้จึงยึดถือผู้ทำสัญญาเป็นหลัก กล่าวคือ การที่ผู้เอาประกันภัยจัดทำหรือซื้อประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยจะให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยไม่ใช่ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัย อาทิ หากผู้ว่าจ้างซึ่งถือผู้เป็นเอาประกันภัยขายทรัพย์สิน อันได้แก่อาคารที่ได้ทำประกันภัยไว้ ให้กับบุคคลอื่น (อาทิ กรณีผู้ว่าจ้างเดิมล้มละลายในขณะที่โครงการยังก่อสร้างไม่เสร็จ และถูกธนาคารยึดไปขายให้นักลงทุนรายอื่น เป็นต้น) ประกันภัยที่ผู้ว่าจ้างเดิมทำไว้จะไม่คุ้มครองเจ้าของใหม่ นอกเสียจากได้มีการตกลงเจรจากับทางผู้ให้ประกันภัยให้ออกรายการแก้ไขแบบทำกรมธรรม์ซึ่งมักจะเรียกในภาษาประกันภัยว่า “ใบสลักหลัง (Endorsement)” เอกสาร

ดังกล่าวแสดงการเปลี่ยนชื่อผู้เอาประกันภัยเสียใหม่ (เช่นเดียวกับการเปลี่ยนแปลงผู้รับจ้าง) โดยจะต้องได้รับความยินยอมจากทางผู้รับประกันภัย และอาจต้องเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มในบางกรณี (กรณีที่ผู้รับประกันภัยเห็นว่าความเสี่ยงจากผู้รับจ้างหรือผู้ว่าจ้างรายใหม่นั้นมีมากขึ้น) ตัวอย่างเนื้อหากรมธรรม์ส่วนที่ระบุเรื่องการเปลี่ยนแปลงผู้เอาประกันภัยของโครงการก่อสร้างโครงการหนึ่งระบุไว้ดังนี้

“Change of control of insured:

In the event of there being any change in the effective ownership or control of the insured whether financial or otherwise and whether occurring by operation of law, voluntary act on the part of the insured or by merger, purchase or sale of assets or shares or in any other way then cover under this policy shall thenceforth cease in respect of all and any third party claims first made thereafter unless the insurer agrees in writing to the continuation of the policy and then only upon such terms as may be stipulated by the insurer”

ลักษณะข้างต้นจะแตกต่างจากการทำประกันภัยรถยนต์ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ซึ่งมีการระบุไว้อย่างชัดเจนว่า

“...เมื่อผู้เอาประกันภัยได้โอนรถยนต์ให้แก่บุคคลอื่น ให้ถือว่าผู้รับโอนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์นี้ และบริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ต่อไปตลอดอายุกรมธรรม์ประกันภัยที่ยังเหลืออยู่...”

(3) เป็นสัญญาผูกพันฝ่ายเดียว (Unilateral Contract) คือสัญญาที่คู่สัญญาเพียงฝ่ายเดียวมีความผูกพันที่จะต้องปฏิบัติตามข้อสัญญาโดยที่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้ปฏิบัติตามสัญญาแล้ว (ในกรณีนี้หมายถึงผู้ทำประกันภัยได้จ่ายเบี้ยประกันภัยแล้ว) ภายหลังจากที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำการชำระเบี้ยประกันตามหน้าที่ของตนแล้ว ผู้รับประกันภัยจะเป็นฝ่ายถูกบังคับให้ทำตามเงื่อนไขในการในความคุ้มครองจนกว่าสัญญาจะสิ้นสุด เมื่อสัญญาจะมีผลบังคับใช้ (ผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์เรียบร้อยแล้ว) โดยผู้รับประกันภัยไม่สามารถเปลี่ยนเงื่อนไขใด ๆ ได้ เช่นผู้ทำประกันภัยและผู้รับประกันภัยตกลงกันไว้ว่าจะแบ่งจ่ายเบี้ยประกันภัยเป็น 3 งวด หากเศรษฐกิจดีขึ้นทำให้ผู้รับประกันภัยต้องการให้ผู้ทำประกันภัยจ่ายเงินจำนวนดังกล่าวเพียงงวดเดียวย่อมไม่สามารถทำได้ เป็นต้น (ผู้เชี่ยวชาญ B1, สัมภาษณ์, กันยายน – ตุลาคม, 2552)

(4) เป็นสัญญาที่มีเงื่อนไข (Conditional Contract) สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีเงื่อนไข แม้ว่าผู้เอาประกันภัยปฏิบัติหน้าที่ในการชำระเบี้ยประกันภัยและสัญญาจะมีผลบังคับใช้แล้วก็ตาม แต่ผู้รับประกันภัยอาจปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัยได้ ถ้าผู้รับประกันภัยพบว่าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขหรือข้อตกลงที่ระบุไว้ในสัญญาหรือกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งถือเป็นการทำผิดข้อรับรอง (Breach of Warranty) เช่น หากในสัญญาที่มีการตกลงกับผู้รับประกันภัยไว้ว่าการก่อสร้างจะใช้เข็มพืด (Sheet Pile) ที่มีความยาวมากกว่า 16 เมตร แต่ผู้รับจ้างใช้เข็มพืดยาวเพียง 14 เมตร แล้วผู้รับประกันภัยตรวจพบหลังจากมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการจ่ายเงินในครั้งนั้นได้ ดังนั้นหากผู้รับจ้างทำตามเงื่อนไขไม่ได้ หรือ มีความต้องการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไข จะต้องรีบดำเนินการตกลงกับทางผู้รับประกันภัยโดยเร็ว (ผู้เชี่ยวชาญ B1, B2, 15 สัมภาษณ์, มิถุนายน – ธันวาคม, 2553)

(5) เป็นสัญญาที่จำยอมตาม (Adhesion Contract) โดยปกติแล้วกระบวนการร่างสัญญาจะถูกทำโดยฝ่ายผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัยมักจะได้ไม่ได้เข้าร่วมในการร่างสัญญานั้น ๆ ด้วย แต่ในสัญญาหรือกรมธรรม์จะเริ่มต้นด้วยคำพูดที่ว่า “...เป็นที่ตกลงและยินยอมด้วยกันทั้งสองฝ่ายว่า...” หรือ “...It is understood and agreed that...” ทั้ง ๆ ที่ในบางครั้งผู้เอาประกันภัยไม่ได้เข้าใจตรงกับที่ผู้รับประกันภัยอย่างที่ยืนยันไว้ในกรมธรรม์ ซึ่งหากเกิดข้อพิพาทที่ต้องให้ศาลตัดสินจะทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเปรียบ เนื่องจากศาลจะถือว่าพยานหลักฐานสำคัญกว่าพยานบุคคล

(6) เป็นสัญญาซึ่งยึดถือความซื่อสัตย์สุจริตอย่างยิ่งต่อกัน (Contract of Utmost Good Faith) ลักษณะเฉพาะนี้มีความสำคัญอย่างยิ่ง เพราะผู้เอาประกันภัย (ผู้รับจ้างหรือผู้ว่าจ้าง) อาจไม่ใส่ใจหรือหลงลืมในการให้รายละเอียดของโครงการทั้งหมดแก่ทางผู้รับประกันภัย เนื่องจากในสัญญาประกันภัยหรือสัญญาประกันภัยจะถือว่าผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยความจริงที่เป็นสาระสำคัญ ดังนั้นหากเกิดความเสียหายและพิสูจน์ได้ว่าผู้เอาประกันภัยปกปิดความจริงที่เป็นสาระสำคัญ (Non - Disclosure of Material Fact) ผู้รับประกันภัยอาจปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 121

ประเด็นสำคัญ คือ ผู้ทำประกันภัยอาจอ้างว่าไม่ได้ทำการปกปิดความจริงที่เป็นสาระสำคัญดังกล่าวแต่ทางผู้รับประกันภัยไม่ได้ถามรายละเอียดดังกล่าวเอง ซึ่งสิ่งที่สำคัญที่ควรทราบคือ การซื้อสินค้าอื่นนั้นการไม่ให้ข้อมูลของผู้ซื้อไม่ถือเป็นความผิด (แตกต่างจากการโกหก) แต่การซื้อประกันภัยนั้น หากมีการปกปิดหรือแม้แต่เกิดจากการไม่ใส่ใจหรือหลงลืมในการให้รายละเอียดของโครงการ (เช่น ผู้ว่าจ้างอาจทราบมาก่อนว่า โครงการต่อเติมอาคารของตนมี

ปัญหาด้านการออกแบบซ่อนเร้นอยู่และไม่แจ้งผู้รับประกันภัย ซึ่งต่อมากมีการสืบทราบภายหลัง ถือเป็นความผิดเช่นเดียวกับการโกหกและมีข้อกฎหมายรองรับให้ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ เนื่องจากหากผู้รับประกันภัยทราบข้อเท็จจริงดังกล่าวแล้ว อาจเลือกที่จะไม่รับประกันภัยโครงการหรือขอเพิ่มเบี้ยประกันภัยได้

ดังนั้นการที่ผู้รับจ้างหรือผู้ว่าจ้างซึ่งจัดทำประกันภัยเลือกที่จะให้ข้อมูลกับผู้รับประกันภัยให้น้อยที่สุด เพราะกลัวเสียเบี้ยประกันภัยแพงขึ้น จึงเป็นสิ่งที่ไม่ควรกระทำเป็นอย่างยิ่ง การกระทำดังกล่าวอาจจะทำให้มีความเสี่ยงที่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไม่ได้ และกรรมธรรม์ที่มีนั้นไม่มีประโยชน์ (ผู้เชี่ยวชาญ I1, B1, B2, และ B3, สัมภาษณ์, กันยายน – ตุลาคม, 2552)

(7) เป็นสัญญาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง (Contract of Indemnity) สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีความเกี่ยวข้องกับทรัพย์สินและความรับผิดชอบ ซึ่งจะระบุความรับผิดชอบของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถแสวงหากำไรจากการทำประกันภัยหรือจากความเสียหายที่เกิดขึ้นได้

(8) เป็นสัญญาเหตุการณ์ล่วงหน้า (Allegory Contract) การจัดทำประกันภัยเป็นการถ่ายโอนความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตซึ่งไม่สามารถระบุได้ว่าจะเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันนั้นจะเกิดขึ้นหรือไม่ หากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าวขึ้นผู้รับประกันภัยจึงจะชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้ทำประกันภัย แต่หากโครงการก่อสร้างดำเนินไปโดยไม่เกิดความเสียหาย ผู้รับประกันภัยก็ไม่จำเป็นต้องชดใช้ค่าเสียหายใด ๆ

(9) เป็นสัญญาที่ไม่ได้มีข้อกำหนดตายตัว (Adjustable Contracts) การออกกรรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างของแต่ละโครงการมักถูกเข้าใจผิดว่ามีรูปแบบความคุ้มครองที่ตายตัวเหมือนกัน ซึ่งเป็นความเข้าใจที่ผิด และมักส่งผลให้ผู้รับจ้างหรือผู้ว่าจ้างที่ซื้อประกันได้กรรมธรรม์ที่ไม่เหมาะสม ในสัญญาทั่วไปผู้เขียนสัญญามักจะระบุเงื่อนไขเป็นลายลักษณ์อักษรแล้วให้ฝ่ายผู้รับสัญญาลงลายมือชื่อเท่านั้น เช่น หากผู้ใช้บริการธนาคารต้องการเปิดบัญชี เจ้าหน้าที่ของธนาคารก็จะนำสัญญาที่ทางธนาคารได้เตรียมไว้ให้ผู้ใช้บริการลงชื่อยินยอม อย่างไรก็ตามกรรมธรรม์ประกันภัยก็ยังคงเป็น “สัญญา” รูปแบบหนึ่ง สามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้หากคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายยินยอม จนกว่าทั้งสองฝ่ายพอใจและยอมรับที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของสัญญานั้น แม้กระทั่งกรรมธรรม์ได้ออกมาเป็นที่เรียบร้อยแล้วและมีผลบังคับใช้แล้ว ก็ยังคงสามารถแก้ไขได้จนกว่าผลของสัญญานั้นจะสิ้นสุด (สิ้นสุดระยะเวลาที่ระบุไว้ในสัญญา หรือยกเลิกสัญญา) โดยการออกรายการแก้ไขแนบท้ายกรรมธรรม์

(10) เป็นสัญญาที่ไม่สามารถขอยกเลิกโดยผู้ให้ประกันภัยได้ (Uncancellable Contracts) สัญญาหรือกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างมีความพิเศษแตกต่างจากสัญญาประกันภัยประเภทอื่น เช่น ประกันอัคคีภัย ประกันภัยรถยนต์ หรือ ประกันภัยทรัพย์สิน ซึ่งหากผู้รับประกันภัยไม่ต้องการต่อความคุ้มครองต่อ (ปกติมีการคำนวณและจ่ายเบี้ยประกันภัยเป็นรายปี) ย่อมเป็นเรื่องที่สามารถกระทำได้ เนื่องจากผู้เอาประกันภัยสามารถนำรถยนต์หรือทรัพย์สินดังกล่าวไปจัดทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัยรายอื่นได้ เพราะการรับความเสี่ยงของอาคารต่ออุบัติเหตุไฟไหม้สามารถคำนวณออกมาได้ตามอัตราของบริษัทผู้ให้ประกันภัย หรือในกรณีประกันภัยรถยนต์ผู้รับประกันภัยรายใหม่สามารถตีมูลค่าออกมาได้ว่ามีรอยตำหนิที่ส่วนใด

แต่สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง หากมีการทำสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษรเป็นที่เรียบร้อยแล้ว จะไม่มีการยกเลิกสัญญา (เว้นแต่กรณีผู้ทำประกันภัยผิดสัญญา) เพราะโดยธรรมชาติแล้วเป็นเรื่องยากมากในการประเมินความเสี่ยงของอาคารที่มีการสร้างไปแล้ว ความเสี่ยงอาจซ่อนอยู่ในงานเสาเข็มหรือฐานรากใต้ดินที่มองไม่เห็น ผู้รับประกันภัยรายอื่นจึงไม่กล้ารับประกันภัยต่อ ด้วยเหตุนี้จึงมีการกำหนดให้กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างไม่สามารถถูกบอกเลิกโดยบริษัทผู้ให้ประกันภัยได้ (กรมธรรม์ประกันภัยประเภทอื่นจะมีเงื่อนไขในการบอกเลิกการรับประกันภัยโดยผู้ให้ประกันภัยแนบไว้) กรณีเดียวที่กรมธรรม์จะถูกยกเลิกโดยผู้รับประกันภัยคือ ผู้เอาประกันภัยทำผิดข้อกำหนดที่ได้มีการตกลงกันไว้อย่างร้ายแรง (Material Breach of Contract) เท่านั้น

5.2 องค์ประกอบของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง

ในปัจจุบันยังไม่มีข้อกำหนดชื่อของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างเป็นภาษาไทยอย่างเป็นทางการ ทำให้มีชื่อเรียกมากมาย อาทิ กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง กรมธรรม์ประกันความเสี่ยงทุกชนิดของผู้รับเหมา กรมธรรม์ประกันภัยงานก่อสร้างและงานติดตั้งตามสัญญา เนื่องด้วยการแปลจากภาษาอังกฤษ ซึ่งในต่างประเทศเองก็มีการเรียกชื่อกรมธรรม์นี้ในหลายชื่อ อาทิ Contractor Indemnity, Course of Construction (2 ชื่อนี้ได้ถูกยกเลิกไปเป็นที่เรียบร้อยแล้ว), Contractor's All Risks หรือ Contractor All Risks (CAR), Builders Risks

ในส่วนรูปแบบของสัญญาที่มีการใช้ในประเทศไทยโดยส่วนใหญ่มีการดัดแปลงมาจากกรมธรรม์ต่างประเทศ เพราะยังไม่มีรูปแบบกรมธรรม์ที่เป็นมาตรฐานของภาษาไทย กรมธรรม์ที่ได้รับการแปลงจากกรมธรรม์มาตรฐานที่เป็นภาษาอังกฤษนั้นต้องได้รับความเห็นชอบจาก

กรรมการประกันภัยเพื่อให้บริษัทประกันภัยทุกบริษัทถือปฏิบัติ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 ได้บัญญัติแนวทางไว้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยควรมีข้อความระบุถึงรายการดังนี้

- วัตถุประสงค์เอาประกันภัย
- ภัยใดบ้างที่ผู้รับประกันภัยรับความเสี่ยง
- ราคาประมูลประกันภัยถ้าหากได้มีการกำหนดไว้
- จำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัย
- จำนวนเบี้ยประกันภัยและวิธีส่งเบี้ยประกันภัย
- ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของสัญญา
- ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ให้ประกันภัย
- ชื่อหรือยี่ห้อของผู้เอาประกันภัย
- ชื่อของผู้รับประกันภัยซึ่งถ้าจะมี
- วันทำสัญญาประกันภัย
- สถานที่และวันที่ได้ทำกรมธรรม์ประกันภัย

ถึงแม้ว่าตัวบทข้างต้นจะกำหนดรายการที่ควรมีไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย แต่การขาดตก ข้อความบางประการก็ไม่ถือว่าเอกสารกรมธรรม์นั้นไม่ใช่กรมธรรม์ประกันภัยตามประมวลกฎหมาย หากแต่รูปแบบและเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยทุกประเภทจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนสำนักงานประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ จึงจะสามารถนำมาประกอบธุรกิจได้ เงื่อนไขต่าง ๆ ที่ใช้ในกรมธรรม์ประกันภัยอยู่ภายใต้ความควบคุมของพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 มาตรา 21 ดังนั้นการใช้กรมธรรม์ที่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน นั้นถือเป็นความผิดทางอาญาด้วย (หาญ อร่ามวิทย์ และธโนดม โลกภาพัฒนา, 2527)

การจัดทำกรมธรรม์เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัย รูปแบบและเนื้อหาของการทำประกันภัย จะถูกกำหนดโดยผู้เชี่ยวชาญในการร่างสัญญาประกันภัยของแต่ละบริษัท ผู้รับประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างโดยทั่วไปจะมีรูปแบบการจัดทำ 2 รูปแบบ คือ

(1) กรมธรรม์ที่ใช้รูปแบบมาตรฐานของแต่ละบริษัท (Standard Policy) กรมธรรม์รูปแบบนี้จะถูกนำมาใช้ในโครงการก่อสร้างซึ่งไม่มีความซับซ้อน และได้รับการปรับปรุงเงื่อนไขต่าง ๆ จน

สามารถนำมาใช้ได้กับโครงการก่อสร้างเกือบทั้งหมด รูปแบบการจัดลำดับของเนื้อหาและเนื้อความของเงื่อนไขหลักจะเหมือนกันทุกกรมธรรม์ตามความเห็นชอบของผู้รับประกันภัยแต่ละราย ความแตกต่างของกรมธรรม์แต่ละฉบับอยู่ที่เงื่อนไขเพิ่มเติมที่ผู้ทำประกันภัยต่อรองกับผู้รับประกันภัย

(2) กรมธรรม์ที่มีการร่างขึ้นเฉพาะโครงการ (Tailor - Made Policy) กรมธรรม์รูปแบบนี้จะถูกนำมาใช้ในโครงการก่อสร้างซึ่งมีความซับซ้อนมาก ไม่ว่าจะเป็นด้านข้อสัญญาก่อสร้างและสัญญาที่เกี่ยวข้องอื่น ๆ กรมธรรม์ประกันภัยจะต้องร่างออกมาให้สอดคล้องกัน อีกทั้งโครงการเหล่านี้มักยากต่อการประเมินความเสี่ยงในการก่อสร้าง ดังนั้นโครงการที่ใช้กรมธรรม์รูปแบบนี้มักเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ อาทิ โครงการก่อสร้างสนามบิน โครงการวางท่อก๊าซธรรมชาติ โครงการก่อสร้างแท่นขุดเจาะน้ำมันกลางทะเล หรือโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่อื่น ๆ ของภาครัฐซึ่งมีมูลค่ามาก การร่างกรมธรรม์ประเภทนี้ต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญหลายฝ่าย ทั้งผู้เชี่ยวชาญในสายงานด้านประกันภัย ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคนิคการก่อสร้าง และนักกฎหมาย ประกอบกับต้องใช้เวลาและค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น จึงไม่คุ้มค่าต่อผู้รับประกันภัยในการนำกรมธรรม์รูปแบบนี้ไปใช้กับโครงการขนาดเล็ก

บริษัทประกันภัยในประเทศไทยยังไม่สามารถออกกรมธรรม์กรมธรรม์ที่มีการร่างขึ้นเฉพาะโครงการขึ้นเองได้ เนื่องจากบริษัทผู้รับประกันภัยแต่ละรายยังขาดบุคลากรผู้เชี่ยวชาญ ดังที่กล่าวไว้ข้างต้น อีกทั้งโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ในประเทศไทยยังมีค่อนข้างน้อย ดังนั้นหากมีโครงการขนาดใหญ่ซึ่งต้องการทำประกันภัย บริษัทประกันภัยจะอาศัยบริษัทรับประกันภัยต่อ (Reinsurer) ต่างประเทศช่วยร่างกรมธรรม์เฉพาะโครงการดังกล่าวให้ ตัวอย่างโครงการในประเทศไทยที่มีการใช้กรมธรรม์ที่มีการร่างขึ้นเฉพาะโครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นต้น (ผู้เชี่ยวชาญ C11, O15, O16, O17, I1, I6, และ B3, สัมภาษณ์, มิถุนายน – ตุลาคม, 2553)

กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างที่ทุกบริษัทประกันภัยในประเทศไทยใช้กันอยู่ในปัจจุบันนี้ นำรูปแบบการเขียนและการจัดหมวดหมู่มาจากรูปแบบการร่างกรมธรรม์ของต่างประเทศ โดยดัดแปลงมาจากกรมธรรม์มาตรฐานของบริษัทประกันภัยที่ได้รับความนิยมเชื่อถือและยอมรับมากในระดับนานาชาติ 2 บริษัท คือ Swiss Reinsurance หรือเรียกโดยย่อว่า Swiss Re และ Munich Reinsurance หรือเรียกโดยย่อว่า Munich Re ความแตกต่าง คือ Swiss Re Form จะแบ่งความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์เป็น 3 หมวด (Sections) คือ Section I: งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา (Building and Civil Engineering Works), Section II: งานติดตั้งเครื่องจักร (Machinery

Erection) และ Section III: ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability) ในขณะที่ Munich Re Form จะมี 2 หมวด คือ Section I: ความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Material Damage) โดยรวม Section I และ Section II ของ Swiss Re Form ไว้ด้วยกัน และอีกหมวดที่เหลือ คือ Section II: ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability) ซึ่งได้แสดงการเปรียบเทียบไว้ในตารางที่ 5.1

จากการศึกษาพบว่ากรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างส่วนใหญ่ในประเทศไทยจะนิยมแบ่งความคุ้มครองเป็น 3 หมวด ตาม Swiss Re Form มากกว่า รวมทั้งตัวอย่างกรมธรรม์ ซึ่งจะนำเสนอในบทนี้จะใช้ Swiss Re Form

ตารางที่ 5.1 โครงสร้างกรมธรรม์ของ Swiss Reinsurance และ Munich Reinsurance

โครงสร้างกรมธรรม์ของ Swiss Reinsurance (Swiss Re Form)	โครงสร้างกรมธรรม์ของ Munich Reinsurance (Munich Re Form)
ความคุ้มครอง Section I: งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา (Building and Civil Engineering Works)	ความคุ้มครอง Section I: ความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Material Damage)
Section II: งานติดตั้งเครื่องจักร (Machinery Erection)	
Section III: ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability)	Section II: ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability)

กรมธรรม์ประกันภัยซึ่งบริษัทประกันภัยในประเทศไทยนำมาใช้ประกอบด้วยรายละเอียดที่สำคัญ 7 ส่วน ดังแสดงในรูปที่ 5.1 คือ

- (1) ตารางกรมธรรม์ (Policy Schedule)
- (2) เงื่อนไขเพิ่มเติมในการทำประกันภัย (Special Conditions)
- (3) เงื่อนไขทั่วไป (General Conditions)
- (4) ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions)

(5) ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 1 (Section I) งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา (Building and Civil Engineering Works)

(6) ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 2 (Section II) งานติดตั้งเครื่องจักร (Machinery Erection)

(7) ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 3 (Section III) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability)

อย่างไรก็ตาม หากบริษัทประกันภัยอ้างอิง Munich Re Form “ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 1 งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา (Building and Civil Engineering Works)” กับ “ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 2 งานติดตั้งเครื่องจักร (Machinery Erection)” จะเรียกรวมว่า “หมวดความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Material Damage Section)” องค์ประกอบของกรมธรรม์จะเหลือเพียง 6 ส่วน ตามที่ได้อธิบายไว้ในข้างต้น

รายละเอียดของกรมธรรม์แต่ละหัวข้อมีดังต่อไปนี้

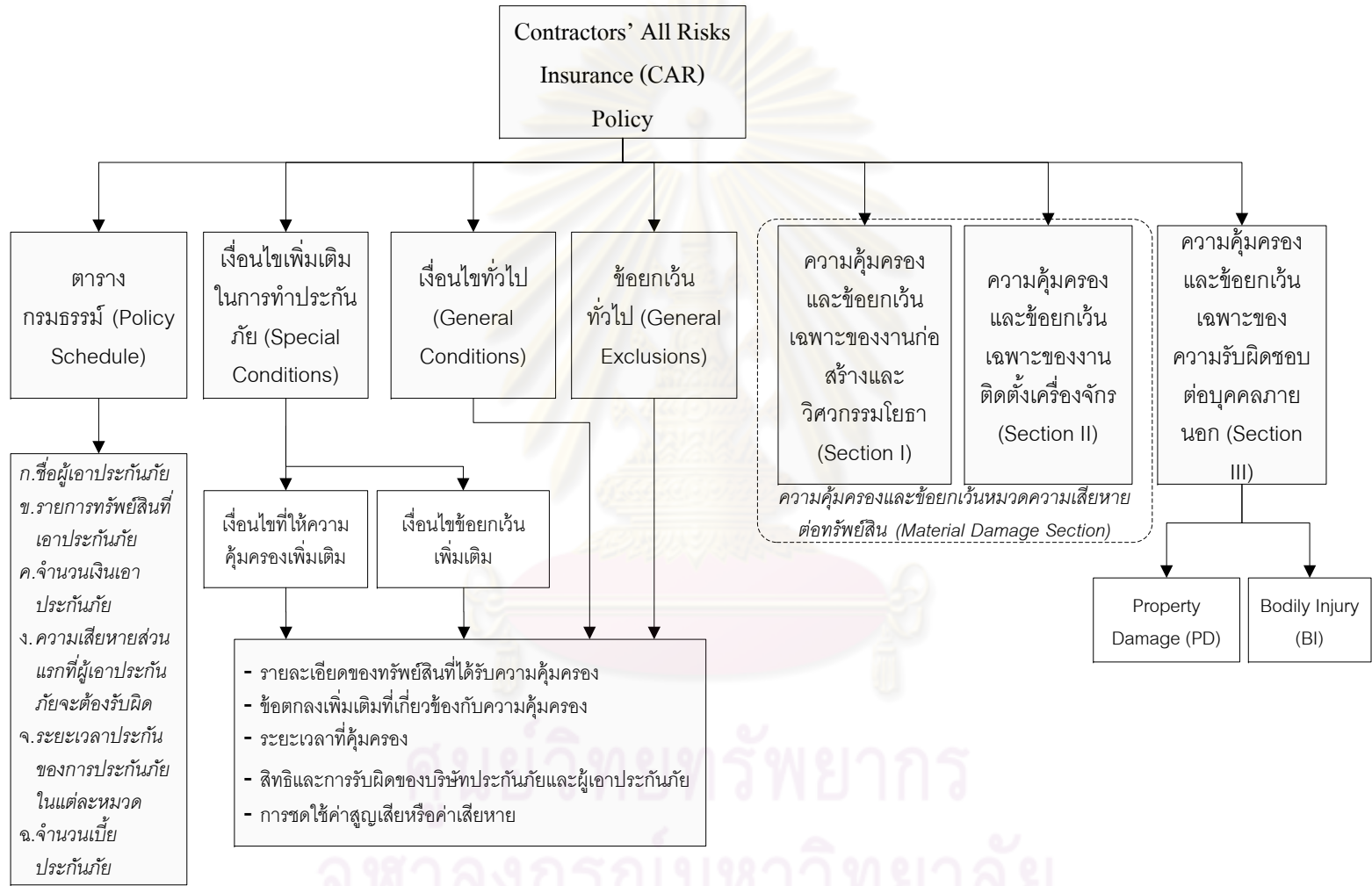
5.3 ตารางกรมธรรม์ (Policy Schedule)

ตารางกรมธรรม์ระบุข้อมูลสาระสำคัญต่าง ๆ เกี่ยวกับการประกันภัย จากการศึกษากรมธรรม์ในประเทศไทยพบว่าเอกสารนี้ประกอบด้วยข้อมูลสำคัญดังนี้

ก. **ชื่อผู้เอาประกันภัย** จะระบุชื่อของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมีสิทธิในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน โดยทั่วไปจะระบุชื่อผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างช่วง สาเหตุสำคัญที่ผู้ว่าจ้างต้องมีชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยร่วม เพราะอาจมีผลต่อการรับผิดชอบตามกฎหมายเมื่อมีการฟ้องร้องจากบุคคลภายนอกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (ในสัญญาก่อสร้างมักระบุไว้เสมอว่าเมื่อมีการทำประกันภัยต้องใส่ชื่อผู้ว่าจ้างเป็นผู้เอาประกันภัยด้วยเช่นกัน) แม้หลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 428 ระบุไว้ว่า

“ผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการทำงานที่ว่าจ้าง เว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการทำงานที่สั่งให้ทำ หรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้ หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง”

ในบางครั้งการคัดเลือกผู้รับจ้างและวิธีการก่อสร้างโดยผู้ว่าจ้างอาจเข้าข่ายดังกล่าว ดังเช่นตัวอย่างกรณีศึกษาที่ผู้วิจัยได้รวบรวมมา ดังนี้



รูปที่ 5.1 โครงสร้างประกอบของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 948/ 2531

จำเลยจ้างบริษัทตอกเสาเข็มเพื่อสร้างอาคารชุดโดยจำเลยเลือกจ้างให้ผู้รับจ้างฝังเสาเข็มโดยวิธีตอกเพราะเห็นว่าเสียค่าใช้จ่ายน้อยกว่าวิธีเจาะทั้ง ๆ ที่ตระหนักดีว่าการตอกเสาเข็มจะทำให้ที่ดินข้างเคียงถูกกระทบกระเทือนอย่างรุนแรง อันเป็นเหตุให้อาคารโจทก์และผู้อื่นในบริเวณใกล้เคียงเสียหาย แต่จำเลยก็ไม่สนใจ ถือได้ว่าจำเลยผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในส่วนงานที่สั่งให้ทำจึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายดังกล่าวต่อโจทก์ โจทก์บรรยายฟ้องว่าโจทก์เสียหายอย่างไร โดยแยกเป็นรายการและคำนวณค่าซ่อมรวมไว้ ซึ่งสามัญชนทั่ว ๆ ไปพอจะเข้าใจถึงสภาพของความเสียหายและค่าเสียหายที่โจทก์ได้รับแล้ว ทั้งจำเลยก็ได้หลงต่อผู้คดี ส่วนรายละเอียดต่าง ๆ เป็นเรื่องที่โจทก์จะได้นำสืบในชั้นพิจารณาฟ้องโจทก์ในส่วนนี้จึงไม่ขัดต่อประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 172

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7818/ 2538

ตามสัญญาจ้างระบุว่าจำเลยที่ 2 ผู้รับจ้างจะต้องก่อสร้างตามรูปแบบและรายการที่จำเลยที่ 1 ผู้ว่าจ้างกำหนดไว้ทุกประการและจำเลยที่ 1 ได้แต่งตั้งให้ว.ช่างโยธาของจำเลยที่ 1 เป็นผู้ควบคุมงาน เมื่อว.เห็นว.เห็นว่าจำเลยที่ 4 ซึ่งเป็นผู้ดำเนินการของจำเลยที่ 2 ใช้คนและเครื่องจักรขุดดินวางระบายน้ำเก่าโดยไม่ได้ใช้ไม้ค้ำยันและอุปกรณ์ป้องกันไม่ให้ดินพังลงมา แต่ว.ก็มีคำสั่งห้ามมิให้ทำเป็นเหตุให้ดินพังลงมาทำให้โจทก์ทั้งสองได้รับความเสียหายถือว่าจำเลยที่ 1 ในฐานะผู้ว่าจ้างเป็นผู้ผิดในส่วนงานที่สั่งให้ทำด้วยจำเลยที่ 1 จึงต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่จำเลยที่ 2 ผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นด้วยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 428 เพราะว.ผู้ควบคุมงานของจำเลยที่ 1 มีหน้าที่ควบคุมวิธีการก่อสร้างด้วยมิใช่มีหน้าที่เพียงควบคุมให้ผลของงานเป็นไปตามสัญญาเท่านั้น

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2540/ 2539

จำเลยที่ 1 เป็นเจ้าของที่ดินที่มีการก่อสร้างและตอกเสาเข็มยินยอมให้จำเลยที่ 2 ขออนุญาตก่อสร้างบนที่ดินมีจำเลยที่ 3 เป็นผู้จ้างให้จำเลยที่ 4 ดำเนินการตอกเสาเข็มบนที่ดินเมื่อเกิดความเสียหายแก่อาคารของโจทก์ที่ 1 ซึ่งอยู่บนที่ดินข้างเคียง จำเลยที่ 1 ถึงที่ 3 ก็เคยเข้าไปตรวจดูแลซ่อมแซมให้บางส่วนพฤติการณ์ดังกล่าวย่อมแสดงให้เห็นว่าจำเลยที่ 1 ถึงที่ 3 มีผลประโยชน์ร่วมกันในการก่อสร้างอาคารบนที่ดินของจำเลยที่ 1 แม้จำเลยที่ 3 จะเป็นผู้จ้างให้จำเลยที่ 4 ตอกเสาเข็ม แต่ก็เพื่อ

ประโยชน์ของจำเลยที่ 1 ถึงที่ 3 ด้วยถือได้ว่าจำเลยที่ 1 ถึงที่ 3 เป็น ผู้ร่วมกันจำจำเลยที่ 4 ในการตอกเสาเข็มซึ่งโดยปกติผู้ว่าจ้างทำของไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันผู้รับจ้างได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่บุคคลภายนอกในระหว่างทำการงานที่ว่าจ้างเว้นแต่ผู้ว่าจ้างจะเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำหรือในคำสั่งที่ตนให้ไว้หรือในการเลือกหาผู้รับจ้างการที่จำเลยที่ 4 ตอกเสาเข็มตามแผนผังแบบแปลนการก่อสร้างของจำเลยที่ 1 ถึงที่ 3 ห่างรั้วกำแพงของโจทก์เพียง 2 เมตร เท่ากับจำเลยที่ 4 ได้ดำเนินการตามคำสั่งของจำเลยที่ 1 ถึงที่ 3 จำเลยที่ 1 ถึงที่ 3 ผู้ว่าจ้างจึงเป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ อันทำให้เกิดความเสียหายแก่โจทก์ที่ 1 ที่ศาลชั้นต้นกำหนดค่าเสียหายของโจทก์ที่ 1 โดยพิเคราะห์ตามคำเบิกความของ ย.พยานโจทก์ที่ 1 ประกอบภาพถ่ายและใบประเมินราคาแล้วเห็นว่ากำแพงรั้วพื้นซีเมนต์ตัวอาคารและสระน้ำเสียหายเป็นจำนวนมากจึงเหมาะสมแล้ว

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2077/ 2542

จำเลยที่ 1 เป็นผู้ว่าจ้างให้จำเลยที่ 2 และที่ 3 ก่อสร้างอาคารตึกคอนกรีตเสริมเหล็กสูง 22 ชั้น ใต้ดิน 1 ชั้น ซึ่งอยู่ติดกับอาคารพิพาทของโจทก์และตามสัญญาจ้างเหมางานก่อสร้างระหว่างจำเลยที่ 1 กับจำเลยที่ 2 และสัญญาจ้างเหมาก่อสร้างระหว่างจำเลยที่ 1 กับจำเลยที่ 3 ได้ระบุไว้ชัดแจ้งว่าการก่อสร้างของจำเลยที่ 2 และที่ 3 จะต้องกระทำตามคำสั่งของจำเลยที่ 1 ตามข้อบังคับดังกล่าว หากจำเลยที่ 2 และที่ 3 ไม่ปฏิบัติตาม จำเลยที่ 1 มีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ เมื่อปรากฏข้อเท็จจริงว่า ในระหว่างการก่อสร้าง จำเลยที่ 1 ได้ไปควบคุมดูแลการก่อสร้างตลอดเวลาและมีข้อสัญญาให้จำเลยที่ 1 บอกเลิกได้ หากจำเลยที่ 2 และที่ 3 ไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของจำเลยที่ 1 เช่นนี้ย่อมถือได้ว่า จำเลยที่ 1 เป็นผู้ผิดในส่วนการงานที่สั่งให้ทำ หรือคำสั่งที่ตนให้ไว้ หรือในการเลือกหาผู้รับจ้าง ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 428 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เมื่อการก่อสร้างอาคารของจำเลยที่ 2 และที่ 3 ก่อให้เกิดความเสียหายแก่อาคารของโจทก์ จำเลยที่ 1 จึงต้องร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

คำพิพากษาศาลฎีกาในข้างต้นแสดงให้เห็นว่า ในทางปฏิบัติเมื่อมีการฟ้องร้องผู้เสียหาย (โจทก์) จะฟ้องผู้ว่าจ้างในฐานะจำเลยที่ 1 และฟ้องร้องผู้รับจ้างเป็นจำเลยที่ 2 (และอาจฟ้องบริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยโครงการดังกล่าวเป็นจำเลยที่ 3

ร่วมด้วย) หากผู้รับจ้างได้ทำประกันภัยไว้แต่ไม่มีชื่อผู้ว่าจ้างระบุเป็นผู้เอาประกันภัยร่วมในกรมธรรม์ บริษัทประกันภัยจะไม่ดำเนินการผู้คดีแทนให้ผู้ว่าจ้าง ผู้ว่าจ้างต้องเสียค่าใช้จ่ายว่าจ้างทนายมาผู้คดีเอง

ข. รายการทรัพย์สินที่เอาประกันภัย แสดงรายละเอียดของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยของการประกันภัยในแต่ละหมวด หากรายการใดกรมธรรม์ไม่คุ้มครองจะมีการระบุไว้ อย่างชัดเจนว่า “ไม่คุ้มครอง (Not Covered)” อาทิ เครื่องจักรก่อสร้าง (Construction Machinery) และเครื่องจักรที่อยู่กับที่ (Stationary Plant) เช่น บันจูน รถตักดิน ปัจจุบันกรมธรรม์ส่วนใหญ่จะระบุว่าไม่คุ้มครอง และให้นำรายการส่วนนี้ไปทำประกันภัยเครื่องจักรก่อสร้าง (Contractors' Plant and Equipment, CPE) แทน รายละเอียดของทรัพย์สินทั้งหมดประกอบด้วย

- งานตามสัญญา ซึ่งได้แก่ งานก่อสร้างถาวร (Permanent works) ซึ่งเป็นสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดตามที่ระบุในสัญญาก่อสร้างนั้น ๆ และงานก่อสร้างชั่วคราว (Temporary works) ซึ่งหมายถึง การก่อสร้างพิเศษของโครงการนอกเหนือไปจากงานก่อสร้างถาวร เพียงแต่ก่อสร้างขึ้นมาเพื่อช่วยให้การดำเนินงานก่อสร้างถาวรดำเนินไปได้โดยไม่ติดขัด เช่น การสร้างสะพานพิเศษของโครงการสร้างถนน เพื่อที่จะระบายความแออัดของการจราจร เป็นต้น โดยสะพานแห่งนี้อาจถูกรื้อถอนไปที่หลังก็ได้ และวัสดุก่อสร้าง (Materials) ที่ใช้ในการก่อสร้างทั้งหมด เช่น หินทราย ปูนซีเมนต์ ฯลฯ แต่ไม่นับรวมถึงเครื่องจักรในการก่อสร้างที่จะถูกแบ่งเป็นอีกประเภทหนึ่ง จำนวนเงินเอาประกันภัยนี้จะต้องเท่ากับมูลค่างานเมื่อโครงการก่อสร้างนั้นได้เสร็จสมบูรณ์ (Final Contract Value) โดยจะรวมทั้งค่าวัสดุ ค่าแรง ค่าขนส่ง ค่าภาษีศุลกากร และค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เอาไว้ทั้งหมด
- วัสดุก่อสร้างที่จัดหาโดยผู้ว่าจ้าง (Materials Supplied by the Principal)
- อุปกรณ์ที่ใช้ในการก่อสร้าง (Construction Equipment) หมายถึง เครื่องมือที่ไม่เกี่ยวกับการใช้เครื่องกล (Non - Mechanical) เช่น นั่งร้าน (Scaffolding) เข็มพืด (Sheet Pile) ไม้แบบ (Form Works) อุปกรณ์ตัดหรือตัดเหล็กที่ไม่ใช้ไฟฟ้า เป็นต้น รวมทั้งสำนักงานสนาม ที่พักคนงาน

โกดังเก็บของ โดยจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับทรัพย์สินประเภทนี้ในกรณีกรรมได้กำหนดว่ามีจำนวนเงินเท่ากับราคาปัจจุบันของทรัพย์สินในขณะที่เกิดการทำสัญญาประกันภัย

- เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง (Construction Machinery) และเครื่องจักรที่อยู่กับที่ (Stationary Plant) เช่น บันจัน รถตักดิน ลิฟท์ขนส่งวัสดุ เครื่องผสมคอนกรีต ปั้มน้ำ เครื่องกำเนิดไฟฟ้า และเครื่องตัดหรือตัดเหล็กที่ใช้ไฟฟ้า สำหรับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยประเภทนี้ได้กำหนดให้มีจำนวนเงินเอาประกันภัยเท่ากับมูลค่าของการจัดหาทรัพย์สินมาทดแทนหรือเปลี่ยนใหม่ (Replacement Value)

จากการสัมภาษณ์ผู้รับประกันในประเทศไทย ผู้รับประกันภัยส่วนใหญ่มักแนะนำให้เอาเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้างไปทำประกันภัยอีกประเภท คือ ประกันภัยเครื่องมือเครื่องจักรก่อสร้างแยกต่างหากอีกกรณี เนื่องจากมีรายละเอียดความคุ้มครองและข้อกำหนดในการทำประกันภัยบางส่วนที่แตกต่างกัน จึงไม่นำมาใส่เป็นส่วนหนึ่งของกรณีประกันภัยก่อสร้างนี้ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความสับสน

- ค่าขนย้ายซากปรักหักพัง (Removal of Debris or Clearance of Debris) ในกรณีที่เกิดการพังทลายของงานที่เอาประกันไว้ เช่น อาคารหรือสะพาน ซากปรักหักพังจะต้องถูกขนย้ายและเก็บกวาดไปก่อนที่ผู้รับจ้างเริ่มทำการก่อสร้างใหม่
- ค่าออกแบบ ค่าสำรวจ และค่าใช้จ่ายของวิศวกรที่ปรึกษา (Architects' Surveyors' and Consulting Engineers' Fees) ค่าใช้จ่ายเหล่านี้เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในกรณีที่มีความเสียหายเกิดขึ้นและผู้รับประกันภัยต้องการที่จะชดใช้โดยการจัดหาสิ่งทดแทนหรือซ่อมแซมทรัพย์สินให้กลับสู่สภาพเดิม จึงต้องมีค่าใช้จ่ายในการออกแบบสำรวจและค่าวิศวกรที่ปรึกษา ทั้งนี้ค่าใช้จ่ายเหล่านี้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากผู้รับประกันภัยก่อน

สาเหตุที่ต้องมีการจำแนกรายละเอียดของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเป็นหมวดหมู่ เพื่อป้องกันความสับสนในกรณีเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพราะในบางครั้งผู้ว่าจ้างอาจไม่นับรวมวัสดุก่อสร้างที่จัดหาโดยผู้ว่าจ้างเป็นส่วนหนึ่งของมูลค่างานทั้งหมด การคิดเบี้ยประกันภัยก็จะไม่รวมความคุ้มครองวัสดุดังกล่าว เบี้ยประกันภัยจึงลดลง แต่ผู้ว่าจ้างจะต้องแบกรับความเสี่ยงส่วนดังกล่าวไว้เองเช่นกัน

ค. จำนวนเงินเอาประกันภัย มีการแยกระบุให้เห็นถึงจำนวนเงินประกันภัยในแต่ละหมวดอย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ตามในบางกรณีอาจระบุจำนวนเงินเอาประกันภัยของงานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา (Section I) และงานติดตั้งเครื่องจักร (Section II) รวมเป็นยอดเดียวกันก็ได้

ในกรณีที่เกิดการสูญหายหรือเสียหายขึ้น ผู้รับประกันภัยจะตรวจสอบจำนวนเงินเอาประกันภัยเพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นสำคัญ หากพบว่าต่ำกว่าจำนวนเงินที่ต้องเอาประกันภัยตามที่ระบุได้ในข้อต่าง ๆ (เนื่องจากผู้ทำประกันภัยทำประกันภัยไม่เต็มวงเงินมูลค่าโครงการ) ในกรณีนี้จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยจะชดใช้ให้ต้องลดลงตามอัตราส่วนของจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อจำนวนเงินที่ต้องเอาประกันภัยตามที่มีข้อกำหนดไว้ โดยถือว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยเองในส่วนที่แตกต่างกัน

ประเด็นปัญหาที่ผู้ทำประกันภัยมักเกิดความสับสนในเรื่องความคุ้มครองในการการทำประกันภัยหรือไม่เข้าใจในเรื่องการคิดจำนวนเงินเอาประกันภัยจนนำไปสู่กรณีพิพาทในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนคือ แม้ในหน้าตารางกรมธรรม์จะมีรายการเครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง (Construction Machinery) และเครื่องจักรที่อยู่กับที่ (Stationary Plant) รวมอยู่ในหัวข้อรายการทรัพย์สินที่เอาประกันภัย (ดังแสดงไว้ในตารางที่ 5.2) แต่ความจริงแล้วผู้รับประกันภัยสามารถระบุ “ไม่คุ้มครอง (Not Covered)” ในรายการดังกล่าวได้ ดังนั้นกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างที่มีการระบุดังกล่าวจึงไม่คุ้มครองต่อตัวเครื่องจักรแต่อย่างใด แต่ยังคงคุ้มครองผลอันเกิดจากอุบัติเหตุในการใช้เครื่องจักรเท่านั้น อาทิ หากปั้นจั่น (Tower Crane) ล้มลงก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างอาคาร ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นทั้งหมด ยกเว้นค่าซ่อมแซมปั้นจั่น ดังนั้นผู้ทำประกันภัยต้องการความคุ้มครองความเสียหายของปั้นจั่น ต้องทำประกันภัยเครื่องมือเครื่องจักรก่อสร้าง (Contractors' Plant and Equipment, CPE) แยกต่างหาก ผู้ทำประกันภัยจึงต้องตรวจสอบเงื่อนไขความ

คุ้มครองที่ระบุไว้ในส่วนนี้ให้ละเอียดถี่ถ้วนก่อนเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาในขั้นตอนการเรียกวงค่างานใหม่ทดแทน

เมื่อวิเคราะห์การใส่ต้นทุนการก่อสร้างในรายการปริมาณงาน การนำมูลค่าเครื่องจักรไปแยกทำประกันภัยเครื่องมือเครื่องจักรก่อสร้าง อาจมีมูลค่ามากกว่าใส่มูลค่าส่วนนี้ในรายการทรัพย์สินที่เอาประกันภัยของการทำประกันภัยก่อสร้าง (โดยเฉพาะในมุมมองของผู้รับจ้าง) เพราะการใช้เครื่องจักรเช่น รถแบคโฮ อาจมีการใช้งานแค่ช่วงการเตรียมพื้นที่ก่อสร้างก็ได้ ความเสี่ยงต่อเครื่องจักรจึงมีเพียงช่วงสั้น ๆ ซึ่งแตกต่างจากงานก่อสร้างอื่น ๆ ที่ควรได้รับความคุ้มครองจากการทำประกันภัยก่อสร้างตลอดจนเสร็จสิ้นโครงการ ในขณะที่การทำประกันภัยเครื่องมือเครื่องจักรก่อสร้างนั้นคิดเบี้ยประกันภัยเป็นรายปี และสามารถย้ายไปใช้ในโครงการอื่น ๆ ได้เมื่องานเสร็จ

ประเด็นที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ ผู้ทำประกันภัยหักมูลค่าวัสดุที่จัดหาโดยผู้ว่าจ้างออกจากรายการปริมาณงาน (BOQ) ออกเพื่อให้ทุนประกันต่ำลงจะได้ประหยัดค่าเบี้ยประกันภัย อาทิ โครงการก่อสร้างมีมูลค่าตามที่ระบุในรายการปริมาณงาน (BOQ) 500,000,000 บาท ในจำนวนนี้มีมูลค่าวัสดุที่จัดหาโดยผู้ว่าจ้าง 50,000,000 บาท ผู้ทำประกันภัยจึงนำรายการปริมาณงานมูลค่า 450,000,000 บาท จัดทำเป็นมูลค่าทุนประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหายจากการปฏิบัติงาน ผู้รับประกันภัยและผู้ประเมินความเสียหายเข้ามาตรวจสอบความเสียหายที่เกิด หากพบว่าวัสดุที่เสียหายไม่รวมอยู่ในรายการปริมาณงาน ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกวงค่างานใหม่ทดแทนในส่วนนี้ได้ (ผู้เชี่ยวชาญ 11, 17, 18, B1, และ L2 สัมภาษณ์, กันยายน – ตุลาคม, 2552)

- ง. **ความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ (Excess or Deductible)** หรือความรับผิดในค่าเสียหายส่วนแรก รายละเอียดในส่วนนี้จะระบุให้เห็นถึงจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในการประกันภัยแต่ละหมวด

สาเหตุที่ต้องกำหนดความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ (ส่วน ง. ในตารางที่ 5.2) แยกตามแต่ละหมวดต่าง ๆ ย่อยลงไปอีก เพราะแต่ละหมวดมีรูปแบบการเกิดความเสียหายเฉพาะ การเรียกวงค่างานใหม่ทดแทนย่อมต่างกันออกไป ทำให้เงื่อนไขการคิดความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับยอมแตกต่างกัน

ออกไปด้วย อาทิ หมวดที่ 1 ซึ่งให้ความคุ้มครองต่องานก่อสร้าง (Contract work, Construction Equipment) มีการจำแนกลักษณะความเสียหายออกเป็น 2 กลุ่ม ได้แก่ ความเสียหายจากภัยธรรมชาติ (Act of God) อาทิ น้ำท่วม พายุ แผ่นดินไหว เป็นต้น (ส่วนที่มีเครื่องหมาย * ในตารางที่ 5.2) และความเสียหายจากเหตุอื่น ๆ (ส่วนที่มีเครื่องหมาย ** ในตารางที่ 5.2) อาทิ จากการโจรกรรม ไฟไหม้ การระเบิด เป็นต้น เงื่อนไขความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบก็แตกต่างกันออกไปด้วย

ขณะที่เงื่อนไขความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบของความคุ้มครองต่อบุคคลภายนอก ในหมวดที่ 3 จะมีการจำแนกเป็นความเสียหายที่เกิดกับทรัพย์สินของบุคคลภายนอก เช่น การขูดเจาะงานเข็มทำให้อาคารข้างเคียงเกิดความเสียหาย และอีกส่วนคือ การได้รับบาดเจ็บหรือความสูญเสียทางกายภาพของบุคคลภายนอก เช่น วัสดุตกใส่ผู้คนที่สัญจรผ่านหน้าโครงการ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องมีการจำแนกเงื่อนไขเหล่านี้ให้ชัดเจนในกรมธรรม์ ซึ่งจะอธิบายโดยละเอียดอีกครั้งในหัวข้อถัดไป

การระบุความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบในตารางกรมธรรม์จะเป็นการระบุจำนวนเงินความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในการประกันภัยระบุได้ 2 รูปแบบ คือ

- (1) ระบุเป็นจำนวนเงินขั้นต่ำ อาทิ ขั้นต่ำ 50,000 บาท ต่อครั้ง หมายความว่าถ้าเกิดความเสียหายขึ้น มากกว่า 50,000 บาท ส่วนที่เกิน 50,000 บาทนี้ ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบชดใช้ให้ผู้เอาประกันภัย
- (2) ระบุ เป็นร้อยละของความเสียหายที่เกิดจริง พร้อมทั้งระบุจำนวนเงินขั้นต่ำไว้ควบคู่กัน อาทิ “10% ของมูลค่าความเสียหาย หรือขั้นต่ำ 50,000 บาท ต่อครั้ง ขึ้นอยู่กับว่าจำนวนใดสูงกว่า”

อย่างไรก็ตาม การระบุจำนวนเงินดังกล่าวมักมีข้อปัญหาเกิดขึ้นกับข้อความซึ่งเป็นเงื่อนไขต่อท้ายจำนวนเงินนั้น อาทิ ขั้นต่ำ 50,000 บาท “ต่อครั้งหรือต่อเหตุการณ์ (Occurrence)” หรือ ขั้นต่ำ 50,000 บาท “ต่ออุบัติเหตุ (Accident)” ข้อความที่กล่าวมานี้ผู้ทำประกันภัยอาจดูแล้วเข้าใจว่าเหมือนกัน แต่ในความเป็นจริงแล้วส่งผลต่อการเรียกร้องค่า

สินไหมทดแทนต่างกันมาก และน้อยคนนักที่สอบถามและขอคำชี้แจง ประเด็นดังกล่าวจากผู้รับประกันภัย

จากการศึกษาผลกระทบต่อการระบุความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบโดยการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในการจัดทำประกันภัย นิยามของแต่ละเงื่อนไขสามารถสรุปได้ ดังนี้ (ผู้เชี่ยวชาญ I1, I2, และ B1, สัมภาษณ์, กันยายน – ตุลาคม, 2552)

- “อุบัติเหตุ” (Accident) หมายถึง “เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทันที และไม่สามารถคาดหมายล่วงหน้าได้ (Sudden and Unforeseeable Event)”
- “เหตุการณ์” (Occurrence) หมายถึง “อุบัติเหตุ รวมถึงโอกาสเสี่ยงภัยที่มีอย่างต่อเนื่อง หรือเกิดขึ้น ๆ กันในสภาวะหนึ่ง ๆ ซึ่งส่งผลต่อการบาดเจ็บของร่างกายหรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน โดยที่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้คาดหมายและตั้งใจ (An accident, including continuous or repeated exposure to conditions, which results in Bodily Injure – BI and Property Damage – PD neither expected nor intended from the standpoint of the insured.)”

เมื่อพิจารณานิยามข้างต้นจะเห็นได้ว่าคำว่า “Occurrence” มีความหมายกว้างกว่า “Accident” เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงอาจค่อย ๆ สะสมแล้วจึงส่งผลปรากฏออกมา ยกตัวอย่างเพื่อให้เข้าใจได้ง่าย อาทิ มีความเสียหายที่เกิดขึ้นกับงานก่อสร้าง ณ จุดเดียวกัน 10 ครั้ง ครั้งละ 10,000 บาท (เกิดความเสียหายซ่อนเร้น เช่น งานเสาเข็มหรืองานใต้ดินที่เกี่ยวข้องกับการสันตะเพื่อน ซึ่งจะทราบว่าเกิดความเสียหายได้ก็ต่อเมื่อมีบุคคลภายนอกมาร้องเรียน) หากกำหนดความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ 20,000 บาท “ต่ออุบัติเหตุ” ผู้เอาประกันไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้เพราะความเสียหายต่อครั้งต่ำกว่าเกณฑ์ แต่หากกำหนดความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ 20,000 บาท “ต่อเหตุการณ์” ผู้เอาประกัน

จะได้รับการชดใช้ค่าเสียหาย = $(10 \times 10,000) - 20,000 = 80,000$ บาท
เป็นต้น

ดังนั้นในการจัดทำประกันภัยนอกจากต้องเปรียบเทียบจำนวนเงินที่ระบุเป็นค่าความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบแล้ว ผู้ทำประกันภัยยังต้องระมัดระวังข้อความบริบทอื่น ๆ อีกด้วย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาและข้อพิพาทเมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

- จ. **ระยะเวลาประกันของการประกันภัยในแต่ละหมวด** ระบุระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของการประกันภัยในแต่ละหมวด ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ ระยะเวลาก่อสร้าง (Construction Period) และระยะเวลาดำรงรักษา (Maintenance Period)

รายละเอียดของระยะเวลาประกันภัยจะแตกต่างกันออกไปตามรูปแบบความคุ้มครองของแต่ละหมวด ซึ่งจะแสดงรายละเอียดของแต่ละหมวดในหัวข้อ 5.7.3 และ 5.8.3 ต่อไป

- ฉ. **จำนวนเบี้ยประกันภัย** ระบุถึงจำนวนเงินค่าเบี้ยประกันภัย ภาษีและอากรแสตมป์ ตามกฎหมาย ของการประกันภัยแต่ละหมวดที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายให้แก่ผู้รับประกันภัย

การกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยของการประกันภัยหมวดที่ 1 งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธาไม่สามารถกำหนดเป็นพิสัยอัตราหรืออัตราที่แน่นอนตายตัวเหมือนการประกันภัยประเภทอื่นได้ เนื่องจากงานก่อสร้างแต่ละรูปแบบมีความแตกต่างกัน ไม่ว่าจะเป็นงานก่อสร้างอาคาร โรงงาน ถนน หรือแม้แต่งานก่อสร้างประเภทเดียวกัน ยังมีความแตกต่างหลายประการ อาทิ ด้านทำเลที่ตั้ง ข้อกำหนดและข้อบังคับในการก่อสร้างของแต่ละพื้นที่เองก็มีความแตกต่างกัน ดังนั้นโดยทั่วไปจะถือว่าโครงการก่อสร้างแต่ละโครงการมีลักษณะพิเศษเฉพาะอย่าง และมีความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไป นอกจากนี้แต่ละโครงการยังใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างที่ไม่เท่ากันอีกด้วย บางโครงการก็อาจจะใช้ระยะเวลาไม่ถึงปี ในขณะที่บางโครงการอาจใช้ระยะเวลาหลายปีซึ่งย่อมมีผลทำให้มีความเสี่ยงภัยมากน้อยต่างกันตามไปด้วย การคิดเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยหมวดนี้จึงมักจะคิดเป็นโครงการ ๆ ไปโดยไม่มีอัตราที่แน่นอนตายตัว ทั้งนี้อัตราเบี้ยประกันภัยจะสูงหรือต่ำขึ้นอยู่กับลักษณะความเสี่ยงภัยของโครงการก่อสร้าง ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากองค์ประกอบต่าง ๆ เมื่อประเมินความเสี่ยงภัยแล้วหากโครงการก่อสร้างใดมีความเสี่ยงภัยต่ำก็จะคิดเบี้ยประกันใน

อัตราที่ต่ำ ในทางตรงข้ามหากโครงการก่อสร้างใดมีความเสี่ยงต่อการเสียหายในระดับที่สูงก็จะคิดเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงตามไปด้วย ตัวอย่าง เช่น อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการก่อสร้างสะพานในสภาพทั่วไปอาจจะคิดในอัตรา 0.5% ในขณะที่การก่อสร้างสะพานซึ่งมีลักษณะเหมือนกันทุกประการแต่อยู่ห่างกัน 10 กิโลเมตร มีสภาพพื้นดินบริเวณก่อสร้างที่ไม่ดี กล่าวคือดินไม่แข็งพอ และอาจมีอันตรายจากพื้นดินแยกได้ การคิดเบี้ยประกันภัยในกรณีหลังอาจคิดสูงขึ้นกว่ากรณีแรก 2 เท่า (ผู้เชี่ยวชาญ 11, 12, และ 15, สัมภาษณ์, กันยายน – ตุลาคม, 2552)

การจ่ายเงินค่าเบี้ยประกันภัยนั้นอาจจ่ายทั้งหมดในครั้งเดียวก่อนเริ่มงานก่อสร้างหรืออาจแยกจ่ายเป็นงวดภายในระยะเวลาที่ตกลงกันก็ได้ ทั้งนี้จำนวนงวดและระยะเวลาดังกล่าวขึ้นอยู่กับข้อตกลงระหว่างผู้ทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัย ผู้ทำประกันภัยที่มีความน่าเชื่อถือและมีความสัมพันธ์ที่ดีกับผู้รับประกันภัย รวมทั้งผู้รับประกันภัยมองว่าความเสี่ยงของโครงการไม่สูงนักอาจจะขอยืดระยะเวลาจ่ายเงินได้ถึง 2 ปี (จ่ายทุก 3 เดือน รวมทั้งสิ้น 8 งวด) เป็นต้น แต่โดยทั่วไปผู้รับประกันภัยมักกำหนดระยะเวลาให้ไม่เกิน 9 เดือน (จ่ายทุก 3 เดือน รวมทั้งสิ้น 3 งวด) โดยในหน้ากรมธรรม์จะระบุวันที่และจำนวนเงินที่ต้องจ่ายแต่ละงวดไว้อย่างชัดเจน (ผู้เชี่ยวชาญ 11, สัมภาษณ์, กันยายน – ธันวาคม, 2553)

การคิดเบี้ยประกันภัยอีกรูปแบบหนึ่งซึ่งนำมาใช้กับโครงการขนาดใหญ่และมูลค่าโครงการสูง เรียกว่ารูปแบบ “Premium Adjustment” งานก่อสร้างประเภทนี้มีโอกาสต้องปรับแก้มูลค่างานสูง ซึ่งเกิดจากคำสั่งเปลี่ยนแปลงงาน (Variation Order) หรือการปรับแก้อื่น ๆ เพื่อให้การดำเนินงานราบรื่น ทำให้ยอดรวมของมูลค่างานทั้งหมดที่ผู้ทำประกันภัยเสนอแก่ผู้รับประกันภัยไม่ตรงตามมูลค่างานจริงเมื่อสิ้นสุดโครงการ (Final Contract Value) ดังนั้นผู้รับประกันภัยจึงเสนอให้นำรูปแบบการคิดเบี้ยประกันภัยดังกล่าวมาใช้ โดยมีเงื่อนไขคือ ให้ผู้ทำประกันภัยจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยตามปกติส่วนหนึ่ง (ตามรายการปริมาณงาน ณ วันที่ตกลงเซ็นสัญญา) เรียกค่าเบี้ยประกันภัยส่วนนี้ว่า “Deposit” หรือเป็นเงินมัดจำ เมื่อครบกำหนดระยะเวลาจ่ายเงินผู้รับประกันภัยจะขอตรวจสอบปริมาณงานที่ได้ก่อสร้างจริง หากมูลค่างานที่ก่อสร้างจริงสูงกว่ามูลค่าที่เคยตกลงไว้ ผู้รับประกันภัยจะเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่ม โดยนำส่วนต่างมาคูณกับอัตรา ซึ่งการคำนวณนี้จะแยกตามชนิดของงานซึ่งมีความเสี่ยงไม่เท่ากัน ดังแสดงในรูปที่ 5.2 จะเห็นได้ว่าอัตราที่นำมาคูณกับทุนประกันภัยในส่วน

ความคุ้มครองต่อเครื่องจักรที่ใช้ในงานอุโมงค์ (2.50%) สูงกว่าความคุ้มครองงานส่วนอื่น ๆ (1.00%) เป็นต้น และในทางกลับกันหากการเปลี่ยนแปลงงานทำให้มูลค่าโครงการลดลงจากที่เคยตกลงกันไว้ เงื่อนไขนี้ก็กำหนดไว้ว่าผู้เอาประกันภัยจะได้รับเงินคืนโดยการคำนวณส่วนต่างเช่นเดียวกัน

โครงการก่อสร้างที่มีการใช้การคิดเบี้ยประกันภัยรูปแบบนี้ไม่ค่อยแพร่หลายนักในประเทศไทย เพราะใช้เฉพาะโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ ตัวอย่างโครงการที่มีการใช้การคิดเบี้ยประกันภัยรูปแบบนี้ อาทิ โครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน เป็นต้น และกรมธรรม์จะเป็นกรมธรรม์ที่มีการร่างขึ้นเฉพาะโครงการ (Tailor - Made Policy)

THE PREMIUM

Bt. [REDACTED] (inclusive of Tax and Stamp Duty)

Calculated at the rates stated below in respect of 1(a) & 2 on the final contract value, and in respect of 1 (b) annually on the declared values at risk.

The premium is a deposit only and subject to the Premium Adjustment Memorandum contained in General Memorandum F in the Policy. The deposit premium is payable in instalments as agreed by the insurer as follows:-

Bt. [REDACTED]	(25%)	: within 60 days of Policy issue (inclusive of all Tax and Stamp Duty)
Bt. [REDACTED]	(25%)	: within 12 months from inception
Bt. [REDACTED]	(25%)	: within 24 months from inception
Bt. [REDACTED]	(25%)	: within 36 months from inception

THE RATES

Section 1 & 2

- a) Construction All Risks and Third Party Liability
1.8895% on Total Sum Insured of Bt. [REDACTED]
- b) Contractors Plant & Equipment
2.50% Specialist Tunneling Equipment on Sum Insured of Bt. [REDACTED]
1.00% All Others on Sum Insured of Bt. [REDACTED]

รูปที่ 5.2 ตัวอย่างเงื่อนไขกรมธรรม์ที่มีการจ่ายเงินแบบ Premium Adjustment

ตัวอย่างตารางกรมธรรม์ประกันภัยงานก่อสร้างและงานติดตั้งตามสัญญาซึ่งแสดงข้อมูล ทั้ง 7 ส่วน (ก – ฉ) แสดงไว้ในตารางที่ 5.2

5.4 เงื่อนไขเพิ่มเติมในการทำประกันภัย (Special Conditions)

ส่วนเงื่อนไขเพิ่มเติมในการทำประกันภัยนี้ บางกรมธรรม์อาจเรียกว่าเงื่อนไขพิเศษ (Special Clauses) ถือเป็นส่วนที่มีความสำคัญที่สุดเพราะเป็นส่วนที่ทำให้เกิดความแตกต่างระหว่างกรมธรรม์แต่ละฉบับ โดยทั่วไปเงื่อนไขเพิ่มเติมในการทำประกันภัยประกอบด้วย 2 ส่วน ส่วนแรกจะระบุต่อท้ายตารางกรมธรรม์ โดยจะระบุเฉพาะชื่อเงื่อนไข และรายละเอียดเพิ่มเติมด้านวงเงินข้อจำกัดเท่านั้น ตัวอย่างเช่น

“Special Conditions

- (1) *Architects’, Surveyors’ and Consulting Engineers’ Fees Clause - With limit 5% of Contract value any one accident and in aggregate*
- (2) *Automatic Extension of Period of Insurance Clause - 3 month subject to additional premium and term to be agreed*
- (3) *Consequence of Faulty Design Clause*
- (4) *Contract Work taken over or Put into use Clause (3 months)*
- (5) *Clearance of Debris Clause - With limit 5% of Contract value any one accident and in aggregate*
- (6) *Cross Liability Clause*
- (7) *Escalation (120%) Clause*
- (8) *Expediting Costs (Including Airfreight) Clause 20% of repair costs*
- (9) *Extended Maintenance Period Clause (12 months)*
- (10) *72 Hours (Flood, Windstorm, Earthquake) Clause”*

อีกส่วนหนึ่งเป็นการชี้แจงรายละเอียดของแต่ละเงื่อนไข ในส่วนท้ายกรมธรรม์ ซึ่งอยู่ต่อจากหัวข้อเงื่อนไขความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 3 (Section III) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability)

ตารางที่ 5.2 ตัวอย่างตารางกรมธรรม์ประกันภัยงานก่อสร้างและงานติดตั้งตามสัญญา

SCHEDULE

Policy No.....

ส่วน ข. รายการทรัพย์สินที่เอาประกันภัย (Section I)
 ส่วน ง. ความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับ (Section I)

Insured ส่วน ก. ระบุชื่อผู้เอาประกันภัย		
Section I Building and Civil Engineering Works		Sum Insured
1 10 Contract Works (Permanent and Temporary Works, including all Materials to be incorporated therein)		
11 Materials or items supplied by the Principal		
2 Construction Equipment		
3 Construction Machinery and stationary plant		
4 Clearance of Debris (Limit of Indemnity)		
5 Architects', Surveyors' and Consulting Engineers' fees necessarily incurred by the insured with the consent of the Insurers in the reinstatement or replacement of the property insured by Items 1, 2 or 3 destroyed or damaged by any of the perils hereby insured against	ส่วน ค. จำนวนเงินเอาประกันภัย (Section I)	
Total Sum Insured		
Excesses		
1 Contract works, Construction Equipment * in respect of each and every occurrence for loss or damage arising out of		the first
10 earthquake, storm, hurricane, cyclone, subsidence, landslide, collapse, any water damage		
11 any other cause		the first
2 Construction Machinery ** in respect of each and every occurrence for loss or damage arising out of		the first
20 earthquake, storm, hurricane, cyclone, subsidence, landslide, collapse, any water damage		
21 any other cause		the first
Section II Machinery Erection		Sums Insured
1 Property to be erected, including Freight, Customs Duties and Dues, and Costs of Erection		
2 Erection Machinery and Tools		
3 Clearance of Debris		
Total Sum Insured		
Excesses		
1 property to be erected : in respect of each and every occurrence		the first
10 during erection		
11 during testing		the first
2 Erection Machinery and Tools : in respect of each and every occurrence for loss or damage arising out of any cause		the first
Section III Third Party Liability		
1 Limit of indemnity in respect of any one accident or series of accidents arising out of one event		
10 for bodily injury		
11 for property damage		
2 Total limit of indemnity under this Policy		
Excesses		
In respect of each and occurrence for		the first
10 bodily injury/death		
11 loss of or damage to property		the first
Period of Insurance ส่วน จ. ระยะเวลาประกันของ		
Section Imonth/s maintenanceplus	การประกันภัยในแต่ละหมวด	
Section IImonth/s maintenanceplus		
Section IIImonth/s maintenanceplus		
Premium		
Section I ส่วน ฉ. จำนวนเบี้ยประกันภัย TaxStamp DutyTotal		
Section II ภาษี และอากรแสตมป์ TaxStamp DutyTotal		
Section III Tax Stamp DutyTotal		

In Witness whereof the Undersigned being duly authorised by the Insurers and on behalf of the Insurers has / have here unto his / their hand (s).
 Thisday of 19

Managing Director

Director

Manager

เงื่อนไขที่เพิ่มเข้ามามี 2 ลักษณะ คือ

(1) เงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม ดังที่ได้อธิบายไว้แล้วในบทที่ 2 ว่ากรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างนั้นเป็นกรมธรรม์เสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Policy) ประเภทหนึ่ง คือ เป็นกรมธรรม์ที่ไม่ระบุว่าคุ้มครองความเสียหายใดบ้างแต่จะระบุว่าไม่คุ้มครองความเสียหายจากอะไรบ้างแทน โดยทั่วไปรายละเอียดซึ่งแสดงว่าภัยใดหรือการกระทำใดบ้างที่ไม่ได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์นี้จะถูกระบุไว้ในเงื่อนไขทั่วไป (General Condition) ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusion) และเงื่อนไขความคุ้มครองแต่ละหมวด เอกสารทั้งหมดดังกล่าวจะถูกจัดเรียงไว้ต่อจากเงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมนี้ ดังนั้นการใส่เงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมจึงเหมือนเป็นการใส่เงื่อนไขเข้ามาหักล้างเงื่อนไขหรือข้อกำหนดเดิมที่ไม่ให้ความคุ้มครองนั่นเอง

ตัวอย่างเงื่อนไขที่มีการต่อรองเพิ่มเข้ามาแล้วเกิดประโยชน์โดยตรงกับผู้ทำประกันภัย อาทิ เงื่อนไขการต่ออายุกรมธรรม์โดยอัตโนมัติเมื่อการก่อสร้างไม่เสร็จตามกำหนด เงื่อนไขนี้ผู้ทำประกันภัยไม่ต้องประสบปัญหายุ่งยากในการทำประกันภัยใหม่ หรือดำเนินการก่อสร้างในช่วงดังกล่าวโดยไม่มีประกันภัย โดยปกติผู้รับประกันภัยจะเสนอเงื่อนไขการต่ออายุกรมธรรม์นี้ไม่เกิน 3 เดือน โดยจะส่งเจ้าหน้าที่มาประเมินว่าเกิดปัญหาจากสาเหตุใดงานก่อสร้างถึงได้ล่าช้า ก่อนออกเอกสารใบสลักหลัง (Endorsement) ให้ผู้ทำประกันภัย (เอกสารนี้มีกระบวนเงื่อนไขในการดูแลความปลอดภัยที่เข้มงวดเพิ่มมาหลายข้อ อาทิ ต้องมีการตรวจสอบสภาพระดับเพลิงว่าสามารถใช้งานได้ทุกจุด เป็นต้น) ผู้ทำประกันภัยจะต้องเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มเท่ากับอัตราเบี้ยประกันภัยเดิมคูณกับทุนประกันภัย ตามสัดส่วนจำนวนเดือนที่มีการต่ออายุออกไป (Pro - Rata) (ผู้เชี่ยวชาญ I1, และ I3, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552)

นอกจากความสำคัญในการปรับแก้ความคุ้มครองของกรมธรรม์แล้ว บางเงื่อนไขส่งผลต่อหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย อาทิ เงื่อนไขระยะเวลาการแจ้งความเสียหายภายใน 30 วัน (Loss Notification Clause – 30 Days) ซึ่งขยายระยะเวลาให้ผู้เอาประกันภัยแจ้งความเสียหายได้นานขึ้น จากเดิมที่มีการกำหนดไว้ในเงื่อนไขทั่วไป 14 วัน

อย่างไรก็ตามผู้ทำประกันภัยต้องอาศัยความรู้ความเข้าใจที่ถูกต้องในการเจรจาเพิ่มหรือลดเงื่อนไขในส่วนนี้ด้วย เพราะในบางครั้งเงื่อนไขที่เพิ่มเข้ามาอาจเพิ่มข้อจำกัดให้ดำเนินการก่อสร้างได้ยากขึ้น และส่งผลให้ผู้ทำประกันภัยเกิดปัญหาตามมา โดยข้อกำหนดที่เพิ่มเข้ามาและทำให้ความคุ้มครองลดลงดังกล่าวมีคำศัพท์เฉพาะในสายงานประกันภัยว่า ข้อรับรอง (Warranty) ตัวอย่างเช่น

“เงื่อนไขค่าใช้จ่ายในการบรรเทาอัคคีภัย (Fire Extinguishing Expense Clause) วงเงิน 1,000,000 บาท”

การใส่เงื่อนไขเช่นนี้ส่งผลให้เกิดข้อปัญหาในการจัดทำประกันภัย 2 ประการ คือ

- ในขั้นตอนก่อนที่ผู้รับประกันภัยจะจัดทำกรมธรรม์เสร็จสมบูรณ์ ผู้รับประกันภัยจะส่งใบเสนอราคาแก่ผู้ทำประกันภัย ซึ่งมีเฉพาะชื่อเงื่อนไข (เหมือนในตัวอย่างข้างต้นทุกประการ) ไม่มีรายละเอียดว่าเงื่อนไขดังกล่าวส่งผลอย่างไรต่อการทำประกันภัยหรือการก่อสร้างบ้าง ถือเป็นข้อบกพร่องที่ผู้วิจัยเห็นว่าส่งผลกระทบต่อกรจัดทำกรมธรรม์เป็นอย่างยิ่ง เมื่อผู้ทำประกันภัยอ่านโดยไม่ละเอียด และไม่สนใจสอบถามรายละเอียดกับทางผู้รับประกันภัยให้ชัดเจน อาจคิดไปว่าเงื่อนไขดังกล่าวเพิ่มความคุ้มครองในการประกันภัยให้ กว่าจะทราบรายละเอียดข้อเท็จจริงก็ได้จ่ายเงินทำประกันภัยไปเรียบร้อยแล้ว โดยที่กรมธรรม์ฉบับสมบูรณ์ที่มีรายละเอียดของแต่ละเงื่อนไขครบถ้วนจะถูกส่งไปยังโครงการก่อสร้างและผู้ทำประกันภัยหลังดำเนินการก่อสร้างไปแล้วราว 30 วัน
- ปัญหาต่อมาที่พบได้บ่อยครั้งในการเจรจาต่อรองใส่ข้อกำหนดต่าง ๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างนี้ คือ แม้ผู้ทำประกันภัยอ่านรายละเอียดของเงื่อนไขแล้ว ยกตัวอย่างเงื่อนไขค่าใช้จ่ายในการบรรเทาอัคคีภัย ที่ได้กล่าวไว้ในข้างต้น ข้อกำหนดนี้อธิบายว่า “ให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายของนักผจญเพลิง (Fire Brigade Clause) วงเงิน 1,000,000 บาท และข้อกำหนดซึ่งให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายในการบรรเทาภัย ทั้งคนและวัสดุในการดำเนินการ (Mitigation Expense Clause) วงเงิน 1,000,000 บาท” โดยผู้รับประกันภัยอ้างว่าทำให้ผู้ทำประกันภัยลดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้มากหากเกิดอัคคีภัย แต่ในความเป็นจริง มาตรา 877 วรรค 3 ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ระบุไว้อยู่แล้วว่า บริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สิน (เช่น ค่าใช้จ่ายในการดับเพลิง เป็นต้น) โดยไม่มีการจำกัดวงเงินแต่อย่างใด (กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยใช้ได้ไม่เกินทุนประกันที่ทำไว้) ดังนั้นกรมธรรม์ดังกล่าวจึงไม่มีความจำเป็นใด ๆ ต้องใส่เงื่อนไขความคุ้มครองนี้ (การใส่เงื่อนไขความคุ้มครองนี้ กลับเป็นการใส่ข้อรับรอง แทนที่จะทำให้ขอบเขตความคุ้มครองเพิ่มขึ้นส่งผลให้จำกัดความรับผิดของผู้รับประกันภัยลง) (ผู้เชี่ยวชาญ B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552)

(2) เงื่อนไขข้อยกเว้นเพิ่มเติม ในทางกลับกัน เงื่อนไขข้อยกเว้นพิเศษที่เพิ่มเข้ามาเป็นการเพิ่มข้อจำกัดของความคุ้มครองโดยตรง โดยผู้รับประกันภัยเห็นว่าภัยหรือความเสี่ยงบางประเภทเฉพาะโครงการนั้น ๆ ไม่สามารถรับโอนความเสี่ยงได้ จึงนำข้อยกเว้นพิเศษดังกล่าวมาใช้นอกเหนือจากข้อยกเว้นทั่วไปซึ่งมีอยู่แล้วในทุกกรมธรรม์ อาทิ Electronic Data and Internet Endorsement Clause ซึ่งระบุว่า “ผู้รับประกันภัยไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดกับการทำงาน หรือความบกพร่องของอินเทอร์เน็ต หรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดกับชุดคำสั่งของการเขียนโปรแกรม” จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusion) “ไม่มีการกล่าวถึงความคุ้มครองภัยที่เกิดกับข้อมูลคอมพิวเตอร์ ซึ่งหากผู้รับประกันภัยไม่ใส่ข้อกำหนดนี้เพิ่มเติมเข้ามาอาจมีปัญหาหรือข้อพิพาทในกระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน อาทิ ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อจัดซื้อโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทดแทนส่วนที่เสียหาย เป็นต้น

5.5 เงื่อนไขทั่วไป (General Conditions)

ส่วนเงื่อนไขทั่วไป (General Conditions) กล่าวถึงข้อปฏิบัติที่ผู้เอาประกันภัยต้องกระทำ และผลเสียของการไม่ปฏิบัติตามนั้นด้วย อาทิ

- ผู้เอาประกันภัยต้องใช้ความระมัดระวังอันสมควรและด้วยค่าใช้จ่ายของตนเอง เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหาย หากผู้เอาประกันภัยไม่ป้องกันและเกิดความเสียหาย จะไม่ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์นั้น เช่น อุทกภัยเป็นภัยธรรมชาติที่กรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง หากผู้เอาประกันภัยไม่ยอมลงทุนป้องกันและรอให้เกิดความเสียหายเพื่อจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน
- ในส่วนความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัย กรมธรรม์ระบุไว้ว่า “ผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติงานตามหลักวิศวกรรมที่ถูกต้อง (Sound Engineering Practice)” ซึ่งการปฏิบัติงานตามหลักวิศวกรรมที่ถูกต้องได้มีผู้เชี่ยวชาญให้ความหมายไว้ว่า คือ “การปฏิบัติตามกฎของการทำงานที่ปลอดภัย และตามจรรยาบรรณของวิชาชีพ ซึ่งรวมทั้งความเข้าใจว่าสิ่งใดถูกหรือผิด โดยอาศัยหลักของวิทยาศาสตร์วิศวกรรมและประสบการณ์ (Observing rules of safe working and an ethical conduct of professional work, which includes and understanding of what is right or wrong, based on engineering science and experience)” (ผู้เชี่ยวชาญ B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552) รวมถึงต้องแจ้งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นภายใน 14 วัน มิฉะนั้นแล้วบริษัทประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้

เงื่อนไขทั่วไปมักจะระบุถึงสาระสำคัญต่อไปนี้

- รายละเอียดของทรัพย์สินที่ได้รับความคุ้มครอง ซึ่งในที่นี้คือรายละเอียดของโครงการนั่นเองโดยจะเป็นการเพิ่มเติมรายละเอียดของตารางกรมธรรม์ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น เช่น ระบุที่ตั้งของโครงการ หรือ ระบุลักษณะของงานต่าง ๆ ในโครงการ ซึ่งในหลายโครงการที่มีการก่อสร้างที่ซับซ้อน เช่น มีการขุดเจาะอุโมงค์ และปลูกสร้างอาคารในโครงการเดียวกัน ควรจะมีการแจกแจงให้ชัดเจนว่าครอบคลุมถึงส่วนใดบ้าง
- ข้อตกลงเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับความคุ้มครอง อาทิ มีการระบุผู้มีสิทธิขาดในการระงับข้อพิพาทให้เป็นหน้าที่ศาลในประเทศไทย (Thailand Jurisdiction and Thai Court) เท่านั้น ซึ่งข้อกำหนดนี้มักระบุในกรมธรรม์ซึ่งผู้รับประกันภัยนำไปทำประกันภัยต่อต่างประเทศอีกทอด หรือมีผู้รับประกันภัยเป็นบริษัทต่างชาติ เพื่อหลีกเลี่ยงข้อปัญหาเมื่อเกิดคดีความ
- ระยะเวลาที่คุ้มครอง (ดังระบุในตารางกรมธรรม์)
- สิทธิและข้อรับรองของผู้เอาประกันภัย
- สิทธิและการรับผิดชอบของบริษัทประกันภัย เช่น ผู้แทนของบริษัทผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะเข้าไปในสถานที่ติดตั้งหรือบริเวณงานจ้างเหมาตามสัญญาประกันภัยนี้ และที่จะขอดูรายการข้อมูล เอกสาร หรือแบบก่อสร้างต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในเวลาใดก็ได้ตามสมควร และย่อมมีสิทธิที่จะขอตรวจทรัพย์สินใด ๆ ที่ได้เอาประกันภัยไว้ได้เสมอ
- การชดเชยค่าสูญเสียชีวิตหรือค่าเสียหาย ซึ่งจะระบุขั้นตอนต่าง ๆ ไว้
- จำกัดจำนวนการรับผิดชอบตามกรมธรรม์ บางเงื่อนไขที่เพิ่มเข้ามาจากที่ระบุในตารางกรมธรรม์จะถูกอธิบายเพิ่มเติมไว้ในส่วนนี้ด้วย อาทิ ในหน้ากรมธรรม์มีการระบุเงื่อนไขความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ (Excess or Deductible) ไว้ 5,000,000 บาท หรือ ระบุว่าจะแสดงในส่วนถัดไป (As specified in item 1(10) of section I) เป็นต้น แต่ในส่วนเงื่อนไขทั่วไปนี้ อาจมีการระบุเพิ่มเติมว่า 5,000,000 บาท ต่อครั้ง (each and every occurrence) หรือ เป็นเงิน 20% ของความเสียหายที่ต่ำสุด 15,000,000 บาท เป็นหน้าที่ของ

ผู้ทำประกันภัยต้องตรวจสอบส่วนนี้โดยละเอียดมิใช่ตรวจสอบเพียงแค่หน้า
กรมธรรม์เท่านั้น

รูปแบบของการจัดเรียงเอกสารที่ระบุเงื่อนไขทั่วไปในกรมธรรม์นั้นอาจมีความแตกต่างกัน
ไปตามความเห็นชอบของแต่ละบริษัท เช่น บริษัทที่พยายประกันภัยจะเรียกส่วนนี้ว่า
“เอกสารแนบท้ายซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของใบคำขอเลขที่...” โดยใช้เพื่อขยายรายละเอียดต่าง ๆ ของ
ตารางกรมธรรม์ให้มีความชัดเจนมากยิ่งขึ้น อาทิ ระบุที่ตั้งของโครงการ ลักษณะของงานต่าง ๆ ใน
โครงการ ซึ่งในหลายโครงการที่มีการก่อสร้างที่ซับซ้อน เช่น มีการขุดเจาะอุโมงค์ และปลูกสร้าง
อาคารในโครงการเดียวกัน แต่บางบริษัทจะพิจารณาเอกสารส่วนนี้เป็นใบสลักหลังกรมธรรม์
(Endorsements) ซึ่งการสลักหลังกรมธรรม์เป็นเสมือนวิธีการลงบันทึกการเปลี่ยนแปลงข้อความ
หรือความคุ้มครอง

ข้อแตกต่างของการระบุชื่อเรียกเอกสารในกรมธรรม์นี้อาจดูเหมือนไม่มีผลใด ๆ ในการ
จัดทำประกันภัย แต่ในความเป็นจริงหากมีการเรียกเอกสารส่วนนี้เป็นใบสลักหลังกรมธรรม์แล้ว
จะส่งผลให้เอกสารฉบับนี้มีความสำคัญของเอกสาร (Priority of document) มากกว่าตาราง
กรมธรรม์ในทันที ซึ่งมีผลต่อการบังคับใช้และการอ้างอิงในชั้นศาล หากข้อความหรือตัวเลขในใบ
สลักหลังกรมธรรม์ไม่ตรงกับที่ระบุในตารางกรมธรรม์ จะถือตามทีระบุในใบสลักหลังกรมธรรม์แทน

5.6 ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions)

ส่วนข้อยกเว้นทั่วไปมีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะหากความเสียหายใด ๆ ที่ได้รับ
ความคุ้มครองในหมวดที่ 1 และ 2 เช่น ไฟไหม้ แต่ถ้า “สาเหตุ” แห่งความเสียหายต่อทรัพย์สินที่
เอาประกันภัยไว้ในหมวดที่ 1 และ 2 นั้น ปรากฏอยู่ในข้อยกเว้นของหมวดนี้ และไม่ได้เจรจากับ
ผู้รับประกันภัยเพื่อขอเพิ่มความคุ้มครองไว้ล่วงหน้า กรมธรรม์จะไม่ให้ความคุ้มครอง เช่น
กรมธรรม์ไม่ได้ขยายความคุ้มครองถึงภัยจลาจลและนัดหยุดงาน (อยู่ในข้อยกเว้นหมวดนี้) และ
สาเหตุนั้นทำให้อาคารที่กำลังก่อสร้างเกิดไฟไหม้ บริษัทประกันภัยก็จะปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหม
ทดแทน ผู้เอาประกันภัยจะอ้างว่าเหตุแห่งไฟไหม้ไม่ปรากฏอยู่ในข้อยกเว้นของหมวดที่ 1 และ 2
ตามหลักของกรมธรรม์เสี่ยงภัยทุกชนิดที่กล่าวมาแล้วนั้นไม่ได้

ข้อยกเว้นทั่วไปจะระบุถึงกรณีที่ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน
ได้ในสาระสำคัญ 6 ข้อดังต่อไปนี้

- (1) จำนวนเงินซึ่งได้กำหนดไว้ในตารางกรมธรรม์ว่าผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง (Excess or Deductible)
- (2) ความเสียหายในลักษณะใดก็ตามที่เป็นผลสืบเนื่อง (Consequential Loss) หรือค่าเสียหายที่ได้ยอมความกันไปแล้ว หรือเบี้ยปรับใด ๆ อันเนื่องมาจากความล่าช้าหรือหน่วงเหนี่ยวงาน (Liquidated Damages or Penalties for Delay) หรือจากการรับประกันผลงาน หรือเนื่องจากการรับประกันประสิทธิภาพของงาน
 ดังนั้นหากงานก่อสร้างเกิดอุบัติเหตุ และทำให้โครงการเกิดความล่าช้าจนผู้รับจ้างถูกปรับเงินโดยผู้ว่าจ้าง ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบค่าเสียหายเฉพาะค่าซ่อมแซมงานที่เสียหายจากอุบัติเหตุเท่านั้น ผู้รับจ้างต้องแบกรับความเสียหายจากค่าปรับนั่นเอง
- (3) การกระทำหรือการละเว้นการกระทำด้วยเจตนาของผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ณ สถานที่ก่อสร้างของผู้เอาประกันภัย
- (4) ความเสียหาย หรือการทำลายวัตถุ หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินใด ๆ หรือค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เป็นผลมาจากความสูญเสียต่อเนื้อใด ๆ หรือความรับผิดชอบทางกฎหมายไม่ว่า ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อม ที่เกิดจากสาเหตุหรือมีส่วน หรือเกิดจากการแผ่รังสี การเปราะเปื้อนแก๊สมันตรังสี จากเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากของเสียของนิวเคลียร์ใด ๆ จากการสันดาปของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์
- (5) ความเสียหายและความเสียหายต่อเนื้อ หรือความรับผิดชอบทางกฎหมายไม่ว่าลักษณะใด ๆ ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อมที่มีผลจากอาวุธนิวเคลียร์
- (6) ความเสียหาย ไม่ว่าจะทางตรงหรือทางอ้อมจาก ภัยสงคราม การรุกราน การกระทำอันมีลักษณะคล้ายสงคราม (ไม่ว่าจะมีการประกาศภาวะสงครามหรือไม่) การปฏิวัติ การกบฏ การจลาจล การนัดหยุดงาน ปิดโรงงาน ความไม่สงบของประชาชน การใช้อำนาจทางทหารหรือการยึดอำนาจ บุคคลผู้มีเจตนาร้ายซึ่งกระทำการแทน หรือเกี่ยวข้องกับองค์กรทางการเมืองใด ๆ การยึด เรียกเอาอำนาจ หรือการทำลายทรัพย์สินโดยคำสั่งรัฐบาลตามกฎหมาย (De Jure) หรือตามความจริง (De Facto) หรือโดยเจ้าหน้าที่ของทางการ

5.7 ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 1 งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา (Section I: Building and Civil Engineering Works)

ความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นกับงานตามสัญญา (Contract Works) ในหมวดที่ 1 งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา นี้ เมื่อวิเคราะห์ตามข้อกำหนดในการกำหนดความรับผิดชอบส่วนแรกสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

ก. **ความเสียหายจากภัยธรรมชาติหรือเหตุสุดวิสัย (Acts of God)** หรือบริษัทรับประกันภัยต่อในต่างประเทศบางแห่งใช้คำว่า ภัยขนาดใหญ่ (Major Perils) แทนภัยประเภทนี้มักก่อให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรง (Catastrophe) ต่อโครงการก่อสร้าง จึงถูกจำแนกไว้ในกลุ่มเดียวกัน อาทิ อุทกภัย แผ่นดินไหว แผ่นดินถล่ม การพังทลาย (Earthquake, Storm, Hurricane, Cyclone, Subsidence, Landslide, Collapse) ข้อสังเกตเพิ่มเติมคือ มีการนำภัยใด ๆ ที่เกิดจากน้ำ (Any Water Damage) รวมอยู่ในหัวข้อนี้ เนื่องจากผู้รับประกันภัยพิจารณาแล้วพบว่าความเสียหายนี้พบได้บ่อยครั้งและมักก่อให้เกิดความเสียหายอย่างรุนแรงต่อโครงการก่อสร้าง

ข. **ความเสียหายจากสาเหตุอื่น ๆ (Other Clauses)** คือ ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดระหว่างการก่อสร้างและไม่ได้ระบุไว้ในกลุ่มภัยธรรมชาติที่กล่าวไว้ข้างต้น อาทิ ความเสียหายจากฝุ่นละออง ไฟไหม้ การตกหล่นของวัสดุ เป็นต้น ซึ่งมีข้อสังเกตเพิ่มเติม 2 ข้อ คือ

- ภัยธรรมชาติที่ได้กล่าวไว้ในรูปแบบ ก. ข้างต้น ไม่นับรวมถึง ความเสียหายจากฟ้าผ่าแม้คนส่วนใหญ่จะเข้าใจว่าเป็นภัยธรรมชาติก็ตาม เนื่องจากผู้รับประกันภัยพิจารณาว่าโอกาสในการเกิดนั้นมีค่อนข้างน้อยนั่นเอง
- ความเสียหายจากการโจรกรรม ปล้นจี้ หรือจากการล้นแก๊สนั้นถูกจัดกลุ่มอยู่ในความเสียหายจากสาเหตุอื่น ๆ นี้ด้วย ซึ่งในตารางกรมธรรม์ไม่ได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจน เป็นอีกหนึ่งข้อปัญหาที่ผู้ทำประกันภัยซึ่งไม่ได้ทำความเข้าใจเนื้อหาของกรมธรรม์ไม่ทราบสิทธิของตนจนเสียโอกาสในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

การจำแนกความเสียหายเป็น 2 รูปแบบดังกล่าวส่งผลกระทบต่อการจัดทำประกันภัย เพราะความเสี่ยงภัยทั้ง 2 กลุ่มมีโอกาสเกิดและผลกระทบไม่เท่ากัน ผู้ทำประกันภัยเองจึงต้อง

พิจารณาความเสี่ยงและความเหมาะสมในการระบุงเงินความเสียหายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัย ต้องรับผิดชอบเอง (Excess or Deductible) ทั้ง 2 ส่วนนี้ร่วมกับผู้ให้ประกันภัย โดยมาก ความเสียหายจากภัยธรรมชาติ มักมีมูลค่าในส่วนนี้สูงกว่าประมาณ 2 เท่า (ผู้เชี่ยวชาญ B2, สัมภาษณ์, กันยายน – ตุลาคม, 2552)

โดยทั่วไปความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 1 งานก่อสร้าง และวิศวกรรมโยธา (Section I: Building and Civil Engineering Works) จะแสดงรายละเอียดของเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งมีสาระสำคัญ 5 หัวข้อ (ซึ่งจะอธิบายและทำการวิเคราะห์ทีละส่วนในหัวข้อต่อไป) ได้แก่

- (1) เงื่อนไขความคุ้มครอง
- (2) เงื่อนไขข้อยกเว้นต่าง ๆ
- (3) เงื่อนไขระยะเวลาประกันภัย (Period of Insurance)
- (4) เงื่อนไขทุนประกันภัย (Sum Insured)
- (5) เงื่อนไขการตกลงค่าเสียหาย (Loss Settlement)

5.7.1 เงื่อนไขความคุ้มครอง

เงื่อนไขความคุ้มครองเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 1 งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา นี้ จะอธิบายรายละเอียดของความคุ้มครองในการทำประกันภัย ดังนี้

“ถ้าในเวลาใดเวลาหนึ่งระหว่างระยะเวลาประกันภัยตามที่กำหนดไว้ในหน้าตาราง ทรัพย์สินดังระบุไว้ในหน้าตารางได้รับความสูญเสีย หรือความเสียหายจากเหตุที่ไม่สามารถคาดหมายได้ (Unforeseen) หรือได้รับความสูญเสีย หรือความเสียหายจากอุบัติเหตุไม่ว่าจากสาเหตุใด ๆ นอกจากสาเหตุต่าง ๆ ที่ยกเว้นไว้ โดยเฉพาะ จำเป็นต้องทำการซ่อมแซม หรือทดแทนให้ใหม่ บริษัทประกันภัยจะชดใช้ความสูญเสีย หรือความเสียหายนั้นให้กับผู้เอาประกันภัยเป็นจำนวนเงินไม่เกินแต่ละรายการตามที่ระบุไว้ในหน้าตาราง และเมื่อรวมกันแล้วไม่เกินทุนประกันภัยรวมตามที่ระบุไว้ในหน้าตารางดังกล่าว ยกเว้นเท่าที่การทำทุนประกันให้เท่าเดิม อาจทำได้ดังต่อไปนี้:

การชำระค่าสินไหมทดแทนภายใต้กรมธรรม์นี้จะไม่ทำให้ทุนประกันลดลง แต่ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระเบี้ยประกันเพิ่มให้กับบริษัทประกันภัยตามจำนวนที่ชำระค่าสินไหม

ทดแทนในอัตราเบี้ยประกันภัยที่ตกลงกันตามสัดส่วนของเวลาจากวันที่เกิดความสูญเสียจนถึงวันหมดอายุของกรมธรรม์ เบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้นนั้นต้องไม่ถือว่าเป็นการปรับเบี้ยประกันภัย”

ข้อสังเกตที่สำคัญประการหนึ่งคือ ในการต่อรองความคุ้มครองกับผู้รับประกันภัย บางครั้งผู้รับประกันภัยจะเสนอให้ใส่เงื่อนไข “การเพิ่มทุนประกันภัยโดยอัตโนมัติ (Automatic Reinstatement of Sum - Insured)” เพิ่มเติมลงไปในส่วนเงื่อนไขเพิ่มเติมในการทำประกันภัย (Special Conditions) ผู้ทำประกันภัยที่ไม่ทราบความหมายดังกล่าวก็จะได้ไม่โต้แย้งใด ๆ เพราะเข้าใจว่าเป็นเงื่อนไขพิเศษที่เกิดประโยชน์ต่อการทำประกันภัยทั้งที่ชำรุดเงื่อนไขในข้างต้นที่พบได้ทุกรมธรรม์อยู่แล้วแต่ผู้ทำประกันภัยมักไม่อ่านรายละเอียดให้ดีก่อน

5.7.2 เงื่อนไขข้อยกเว้นต่าง ๆ

รายการที่อยู่ในข้อยกเว้นซึ่งไม่ได้รับการคุ้มครองจากการทำประกันภัย มีดังต่อไปนี้

- (1) ความเสียหายเนื่องจากการออกแบบผิด (Faulty or Defective Design) ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างต้องทำการศึกษารายละเอียดก่อนก่อสร้างอย่างละเอียดเพื่อให้เข้าใจบทบาทความรับผิดชอบและขอบเขตงานของตน อาทิ กรณีโครงการก่อสร้างที่มีรูปแบบ Design - Bid - Build แม้ผู้รับจ้างมีหน้าที่เพียงควบคุมงานก่อสร้างตามแบบก่อสร้างที่ผู้ออกแบบได้เตรียมไว้ แต่ผู้ว่าจ้างมีสิทธิ์กำหนดให้ผู้รับจ้างออกแบบในส่วนโครงสร้างชั่วคราว (Temporary Work) ดังนั้นหากเกิดอุบัติเหตุในงานก่อสร้างช่วงนี้โดยมีสาเหตุมาจากการออกแบบ ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ ผู้รับจ้างจึงอาจจำเป็นต้องทำประกันภัยความรับผิดในการออกแบบเพิ่มเติม โดยไม่สามารถอ้างเหตุผลว่าเป็นเพียงการออกแบบโครงสร้างชั่วคราวได้

ดังนั้นจึงเป็นเรื่องจำเป็นที่ผู้ว่าจ้าง ผู้ออกแบบ และผู้รับจ้างต้องหาข้อตกลงร่วมกันในเบื้องต้นให้ได้ซึ่งอาจทำให้ต้องเพิ่มข้อกำหนดในการทำประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance, PI) ในการออกแบบใด ๆ ก็ตามของผู้รับจ้างไว้ในสัญญาก่อสร้างไว้ด้วยหรือไม่ เนื่องจากความคุ้มครองของการทำประกันภัยก่อสร้าง (Construction All Risk Insurance, CAR) ไม่คุ้มครองความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการออกแบบที่ผิดพลาด

- (2) การบำรุงรักษาตามปกติ และการซ่อมแซมที่เกิดจากการสึกหรอหรือสึกกร่อนที่สามารถคาดหมายได้ต่องานและเครื่องมือ (Normal Making Good)

- (3) ค่าใช้จ่ายในการเปลี่ยนทดแทน (Cost of Replacement) ซ่อมแซม หรือแก้ไขความบกพร่อง และ/หรือ ด้อยคุณภาพของงาน แต่ช้อยกเว้นนี้จำกัดใช้บังคับเพียงรายการที่ได้รับ ความเสียหายโดยตรงเท่านั้น ไม่รวมถึงความวินาศหรือเสียหายต่อรายการที่ได้สร้างโดยถูกต้อง แต่ได้รับความเสียหายอันเป็นผลจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากความบกพร่องของวัสดุ และ/หรือด้อยคุณภาพของงานดังกล่าว

ตัวอย่างของเหตุการณ์อันเป็นผลจากการใช้วัสดุที่ขาดคุณภาพ อาทิ พื้นชั้น 5 ใช้ปูนซีเมนต์ที่ขาดคุณภาพหรือหมดอายุ ทำให้พื้นชั้น 5 ถล่ม และยังทำให้พื้นชั้น 4 และชั้น 3 เสียหายด้วย กรณีเช่นนี้บริษัทผู้รับประกันภัยจะไม่ชดใช้ค่าเสียหายเฉพาะชั้น 5 เท่านั้น แต่จะชดใช้ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นต่อชั้น 4 และ 3 ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากชั้น 5 นั้น เป็นต้น

- (4) ความสึกหรือกร่อนเป็นสนิมผุพัง ความเสื่อมเนื่องจากไม่ได้ใช้งานและอยู่ในสภาพดินฟ้าอากาศปกติ
- (5) การชำรุดหรือขัดข้องในด้านกลไกและหรือด้านไฟฟ้า (Mechanical and /or Electrical Breakdown) ของเครื่องจักรกลที่ใช้ในการก่อสร้าง
- (6) ความวินาศหรือความเสียหายต่อรถยนต์ที่สามารถจดทะเบียนเพื่อใช้บนถนนทั่วไปหรือยานน้ำ หรือ อากาศยาน เจ็อนไซน์มีเพื่อป้องกันการเรียกค่าสินไหมทดแทนซ้ำซ้อน เพราะรถยนต์ที่กล่าวถึงในที่นี้หมายถึงยานพาหนะของผู้เอาประกันภัย ซึ่งสามารถนำไปประกันภัยในหมวดรถยนต์ได้อยู่แล้ว
- (7) การสูญเสียหรือการเสียหายซึ่งได้เกิดขึ้นกับเอกสารแบบรูป สมุดบัญชี เงินตรา ดวงไปรษณียากร โฉนด หลักฐานหนี้สิน ตั๋วแลกเงินต่าง ๆ หลักทรัพย์หรือเช็คนาคาร
- (8) ความวินาศหรือสูญหายซึ่งพบขณะทำการตรวจนับจำนวนรายการสิ่งของเข้าบัญชี ซึ่งเมื่อพิจารณารายการและช้อยกเว้นในหมวดรายการวิศวกรรมโยธาและอาคารนี้แล้วเป็นที่เข้าใจได้ว่าความเสียหายหรือความสูญเสียอันเนื่องมาจากไฟไหม้ ได้รับการคุ้มครองในหมวดนี้ด้วย

5.7.3 เงื่อนไขระยะเวลาประกันภัย (Period of Insurance)

ระยะเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดของการประกันภัยในแต่ละหมวด ประกอบด้วย 2 ส่วน คือ

- (1) ระยะเวลาก่อสร้าง (Construction Period) ความรับผิดชอบของบริษัทผู้รับประกันภัยจะ เริ่ม ไม่ว่าจะวันที่ซึ่งระบุไว้ในหน้าตารางจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นก็ตาม หลังจาก ทรัพย์สินที่ระบุไว้ในหน้าตารางได้ขนถ่ายลง (After Unloading) ณ ที่ก่อสร้างตาม สัญญาแล้ว (Contract Site) และสิ้นสุดความคุ้มครองตามวันที่ซึ่งระบุไว้ในหน้า ตาราง

อย่างไรก็ดีความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยถือเป็นสิ้นสุดลงด้วยเช่นกัน ถ้าส่วนใด ส่วนหนึ่งของงานตามสัญญาที่รับประกันภัยไว้ได้ถูกส่งมอบ (Taken Over or Handed Over) หรือใช้งาน (Taken or Put into Use) (ไม่ว่ากรณีไหนจะเกิดก่อน) โดยผู้ว่าจ้าง ก่อนถึงกำหนดวันที่หมดอายุตามที่ระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์

วันสิ้นสุดความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง แตกต่างกับกรมธรรม์ ประกันภัยทั่วไป ๆ คือ นอกจากจะสิ้นสุดความคุ้มครองวันที่ซึ่งระบุในกรมธรรม์ เหมือนกรมธรรม์ทั่ว ๆ ไปแล้ว แต่ยังมีสิ้นสุดความคุ้มครองหากส่วนหนึ่งส่วนใดของงาน ตามสัญญาที่ได้รับประกันภัยไว้มีการส่งมอบหรือใช้งานโดยผู้ว่าจ้างอีกด้วย ทั้ง ๆ ที่ยังไม่ถึงวันที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ก็ตาม เพราะถือว่าความรับผิดชอบของผู้ว่าจ้างได้สิ้นสุดลง แล้ว (ขอบเขตของการรับประกันภัย คือ ช่วงเวลา ดำเนินการ “ก่อสร้าง” ตามชื่อการทำ ประกันภัยนั่นเอง)

ดังนั้น หากต้องการความคุ้มครองต้องจัดประกันภัยให้ถูกต้อง อาจทำได้โดย จัดทำประกันภัยต่างเพิ่มหาก เช่น ประกันอัคคีภัย หรือ Industrial All Risks, IAR อย่างไรก็ตามไม่ว่าจะจัดทำประกันภัยงานส่วนนี้เพิ่มเติมในลักษณะใด ยังควรต้อง จัดทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยรายเดิมที่รับประกันภัยก่อสร้างไว้ เพื่อป้องกัน ปัญหาไม่ให้เกิดกับบริษัทที่รับประกันภัยใหม่กรณีเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

- (2) ระยะเวลาบำรุงรักษา (Maintenance Period) ถ้าระยะเวลาบำรุงรักษาถูกระบุไว้ด้วย ในหน้าตาราง ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยในช่วงเวลานี้จะจำกัดต่อความสูญเสีย หรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยผู้ว่าจ้าง (ทั้งผู้ว่าจ้างหลัก และผู้ว่าจ้างช่วงอื่น ๆ) ที่ได้รับประกันภัยไว้เดิมในระหว่างการปฏิบัติงาน เพื่อจุดประสงค์ให้เป็นไปตามข้อ ผูกพันภายใต้เงื่อนไขการบำรุงรักษาของสัญญา

ดังนั้นกรณีเกิดความเสียหายหรือพบความชำรุดบกพร่องในผลงานที่ส่งมอบ แล้ว หากผู้ว่าจ้างให้ผู้รับจ้างอื่น ที่ไม่ได้รับประกันภัยไว้เดิม ทำการแก้ไขทดแทนในช่วง

ระยะบำรุงรักษา หรือทำการต่อเติมงานอื่นที่ไม่เกี่ยวกับงานตามสัญญาที่มีประกันภัยไว้เดิม หากเกิดความเสียหายขึ้นผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ

ปัญหาหนึ่งที่น่าจะเกิดขึ้นตามมา คือ ผู้ว่าจ้างไม่พอใจการแก้ไขความชำรุดบกพร่องของผู้รับจ้าง และสัญญาจ้างระบุไว้ว่าผู้ว่าจ้างมีสิทธิหักเงินประกันผลงานเพื่อจ้างผู้รับจ้างรายอื่นมาซ่อมแซมแทน แต่อย่างไรก็ตามการทำประกันภัยกลับเป็นข้อจำกัดในการเปลี่ยนผู้รับจ้าง ทำให้ไม่สามารถใช้สิทธิในการจัดหาผู้รับจ้างในส่วนนี้ได้เต็มที่

5.7.4 เงื่อนไขทุนประกันภัย (Sum Insured)

เงื่อนไขด้านทุนประกันภัยนี้แสดงรายละเอียดและข้อกำหนดต่าง ๆ โดยมีกำหนดว่าจำนวนเงินเอาประกันภัย (ตามที่ระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์) ซึ่งมักมีเงื่อนไขในการคิดแตกต่างกัน ดังนี้

สำหรับข้อ 1 (For Item 1) : มูลค่าเต็มของงานตามสัญญาเมื่อการก่อสร้างเสร็จแล้ว โดยรวมค่าวัสดุ ค่าแรง ค่าขนส่ง ภาษีศุลกากร ภาษีการค้าต่าง ๆ และวัสดุหรือของต่าง ๆ ที่จัดหาโดยผู้ว่าจ้าง

สำหรับข้อ 2 (For Item 2) : มูลค่าปัจจุบัน (Current Value) ณ วันที่ทำประกันภัย

สำหรับข้อ 3 (For Item 3) : มูลค่าทดแทนทรัพย์สิน (Replacement Value)

ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้บริษัทผู้รับประกันภัยทราบถึงข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่มีผลต่อการเพิ่มหรือลดทุนประกัน โดยมีเงื่อนไขว่าการเพิ่มหรือลดนั้นจะมีผลหลังจากได้มีการถูกบันทึกไว้ในกรมธรรม์โดยบริษัทเท่านั้น ก่อนเกิดการเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ ภายใต้กรมธรรม์นี้

ข้อสังเกตหนึ่งในเอกสารกรมธรรม์ คือ หมวดทุนประกันภัยที่ระบุสำหรับข้อ 1 (Item 1) หมายถึงข้อ 1: 10 และ 1: 11 ตามหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง สำหรับข้อ 2 (Item 2) หมายถึงข้อ 2 ในหน้าตารางซึ่งระบุว่าเป็น Construction Equipment และสำหรับ ข้อ 3 (Item 3) หมายถึง ข้อ 3 ในหน้าตารางซึ่งระบุว่าเป็น Construction Machinery and Stationary Plant ดังแสดงในตารางที่ 5.3

5.7.5 เงื่อนไขการตกลงค่าเสียหาย (Loss Settlement)

เงื่อนไขการตกลงค่าเสียหาย (Loss Settlement) จะถูกนำมาใช้เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับงานก่อสร้างและผู้รับประกันภัยเข้ามาประเมินความเสียหายที่เกิด โดยเงื่อนไขนี้จะมีผลต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยทั้ง 3 หมวด (Item 1, 2, และ 3 ดังแสดงในตาราง 5.2) ดังนี้

ตารางที่ 5.3 ตารางกรมธรรม์ส่วนแสดงรายละเอียดทุนประกันภัยหมวดที่ 1

Section I Building and Civil Engineering Works	Sum Insured
1 10 Contract Works (Permanent and Temporary Works, including all Materials to be incorporated therein)	Item 1
11 Materials or items supplied by the Principal	
2 Construction Equipment	
3 Construction Machinery and stationary plant	Item 2
4 Clearance of Debris (Limit of Indemnity)	Item 3
5 Architects', Surveyors' and Consulting Engineers' fees necessarily incurred by the insured with the consent of the Insurers in the reinstatement or replacement of the property insured by Items 1, 2 or 3 destroyed or damaged by any of the perils hereby insured against	
Total Sum Insured	

“ผู้เอาประกันภัยจะต้องแสดงหลักฐานอันสมควร (Reasonable Evidence) ให้เป็นที่พอใจของผู้รับประกันภัย เพื่อแสดงให้เห็นว่าความสูญเสียหรือความเสียหายที่ถูกเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั้นเกิดขึ้นจริงภายใต้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ที่ได้ทำไว้”

คำว่า “หลักฐานอันสมควร” นั้นมีความหมายที่ค่อนข้างกว้าง ผู้วิจัยจึงได้ทำการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญที่เกี่ยวข้องเพื่อขจัดปัญหาจากการตีความ และรวบรวมรายการเอกสารรวมทั้งขั้นตอนต่าง ๆ ซึ่งแสดงไว้ในบทที่ 7)

ผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าชดเชยให้ตามใบเสร็จ หรือเอกสารต่าง ๆ ที่เป็นจริง หลังจากทำการซ่อมแซมแล้ว หรือหลังจากทำใหม่ (ทดแทนทรัพย์สิน) สุดแต่แต่กรณี บริษัทจะชดเชยค่าซ่อมแซมชั่วคราวให้ ถ้าค่าซ่อมแซมชั่วคราวนั้นเป็นส่วนหนึ่งของค่าซ่อมทั้งหมดและไม่ทำให้ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมทั้งหมดเพิ่มขึ้น ค่าใช้จ่ายใด ๆ ที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลง ทำเพิ่มเติมและหรือ ปรับปรุงให้ดีขึ้นกว่าเดิมที่เกิดจากความสูญเสีย หรือความเสียหายใด ๆ จะไม่ได้รับความคุ้มครองภายใต้กรมธรรม์นี้

เมื่อวิเคราะห์ข้อกำหนดดังกล่าวจะเห็นได้ว่า ผู้เอาประกันภัยต้องดำเนินการซ่อมแซมหรือสร้างสิ่งก่อสร้างทดแทนส่วนที่เสียหายโดยพึงระวังอยู่เสมอว่าการปรับแก้แบบสามารถทำได้เพียงเพื่อวัตถุประสงค์ให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นเท่านั้น (อาทิ การออกแบบเดิมทำให้เกิดความเสี่ยง

ในการทำงาน) ผู้ว่าจ้างไม่สามารถปรับแก้แบบตามความต้องการ (อาทิ ผู้ว่าจ้างเห็นว่ามีโอกาสสร้างใหม่จึงสั่งให้ผู้ออกแบบปรับแก้แบบให้สวยงามขึ้นหรือมีอัตราประโยชน์เพิ่มขึ้น) อันจะทำให้เกิดการละเมิดข้อสัญญาและไม่ได้รับค่าชดเชยในการซ่อมแซมนั้น เพราะในทางปฏิบัติผู้รับประกันภัยจะตรวจสอบรายการปริมาณงานควบคู่ไปด้วย หากพบรายการที่ผิดแปลกไปอาจทำให้เกิดข้อพิพาทและต้องให้ผู้เอาประกันภัยชี้แจงสาเหตุที่มีการปรับแก้แบบ ซึ่งท้ายที่สุดอาจนำไปสู่การปฏิเสธการชดใช้ได้

สำหรับข้อ 3 (Item 3) มีการระบุเงื่อนไขต่าง ๆ ต่อไปนี้เพิ่มเติมด้วย คือ

(1) กรณีความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) เป็นค่าซ่อมแซมที่จำเป็นเพื่อให้ทรัพย์สินนั้นกลับเข้ามาในสภาพทันทีก่อนเกิดความเสียหาย ซึ่งความเสียหายในกรณีนี้มักสามารถซ่อมแซมได้ หักค่าซาก หรือ

(2) กรณีความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss) เป็นมูลค่าที่แท้จริง (Actual Value) ของทรัพย์สินทันทีก่อนเกิดความเสียหายหักด้วยค่าซาก

กล่าวโดยสรุป ความเสียหายที่เกิดขึ้นหากสามารถทำการซ่อมแซมได้ก็ให้ทำการซ่อมแซม แต่ถ้าค่าซ่อมแซมความเสียหายใด ๆ เท่ากับ หรือเกินมูลค่าของทรัพย์สินก่อนเกิดความเสียหาย การตกลงค่าเสียหายจะเป็นไปตามหลักการข้อ (2) แทน

ถ้าในกรณีเกิดความสูญเสียชีวิต หรือความเสียหาย พบว่าทุนประกันน้อยกว่าจำนวนเงินที่ต้องการให้เอาประกันแล้ว จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับภายใต้กรมธรรม์นี้จะลดลงตามอัตราส่วนของทุนประกัน และจำนวนเงินที่ต้องการให้เอาประกันนั้น

ประเด็นสำคัญที่ผู้เอาประกันภัยต้องพึงระลึกเสมอในการเรียกร้องค่าเสียหาย คือ การประกันต่ำกว่าทุนประกันที่ควรจะเป็นหรือที่ถูกต้อง (Under Insurance) จะได้รับการชดใช้ไม่เต็มหรือไม่เท่ามูลค่าความเสียหายจริง ซึ่งเรียกว่า การคิดค่าเสียหายโดยใช่ “เงื่อนไขเฉลี่ย” (Average Clause) สูตรการชดใช้ค่าเสียหายจะเป็นดังนี้

จำนวนเงินชดใช้ค่าเสียหาย = $\frac{\text{ทุนประกัน (ตามหน้าตารางกรมธรรม์)}}{\text{จำนวนเงินที่ต้องการให้เอาประกัน}} \times \text{ความเสียหายที่เกิดขึ้น}$

$$\text{Loss Payment (LP)} = \frac{\text{Insurance Carried (IC)} \times \text{Loss Incurred (LI)}}{\text{Insurance Required (IR)}}$$

Insurance Required (IR)

ถ้า IC เท่ากับ IR คือทุนประกันนั้นถูกต้อง LP ก็จะเท่ากับ LI ด้วย นั่นคือ เกิดความเสียหายเท่าใดก็ได้รับการชดใช้เท่านั้น ไม่มีการนำเงินไขเฉลี่ยมาใช้ตกลงค่าเสียหายนั่นเอง

ตัวอย่างเช่น ทุนประกันตามหน้าตารางกรมธรรม์ 160,000,000 บาท แต่ขณะเกิดความเสียหายพบว่าทุนประกันที่ควรจะเป็น (ทุนประกันที่ถูกต้อง) คือ 200,000,000 บาท บริษัทจะชดใช้ค่าเสียหายให้ในอัตราส่วน 160,000,000 บาทหารด้วย 200,000,000 บาท หรือ 80% ของความเสียหายที่เกิดขึ้น หากเกิดความเสียหาย 20,000,000 บาท (เสียหายบางส่วน) บริษัทจะชดใช้ให้ 80% ของ 20,000,000 บาท คือ 16,000,000 บาท (ไม่ใช่ 20,000,000 บาท) ส่วนที่เหลือ 4,000,000 บาท ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเอง (Self - Insured)

ดังนั้น หากประกันภัยต่ำ (อาจเป็นเพราะต้องการประหยัดเบี้ยประกันภัย) มากเท่าใด และเกิดความเสียหายสูง ผู้รับประกันภัยก็จะยิ่งชดใช้น้อยลง และผู้เอาประกันภัยก็จะยิ่งเสียหายมากขึ้นเท่านั้น การประกันภัยให้เต็มมูลค่าจึงเป็นวิธีที่ปลอดภัยและดีที่สุด เพราะเบี้ยประกันภัยที่เพิ่มขึ้นเพราะประกันให้เต็มมูลค่านั้นเล็กน้อยมากเมื่อเทียบกับค่าชดใช้ที่ได้รับน้อยลงดังแสดงในตัวอย่างข้างต้น เพราะเงินไขเฉลี่ยนั่นเอง

ทุนประกันภัยในภาษาประกันภัยมีด้วยกัน 3 ประเภท คือ (ผู้เชี่ยวชาญ B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552)

1) มูลค่าทางบัญชี (Book Value) ทุนประกันภัยนี้เกี่ยวข้องกับการคิดภาษีสรรพากร มักจะไม่นำมาใช้ในการประกันภัย เพราะทรัพย์สินบางอย่างสรรพากรอาจให้ตีมูลค่าเป็นศูนย์ในช่วงเวลาใดเวลาหนึ่ง แต่มูลค่าทางประกันภัยยังมีอยู่ คือสามารถนำมาประกันภัยได้ เช่น รถยนต์

2) มูลค่า (เงินสด) ที่แท้จริง [Actual (Cash) Value, ACV] ได้แก่ มูลค่าทดแทนด้วยทรัพย์สินใหม่ (New Replacement Value, NPV) หักด้วยค่าเสื่อมราคา (Depreciation) โดยมีความสัมพันธ์ดังสมการต่อไปนี้

$$ACV = NPV - Depreciation$$

ซึ่งค่า ACV นี้ บางครั้งเรียกว่า ราคาตลาด (Market Value, MV)

3) มูลค่าทดแทนทรัพย์สินใหม่ (New Replacement Value, NRV) หากผู้เอาประกันภัยไม่ต้องการให้หักค่าเสื่อมราคา ก็สามารถทำประกันภัยในราคามูลค่าทดแทนทรัพย์สินใหม่ได้ เมื่อเป็นเช่นนี้ ACV จะเท่ากับ NRV นั่นเอง ซึ่งในกรมธรรม์บางประเภท เช่น กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย จะต้องระบุไว้ด้วยว่าต้องการประกันแบบมูลค่าทดแทนทรัพย์สินใหม่ มิเช่นนั้นแล้วบริษัทจะชดใช้แบบ ACV (คือหักค่าเสื่อม)

ข้อควรระวังการประกันภัยแบบ NRV คือ ทุนประกันภัยจะต้องปรับใช้ให้ถูกต้องด้วย มิฉะนั้นหากต่ออายุกรมธรรม์ด้วยทุนประกันเดิมก็จะทำให้เกิดการประกันภัยด้วยทุนประกันภัยต่ำทันที ผลที่ตามมาคือ เงื่อนไขเฉลี่ยดังกล่าวจะถูกลำเอียงหากเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนแบบบางส่วนตามตัวอย่างข้างต้น

ข้อสังเกตอีกประการหนึ่งคือ กรณีประกันอัคคีภัยหากใช้เงื่อนไข NRV ผู้รับประกันภัยจะขอใช้แบบ NRV แต่การประกันภัยเครื่องจักร (ข้อ 3) ทุนประกันภัยเป็นแบบ NRV เช่นกัน แต่การขอใช้กลับเป็น ACV (ผู้เชี่ยวชาญ B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552)

5.8 ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 2 งานติดตั้งเครื่องจักร (Machinery Erection)

โดยทั่วไปภาคเอกชนจะจัดทำประกันภัยเครื่องจักรกลชำรุดเสียหายตามที่ธนาคารเรียกร้องให้ทำ แต่โดยทั่วไปแล้วกรมธรรม์นี้มักขยายความคุ้มครองรวมไปถึงการประกันภัยการหยุดชะงักของงานก่อสร้างหรืองานติดตั้งเครื่องจักรอันเนื่องมาจากการล่าช้า (Delay in Start - Up Insurance, DSU) เพื่อที่จะรองรับไม่ให้เกิดการจ่ายดอกเบี้ยสินเชื่อดอกเบี้ยต้องหยุดชะงักเพราะเครื่องจักรไม่พร้อมใช้งาน ซึ่งในประเทศไทยโครงการส่วนมากที่จัดทำประกันภัยประเภทนี้มักเป็นโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าหรือโรงกลั่นน้ำมันที่มีเอกชนเป็นเจ้าของ

โดยทั่วไปความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 2 งานติดตั้งเครื่องจักร (Machinery Erection) แสดงรายละเอียดของเงื่อนไขต่าง ๆ ซึ่งมีสาระสำคัญ 5 หัวข้อ (เช่นเดียวกับหมวดที่ 1 งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธาที่ได้กล่าวไว้แล้ว) คือ

- (1) เงื่อนไขความคุ้มครอง
- (2) เงื่อนไขข้อยกเว้นต่าง ๆ
- (3) เงื่อนไขระยะเวลาประกันภัย (Period of Insurance)
- (4) เงื่อนไขทุนประกันภัย (Sum Insured)
- (5) เงื่อนไขการตกลงค่าเสียหาย (Loss Settlement)

5.8.1 เงื่อนไขความคุ้มครอง

เช่นเดียวกับความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 1 ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 2 งานติดตั้งเครื่องจักรนี้ จะเป็นส่วนอธิบายรายละเอียดของความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของงานติดตั้งเครื่องจักร โดยถ้อยคำที่ใช้ในกรมธรรม์ (Policy Wordings) จะเหมือนกับหมวดที่ 1 ทุกประการ อาทิ ต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นทันที และผู้เอาประกันภัยไม่สามารถคาดหมายได้ (Sudden and Unforeseen) เป็นต้น

5.8.2 เงื่อนไขข้อยกเว้นต่าง ๆ

เหมือนงานหมวดที่ 1 งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธาที่ได้กล่าวไว้แล้วทุกประการ

5.8.3 เงื่อนไขระยะเวลาประกันภัย (Period of Insurance)

ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยจะเริ่มไม่ว่าวันที่ซึ่งระบุไว้ในหน้าตารางจะกำหนดไว้เป็นอย่างไร หลังจากทรัพย์สินที่ระบุไว้ในหน้าตารางได้ขนถ่ายลง (After Unloading) ณ ที่ก่อสร้างแล้ว และกรมธรรม์จะให้ความคุ้มครองต่อไปเรื่อย ๆ ทันทีหลังจากมีการส่งมอบ (Taken Over) หรือหลังจากการทดลองเครื่องเสร็จสมบูรณ์เรียบร้อยแล้ว แต่จะต้องไม่เกิน 4 สัปดาห์ นับตั้งแต่วันที่เริ่มทดลองเครื่องนอกจากระบุไว้เป็นอย่างอื่นในกรมธรรม์ ถ้าส่วนใดส่วนหนึ่งของเครื่องจักรมีการทดลองแล้วและ/หรือส่วนนั้นจะมีการใช้งานแล้ว ความคุ้มครองของส่วนนั้นจะสิ้นสุดลงไม่ว่าวันหมดอายุในกรมธรรม์จะระบุไว้อย่างไรก็ตามสำหรับทรัพย์สินที่ใช้แล้ว (Second – Hand Property) ประกันภัยนี้จะสิ้นสุดทันทีที่การทดลองเครื่องเริ่มขึ้น

ในส่วนเงื่อนไขระยะเวลาประกันภัยของงานหมวดที่ 2 งานติดตั้งเครื่องจักรนี้จะแตกต่างกับงานในหมวดที่ 1 งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา คือ ในส่วนของการทดสอบเครื่องจักรความคุ้มครองในการทำประกันภัยจะสิ้นสุดลงหลังจากติดตั้งและมีการทดสอบเรียบร้อยแล้ว ซึ่งอาจกินเวลานานถึงช่วงการทดสอบทั้งระบบ (Operation Test) ซึ่งต้องรอจนกระทั่งการติดตั้งเครื่องจักรและระบบทุกอย่างเสร็จทั้งหมด จึงเริ่มนับระยะเวลาความคุ้มครองช่วงบำรุงรักษา (Maintenance Period) เหมือนกับงานในหมวดที่ 1

5.8.4 ทุนประกันภัย (Sum - Insured)

ข้อกำหนดของการประกันภัยนี้ว่าจำนวนเงินเอาประกันตามที่ระบุไว้ในหน้าตารางต้องเป็นไปตามเงื่อนไข ดังนี้

สำหรับข้อ 1 (For Item 1) : มูลค่าเต็มของทรัพย์สินเมื่อการติดตั้งเสร็จแล้ว โดยรวมค่าขนส่ง ภาษีศุลกากร ภาษีการค้าต่าง ๆ และค่าใช้จ่ายในการติดตั้ง

สำหรับข้อ 2 (For Item 2) : มูลค่าทดแทนทรัพย์สินของเครื่องจักร และเครื่องมือที่ใช้ในการติดตั้ง

ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้บริษัททราบถึงข้อเท็จจริงต่าง ๆ ที่มีผลต่อการเพิ่มหรือลดทุนประกันโดยมีเงื่อนไขว่าการเพิ่มหรือลดนั้นจะมีผลหลังจากได้มีการถูกบันทึกไว้ในกรมธรรม์โดยบริษัทเท่านั้นก่อนเกิดการเรียกร้องค่าเสียหายใด ๆ ภายใต้กรมธรรม์นี้

5.9 ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 3 ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก (Third Party Liability)

ผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัยเป็นจำนวนเงินทั้งหมด ซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเป็นค่าชดเชยสำหรับ

(1) ความบาดเจ็บทางร่างกาย (Bodily Injury, BI) หรือการเจ็บป่วยต่อบุคคลใด ๆ ที่เกิดจากอุบัติเหตุ

(2) ความสูญเสีย หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน (Property Damage, PD) ที่เกิดจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการปฏิบัติงานตามสัญญาที่มีการประกันภัยภายใต้กรมธรรม์ฉบับนี้ และเกิดบน หรือในบริเวณที่ติดกับสถานที่ก่อสร้างในระหว่างระยะเวลาประกันภัย

การเรียกร้องค่าเสียหายทดแทนซึ่งได้รับการชดเชยภายใต้กรมธรรม์นี้ บริษัทจะชดเชยให้กับผู้เอาประกันภัยเป็นการเพิ่มเติมสำหรับ

ก) ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการเป็นความต่อสู้อคดี ซึ่งผู้เรียกร้องได้รับไปจากผู้เอาประกันภัย

ข) ค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายทั้งหมดในการเป็นความต่อผู้คดีที่เกิดขึ้นโดยได้รับความยินยอมเป็นลายลักษณ์อักษรจากบริษัท ความรับผิดชอบของบริษัทภายใต้หมวดนี้จะไม่เกินวงเงินความรับผิดชอบที่ระบุไว้ในหน้าตารางกรมธรรม์

5.9.1 เงื่อนไขข้อยกเว้นต่าง ๆ

บริษัทไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัยสำหรับ

(1) ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นในการซ่อมแซม หรือทำงานใหม่ใด ๆ หรือทรัพย์สินที่ได้รับความคุ้มครอง หรือสามารถได้รับความคุ้มครองตามหมวดที่ 1 และ 2 ของกรมธรรม์นี้

(2) ความเสียหายต่อทรัพย์สินใด ๆ หรือพื้นดิน หรืออาคารที่เกิดจากการสั่นสะเทือน การถดถอย หรือการอ่อนตัวของสิ่งค้ำจุน (Vibration Removal or Weakening of Support, VRWS) หรือความบาดเจ็บต่อบุคคลหรือทรัพย์สินใด ๆ ที่เกิดขึ้นโดยหรือเป็นผลจากความเสียหายเช่นว่านั้น

(3) ความรับผิดที่เกิดจาก

- การบาดเจ็บทางร่างกาย หรือการเจ็บป่วยของลูกจ้าง หรือคนงานของผู้รับจ้าง หรือของผู้ว่าจ้าง หรือบริษัทห้างร้าน ที่เกี่ยวข้องกับงานตามสัญญา (Contract Works) หรือบุคคลต่าง ๆ ในครอบครัวของพวกเขาเหล่านั้น
- ความสูญเสีย หรือความเสียหายต่อทรัพย์สินที่เป็นของ หรืออยู่ในความดูแล ครอบครอง หรือควบคุม (Care, Custody, Control, C.C.C) ของผู้รับจ้าง ผู้ว่าจ้างหรือบริษัทห้างร้าน ที่เกี่ยวข้องกับงานตามสัญญา หรือลูกจ้าง หรือคนงานของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งที่กล่าวมาแล้วข้างต้น
- อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นโดยยานพาหนะที่ได้รับอนุญาตให้วิ่งบนถนนทั่วไป หรือโดยยานพาหนะทางน้ำ หรือเครื่องบิน
- สัญญาหรือข้อตกลงใด ๆ นอกจากความรับผิดเช่นว่านั้นยังมีอยู่ ถึงแม้ว่ามีได้มีสัญญาหรือข้อตกลงเช่นว่านั้นก็ตาม
- คำแนะนำทางด้านเทคนิค หรือทางวิชาชีพที่ให้โดยผู้เอาประกันภัย หรือโดยบุคคลใด ๆ ที่กระทำไปในนามของผู้เอาประกันภัย

จากข้อยกเว้นข้างต้น ประเด็นที่ผู้เอาประกันภัยมักเข้าใจผิดในการประกันภัยหมวดที่ 3 ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกนี้คือ หากความคุ้มครองของทำประกันภัยในส่วนนี้ไม่คุ้มครองการบาดเจ็บทางร่างกาย หรือการเจ็บป่วยของลูกจ้าง หรือคนงานของผู้รับจ้าง (ใด ๆ) หรือของผู้ว่าจ้างที่เกี่ยวข้องกับงานตามสัญญาแล้ว ผู้เอาประกันภัยควรจัดการความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของคนงานอย่างไร ปัจจุบันสามารถทำได้ใน 2 แนวทาง คือ

- ใช้สิทธิความคุ้มครองของกองทุนประกันสังคม ในกรณีนี้นายจ้าง (ผู้รับจ้าง) จะต้องทำประกันให้กับลูกจ้างทุกคน ซึ่งจะได้รับความคุ้มครองจากอุบัติเหตุและการเจ็บป่วย รวมทั้งได้รับเงินทดแทนการขาดรายได้
- ผู้รับจ้างทำประกันภัยการบาดเจ็บจากการทำงาน (Worker Compensation Insurance) ข้อแตกต่างระหว่างการเลือกทำประกันภัยประเภทนี้กับการใช้สิทธิความคุ้มครองของกองทุนประกันสังคม คือ การทำประกันภัยประเภทนี้จะครอบคลุมคนงานก่อสร้างทุกคน แม้เป็นแรงงานต่างด้าวที่ไม่ได้รับความคุ้มครองของกองทุนประกันสังคม จากการสัมภาษณ์ผู้รับประกันภัยพบว่าโดยมากผู้รับจ้างที่เลือกทำประกันภัยประเภทนี้มักเป็นผู้รับจ้างที่จ้างแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก การคิดเบี้ยประกันภัยประเภทนี้จะเท่ากันหมดไม่ว่าจัดทำโดยผู้รับจ้างรายใด คือ 2.96% ของค่าแรงที่ระบุในรายการปริมาณงานของโครงการ (ผู้เชี่ยวชาญ I1, I7, I8, B1, และ L2, สัมภาษณ์, กันยายน – ตุลาคม, 2552)

อีกประเด็นที่มักเกิดการเข้าใจผิดขึ้น คือ ผู้ทำประกันภัยไม่เข้าใจความหมายที่แท้จริงของคำว่า “บุคคลภายนอก (Third Party)” โดยในการทำประกันภัยก่อสร้าง บุคคลภายนอก หมายถึงบุคคลใดหรือบริษัทใดที่ไม่เกี่ยวข้องกับงานตามสัญญา (Contract Works) หรือโครงการ (Projects) ดังนั้นบุคคลหรือบริษัทใดที่เกี่ยวข้องกับงานตามสัญญาหรือโครงการไม่ถือเป็นบุคคลภายนอก หากผู้รับจ้างงานประปาทำวัสดุหล่นทำให้ผู้รับจ้างงานโครงสร้างเสียชีวิต กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างจะจ่ายค่าชดเชยให้ตามความคุ้มครองในหมวดที่ 1 จะถือว่าผู้รับจ้างแต่ละรายเป็นบุคคลภายนอก ของกันไม่ได้

ดังนั้นเงื่อนไขความคุ้มครองอาจต้องมีการปรับแก้ให้เกิดความเหมาะสม ซึ่งสามารถทำได้ 2 แนวทางหลัก ๆ คือ

1) สำหรับโครงการซึ่งมีผู้รับจ้างหลายราย ควรมีการใส่เงื่อนไขความคุ้มครองป้องกันไม่ให้เกิดการไล่เบียด (Subrogation) ซึ่งกันและกันระหว่างผู้รับจ้างแต่ละรายเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (Cross Liability Clause)

ตัวอย่างของปัญหานี้ คือกรณีการเกิดความเสียหายของโรงแรมแห่งหนึ่ง มูลค่าความเสียหายรวมประมาณ 300,000,000 บาท และเกิดอุบัติเหตุหลังมีการส่งมอบงานเพียงไม่กี่วันเท่านั้น หากผู้รับจ้าง ก. ซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายมีการทำประกันภัยครอบคลุมแคว้นงานของตนไว้เพียง 10 ล้านบาท บริษัทประกันภัยของผู้รับจ้าง ก. จะชดใช้ให้ผู้รับจ้าง ก. เพียง 10 ล้านบาท ส่วนที่เหลืออีก 290 ล้านบาทจะถูกไล่เบียดโดยบริษัทประกันภัยรายอื่น เป็นต้น

2) ระบุขอบเขตความคุ้มครองของผู้ว่าจ้างและตัวแทนผู้ว่าจ้าง หรือบุคคลอื่น ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับผู้ว่าจ้างแต่ไม่มีส่วนกับงานก่อสร้าง ให้เป็นบุคคลภายนอกให้ชัดเจน อาทิ

“Principal’s Prospective Customers who come to see the showroom at insured construction site shall be treated as Third Party” หรือ

“Principal’s Employees who not concerning with the project shall be treated as Third Party” เป็นต้น

การระบุหรือให้คำนิยามดังกล่าวจะช่วยลดข้อพิพาทอันเกิดจากการตีความว่าใครบ้างเป็นบุคคลภายนอกของโครงการ และไม่เกิดปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนภายหลัง

ประเด็นปัญหาอีกประการที่ผู้วิจัยได้รวบรวมมาจากคำพิพากษาศาลฎีกา และมีความสัมพันธ์กับการทำประกันภัยก่อสร้างหมวดที่ 3 ความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก คือ ประเด็นการรับผิดชอบทางกฎหมายของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย โดยกรมธรรม์ประกันภัยในหมวดที่ 3 นี้ ระบุไว้ว่า “ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าเสียหายให้ผู้เอาประกันภัย ซึ่งต้องรับผิดชอบทางกฎหมาย” จึงเกิดข้อพิพาทขึ้นว่ากรณีใดบ้างที่ผู้รับประกันภัยจะต้องเข้ามาร่วมรับผิดชอบในความผิดของผู้เอาประกันภัย

คำพิพากษาศาลฎีกา เลขที่ 1506/ 2516

บริษัทจำเลยที่ 3 ทำการก่อสร้างถนนโดยได้ทำสัญญาจ้างกับกรมทางหลวงตามรายการต่อท้ายสัญญาจ้าง ปรากฏว่าถนนที่ซ่อมและทำใหม่ตามแบบกว้าง 12 เมตร เป็นผิวจราจร 7 เมตร เป็นไหล่ถนนข้างละ 2 เมตรครึ่ง บริษัทจำเลยที่ 3 ต้องซ่อมแซมทั้งผิวจราจรและต้องเอาดินลูกรังถมไหล่ถนนให้สูงขึ้นด้วย และเป็นผู้รับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ อันเกิดแก่อาคารที่อยู่

ใกล้เคียง หรือบุคคลภายนอกเนื่องจากการกระทำใด ๆ ในงานนี้ ต้องให้การจราจรผ่านไปมาได้โดยสะดวก และจะต้องทำและติดตั้งป้ายจราจรเครื่องหมาย ไม้กั้น และสิ่งประกอบอื่น ๆ เพื่อความปลอดภัยแก่การจราจรตั้งแต่เริ่มงานก่อสร้างจนกระทั่งงานเสร็จ แต่บริษัทจำเลยที่ 3 ไม่ติดตั้งป้ายหรือเครื่องหมายเตือนผู้ขับขี่รถให้ทราบว่ามีการก่อสร้างซ่อม ถนนอยู่ข้างหน้า ไม่รดน้ำไหล่ถนนที่ถมด้วยดินลูกรังซึ่งถนนซ่อมแซมอยู่ เป็นเหตุให้เกิดฝุ่นตลบ อันเป็นเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้จำเลยที่ 1 ซึ่งขับรถของจำเลยที่ 2 ผู้เป็นนายจ้าง สวนทางกับรถจักรยานยนต์ในถนนตรงนั้น ชับแข่งรถคันอื่นเข้าชนรถจักรยานยนต์ด้วยความประมาท ทำให้รถจักรยานยนต์เสียหาย บริษัทจำเลยที่ 3 ก็ต้องร่วมรับผิดชอบแห่งละเมิดที่จำเลยที่ 1 และที่ 2 ได้กระทำต่อโจทก์ด้วย จะอ้างว่าไม่จำเป็นต้องรดน้ำไหล่ถนนให้ชุ่มอยู่เสมอ เพราะการรดน้ำก็เพื่อจะทำให้ดินแน่นเท่านั้น ไม่ใช่ถึงขนาดไม่ให้มีฝุ่นดังนี้หาได้ไม่

จากกรณีศึกษาข้างต้นจะเห็นได้ว่า ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยอ้างว่าผู้รับจ้างไม่ได้ประมาทจนทำให้เกิดอุบัติเหตุ แต่ภายหลังศาลตัดสินให้เป็นความผิดของผู้รับจ้าง ผู้รับประกันภัยจึงต้องรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนอีกครั้งในที่สุด

5.10 สรุป

สัญญาประกันภัยก่อสร้างหรือที่เรียกกันว่ากรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างเป็นเอกสารที่มีความสำคัญในการกำหนดขอบเขตความคุ้มครองของการทำประกันภัย สิทธิ หน้าที่ และ ความรับผิดชอบทางกฎหมายระหว่างผู้ทำประกันภัย ซึ่งได้แก่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง กับอีกฝ่ายคือผู้รับประกันภัยหรือต่อบุคคลภายนอก ดังนั้นผู้ทำประกันภัยจึงต้องทำความเข้าใจในลักษณะเฉพาะของสัญญาประกันภัย ซึ่งมีผลสำคัญแห่งของกฎหมายก่อนเข้าทำสัญญา

กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างที่ได้ทำการศึกษาใน ปัจจุบันยังไม่มีกำหนดชื่อเป็นภาษาไทยโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งทำให้ปัจจุบันมีชื่อเรียกมากมาย อาทิ กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง กรมธรรม์ประกันความเสี่ยงภัยทุกชนิดของผู้รับจ้าง สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยประเภทนี้ในประเทศไทยจะมีรูปแบบการจัดทำกรมธรรม์ 2 รูปแบบคือ 1) กรมธรรม์ที่ใช้รูปแบบมาตรฐานของแต่ละบริษัท (Standard Policy) โดยปรับปรุงรูปแบบการเขียนและการจัดหมวดหมู่มาจากรูปแบบการร่างกรมธรรม์ของต่างประเทศและนำมาใช้ในโครงการก่อสร้างซึ่งไม่มีความซับซ้อนหรือเรียกได้ว่าสามารถนำมาใช้ได้กับโครงการก่อสร้างเกือบทั้งหมด และ 2) กรมธรรม์ที่มีการร่างขึ้นเฉพาะโครงการ (Tailor - Made Policy) กรมธรรม์รูปแบบนี้จะถูกนำมาใช้ในโครงการก่อสร้างที่มีความซับซ้อนมาก ทั้งในแง่ข้อสัญญาและในแง่ความซับซ้อนของการประเมินความเสี่ยงในการก่อสร้าง

เมื่อวิเคราะห์องค์ประกอบของกรรมธรรม์ประกันภัยซึ่งบริษัทประกันภัยในประเทศไทยได้นำมาใช้ พบว่าประกอบด้วยรายละเอียดที่สำคัญ 7 ส่วน คือ

- (1) ตารางกรรมธรรม์ (Policy Schedule)
- (2) เงื่อนไขเพิ่มเติมในการทำประกันภัย (Special Condition)
- (3) เงื่อนไขทั่วไป (General Condition)
- (4) ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusion)
- (5) ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 1 (Section I) งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา (Building and Civil Engineering Works)
- (6) ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 2 (Section II) งานติดตั้งเครื่องจักร (Machinery Erection)
- (7) ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 3 (Section III) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability)

ผลของการศึกษาข้อสัญญา พบว่า กรรมธรรม์ประกันภัยสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้หากคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายยินยอม จนกว่าทั้ง 2 ฝ่ายพอใจและยอมรับที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของสัญญานั้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้ทำประกันภัยที่จะต้องเข้าใจในความเสี่ยงของโครงการที่ตนรับผิดชอบและเลือกปรับแก้ข้อสัญญาให้เหมาะสม บางเงื่อนไขซึ่งเป็นเงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมหรือทำให้ผู้เอาประกันภัยดำเนินการก่อสร้างได้สะดวกยิ่งขึ้น ผู้ทำประกันภัยต้องทำความเข้าใจในรายละเอียดและเจรจาให้ผู้รับประกันภัยเพิ่มลงในกรรมธรรม์ ในขณะที่ข้อกำหนดบางข้ออาจเป็นอุปสรรคให้ผู้ทำประกันภัยดำเนินการก่อสร้างได้ลำบากขึ้นหรือได้รับความคุ้มครองลดลง โดยข้อกำหนดที่เพิ่มเข้ามาดังกล่าวมีคำศัพท์เฉพาะในสายงานประกันภัยว่า “ข้อรับรอง” (Warranty) ในขณะที่ข้อสัญญาบางข้ออาจมีความซ้ำซ้อนและไม่ทำให้ผู้ทำประกันภัยได้รับประโยชน์มากขึ้นแต่อย่างใด

จากการศึกษารูปแบบ องค์ประกอบของสัญญา รวมทั้งวิเคราะห์เนื้อหาสัญญาประกันภัยในบทนี้แสดงให้เห็นได้ว่าแต่ละส่วนของกรรมธรรม์ล้วนมีรายละเอียดที่สำคัญซึ่งผู้ทำประกันภัยไม่อาจมองข้าม การวิเคราะห์ในบทนี้จะช่วยให้ผู้ทำประกันภัยมองเห็นข้อพึงระวังและข้อพิจารณาต่าง ๆ อันส่งผลต่อการทำประกันภัย เพื่อให้ทราบถึงการกำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดชอบระหว่าง

คู่สัญญาที่เหมาะสมสำหรับเป็นพื้นฐานในการวิเคราะห์ปัญหาและข้อจำกัดของการทำประกันภัย
ต่อไป



ศูนย์วิทยพัชการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 6

ความเสี่ยงในงานก่อสร้างและความเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง

บทนี้กล่าวถึงการระบุสาเหตุของปัญหาในการก่อสร้าง ที่เรียกว่าปัจจัยเสี่ยงในการก่อสร้าง โดยมุ่งเน้นปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนด้วยการทำประกันภัยก่อสร้าง และวิเคราะห์ข้อปัญหาที่เกิดขึ้นในการถ่ายโอนความเสี่ยงดังกล่าว (ปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง) โดยรวบรวมปัจจัยเสี่ยงจากการทบทวนเอกสารงานวิจัยในอดีตและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัย และจากผลการวิเคราะห์กรรมวิธีประกันภัยจากบทที่ผ่านมา เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับวิเคราะห์ข้อจำกัดของการจัดทำประกันภัยก่อสร้างและเสนอแนวทางในการปรับปรุงการจัดทำประกันภัยก่อสร้างในบทต่อไป โดยรายละเอียดของปัจจัยเสี่ยงได้นำเสนอไว้ในบทนี้

6.1 การระบุความเสี่ยงในการก่อสร้าง

การระบุความเสี่ยง (Risk Identification) เป็นขั้นตอนแรกของกระบวนการจัดการความเสี่ยง โดยการระบุความเสี่ยงเป็นการพิจารณาองค์ประกอบสำคัญของความเสี่ยงในโครงการ อันได้แก่

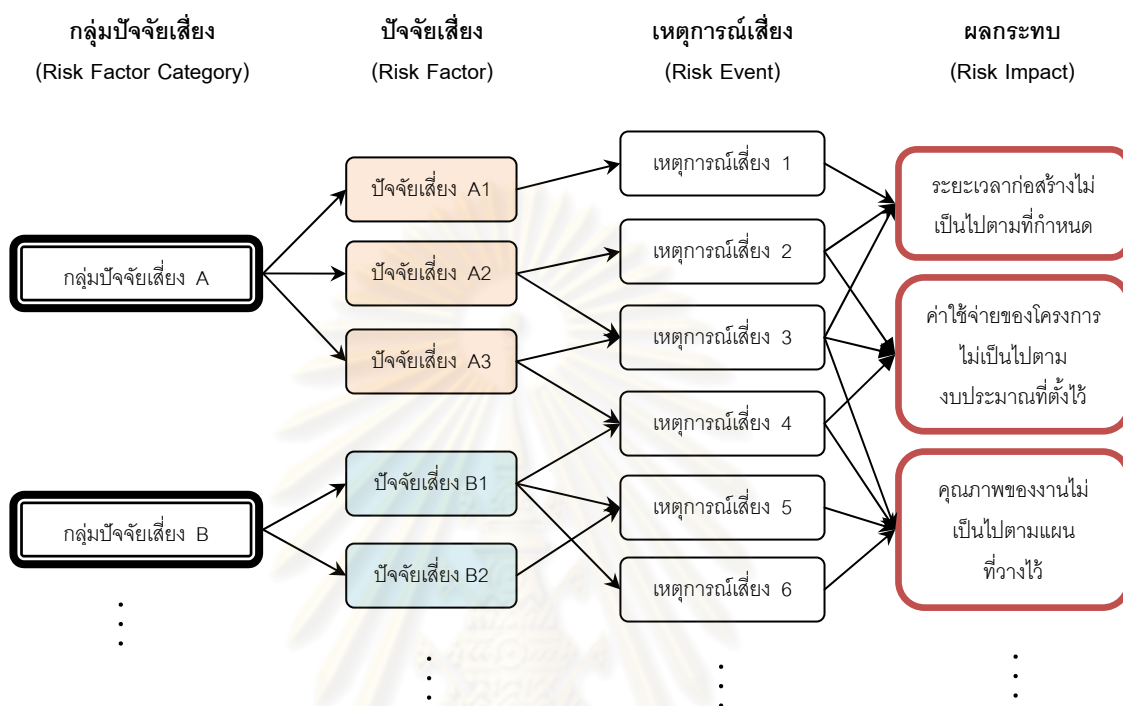
(1) ปัจจัยเสี่ยง (Risk Factors) ในงานวิจัยนี้ผู้วิจัยได้กำหนดนิยามของปัจจัยเสี่ยงในการก่อสร้าง หมายถึง สาเหตุที่ก่อให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยง (Risk Events) ที่เมื่อเกิดขึ้นแล้วส่งผลกระทบต่อ (Risk Impacts) ด้านลบต่อการปฏิบัติงาน

(2) เหตุการณ์เสี่ยง (Risk Events) เหตุการณ์เสี่ยงในงานวิจัยนี้ หมายถึง สถานการณ์ที่ไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง ส่งผลกระทบต่อต้นทุนและระยะเวลาในการปฏิบัติงาน อันส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพและในการทำงานและความสำเร็จของโครงการในท้ายที่สุด

(3) ผลกระทบของความเสี่ยง (Risk Impacts) หมายถึง การเปลี่ยนแปลงสภาพการทำงานของโครงการอันเนื่องมาจากเหตุการณ์เสี่ยง จากเหตุการณ์เสี่ยงที่เกิดขึ้นนี้ก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงการ สามารถจำแนกผลกระทบดังกล่าวได้เป็น

- ผลกระทบด้านเวลา คือ การก่อสร้างไม่เป็นไปตามที่กำหนดเนื่องจากงานแล้วเสร็จล่าช้า
- ผลกระทบด้านค่าใช้จ่าย คือ เกิดค่าใช้จ่ายเพิ่มสูงขึ้นจากงบประมาณที่ตั้งไว้
- ผลกระทบด้านคุณภาพ คือ คุณภาพของงานไม่เป็นไปตามแผนที่วางไว้

โดยความสัมพันธ์ของปัจจัยเสี่ยง เหตุการณ์เสี่ยง และผลกระทบของความเสียหาย แสดงได้ดังรูปที่ 6.1



รูปที่ 6.1 ความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบของความเสียหายในการก่อสร้าง

จากรูปที่ 6.1 จะเห็นได้ว่าปัจจัยเสี่ยงที่มาจากแหล่งของความเสียหายเดียวกันอาจจะรวมเป็นกลุ่มปัจจัยเสี่ยง (Risk Factor Categories) โดยแต่ละปัจจัยเสี่ยงอาจก่อให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยงได้มากกว่า 1 เหตุการณ์เสี่ยง ในเหตุการณ์เสี่ยงหนึ่ง ๆ นั้นอาจมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยเสี่ยงได้ และเมื่อเหตุการณ์เสี่ยงเกิดขึ้นก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างในด้านระยะเวลา ต้นทุน และอาจรวมไปถึงความสัมพันธ์ของคู่สัญญา

ในงานวิจัยนี้ การระบุปัจจัยเสี่ยงในการบริหารงานก่อสร้างได้มาจาก 3 แหล่ง ได้แก่

(1) การทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในต่างประเทศ ได้แก่ Mustafa และ Al-Bahar (1991), Ghosh และ Jintanapakanont (2004), McCallum (2000), Tah และ Carr (2000), Wang และ Chou (2003), Kangari (1995), และ Mbachu และ Vinasithamby (2005)

(2) เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเทศไทย ได้แก่ สุदारัตน์ ชูถม (2549), สมบัติ พงษ์มี (2549), อภิชาติ นิमितสถาพร (2552), ธีรพันธ์ มงคลทิพย์วาที และ นิติ จงประสาธน์สุข (2551), และ ภูริตา หรินทจินดา (2551)

(3) การสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง ทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง และวิศวกร

ในขั้นตอนนี้ ผู้วิจัยได้ทำการระบุปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างระดับโครงการ (Project Level) โดยอาศัยเอกสารและงานวิจัยที่ผ่านมา รวมทั้งจากการรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมจากการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ในโครงการก่อสร้างโดยใช้วิธี Risk Exposure Checklist โดยผู้เชี่ยวชาญทั้ง 9 ได้แก่ ผู้เชี่ยวชาญ C2 – C8, C10, และ C11 ผู้เชี่ยวชาญแต่ละรายที่ร่วมระบุปัจจัยเสี่ยงนั้นผู้วิจัยได้คัดเลือกผู้เชี่ยวชาญตำแหน่งวิศวกรโครงการซึ่งมีความเข้าใจความเสี่ยงในการก่อสร้างเป็นอย่างดี และมีประสบการณ์ในการควบคุมงานก่อสร้างมาแล้วไม่ต่ำกว่า 15 ปี นอกจากนั้นต้องมีประสบการณ์ในการจัดทำประกันภัยก่อสร้างไม่น้อยกว่า 5 โครงการ (รายละเอียดของผู้ให้สัมภาษณ์แสดงในภาคผนวก ก.) ปัจจัยเสี่ยงที่รวบรวมได้จะถูกนำมาวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อมาซึ่งจะขออธิบายโดยละเอียดในหัวข้อ 6.2 ต่อไป

6.2 ความเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัย

ความเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยหรือความเสี่ยงภัยที่เอาประกันภัยได้ (Insurable Risks) หมายถึง ความเสี่ยงที่สามารถคุ้มครองโดยใช้การประกันภัย ซึ่งจะต้องได้รับความเห็นชอบและรับประกันภัยโดยผู้ให้ประกันภัย ในมุมมองของการประกันภัยความเสี่ยงเหล่านี้จะเรียกว่า “ความเสี่ยงภัยแท้จริง” (Pure Risks) ซึ่งสมาคมประกันวินาศภัยได้ให้ความหมายไว้คือ ความเสี่ยงภัยที่มีต่อโอกาสในการเกิดความเสียหาย หรือไม่เกิดความเสียหายขึ้นถ้าไม่มีสาเหตุนั้นเกิดขึ้น (Loss or No Loss) เช่น ความเสี่ยงภัยที่เกิดกับบ้านพักอาศัย มีหลายประการ เช่น อัคคีภัย ฟ้าผ่า แผ่นดินไหว ลมพายุ น้ำท่วม และภัยธรรมชาติอื่น ๆ โดยหากมีสาเหตุหนึ่งสาเหตุใดที่กล่าวมานี้บ้านทั้งหลังอาจจะพังหรือได้รับความเสียหายได้ แต่ถ้าหากไม่มีเหตุการณ์ดังกล่าวเกิดขึ้น บ้านหลังนั้นก็ยังคงอยู่ในสภาพเดิมโดยที่เจ้าของบ้านไม่ประสบความสูญเสียทางการเงินหรือได้รับกำไรจากการที่ไม่มีเหตุการณ์เกิดขึ้น (สมาคมประกันวินาศภัย, 2553)

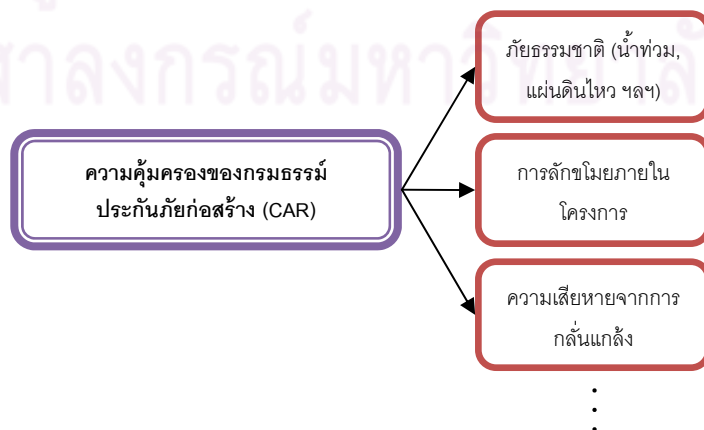
นอกจากนี้ลักษณะของความเสี่ยงที่เอาประกันภัยได้จะต้องเป็นความเสี่ยงภัยที่มีผลกระทบเฉพาะ (Particular Risks) เท่านั้น ไม่ใช่ความเสี่ยงภัยต่อส่วนรวม (Fundamental Risks) ซึ่งไม่มีผู้ใดสามารถควบคุมได้ เช่น ภัยสงคราม เป็นต้น และต้องเกิดอย่างฉับพลันและเกิดโดยอุบัติเหตุเท่านั้น เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นต้องสามารถหาสาเหตุและประเมินความเสียหายเป็นตัวเงินได้ ความเสี่ยงเหล่านี้จะถูกรวบรวมเป็นสถิติเพื่อใช้ในการคำนวณเบี้ยประกันภัย

ในขณะที่ความเสี่ยงอีกประเภทนอกเหนือไปจากความเสี่ยงภัยแท้จริงจะเรียกว่าความเสี่ยงภัยที่มุ่งเก็งกำไรได้ (Speculative Risks) ซึ่งบริษัทประกันภัยโดยทั่วไปใช้หลักเกณฑ์ในการจำแนกความเสี่ยงทั้ง 2 ประเภทนี้เป็นพื้นฐานในการพิจารณาว่าความเสี่ยงใดบ้างที่สามารถรับทำประกันภัยได้

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาการถ่ายโอนความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยใช้การประกันภัย อันประกอบด้วยขั้นตอนที่สำคัญ 3 ขั้นตอน คือ

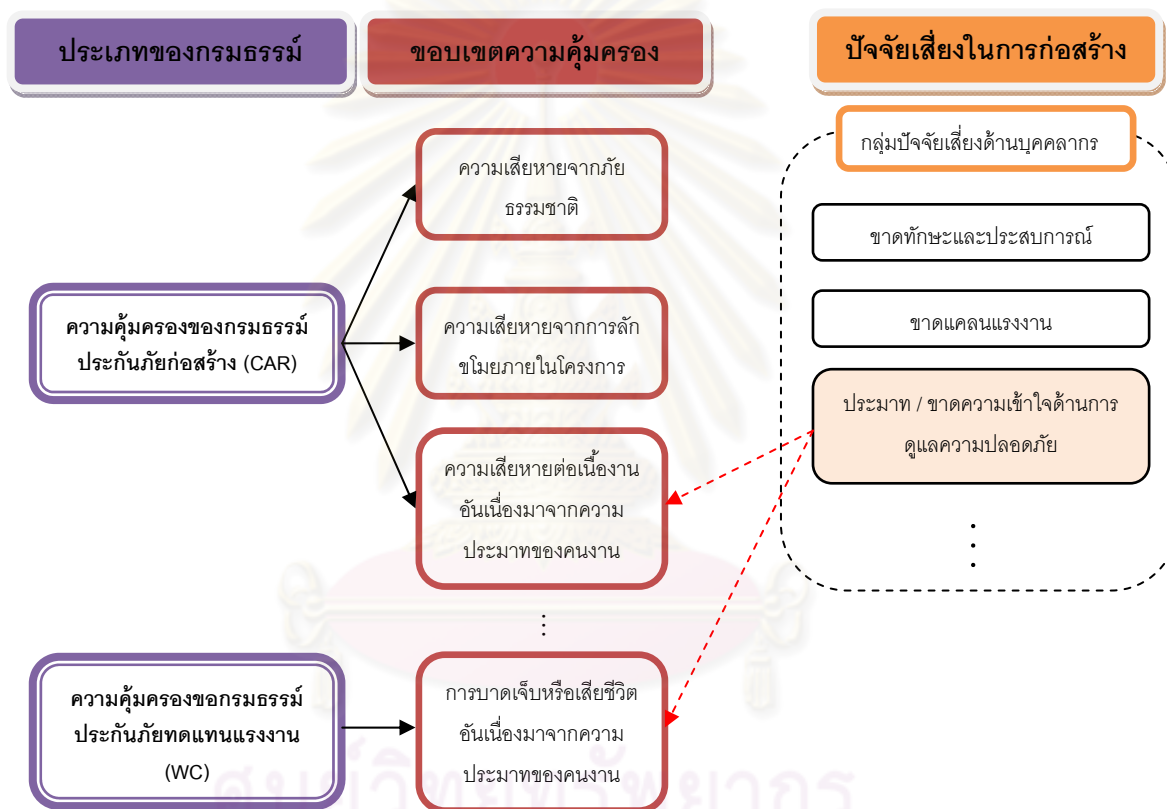
(1) รวบรวมปัจจัยเสี่ยงในการก่อสร้างระดับโครงการ โดยอาศัยเอกสารและงานวิจัยที่ผ่านมา ประกอบกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ในโครงการก่อสร้างโดยใช้วิธี Risk Exposure Checklist เพื่อให้ได้ปัจจัยเสี่ยงที่ครบถ้วน แล้วจึงจำแนกปัจจัยเสี่ยงเหล่านั้นเป็นหมวดหมู่ ดังที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ 6.1 ข้างต้น

(2) เพื่อระบุว่าปัจจัยเสี่ยงใดบ้างที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ ผู้วิจัยได้ศึกษาขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์แต่ละประเภท โดยมีขอบเขตการศึกษาคือ การศึกษาเฉพาะกรมธรรม์ที่สามารถจัดซื้อได้จากบริษัทประกันภัยในประเทศไทย ตัวอย่างการศึกษาขอบเขตของกรมธรรม์ อาทิเช่น กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างหรือ CAR ซึ่งเป็นกรมธรรม์ประเภท All Risks ไม่ได้มีการระบุไว้อย่างชัดเจนว่าให้ความคุ้มครองอะไรบ้าง ผู้วิจัยจึงต้องแจกแจงและทำให้ทราบว่ากรมธรรม์ไม่เพียงให้ความคุ้มครองต่อภัยธรรมชาติ เช่น น้ำท่วม หรือแผ่นดินไหว เท่านั้น แต่เนื้อหาในกรมธรรม์ยังระบุว่าให้ความคุ้มครองความเสียหายอันเนื่องมาจากการลักขโมย ความประมาทของผู้ปฏิบัติงาน หรือจากการก่อกวนแก๊ง เป็นต้น ดังแสดงในรูปที่ 6.2 เมื่อนำมาตรวจสอบกับข้อมูลจากการสัมภาษณ์ตัวแทนฝ่ายผู้รับประกันภัย (ผู้เชี่ยวชาญ I1, I3, I5, และ B1) จะทำให้ทราบขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์ที่ถูกต้องของแต่ละประเภท



รูปที่ 6.2 แนวทางการศึกษาขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัย

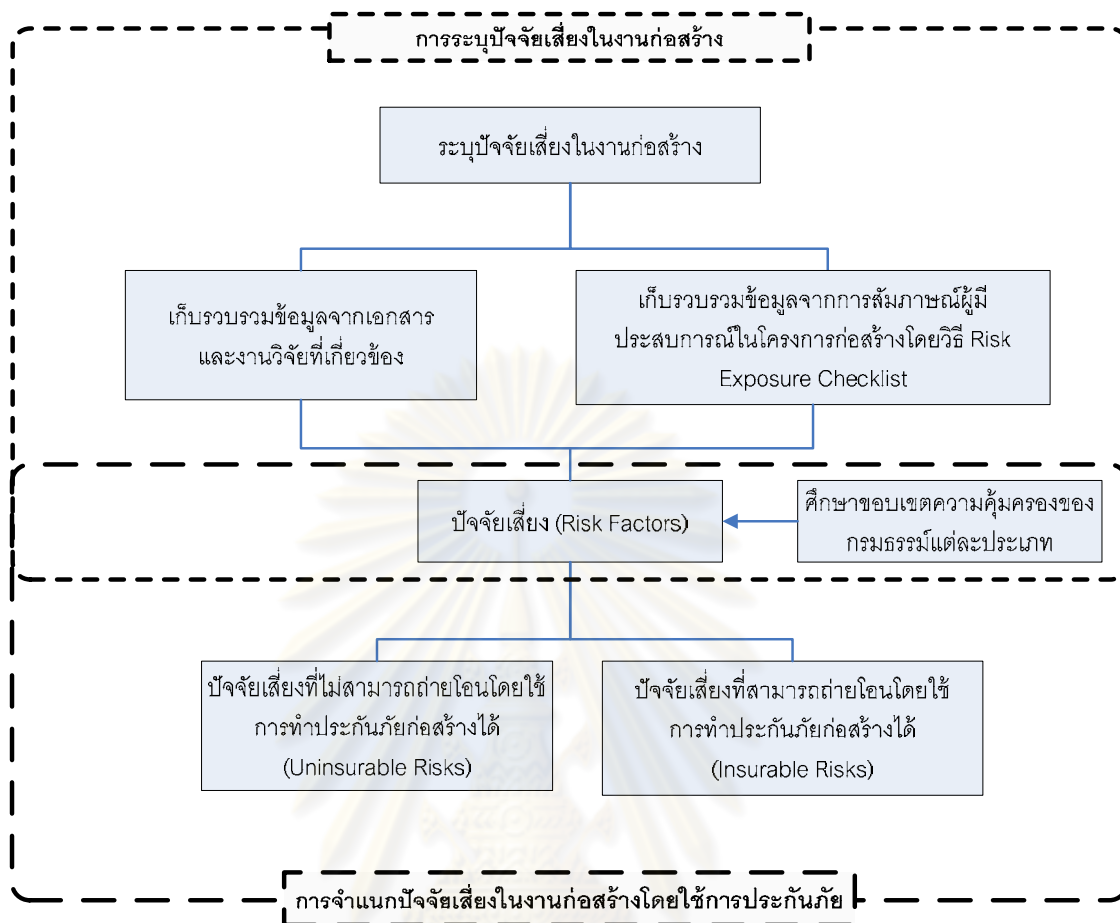
(3) พิจารณาความเสี่ยงทั้งหมดที่รวบรวมมาที่ละปัจจัย และระบุว่าความเสี่ยงนั้นอยู่ในขอบเขตของความคุ้มครองของการทำประกันภัยประเภทใดบ้าง หากปัจจัยเสี่ยงที่เกิดในการก่อสร้างที่พิจารณานั้นอยู่ในขอบเขตของความคุ้มครองที่ได้จำแนกไว้จะพิจารณาให้เป็นปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ ทำให้สามารถจำแนกเป็นกลุ่มปัจจัยเสี่ยง (Risk Factor Categories) ได้เป็น 2 กลุ่มคือ ปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ (Insurable Risks) และปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ (Uninsurable Risks) ดังแสดงในรูปที่ 6.3



รูปที่ 6.3 แนวทางการระบุปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัย

ขั้นตอนการวิเคราะห์ทั้ง 3 ขั้นตอนสามารถสรุปได้ดังรูปที่ 6.4

แม้การถ่ายโอนความเสี่ยงของกรรมธรรม์แต่ละรูปแบบจะชดใช้ค่าเสียหายต่อการเกิดความเสียหายในลักษณะที่ต่างกัน แต่จากการศึกษาเนื้อหากรรมธรรม์ประกันภัยและการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญฝ่ายผู้รับประกันภัย ทำสามารถสรุปได้ว่าในประเทศไทยการทำประกันภัยจะให้ความคุ้มครองต่อความเสียหายที่เกิดใน 3 ลักษณะ คือ



รูปที่ 6.4 แนวทางการระบุและจำแนกปัจจัยเสี่ยงในงานวิจัย

(1) ความเสียหายทางกายภาพของโครงการอันเนื่องมาจากเหตุสุดวิสัยในการก่อสร้างที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้

ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามมูลค่างานในส่วนที่เสียหายเพื่อนำไปใช้ซ่อมแซม หรือจัดซื้อวัสดุทดแทนส่วนที่เสียหาย ตัวอย่างเช่น ปัจจัยเสี่ยงแรงงานขาดความเข้าใจในคำสั่งการ กรณีนี้ความเสี่ยงที่โครงการจะเสียหายจากการปฏิบัติงานที่ผิดพลาดด้วยสาเหตุดังกล่าวสามารถถ่ายโอนไปให้ผู้รับประกันภัยได้ หากมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นผู้ทำประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนมาซ่อมแซมความเสียหายที่เกิด โดยไม่รวมความเสียหายด้านเวลาที่เกิดจากความล่าช้าในการซ่อมแซมหรือความเสียหายจากการขาดกำไร หรือค่าปรับอันเกิดจากการส่งมอบงานที่ล่าช้า นั้น หรืออีกตัวอย่าง อาทิ ปัจจัยเสี่ยงแรงงานหยุดงานหรือประท้วง การทำประกันภัยไม่ได้รับประกันผลของความล่าช้าจากการหยุดงานดังกล่าว แต่รับประกันความเสียหายต่อทรัพย์สินขณะการหยุดงาน อาทิ คนงานประท้วงก่อเกิดไฟไหม้ หรือเกิดโจรกรรมเมื่อโครงการหยุดการก่อสร้างโดยมีสาเหตุมาจากการหยุดงานของคนงานทำให้ขาดบุคลากรดูแลความปลอดภัย เป็น

ต้น กล่าวโดยสรุปเพื่อไม่ให้เกิดความสับสนคือ การประกันภัยที่ทำการศึกษานี้ให้ความคุ้มครองเฉพาะความเสียหาย “ทางกายภาพ” เท่านั้น

การถ่ายโอนความเสี่ยงทางกายภาพต่อเนื้องานในลักษณะนี้สามารถทำได้โดยอาศัยการทำประกันภัย 2 รูปแบบ คือ

- 1) การประกันภัยก่อสร้าง หรือที่มักได้ยินในชื่อการประกันภัยความเสี่ยงทุกชนิดของผู้รับเหมา (Contractor's All Risks Insurance, CAR) ซึ่งโดยทั่วไปในสัญญาก่อสร้างที่ใช้ในประเทศไทยมักมีการระบุให้มีการทำประกันภัยประเภทนี้อยู่แล้ว รวมทั้งสัญญามาตรฐานของต่างประเทศ เช่น สัญญามาตรฐาน FIDIC ให้ความคุ้มครองต่อเนื้องานก่อสร้างทั้งงานก่อสร้างถาวรและงานก่อสร้างชั่วคราว รวมถึงวัสดุก่อสร้างภายใต้สัญญาจ้างก่อสร้าง แตกต่างจากการทำประกันภัยรูปแบบอื่น ๆ ซึ่งมักไม่มีการระบุในสัญญาก่อสร้างให้ทำประกันภัย ทำให้ผู้รับจ้างตัดสินใจเลือกทำประกันภัยเองอย่างอิสระ
- 2) การประกันภัยเครื่องมือและเครื่องจักรต่าง ๆ ในงานก่อสร้าง (Construction Plant and Equipment Insurance, CPE) การทำประกันภัยให้กับเครื่องมือและเครื่องจักรต่าง ๆ นี้เดิมที่สามารถจัดทำรวมเป็นหมวดหนึ่งภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง แต่ด้วยเงื่อนไขที่แตกต่างกันบางประการมักก่อให้เกิดความสับสน อาทิ การคิดเบี้ยประกันภัยของเครื่องจักรซึ่งคิดเป็นรายปี หรือสิทธิในการเคลื่อนย้ายเครื่องจักรไปใช้ในโครงการอื่นไปด้วยในช่วงเวลาที่ทำการก่อสร้างได้ ทำให้ยากต่อการสืบหาสาเหตุของความเสียหาย เป็นต้น ผู้รับประกันภัยจึงแนะนำให้แยกทำกรมธรรม์ประกันภัยเฉพาะเครื่องจักรอีกฉบับ

(2) ความเสียหายทางกายภาพของโครงการอันเนื่องมาจากความบกพร่องทางวิชาชีพ

ความเสียหายนี้เกิดจากความผิดพลาดของการออกแบบ (Faulty Design) หรือจากการทำงานก่อสร้าง โดยไม่ได้เกิดจากการจงใจ หรือคอร์รัปชัน อาทิ เกิดจากการคำนวณโครงสร้างที่ผิดพลาด เป็นต้น ความเสี่ยงต่อความเสียหายนี้สามารถถ่ายโอนได้โดยอาศัยการทำประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพ (Professional Indemnity Insurance, PI) แบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือความรับผิดของผู้ออกแบบ (Designer) และความรับผิดของวิศวกรที่ปรึกษาหรือตัวแทนผู้ว่าจ้าง (Engineer, Consultant, and Owner's Representative) บางโครงการ (ส่วนมากเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ของภาครัฐ) มีการระบุให้ผู้ออกแบบและวิศวกรที่ปรึกษาต้องทำประกันภัย

ประเภทนี้ รวมทั้งผู้รับจ้างที่ต้องออกแบบโครงสร้างชั่วคราว หรือรับผิดชอบการออกแบบตามที่ระบุในสัญญาก่อสร้างรูปแบบ Design - Build

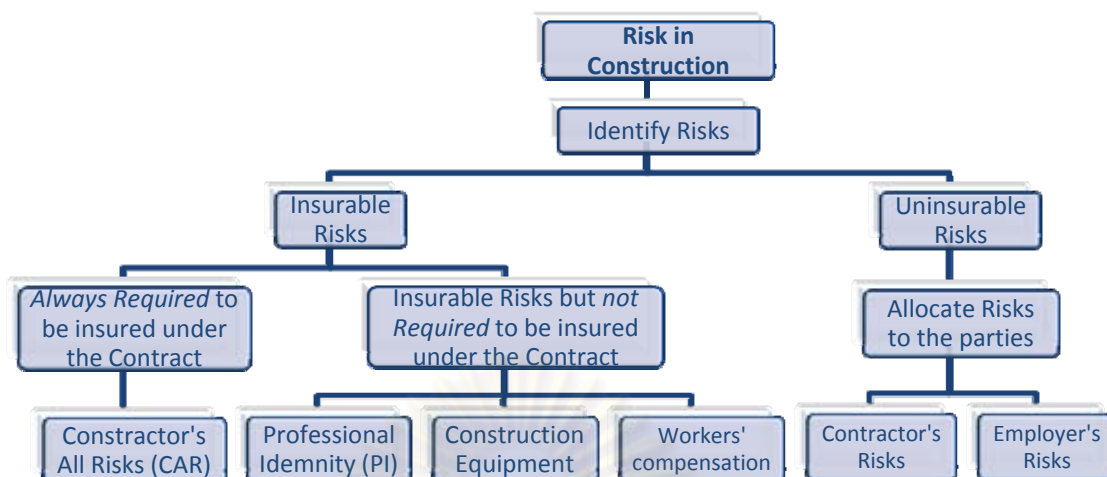
อย่างไรก็ตาม งานก่อสร้างที่มีขนาดเล็กหรือโครงสร้างไม่มีความซับซ้อน อาทิ งานก่อสร้างบ้านพักอาศัย หรืออาคารขนาดเล็ก หากพิจารณาประเมินความเสี่ยงแล้วพบว่าความเสี่ยงในด้านการออกแบบไม่สูงนัก อาจไม่มีความจำเป็นต้องซื้อประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพของผู้ออกแบบ ซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายของโครงการเพิ่มขึ้น

(3) การบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของคณงานจากการปฏิบัติงานก่อสร้าง

ความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บของแรงงานจากการปฏิบัติงานก่อสร้างเป็นความเสี่ยงที่หลีกเลี่ยงได้ยากในการก่อสร้าง ยิ่งโครงการมีขนาดใหญ่และมีความซับซ้อนความเสี่ยงก็ยิ่งมีมากตามไปด้วย ดังนั้นทำการประกันภัยการได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของคณงานในขณะทำการก่อสร้างหรือที่มักเรียกว่าการประกันภัยทดแทนแรงงาน หรือการประกันภัยหมู่ (Workmen or Worker's Compensation, WC) จึงเข้ามามีบทบาทในการบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิด โดยผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่ารักษาพยาบาลผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ หรือเสียชีวิตแทนผู้รับจ้าง

อนึ่งสาเหตุสำคัญที่ต้องจัดทำประกันภัยประเภทนี้แยกต่างหากเนื่องจากการทำประกันภัยก่อสร้างไม่ครอบคลุมการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากการปฏิบัติงานของคณงาน โดยคุ้มครองเพียงความเสียหายต่อตัวงานเท่านั้น อาทิ หากนั่งร้านถล่มทับคณงานเสียชีวิต การทำประกันภัยก่อสร้างจะจ่ายค่าเสียหายให้เฉพาะมูลค่านั่งร้านหรืองานอื่น ๆ ที่ได้รับความเสียหายต่อเนื่อง การทำประกันภัยประเภทนี้จึงเข้ามามีบทบาทบรรเทาค่ารักษาพยาบาล ค่าทำขวัญ หรือค่าใช้จ่ายอื่น ๆ แก่คณงานที่ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบ และนิยมทำมากในโครงการที่มีการจ้างแรงงานต่างด้าวจำนวนมาก เพราะแรงงานต่างด้าวไม่มีความคุ้มครองจากกองทุนประกันสังคม ในขณะที่การประกันภัยชนิดนี้ไม่ต้องระบุชื่อหรือแสดงตนใด ๆ ต่อผู้รับประกันภัย

จากผลการศึกษาในข้างต้น ผู้วิจัยสามารถสรุปแนวทางการระบุและจำแนกปัจจัยเสี่ยงตามประเภทของการประกันภัยเป็นแผนภาพได้ ดังแสดงในรูปที่ 6.5



รูปที่ 6.5 แนวทางการระบุและจำแนกปัจจัยเสี่ยงตามประเภทของการประกันภัย

อย่างไรก็ตาม ดังที่ได้อธิบายไว้ในข้างต้น เดิมทีการจัดการประกันภัยเพื่อถ่ายโอนความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับงานก่อสร้างในประเทศไทยมีเพียง 3 ลักษณะที่กล่าวไว้ข้างต้นเท่านั้น โดยการรับประกันภัยนั้นให้ความคุ้มครองเฉพาะความเสียหาย “ทางกายภาพ” แต่ในปัจจุบันบริษัทประกันภัยต่าง ๆ ได้พยายามจัดหารูปแบบการประกันภัยที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างอื่น ๆ ที่สามารถสนองตอบความต้องการของผู้ว่าจ้าง และเพื่อสามารถแข่งขันกับบริษัทประกันภัยรายอื่นในตลาดได้ โดยการนำรูปแบบการประกันภัยที่มีขายในต่างประเทศเข้ามา จึงเริ่มมีการถ่ายโอนความเสี่ยงต่อความเสียหายด้านระยะเวลา คือ การประกันภัยการสูญเสียกำไรจากความล่าช้า (Advance Loss of Profit หรือ Delay in Start - Up Insurance) ซึ่งให้ความคุ้มครองการสูญเสียกำไรจากการส่งมอบงานที่ล่าช้า โดยมีข้อแม้ว่าความล่าช้านั้นต้องอยู่ภายใต้ความคุ้มครองของการประกันภัยก่อสร้าง (Contractor's All Risks Insurance) ด้วยเท่านั้น (การทำประกันภัยประเภทนี้ไม่สามารถทำได้หากไม่ทำประกันภัยก่อสร้างควบคู่ไปด้วย และต้องตกลงทำประกันภัยทั้ง 2 นี้พร้อมกันในช่วงก่อนเริ่มการก่อสร้างเท่านั้น) อาทิ โครงการเกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดความล่าช้าจากกำหนดส่งมอบงานเดิม 3 เดือน ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าเสียหายให้ตามผลกำไรที่คาดว่าจะได้รับตามที่ได้ตกลงกันไว้ โดยมากจะประเมินโดยอาศัยข้อมูลรายได้ที่คาดว่าจะได้รับซึ่งผู้ว่าจ้างใช้ชดเชยเงินจากธนาคาร หรือรายงานการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Report) แต่หากความล่าช้านั้นเกิดจากสาเหตุอื่น เช่น เกิดจากการวางแผนการก่อสร้างที่ผิดพลาดของผู้รับจ้าง กรมธรรม์ก็จะไม่คุ้มครอง เป็นต้น ตัวอย่างโครงการที่ได้ทำประกันภัยประเภทนี้ อาทิ โครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ (Airport Rail Link) หรือ โครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้าและโครงการก่อสร้างโรงกลั่นน้ำมันของภาคเอกชน เป็นต้น (ผู้เชี่ยวชาญ 11, 17, และ 18, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม, 2553)

นอกจากนั้นการประกันภัยที่น่าสนใจประเภทต่อมา คือ Inherent Defects Insurance (IDI) ซึ่งให้ความคุ้มครองต่อการเกิดความชำรุดบกพร่องของโครงการเป็นระยะเวลา 10 ปี โดยปกติหากผู้ว่าจ้างพบความชำรุดบกพร่องอันเนื่องจากการก่อสร้างภายหลังช่วงประกันผลงาน (Defects Liability Period) ซึ่งมีระบุในสัญญาก่อสร้างเป็นระยะเวลาไม่เกิน 2 ปี ผู้ว่าจ้างต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมเอง การประกันภัยประเภทนี้จึงเป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ผู้ว่าจ้างที่ต้องการความมั่นใจว่าโครงการจะไม่เกิดปัญหาใด ๆ ภายหลังจากหมดระยะเวลาประกันผลงาน แต่อย่างไรก็ตามการประกันภัย 2 ประเภทที่กล่าวมานั้นยังไม่ได้ได้รับความนิยมมากนักในประเทศไทยและมีบริษัทผู้รับประกันภัยน้อยรายที่สามารถจัดทำประกันภัยดังกล่าว จึงเป็นข้อจำกัดทำให้ผู้วิจัยไม่สามารถเก็บข้อมูลได้เพียงพอต่อการวิเคราะห์ (ผู้เชี่ยวชาญ 17, และ 18, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม, 2553)

ปัจจัยเสี่ยงที่ผู้วิจัยได้รวบรวมมาสามารถจำแนกเป็นกลุ่มปัจจัยเสี่ยงที่มีความสัมพันธ์กันซึ่งสามารถแบ่งได้เป็น 10 กลุ่มปัจจัยเสี่ยง ประกอบด้วย 54 ปัจจัยเสี่ยง โดยพบว่ามี 18 ปัจจัยเสี่ยงซึ่งสามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ ดังแสดงในตารางที่ 6.1

ตารางที่ 6.1 ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างซึ่งสามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัย

ลำดับที่	ประเภทของปัจจัยเสี่ยง	ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้าง	วิธีสืบค้นปัจจัย		ประเภทของการทำประกันภัย
			งานวิจัยในอดีต	สัมภาษณ์ผู้มีความรู้	
1	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านบุคลากร				
1.1	ช่างฝีมือ / แรงงาน	ขาดทักษะและประสบการณ์	✓		
		ขาดแคลนแรงงาน	✓		
		ได้ผลิตภาพในปริมาณต่ำ	✓		
		ขาดความเข้าใจในคำสั่งการ จนทำให้เกิดความเสียหาย		✓	CAR, CPE, WC
		ประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย		✓	CAR, WC
	การจรรยา / ประทับ		✓	CAR*	
1.2	ผู้รับจ้าง / ผู้รับจ้างช่วง	ขาดสภาพคล่อง	✓	✓	
		การควบคุมสั่งการผู้รับจ้างช่วง ทำได้ไม่ดีเท่าที่ควร	✓	✓	
		ทีมงาน	✓	✓	
		ประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย		✓	CAR, WC
		การจรรยา / ประทับ		✓	CAR*

ตารางที่ 6.1 ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างซึ่งสามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัย (ต่อ)

ลำดับที่	ประเภทของปัจจัยเสี่ยง	ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้าง	วิธีสับคั้นปัจจัย		ประเภทของ การทำ ประกันภัย
			งานวิจัย ในอดีต	สัมภาษณ์ผู้ มีความรู้	
1.3	ผู้ว่าจ้าง / ตัวแทนของผู้ว่าจ้าง	ขาดทักษะในการบริหาร / ควบคุมการก่อสร้าง จนนำไปสู่ความเสียหายในงานก่อสร้าง	√	√	PI (C)
		ขาดความสามารถในการแสวงหาแหล่งเงินทุน	√		
		ปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงงาน		√	
		ขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญา	√	√	
		ประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย		√	CAR, WC
2	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านการออกแบบ				
	ผู้ออกแบบ (หมายเหตุ: รวมทั้ง ผู้รับจ้าง / ผู้รับจ้างช่วงที่ต้องออกแบบโครงสร้างชั่วคราว หรือ ตามที่ระบุในสัญญาก่อสร้างรูปแบบ Design-Built)	ความบกพร่องในการออกแบบ	√	√	PI (D)
		ความไม่ชัดเจนของแบบและรายละเอียดประกอบแบบ	√	√	PI (D)
		สภาพโครงการที่แตกต่างจากเงื่อนไข	√	√	PI (D)
		ความเข้าใจไม่ตรงกันระหว่างผู้ออกแบบและผู้ว่าจ้าง		√	
		การประสานงานระหว่างผู้ออกแบบกับฝ่ายก่อสร้าง		√	
		ความล่าช้าในการแก้แบบ หรือมีการแก้แบบบ่อยครั้ง	√	√	
3	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านเหตุสุดวิสัยที่ไม่สามารถคาดเดาได้ล่วงหน้า				
		เหตุการณ์ที่เกิดจากภัยธรรมชาติ (แผ่นดินไหว, น้ำท่วม)	√	√	CAR
		อัคคีภัย		√	CAR, WC
		พบอุปสรรคที่ไม่ได้คาดคิดในระหว่างการก่อสร้างอื่น ๆ (เช่น การกั้นแก๊ส ลักขโมย ฯลฯ)	√		CAR, CPE
4	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านเศรษฐกิจ				
		สภาวะเศรษฐกิจตกต่ำ	√	√	
		ความผันผวนของราคาวัสดุก่อสร้าง	√		
		เกิดสภาวะขาดแคลนทรัพยากร(วัสดุ เครื่องจักร คนงาน) ในการดำเนินโครงการ		√	
5	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านการเงิน				
		สภาวะเงินเฟ้อ	√		
		ความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา	√		
		อัตราดอกเบี้ยเงินกู้สูงขึ้น	√		
6	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อบังคับของภาครัฐ				
		การเปลี่ยนแปลงกฎหมาย นโยบาย และข้อบังคับต่างๆ		√	
		กฎหมายมีความเข้มงวดมาก	√		
		กระบวนการทางด้านกฎหมายใช้เวลานาน	√		
		ข้อบังคับด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม	√		

ตารางที่ 6.1 ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างซึ่งสามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัย (ต่อ)

ลำดับที่	ประเภทของปัจจัยเสี่ยง	ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้าง	วิธีสับคั้นปัจจัย		ประเภทของการทำประกันภัย
			งานวิจัยในอดีต	สัมภาษณ์ผู้มีความรู้	
7	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านสังคมและการเมือง				
		สภาพทางการเมืองไม่มีเสถียรภาพ	✓		
		ผู้อยู่อาศัยท้องถิ่นไม่ยินยอมให้ก่อสร้าง	✓		
		เกิดภัยจลาจลภายในประเทศ		✓	CAR*
		เกิดสงคราม การก่อการร้าย หรือ วินาศกรรม	✓	✓	
8	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านสัญญาจ้างก่อสร้าง				
		สัญญามีการใช้ข้อความกำกวม	✓	✓	
		เนื้อหาสัญญาจ้างไม่ครอบคลุม	✓		
		ความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกัน		✓	
		ความล่าช้าในการแก้ไขข้อสัญญา	✓	✓	
		การละเมิดสัญญาจ้างที่ทำให้		✓	
9	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านการบริหารงาน				
		มีการเปลี่ยนแปลงแผนการบริหารงาน	✓	✓	
		เลือกวิธีการก่อสร้างไม่เหมาะสม	✓		PI (C), PI(D)
		เกิดการคอร์รัปชันในการทำงาน		✓	
		การวางแผนบริหารงานไม่ดีพอ	✓		
		การไม่พูดคุยประสานงานกันของแต่ละฝ่าย		✓	
10	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านสถานที่ก่อสร้าง				
		สถานที่ก่อสร้างเข้าถึงยาก	✓		
		สถานที่ก่อสร้างมีสาธารณูปโภคไม่เพียงพอ	✓		
		การป้องกันอุบัติเหตุในพื้นที่ก่อสร้างไม่เพียงพอ		✓	CAR, WC
		การจัดการความปลอดภัยในพื้นที่กองเก็บไม่เพียงพอ		✓	CAR, CPE
		สถานที่ก่อสร้างมีเงื่อนไขทางด้านสภาพแวดล้อมจำกัด เช่น อยู่ใกล้อาคารข้างเคียง หรือ โบราณสถาน	✓	✓	CAR

หมายเหตุ:

- CAR = Contractor's All Risks Insurance, CAR* = Contractor's All Risks Insurance ที่มีการขยายความคุ้มครองภัยจลาจลเพิ่ม
- PI (C) = Professional Indemnity Insurance for Consultant และ PI (D) = Professional Indemnity Insurance for Designer
- CPE = Construction Plant & Equipment Insurance
- WC = Worker's Compensation Insurance

จากตารางที่ 6.1 จะเห็นได้ว่าปัจจัยเสี่ยงทั้ง 18 ปัจจัยที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ สามารถจำแนกออกเป็น 4 กลุ่ม ตามประเภทของการทำประกันภัยที่ได้อธิบายไว้ในข้างต้น แต่อย่างไรก็ตามบางปัจจัยเสี่ยงสามารถถ่ายโอนได้ด้วยการทำประกันภัยมากกว่าหนึ่งประเภท อาทิ ปัจจัยเสี่ยงคนงานขาดความเข้าใจในคำสั่งการของผู้รับจ้าง จนทำให้เกิดความเสียหาย ความเสียหายดังกล่าวอาจเกิดขึ้นกับเนื้องานที่รับผิดชอบอยู่ อาทิ ก่อให้เกิดเพลิงไหม้โครงการ หรือความเสียหายต่อเครื่องจักรในการก่อสร้าง เช่น ใช้งานเครื่องจักรผิดประเภทส่งผลให้เครื่องจักรนั้นชำรุดเสียหาย หรือแม้กระทั่งคนงานเองอาจได้รับบาดเจ็บจากความเสียหายดังกล่าว เป็นต้น ส่วนปัจจัยเสี่ยงที่เหลืออีก 36 ปัจจัยที่ไม่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้นั้น สามารถนำไปวิเคราะห์เพื่อพิจารณาเพื่อเลือกแนวทางการตอบสนองความเสี่ยงที่เหลือได้อีก 3 แนวทาง (วิระศักดิ์ ลิขิตเรืองศิลป์, 2550) คือ การแบกรับความเสี่ยงไว้เอง (Risk Retention) การลดความเสี่ยง (Risk Reduction) และการหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance) ให้เหมาะสมกับความเสี่ยงนั้น ๆ

ในส่วนความเสี่ยงในการเกิดภัยจลาจลในประเทศนั้น กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างหรือ Contractor's All Risks Insurance ให้ความคุ้มครองก็ต่อเมื่อมีการเจรจาต่อรองกับผู้ให้ประกันภัย เพื่อขยายความคุ้มครองภัยจลาจลเพิ่มเท่านั้น จึงใช้สัญลักษณ์ CAR* เพื่อป้องกันการสับสน ตัวอย่างโครงการก่อสร้างที่ได้รับผลกระทบจากความเสี่ยงนี้ คือ การก่อสร้างโรงงานไทยแลนด์ แทนทาลัม จังหวัดภูเก็ต เมื่อปี พ.ศ. 2529 ซึ่งผู้ทำประกันภัยไม่ได้ขยายความคุ้มครองภัยจลาจลประท้วง นัดหยุดงาน ในกรมธรรม์ เมื่อเกิดเหตุเพลิงไหม้จากเหตุการณ์ดังกล่าวจึงไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนใด ๆ ได้ ความเสียหายในครั้งนั้นมีมูลค่าสูงถึง 260 ล้านบาทและเป็นข้อพิพาทด้านความรับผิดชอบระหว่างผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างเป็นเวลาหลายปี

6.3 ความเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง

แม้การจัดทำประกันภัยก่อสร้างซึ่งเป็นรูปแบบหนึ่งของการตอบสนองความเสี่ยงในลักษณะของการถ่ายโอนความเสี่ยงจะเข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดการความเสี่ยงของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง แต่การทำประกันภัยเองก็มีข้อจำกัด ข้อพึงระวัง และปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จหรือความล้มเหลวของการถ่ายโอนความเสี่ยงเช่นกัน การพัฒนาการแนวทางการทำประกันภัยก่อสร้างที่เหมาะสมจึงต้องศึกษาข้อจำกัด ข้อพึงระวังและข้อปัญหาเหล่านี้ เพื่อนำมาใช้เป็นพื้นฐานสำหรับปรับปรุงการทำประกันภัยต่อไป

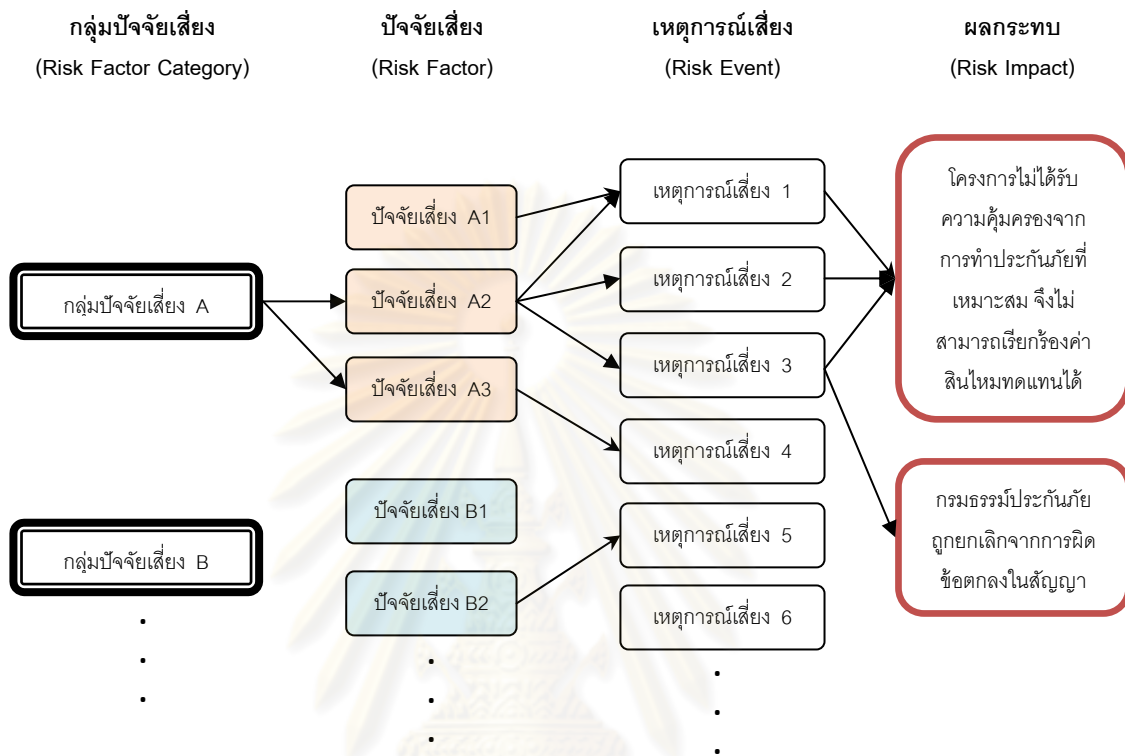
ในหัวข้อที่แล้วได้แสดงการระบุปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในงานก่อสร้างอันมีโอกาสเกิดขึ้นระหว่างดำเนินโครงการและจำแนกเป็นกลุ่มปัจจัยเสี่ยงที่มีความสัมพันธ์กันโดยพิจารณาจากความสามารถในการถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ ในหัวข้อต่อไปนี้จะผู้วิจัยได้ทำการระบุปัจจัยเสี่ยงในการประกันภัยก่อสร้าง (Contractor's All Risks) ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงระดับปฏิบัติการ (Operation Level) โดยให้นิยามปัจจัยเสี่ยงในการประกันภัยก่อสร้าง คือ สาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยง (Risk Events) หรือสถานการณ์ที่ไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง อันอาจส่งผลกระทบต่อในด้านลบ (Risk Impacts) ต่อผลบังคับใช้ของการประกันภัย นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งหรือข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญาทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง และผู้รับประกันภัย ดังแสดงในรูปที่ 6.6

ผลกระทบดังกล่าวมีผลต่อการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง จากการสัมภาษณ์ประกอบกับการวิเคราะห์ของผู้วิจัยพบว่า ผลกระทบของความเสียหาย (Risk Impacts) ที่เกิดในการทำประกันภัยในปัจจุบันสามารถจำแนกได้เป็น 2 ด้าน คือ

- ด้านการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในการทำประกันภัย อันเป็นผลกระทบทางการเงิน ซึ่งผู้เอาประกันภัยเข้าใจว่าตนเองสมควรจะได้รับภายใต้ความคุ้มครอง แต่กลับถูกปฏิเสธโดยผู้รับประกันภัย อาทิ ได้รับค่าสินไหมทดแทนน้อยกว่าที่ผู้เอาประกันภัยร้องขอสืบเนื่องมาจากความเข้าใจที่ไม่ตรงกันของคู่สัญญา เป็นต้น ผลกระทบด้านนี้ นำไปสู่การสูญเสียทางการเงินของผู้เอาประกันภัย หรือเกิดข้อพิพาทในท้ายที่สุด
- ด้านการบริหารสัญญาประกันภัย กล่าวคือ โครงการไม่สามารถทำประกันภัยหรือต่ออายุกรมธรรม์ให้ลุล่วงได้ อาทิ ผู้รับประกันภัยไม่รับทำประกันภัย ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างมีทัศนคติตรงกันในการไม่ทำประกันภัย หรือกรมธรรม์ถูกยกเลิกเนื่องจากผู้เอาประกันภัยละเมิดสัญญาต่อฝ่ายผู้รับประกันภัย เป็นต้น อันทำให้โครงการนั้น ๆ หมดความคุ้มครองจากประกันภัย หรือเกิดข้อพิพาทในท้ายที่สุด

ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัยโครงการก่อสร้างต่าง ๆ จำนวน 20 กรมธรรม์ และสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ในสายงานด้านประกันภัย ผู้เชี่ยวชาญแต่ละรายที่ร่วมระบุปัจจัยเสี่ยงนั้นผู้วิจัยได้คัดเลือกผู้เชี่ยวชาญที่มีประสบการณ์เกี่ยวข้องกับการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้างไม่น้อยกว่า 5 โครงการ ทำให้สามารถระบุปัจจัยเสี่ยงที่

สำคัญและส่งผลกระทบต่อการทำงานประกันภัยก่อสร้างอันมีโอกาสเกิดขึ้นระหว่างขั้นตอนการจัดทำสัญญาและการดำเนินการก่อสร้างออกมาได้อย่างถูกต้อง



รูปที่ 6.6 ความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบของความเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง

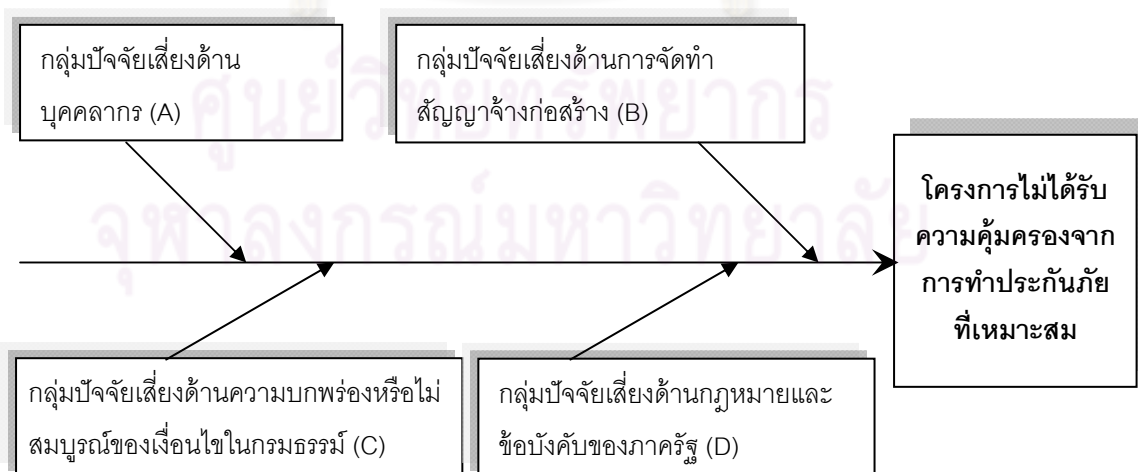
งานวิจัยนี้ได้ทำการสัมภาษณ์บุคลากรจาก 22 องค์กร ทั้งภาครัฐและเอกชน จำนวนทั้งสิ้น 44 ท่าน ซึ่งประกอบไปด้วยบุคลากรที่ดำรงตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้ (รายละเอียดของผู้ให้สัมภาษณ์แสดงในภาคผนวก ก.)

- เจ้าหน้าที่ (ฝ่ายประกันภัยก่อสร้าง) ของบริษัทประกันภัย 8 ท่าน
- ผู้จัดการโครงการและเจ้าหน้าที่ฝ่ายดูแลสัญญาประกันภัยในโครงการก่อสร้างซึ่งเป็นตัวแทนฝ่ายผู้รับจ้างก่อสร้าง 10 ท่าน
- เจ้าหน้าที่ฝ่ายประกันภัยของบริษัทผู้รับจ้าง 1 ท่าน
- ตัวแทนผู้ว่าจ้าง (วิศวกรออกแบบและวิศวกรที่ปรึกษา) 6 ท่าน
- เจ้าหน้าที่ดูแลการจัดทำสัญญาก่อสร้างและสัญญาประกันภัยสัญญาของผู้ว่าจ้าง 14 ท่าน
- เจ้าหน้าที่บริษัทนายหน้าประกันภัย 3 ท่าน และ

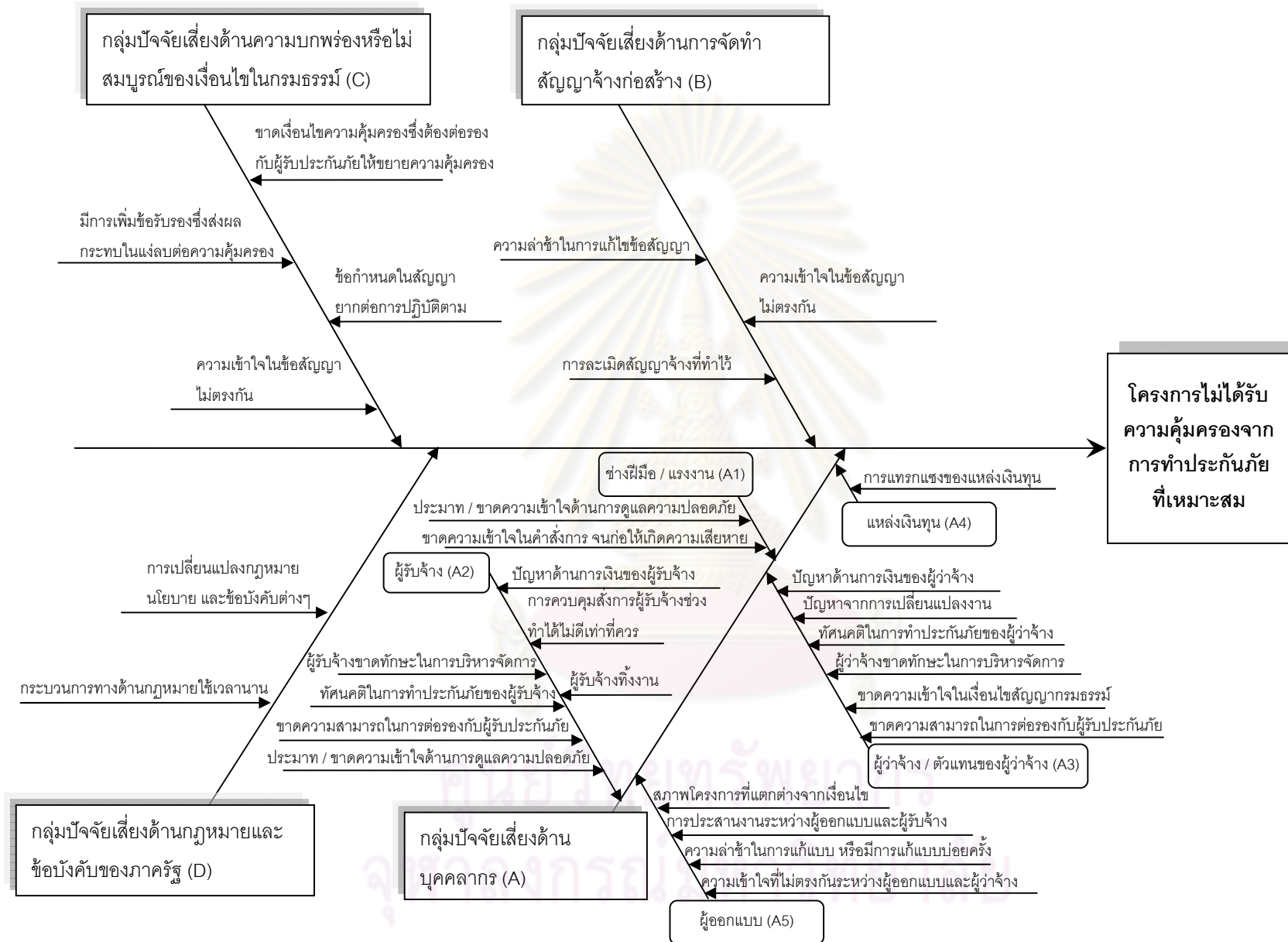
- เจ้าหน้าที่บริษัทผู้รับประกันความเสียหาย 2 ท่าน

ผู้วิจัยได้เลือกใช้การสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้าง(Unstructured or Open - Ended Interviews) ซึ่งเป็นวิธีการเก็บข้อมูลที่เหมาะสมที่สุดในการเก็บรวบรวมความรู้จากประสบการณ์ของผู้ให้สัมภาษณ์ การสัมภาษณ์แบบไม่มีโครงสร้างนั้นทำให้ยืดหยุ่นและลื่นไหลไปตามสถานการณ์ได้ดีกว่า ทั้งนี้เพราะไม่ได้ใช้ข้อคำถามที่ตายตัว นอกจากนั้นยังมีข้อดีอื่น ๆ อีก คือ ระหว่างการสัมภาษณ์สามารถเปลี่ยนแนวคำถามได้เมื่อผู้ให้สัมภาษณ์หลีกเลี่ยงในการตอบคำถาม นอกจากนั้นระหว่างการสัมภาษณ์สามารถตรวจสอบคำตอบได้และสามารถหาข้อมูลเพิ่มเติมได้มากขึ้นเมื่อเกิดข้อสงสัยในคำตอบ (กิติพัฒน์ นนทปัทมะดุล, 2546)

ลำดับถัดมาผู้วิจัยนำปัจจัยเสี่ยงหรือข้อปัญหาในการทำประกันภัยที่รวบรวมได้มาจำแนกเป็นกลุ่มปัจจัยเสี่ยงที่มีความสัมพันธ์กันโดยใช้แนวคิด Risk Breakdown Structure (RBS) ผู้วิจัยพบว่าปัจจัยเสี่ยงหรือข้อปัญหาที่เกิดในการจัดทำประกันภัยหรือเกิดขึ้นในช่วงบริหารสัญญาประกันภัยระหว่างการก่อสร้าง แต่ละปัจจัยไม่ได้แยกอิสระจากกันโดยสิ้นเชิง หลายปัจจัยมีความเกี่ยวพันเกี่ยวเนื่องกัน เช่น บางปัจจัยอาจเป็นสาเหตุทำให้เกิดอีกหลายปัจจัยเสี่ยงตามมา หรือหลาย ๆ ปัจจัยเสี่ยงเป็นสาเหตุทำให้เกิดผลกระทบร่วมกันได้ เป็นต้น ดังนั้นผู้วิจัยจึงได้นำแผนผังการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Cause Effect Diagram) มาเป็นเครื่องมือวิเคราะห์หาค่าประกอบและความสัมพันธ์ของปัจจัยต่าง ๆ เพื่อให้สามารถมองเห็นภาพรวมของปัญหาต่าง ๆ ได้อย่างชัดเจน ดังแสดงในรูปที่ 6.7 และ 6.8



รูปที่ 6.7 การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงโดยใช้แผนผังการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Cause Effect Diagram)



รูปที่ 6.8 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงโดยใช้แผนผังการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหา (Cause Effect Diagram)

ผลลัพธ์ที่ได้จากการนำแผนผังการวิเคราะห์สาเหตุของปัญหาทำให้ผู้วิจัยสามารถแบ่งปัจจัยเสี่ยง ที่รวบรวมมาทั้งสิ้น 29 ปัจจัยเสี่ยง ได้เป็น 4 กลุ่มปัจจัย ดังแสดงในตารางที่ 6.2 โดยจากทั้งหมดนี้จะนำไปใช้สำหรับวิเคราะห์การจัดสรรความเสี่ยงต่อไป

ตารางที่ 6.2 ปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง

ลำดับที่	ประเภทของปัจจัยเสี่ยง	รหัส	ปัจจัยเสี่ยง (ข้อพิจารณาและข้อควรระวังในการจัดทำประกันภัย)	วิธีสืบค้นปัจจัย	
				การวิเคราะห์กรมธรรม์	สัมภาษณ์ผู้มีความรู้
1	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านบุคลากร (A)				
1.1	ช่างฝีมือ / แรงงาน (A1)	A11	ขาดความเข้าใจในคำสั่งการ จนก่อให้เกิดความเสียหาย		✓
		A12	ประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย		✓
1.2	ผู้รับจ้าง / ผู้รับจ้างช่วง (A2)	A21	ปัญหาด้านการเงินของผู้รับจ้าง		✓
		A22	ทัศนคติในการทำประกันภัยของผู้รับจ้าง		✓
		A23	ผู้รับจ้างทิ้งงาน	✓	
		A24	ประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย		✓
		A25	การควบคุมสั่งการผู้รับจ้างช่วง ทำได้ไม่เต็มที่ควร		✓
		A26	ผู้รับจ้างขาดความสามารถในการต่อรองกับผู้รับประกันภัย	✓	✓
		A27	ผู้รับจ้างขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์	✓	✓
1.3	ผู้ว่าจ้าง / ตัวแทนของผู้ว่าจ้าง (A3)	A31	ผู้ว่าจ้างขาดทักษะในการบริหารจัดการ		✓
		A32	ปัญหาด้านการเงินของผู้ว่าจ้าง		✓
		A33	ทัศนคติในการทำประกันภัยของผู้ว่าจ้าง		✓
		A34	ปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงงาน		✓
		A35	ผู้ว่าจ้างขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์	✓	
		A36	ผู้ว่าจ้างขาดความสามารถในการต่อรองกับผู้รับประกันภัย	✓	✓
1.4	แหล่งเงินทุน (A4)	A41	การแทรกแซงของแหล่งเงินทุน		✓
1.5	ผู้ออกแบบ (A5)	A51	สภาพโครงการที่แตกต่างจากเงื่อนไข		✓
		A52	ความเข้าใจที่ไม่ตรงกันระหว่างผู้ออกแบบและผู้ว่าจ้าง		✓
		A53	การประสานงานระหว่างผู้ออกแบบและผู้รับจ้าง	✓	✓
		A54	ความล่าช้าในการแก้แบบ หรือมีการแก้แบบบ่อยครั้ง		✓
2	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้าง (B)				
		B11	ความล่าช้าในการแก้ไขข้อสัญญา	✓	
		B12	ความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกัน		✓
		B13	การละเมิดสัญญาจ้างที่ทำไว้		✓

ตารางที่ 6.2 ปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง (ต่อ)

ลำดับที่	ประเภทของปัจจัยเสี่ยง	รหัส	ปัจจัยเสี่ยง (ข้อพิจารณาและข้อควรระวังในการจัดทำประกันภัย)	วิธีสืบค้นปัจจัย	
				การวิเคราะห์กรรมธรรม์	สัมภาษณ์ผู้มีความรู้
3	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ของเงื่อนไขในกรรมธรรม์ (C)				
		C11	มีการเพิ่มข้อรับรอง (Warranty) ซึ่งส่งผลกระทบต่อความคุ้มครอง	✓	✓
		C12	ขาดเงื่อนไขความคุ้มครองซึ่งต้องตรงกับผู้รับประกันภัยให้ขยายความคุ้มครอง	✓	✓
		C13	ข้อกำหนดในสัญญาขัดต่อการปฏิบัติตาม	✓	✓
		C14	ความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกัน	✓	✓
4	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อบังคับของภาครัฐ (D)				
		D11	การเปลี่ยนแปลงกฎหมาย นโยบาย และข้อบังคับต่างๆ		✓
		D12	กระบวนการทางด้านกฎหมายใช้เวลานาน	✓	

จะเห็นได้ว่าปัจจัยเสี่ยงที่ผู้วิจัยได้รวบรวมมาโดยอาศัยการวิเคราะห์กรรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างรวมทั้งการบ่งชี้ข้อปัญหาโดยอาศัยผู้เชี่ยวชาญซึ่งมีประสบการณ์ในด้านการประกันภัยก่อสร้าง เป็นการระบุดันต่อหรือสาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยงซึ่งจำแนกออกได้เป็น 4 กลุ่ม คือ

- กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านบุคลากร
- กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้าง
- กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ของเงื่อนไขในกรรมธรรม์
- กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อบังคับของภาครัฐ

จากการสัมภาษณ์ฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัย ทำให้ทราบว่า ในกลุ่มปัจจัยเสี่ยงทั้ง 29 ปัจจัย ปัจจัยเสี่ยงที่แต่ละฝ่ายเห็นพ้องร่วมกันว่าควรให้ความสำคัญเพราะเป็นปัจจัยเสี่ยงที่พบได้บ่อยครั้งในการก่อสร้างและส่งผลกระทบต่อคนข้างมากในการจัดการประกันภัย คือ ปัจจัยเสี่ยงผู้ว่าจ้างขาดทักษะในการบริหารจัดการ (รหัส A31) โดยเฉพาะโครงการที่มีการประมูลงานแยกส่วน ส่งผลให้ผู้รับจ้างแยกทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัยหลายราย และนำมาสู่ปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ปัจจัยเสี่ยงผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรรมธรรม์ (รหัส A27 และ A35 ตามลำดับ) ผลกระทบที่ตามมาคือผู้ทำประกันภัยที่ขาดความเข้าใจในกรรมธรรม์มักละเมิดข้อสัญญาและทำให้กรรมธรรม์เป็นโมฆะในที่สุด รวมทั้งใน

ขั้นตอนการจัดทำกรรมธรรม์ ผู้เข้าทำสัญญาที่ขาดความรู้ย่อมไม่สามารถเลือกความคุ้มครองที่เหมาะสมกับความเสี่ยงได้ ทำยที่สุดจึงเลือกกรรมธรรม์ที่ผู้รับประกันภัยเสนอราคาต่ำที่สุดแทน

6.4 กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านบุคลากร

บุคลากรในที่นี้ หมายถึง ผู้ว่าจ้าง ตัวแทนผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างช่วง ผู้ให้เงินกู้ (แหล่งเงินทุน) และช่างฝีมือ/แรงงาน กลุ่มปัจจัยเสี่ยงนี้ยังสามารถจำแนกออกเป็น 5 กลุ่มย่อย คือ

6.4.1 ช่างฝีมือ / แรงงาน (รหัส A1)

กลุ่มนี้ประกอบด้วย 2 ปัจจัยเสี่ยง คือ

- (1) ขาดความเข้าใจในคำสั่งการจนก่อให้เกิดความเสียหาย (รหัส A11)
- (2) ประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย (รหัส A12)

ปัจจัยเสี่ยงทั้ง 3 เกี่ยวข้องกับช่างฝีมือและแรงงาน ซึ่งเป็นฝ่ายที่ใกล้ชิดกับความเสียหายในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดใโครงการเนื่องจากเป็นผู้ลงมือปฏิบัติงานในขั้นตอนต่าง ๆ ของการก่อสร้างโดยตรง จึงต้องมีความเข้าใจในการใช้เครื่องมือเครื่องจักรและขั้นตอนการทำงานอย่างถูกต้อง ความสามารถของช่างฝีมือและแรงงาน เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อคุณภาพของงานรวมทั้งความปลอดภัยในการทำงานเป็นอย่างมาก

ดังนั้นหากคนงานขาดทักษะและประสบการณ์ในงานที่ได้รับมอบหมาย หรือไม่เข้าใจในคำสั่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ไม่ว่าจะป็นในระหว่างการก่อสร้าง การขนย้ายวัสดุ แม้กระทั่งช่วงเวลาที่ว่างเว้นจากการปฏิบัติงาน (Ideal time) ดังที่เห็นตามข่าวต่าง ๆ อยู่เสมอ อาทิ คนงานแอบนอนพักใต้เครื่องจักรที่กำลังทำงาน การหยอกล้อในสถานที่ทำงาน หรือสูบบุหรี่ใกล้สถานที่เก็บวัสดุไวไฟ เป็นต้น หรือในแง่การลดเลี่ยต่อการดูแลความปลอดภัยขณะปฏิบัติงาน เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะทำงาน ถึงแม้ว่ากรรมธรรม์ประกันภัยจะเป็นการถ่ายโอนความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุก็ตาม แต่หากอุบัติเหตุที่นั้นเกิดมาจากบกพร่องในการจัดการและการวางมาตรการดูแลความปลอดภัยที่มีความหย่อนยานจนทำให้มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจำนวนบ่อยครั้ง เมื่อมีการต่ออายุกรรมธรรม์บางกรรมธรรม์มีเงื่อนไขระบุไว้ว่าบริษัทประกันภัยมีสิทธินำอัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง (Loss Ratio) มาพิจารณาคัดเบี่ยประกันภัยเพิ่มขึ้นจากปกติได้ นอกจากนั้นประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่มากครั้งอาจทำให้ผู้รับจ้างเสียชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือ การทำประกันภัยในโอกาสต่อ ๆ ไปเบี่ยประกันภัยอาจแพงขึ้นตามไปด้วย

6.4.2 ผู้รับจ้าง / ผู้รับจ้างช่วง (รหัส A2)

กลุ่มนี้ประกอบด้วย 3 ปัจจัยเสี่ยง ได้แก่

(1) ปัญหาด้านการเงินของผู้รับจ้าง (รหัส A21)

ปัจจัยเสี่ยงนี้ก่อให้เกิดปัญหาในการทำประกันภัย โดยผู้รับจ้างอาจไม่มีเงินทุนไม่เพียงพอจ่ายเบี้ยประกันภัยหรือต่ออายุกรมธรรม์แม้ว่าผู้รับจ้างอาจมีความประสงค์ที่จะต่ออายุกรมธรรม์ก็ตาม ทำให้กรมธรรม์หมดอายุและความคุ้มครอง โดยปกติกรมธรรม์ประกันภัยจะมีเงื่อนไขการต่ออายุของกรมธรรม์เมื่อการก่อสร้างล่าช้าโดยอัตโนมัติอยู่แล้ว หากแต่บางกรมธรรม์อาจมีเงื่อนไขเพิ่มเติมในการขอเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่ม การที่ผู้รับจ้างประสบปัญหาด้านการเงินจึงอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ไม่สามารถต่ออายุกรมธรรม์ให้มีความคุ้มครองได้จนโครงการเสร็จสมบูรณ์ ซึ่งหากเกิดกรณีเช่นนี้ขึ้นความเสี่ยงในการก่อสร้างเมื่อไม่มีความคุ้มครองจากการทำประกันภัยยังมีสูงเพราะโครงการที่ใกล้แล้วเสร็จหากเกิดความเสียหายย่อมส่งผลกระทบต่อโครงการร้ายแรงกว่าโครงการที่เพิ่งเริ่มก่อสร้างเนื่องด้วยมูลค่าและปริมาณงานที่มากนั่นเอง

ปัญหาทางด้านการเงินส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจาก

- ความเสี่ยงเนื่องจากแหล่งเงินทุนไม่ให้อนุมัติเงินทุนแก่โครงการ หรือการจ่ายเงินมีความล่าช้า ผลที่ตามมาทำให้ไม่มีเงินทุนในการดำเนินโครงการให้ก้าวหน้าหรือแล้วเสร็จได้ ซึ่งในส่วนนี้รวมถึงค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยด้วย
- ความเสี่ยงที่ตัวแปรทางด้านการเงิน (Financial Parameter Risk) มีการเปลี่ยนแปลงก่อนที่ผู้รับจ้างจะดำเนินโครงการก่อสร้างแล้วเสร็จ ซึ่งส่งผลกระทบต่อค่าก่อสร้าง

(2) ทักษะคติในการทำประกันภัยของผู้รับจ้าง (รหัส A22)

ปัญหาที่เกิดจากทักษะคติในการทำประกันภัยของผู้รับจ้างที่ผู้วิจัยได้ค้นพบจากการสัมภาษณ์ คือ ผู้รับจ้างหลายรายมักใช้ราคาเบี้ยประกันภัยเป็นหลักในการตัดสินใจเลือกกรมธรรม์ที่ผู้รับประกันภัยเสนอโดยไม่สนใจเนื้อหาความคุ้มครอง ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากผู้รับจ้างไม่เข้าใจเนื้อหาความคุ้มครองของกรมธรรม์ ดังนั้นหากต้องเปรียบเทียบกรมธรรม์ที่บริษัทผู้รับประกันภัยหลายรายเสนอมา จึงไม่สามารถตัดสินใจเลือกทำประกันภัยตามที่ต้องการได้ ผลลัพธ์ที่ตามมาคือผู้รับจ้างจึงเลือกทำประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยที่เสนอราคาต่ำที่สุดแทนและ

ได้กรรมธรรม์ที่มีความคุ้มครองไม่สอดคล้องกับความเสี่ยงของโครงการ (ผู้เชี่ยวชาญ C1, C2, C5, C8, C10, และ C11, สัมภาษณ์, พฤษภาคม 2551 – ตุลาคม 2552)

นอกจากทัศนคติในการพิจารณาจัดทำประกันภัยแล้ว ปัญหาด้านทัศนคติของผู้ทำประกันภัยยังรวมถึงทัศนคติของผู้รับจ้างในขั้นตอนการใช้สิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอีกด้วย เพราะจากการสัมภาษณ์พบว่าบริษัทผู้รับจ้างแต่ละรายมีนโยบายการใช้สิทธิดังกล่าวแตกต่างกันออกไป บางบริษัทเห็นว่าได้เสียค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยไปแล้วจึงละเลยการดูแลรักษาความปลอดภัยในพื้นที่โครงการและทำให้มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจำนวนบ่อยครั้ง หรือมีความคิดว่าควรใช้การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อทำให้คุ้มค่ากับการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยไป โดยไม่ได้มองต่อไปว่าในอนาคตบริษัทผู้รับจ้างดังกล่าวย่อมถูกเพ่งเล็งและลดความน่าเชื่อถือลง หากทำประกันภัยโครงการอื่น ๆ กับบริษัทประกันภัยรายเดิมอีกในภายหลัง เบี้ยประกันภัยอาจแพงขึ้นเพราะผู้รับประกันภัยพิจารณาว่ามีความเสี่ยงต้องแบกรับในการถ่ายโอนความเสี่ยงจากผู้รับจ้างรายนี้มากขึ้นนั่นเอง (ผู้เชี่ยวชาญ C11, C4, B1, I1, I2, และ I5, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552)

(3) ผู้รับจ้างทำงาน (รหัส A23)

ปัญหาผู้รับจ้างทำงานเป็นปัญหาใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อการก่อสร้าง ผู้วิจัยได้จำแนกผลกระทบของปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวต่อการทำประกันภัยเป็น 3 ประเด็น คือ

- ต้องจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยใหม่ ทั้งนี้เพราะกรรมธรรม์ประกันภัยเป็นสัญญาเฉพาะบุคคล (Personal Contract) ระหว่างผู้รับประกันภัยกับอีกฝ่ายคือผู้เอาประกันภัย ซึ่งโดยมากเป็นการระบุชื่อร่วมกันของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง ดังนั้นกรรมธรรม์ฉบับเดิมจึงไม่สามารถนำมาใช้ได้อีกแม้เป็นโครงการเดียวกันและได้จัดหาผู้รับจ้างรายอื่นมาทดแทน เพราะในแง่การรับความเสี่ยง ผู้รับจ้างที่เข้ามาทดแทนย่อมมีความแตกต่างทั้งความสามารถในการก่อสร้างและการจัดการความปลอดภัยขณะก่อสร้าง นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่ายที่จะต้องนำไปทำประกันภัยใหม่ในท้ายที่สุด
- การจัดหาหาบริษัทประกันภัยมารับประกันภัยต่อทำได้ยาก ในกรณีที่สามารถหาบริษัทมารับประกันภัยต่อได้ เบี้ยประกันภัยจะแพงขึ้นมากเนื่องจากการก่อสร้างที่ได้ดำเนินการไปแล้วนั้นประเมินความเสี่ยงได้ยากกว่าเพราะไม่สามารถประเมิน

ได้ว่าภายในโครงสร้างที่ได้ก่อสร้างไปแล้วนั้นก่อสร้างตรงตามแบบหรือไม่ ตรงตามมาตรฐานของการก่อสร้างหรือไม่ หรือมีการปกปิดความชำรุดบกพร่องใด ๆ ไว้หรือไม่ จึงต้องเพิ่มค่าเผื่อความเสี่ยง (Contingency) ลงไปในเบี้ยประกันภัย

- เมื่อเกิดการหยุดงานเป็นเวลานาน (ตามที่ระบุในกรมธรรม์ โดยปกติจะระบุไว้ 3 เดือน) ความคุ้มครองของกรมธรรม์จะสิ้นสุดลง หากต้องการให้โครงการได้รับความคุ้มครองผู้ว่าจ้างจำเป็นต้องทำประกันภัยทรัพย์สิน (ตัวอาคารที่ยังก่อสร้างไม่เสร็จ) ไว้ เนื่องจากมีความเสี่ยงซึ่งเรียกในการทำประกันภัยว่า “Silent Risk” ซึ่งเป็นความเสี่ยงอันเนื่องมาจากโครงการหยุดชะงัก ไม่มีการดำเนินกิจกรรมใด ๆ และขาดการดูแลในช่วงที่หยุดงานนั้น ความเสี่ยงนี้เป็นที่เข้าใจกันดีในวงการประกันภัยว่าเป็นความเสี่ยงที่ซ่อนเร้นอยู่ สร้างความลำบากให้แก่ผู้ประเมินไม่สามารถมองเห็นความเสี่ยงได้ทั้งหมด หรือไม่มีข้อมูลเพียงพอในการประเมินจึงต้องอาศัยผู้เชี่ยวชาญ การทำประกันภัยนี้มีค่าเบี้ยประกันภัยค่อนข้างแพงและเป็นภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของผู้ว่าจ้าง (ผู้เชี่ยวชาญ 11, และ 12 สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552)

(4) ประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย (รหัส A24)

ไม่เฉพาะช่างฝีมือและแรงงานที่ต้องปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง ผู้รับจ้างจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทจัดเตรียมมาตรการ นโยบาย รวมทั้งเครื่องมือในการดูแลความปลอดภัยแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องอยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อาทิ ตรวจสอบเครื่องมือให้อยู่ในสถานะพร้อมใช้อยู่เสมอ ให้คำแนะนำให้ผู้ปฏิบัติการทุกคนเข้าใจในขั้นตอนและวิธีการใช้เครื่องมือที่ถูกต้อง ออกกฎระเบียบที่เข้มงวดในการรักษาความปลอดภัย ไม่ใช่เพียงแค่แรงงานและวิศวกรเท่านั้น ยังต้องรวมถึงผู้ที่เข้ามาติดต่ออื่น ๆ อาทิ ตัวแทนของผู้ว่าจ้างที่เข้ามาดูงานหรือตรวจสอบสภาพการทำงาน หรือผู้จัดหาวัสดุ เป็นต้น

การดูแลโครงการก่อสร้างและผู้ปฏิบัติงานในโครงการให้มีความปลอดภัยตั้งแต่เริ่มจนเสร็จสิ้นโครงการถือเป็นหน้าที่สำคัญที่ผู้รับจ้างต้องยึดถือและปฏิบัติตามแม้ได้ทำประกันภัยไว้ก็ตาม ซึ่งมีเงื่อนไขระบุอยู่ในทุกกรมธรรม์ในส่วนเงื่อนไขทั่วไป (General Conditions) โดยมีใจความว่า

“...The insured at his own expense shall take all reasonable precautions to prevent loss, damage or liability and to comply with sound engineering practice, statutory requirements and manufacturers’ recommendations designed to ensure the safe working of plant and equipment. The Insured shall also maintain in efficient condition all contract works, construction plant, equipment and construction or erection machinery insured by this Policy...”

แม้ข้อความดังกล่าวจะไม่ได้ระบุรายละเอียดไว้ว่าการปฏิบัติตามหลักวิศวกรรมที่ถูกต้อง (sound engineering practice) นั้นควรเป็นอย่างไร แต่เจ้าหน้าที่ฝ่ายผู้รับประกันภัย (ผู้เชี่ยวชาญ I1, และ I2 สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552) ได้ให้ความเห็นว่า “การปฏิบัติที่ระบุในกรมธรรม์ นั้นต้องเป็นการปฏิบัติตามแนวทางก่อสร้างอันเป็นที่ยอมรับทั่วไปโดยไม่มีการลดขั้นตอน หรือ กระทำการใดๆ ที่ผิดจรรยาบรรณวิชาชีพ” ในขณะที่ผู้เชี่ยวชาญอีกท่านได้ให้ความหมายไว้ว่า “การปฏิบัติงานตามหลักวิศวกรรมที่ถูกต้องต้องมีผู้เชี่ยวชาญให้ความหมายไว้ว่า คือ การปฏิบัติตามกฎของการทำงานที่ปลอดภัย และตามจรรยาบรรณของวิชาชีพ ซึ่งรวมทั้งความเข้าใจว่าสิ่งใด ถูกหรือผิด โดยอาศัยหลักของวิทยาศาสตร์วิศวกรรมและประสบการณ์” (Observing rules of safe working and an ethical conduct of professional work, which includes and understanding of what is right or wrong, based on engineering science and experience) (ผู้เชี่ยวชาญ B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552)

หลายครั้งประเด็นปัญหาหรือข้อพิพาทในการทำประกันภัยเกิดขึ้นเมื่อผู้รับประกันภัย ปฏิเสธการชดเชยหลังเกิดความเสียหายโดยให้เหตุผลว่าผู้ทำประกันภัยไม่ได้ใช้ความระมัดระวัง หรือมีการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีเหตุผล เช่น การวางแผนที่ไม่ดีทำให้มีการกองเก็บวัสดุไวไฟใน บริเวณที่มีการเชื่อมโลหะ หรือถอนการติดตั้งตาข่ายกันวัสดุตกลงออกเพื่อให้งานสะดวกขึ้น การกระทำดังกล่าวถือเป็นการละเมิดข้อตกลงในการทำประกันภัย

อย่างไรก็ตามผู้รับจ้างและผู้รับประกันภัยอาจมีความเข้าใจที่ไม่ตรงกันและพยายามเกี่ยง ความรับผิดชอบ ในกรณีเช่นนี้จะมีการนำผู้สำรวจและประเมินความเสียหาย (Loss Adjuster) เข้ามา ทำงานร่วมกับผู้เชี่ยวชาญทางด้านสายงานก่อสร้างที่ได้รับการยอมรับจากทั้ง 2 ฝ่าย เพื่อสืบหา สาเหตุของความเสียหายที่แท้จริงและหาข้อสรุป แต่ถึงกระนั้นกระบวนการดังกล่าวอาจใช้เวลานาน และส่งผลให้ผู้เอาประกันภัยเสียประโยชน์

(5) การควบคุมสั่งการผู้รับจ้างช่วงทำได้ไม่ดีเท่าที่ควร (รหัส A25)

ปัจจัยเสี่ยงนี้นำไปสู่ปัญหาในการทำประกันภัยได้หากผู้รับจ้างสั่งให้ผู้รับจ้างช่วงทำประกันภัย แต่ผู้รับจ้างช่วงนั้นไม่ปฏิบัติตามหรือทำประกันภัยไม่ครอบคลุมความเสี่ยงที่ผู้รับจ้างระบุ อันทำให้เกิดข้อพิพาทและการผลักราะความรับผิดชอบให้แก่กันเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นจึงเป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างในการตรวจสอบความเรียบร้อยในการทำประกันภัยของผู้รับจ้างช่วงของตนเองรวมทั้งตรวจสอบเนื้อหากรมธรรม์ว่ามีความถูกต้องตามที่ต้องการหรือไม่ (ผู้เชี่ยวชาญ C1, C2, C5, C8, C10, และ C11, สัมภาษณ์, พฤษภาคม 2551 – ตุลาคม 2552)

(6) ผู้รับจ้างขาดความสามารถในการต่อรองกับผู้รับประกันภัย (รหัส A26)

ปัจจัยเสี่ยงด้านนี้มักเกิดกับผู้รับจ้างโดยเฉพาะผู้รับจ้างบางรายที่อาจไม่มีประสบการณ์ในการทำประกันภัยมาก่อน หรือมีประสบการณ์ในการทำประกันภัยน้อยทำให้ขาดอำนาจในการต่อรอง (Bargaining Power) ผลลัพธ์คือการจัดการกรมธรรม์ได้ในราคาแพงกว่าที่ควร กรณีดังกล่าวผู้เชี่ยวชาญฝ่ายผู้รับประกันภัยได้แสดงความคิดเห็นว่าเมื่อฝ่ายผู้รับประกันภัยเองยังไม่มีประวัติการทำงานก่อสร้างของผู้รับจ้างมาก่อน จึงเป็นเรื่องปกติที่จะกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และการต่อรองเพื่อให้ได้ความคุ้มครองตามที่ต้องการนั้นทำได้ค่อนข้างยาก อีกทั้งเมื่อผู้รับจ้างขาดประสบการณ์ในการจัดทำประกันภัยย่อมไม่ทราบถึงอัตราเบี้ยประกันภัยในตลาดประกันภัย ทำให้เสียโอกาสในการต่อรองไปเพราะไม่มีข้อมูลที่จะใช้ในการต่อรองที่เพียงพอตนเอง (ผู้เชี่ยวชาญ I1, I2, I3, I4, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม 2552)

(7) ผู้รับจ้างขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์ (รหัส A27)

ปัจจัยเสี่ยงนี้มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการทำประกันภัย เพราะหากผู้รับจ้างซึ่งเป็นผู้ต้องปฏิบัติงานและแบกรับความเสี่ยงในการปฏิบัติงานไม่เข้าใจถึงความคุ้มครองในการทำประกันภัยที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ กรมธรรม์ประกันภัยนั้นย่อมไม่สามารถให้ความคุ้มครองได้เต็มประสิทธิภาพนั้นหมายความว่าผู้รับจ้างอาจเสียประโยชน์ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะไม่ได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขของกรมธรรม์นั้น ๆ ทั้งหมด สอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์ผู้รับจ้างซึ่งให้ความเห็นว่าผู้รับจ้างจำนวนมากยังไม่ทราบสิทธิของตนดีพอ อาทิ ไม่ทราบว่าควรใจกรรรมวัสดุหรือทรัพย์สินภายในโครงการเป็นหนึ่งในเหตุสุดวิสัยที่กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครอง หากแต่จะต้องมีการเก็บหลักฐานและดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น

จากการประมวลผลข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนฝ่ายผู้รับจ้างที่มีหน้าที่รับผิดชอบจัดหาประกันภัย พบว่าเหตุการณ์เสี่ยงที่สำคัญ คือ ผู้รับจ้างหลายรายได้ทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยมาไม่ถูกต้อง อาทิ มีความคิดว่าการมธรรม์ประกันภัยที่ซื้อในตลาดประกันภัยมีเนื้อหาที่เหมือนกันเป็นกรมธรรม์ “มาตรฐาน” ซึ่งแท้จริงแล้วไม่มีอยู่จริง เพราะทุกข้อความในกรมธรรม์สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามที่คู่สัญญาตกลงกัน [กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างเป็นสัญญาที่ไม่ได้มีข้อกำหนดตายตัว (Adjustable Contracts)] อีกทั้งกรมการประกันภัยซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดทำกรมธรรม์ทั้งหมดในประเทศไทยไม่มีการกำหนดรูปแบบใด ๆ ที่เป็นมาตรฐาน ดังนั้นเมื่อผู้รับประกันภัยปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ผู้รับจ้างที่ขาดความเข้าใจจึงยินยอมโดยง่ายเพราะเชื่อว่ากรมธรรม์ใด ๆ ต่างก็ให้ความคุ้มครองเหมือนกัน คือไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีนั้น ๆ ได้ สาเหตุหนึ่งมาจากการที่ผู้รับจ้างไม่ได้ทำความเข้าใจข้อสัญญาให้ถ่องแท้ ประกอบกับปัญหาด้านภาษาเพราะเนื้อหากรมธรรม์เป็นภาษาอังกฤษ และเขียนในเชิงกฎหมายซึ่งทำให้ยากต่อการตีความยิ่งขึ้นไปอีก

ยิ่งไปกว่านั้นจากการสัมภาษณ์พบว่าบริษัทผู้รับจ้างหลายรายมอบหมายให้วิศวกรโครงการหรือผู้จัดการโครงการซึ่งไม่มีพื้นฐานความรู้ในการประกันภัยรวมทั้งขาดความเข้าใจในการทำสัญญาเป็นผู้รับผิดชอบเจรจาและจัดทำสัญญาประกันภัยกับบริษัทประกันภัยโดยตรง หรือในบางบริษัทได้มอบหมายให้นักกฎหมายดูแลการทำประกันภัยก่อสร้าง เพราะนักกฎหมายศึกษาเพียงกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย ซึ่งแตกต่างจากผู้ศึกษาการทำสัญญาประกันภัย ที่บุคคลดังกล่าวจึงไม่สามารถความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์ได้ดีเท่าผู้ที่ได้ทำการศึกษางานประกันภัยโดยตรง (ผู้เชี่ยวชาญ B1, I5, O15, O16, และ O17, สัมภาษณ์, กันยายน 2552 – ตุลาคม, 2553)

ดังแสดงในรูปที่ 6.3 ความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบของปัจจัยเสี่ยง เหตุการณ์เสี่ยงหนึ่ง ๆ นั้นอาจมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยเสี่ยงได้ ซึ่งปัจจัยเสี่ยงด้านผู้รับจ้างขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์นี้ เมื่อเกิดร่วมกับปัจจัยเสี่ยงอื่นเนื่องมาจากข้อกำหนดในกรมธรรม์เองบกพร่องหรือมีการระบุเงื่อนไขในด้านต่าง ๆ ที่ทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเปรียบ (ซึ่งจะอภิปรายในหัวข้อถัด ๆ ไป) ปัจจัยเสี่ยงทั้งสองนำไปสู่เหตุการณ์เสี่ยงคือ เกิดปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนซึ่งกล่าวได้ว่าเป็นปัญหาที่มีความสำคัญและถือเป็นปัญหาที่ผู้ทำประกันภัยพบได้บ่อยที่สุด

ในมุมมองของนักกฎหมาย กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างมีลักษณะเป็นสัญญาที่จำยอมตาม (Adhesion Contract) โดยปกติกระบวนการร่างสัญญามักจัดทำโดยฝ่ายผู้รับประกันภัย

โดยในเงื่อนไขสัญญาหรือกรรมธรรม์จะเริ่มต้นด้วยประโยค “...เป็นที่ตกลงและยินยอมด้วยกันทั้งสองฝ่ายว่า...” หรือ “...It is understood and agreed that...” ทั้ง ๆ ที่ในบางครั้งผู้เอาประกันภัยไม่ได้เข้าใจตรงกับที่ผู้ให้ประกันภัยอย่างที่ยื่นไว้ในกรรมธรรม์แต่อย่างใด ซึ่งหากเกิดข้อพิพาทที่ต้องให้ศาลตัดสิน ผู้เอาประกันภัยจะตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบ เนื่องจากศาลถือว่าพยานหลักฐานสำคัญกว่าพยานบุคคล และเป็นความผิดของผู้ทำประกันภัยที่ไม่อ่านข้อสัญญาให้ถี่ถ้วนก่อน

6.4.3 ผู้ว่าจ้าง / ตัวแทนของผู้ว่าจ้าง (รหัส A3)

กลุ่มนี้ประกอบด้วย 3 ปัจจัยเสี่ยง ได้แก่

(1) ผู้ว่าจ้างขาดทักษะในการบริหารจัดการ (รหัส A31)

ผู้ว่าจ้างเป็นฝ่ายที่มีความสำคัญต่อโครงการมากเนื่องจากเป็นผู้ที่ดูแลโครงการตั้งแต่เริ่มต้นจนกระทั่งแล้วเสร็จและเป็นเจ้าของเงินลงทุน ผู้ว่าจ้างต้องเผชิญความเสี่ยงในหลายรูปแบบ ทั้งความเสี่ยงทางการเงิน ด้านเศรษฐกิจ ด้านการบริหาร ฯลฯ โดยเฉพาะในโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ซึ่งภาครัฐเป็นผู้ว่าจ้าง อาทิเช่น โครงการก่อสร้างอุโมงค์ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า และโครงการก่อสร้างโรงไฟฟ้า โครงการที่มีขนาดใหญ่เหล่านี้ต้องใช้เงินลงทุนก่อสร้างค่อนข้างสูง ทำให้มีความเสี่ยงสูงตามไปด้วย ผู้ว่าจ้างจึงต้องอาศัยการจัดการความเสี่ยงที่เหมาะสมเพื่อบริหารการใช้งบประมาณให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ในการสั่งงานหรือดูแลความคืบหน้าในการก่อสร้างบางครั้งผู้ว่าจ้างอาจมอบอำนาจดังกล่าวให้กระทำผ่านตัวแทนผู้ว่าจ้าง ได้แก่ วิศวกรออกแบบ (Design Engineer) ซึ่งรับผิดชอบเฉพาะงานออกแบบ ซึ่งอาจมีขอบเขตงานเพียงการออกแบบเบื้องต้น (Preliminary Design) และรวมไปถึงการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) หรือวิศวกรที่ปรึกษา (Consulting Engineer) ซึ่งรับผิดชอบให้คำแนะนำต่างๆ ควบคุมการดำเนินงาน และประสานงานภายในโครงการแทนผู้ว่าจ้าง โดยบางครั้งอาจจะเป็นบุคคลเดียวกับผู้ออกแบบก็ได้ที่เรียกว่า วิศวกรออกแบบและปรึกษา (Design and Consulting Engineer) ขอบเขตความรับผิดชอบของวิศวกรในแต่ละโครงการจะแตกต่างกันไป เช่น รับผิดชอบการสำรวจหาข้อมูลเพื่อใช้ออกแบบประสานงานกับเจ้าของพื้นที่เพื่อให้การออกแบบสอดคล้องกับพื้นที่ที่จัดหาได้ ช่วยผู้ว่าจ้างคัดเลือกผู้รับจ้าง จัดเตรียมเอกสารสัญญา ควบคุมการก่อสร้าง พิจารณาตรวจสอบแบบก่อสร้างก่อนที่จะเริ่มงาน และตรวจรับงานก่อนเสร็จสิ้นโครงการ ภาระหน้าที่ในการจัดทำประกันภัยเองก็เช่นกัน ทั้งผู้ว่าจ้างและตัวแทนผู้ว่าจ้างต้องมีความเข้าใจในการทำประกันภัยเพื่อที่จะสามารถร่างข้อกำหนดในสัญญาก่อสร้างให้สอดคล้องและเกิดประโยชน์สูงสุด

ปัญหาสำคัญที่พบได้บ่อยครั้งในการบริหารจัดการประกันภัยก่อสร้างซึ่งฝ่ายผู้ว่าจ้างและตัวแทนผู้ว่าจ้างควรพิจารณา ได้แก่

1) โครงการที่ผู้ว่าจ้างเป็นผู้จัดประมูลหรือคัดเลือกบริษัทผู้รับจ้างงานโครงสร้างและงานระบบต่าง ๆ เองแบบแยกส่วน (Separate Bidding) หรือซึ่งอีกนัยคือ ผู้รับจ้างที่เข้าไปรับผิดชอบงานส่วนต่างๆ ในโครงการนั้นต่างเป็นผู้รับจ้างอิสระต่อกัน (Independent Contractors) การจัดหาผู้รับจ้างในลักษณะนี้มักเกิดปัญหาตามมา ได้แก่

- ผู้ว่าจ้างต้องแน่ใจว่าผู้รับจ้างทุกรายได้จัดทำประกันภัยจริงหรือไม่ โดยต้องติดตามผลและตรวจสอบความเรียบร้อยของกรมธรรม์ ปัญหาต่อเนื่องที่ตามมาคือ ผู้รับจ้างที่รับผิดชอบงานที่มีมูลค่าต่ำมักไม่ยอมทำประกันภัย โดยอ้างว่าขอบเขตความรับผิดชอบของตนมีเพียงแค่งานระบบหรืองานติดตั้งเท่านั้น แต่ทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างต้องเข้าใจตรงกันก่อนว่าการปฏิบัติงานอาจก่อให้เกิดความเสียหายต่อโครงการทั้งหมดก็ได้ อาทิ คนงานของผู้รับจ้างอาจเชื่อมโลหะและประกายไฟจากการเชื่อมทำให้เกิดไฟไหม้ก่อความเสียหายต่องานของผู้รับจ้างรายอื่น ๆ เป็นต้น ดังนั้นผู้ว่าจ้างจำเป็นต้องประสานงานและอธิบายให้ผู้รับจ้างเข้าใจ ซึ่งอาจแก้ปัญหาโดยการกำหนดให้ผู้รับจ้างทุกรายทำประกันภัยร่วมกัน (ค่าใช้จ่ายแล้วแต่ตกลงกัน) โดยผู้ว่าจ้างอาจต้องเข้ามาเป็นตัวกลาง เช่น มีบทบาทจัดประชุม หรือออกข้อกำหนดในสัญญาให้ตกลงกันให้ได้
- ข้อกำหนดในกรมธรรม์ระบุเงื่อนไขการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้รับจ้างก่อให้เกิดความเสียหายต่องานผู้รับจ้างรายอื่น ๆ อย่างไร เนื่องจากมีข้อกำหนดมาตรฐาน (General Condition Section III: Third Party Liability) ข้อ 3:31 (แสดงในภาคผนวก ข.) ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์เป็นลายลักษณ์อักษร (นอกเสียจากว่าจะมีการตกลงปรับแก้เป็นกรณีพิเศษ) ไว้ดังนี้

“...ผู้ให้ประกันภัยถือว่าผู้รับจ้างทั้งหลาย บุคคล หรือหน่วยงานใดๆที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ไม่ใช่บุคคลภายนอก...” (“...The Insurers will not indemnify the Insured in respect of liability arising out of – Loss of damage to... or any other firm connected with the Contract Work...”)

ดังนั้นหากผู้รับจ้าง ก. สร้างความเสียหายให้กับงานของผู้รับจ้างรายอื่น เช่น ผู้รับจ้าง ข. หรือ ค. บริษัทผู้ให้ประกันภัยของผู้รับจ้าง ก. สามารถปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ตามเงื่อนไขในข้างต้น และภายหลังผู้รับจ้าง ข. หรือ ค. ได้รับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้ให้ประกันภัยของตนแล้ว (บริษัทผู้ให้ประกันภัยของบริษัทผู้รับจ้าง ข. และ ค. ยังต้องรับผิดชอบความเสียหายในงานของผู้รับจ้าง ข. และ ค. อยู่) บริษัทผู้ให้ประกันภัยของบริษัทผู้รับจ้าง ข. และ ค. สามารถไล่เบี้ย (Subrogation) ฟ้องร้องค่าเสียหายจากผู้รับจ้าง ก. ได้ เป็นต้น

ตัวอย่างของปัญหานี้ คือกรณีการเกิดความเสียหายของโรงแรมแห่งหนึ่งบริเวณสี่แยกราชประสงค์เมื่อหลายปีก่อน ซึ่งมีมูลค่าความเสียหายรวมประมาณ 300 ล้านบาท อุบัติเหตุเกิดก่อนมีการส่งมอบงานเพียงไม่กี่วันเท่านั้น หากผู้รับจ้าง ก. ซึ่งเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายมีการทำประกันภัยครอบคลุมแคว้นงานของตนไว้เพียง 10 ล้านบาท บริษัทประกันภัยของผู้รับจ้าง ก. จะชดใช้ให้ผู้รับจ้าง ก. เพียง 10 ล้านบาท ส่วนที่เหลืออีก 290 ล้านบาทจะถูกไล่เบี้ยโดยบริษัทประกันภัยของผู้รับจ้างรายอื่น เป็นต้น

- 2) การบริหารจัดการภายในหน่วยงานของผู้ว่าจ้างขาดประสิทธิภาพ ปัญหานี้มักเกิดกับหน่วยงานขนาดใหญ่โดยเฉพาะหน่วยงานของภาครัฐซึ่งมีกฎระเบียบข้อบังคับและการประสานงานกับหน่วยงานอื่นที่ซับซ้อนกว่าภาคเอกชน ผู้วิจัยได้ศึกษาโครงสร้างองค์กร (Organization Structure) ของหน่วยงานรัฐซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการก่อสร้างโครงการโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่หน่วยงานหนึ่ง ประกอบกับข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนเกี่ยวข้องและรับผิดชอบการดำเนินงานประกันภัยของหน่วยงานรัฐซึ่งมีหน้าที่จัดสร้างสาธารณูปโภคขนาดใหญ่อื่น ๆ อีก 3 หน่วยงาน รวมทั้งสิ้นจำนวน 4 หน่วยงาน จึงสรุปสาเหตุสำคัญที่นำมาซึ่งปัญหาดังกล่าวได้ดังนี้
 - ปัญหาขาดแคลนบุคลากร หลายหน่วยงานยังขาดแคลนบุคลากรซึ่งเข้ามาดูแลการดำเนินการและบริหารสัญญาประกันภัย โดยปัญหานี้คล้ายคลึงกับฝ่ายผู้รับจ้างที่ได้กล่าวไว้ในปัจจัยเสี่ยง A27 ผู้รับจ้างขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์ ดังนั้นเมื่อผู้ว่าจ้างต้องเป็นฝ่ายจัดทำประกันภัยเองแต่หน่วยงานไม่มีผู้มีความรู้ในสายงานประกันภัยย่อม

เสียเปรียบฝ่ายประกันภัยในการต่อรองให้ได้ความคุ้มครองที่ต้องการ (ผู้เชี่ยวชาญ O11, O12, O13, และ O14, สัมภาษณ์, เมษายน – มิถุนายน, 2553)

- องค์กรมีขนาดใหญ่และมีหน่วยงานภายในที่ซับซ้อนและทำให้เกิดการปฏิเสธความรับผิดชอบในการบริหารสัญญาประกันภัยขึ้น จากข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ O5, O6, O7, และ O8 ทำให้ผู้วิจัยได้พบข้อปัญหานี้ โดยผู้เชี่ยวชาญ O6 และ O7 มีหน้าที่ในการดูแลความเรียบร้อยในการจัดทำประกันภัยของผู้รับจ้าง โดยการตรวจสอบความถูกต้องและพิจารณาเงื่อนไขต่าง ๆ ให้เรียบร้อยจนถึงขั้นตอนการออกกรมธรรม์ประกันภัยเท่านั้น และผู้เชี่ยวชาญ O5 มีหน้าที่ในการจัดทำสัญญาประกันภัยเองในกรณีที่เราพบว่าผู้ว่าจ้างรับผิดชอบในการทำประกันภัย ในขณะที่ผู้เชี่ยวชาญ O8 มีหน้าที่ดูแลสัญญาที่ทำไว้กับผู้รับจ้างในระหว่างการก่อสร้างแต่กลับไม่ครอบคลุมถึงสัญญาประกันภัยก่อสร้าง โดยให้เหตุผลว่าอยู่นอกเหนือขอบเขตงานและควรให้ฝ่ายจัดทำสัญญาประกันภัยรับผิดชอบ จึงทำให้ปัจจุบันยังไม่ชัดเจนว่าหากเกิดปัญหาจากการทำประกันภัยและส่งผลกระทบต่อฝ่ายผู้ว่าจ้าง ฝ่ายใดจะต้องเข้ามาดูแลรับผิดชอบ (ผู้เชี่ยวชาญ O5, O6, O7, และ O8, ดัดแปลงจากการสัมภาษณ์, มีนาคม – กรกฎาคม, 2553) สาเหตุที่พบประการหนึ่งมาจากองค์กรมีขนาดใหญ่เกินไป จึงได้มีการแปรรูปองค์กรบางภาคส่วนอาจมีการทำงานที่ซ้ำซ้อน ในขณะที่บางภาคส่วนต้องเปลี่ยนหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากร ก่อให้เกิดช่องโหว่ในการประสานงานขึ้น
- ในขณะที่บางหน่วยงานมีนโยบายการจัดการบุคลากรภายในองค์กรโดยการนำแนวคิดการหมุนเวียนตำแหน่งของบุคลากรโดยมุ่งหวังว่าจะนำไปสู่การเรียนรู้งาน ทำให้ขาดความต่อเนื่องในการร่างสัญญา สาเหตุเนื่องจากผู้ที่รับผิดชอบการร่างสัญญาที่เข้าใจถึงปัญหาที่เกิดจากนำสัญญานั้นมาใช้จริงถูกโยกย้ายไปตำแหน่งอื่นที่ไม่เกี่ยวข้องกับการร่างสัญญานั้น ๆ ทำให้ไม่ได้นำประสบการณ์จากปัญหาที่เคยพบมาใช้ปรับปรุงการทำสัญญาสำหรับโครงการต่อไป (ซึ่งบางครั้งเป็นโครงการ

ก่อสร้างซึ่งมีความต่อเนื่องหรือมีความสัมพันธ์กัน) เช่นเดียวกับการจัดทำข้อสัญญาว่าด้วยเรื่องการประกันภัยซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาจ้างก่อสร้าง เงื่อนไขการจัดทำประกันภัยจึงไม่ได้รับการปรับปรุงและอาจทำให้ผู้ว่าจ้างต้องเผชิญกับปัญหาเดิมในโครงการต่อ ๆ ไป (ผู้เชี่ยวชาญ O15, O16, และ O17, ดัดแปลงจากการสัมภาษณ์, มิถุนายน – ตุลาคม, 2553)

- ตัวแทนผู้ว่าจ้างซึ่งทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาโครงการไม่มีความสามารถในการประเมินความเสี่ยงจึงไม่สามารถใช้การถ่ายโอนความเสี่ยงโดยอาศัยการทำประกันภัยได้เต็มประสิทธิภาพ ทำให้ละเลยไม่ทำประกันภัยหรือปล่อยให้ผู้รับจ้างตัดสินใจ
- นอกจากนี้การจัดทำประกันภัยของภาครัฐยังมีข้อจำกัดในการเลือกผู้รับประกันภัย อาทิ ไม่สามารถเลือกหรือชี้แนะผู้รับจ้างให้เลือกทำประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยที่ต้องการได้เพราะอาจถูกฟ้องร้องว่าไม่โปร่งใสและเป็นการกีดกันทางการค้า (ในบางครั้งโครงการที่งานต่อเนื่องกัน จึงควรมีการจัดทำประกันภัยให้มีผู้ให้ประกันภัยรายเดียวกันเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาเมื่อมีการเรียกร้อยค่าสินไหมทดแทนจากผู้ให้ประกันภัยหลายราย แต่ผู้ว่าจ้างก็ไม่อาจจะระบุให้ผู้รับจ้างทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัยนั้น ๆ ได้) ต่างกับการจัดทำประกันภัยของภาคเอกชนซึ่งมีปัญหาในส่วนนี้น้อยกว่า (ผู้เชี่ยวชาญ O5, O6, O7, O8, O15, O16, และ O17, สัมภาษณ์, มีนาคม – ตุลาคม, 2553)
- ข้อจำกัดอื่น ๆ ภายในหน่วยงาน ซึ่งโดยมากพบในองค์กรของภาครัฐ ซึ่งมีข้อกำหนดและขั้นตอนที่ยุ่งยากหลายชั้น รวมทั้งขั้นตอนการปรับแก้ข้อสัญญา ข้อสัญญาบางข้ออาจต้องการการแก้ไขหรือปรับปรุงให้มีความเหมาะสม ทั้งต่อสถานการณ์และความเสี่ยงของโครงการที่แตกต่างกัน ตัวอย่างเช่น ปัญหาการก่อการร้ายในประเทศซึ่งในอนาคตอาจต้องปรับแก้ไขเงื่อนไขในการทำประกันภัยให้มีความคุ้มครองครอบคลุมถึงประเด็นดังกล่าวมากขึ้น หรือกระทั่งข้อสัญญาบางข้อที่อาจพิมพ์ผิด หากต้องการแก้ไขข้อสัญญาเหล่านี้ต้องยื่นเรื่องให้มีการอนุมัติ

โดยผู้มีอำนาจหลายฝ่าย (ผู้เชี่ยวชาญ O5, O6, O7, และ O8, สัมภาษณ์, มีนาคม – กรกฎาคม, 2553)

(2) ปัญหาด้านการเงินของผู้ว่าจ้าง (รหัส A32)

ปัจจัยเสี่ยงนี้ก่อให้เกิดปัญหาในการทำประกันภัยเช่นเดียวกับกรณีการเกิดปัญหาด้านการเงินของผู้ว่าจ้าง โดยผู้ว่าจ้างอาจไม่มีเงินทุนไม่เพียงพอจ่ายเบี้ยประกันภัยหรือต่ออายุกรมธรรม์ ทำให้กรมธรรม์หมดอายุและไม่ได้รับความคุ้มครองในช่วงระยะเวลาก่อสร้างที่เหลือ

ในบางครั้งแม้ผู้ว่าจ้างให้ผู้รับจ้างจัดทำประกันภัย ปัญหาด้านการเงินดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อผู้รับจ้างด้วย เช่น ผู้ว่าจ้างประสบปัญหาทางการเงินจนทำให้จ่ายเงินที่ผู้รับจ้างขอเบิกค่าจ้างผู้รับจ้างเองก็ขาดแคลนเงินมาใช้ต่ออายุกรมธรรม์ เป็นปัญหาลูกโซ่ต่อเนื่องกัน เป็นต้น

(3) ทศนคติต่อการทำประกันภัยของผู้ว่าจ้าง (รหัส A33)

ทศนคติและมุมมองในการทำประกันภัยของผู้ว่าจ้างเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่ส่งผลให้เกิดปัญหาตามมาได้ สาเหตุหลักที่นำไปสู่ปัญหาในการทำประกันภัย คือ

- ผู้ว่าจ้างซื้อประกันภัยโดยยึดเอาราคาต่ำสุดเป็นหลัก โดยไม่ใส่ใจต่อเงื่อนไขของกรมธรรม์เนื่องจากคิดว่ากรมธรรม์นั้นมีลักษณะเหมือน ๆ กัน ดังที่กล่าวไว้ในปัจจัยเสี่ยง A22 ทศนคติต่อการทำประกันภัยของผู้รับจ้างในข้างต้น (ผู้เชี่ยวชาญ O5, สัมภาษณ์, กุมภาพันธ์ – มีนาคม, 2552)
- ในสัญญาประกันภัยหรือกรมธรรม์ประกันภัยถือว่าผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยความจริงที่เป็นสาระสำคัญ ดังนั้นหากเกิดความเสียหายและพิสูจน์ได้ว่าผู้เอาประกันภัยปกปิดความจริงที่เป็นสาระสำคัญ (Non - Disclosure of Material Fact) ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 121

ประเด็นปัญหาที่มักเกิดขึ้นบ่อยครั้งคือ ผู้ทำประกันภัยอาจอ้างว่าไม่ได้ทำการปกปิดความจริงที่เป็นสาระสำคัญ แต่ทางผู้รับประกันภัยไม่ได้ถามรายละเอียดดังกล่าวเอง ซึ่งสิ่งสำคัญที่ควรทราบคือ การซื้อสินค้าอื่นนั้นการไม่ให้ข้อมูลของผู้ซื้อไม่ถือเป็นความผิด (แตกต่างจากการโกหก) แต่การซื้อประกันภัยนั้น หากมีการปกปิดหรือแม้แต่เกิดจากการไม่ใส่ใจหรือหลงลืมในการให้

รายละเอียดของโครงการ เช่น ผู้ว่าจ้างอาจทราบมาก่อนว่า โครงการต่อเติมอาคารของตนมีปัญหาด้านการออกแบบซ่อนเร้นอยู่และไม่แจ้งผู้รับประกันภัย ซึ่งต่อมากมีการสืบทราบภายหลัง ถือเป็นความผิดเช่นเดียวกับการโกหกและมีข้อกำหนดหมายรองรับให้ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ เนื่องจากหากผู้รับประกันภัยทราบข้อเท็จจริงดังกล่าวแล้ว อาจเลือกที่จะไม่รับประกันภัยโครงการหรือขอเพิ่มเบี้ยประกันภัยได้ (ผู้เชี่ยวชาญ B1, และ I1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม, 2552)

(4) ปัญหาจากการเปลี่ยนแปลงงาน (รหัส A34)

การเปลี่ยนแปลงงานนั้นหลีกเลี่ยงได้ยากในการก่อสร้าง ทั้งเปลี่ยนแปลงจากสาเหตุสุวิสัยและจากความต้องการของผู้ว่าจ้าง

ความคุ้มครองของการทำประกันภัยจะสิ้นสุดลง นั่นคือกรมธรรม์ถูกยกเลิกโดยผู้ให้ประกันภัย (Terminated by Insurer) หากมีการเปลี่ยนแปลงแบบหรือรายละเอียดต่าง ๆ ที่เป็นสาระสำคัญ (Material Change) โดยไม่มีการแจ้งผู้รับประกันภัยให้รับทราบ ดังเนื้อความที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ส่วนเงื่อนไขทั่วไป (General Conditions) ระบุว่า

“...ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เอาประกันภัยทราบทันทีถึงภัยที่มีการเปลี่ยนแปลงอันมีสาระสำคัญที่รับประกันไว้ตามกรมธรรม์ กรณีเช่นนี้ผลบังคับของกรมธรรม์จึงจะเป็นไปตามที่ตกลง...”

เนื้อความของกรมธรรม์ส่วนที่ระบุภาระหน้าที่ซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงงานในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ ดังแสดงในรูปที่ 6.9

สาเหตุที่ผู้รับประกันภัยระบุเงื่อนไขขึ้นเพราะผู้รับประกันภัยถือว่าการเปลี่ยนแปลงนั้นอาจทำให้ความเสี่ยงเพิ่มขึ้นจากเดิม และมีผลกระทบต่อผลประโยชน์ของผู้รับประกันภัยโดยตรง เช่น ต้องการเพิ่มขึ้นได้ดินจาก 1 ชั้น เป็น 2 ชั้น หรือ ต้องการเพิ่มจำนวนชั้นของอาคารจาก 20 ชั้น เป็น 21 ชั้น กรณีนี้ความเสี่ยงที่ผู้ให้ประกันภัยต้องแบกรับย่อมเพิ่มขึ้น ซึ่งหากผู้เอาประกันภัยแจ้งให้ผู้รับประกันภัยรับทราบก่อน ผู้รับประกันภัยอาจขอเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่ม แต่จากการสัมภาษณ์พบว่าหลายครั้งผู้เอาประกันภัยเปลี่ยนแปลงงานและดำเนินการก่อสร้างโดยไม่แจ้งผู้รับประกันภัย โดยให้เหตุผลว่าเกิดจากการหลงลืม หรือบางรายจงใจปกปิด ซึ่งไม่ว่าเกิดจากเหตุผลใด ก็ถือเป็นการผิดข้อสัญญาอย่างร้ายแรงและส่งผลกระทบต่อกรมธรรม์ถูกยกเลิกโดยผู้ให้ประกันภัย

2.8. Material changes

- a) **Change of control of the insured**
In the event of there being any change in the effective ownership or control of the insured whether financial or otherwise and whether occurring by operation of law, voluntary act on the part of the insured or by merger, purchase or sale of assets or shares or in any other way then cover under this policy shall thenceforth cease in respect of all and any third party claims first made thereafter unless the insurer agrees in writing to the continuation of the policy and then only upon such terms as may be stipulated by the insurer.
- b) **Increase and decrease in risk**
If during the policy period an important fact, notice of which was given in the proposal form or otherwise, should change, resulting in a substantial change in risk, the insured shall notify the insurer immediately in writing of such change whereupon the insurer may elect to terminate this policy or to offer the insured a continuation of cover on such revised terms and conditions as the insurer may require.

รูปที่ 6.9 ตัวอย่างข้อสัญญาของกรมธรรม์ส่วนที่ระบุภาระหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย
เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงงานในส่วนที่เป็นสาระสำคัญ

นอกจากนั้นการพิจารณาว่าการเปลี่ยนแปลงปริมาณงานในลักษณะใดบ้างเป็นที่ยอมรับได้ของผู้รับประกันภัยเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่ตามมา ยังต้องพิจารณาเงื่อนไขการเปลี่ยนแปลงงานประกอบ เงื่อนไขดังกล่าวจะระบุรายละเอียดว่าอนุญาตให้มูลค่าการก่อสร้างเพิ่มขึ้นได้เท่าใด โดยกรมธรรม์ส่วนมากกำหนดไว้ที่ร้อยละ 15 และไม่เกินร้อยละ 25 ประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นคือ แม้การเปลี่ยนแปลงงานอาจไม่ชัดเจนเหมือนตัวอย่างการเพิ่มจำนวนชั้นที่กล่าวในข้างต้น แต่หากการเปลี่ยนแปลงมูลค่างานค่อย ๆ เพิ่มขึ้นจากหลาย ๆ ส่วน เช่น เปลี่ยนวัสดุ จนทำให้มูลค่างานเพิ่มขึ้นเกินเกณฑ์ที่กำหนด เมื่อกรมธรรม์ใกล้หมดอายุ ตามระยะเวลาก่อสร้างที่ระบุในสัญญา ผู้รับจ้างจะประเมินมูลค่างานเพื่อพิจารณาต่ออายุกรมธรรม์ หากพบว่ามูลค่างานเพิ่มขึ้นเกินเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งหมายถึงผู้เอาประกันภัยทำผิดสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยอาจยกเลิกกรมธรรม์รวมทั้งปฏิเสธการต่ออายุกรมธรรม์นั้น ทำให้ผู้รับจ้างต้องดำเนินการก่อสร้างต่อโดยไม่มี ความคุ้มครองจากการทำประกันภัยและแบกรับความเสี่ยงไว้เอง

(5) ผู้ว่าจ้างขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์ (รหัส A35)

เช่นเดียวกับผู้รับจ้าง ผู้ว่าจ้างที่ต้องการจัดทำประกันภัยเองแต่ขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์เป็นอีกปัจจัยที่อาจนำมาสู่ปัญหาต่อการบริหารสัญญาประกันภัยและการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ทั้งประเด็นการได้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยมาไม่ถูกต้อง

โดยเข้าใจว่ากรรมธรรม์ประกันภัยที่ซื้อในตลาดประกันภัยมีเนื้อหาที่เหมือนกันเป็นกรรมธรรม์ “มาตรฐาน” ไม่สามารถแก้ไขเนื้อหาใด ๆ ได้ และประเด็นผู้ว่าจ้างไม่ทราบสิทธิในการเรียกกรังค่าสินไหมทดแทนของตนดีพอ ดังที่กล่าวไว้ในปัจจัยเสี่ยง A27 ผู้รับจ้างขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรรมธรรม์

ตัวอย่างของปัญหาอันเกิดจากความไม่เข้าใจเนื้อหาของกรรมธรรม์ คือ ในโครงการก่อสร้างแห่งหนึ่ง ผู้ว่าจ้างต้องการแก้ปัญหอันเกิดจากการจัดประมูลหรือคัดเลือกบริษัทผู้รับจ้างงานโครงสร้างและงานระบบต่าง ๆ แบบแยกส่วน (Separate Bidding) ซึ่งหากผู้รับจ้างต่างแยกทำกรรมธรรม์ประกันภัยหลายฉบับ เมื่อเกิดความเสียหายจะเกิดการฟ้องร้องไล่เบี้ยขึ้นดังที่กล่าวไว้ในข้างต้น ผู้ว่าจ้างจึงแก้ปัญหโดยให้ผู้รับประกันภัยเพิ่มเงื่อนไขเพิ่มเติมพิเศษไม่ได้เบี้ยผู้รับจ้างหากก่อให้เกิดความเสียหายแก่กัน (Waiver of Subrogation Clause) แต่ผู้ว่าจ้างไม่ได้ตรวจสอบเนื้อหาของเงื่อนไขดังกล่าวให้ดีก่อน ผู้รับประกันภัยไปลอกข้อกำหนดของการประกันภัยประเภทอื่นซึ่งมีชื่อหัวข้อเหมือนกันมาใส่ไว้ในกรรมธรรม์ (ดังแสดงในรูปที่ 6.10) ผลที่ตามมาคือ เงื่อนไขดังกล่าวไม่สามารถนำมาใช้ได้ร่วมกันได้ ผู้รับจ้างยังคงถูกผู้รับประกันภัยไล่เบี้ยฟ้องร้องค่าเสียหายเช่นเดิม

ปัญหาอีกประการหนึ่งที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงนี้คือ ในกรณีผู้ว่าจ้างเป็นฝ่ายจัดทำประกันภัย แม้ผู้ว่าจ้างซึ่งติดต่อจัดทำประกันภัยจะมีความเข้าใจในข้อกำหนดต่าง ๆ ในกรรมธรรม์นั้น ๆ เป็นอย่างดีก็ตาม แต่ต้องคำนึงด้วยว่าผู้รับจ้างเองก็เป็นผู้บริหารสัญญากรรมธรรม์ด้วยเช่นกัน ผู้ว่าจ้างจึงจำเป็นต้องอธิบายให้ผู้รับจ้างทราบถึงข้อจำกัดหรือข้อควรระวัง รวมถึงข้อปฏิบัติบางประการที่มีการตกลงกับทางผู้รับประกันภัยไว้ เช่น ผู้ว่าจ้างตกลงกับผู้รับประกันภัยว่าจะดำเนินการตรวจสอบสภาพใต้ดินก่อนทำการก่อสร้างแต่ไม่ได้แจ้งให้ผู้รับจ้างทราบ หากไม่ได้ตรวจสอบตามที่ได้ตกลงกับผู้รับประกันภัยไว้ย่อมเป็นการผิดสัญญาและอาจถูกปฏิเสธการเรียกกรังค่าสินไหมทดแทนได้ในภายหลัง ดังนั้นปัจจัยเสี่ยงนี้จึงขึ้นกับประสิทธิภาพในการประสานงานระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างอีกด้วย

(6) ผู้ว่าจ้างขาดความสามารถในการต่อรองกับผู้รับประกันภัย (รหัส A36)

ปัจจัยเสี่ยงนี้มักเกิดกับผู้ว่าจ้างที่ขาดประสบการณ์ในการทำประกันภัยเช่นเดียวกับผู้รับจ้างที่ได้กล่าวไว้แล้วข้างต้น หรือมีประสบการณ์ในการทำประกันภัยน้อย ทำให้จัดหากรรมธรรม์เสียค่าใช้จ่ายแพงกว่าที่ควร นอกจากนี้ยังรวมถึงบทบาทในการเจรจาต่อรองกับผู้รับประกันภัย ซึ่งในบางครั้งปัญหาอาจเกิดจากการออกแบบและวางแผนก่อสร้าง โดยผู้รับประกันภัยมองว่ามีความ

เสี่ยงสูงและปฏิเสธไม่รับประกันภัย ดังเช่นในกรณีตัวอย่างโครงการก่อสร้างหมู่บ้านจัดสรรแห่งหนึ่ง ผู้ออกแบบได้เสนอให้ผู้ว่าจ้างใช้เข็มตอกในงานเข็มทั้งโครงการเพื่อลดค่าใช้จ่าย แต่เกิดปัญหาคือไม่สามารถจัดหาบริษัทผู้ให้ประกันภัยมารับโอนความเสี่ยงได้ เนื่องจากบริเวณที่ต้องทำการตอกเสาเข็มอยู่ห่างจากบ้านพักอาศัยข้างเคียงเพียง 3 เมตร ทำให้ผู้ออกแบบต้องเข้ามามีบทบาทในการปรับแก้แบบและกระบวนการก่อสร้าง โดยพื้นที่ห่างจากรั้วของอาคารข้างเคียงให้ใช้เข็มเจาะ (Bored Pile) จนถึงระยะ 10 เมตรจากอาคารข้างเคียงจึงเปลี่ยนมาใช้เข็มตอกตามเดิม ซึ่งทำให้บริษัทผู้ให้ประกันภัยยินยอมรับทำประกันภัยในที่สุด ดังนั้นจะเห็นได้ว่าหากผู้ออกแบบไม่มีความสามารถในการเจรจาเสนอทางเลือกแก่ผู้รับประกันภัย ผลกระทบทำให้เกิดความล่าช้าในการจัดทำกรมธรรม์ จัดทำกรมธรรม์ได้แพงกว่าที่ควร หรือกรณีที่ย่ำแย่ที่สุดคือไม่สามารถทำประกันภัยได้ อันจะทำให้ความเสี่ยงตกอยู่กับผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเพิ่มขึ้น

แบบ อก.1.23

เอกสารแนบท้ายว่าด้วย เงื่อนไขพิเศษการสละสิทธิการรับช่วงสิทธิ
(Subrogation Waiver Clause)

เอกสารแนบท้ายเลขที่ _____	เป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่ _____	วันที่ทำเอกสาร _____
ชื่อผู้เอาประกันภัย _____		
ระยะเวลาที่มีผลบังคับ เริ่มตั้งแต่วันที่ _____ เวลา _____ น.	สิ้นสุดวันที่ _____ เวลา _____ น.	

เป็นที่ตกลงว่า ถ้าข้อความใดในเอกสารแนบท้ายนี้ขัดหรือแย้งกับข้อความที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้ใช้ข้อความตามที่ปรากฏในเอกสารนี้แทน

ในกรณีที่ได้มีการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้แล้วบริษัทยินยอมที่จะสละสิทธิการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายต่อบุคคลต่อไปนี้

- ก) บริษัทที่เป็นผู้ถือหุ้นส่วนใหญ่ของผู้เอาประกันภัย
- ข) บริษัทซึ่งอยู่ในเครือเดียวกันกับผู้เอาประกันภัย

ส่วนเงื่อนไขและข้อความอื่นๆ ในกรมธรรม์ประกันภัยนี้คงใช้บังคับตามเดิม

รูปที่ 6.10 ตัวอย่างข้อสัญญาที่ผู้รับประกันภัยเสนอเพิ่มในกรมธรรม์ซึ่งทำให้เกิดปัญหาต่อการประกันภัย

6.4.4 แหล่งเงินทุน (รหัส A4)

ปัจจุบันการลงทุนในโครงการก่อสร้างมักต้องอาศัยสถาบันทางการเงินเป็นแหล่งเงินทุนเพื่อกู้ยืมเงิน โดยเฉพาะโครงการที่มีขนาดใหญ่ยิ่งแทบเป็นไปได้ที่ผู้ว่าจ้างจะหลีกเลี่ยงการกู้เงินจากแหล่งเงินทุนซึ่งได้แก่ธนาคารทั้งในและต่างประเทศ

บทบาทของแหล่งเงินทุนในการบังคับให้ซื้อประกันภัยกับบริษัทในเครือของตนมักถูกกำหนดเป็นเงื่อนไขเพิ่มเติมในสัญญากู้ยืม เพราะแหล่งเงินทุนถือว่าตนเองเป็นเจ้าของโครงการร่วมย่อมมีอำนาจในการตัดสินใจต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ ซึ่งรวมทั้งกระบวนการจัดทำประกันภัยด้วย ซึ่งผลเสียที่ตามมาคือ

- สิทธิในการเลือกผู้รับประกันภัยจะถูกจำกัดลง แม้ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างอาจได้รับข้อเสนอที่ดีกว่าจากบริษัทผู้รับประกันภัยรายอื่น แต่ไม่สามารถเลือกทำประกันภัยตามต้องการได้ หากโครงการที่ขออนุมัติเงินกู้นั้นมีแหล่งเงินทุนจากกลุ่มธนาคาร (ซึ่งในปัจจุบันมักทำธุรกิจประกันภัยควบคู่ไปด้วย) แต่ธนาคารจะกำหนดให้โครงการทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในเครือข่ายของตน
- การกำหนดเงื่อนไขในกรมธรรม์ ผู้ให้เงินกู้มักเพิ่มเงื่อนไขที่ทำให้ฝ่ายตนได้เปรียบลงไปในการกรมธรรม์ โดยเงื่อนไขที่ผู้ให้เงินกู้มักขอให้มีการเพิ่มในกรมธรรม์จะเป็นเงื่อนไขที่เกี่ยวกับการจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทน โดยกำหนดให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ให้เงินกู้เท่านั้น หรือบางครั้งอาจมีการกำหนดเกณฑ์ในการจ่ายเงินเพิ่มเติม อาทิ ความเสียหายไม่เกิน 5 ล้านบาท ให้ผู้รับประกันภัยจ่ายแก่ผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างเพื่อซ่อมแซมและดำเนินการก่อสร้างต่อ หากความเสียหายมากกว่าจำนวนเงินดังกล่าว ให้ผู้รับประกันภัยจ่ายแก่ผู้ให้เงินกู้ โดยให้ถือเป็นสิทธิในการตัดสินใจของผู้ให้เงินกู้ว่าจะอนุมัติให้ดำเนินการต่อหรือล้มเลิกโครงการ ตัวอย่างเงื่อนไขกำหนดการจ่ายเงินของผู้รับประกันภัยที่ผู้ให้เงินกู้กำหนดเพิ่มลงในกรมธรรม์ อาทิ

“Loss or damage to the contract work insured under this policy, if any, shall be payable to...(ชื่อธนาคาร)... as it interest may appear”

ดังนั้นเมื่อเกิดการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนขึ้นผู้รับจ้างต้องเสียเวลาทำเรื่องเพื่อนำเงินดังกล่าวมาซ่อมแซมความเสียหายที่เกิด หรือรอการตัดสินใจจากแหล่งเงินทุน ทำให้เกิดความล่าช้าในการดำเนินการก่อสร้าง

- ในบางครั้งการก่อสร้างที่ต้องการทำประกันภัยอาจเป็นโครงการที่มีความเกี่ยวข้องหรือต่อเนื่องกับอีกโครงการหนึ่ง จึงควรทำประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยรายเดียวกันเพื่อป้องกันปัญหาความขัดแย้งระหว่างการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนระหว่างผู้รับประกันภัยของทั้ง 2 โครงการ อาทิ ผู้ว่าจ้างได้จ้างผู้รับจ้างอีกรายมาเพื่อรับผิดชอบงานตกแต่งภายในอาคารหลังหนึ่งซึ่งยังคงอยู่ระหว่างการก่อสร้างเช่นกัน แต่ได้มีการประมูลงานแยกส่วนกัน (Separate Bidding) งานก่อสร้างทั้ง 2 ส่วนอยู่ในพื้นที่อาคารเดียวกันย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุซึ่งก่อความเสียหายแก่กันได้ หากผู้รับประกันภัยเข้ามาแทรกแซงกระบวนการจัดทำประกันภัยทำให้ไม่สามารถจัดทำประกันภัยให้มีผู้รับประกันภัยรายเดียวได้ อาจนำไปสู่ปัญหาเมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ผลกระทบย่อมตกกับผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างซึ่งต้องเสียเวลาและต้องแก้ปัญหาจากกรณีพิพาทที่ตามมา (ผู้เชี่ยวชาญ B1, I1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม, 2553)

6.4.5 ผู้ออกแบบ (รหัส A5)

ผู้ออกแบบในที่นี้รวมทั้งผู้รับจ้างและผู้รับจ้างช่วงที่ต้องออกแบบโครงสร้างชั่วคราว หรือผู้รับจ้างในสัญญาก่อสร้างรูปแบบ Design - Build กลุ่มนี้ประกอบด้วย 3 ปัจจัยเสี่ยง คือ

(1) สภาพโครงการที่แตกต่างจากเงื่อนไข (รหัส A51)

ปัจจัยเสี่ยงด้านสภาพโครงการที่แตกต่างจากเงื่อนไข (Differing Site Conditions) ที่พบได้ทั่วไปในงานก่อสร้างโดยส่วนใหญ่มักมีผลมาจากข้อมูลการสำรวจชั้นดินที่ผิดพลาดไม่ตรงกับสภาพความเป็นจริง กล่าวคือ ข้อมูลที่ผู้ว่าจ้างจัดให้นั้นในบางครั้งผลที่ได้หรือการตีความอาจไม่ชัดเจน ทำให้ผู้รับจ้างตีความข้อมูลดังกล่าวผิดพลาดไป หรือแม้แต่ขาดการตรวจสอบสภาพได้ดินก่อนปฏิบัติงาน เหตุการณ์ส่วนใหญ่ที่พบคือ การพบโครงสร้างใต้ดินที่ไม่มีอยู่ในข้อมูลสำรวจ เช่น โครงสร้างเดิมของเสาเข็ม และระบบสาธารณูปโภคต่าง ๆ เมื่อผู้รับจ้างขุดพบสิ่งเหล่านี้ ผู้รับจ้างต้องเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางเหล่านี้ให้พ้นแนวขุดเจาะ อีกปัจจัยเสี่ยงหนึ่งคือการเปลี่ยนแปลงสภาพดินหรือระดับน้ำใต้ดินในขณะขุดเจาะซึ่งแตกต่างจากผลที่ได้จากการสำรวจ การเกิดเหตุการณ์เหล่านี้ส่งผลให้งานหยุดชะงักและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมได้

ปัจจัยเสี่ยงนี้มักนำไปสู่ข้อพิพาทระหว่างผู้ทำประกันภัยและผู้รับประกันภัยอยู่เสมอ เนื่องจากผู้ทำประกันภัยเกิดความสับสนและตีความกรมธรรม์ผิดไป เพราะเข้าใจเอาเองว่าหากเกิดปัญหาจากกระบวนการก่อสร้างใต้ดินซึ่งมองไม่เห็นนั้นเป็นอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากสภาพ

โครงการที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ (Unforeseen Site Conditions) แต่แท้ที่จริงแล้วคำว่าอุบัติเหตุตามความหมายของกรมธรรม์นั้น จะต้องเป็นเหตุการณ์ที่ “ไม่สามารถคาดหมายได้” (Unforeseen) เท่านั้น หากเหตุการณ์ใดสามารถคาดหมายได้ (Foreseen) โดยสามารถหาข้อมูลหรือทดสอบได้จะถือว่ากรมธรรม์ไม่คุ้มครอง เช่น สถานที่ก่อสร้างมีน้ำขุ่นลงตามฤดูกาล แต่ผู้เอาประกันภัยไม่หาทางป้องกันอันสมควรและเกิดน้ำท่วม หรือที่ก่อสร้างน้ำไม่เคยท่วมแต่ทางราชการได้ประกาศตลอดเวลาหรือเป็นระยะว่าน้ำจะท่วม กรณีอย่างนี้บริษัทประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ ผิดกับกรณีฝนตกหนักแบบไม่มีผู้ใดคาดคิดและเกิดน้ำท่วม กรณีเช่นนี้กรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง

อย่างไรก็ดีกรมธรรม์ประกันภัยบางฉบับมีการระบุให้ผู้ทำประกันภัยตรวจสอบสภาพโครงการ โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างที่ต้องมีการทำงานขุดเจาะดิน ซึ่งบางโครงการ เช่น การก่อสร้างรถไฟฟ้า อาจต้องหาข้อมูลการวางท่อประปา สายโทรศัพท์ สายเคเบิล หรือสาธารณูปโภคอื่น ๆ ใต้ดิน ตลอดจนเส้นทางจากหน่วยงานที่มีข้อมูล เช่น สำนักงานเขต เพื่อหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุอันนำไปสู่ความเสียหายต่อสาธารณูปโภคนั้น ๆ หากผู้ทำประกันภัยละเลยหรือไม่ตรวจสอบเงื่อนไขดังกล่าวให้ดีก่อนเริ่มก่อสร้าง ผู้รับประกันภัยอาจใช้เป็นเหตุผลในการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้

(2) ความเข้าใจที่ไม่ตรงกันระหว่างผู้ออกแบบและผู้ว่าจ้าง (รหัส A52)

การติดต่อประสานงานกันในแต่ละฝ่ายเป็นปัญหาที่มีความสำคัญต่อการดำเนินงานโครงการ ไม่เพียงช่วงการดำเนินงานก่อสร้างเท่านั้น ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างยังต้องศึกษาข้อสัญญาก่อสร้างอย่างละเอียดตั้งแต่ช่วงจัดทำสัญญาและจัดหาผู้รับจ้างเพื่อให้เข้าใจบทบาทความรับผิดชอบและขอบเขตงานของตน เช่น กรณีโครงการก่อสร้างที่มีรูปแบบ Design – Bid – Build แม้ผู้รับจ้างมีหน้าที่เพียงควบคุมงานก่อสร้างตามแบบก่อสร้างที่ผู้ออกแบบได้เตรียมไว้ แต่ผู้ว่าจ้างมีสิทธิกำหนดให้ผู้รับจ้างออกแบบในส่วนโครงสร้างชั่วคราว (Temporary Work) ดังนั้นหากเกิดอุบัติเหตุในงานก่อสร้างช่วงนี้โดยมีสาเหตุมาจากการออกแบบของผู้รับจ้าง ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง (Construction All Risk Insurance, CAR) ได้ เนื่องจากความคุ้มครองของการทำประกันภัยก่อสร้างไม่คุ้มครองความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการออกแบบที่ผิดพลาด ดังนั้นจึงเป็นเรื่องจำเป็นที่ผู้ว่าจ้าง ผู้ออกแบบและผู้รับจ้างต้องหาข้อตกลงร่วมกันในการกำหนดขอบเขตความรับผิดชอบให้ได้ตั้งแต่เนิ่น ๆ ก่อนการก่อสร้าง ว่าต้องเพิ่มข้อกำหนดในการทำประกันภัยความรับผิด (Professional Indemnity

Insurance, PI) ในการออกแบบใด ๆ ก็ตามของผู้รับจ้างไว้ในสัญญาก่อสร้างไว้ด้วยหรือไม่ หากข้อกำหนดในสัญญาไม่ชัดเจนผู้รับจ้างต้องแจ้งขอให้ผู้ว่าจ้างชี้แจงในกระบวนการชี้แจงข้อสัญญา ซึ่งผู้ว่าจ้างเปิดโอกาสให้ผู้รับจ้างทุกรายที่สนใจร่วมประกวดราคาซักถามเกี่ยวกับแบบก่อสร้างและข้อสัญญาต่างๆ ก่อนเริ่มดำเนินการก่อสร้าง

(3) การประสานงานระหว่างผู้ออกแบบและผู้รับจ้าง (รหัส A53)

ปัจจัยเสี่ยงนี้เป็นปัจจัยเสี่ยงที่พบได้บ่อยครั้ง โดยมักเกิดจากความรู้อันไม่ถึงการณ์ของผู้ออกแบบซึ่งไม่ตระหนักถึงผลกระทบที่เกิดต่อการทำประกันภัย ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นเมื่อผู้ออกแบบต้องการให้ผู้รับจ้างรับผิดชอบการก่อสร้างสร้างทั้ง ๆ ที่กระบวนการออกแบบยังไม่เสร็จสมบูรณ์ และยังไม่มีการจัดจัดทำประกันภัย ทำให้ผู้รับจ้างงานเสาะเข้ามาดำเนินการก่อสร้างโดยไม่มี ความคุ้มครองจากประกันภัย ต่อมาเมื่อแบบก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์จึงเริ่มทำประกันภัยงานส่วนที่เหลือ และเริ่มก่อสร้างในขั้นตอนต่อ ๆ มา ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอก เช่น เกิด การเลื่อนของหน้าดินบริเวณข้างเคียง และผู้ทำประกันภัยเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจึงมักเกิดข้อพิพาทตามมา บริษัทผู้รับประกันภัยจะอ้างว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดจากงานเสริม (ซึ่งเนื้องานไม่อยู่ภายใต้ความคุ้มครองของการทำประกันภัยที่เพิ่งมาทำภายหลัง) เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ได้ชัดเจนว่าความเสียหายดังกล่าวมีสาเหตุมาจากงานเสริมหรือไม่ ตัวอย่างของปัญหานี้คือ โครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งแยกสัญญางานเสริม (Package 1) กับงานก่อสร้างอื่น ๆ (Package 2 & 3) เป็นคนละสัญญากัน (ผู้เชี่ยวชาญ B1, I1, และ I8, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม, 2553)

(4) ความล่าช้าในการแก้แบบหรือมีการแก้แบบบ่อยครั้ง (รหัส A54)

จากการศึกษาพบว่าการเปลี่ยนแปลงแบบเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่มีกพบระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งปัญหาที่พบคือการใช้ระยะเวลามากในการเจรจาตกลงส่วนที่เปลี่ยนแปลงแบบนั้นรวมทั้งความล่าช้าในการตัดสินใจของผู้ว่าจ้าง ทำให้ใช้ระยะเวลาค่อนข้างมากและอาจส่งผลกระทบต่อระยะเวลาโครงการให้ล่าช้าออกไป ท้ายที่สุดอาจทำให้กรรมกรหมดอายุและต้องดำเนินการต่ออายุกรรมกร ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม โดยจำนวนเงินขึ้นกับการตกลงกันในเงื่อนไขกรรมกร นอกจากนี้การปรับแก้แบบในส่วนที่มีนัยสำคัญต่อการก่อสร้างจำเป็นต้องแจ้งให้ทางบริษัทประกันภัยรับทราบ ดังเนื้อความที่ระบุไว้ในกรรมกร ส่วนเงื่อนไขทั่วไป (General Conditions) ไว้ว่า

“...ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เอาประกันภัยทราบทันทีถึงภัยที่มี การเปลี่ยนแปลงอันมีสาระสำคัญ...”

ดังนั้นหากมีการปรับแก้แบบบ่อยครั้งอาจทำให้หลงลืม หรือแจ้งการเปลี่ยนแปลงแก่ผู้รับ ประกันภัยไม่ครบและเกิดกรณีพิพาทขึ้นได้หากเกิดอุบัติเหตุในส่วนของงานที่มีการปรับแก้แบบนั้น ตัวอย่างหนึ่งของเหตุการณ์เสียดังนี้ คือ โครงการก่อสร้างแห่งหนึ่งในการจัดทำกรมธรรม์ผู้รับจ้างได้ ตกลงกับผู้รับประกันภัยไว้ว่าการก่อสร้างจะใช้เข็มพืด (Sheet Pile) ที่มีความยาวมากกว่า 16 เมตร แต่ผู้ออกแบบมีการปรับแก้แบบหลายครั้ง แต่ท้ายที่สุดแล้วผู้รับจ้างใช้เข็มพืดยาวเพียง 14 เมตร เมื่อผู้รับประกันภัยตรวจพบหลังจากมีการเรียกวงค่าสินไหมทดแทนจึงปฏิเสธการชดใช้ (ผู้เชี่ยวชาญ B1, B2, I5 สัมภาษณ์, มิถุนายน – ธันวาคม, 2553)

6.5 กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้าง

สัญญาจ้างก่อสร้างเป็นส่วนสำคัญที่ผู้ว่าจ้างใช้กำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของ ตนและผู้รับจ้างในการจัดทำประกันภัย กลุ่มปัจจัยนี้ประกอบด้วย 3 ปัจจัยเสี่ยง คือ

(1) ความล่าช้าในการแก้ไขข้อสัญญา (รหัส B11)

ปัญหาที่มักพบในโครงการก่อสร้างคือความขัดแย้งและความไม่ชัดเจนของเอกสารต่าง ๆ ในสัญญา เนื่องจากมีระยะเวลาในการจัดเตรียมจำกัด ทำให้เกิดความเข้าใจหรือการตีความใน สัญญาที่แตกต่างกัน ส่งผลให้การแก้ไขข้อสัญญาต้องมีขึ้นเพื่อขจัดข้อปัญหาหรือการแก้ไขสัญญา เมื่อได้เริ่มงานก่อสร้างแล้ว หลายครั้งที่การเจรจาเพื่อปรับแก้ข้อสัญญานานและมีการหยุด งานเพื่อรอข้อสรุปที่แน่นอน แต่ในส่วนตัวความคุ้มครองของการทำประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัยได้ ระบุเงื่อนไขของการหยุดงานไว้ว่า

“เมื่อมีการหยุดงานที่กินเวลามากกว่า 3 เดือน หากเกิดความเสียหายใด ๆ ภายหลังจาก หยุดงาน 3 เดือนนี้ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกวงค่าสินไหมทดแทนได้”

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญซึ่งรับผิดชอบในการจัดทำประกันภัยได้ให้เหตุผลว่า ช่วงเวลาที่มีการหยุดงานเป็นระยะเวลานานมักก่อให้เกิดความเสี่ยงเพิ่มขึ้น เนื่องจากการเอาใจใส่ใน การดูแลความปลอดภัยของผู้รับจ้างมักลดลง และการโจรกรรมเกิดขึ้นได้ง่ายขึ้นเมื่อไม่มีผู้ ปฏิบัติการทำงานอยู่ในโครงการ (ผู้เชี่ยวชาญ B1, B2, สัมภาษณ์, กันยายน – ธันวาคม, 2553)

(2) ความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกัน (รหัส B12)

ความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกันในที่นี้หมายถึงรวมถึงทั้งเอกสารสัญญาก่อสร้างและเอกสารอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง สำหรับสัญญาก่อสร้างซึ่งผู้ว่าจ้างจัดทำเพื่อกำหนดความรับผิดชอบของตนและผู้รับจ้างต่อโครงการก่อสร้าง ผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องทำการศึกษาข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ผู้ว่าจ้างกำหนดให้ชัดเจนก่อนประมูล หากมีข้อสงสัยใด ๆ ต้องรีบซักถามให้ผู้ว่าจ้างชี้แจง

ตัวอย่างของปัญหาที่เกิดขึ้นจากความเข้าใจในสัญญาที่ไม่ตรงกันของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง คือ ผู้รับจ้างได้ทำประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพในการออกแบบ (PI) เอาไว้แล้ว โดยจะคุ้มครองการก่อสร้างใด ๆ ตลอดปีที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ (มีการทำประกันภัยไว้ตั้งแต่ต้นปี เหมารวมทุกโครงการโดยไม่ระบุชื่อเป็นรายโครงการ) แต่ผู้ว่าจ้างต้องการให้ผู้รับจ้างทำประกันภัยในนามโครงการที่มีการระบุชื่อโครงการโดยเฉพาะแยกออกมาอีกฉบับ จึงเกิดข้อพิพาทขึ้นเมื่อผู้ว่าจ้างทราบทีหลังขณะเริ่มลงมือก่อสร้าง ดังนั้นผู้รับจ้างอาจต้องชี้แจงว่ากรมธรรม์ที่ตนเองมีอยู่นั้นให้ผลความคุ้มครองเหมือนหรือแตกต่างจากที่สัญญากำหนดอย่างไร ก่อนลงนามในข้อตกลง หากผู้ว่าจ้างยอมรับ ก็สามารถปรับแก้ข้อสัญญาดังกล่าวได้เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาหรือข้อพิพาทใด ๆ ในภายหลัง (ผู้เชี่ยวชาญ O15, O16, O17, สัมภาษณ์, มิถุนายน – กรกฎาคม, 2553)

อีกประเด็นปัญหาหนึ่งซึ่งผู้วิจัยพบคือ ข้อสัญญาก่อสร้างมีความซ้ำซ้อนหรือเกิดความผิดพลาดพิมพ์ตกหล่น ดังตัวอย่างต่อไปนี้

“GC.33 Insurance The Contractor shall obtain and maintain in effect the following insurance coverages:

- 4) *Fire, earthquake, flood, and such other perils as the contractor may consider necessary for protection of the work and his construction plant and temporary works, and all equipment and materials intended to form, but not yet forming, part of the work up to the date of Final Acceptance of the work.*
- 5) *Contractor's all risk.”*

จะเห็นได้ว่าข้อกำหนดข้อ 4) และ 5) มีความซ้ำซ้อน เพราะการทำประกันภัยคุ้มครองภัยที่ระบุในข้อ 4) รวมการทำประกันภัยก่อสร้าง (Contractor's All Risk) ไว้อยู่แล้ว ในส่วนนี้ผู้ว่าจ้างยอมรับว่าเป็นความผิดของตน แต่การปรับแก้เงื่อนไขต้องผ่านกระบวนการอนุมัติและตรวจสอบหลายชั้น จึงทำให้ต้องใช้สัญญาข้างต้นไปก่อน เมื่อเป็นเช่นนี้ผู้รับจ้างที่พิจารณาสัญญานี้ก่อน

ประกวดราคาต้องรีบขอให้ผู้ว่าจ้างชี้แจง และผู้ว่าจ้างเองก็ต้องออกเอกสารรับรองตามมาเพื่อปรับแก้ข้อสัญญาเป็นลายลักษณ์อักษร หรือในส่วนเครื่องมือและเครื่องจักรในการก่อสร้าง ในอดีตสามารถทำประกันภัยก่อสร้างให้คุ้มครองรวมกันได้ แต่ปัจจุบันกรมธรรม์ประกันได้แยกความคุ้มครองความเสียหายของเครื่องจักรเป็นอีกกรมธรรม์ ผู้รับจ้างจึงต้องตรวจสอบกับผู้ว่าจ้างให้ชัดเจนว่ายังต้องทำประกันภัยส่วนนี้อยู่หรือไม่

(3) การละเมิดสัญญาจ้างที่ทำไว้ (รหัส B13)

การละเมิดสัญญาที่ทำไว้หากเป็นการละเมิดสัญญาอย่างร้ายแรง (Material Breach of Contract) ไม่ว่าจะเป็นสัญญาก่อสร้างหรือสัญญาประกันภัยยอมส่งผลไปในทิศทางเดียวกัน คือ คู่สัญญาฝ่ายที่ถูกละเมิดมีสิทธิบอกเลิกสัญญาได้ ดังนั้นหากผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตามข้อตกลงของสัญญาก่อสร้างที่ทำไว้ร่วมกัน เมื่อมีการละเมิดสัญญาอาจทำให้โครงการหยุดชะงัก และต้องจัดหาผู้รับจ้างรายใหม่มาดำเนินการต่อ ปัญหาที่ตามมาคือ กรมธรรม์ประกันภัยซึ่งเป็นสัญญารูปแบบหนึ่งซึ่งเป็นสัญญานบุคคล (Personal Contract) ซึ่งมีการระบุชื่อผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเป็นผู้เอาประกันภัยร่วมกันจะถือเป็นโมฆะ (Void)

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ผลกระทบต่อการทำประกันภัยอันเนื่องมาจากการละเมิดสัญญาจ้างอันส่งผลให้มีการเปลี่ยนผู้รับจ้าง ผลของการเจรจาโดยทั่วไปมีได้ 2 รูปแบบ คือ

- สามารถตกลงกับผู้ให้ประกันภัยรายเดิมให้ออกสลักหลัง (Endorsement) เปลี่ยนชื่อผู้เอาประกันภัยเสียใหม่โดยไม่ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม กรณีนี้เกิดกับการเปลี่ยนผู้รับจ้างแล้วผู้รับประกันภัยมองเห็นว่าผู้รับจ้างรายใหม่มีศักยภาพในการทำงานและบริหารความเสี่ยงใกล้เคียงกับผู้รับจ้างรายเดิม ผู้รับประกันภัยอาจร้องขอให้ผู้รับจ้างรายใหม่ส่งแผนการก่อสร้างให้พิจารณา และอาจขอให้คงรูปแบบการจัดการความปลอดภัยเช่นเดิมไว้
- ต้องจัดทำประกันภัยใหม่ กรณีนี้มักเกิดกับโครงการที่มีการหยุดชะงักเพราะกระบวนการจัดหาผู้รับจ้างมาทดแทนใช้เวลานาน ผู้รับประกันภัยจึงต้องทำการประเมินความเสี่ยงที่เกิดจากการหยุดงานหรือ Silent Risk เข้าไปด้วย ในอีกกรณีคือ ผู้ว่าจ้างสามารถหาผู้รับจ้างได้ในระยะเวลาไม่นานแต่ผู้รับจ้างรายใหม่ขาดความน่าเชื่อถือทำให้ผู้รับประกันภัยต้องประเมินความเสี่ยงใหม่อีกครั้ง

เหตุการณ์เสี่ยงที่สำคัญที่เกิดจากการละเมิดสัญญาที่พบได้บ่อยที่สุด 3 เหตุการณ์ คือ มีการเปลี่ยนผู้รับจ้าง เปลี่ยนผู้ว่าจ้าง (กรณีผู้ว่าจ้างเดิมล้มละลายขณะโครงการที่ยังก่อสร้างไม่เสร็จ และถูกธนาคารยึดไปขายให้นักลงทุนรายอื่น) หรือมีการเปลี่ยนแปลงแบบโดยไม่แจ้งผู้รับประกันภัย (ผู้เชี่ยวชาญ I1, I2, B2, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

6.6 กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ของเงื่อนไขในกรมธรรม์

ปัจจัยเสี่ยงด้านความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ของเงื่อนไขในกรมธรรม์หมายถึง ปัจจัยเสี่ยงที่เกิดจากกรมธรรม์ขาดเงื่อนไขหรือข้อกำหนดที่สำคัญบางข้อทำให้ไม่สามารถคุ้มครองความเสี่ยงในการก่อสร้างได้อย่างครอบคลุม หรือเกิดจากบางเงื่อนไขในกรมธรรม์ที่ผู้รับประกันภัยเพิ่มเข้ามาจำกัดความคุ้มครองให้ลดลง ปัจจัยเสี่ยงนี้มักเกิดควบคู่กับปัจจัยเสี่ยงผู้ทำประกันภัย (ทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง) ขาดความเข้าใจหรือประสบการณ์ในการกำหนดเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์จากการสัมภาษณ์พบว่ายังมีผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างจำนวนมากไม่เข้าใจถึงลักษณะของการทำประกันภัยก่อสร้างซึ่งเป็นกรมธรรม์เสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Policy) กรมธรรม์ประเภทนี้มีลักษณะแตกต่างจากกรมธรรม์ที่รับประกันตามภัยที่ระบุ (Named Perils Policy) เช่น กรมธรรม์ประกันอัคคีภัย ซึ่งระบุความรับผิดชอบต่อความเสียหายจากภัยหรือเหตุการณ์ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์เท่านั้น แต่กรมธรรม์เสี่ยงภัยทุกชนิดจะไม่ระบุว่าคุ้มครองความเสียหายใดบ้าง แต่ระบุว่าไม่คุ้มครองความเสียหายจากอะไรบ้างแทน ดังนั้นเมื่อกรมธรรม์มีข้อกำหนดเพิ่มเติม (Special Clauses) หรือบางกรมธรรม์อาจเรียกว่าเงื่อนไขพิเศษ (Special Conditions) ต้องพิจารณาก่อนว่าเป็นข้อกำหนดประเภทใดและส่งผลกระทบอย่างไรบ้าง

เงื่อนไขพิเศษหรือข้อกำหนดเพิ่มเติมในกรมธรรม์สามารถจำแนกได้ 2 ลักษณะ คือ

- เงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติม ดังที่ได้อธิบายแล้วว่ากรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างนั้นเป็นกรมธรรม์เสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks Policy) ชนิดหนึ่ง คือ ไม่ระบุว่าคุ้มครองความเสียหายใดบ้างแต่จะระบุว่าไม่คุ้มครองความเสียหายจากอะไรบ้างแทน ซึ่งโดยทั่วไปรายละเอียดซึ่งแสดงว่าภัยใด หรือการกระทำใดบ้างที่ไม่ได้รับการคุ้มครองจากกรมธรรม์นี้จะถูกระบุไว้ในเงื่อนไขทั่วไป (General Conditions) ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions) และเงื่อนไขความคุ้มครองแต่ละหมวด ดังนั้นการใส่เงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมจึงเหมือนเป็นการใส่เงื่อนไขเข้ามาหักล้างเงื่อนไขหรือข้อกำหนดเดิมที่ไม่ให้ความคุ้มครองนั่นเอง

- เงื่อนไขข้อยกเว้นเพิ่มเติม ในทางกลับกัน เงื่อนไขข้อยกเว้นพิเศษที่เพิ่มเข้ามาเป็นการเพิ่มข้อจำกัดของความคุ้มครองโดยตรง โดยผู้รับประกันภัยเห็นว่าภัยหรือความเสี่ยงบางประเภทเฉพาะโครงการนั้น ๆ ไม่สามารถรับโอนความเสี่ยงได้ จึงนำข้อยกเว้นพิเศษดังกล่าวมาใช้นอกเหนือจากข้อยกเว้นทั่วไปซึ่งมีอยู่แล้วในทุกกรมธรรม์ อาทิ Electronic Data and Internet Endorsement Clause ซึ่งระบุว่า “ผู้รับประกันภัยไม่รับผิดชอบต่อความเสียหายใด ๆ ที่เกิดกับการทำงาน หรือความบกพร่องของอินเทอร์เน็ต หรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดกับชุดคำสั่งของการเขียนโปรแกรม” จะเห็นได้ว่าเงื่อนไขข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions) ไม่กล่าวถึงความคุ้มครองภัยที่เกิดกับข้อมูลคอมพิวเตอร์ หากผู้รับประกันภัยไม่ได้ข้อกำหนดนี้เพิ่มเติมเข้ามาอาจมีปัญหาค่าเสียหายหรือข้อพิพาทในกระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน อาทิ ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องค่าเสียหายเพื่อจัดซื้อโปรแกรมคอมพิวเตอร์ทดแทนส่วนที่เสียหาย

กลุ่มปัจจัยนี้ประกอบด้วย 3 ปัจจัยเสี่ยง คือ

- (1) มีการเพิ่มข้อรับรองในการทำประกันภัย (Warranty) ซึ่งส่งผลกระทบต่อความคุ้มครอง (รหัส C11)

สำหรับเงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมที่เพิ่มเข้ามาในส่วนเงื่อนไขพิเศษ (Special Conditions) หรือข้อกำหนดเพิ่มเติม (Special Clauses) บางข้อกำหนด เมื่ออ่านสัญญาอย่างผ่าน ๆ อาจดูเหมือนว่าผู้ทำประกันภัยได้รับประโยชน์จากความคุ้มครองที่เพิ่มขึ้น แต่ในความเป็นจริงหากมีการเพิ่มเข้ามากลับทำให้ความคุ้มครองของการทำประกันภัยแคบลง ข้อกำหนดที่เพิ่มเข้ามาและทำให้ความคุ้มครองลดลงดังกล่าวมีคำศัพท์เฉพาะในสายงานประกันภัยว่า “ข้อรับรอง (Warranty)”

จากการสัมภาษณ์ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างในหลายหน่วยงานพบว่า ผู้ทำประกันภัยที่ไม่เข้าใจความแตกต่างดังกล่าวมักร้องขอให้ผู้ทำประกันภัยเพิ่มข้อกำหนดในกรมธรรม์ให้มากขึ้น ในทางปฏิบัติคือ พยายามเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใส่ข้อกำหนดให้มีจำนวนข้อ (Clause) มาก ๆ ไว้ก่อน เพราะคิดว่าตนเองจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้น ผลของการเพิ่มข้อรับรองโดยขาดความเข้าใจในเนื้อหาทำให้เกิดปัญหาและข้อพิพาทตามมา แบ่งได้เป็น 2 รูปแบบ คือ

- 1) การเพิ่มข้อรับรอง (Warranty) ซึ่งส่งผลแก่ผู้เอาประกันภัย เช่น

- ข้อกำหนดในการบอกเลิกกรมธรรม์ (Cancellation Clause) โดยผู้รับประกันภัย ทั้ง ๆ ที่ กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างมีลักษณะเฉพาะคือเป็นสัญญาที่ไม่ได้สามารถยกเลิกโดยผู้ให้ประกันภัยได้ (Uncancelable Contracts) อยู่แล้ว ต่างจากกรมธรรม์ประกันภัยประเภทอื่น เช่น ประกันอัคคีภัย ประกันภัยอุบัติเหตุ และประกันภัยสุขภาพ โดยทั่วไปกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างจะไม่มีกรยกเลิกสัญญาเพราะการจัดหาบริษัทประกันภัยมารับประกันภัยต่อทำได้ยาก ในกรณีที่สามารถหาบริษัทมารับประกันภัยต่อได้ เบี้ยประกันภัยจะแพงขึ้นมากเพราะการก่อสร้างที่ได้ดำเนินการไปแล้วนั้นประเมินความเสี่ยงได้ยากกว่าเนื่องจากไม่สามารถประเมินได้ว่าภายในโครงสร้างที่ได้ก่อสร้างไปแล้วนั้นก่อสร้างตรงตามแบบหรือไม่ คล้ายคลึงกับข้อปัญหาที่กล่าวไว้ในปัจจัยเสี่ยง A23 ผู้รับจ้างทำงาน
 - ข้อกำหนดในการใช้ตาข่ายเพื่อความปลอดภัย (Safety Net Warranty) จะเห็นได้ว่าข้อกำหนดดังกล่าวเป็นข้อรับรองเช่นกัน เพราะเป็นเงื่อนไขที่ผู้รับประกันภัยบังคับให้ผู้ทำประกันภัยติดตั้งตาข่ายกันวัสดุตกหล่น (Safety Net) หากผู้ทำประกันภัยไม่ปฏิบัติตาม ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ (ผู้เชี่ยวชาญ B2, สัมภาษณ์, ตุลาคม – ธันวาคม, 2553)
- 2) เนื้อหาของข้อกำหนดที่เพิ่มเข้ามาจะมีผลซ้ำซ้อนกับเงื่อนไขที่มีอยู่แล้ว ซึ่งนอกจากไม่เกิดประโยชน์ต่อผู้ทำประกันภัยกลับทำให้เกิดความสับสนมากขึ้นแทน ผู้วิจัยพบว่า การเพิ่มข้อกำหนดลงไปเป็นส่วนหนึ่งของกลยุทธ์ที่ผู้รับประกันภัยใช้แข่งขันกับบริษัทประกันภัยอื่น ๆ เพื่อจูงใจผู้ทำประกันภัย ตัวอย่างเช่น
- ผู้รับประกันภัยโครงการหนึ่งเสนอเพิ่มข้อกำหนดในกรมธรรม์ให้ 3 ข้อ คือ ข้อกำหนดซึ่งให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายในการบรรเทาอัคคีภัย (Fire Extinguishing Expense Clause) วงเงิน 1,000,000 บาท ข้อกำหนดซึ่งให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายของนักผจญเพลิง (Fire Brigade Clause) วงเงิน 1,000,000 บาท และข้อกำหนดซึ่งให้ความคุ้มครองค่าใช้จ่ายในการบรรเทาภัย ทั้งคนและวัสดุในการดำเนินการ (Mitigation Expense Clause) วงเงิน 1,000,000 บาท โดยผู้รับประกันภัยอ้างว่าทำให้ผู้ทำ

ประกันภัยลดค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ได้มากหากเกิดอัคคีภัย แต่ในความเป็นจริง มาตรา 877 วรรค 3 ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ระบุไว้อยู่แล้วว่าบริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายที่เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สิน (เช่น ค่าใช้จ่ายในการดับเพลิง เป็นต้น) โดยไม่มีการจำกัดวงเงินแต่อย่างใด (กล่าวคือผู้รับประกันภัยชดใช้ไม่เกินทุนประกันภัยที่ทำไว้) ดังนั้นกรมธรรม์ดังกล่าวจึงไม่มีความจำเป็นใด ๆ ต้องขยายความคุ้มครองเหล่านี้ตามที่ผู้รับประกันภัยกล่าวอ้างแต่อย่างใด (ผู้เชี่ยวชาญ B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

- เงื่อนไขการคงไว้ซึ่งจำนวนเงินเอาประกันภัยอัตโนมัติ (Automatic Reinstatement of Sum Insured / Reinstatement of Sum Insured after Loss) โดยปกติไม่มีความจำเป็นต้องใส่เงื่อนไขเพิ่มลงไปเพราะในกรมธรรม์ระบุไว้แล้วว่าการชำระค่าสินไหมทดแทนไม่ทำให้ทุนประกันภัยลดลง แต่ผู้เอาประกันภัยอาจต้องชำระเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นตามกำหนด เงื่อนไขนี้โดยปกตินำมาใช้กับกรมธรรม์อัคคีภัย หรือกรมธรรม์ประกันภัยความเสี่ยงทุกชนิดของทรัพย์สิน (Industrial All Risks, IAR) ซึ่งถ้าไม่มีเงื่อนไขดังกล่าววงเงินเอาประกันภัยจะลดลงเรื่อย ๆ

(2) ขาดเงื่อนไขความคุ้มครองซึ่งต้องต่อรองกับผู้รับประกันภัยให้ขยายความคุ้มครอง (รหัส C12)

ในทางกลับกัน กรมธรรม์ประกันภัยมีส่วนข้อยกเว้น (General Exclusions) แนบอยู่ท้ายกรมธรรม์ เนื้อหาในส่วนนี้จะระบุว่าไม่ความคุ้มครองต่อภัยหรือเหตุการณ์บางเหตุการณ์ ซึ่งผู้ทำประกันภัยสามารถเจรจาต่อรองขอให้ปรับแก้ได้ เช่น กรมธรรม์ระบุว่าไม่คุ้มครองความเสียหายอันเนื่องมาจากภัยจราจลและการหยุดงานของผู้ปฏิบัติงาน หรือความคุ้มครองบางเงื่อนไขมีรายละเอียดไม่ชัดเจน เช่น ความคุ้มครองผลสืบเนื่องจากความเสียหาย ซึ่งหากไม่มีการระบุในส่วนนี้อาจเกิดเป็นข้อพิพาท จึงจำเป็นต้องมีการระบุรายละเอียดเพิ่มเติมในกรมธรรม์

ผู้ทำประกันภัยที่ขาดความเข้าใจในกรมธรรม์ย่อมเสียโอกาสในการเจรจาต่อรองนี้ โดยจากการสัมภาษณ์พบว่า การปรับแก้ข้อกำหนดในกรมธรรม์ อาจไม่ทำให้ผู้ทำประกันภัยต้องเสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มขึ้นเสมอไปอย่างที่หลายฝ่ายเข้าใจ หากผู้ทำประกันภัยมีความเข้าใจและ

อธิบายให้ผู้รับประกันภัยเข้าใจถึงเหตุอันควรรู้ในการปรับแก้ หลายครั้งการปรับแก้เงื่อนไขไม่ได้ส่งผลต่อการเพิ่มภาระการจ่ายโอนความเสี่ยงให้ผู้รับประกันภัย แต่ช่วยให้ผู้รับจ้างสามารถปฏิบัติงานได้สะดวกขึ้น ผู้รับประกันภัยก็จะอนุมัติให้โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใด ๆ เพิ่มเติม จากการศึกษาพบว่าเงื่อนไขที่ควรมีการเพิ่มเติมเพื่อขยายความคุ้มครองให้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น ได้แก่

- เงื่อนไขความคุ้มครองความเสียหายต่อเนื่องจากการออกแบบ (Consequence of Faulty Design Clause) โดยปกติกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างไม่ครอบคลุมความเสียหายอันเกิดจากความบกพร่องในการออกแบบ ซึ่งต้องทำประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพของผู้ออกแบบ (Professional Indemnity Insurance, PI) แยกต่างหาก แต่ปัจจุบันได้มีการเรียกร้องให้ใส่เงื่อนไขความคุ้มครองความเสียหายต่อเนื่องจากการออกแบบนี้เพิ่มลงไปให้ชัดเจน และผู้รับประกันภัยต่างก็ยอมรับ ความคุ้มครองความเสียหายต่อเนื่องจากการออกแบบนี้ยกตัวอย่างให้เห็นภาพยิ่งขึ้น ตัวอย่างเช่น ในโครงการก่อสร้างอาคาร 5 ชั้น หากมีการออกแบบบกพร่องในชั้นที่ 2 จนทำให้อาคารถล่มลงมา ผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าเสียหายให้ทั้งหมดยกเว้นชั้นที่ 2 ที่ออกแบบบกพร่อง เพราะเป็นความเสียหายต่อเนื่องนั่นเอง ซึ่งหากต้องการให้มีการชดเชยความเสียหายในชั้นที่ 2 ต้องทำประกันภัยความรับผิดทางวิชาชีพของผู้ออกแบบที่กล่าวไว้ข้างต้นด้วย หากไม่ใส่เงื่อนไขนี้ไว้ อาจทำให้เกิดความรับผิดกันได้
- เงื่อนไขความคุ้มครองการเปลี่ยนแปลงของมูลค่าก่อสร้าง (Escalation Clause) เงื่อนไขนี้มีบทบาทสำคัญต่อการก่อสร้างเมื่อโครงการมีการเปลี่ยนแปลงมูลค่างานตามสัญญา เพราะการเปลี่ยนแปลงงานนั้นยากที่จะหลีกเลี่ยงในการก่อสร้าง หากไม่มีเงื่อนไขนี้อาจทำให้เกิดข้อพิพาทเมื่อมีการเรียกค่าสินไหมทดแทน ผู้รับประกันภัยอาจปฏิเสธการชดเชยโดยอ้างว่ามูลค่างานไม่ตรงตามที่แจ้งไว้ การใส่เงื่อนไขนี้เพิ่มเป็นการกำหนดขอบเขตทำให้ทั้ง 2 ฝ่ายเห็นภาพได้อย่างชัดเจนยิ่งขึ้นว่าการเพิ่มมูลค่างานเท่าใดยังคงอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ นอกจากนี้ยังเหมาะกับโครงการที่ต้องสั่งซื้อวัสดุหรือเครื่องจักรที่มีราคาแพงจากต่างประเทศ หากโครงการไม่มีความคุ้มครองดังกล่าวแล้วเกิดความเสียหายอันทำให้ผู้ทำประกันภัยต้องจัดวัสดุซื้อวัสดุทดแทน มูลค่าจัดซื้ออาจเพิ่มขึ้นตามอัตราแลกเปลี่ยนหรือราคาวัสดุที่เพิ่มขึ้น ดังนั้นการกำหนดเงื่อนไขผู้ทำประกันภัยต้องประเมินให้ดีว่าควรกำหนดร้อยละเท่าใด (โดยมากมักไม่เกิน 20%) หรือบาง

โครงการอาใจใส่เงื่อนไข Currency Conversion Clause แทน ซึ่งกำหนดว่าการชดใช้ค่าเสียหายจะใช้อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศตามที่จ่ายจริง ณ วันที่จ่ายเงิน เพื่อลดความเสี่ยงของการแลกเปลี่ยนเงินตรา เพราะถ้าใช้อัตราแลกเปลี่ยนวันที่แจ้งความเสียหาย กระบวนการประเมินความเสียหายอาจกินเวลานาน จำนวนเงินที่ผู้รับประกันจ่ายอาจมากกว่าหรือน้อยกว่าที่ต้องจ่ายจริงได้ รวมทั้งต้องระบุเพิ่มเติมว่าการจ่ายเงินนั้น ๆ ต้องจ่ายเป็นเงินสดทุก

- Cross Liability Clause ซึ่งระบุว่าผู้รับประกันภัยจะไม่มีภาระได้เบียดเบียนซึ่งกันและกันจากผู้รับจ้างหรือผู้รับจ้างช่วง
- Extension of Cover for Vibration or Removal of Weakening of Support (VRWS) Clause เงื่อนไขนี้ให้ความคุ้มครองการพังทลายทั้งหมดและ/หรือ การพังทลายบางส่วนและรอยแตกร้าวที่มีผลต่อความมั่นคงของอาคาร โดยมากเป็นผลมาจากการขุดเจาะ เช่น งานเสาเข็ม หรือการก่อสร้างซึ่งก่อให้เกิดแรงสั่นสะเทือน เงื่อนไขนี้ใส่เพิ่มเพื่อหักล้างกับข้อกำหนดในส่วนข้อยกเว้นทั่วไปในกรมธรรม์ว่าด้วยเรื่องความเสียหายจากการสั่นสะเทือน ซึ่งผู้รับประกันภัยทุกรายกำหนดเป็นแนวทางเดียวกันว่าไม่คุ้มครอง
- Principal's Employees & Representatives Cover as Third Party Clause เนื่องจากขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างไม่ให้ความคุ้มครองต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนั้นจึงต้องให้กรมธรรม์คุ้มครองตัวแทนของผู้ว่าจ้างในฐานะบุคคลภายนอกแทน
- Waiver of Subrogation Clause เงื่อนไขความคุ้มครองนี้คล้ายคลึงกับเงื่อนไข Cross Liability Clause ข้างต้น ซึ่งระบุว่าผู้รับประกันภัยจะไม่มีภาระได้เบียดเบียนซึ่งกันและกันระหว่างผู้รับจ้างหรือผู้รับจ้างช่วง แตกต่างตรงที่เงื่อนไขใช้ในกรณีโครงการก่อสร้างมีผู้รับจ้างหลายรายทำประกันภัยแยกกรมธรรม์กัน ดังนั้นจึงอาจเกิดเหตุการณ์ที่ผู้รับจ้างสร้างความเสียหายแก่กัน หลังจากผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนแล้วจะดำเนินการฟ้องร้องค่าเสียหายจากผู้รับจ้างที่เป็นต้นเหตุของความเสียหาย การใส่เงื่อนไขผู้รับประกันภัยทั้ง 2 ราย (หรือมากกว่า) จะตกลงกันว่าไม่ว่าผู้รับจ้างรายใดจะเป็นต้นเหตุของความเสียหายก็จะมีภาระฟ้องร้องได้เบียดเบียน โดยใส่เงื่อนไขพิเศษนี้ในทุกกรมธรรม์ แต่ในทางปฏิบัติพบว่า

ในประเทศไทยมีโครงการก่อสร้างที่ใส่เงื่อนไขนี้บ่อยราย เพราะโครงการที่ผู้รับประกันภัยยอมให้ใส่เงื่อนไขนี้ แต่ละสัญญาที่นำไปทำประกันภัยต้องมีมูลค่างานใกล้เคียงกัน มิฉะนั้นผู้รับประกันภัยที่รับผิดชอบจัดทำประกันภัยให้ผู้รับจ้างที่รับงานมูลค่าน้อยกว่ายอมไม่ยินยอมตกลงเพิ่มเงื่อนไขนี้เพราะมองว่าไม่ยุติธรรมเนื่องจากหากเกิดความเสียหายต้องรับผิดชอบค่าเสียหายมากกว่าขอบเขตงานของตน ทั้งที่ผู้รับประกันภัยนั้นน้อยกว่านั่นเอง

ความสำคัญของการเพิ่มหรือลดข้อกำหนดและเงื่อนไขต่าง ๆ ในกรมธรรม์ยังอยู่ที่เนื้อหารายละเอียดของข้อกำหนดและเงื่อนไขเหล่านั้นด้วย ดังตัวอย่างที่กล่าวไว้ในปัจจัยเสี่ยง A35 ผู้ทำประกันภัยขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์ หากผู้ทำประกันภัยพอใจที่ผู้รับประกันภัยใส่เงื่อนไขตามต้องการแต่ไม่ตรวจสอบรายละเอียดของเงื่อนไขอาจได้เงื่อนไขที่นำไปสู่ปัญหาเพิ่มก็เป็นได้ เพราะการเปลี่ยนแปลงประโยคเพียงประโยคเดียวอาจส่งผลกระทบต่อความคุ้มครองหลายด้านบาทได้ เช่น เงื่อนไข Extension of Cover for Vibration or Removal of Weakening of Support (VRWS) Clause ซึ่งให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอก อันเนื่องมาจากการพังทลายทั้งหมดและ/หรือ การพังทลายบางส่วนและรอยแตกร้าวที่มีผลต่อความมั่นคงของอาคาร กรมธรรม์หนึ่งระบุว่ารับผิดชอบทุกความเสียหาย “ที่เกิดจากงานก่อสร้างตามสัญญา (caused by performance of the contract)” ในขณะที่อีกกรมธรรม์ระบุว่ารับผิดชอบทุกความเสียหาย “ที่เกิดจากงานเข็ม (Caused by piling work)” ซึ่งจะเห็นได้ว่าขอบเขตความคุ้มครองต่างกันมาก (ผู้เชี่ยวชาญ I1, B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม - ธันวาคม, 2553) หรือเงื่อนไขที่ระบุความคุ้มครองตัวแทนผู้ว่าจ้างเสมือนบุคคลภายนอก บางกรมธรรม์ใส่รายละเอียดเฉพาะเจาะจงมากเกินไป โดยระบุว่า

“The Insurance under Section III of this policy is extended to include Employee(s) and/or Representative(s) of the Principal (Supervision Personnel)”

จากข้อความข้างต้น ตัวแทนผู้ว่าจ้างหมายถึงแค่วิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงานเท่านั้น ซึ่งสามารถตัดข้อความในวงเล็บ “Supervision Personnel” ออกได้เพื่อให้คุ้มครองผู้ออกแบบหรือตัวแทนผู้ว่าจ้างอื่น ๆ ได้ (ผู้เชี่ยวชาญ I1, B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม - ธันวาคม, 2553)

อีกตัวอย่างหนึ่งคือ การใส่เงื่อนไขความคุ้มครองช่วงที่โครงการหยุดชะงัก หรือ Cessation of Work Clause ซึ่งในกรมธรรม์ระบุว่า

“กรมธรรม์จะขยายระยะเวลาความคุ้มครองให้เมื่อเกิดภัยพิบัติที่กรมธรรม์คุ้มครอง ในกรณีการหยุดงานนั้นเกิน 3 เดือน (due to perils insured against under the policy)”

โดยปกติการระบุเงื่อนไขความคุ้มครองเพิ่มเติมลักษณะนี้จะขยายความคุ้มครองให้โครงการก็ต่อเมื่อเกิดภัยพิบัติขึ้น เช่น น้ำท่วม หรือภัยธรรมชาติอื่น ๆ จนทำให้ดำเนินการก่อสร้างต่อไปไม่ได้ อย่างไรก็ตามผู้เอาประกันภัยสามารถปรับแก้เงื่อนไขดังกล่าวเพื่อให้ได้รับความคุ้มครองเพิ่มขึ้นได้โดยปรับแก้เงื่อนไขการหยุดงานให้กว้างขึ้นเป็น

“กรมธรรม์จะขยายระยะเวลาความคุ้มครองให้จากสาเหตุใด ๆ ในกรณีการหยุดงานนั้นเกิน 3 เดือน (occasioned by any other cause)”

การเปลี่ยนแปลงเนื้อหาในข้างต้นจะทำให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความคุ้มครองจากการหยุดงานจากสาเหตุอื่น ๆ ด้วย อาทิ การหยุดงานจากการก่อจลาจล หรือจากความล่าช้าในการแก้ไขแบบ เป็นต้น (ผู้เชี่ยวชาญ I1, B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

(3) ข้อกำหนดในสัญญาบอกต่อการปฏิบัติตาม (รหัส C13)

แม้ผู้รับจ้างเข้าใจเนื้อหาและเงื่อนไขของกรมธรรม์เป็นอย่างดี แต่ในบางครั้งผู้รับจ้างยังคงต้องเผชิญกับปัจจัยเสี่ยงข้อกำหนดในสัญญาบอกต่อการปฏิบัติตาม เพราะกรมธรรม์ที่ผู้รับจ้างต้องบริหารจัดการอาจถูกจัดทำมาโดยผู้ว่าจ้างก็เป็นได้ เป็นอีกปัจจัยที่ผู้รับจ้างมักประสบ ซึ่งมีผลต่อการควบคุมงานและการส่งงานคนงานโดยตรง

จากการสัมภาษณ์รวบรวมปัญหาข้อพิพาทที่เกิดจากข้อกำหนดในสัญญาบอกต่อการปฏิบัติตาม ผู้วิจัยได้พบประเด็นปัญหาที่น่าสนใจ เช่น การขนย้ายวัสดุจากยานพาหนะ กรมธรรม์ได้มีการระบุความคุ้มครองต่อวัสดุไว้ในส่วนข้อยกเว้นของงานหมวดที่ I: งานวิศวกรรมโยธา และอาคาร (Building and Civil Engineering Works) ดังนี้

“...ความรับผิดชอบของบริษัทจะเริ่มไม่ว่าวันที่ ๆ ระบุไว้ในหน้าตารางจะกำหนดไว้เป็นอย่างอื่นหลังจากทรัพย์สินที่ระบุไว้ในหน้าตารางถูกขนถ่ายลง (After Unloading) ณ ที่ก่อสร้างแล้ว...”

นิยามของคำว่า Unloading ในกรมธรรม์หมายถึง วัสดุต้องถูกขนถ่ายจากพาหนะลงสู่พื้นก่อนทุกครั้ง ทำให้กระบวนการขนถ่ายไม่สามารถใช้ปั้นจั่น (Tower Crane) ยกวัสดุจากพาหนะไปติดตั้งทันทีได้ และหากผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตามและเกิดความเสียหายต่อวัสดุอันเนื่องมาจากการขนถ่าย ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกวงค่าสินไหมทดแทนได้ (ผู้เชี่ยวชาญ B1, สัมภาษณ์, มิถุนายน – สิงหาคม, 2552)

จากการสัมภาษณ์ผู้รับจ้างที่รับผิดชอบดูแลประกันภัยงานก่อสร้างในหลายโครงการ (ผู้เชี่ยวชาญ C1, C5, C6, C10 และ C11, สัมภาษณ์, มิถุนายน – สิงหาคม, 2552) หลังจากผู้วิจัย

ได้อธิบายข้อกำหนดของกรมธรรม์และชี้ให้เห็นถึงข้อจำกัดดังกล่าว ผู้รับจ้างมีความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่าเป็นเรื่องยากในการปฏิบัติตามและทำให้เสียเวลาในการขนย้ายเพิ่มขึ้นโดยใช่เหตุ ซึ่งเมื่อวิเคราะห์ประเด็นการทำงานของผู้รับจ้างซึ่งต้องคำนึงถึงผลผลิตภาพในการทำงานเป็นสิ่งสำคัญ ทำให้ผู้รับจ้างบางรายเลือกที่จะละเลยหรือไม่ปฏิบัติตามข้อกำหนดของกรมธรรม์และต้องรับความเสี่ยงหากวัสดุเกิดความเสียหายแทน

ตัวอย่างถัดมาคือ ผู้รับประกันภัยระบุเงื่อนไขความคุ้มครองว่าจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายอันเกิดจากอุทกภัยให้ก็ต่อเมื่อผู้ทำประกันภัยได้จัดหาข้อมูลการเกิดอุทกภัยภายในรอบ 20 ปีไว้แล้ว และได้เตรียมการรับมืออย่างเหมาะสมภายใต้ข้อมูลดังกล่าว หรืออีกตัวอย่างที่เห็นได้ชัดเจน คือ ผู้รับประกันภัยระบุเงื่อนไขความคุ้มครองว่าจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากความเสียหายอันเกิดจากอัคคีภัยจากการเชื่อมวัสดุก็ต่อเมื่อผู้รับจ้างได้จัดเตรียมผู้ปฏิบัติงานอีกคนคอยถือเครื่องดับเพลิงเตรียมพร้อมอยู่ด้วยขณะมีการเชื่อมวัสดุ จากตัวอย่างดังกล่าวจะเห็นได้ว่าเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ระบุไว้นั้นยากต่อการปฏิบัติงานจริง และแม้ทำได้ก็อาจส่งผลให้การทำงานเป็นไปด้วยความยากลำบากหรือทำให้ผลผลิตภาพของการทำงานลดลง แต่หากผู้รับจ้างไม่ปฏิบัติตาม ผู้รับประกันภัยจะถือเป็นข้ออ้างในการปฏิเสธการชดใช้ได้เมื่อเกิดความเสียหายขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 6.11

เอกสารแนบคิด และถือเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัยเลขที่ [REDACTED]

หน้า 4

8. Storage of Construction Material Clause

การประกันภัยนี้ ไม่คุ้มครองความสูญเสียวินิจฉัยหรือความเสียหายใดๆที่เกิดขึ้นกับวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง หากวัสดุนั้นถูกจัดเก็บในอาคารที่ไม่สามารถป้องกันน้ำรั่วซึมได้ และอาคารนี้จะต้องก่อสร้างสูงกว่าระดับพื้นดินที่ก่อสร้าง ไม่น้อยกว่าครึ่งเมตร

รูปที่ 6.11 ตัวอย่างข้อสัญญาของกรมธรรม์ส่วนที่ระบุเงื่อนไขการจัดเก็บวัสดุซึ่งทำให้ยากต่อการทำงาน

จากการวิเคราะห์ปัญหาดังกล่าวพบว่าสาเหตุของปัญหาที่ได้กล่าวมานั้นมีที่มาจาก 2 สาเหตุ คือ

- ผู้รับประกันภัยต้องการใช้เงื่อนไขของกรมธรรม์ให้เกิดความได้เปรียบในการเรียกร้องค่าเสียหาย

- ในขณะที่บางเงื่อนไขผู้รับประกันภัยคัดลอกเงื่อนไขในกรมธรรม์ต่างประเทศมาใช้ โดยไม่มีการปรับแก้ให้เหมาะสม ข้อกำหนดบางประการไม่เหมาะสมกับการก่อสร้างในประเทศไทย เช่น เงื่อนไขการกองเก็บวัสดุมีรายละเอียดในกรมธรรม์ระบุไว้ดังนี้

“Storage of Construction Material Clause: การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง ความสูญเสียหรือความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้นกับวัสดุที่ใช้ในการก่อสร้าง หากวัสดุนั้นถูกจัดเก็บในอาคารที่ไม่สามารถป้องกันน้ำรั่วซึมได้และอาคารนี้ต้อง ก่อสร้างสูงกว่าระดับพื้นดินที่ก่อสร้างไม่น้อยกว่าครึ่งเมตร” หรือบางกรมธรรม์ระบุไว้ว่า

“อาคารที่กองเก็บวัสดุต้องสร้างจากวัสดุกันไฟ (Separate the Units by Fire-proof Wall or by Distance of at least 50 metres)”

เมื่อพิจารณาการก่อสร้างในประเทศไทยจะเห็นได้ว่ามาตรฐานการจัดเก็บ วัสดุก่อสร้างยังไม่สามารถเทียบเคียงกับมาตรฐานของต่างประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ได้ การกองเก็บวัสดุในประเทศไทยในหลายโครงการยังคงใช้เพียงเพิงไม้และใช้ สังกะสีทำเป็นผนังไม่สามารถป้องกันการรั่วซึมใด ๆ ได้ ในขณะที่ประเทศที่มีการ ยอมรับเงื่อนไขดังกล่าว ผู้ทำประกันภัยตกลงยินยอมจัดหาอาคารจัดเก็บวัสดุ ตามที่ผู้รับประกันภัยต้องการเนื่องจากมีผลทำให้เบี้ยประกันภัยลดลงมาก และ คุ่มค่ากับค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นที่ยอมรับของผู้ทำประกันภัย

(4) ความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกัน (รหัส C14)

เช่นเดียวกับการเข้าทำสัญญาก่อสร้าง การจัดทำสัญญาประกันภัยนั้นผู้ทำประกันภัยทั้งผู้ ว่าจ้างและผู้รับจ้างต้องทำการตรวจสอบเงื่อนไขทั้งหมดโดยละเอียด โดยหากพบข้อสงสัยต้องรีบ ขอคำชี้แจงกับผู้รับประกันภัยก่อนจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาที่ตามมา

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์สาเหตุของปัญหาซึ่งมักทำให้เกิดความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกัน ระหว่างผู้ทำประกันภัยและผู้รับประกันภัย พบว่าในขั้นตอนการจัดทำกรมธรรม์ หลังจากผู้ทำ ประกันภัยให้ข้อมูลของโครงการแก่ผู้รับประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยจะประเมินความเสี่ยงและ ส่งใบเสนอราคาแก่ผู้ทำประกันภัย ซึ่งมีเฉพาะชื่อเงื่อนไข ไม่มีรายละเอียดว่าเงื่อนไขดังกล่าวส่งผล อย่างไรต่อการทำประกันภัยหรือการก่อสร้างบ้าง ถือเป็นข้อบกพร่องที่ผู้วิจัยเห็นว่าอาจส่งผล

กระทบในการกระบวนการจัดทำกรรมธรรม์เป็นอย่างยิ่ง เมื่อผู้ทำประกันภัยอ่านโดยไม่ละเอียด และไม่สนใจสอบถามรายละเอียดกับทางผู้รับประกันภัยให้ชัดเจน กว่าที่จะทราบรายละเอียดข้อเท็จจริง ก็ได้จ่ายเงินทำประกันภัยไปเรียบร้อยแล้ว ผู้เชี่ยวชาญฝ่ายผู้รับประกันภัยให้เหตุผลว่าไม่สามารถจัดทำใบเสนอราคาให้มีรายละเอียดมากกว่าปัจจุบันได้ เพราะผู้รับประกันภัยเองก็ยังไม่แน่ใจว่าจะได้งาน หากต้องจัดทำใบเสนอราคาที่มีรายละเอียดจำนวนมากจะทำให้เสี่ยงต่อการเสียเวลาและค่าใช้จ่ายโดยไม่ได้รับอะไรตอบแทน (ผู้เชี่ยวชาญ B1, I1, I2, สัมภาษณ์, กันยายน – ธันวาคม, 2553) ประกอบกับหากผู้ทำประกันภัยการขาดประสบการณ์ในการจัดทำกรรมธรรม์ ดังที่กล่าวไว้ในปัจจัยเสี่ยง A27 และ A35 การขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรรมธรรม์ของผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้าง ตามลำดับ ปัญหาความเข้าใจในข้อสัญญาที่ไม่ตรงกันจึงหลีกเลี่ยงได้ยากและเกิดขึ้นอยู่บ่อยครั้ง

ตัวอย่างโครงการก่อสร้างแห่งหนึ่ง ผู้ให้ประกันภัย 2 รายส่งใบเสนอราคาให้ผู้ทำประกันภัยตัดสินใจเลือก มีข้อความระบุไว้ว่า “งานก่อสร้างบ้านพักอาศัยจำนวน 4 ชั้น” และ “งานก่อสร้างบ้านพักอาศัยจำนวน 4 ชั้น รวมงานเสาเข็ม” เช่นนี้ผู้ทำประกันภัยจะต้องตรวจสอบกับผู้ให้ประกันภัยรายแรกให้ดีกว่า ได้คิดความเสี่ยงของงานเสาเข็มรวมไปแล้วหรือไม่และรายละเอียดที่เขียนในกรรมธรรม์ตรงตามที่ได้ตกลงไว้หรือไม่ หากผู้ทำประกันภัยละเลยหรือหวังว่าการเขียนรายละเอียดกว้าง ๆ จะทำให้ได้รับความคุ้มครองมากกว่า อาจทำให้เกิดข้อพิพาทเมื่อผู้ให้ประกันภัยปฏิเสธการชดเชย ซึ่งต้องตรวจสอบหลักฐานอื่น ๆ เพื่อหาข้อสรุปอันจะทำให้เสียเวลาและได้รับจ่ายเงินล่าช้า เป็นต้น (ผู้เชี่ยวชาญ B2, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

อย่างไรก็ตามเป็นเรื่องยากลำบากในการร่างข้อสัญญาสัญญาใด ๆ ก็ตามเป็นลายลักษณ์อักษรให้สามารถสื่อความหมายให้ผู้อ่านทุกคนเข้าใจตรงกันทั้งหมด ในบางครั้งข้อกำหนดในสัญญาอาจมีความกำกวม (Ambiguous) ทำให้แต่ละฝ่ายตีความไม่ตรงกันในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนและอาจนำไปสู่กรณีพิพาทได้ ตัวอย่างโครงการก่อสร้างแห่งหนึ่งซึ่งผู้รับจ้างและผู้รับประกันภัยรับทราบร่วมกันว่า การขุดเจาะหน้าดินนั้นอยู่ใกล้กับการวางท่อสายเคเบิลใต้ดิน ผู้รับจ้างจึงได้ดำเนินการขอแผนที่แสดงที่ตั้งของเส้นทางท่อวางท่อใต้ดินดังกล่าวจากทางสำนักงานเขตหรือหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และได้ทำการทดสอบการขุดเจาะพื้นดินตามที่มีการระบุไว้ในกรรมธรรม์ว่าจะไม่รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากการขุดเจาะหากไม่มีการทดสอบพื้นที่ดังกล่าวก่อน แต่ระหว่างการทดสอบนั้นเองคนงานได้ขุดเจาะไปโดนแนวท่อทำให้เกิดความเสียหาย กรณีนี้เกิดข้อพิพาทในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนใช้เวลานานหลายเดือน เพราะฝ่ายผู้รับ

ประกันภัยอ้างว่าในกรณีธรรมดังกล่าวไม่ได้ระบุไว้ว่าหากเกิดความเสียหายระหว่างการทดสอบ ผู้ใดจะเป็นฝ่ายรับผิดชอบ (ผู้เชี่ยวชาญ B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

6.7 กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อบังคับของภาครัฐ

กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อบังคับของภาครัฐเป็นปัจจัยเสี่ยงเกิดขึ้นเฉพาะการ จัดทำประกันภัยของหน่วยงานรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจเท่านั้น ถือเป็นอีกปัจจัยเสี่ยงหนึ่งที่ไม่สามารถ คาดการณ์ได้ กลุ่มปัจจัยเสี่ยงนี้ประกอบด้วย 2 ปัจจัยเสี่ยง คือ

(1) การเปลี่ยนแปลงกฎหมาย นโยบาย และข้อบังคับต่าง ๆ (รหัส D11)

เมื่อมีการปรับแก้ข้อสัญญาหรือกระบวนการต่าง ๆ รวมทั้งข้อสัญญาซึ่งเกี่ยวข้องกับ การ จัดหาประกันภัยก่อสร้าง นอกจากต้องผ่านกระบวนการพิจารณาหลายขั้นตอน รวมทั้งต้องได้รับความ เห็นชอบจากผู้มีอำนาจตัดสินใจในหน่วยงานแล้ว ยังต้องพิจารณาข้อกฎหมายและ ข้อกำหนดต่าง ๆ เช่น ระเบียบระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ หรือระเบียบ รัฐวิสาหกิจ จากนั้นต้องส่งให้สำนักงานอัยการสูงสุดให้ความเห็นชอบก่อน จึงอนุมัติให้แก้ไขข้อ สัญญาได้ กระบวนการดังกล่าวย่อมต้องใช้เวลาดำเนินการที่ยาวนานจนบางครั้งไม่สามารถแก้ไข เสร็จทันเวลาทำให้เกิดช่องโหว่และอาจนำไปสู่ปัญหาของการทำประกันภัยท้ายที่สุด

ในอดีตผู้ว่าจ้างที่เป็นหน่วยงานรัฐสามารถเลือกบริษัทผู้รับประกันภัยได้อย่างอิสระตาม ที่ เห็นสมควร แต่ในปัจจุบันการปรับแก้นโยบายของภาครัฐบางประการส่งผลทำให้มีข้อจำกัดในการ เลือกผู้รับประกันภัย อาทิ ไม่สามารถเลือกหรือชี้แนะผู้รับจ้างให้เลือกทำประกันภัยกับบริษัทผู้ รับ ประกันภัยที่ต้องการได้เพราะอาจถูกฟ้องร้องว่าไม่โปร่งใสและเป็นกรกีดกันทางการค้า ทั้งที่ใน บางครั้งโครงการที่มีความต่อเนื่องกัน ควรมีการจัดทำประกันภัยโดยมีผู้ให้ประกันภัยเพียงราย เดียว เพื่อหลีกเลี่ยงปัญหาเมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้ให้ประกันภัยหลายราย แต่ ปัจจุบันผู้ว่าจ้างไม่อาจจะระบุให้ผู้รับจ้างทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัย นั้น ๆ ได้อีกต่อไป (ผู้เชี่ยวชาญ O5, O6, O7, O8, O15, O16, และ O17, สัมภาษณ์, มีนาคม – ตุลาคม, 2553) การ จัดหาประกันภัยจึงต้องอิงระเบียบระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุซึ่งระบุว่า การ จัดหา คือ การจัดซื้อ จัดจ้าง มี 6 วิธี คือ

- 1) วิธีตกลงราคา คือ การซื้อ หรือการจ้างครั้งหนึ่ง ซึ่งมีราคาไม่เกิน 100,000 บาท
- 2) วิธีสอบราคา คือ การซื้อ หรือการจ้างครั้งหนึ่ง ซึ่งมีราคาเกิน 100,000 บาท แต่ไม่เกิน 2,000,000 บาท

- 3) วิธีประกวดราคา คือ การซื้อ หรือการจ้างครั้งหนึ่ง ซึ่งมีราคาเกิน 2,000,000 บาท
- 4) วิธีพิเศษ คือ การซื้อ หรือการจ้าง ซึ่งมีราคาเกิน 100,000 บาท ตามระเบียบข้อ 23 (1) ถึง (8) และข้อ 24 (1) ถึง (6) ซึ่งส่วนมากจะซื้อหรือจ้างเป็นงานเร่งด่วน หากล่าช้า อาจจะเสียหายแก่ทางราชการ หรือเป็นการซื้อหรือจ้างที่กระทำโดยวิธีอื่น แล้วไม่ได้ผลดี
- 5) วิธีกรณีพิเศษ คือ การซื้อ หรือการจ้าง จากส่วนราชการ หน่วยงานตามกฎหมาย ด้วยระเบียบการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นหน่วยงานอื่นซึ่งมีกฎหมาย บัญญัติให้มีฐานะเป็นราชการ บริหารส่วนท้องถิ่น หรือรัฐวิสาหกิจ
- 6) วิธีประกวดราคา ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ คือ การซื้อ หรือการจ้าง ซึ่งมีราคาเกิน 2,000,000 บาท ตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ ด้วยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2549 โดยเริ่มใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2549 เป็นต้นไป

แม้ผู้ว่าจ้างภาครัฐสามารถใช้วิธีกรณีพิเศษจัดหาประกันภัยได้ แต่อาจถูกเพ่งเล็งถึงความโปร่งใสและเกิดปัญหาตามมา จึงต้องประเมินวงเงินในการทำประกันภัยว่าเข้าหลักเกณฑ์ในข้อใด และเข้าสู่กระบวนการจัดหาในข้างต้นแทน ดังนั้นการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อโครงการอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้โดยเฉพาะด้านการเงินและด้านระยะเวลา เช่น ทำให้ต้องมีการแก้ไขวิธีการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง เป็นต้น

(2) กระบวนการทางด้านกฎหมายใช้เวลานาน (รหัส D12)

สำหรับกรณีพิพาทซึ่งมีสาเหตุมาจากการที่เนื้อหาของกรรมไม่ได้อยู่อย่างชัดเจน หรือมีฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือทั้ง 2 ฝ่ายไม่สามารถหาข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกันได้ บางครั้งส่งผลกระทบต่อผู้รับจ้างไม่ได้รับค่าชุดใช้หรือได้รับเงินมาใช้ซ่อมแซมความเสียหายซ้ำจนทำให้การก่อสร้างล่าช้าตามไปด้วย ทำให้เสียเวลาและค่าใช้จ่าย ดังนั้นในขั้นต้นผู้ทำประกันภัยสามารถระบุให้เพิ่มข้อกำหนดในกรรมให้มี การแต่งตั้งอนุญาโตตุลาการ (Arbitration Clause) เพื่อยุติข้อพิพาทได้ โดยระบุให้มีการแต่งตั้งผู้วินิจฉัยข้อพิพาท ขึ้นมา 3 คน เรียกว่าอนุญาโตตุลาการ (Arbitrator) ทำหน้าที่เป็นคนกลางในการตัดสินกรณีพิพาทนั้น โดยทั่วไปอนุญาโตตุลาการทั้ง 3 คนจะได้รับการแต่งตั้งจากบริษัทผู้รับประกันภัย 1 คน จากผู้เอาประกันภัย 1 คนและได้รับการแต่งตั้งจากคนกลางอีก 1 คน

หากฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไม่ยอมรับการตัดสินของอนุญาโตตุลาการ (ซึ่งพระราชบัญญัติอนุญาโตตุลาการ พ.ศ.2545 กำหนดให้ต้องยอมรับนอกจากอนุญาโตตุลาการมีพฤติการณ์ข้อยก) กระบวนการทางกฎหมายจะถูกนำมาใช้ในในขั้นต่อไป ซึ่งอาจเกิดปัญหาขึ้นได้เนื่องจากบางกรณีจะมีเงื่อนไขในการพิจารณาตัดสินคดีความเพิ่มเข้ามา อาทิ Place of Jurisdiction Clause ระบุสถานที่หรือศาลที่มีอำนาจตัดสินคดีความ ในกรณีกรมปกติจะกำหนดให้ใช้ศาลในประเทศไทยและใช้กฎหมายไทยตัดสิน แต่ในบางครั้งผู้ทำประกันภัยไม่ได้พิจารณาเนื้อหากรมธรรม์ให้รอบคอบ หรือเป็นความต้องการของผู้ว่าจ้างซึ่งเป็นบริษัทต่างชาติ กำหนดให้ใช้ศาลต่างประเทศเป็นผู้ตัดสินคดีความ ตัวอย่างเช่น

“Place of Jurisdiction: The place of jurisdiction is Erlangen/Germany. All disputes between Insured and Insurer shall be settled in accordance with provisions of this policy and all other agreements regarding its performance otherwise in accordance with the law in force in Germany without reference to other law.”

กรณีเช่นนี้ผู้ทำประกันภัยต้องประสบปัญหาอย่างมากเพราะกฎหมายที่ใช้เป็นกฎหมายของประเทศเยอรมัน ทำให้เสียเปรียบผู้รับประกันภัยซึ่งมีบริษัทรับประกันภัยต่อ ณ ต่างประเทศ สนับสนุน นอกจากนี้ยังเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เพิ่มอีกด้วย

6.8 ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงในการก่อสร้างและความเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง

จากผลการวิเคราะห์ในหัวข้อ 6.2 เราสามารถระบุได้ว่ามี 18 ปัจจัยเสี่ยง จากปัจจัยเสี่ยงในการก่อสร้างทั้งหมด 54 ปัจจัย ที่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยรูปแบบต่าง ๆ (เฉพาะที่สามารถจัดหาภายในประเทศไทย) ได้ ผลที่ได้รับจากขั้นตอนนี้คือ ทำให้ทราบว่าปัจจัยเสี่ยงใดบ้างในปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างทั้งหมดที่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัย อย่างไรก็ตามปัจจัยเสี่ยงทั้ง 54 ปัจจัยนั้นเป็นปัจจัยเสี่ยงระดับโครงการ (Project Level) คือ เป็นปัจจัยเสี่ยงที่มีความสำคัญต่อ ระยะเวลา ค่าใช้จ่ายและคุณภาพของโครงการ ผู้วิจัยได้มีแนวคิดว่าในกลุ่มปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนได้นั้น บางปัจจัยอาจเกิดข้อปัญหาที่ส่งผลให้การถ่ายโอนความเสี่ยงนั้นไม่สมบูรณ์ จึงเกิดเป็นแนวคิดในการศึกษาปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลให้การถ่ายโอนความเสี่ยงนั้นไม่สมบูรณ์ดังกล่าว ซึ่งเป็นการศึกษาความเสี่ยงในระดับปฏิบัติการ (Operation Level) ผลกระทบของการศึกษานี้จะแตกต่างจากการศึกษาความเสี่ยงในงานก่อสร้างคือ ส่งผลกระทบทางด้านลบต่อผลบังคับใช้ของการประกันภัย อันนำไปสู่การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย

จากความล้มเหลวเมื่อเกิดการเรียกรื้อค่าสินไหมทดแทน หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งหรือข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญาทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง และผู้รับประกันภัย โดยผู้วิจัยจะทำการศึกษาเฉพาะปัจจัยเสี่ยงในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้างหรือ CAR เนื่องจากปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยประเภทอื่น ๆ พบได้ค่อนข้างน้อย

ความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงในการก่อสร้างและความเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้างสามารถอธิบายให้เข้าใจได้ดังแสดงในรูปที่ 6.12 จะเห็นได้ว่าปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้างมีที่มาจาก 2 แหล่งด้วยกัน คือ

- (1) ความเสี่ยงที่ยังคงเหลือจากการถ่ายโอนความเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัย แต่การถ่ายโอนความเสี่ยงนั้นไม่สมบูรณ์
- (2) จากปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ ที่เกิดขึ้นระหว่างการจัดทำประกันภัยก่อสร้าง เช่น การร่างกรมธรรม์ หรือระหว่างการบริหารสัญญาประกันภัยเมื่อดำเนินการก่อสร้าง เช่น กระบวนการเรียกรื้อค่าสินไหมทดแทน ซึ่งความเสี่ยงเหล่านี้จะเกิดก็ต่อเมื่อมีการถ่ายโอนความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยเกิดขึ้นเท่านั้น



รูปที่ 6.12 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างและปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง

เพื่อให้เข้าใจในประเด็นดังกล่าวมากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยนำผลการศึกษาปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้าง (ตารางที่ 6.1) และปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง (ตารางที่ 6.2) มาอธิบายความสัมพันธ์ได้ดังแสดงในรูปที่ 6.13 จะเห็นได้ว่าปัจจัยเสี่ยงช่างฝีมือหรือแรงงานขาดความเข้าใจในการดูแลความปลอดภัย และปัจจัยเสี่ยงช่างฝีมือหรือแรงงานประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย เป็นปัจจัยที่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงต่อการเกิดความเสียหายของเนื้อ

งานโดยใช้ประกันภัยก่อสร้าง (ตามกระบวนการที่ i และ ii ในรูป 6.13) หากโครงการก่อสร้างไม่ได้ทำประกันภัยประเภทดังกล่าวไว้ ผลกระทบที่เกิดจากปัจจัยเสี่ยงนี้คือ ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบต่อค่าเสียหายนั่นเองทั้งหมด เพื่อช่อมแซมความเสียหายหรือค่ารักษาพยาบาล อย่างไรก็ตามแม้ปัจจัยเสี่ยงนี้จะสามารถถ่ายโอนได้ก็ตาม แต่หากผู้ทำประกันภัยไม่เข้าใจเนื้อหาของการทำประกันภัยอาจนำไปสู่ปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้างขึ้น เช่น ทำประกันภัยแล้วจึงละเลยการจัดการความปลอดภัยในโครงการ ทำให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น

อย่างไรก็ดี จากการศึกษาพบว่าปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยไม่ได้มีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัยทุกปัจจัย อาทิ ปัจจัยเสี่ยงมีการเพิ่มข้อรับรอง (Warranty) ซึ่งส่งผลกระทบต่อความคุ้มครอง ปัจจัยเสี่ยงข้อกำหนดในสัญญาขัดต่อการปฏิบัติตาม หรือปัจจัยเสี่ยงความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกันนั้น เกิดภายหลังมีการถ่ายโอนความเสี่ยงโดยใช้การประกันภัย (ตามกระบวนการที่ iii, iv, และ v ในรูป 6.13) ปัจจัยเสี่ยงที่เพิ่มเข้ามานี้จึงไม่มีความสัมพันธ์กับความเสี่ยงในงานก่อสร้างโดยตรง หรือปัจจัยเสี่ยงผู้รับจ้างทำงานเป็นปัจจัยเสี่ยงหนึ่งที่ไม่สามารถหากรรมธรรม์มาคุ้มครองความเสี่ยงนี้ได้ แต่กลับเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการทำประกันภัยก่อสร้าง เพราะอาจส่งผลให้กรรมธรรม์เป็นโมฆะได้ เป็นต้น

6.9 สรุป

ปัจจัยเสี่ยง หมายถึง สาเหตุที่ก่อให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยงที่เมื่อเกิดขึ้นแล้วส่งผลกระทบต่อการทำงานของโครงการทั้งในด้านระยะเวลาหรือด้านค่าใช้จ่าย งานวิจัยนี้มุ่งศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ ในงานก่อสร้างที่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงด้วยการทำประกันภัยก่อสร้าง โดยอาศัยการค้นคว้าเอกสารและงานวิจัย และการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ ทำให้สามารถรวบรวมปัจจัยเสี่ยงได้ทั้งสิ้น 54 ปัจจัยเสี่ยง โดยจำแนกออกเป็น 10 กลุ่มปัจจัยเสี่ยง และพบว่าใน 54 ปัจจัยเสี่ยงนี้มี 18 ปัจจัยเสี่ยงสามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ ปัจจัยเสี่ยงทั้ง 18 ปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ ยังสามารถจำแนกออกเป็น 5 กลุ่มตามแต่ละประเภทของการทำประกันภัย

จากนั้นผู้วิจัยได้ศึกษาปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัย ซึ่งหมายถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยง (Risk Events) หรือสถานการณ์ที่ไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง อันอาจส่งผลกระทบต่อผลบังคับใช้

ของการประกันภัย นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งหรือข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญาทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้างและผู้รับประกันภัย โดยอาศัยข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ ในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัย ประกอบกับผลการวิเคราะห์กรณีกรรมประกันภัยจากบทที่ผ่านมา ทำให้สามารถรวบรวมปัจจัยเสี่ยงได้ทั้งสิ้น 30 ปัจจัยเสี่ยง

จากการวิเคราะห์ทำให้สามารถจำแนกปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัย ออกเป็น 4 กลุ่มปัจจัยเสี่ยง คือ

- (1) กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านบุคลากร หมายถึง ปัจจัยเสี่ยงอันเกิดจากการปฏิบัติงาน การบริหารงานรวมทั้งทัศนคติของฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งได้แก่ ผู้ว่าจ้าง ตัวแทนผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างช่วง ผู้ให้เงินกู้ (แหล่งเงินทุน) และแรงงาน อาทิ การขาดทักษะและประสบการณ์ของแรงงาน ผู้ทำประกันภัย (ทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง) ขาดความสามารถในการต่อรองกับผู้รับประกันภัย ปัญหาด้านการเงินของผู้ทำประกันภัย การแทรกแซงของแหล่งเงินทุน เป็นต้น
- (2) กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้าง สัญญาจ้างก่อสร้างเป็นส่วนสำคัญที่ผู้ว่าจ้างใช้กำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของตนและผู้รับจ้างในการจัดทำประกันภัย ปัจจัยเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้างทั้งเนื้อหาของสัญญาและกระบวนการต่าง ๆ ในการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้าง ซึ่งได้แก่ ความล่าช้าในการแก้ไขข้อสัญญา ความเข้าใจในข้อสัญญาที่ไม่ตรงกัน และการละเมิดสัญญาจ้างที่ทำไว้ จึงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานประกันภัยล้มเหลวได้
- (3) กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ของเงื่อนไขในกรรมกรรม หมายถึง กลุ่มปัจจัยเสี่ยงที่เกิดจากกรรมกรรมขาดเงื่อนไขหรือข้อกำหนดที่สำคัญบางข้อทำให้ไม่สามารถคุ้มครองความเสี่ยงในการก่อสร้างได้อย่างครอบคลุม หรือเกิดจากบางเงื่อนไขในกรรมกรรมที่ผู้รับประกันภัยเพิ่มเข้ามาจำกัดความคุ้มครองให้ลดลง ประกอบด้วย 3 ปัจจัยเสี่ยง คือ มีการเพิ่มข้อรับรองในการทำประกันภัยซึ่งส่งผลกระทบต่อความคุ้มครอง กรรมกรรมขาดเงื่อนไขความคุ้มครองซึ่งต้องต่อรองกับผู้รับประกันภัยให้ขยายความคุ้มครอง และข้อกำหนดในสัญญายากต่อการปฏิบัติตาม
- (4) กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อบังคับของภาครัฐ เป็นปัจจัยเสี่ยงเกิดขึ้นเฉพาะการจัดทำประกันภัยของหน่วยงานรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจเท่านั้น ถือเป็นอีกปัจจัยเสี่ยงหนึ่งที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ แต่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการจัดทำประกันภัยเป็น

อย่างมาเช่นกัน กลุ่มปัจจัยเสี่ยงนี้ประกอบด้วย 2 ปัจจัยเสี่ยง คือ การเปลี่ยนแปลงกฎหมาย นโยบาย และข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งทำให้มีข้อจำกัดในการพิจารณาทำประกันภัยเพิ่มมากขึ้น และปัจจัยเสี่ยงอันเนื่องมาจากกระบวนการทางด้านกฎหมายใช้เวลานาน ซึ่งมักเกิดขึ้นเนื่องจากการระงับข้อพิพาทไม่สามารถหาข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกันได้

ผลการวิเคราะห์ในบทนี้ยังแสดงให้เห็นว่าปัจจัยเสี่ยงย่อยในแต่ละกลุ่มมีความสัมพันธ์กัน และก่อให้เกิดปัญหาต่อผู้ทำประกันภัยได้ในลักษณะที่แตกต่างกัน การจำแนกปัจจัยเสี่ยงออกเป็นหมวดหมู่ตามที่มาหรือต้นตอของความเสียหายจะช่วยให้ผู้ทำประกันภัยสามารถปรับปรุงการทำประกันภัยได้อย่างถูกต้องและตรงเป้าหมาย



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้าง (Project Level)

ลำดับที่	ประเภทของปัจจัยเสี่ยง	ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้าง
1	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคลากร	
1.1	ช่างฝีมือ / แรงงาน	ขาดทักษะและประสบการณ์
		ขาดแคลนแรงงาน
		ได้ผลผลิตภาพในปริมาณต่ำ
		ขาดความเข้าใจในคำสั่งการ จนทำให้เกิดความเสียหาย
		ประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย
	การจลาจล / ประท้วง	

ปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัย (Operation Level)

ลำดับที่	ประเภทของปัจจัยเสี่ยง	รหัส	ปัจจัยเสี่ยง (ข้อพิจารณาและข้อควรระวังในการจัดทำประกันภัย)
1	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านบุคคลากร (A)		
1.1	ช่างฝีมือ / แรงงาน (A1)	A11	ขาดความเข้าใจในคำสั่งการ จนก่อให้เกิดความเสียหาย
		A12	ประมาท / ขาดความเข้าใจด้านการดูแลความปลอดภัย

**การถ่ายโอนความเสี่ยงโดยใช้
การประกันภัยก่อสร้าง**

ลำดับที่	ประเภทของปัจจัยเสี่ยง	รหัส	ปัจจัยเสี่ยง (ข้อพิจารณาและข้อควรระวังในการจัดทำประกันภัย)
3	กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ของเงื่อนไขในกรมธรรม์ (C)		
		C11	มีการเพิ่มข้อรับรอง (Warranty) ซึ่งส่งผลกระทบต่อความคุ้มครอง
		C12	ขาดเงื่อนไขความคุ้มครองซึ่งต้องตรงกับผู้รับประกันภัยให้ขยายความคุ้มครอง
		C13	ข้อกำหนดในสัญญาต่อการปฏิบัติตาม
		C14	ความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกัน

ปัจจัยเสี่ยงอื่น ๆ ที่เพิ่มเข้ามาจากการจัดทำ หรือการบริหารสัญญาประกันภัย

รูปที่ 6.13 ความสัมพันธ์ระหว่างผลการศึกษปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างและปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง

บทที่ 7

ข้อเสนอแนะแนวทางการวางแผนการจัดทำและบริหารประกันภัยก่อสร้าง

ในบทที่ผ่านมาผู้วิจัยได้วิเคราะห์เนื้อหาของกรมธรรม์ประกันภัยและบ่งชี้ปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัย ทั้งในขั้นตอนการจัดทำและการบริหารสัญญาดังกล่าว เพื่อระบุข้อปัญหาและข้อจำกัดของการทำประกันภัย บทนี้ผู้วิจัยจะนำเสนอแนวทางการวางแผนการจัดทำและบริหารประกันภัยก่อสร้างที่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างใช้พิจารณาตั้งแต่เริ่มต้นถึงช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ช่วง คือ

- การดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง (Pre - Construction Stage)
- การดำเนินงานช่วงระยะเวลาก่อสร้างและช่วงระยะเวลาบำรุงรักษา (Construction and Maintenance Stage)

7.1 การดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง (Pre - Construction Stage)

โดยทั่วไปการประกันภัยมักถูกเข้าใจว่า สามารถจัดทำได้ก็ต่อเมื่อมีแบบก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว เพราะผู้ทำประกันภัยต้องนำแบบและเอกสารต่าง ๆ ไปเจรจากับบริษัทประกันภัย แต่ในความเป็นจริงการวางแผนจัดทำประกันภัยได้เริ่มต้นขึ้นตั้งแต่การดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง (Pre-Construction Stage) โดยแฝงอยู่ในแต่ละขั้นตอนในช่วงนี้ ไม่ว่าจะเป็นขั้นตอนการออกแบบขั้นต้น (Conceptual Design) หรือแม้กระทั่งการจัดหาแหล่งเงินทุน (Project Funding) ก็ส่งผลกระทบต่อการทำประกันภัยเช่นกัน ผลลัพธ์ของการทำประกันภัยจะได้ประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามความต้องการของผู้ทำประกันภัยหรือไม่ก็ล้วนมาจากการตัดสินใจในขั้นตอนเหล่านี้ ดังนั้นผู้วิจัยจึงนำผลการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงและข้อจำกัดในการทำประกันภัยที่ได้ศึกษาในบทต่าง ๆ ที่ผ่านมามาจัดทำแนวทางในการป้องกันและแก้ไขข้อปัญหาให้สอดคล้องกับขั้นตอนการก่อสร้างโดยเริ่มต้นจากการดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้างนี้

ขั้นตอนในการดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง (Pre-Construction Stage) ประกอบไปด้วยการดำเนินงานขั้นตอนที่สำคัญ 2 ขั้นตอน คือ

7.1.1 ช่วงก่อนจัดทำสัญญาก่อสร้าง (Pre - Contractual Stage) หรือช่วงการศึกษาและออกแบบโครงการในขั้นต้น (Early Design Stage)

แม้การดำเนินงานในช่วงก่อนจัดทำสัญญาก่อสร้าง เช่น การศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการจะมีจุดมุ่งหมายหลักเพื่อศึกษาความคุ้มค่าและประเมินผลกำไรที่จะได้จากการลงทุนก่อสร้างและไม่มีขั้นตอนใดกล่าวถึงหัวข้อการทำประกันภัยโดยเฉพาะแต่อย่างใด แต่ประเด็นเรื่อง

การประกันภัยมักจะแฝงอยู่ในแต่ละขั้นตอนเหล่านี้ ซึ่งจะส่งผลต่อการกำหนดรูปแบบการทำประกันภัย อำนาจหน้าที่ รวมถึงความรับผิดชอบระหว่างผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง และจะมีผลกระทบต่อขั้นตอนต่อไป ในอนาคต ดังนั้นฝ่ายต่าง ๆ ที่มีส่วนร่วมในการทำประกันภัยควรให้ความสำคัญและพิจารณารายละเอียดต่าง ๆ ในช่วงการเตรียมการก่อนจัดทำสัญญาก่อสร้างให้ดี เพราะเป็นเรื่องยากหากต้องการแก้ไขรายละเอียดเหล่านี้ในภายหลัง

การดำเนินงานช่วงการเตรียมการก่อนจัดทำสัญญาก่อสร้างประกอบไปด้วยการดำเนินงานย่อย ๆ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการประกันภัยก่อสร้าง คือ

- (1) การพิจารณาความเสี่ยงในเบื้องต้นของผู้ว่าจ้างและการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Risk Assessment and Project Feasibility Study)

ในขั้นตอนนี้ นอกจากผู้ว่าจ้าง ซึ่งโดยทั่วไปนิยมจ้างที่ปรึกษาให้เข้ามาช่วยทำการศึกษาโครงการ ต้องศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Project Feasibility Study) โดยมุ่งไปที่ความสำเร็จและความคุ้มค่าของการลงทุน โดยเฉพาะความเสี่ยงของโครงการ เพื่อหามาตรการรับมือกับความเสี่ยงนั้น ๆ

จุดประสงค์ของขั้นตอนการประเมินความเสี่ยงในการก่อสร้างนี้ เพื่อให้ผู้ว่าจ้างมีหลักเกณฑ์เพื่อใช้พิจารณาความเสี่ยงในการก่อสร้างของตน และสามารถตอบได้ว่าควรมีการจัดทำประกันภัยหรือไม่ ปัจจัยต่าง ๆ ที่มีความสำคัญและเกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยมีดังนี้

- (1.1) พิจารณาความเป็นอิสระในการทำประกันภัยของผู้ว่าจ้าง

ความแตกต่างระหว่างผู้ว่าจ้างซึ่งเป็นหน่วยงานของภาครัฐ กับนักลงทุนจากภาคเอกชน คือ โครงการก่อสร้างภาครัฐมีข้อจำกัดในด้านระเบียบข้อบังคับและข้อสัญญาที่มากกว่าภาคเอกชน การเลือกทำประกันภัยจึงมีอิสระน้อยกว่าผู้ลงทุนจากภาคเอกชน ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในหัวข้อ 6.7 การพิจารณาทำหรือไม่ทำประกันภัยจะอยู่ภายใต้นโยบายของหน่วยงานนั้น ๆ หรือจากนโยบายการบริหารประเทศ ดังนั้นปัจจัยนี้จึงถือเป็นปัจจัยภายนอกที่สำคัญปัจจัยหนึ่งซึ่งส่งผลให้โครงการก่อสร้างของภาครัฐมักถูกกำหนดให้มีการทำประกันภัย

- (1.2) พิจารณาลักษณะของโครงการ อันได้แก่

- ประเภทของโครงการ ต้องพิจารณาว่าโครงการดังกล่าวเป็นโครงการก่อสร้างหรือสิ่งปลูกสร้างประเภทใด อาทิ บ้านพักอาศัย อาคารพาณิชย์ โรงงาน หรือแม้กระทั่งโครงการสาธารณูปโภคของภาครัฐ เช่น สะพาน อุโมงค์ ระบบ

ขนส่งมวลชน เป็นต้น เพราะโครงการก่อสร้างต่างประเภทกันย่อมมีความเสี่ยงที่แตกต่างกันออกไป

- ขนาดของโครงการ ต้องพิจารณาว่าโครงการดังกล่าวมีขนาดใหญ่หรือไม่ เพราะโครงการขนาดใหญ่ซึ่งมีระยะเวลาก่อสร้างยาวนานย่อมมีความเสี่ยงในงานก่อสร้างมากกว่าโครงการขนาดเล็ก
- มูลค่าของโครงการ ต้องพิจารณาว่าโครงการดังกล่าวมีมูลค่าโครงการประมาณเท่าใดและมีค่าใช้จ่ายในส่วนต่าง ๆ เท่าใดบ้าง
- พื้นที่ตั้งของโครงการ เป็นอีกปัจจัยสำคัญที่ผู้ว่าจ้างนำไปใช้พิจารณาว่าควรจัดทำประกันภัยหรือไม่ โครงการก่อสร้างบางแห่งอาจตั้งอยู่ในบริเวณพื้นที่เสี่ยงภัย เช่น พื้นที่ซึ่งมีน้ำท่วมอยู่บ่อย ๆ พื้นที่ซึ่งอาจเกิดความไม่สงบหรือการก่อการร้าย หรืออาจอยู่ติดกับโบราณสถาน ในขณะที่บางโครงการตั้งอยู่กลางทุ่งนาห่างไกลเขตชุมชน ดังนั้นผู้ว่าจ้างจะต้องพิจารณาถึงปัจจัยดังกล่าว เพื่อนำไปวางแผนจัดการความเสี่ยงขณะก่อสร้าง หากพบว่าความเสี่ยงนั้นสูงมากอาจต้องพิจารณาให้การทำประกันภัยเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งในสัญญาก่อสร้าง เป็นต้น

ปัจจัยที่กล่าวมานี้เมื่อนำมาประกอบกันจะทำให้ผู้ว่าจ้างสามารถมองเห็นภาพได้ว่าควรมีการบริหารจัดการอย่างไร อาทิ โครงการขนาดเล็กประเภทงานก่อสร้างบ้านพักอาศัย ผู้ว่าจ้างอาจไม่มีความจำเป็นต้องร่างรายละเอียดของข้อสัญญาให้ซับซ้อน ซึ่งรวมทั้งการประกันภัยอาจไม่มีความจำเป็นสำหรับโครงการดังกล่าว เป็นต้น

(2) การจัดหาแหล่งเงินทุน (Project Funding)

การจัดหาแหล่งเงินทุนเพื่อใช้ในการลงทุนในโครงการก่อสร้าง ผู้ว่าจ้างจะต้องพิจารณาแหล่งเงินทุนที่จะนำมาใช้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการที่มีมูลค่าสูง ผู้ว่าจ้างจำเป็นที่จะต้องกู้ยืมเงินมาใช้บริหารจัดการโครงการอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การเลือกแหล่งเงินทุนอาจเป็นหนึ่งในตัวแปรสำคัญที่ทำให้ผู้ว่าจ้างต้องจัดทำประกันภัย ในมุมมองของการทำประกันภัยสามารถจำแนกหมวดหมู่ของแหล่งเงินทุนที่มีผลต่อการทำประกันภัยได้ 2 รูปแบบ คือ

- (2.1) แหล่งเงินทุนที่มีข้อบังคับในการทำประกันภัยเป็นเงื่อนไขในการให้กู้ยืม แหล่งเงินทุนประเภทนี้จะได้ประโยชน์ทางตรงหรือทางอ้อมเพิ่มเติม จากการ

ที่ผู้ว่าจ้างต้องยอมรับเงื่อนไขหรือข้อบังคับเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัย โดยการกำหนดเงื่อนไขนั้นสามารถกระทำได้ 3 แนวทาง คือ

- แหล่งเงินทุนบางรายอาจนำการทำประกันภัยมาเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาปล่อยเงินกู้ เพราะบางโครงการแม้มีความเสี่ยงในด้านธุรกิจต่ำ (ความเสี่ยงที่ผู้กู้จะหาเงินมาชดใช้คืนผู้ให้กู้ไม่ได้) แต่มีความเสี่ยงในการก่อสร้างสูง อาทิ โครงการก่อสร้างในพื้นที่เสี่ยงต่อการก่อการร้าย ผู้ให้เงินกู้จะให้ผู้ว่าจ้างจัดหากรมธรรม์ก่อน หากความเสี่ยงนั้นสูงจนไม่มีผู้รับประกันภัยรายใดยอมรับทำประกันภัย ผู้ให้เงินกู้ก็จะไม่อนุมัติเงินกู้ให้เช่นเดียวกัน
- กำหนดให้โครงการก่อสร้างทำประกันภัยกับบริษัทในเครือของตน แหล่งเงินทุนประเภทนี้มักเป็นธนาคาร ซึ่งเห็นช่องทางลงทุนในธุรกิจประกันภัย (เช่น ธนาคารกรุงเทพและบริษัทกรุงเทพประกันภัย) โดยถือว่าตนเป็นเจ้าของร่วม มีสิทธิในการดูแลความเสี่ยงและเงินลงทุนของโครงการด้วยเช่นกัน
- กำหนดให้โครงการก่อสร้างทำประกันภัยกับบริษัทในประเทศของตน ซึ่งผู้ให้เงินกู้ประเภทนี้มักเป็นหน่วยงานทางด้านการเงินขนาดใหญ่จากต่างประเทศ ซึ่งมีรัฐบาลจากประเทศนั้น ๆ สนับสนุนอยู่ อาทิ ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น (JBIC) มีความต้องการส่งเสริมเศรษฐกิจในประเทศของตน จึงให้โครงการก่อสร้างที่ผู้เงินไปลงทุนหรือซื้อสินค้าบางประเภทจากประเทศญี่ปุ่น รวมทั้งประกันภัยด้วย ตัวอย่างโครงการที่ข้อเสนอในการกู้ยืมเงินมีข้อเรียกร้องในลักษณะนี้ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (ส่วนต่อขยาย) แต่ทางรัฐบาลไทยเห็นว่าข้อเสนอดังกล่าวมีข้อจำกัดค่อนข้างมาก ทำให้ไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน จึงปฏิเสธข้อเสนอดังกล่าวและหันมาใช้เงินกู้ภายในประเทศ (Domestic Funding) แทน

(2.2) แหล่งเงินทุนที่ไม่มีข้อบังคับในการทำประกันภัยเป็นเงื่อนไขในการให้กู้ยืม

จากปัจจัยทั้งหมดที่กล่าวมา จะเห็นได้ว่ารูปแบบของการประกันภัยจะออกมาในรูปแบบใด ไม่ได้มีจุดเริ่มต้นมาจากการเจรจาต่อรองกับบริษัทประกันภัยตามที่หลายคนเข้าใจแต่อย่างใด

การติดต่อจัดทำประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยอาจเป็นเพียงการเจรจาต่อรองรายละเอียดปลีกย่อยที่ไม่มีนัยสำคัญก็เป็นได้ หากผู้เข้าทำประกันภัยถูกข้อกำหนดต่าง ๆ บังคับจากเงื่อนไขของแหล่งเงินทุน หรือแม้แต่กรณีผู้ว่าจ้างได้ประเมินความเสี่ยงของโครงการในขั้นตอนต่าง ๆ แล้วพบว่าไม่มีความจำเป็นต้องทำประกันภัย หรือต้องการแบกรับความเสี่ยงไว้เอง หากแต่ถูกกำหนดด้วยเงื่อนไขของแหล่งเงินทุน ผู้ว่าจ้างก็อาจจำเป็นต้องปฏิบัติตาม

(3) การออกแบบในเบื้องต้น (Conceptual Design)

การออกแบบในเบื้องต้นจะทำให้ผู้ว่าจ้างสามารถมองเห็นว่า โครงการมีความซับซ้อนและมีความเสี่ยงในการก่อสร้างมากน้อยเพียงใด โดยมีประเด็นที่ต้องพิจารณา ดังนี้

(3.1) ภาระหน้าที่ในการออกแบบ การกำหนดภาระหน้าที่ในการออกแบบมีผลสำคัญต่อการกำหนดแนวทางพิจารณาจัดทำร่างข้อสัญญา โดยหากพิจารณาตามรูปแบบของบทบาทความรับผิดชอบผู้รับจ้างในการออกแบบซึ่งระบุไว้ในสัญญา จะสามารถแบ่งออกเป็น 2 รูปแบบ คือ

- สัญญาซึ่งผู้รับจ้างไม่มีภาระหน้าที่ในการออกแบบ อาทิ สัญญาออกแบบ-ประมูล-ก่อสร้าง (Design-Bid-Build) การก่อสร้างรูปแบบนี้ผู้ว่าจ้างเป็นผู้ดำเนินการออกแบบโครงการโดยใช้บุคลากรของผู้ว่าจ้างเอง เมื่อการออกแบบเสร็จเรียบร้อยแล้วจึงจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง
- สัญญาซึ่งผู้รับจ้างมีภาระหน้าที่ในการออกแบบด้วย อาทิ สัญญาออกแบบ-ก่อสร้าง (Design-Build) การก่อสร้างรูปแบบนี้เป็นรูปแบบที่การออกแบบและการก่อสร้างโครงการ งานระบบ และงานอื่นๆ ทั้งหมดของโครงการรวมกันอยู่ในสัญญาเดียว

จะเห็นได้ว่าการก่อสร้างในแต่ละรูปแบบมีผลโดยตรงต่อหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้รับจ้าง อาทิ สัญญาที่ร่างรูปแบบ Design - Build ผู้รับจ้างมีหน้าที่ในการออกแบบและควบคุมงานก่อสร้างควบคู่กันไป แต่สัญญา Design - Bid - Build ผู้รับจ้างมีหน้าที่เพียงควบคุมงานก่อสร้างตามแบบก่อสร้างที่ผู้ออกแบบได้เตรียมไว้ ส่งผลให้มีความแตกต่างในการทำประกันและข้อกำหนดในสัญญาก่อสร้าง อาทิ ผู้ว่าจ้างอาจกำหนดให้ผู้รับจ้างทำประกันภัยความรับผิดชอบในการออกแบบ (Designer's Professional

Indemnity Insurance, PI) เพิ่มเติมในการคุ้มครองความเสียหายอันเนื่องมาจากการออกแบบผิดพลาด เป็นต้น

- (3.2) มีการใช้เครื่องมือหรือเครื่องจักรในการก่อสร้างชนิดพิเศษหรือไม่ ประเด็นดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อข้อกำหนดให้มีการจัดทำประกันภัยเครื่องจักรที่ใช้ในงานก่อสร้าง หากโครงการก่อสร้างมีความจำเป็นต้องใช้เครื่องจักรที่มีราคาแพง รวมทั้งมีส่วนของ โรงงาน (Plant) หรือโรงงานผลิตชิ้นส่วน (Prefabrication) ซึ่งมักไม่ได้อยู่ในบริเวณพื้นที่ก่อสร้างโครงการ ผู้ว่าจ้างอาจต้องเพิ่มข้อกำหนดให้มีการทำประกันภัยเครื่องจักรลงในสัญญาก่อสร้างด้วย โดยอาศัยคำแนะนำของที่ปรึกษาและผู้ออกแบบในเบื้องต้น นอกจากนี้ผู้ว่าจ้างอาจต้องพิจารณาความเสี่ยงของเครื่องจักรนั้น ๆ ประกอบ อาทิ มูลค่าของเครื่องจักร การจัดหาอะไหล่ รวมทั้งระยะเวลาในการขนส่งหากต้องขนย้ายเครื่องจักรไปซ่อมแซม ซึ่งจะส่งผลให้โครงการล่าช้าหรือเป็นเหตุให้เกิดข้อพิพาทได้ หากผู้รับจ้างอ้างว่าไม่มีเงินจ่ายค่าซ่อมแซมหรือซื้อใหม่

หลังจากที่ได้ทำการศึกษาโครงการในเบื้องต้น และความเป็นไปได้ของโครงการแล้ว ฝ่ายต่าง ๆ ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ที่ปรึกษา สถาปนิกทางการเงินก็จะแยกย้ายไปพิจารณาข้อเสนอ ในส่วนการประกันภัยก็เช่นกัน หลังจากทุกฝ่ายได้วิเคราะห์ปัจจัยข้างต้นครบถ้วนแล้ว แต่ละฝ่ายจะนำข้อมูลเหล่านี้มาพิจารณาใส่ข้อกำหนดในการทำประกันภัยโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ฝ่ายตนจะได้รับ ก่อนที่จะมีการลงนามและแยกย้ายไปดำเนินการในขั้นต่อไป ทั้งวางแผนออกแบบ ร่างสัญญา และจัดหาผู้รับจ้าง

- (4) การทำร่างสัญญา (Draft Contract) ข้อกำหนดในการก่อสร้างและร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference, TOR)

สัญญาก่อสร้างที่ใช้ในอุตสาหกรรมก่อสร้างมีอยู่มากมาย ในปัจจุบันมีองค์กรและหน่วยงานต่าง ๆ จัดทำขึ้นเป็นสัญญามาตรฐาน อาทิ American Institute of Architects (AIA) หรือ The Engineers Joint Contract Documents Committee (EJCDC) แต่แต่ละสัญญามีข้อบังคับที่แตกต่างกันออกไป บางสัญญาอาจเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ว่าจ้างมากกว่าผู้รับจ้าง บางสัญญาอาจเหมาะสมกับงานก่อสร้างเฉพาะประเภท เช่น งานก่อสร้างโรงงานอุตสาหกรรม หรืองานก่อสร้างอุโมงค์ ผู้ว่าจ้างจึงต้องเลือกนำมาประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมและไม่ขัดกับข้อกฎหมาย

และระเบียบต่าง ๆ ของหน่วยงาน (ในการก่อสร้างของภาครัฐ อาทิเช่น ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ) สำหรับประเทศไทยยังไม่มีหน่วยงานใดจัดทำสัญญามาตรฐานเป็นที่ยอมรับ เว้นแต่โครงการของภาครัฐที่ใช้สัญญาแบบท้ายสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุมาอ้างอิง แต่เนื่องด้วยสัญญานี้ไม่มีความละเอียดมากพอ จึงไม่เหมาะที่จะใช้ในโครงการขนาดใหญ่ซึ่งมีความสลับซับซ้อน ดังนั้นแต่ละหน่วยงานของภาครัฐจึงหันไปจัดทำสัญญาก่อสร้างเฉพาะหน่วยงานของตนขึ้น และเพื่อให้การตัดสินใจในการทำประกันภัยเป็นไปในทิศทางเดียวกันองค์กรภาครัฐส่วนใหญ่จึงมีแผนแม่บทและสัญญาก่อสร้างที่มีการกล่าวถึงการทำประกันภัยไว้เหมือนกันทุกโครงการ โดยอาจปรับปรุงมาจากสัญญาในอดีตซึ่งอาจมีที่ปรึกษาจากต่างประเทศช่วยในการจัดทำและมีการใช้เรื่อยมา เช่น สัญญาก่อสร้างโรงไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย หรือมีการปรับปรุงมาจากสัญญาของหน่วยงานอื่น ๆ

การนำสัญญาก่อสร้างมาตรฐานมาใช้โดยมากมักมีการระบุข้อกำหนดในการทำประกันภัยไว้ด้วย ผู้ว่าจ้างซึ่งรับเอาสัญญานั้นมาใช้ต้องศึกษาข้อกำหนดต่าง ๆ ให้ดี อาทิ หน้าที่ในการจัดหาประกันภัยจากข้อกำหนด Clause 18.1 (General Requirements for Insurance) ในสัญญามาตรฐาน FIDIC ไม่ได้ระบุว่าผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างจะต้องเป็นฝ่ายที่รับผิดชอบดำเนินการจัดทำประกันภัย เพียงแต่มีการระบุเนื้อหาให้ฝ่ายที่รับผิดชอบดำเนินการจัดทำประกันภัย จัดทำกรมธรรม์ให้มีความคุ้มครองครอบคลุมอีกฝ่าย โดยต้องมีการใส่ชื่อเป็นผู้เอาประกันร่วมกันและจัดส่งเอกสารหลักฐานการทำประกันภัยให้ทราบ และปกป้องสิทธิของผู้ว่าจ้างโดยต้องให้ผู้ว่าจ้างเห็นชอบในการจัดทำประกันภัยนั้น ๆ

การที่สัญญาไม่ได้ระบุว่าผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างจะต้องเป็นฝ่ายที่รับผิดชอบดำเนินการจัดทำประกันภัยก่อสร้างนี้ แสดงให้เห็นว่าสัญญาเปิดโอกาสให้สามารถปรับแก้สัญญานี้ให้ผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างรับผิดชอบดำเนินการจัดทำประกันภัยก็ได้ตามความเห็นชอบของผู้ว่าจ้าง (ในฐานะผู้จัดทำสัญญา) แตกต่างกับข้อกำหนดในการทำประกันภัยประเภทอื่น ๆ (Sub-Clause 18.2 [Insurance for Work and Contractor's Equipment] หรือ Sub-Clause 18.3 [Insurance against Injury to Persons and Damage to Property]) ซึ่งระบุไว้อย่างชัดเจนว่า หากไม่มีการแก้ไขข้อเพิ่มเติมในส่วน Particular Conditions ให้ถือเป็นหน้าที่ของผู้รับจ้างในการจัดทำประกันภัย

ปัญหาที่มักเกิดขึ้นในช่วงนี้คือ ความมอบหมายให้ใครเป็นผู้รับผิดชอบในการร่างสัญญา เพราะความเชื่อหรือความเข้าใจของคนส่วนใหญ่มักคิดว่านิติกรหรือนักกฎหมายควรเป็นผู้ร่างสัญญา แต่ในความเป็นจริงนักกฎหมายที่ว่าจ้างมาอาจไม่สามารถจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยที่มี

ประสิทธิภาพ (ทั้งด้านราคาและความคุ้มครอง) ก็เป็นไปได้ เพราะหลักสูตรกฎหมายมีเพียงวิชากฎหมายประกันภัย ไม่ได้ศึกษาการประกันภัยโดยตรง อีกทั้งในทางปฏิบัติเป็นเรื่องยากที่บริษัทผู้รับจ้างหรือหน่วยงานผู้ว่าจ้างจะจ้างนักประกันภัยมาดูแลการจัดทำประกันภัยโดยตรง ผู้วิจัยเห็นว่าผู้ว่าจ้างควรจ้างบุคลากรที่มีประสบการณ์ในการจัดทำประกันภัยมาก่อนมาร่วมรับผิดชอบภาระหน้าที่นี้ โดยเฉพาะในโครงการขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อน การเพิ่มหรือลดเนื้อหาสัญญาอาจเป็นตัวกำหนดว่าผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายหรือไม่

อีกปัญหาหนึ่งที่สำคัญคือ ในโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่มีความซับซ้อน ซึ่งมีการแยกสัญญาหลายฉบับ หรือมีผู้รับจ้างและผู้รับจ้างช่วงจำนวนมาก มักมีปัญหาในการจัดทำสัญญา ดังที่กล่าวไว้ในบทที่ 6 เช่น ปัญหาอันเนื่องมาจากผู้ว่าจ้างขาดทักษะในการบริหารจัดการ ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการขาดแคลนบุคลากร หรือมีการเกี่ยงความรับผิดชอบในการบริหารสัญญาประกันภัยภายในองค์กร

(5) การพิจารณาวัตถุประสงค์ในการทำประกันภัย

เป็นที่ทราบกันดีว่าโครงการก่อสร้างไม่ว่าขนาดใหญ่หรือขนาดเล็กในปัจจุบันเริ่มตระหนักถึงความสำคัญในการทำประกันภัยก่อสร้างมากขึ้น จากการสัมภาษณ์เพื่อรับทราบมุมมองของทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง สถาบันทางการเงินหรือแหล่งเงินทุน และผู้รับจ้าง ผู้วิจัยสามารถสรุปและจำแนกวัตถุประสงค์ในการทำประกันภัย ออกเป็น 4 ด้าน คือ

(5.1) ความต้องการของแหล่งเงินทุน โดยมีการกำหนดข้อกำหนดจากแหล่งให้เงินทุนหรือผู้ให้เงินกู้ (Lender) ผู้ให้กู้ย่อมจะพิจารณาเงื่อนไขด้านการประกันภัยเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาปล่อยเงินกู้ และการจัดทำประกันภัยถือเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา วัตถุประสงค์ที่ผู้ให้เงินกู้ต้องการให้มีการจัดทำประกันภัยยังสามารถจำแนกได้ ดังนี้

- ปกป้องผลประโยชน์ของตนในการลงทุน โดยเฉพาะโครงการที่มีมูลค่าสูง กรณีเหล่านี้มักเป็นโครงการขนาดใหญ่ ที่มีการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ มักจะมีข้อกำหนดในสัญญาเข้มงวดเป็นพิเศษ โดยพิจารณาองค์ประกอบทั้งวงเงินที่ทำการประกันภัยเพื่อมิให้ตนเสียผลประโยชน์ ความน่าเชื่อถือของบริษัทประกันภัย และเงื่อนไขในข้อสัญญา ตัวอย่าง เช่น ในสัญญาของการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ จะมีการเพิ่ม

ข้อบังคับบางข้อลงไปเพื่อให้ผู้ให้กู้ยืมได้ประโยชน์ เช่น ด้านการจ่ายค่าสินไหมทดแทน มีการกำหนดในสัญญาก่อสร้าง รวมทั้งกรมธรรม์ประกันภัยให้ผู้ให้กู้ยืมเป็นผู้รับผลประโยชน์เป็นฝ่ายแรก (ผู้เชี่ยวชาญ B1, และ I1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ตุลาคม, 2552)

- ผู้ให้เงินกู้ได้รับผลประโยชน์เพิ่มเติมโดยให้ทำประกันภัยกับบริษัทในเครือของตน ในโครงการที่ผู้ว่าจ้างกู้เงินจากธนาคารที่ทำธุรกิจประกันภัยด้วย มักมีการกำหนดให้ผู้กู้ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยของตน (ผู้เชี่ยวชาญ O15, O16, O17, และ I5, สัมภาษณ์, เมษายน – มิถุนายน, 2553)
- นโยบายส่งเสริมให้มีการทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศของผู้ให้เงินกู้ ปัจจุบันภาครัฐมีนโยบายเปิดกว้างเพื่อรับการสนับสนุนในด้านเงินกู้หรือเงินช่วยเหลือแบบให้เปล่าจากต่างประเทศในการลงทุนก่อสร้างในโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่เพิ่มมากขึ้น และเนื่องจากโครงการเหล่านี้มักมีมูลค่าการลงทุนสูง จึงไม่นิยมหาแหล่งเงินทุนจากการกู้ธนาคารในประเทศ สอดคล้องกับแนวคิดของธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) และสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (PDMO) ซึ่งเป็นที่ปรึกษาด้านการลงทุนของภาครัฐ ต่างสนับสนุนว่าควรมีการกู้ยืมเงินลงทุนจากต่างประเทศ ทำให้ข้อจำกัดอันเกิดจากความต้องการในการทำประกันภัยมาจากแหล่งเงินกู้ซึ่งมักเป็นหน่วยงานที่สนับสนุนเงินทุนจากต่างประเทศแทน

ผู้ให้เงินกู้ประเภทนี้มักเป็นหน่วยงานทางด้านการเงินขนาดใหญ่จากต่างประเทศ ซึ่งมีรัฐบาลจากประเทศนั้น ๆ สนับสนุนอยู่ อาทิ ธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งประเทศญี่ปุ่น (JBIC) มีความต้องการส่งเสริมเศรษฐกิจในประเทศของตน จึงให้โครงการก่อสร้างที่กู้เงินไปลงทุน ซึ่งสินค้าบางประเภทจากประเทศญี่ปุ่น รวมทั้งประกันภัยด้วย เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย ซึ่งในช่วงแรกแหล่งเงินทุนจากประเทศจีนเสนอข้อกำหนดเหล่านี้เป็นเงื่อนไขในการให้กู้ยืม แต่ข้อกำหนดทั้งหลายนี้ทำให้รัฐบาลซึ่งเปรียบเสมือนเจ้าของโครงการมองว่าเสียผลประโยชน์ค่อนข้างมาก จึงเปลี่ยนไปใช้

แหล่งเงินทุนภายในประเทศแทน (ผู้เชี่ยวชาญ O15, O16, O17, และ I5, สัมภาษณ์, เมษายน – มิถุนายน, 2553)

- (5.2) ตามความต้องการของผู้ว่าจ้าง หลังจากผู้ให้เงินพิจารณาการทำประกันภัยของโครงการแล้ว ฝ่ายต่อมาที่มีสิทธิในการกำหนดให้มีการทำประกันภัยคือฝ่ายผู้ว่าจ้าง โดยผู้ว่าจ้างสามารถจำแนกได้เป็น 2 กลุ่มใหญ่ คือ ผู้ว่าจ้างที่เป็นหน่วยงานรัฐ และผู้ว่าจ้างเอกชน ในส่วนของรายละเอียดข้อแตกต่างของผู้ว่าจ้างทั้ง 2 กลุ่ม ซึ่งมักเกิดจากข้อจำกัดในการบริหารงาน ผู้วิจัยได้กล่าวไว้แล้วในหัวข้อ 6.7 กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อบังคับของภาครัฐ

วัตถุประสงค์ที่ผู้ว่าจ้างต้องการให้มีการจัดทำประกันภัยสามารถจำแนกได้ดังนี้

- มีข้อกำหนดตายตัวให้มีการทำประกันภัยจากข้อกำหนดของหน่วยงานผู้ว่าจ้าง ซึ่งโครงการเหล่านี้มักเป็นโครงการก่อสร้างของภาครัฐ (ในหน่วยงานภาคเอกชนจะมีความอิสระมากกว่าในการตัดสินใจเข้าทำประกันภัย โดยสามารถพิจารณาได้เป็นโครงการ) เช่น การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่มีรูปแบบของสัญญามาตรฐานสำหรับงานก่อสร้างของตนเอง และมีผลบังคับใช้ทุกโครงการก่อสร้างที่มีการจ้างเหมา

จากการศึกษาทั้งสัญญาแบบทำยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุซึ่งเป็นเอกสารสำคัญที่ควบคุมการร่างสัญญาของหน่วยงานรัฐ และคู่มือการกำกับกับการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจซึ่งหน่วยงานรัฐวิสาหกิจดัดแปลงสัญญาแบบทำยระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุมาใช้เพื่อให้เหมาะกับโครงการก่อสร้างของรัฐวิสาหกิจ พบว่าไม่มีการกำหนดเงื่อนไขว่าโครงการก่อสร้างของภาครัฐต้องมีการจัดทำประกันภัยไว้ ทำให้เงื่อนไขการเขียนข้อสัญญาจะขึ้นกับนิติกรของแต่ละหน่วยงาน ซึ่งอาจมีความใกล้เคียงกัน เพราะบางโครงการก็ได้มีการนำสัญญาของโครงการในอดีต หรือของหน่วยงานรัฐอื่น ๆ มาปรับปรุง (ผู้เชี่ยวชาญ O8, O15, และ O16, สัมภาษณ์, กันยายน 2552 – ตุลาคม, 2553)

- ผู้ว่าจ้างต้องการลดความเสี่ยงในการทำงานของผู้รับจ้าง โดยเกรงว่าในกรณีที่ผู้รับจ้างไม่ได้ทำประกันภัย ผู้รับจ้างอาจทำงานเพราะไม่สามารถหาเงินมาช่อมแซมความเสียหาย จึงเป็นสาเหตุสำคัญสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ปัจจุบันผู้ว่าจ้างเริ่มให้ความสนใจในการระบุเงื่อนไขการทำประกันภัยในสัญญาก่อสร้าง
- ผู้ว่าจ้างมีความประสงค์ที่จะใช้การประกันภัยก่อสร้างถ่ายโอนความเสี่ยง เนื่องจากไม่ต้องการจ่ายเงินจำนวนมหาศาลในการช่อมแซมความเสียหาย หากเกิดอุบัติเหตุกับโครงการของตน
- ลดข้อพิพาทและการฟ้องร้องในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก ที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อทรัพย์สิน หรือความบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตก็ตาม เช่น วัสดุก่อสร้างหล่นใส่ผู้สัญจรผ่านบริเวณก่อสร้างหรือทรัพย์สินบ้านเรือนและอาคารข้างเคียง หากไม่มีการทำประกันภัย ผู้เสียหายอาจทำการฟ้องร้องเป็นคดีความอันจะทำให้บริษัทผู้รับจ้างรวมทั้งผู้ว่าจ้างเสียเวลาและชื่อเสียงได้ ผู้ว่าจ้างซึ่งเป็นเจ้าของงานจะโดนฟ้องร้องเป็นจำเลยร่วม ในบางครั้งอาจมีการจ่ายค่าชดเชยแก่ผู้ฟ้องร้องที่ไม่ลงตัว แต่หากมีการทำประกันภัย ผู้ให้ประกันภัยจะเข้ามาเป็นตัวกลางในการเจรจารวมทั้งผู้คดีแทน และการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะเป็นไปตามกระบวนการของการประกันภัย ผู้เสียหายไม่อาจฟ้องร้องเพื่อเรียกร้องเงินเพิ่มเติมจากผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างได้ (ผู้เชี่ยวชาญ C1, C2, C4, C5, C11, O15, O16, O17, และ I5, สัมภาษณ์, กันยายน 2552 – มิถุนายน, 2553)

(5.3) ความต้องการร่วมกันของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง วัตถุประสงค์ต่อไปนี้เป็นวัตถุประสงค์ที่ผู้รับจ้างและผู้รับจ้างเล็งเห็นว่าได้ประโยชน์จากการทำประกันภัยร่วมกัน ได้แก่

- เป็นเครื่องมือที่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างใช้ตกลงกำหนดขอบเขตของการระมัดระวังร่วมกัน หรือเป็นสิ่งจูงใจให้ผู้รับจ้างเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น เพราะในกรรมธรรม์มักระบุชัดเจนว่าผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบใน

ค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนเงินที่ทั้ง 2 ฝ่ายเห็นชอบ ดังนั้นการตกลงโดยใช้เงื่อนไขของการทำประกันภัยเป็นเครื่องมือ อาทิ บางโครงการผู้ว่าจ้างอาจเสนอตัวเป็นผู้รับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัย (ค่าเบี้ยประกัน ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ เช่น นายหน้าประกันภัย) แลกเปลี่ยนกับการให้ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบแทน

ดังนั้นหากผู้ว่าจ้างมีการระบุเงื่อนไขการจัดทำประกันภัยให้จำนวนเงินที่ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบเองในส่วนแรกสูง ผู้รับจ้างย่อมเพิ่มความระมัดระวังในงานส่วนที่ตนเองรับผิดชอบมากขึ้น เช่น โครงการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ ผู้ว่าจ้างเป็นฝ่ายออกค่าใช้จ่ายในการจัดทำประกันภัย แต่กรมธรรม์ระบุค่าใช้จ่ายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัย (โครงการนี้หมายถึงให้ผู้รับจ้างรับผิดชอบ) ต้องรับผิดชอบ 8 ล้านบาท ทำให้ผู้รับจ้างตระหนักว่าต้องดำเนินการก่อสร้างด้วยความระมัดระวังมากกว่าโครงการอื่น ๆ ที่ผ่านมา เช่น มีการเพิ่มระดับการรักษาความปลอดภัยให้สูงขึ้นจึงจะทำให้โครงการประสบความสำเร็จ

ในมุมมองของการจัดการความเสี่ยง การตกลงกันของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างเปรียบเสมือนการจัดสรรความเสี่ยงของทั้ง 2 ฝ่าย นอกเหนือจากการใช้ข้อสัญญาก่อสร้างที่มีการระบุความเสี่ยงที่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างต้องรับ (Employer's/ Employee's Risks) อาทิ โครงการก่อสร้างซึ่งทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างทราบดีว่าอยู่ในพื้นที่ซึ่งมีความเสี่ยงต่ออุทกภัย การให้ผู้รับจ้างจัดการประกันภัยและรับผิดชอบต่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นอาจไม่เป็นธรรมต่อผู้รับจ้าง ดังนั้นผู้รับจ้างอาจเรียกร้องให้ผู้ว่าจ้างให้ความช่วยเหลือด้านการประกันภัย โดยการจ่ายค่าใช้จายแทน หรือกำหนดค่าใช้จ่ายส่วนแรกที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบให้ต่ำลง

- (5.4) ตามความต้องการของผู้รับจ้าง จากการสัมภาษณ์ผู้รับจ้างก่อสร้างพบว่า การจัดทำประกันภัยโดยความประสงค์ของผู้รับจ้างเองเมื่อไม่มีการระบุให้ทำจากแหล่งเงินทุนหรือผู้ว่าจ้างนั้นมืออยู่ข้างแต่ค่อนข้างน้อย โดยมากจะทำประกันภัย

เพราะข้อกำหนดของสัญญา ซึ่งจากการสัมภาษณ์พบว่าผู้รับจ้างบางรายทำประกันภัยด้วยวัตถุประสงค์อื่น ๆ ดังนี้

- ผู้รับจ้างต้องการเพิ่มความน่าเชื่อถือแก่โครงการที่ตนรับผิดชอบ โดยเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันประกวดราคาในงานต่อ ๆ ไป เป็นการแสดงให้เห็นว่าผู้รับจ้างให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยและการบริหารความเสี่ยง
- ผู้รับจ้างมีความประสงค์ที่จะใช้การประกันภัยก่อสร้างถ่ายโอนความเสี่ยง เนื่องจากไม่ต้องการจ่ายเงินจำนวนมากในการซ่อมแซมความเสียหาย หากเกิดอุบัติเหตุกับโครงการของตน (เช่นเดียวกับความต้องการผู้ว่าจ้างที่กล่าวไว้ในข้างต้น)
- ลดข้อพิพาทและการฟ้องร้องในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก ที่ได้รับอุบัติเหตุจากการก่อสร้าง ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือความบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตก็ตาม (เช่นเดียวกับความต้องการผู้ว่าจ้างที่กล่าวไว้ในข้างต้น)

จากมุมมองในด้านวัตถุประสงค์ของการทำประกันภัยของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปได้ดังตารางที่ 7.1 โดยในตารางนี้จะแสดงวัตถุประสงค์ตามฝ่ายที่มีสิทธิในการกำหนดให้มีการทำประกันตามลำดับความสำคัญ ได้แก่ ฝ่ายที่ได้สิทธิเป็นฝ่ายแรกคือ แหล่งเงินทุน หากแหล่งเงินทุนไม่ระบุถึงการทำประกันภัยในข้อสัญญา ฝ่ายที่มีสิทธิต่อมาคือผู้ว่าจ้าง และฝ่ายที่มีสิทธิตัดสินใจให้มีการทำประกันภัย คือ ผู้รับจ้าง เพราะเป็นที่แน่นอนว่า หากแหล่งเงินทุนหรือผู้ว่าจ้างกำหนดข้อสัญญาให้ผู้รับจ้างต้องทำประกันภัย ผู้รับจ้างที่ทราบเงื่อนไขก่อนการตัดสินใจลงทุนในโครงการย่อมไม่สามารถปฏิเสธไม่ทำประกันภัยได้ แต่หากแหล่งเงินทุนและผู้ว่าจ้างไม่มีการกำหนดให้มีการทำประกัน ผู้รับจ้างจึงจะมีสิทธิพิจารณาว่าควรจัดทำประกันภัยหรือไม่ ตามวัตถุประสงค์ของตน

ตารางที่ 7.1 วัตถุประสงค์ในการทำประกันภัยก่อสร้างของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

วัตถุประสงค์	สาระสำคัญ
(1) ความต้องการของแหล่งเงินทุน	
- ปกป้องผลประโยชน์ของตนในการลงทุน	โดยเฉพาะโครงการที่มีมูลค่าสูงที่มีการกู้ยืมเงินจากต่างประเทศ ผู้ให้กู้ยืมจะพิจารณาเงื่อนไขด้านการประกันภัยเป็นส่วนหนึ่งในการพิจารณาปล่อยเงินกู้เพื่อมิให้ตนเสียผลประโยชน์
- ผู้ให้เงินกู้ได้รับผลประโยชน์เพิ่มเติมโดยให้ทำประกันภัยกับบริษัทในเครือของตน	ในโครงการที่กู้เงินจากธนาคารที่ทำธุรกิจประกันภัยด้วยมักมีการระบุให้ทำประกันภัยกับบริษัทในเครือของตนเป็นส่วนหนึ่งของสัญญา
- นโยบายส่งเสริมให้มีการทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยในประเทศของผู้ให้เงินกู้	ผู้ให้เงินกู้ซึ่งเป็นหน่วยงานทางการเงินขนาดใหญ่จากต่างประเทศ และมีรัฐบาลจากประเทศนั้น ๆ สนับสนุนอยู่ ต้องการให้ซื้อประกันภัยกับบริษัทในประเทศของตน
(2) ความต้องการของผู้ว่าจ้าง	
- ข้อกำหนดซึ่งเป็นแบบแผนของหน่วยงานผู้ว่าจ้างซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐ	ผู้ว่าจ้างมีข้อกำหนดซึ่งตายตัวที่ยึดถือและปฏิบัติให้มีการทำประกันภัยทุกโครงการ
- ลดความเสี่ยงในการทำงานของผู้รับจ้าง	ในกรณีที่ผู้รับจ้างไม่ได้ทำประกันภัย ผู้ว่าจ้างเกรงว่าผู้รับจ้างอาจทิ้งงานเพราะไม่สามารถหาเงินมาช่อมแซมความเสียหาย
- มีความประสงค์ที่จะใช้การประกันภัยก่อสร้างถ่ายโอนความเสี่ยง	ผู้ว่าจ้างมีความประสงค์ที่จะใช้การประกันภัยก่อสร้างถ่ายโอนความเสี่ยงในโครงการของตน
- ลดข้อพิพาทและการฟ้องร้องในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก	หากไม่มีการทำประกันภัย ผู้เสียหายอาจทำการฟ้องร้องเป็นคดีความอันจะทำให้ผู้ว่าจ้างเสียเวลายืดเยื้อและอาจซื้อเสี่ยงได้ แต่หากมีการทำประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะเข้ามาเป็นตัวกลางในการเจรจา และการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะเป็นไปตามกระบวนการของการประกันภัย

ตารางที่ 7.1 วัตถุประสงค์ในการทำประกันภัยก่อสร้างของฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

วัตถุประสงค์	สาระสำคัญ
(3) ความต้องการร่วมกันของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง	
- เป็นเครื่องมือหรือที่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างตกลงกำหนดขอบเขตของการระมัดระวังร่วมกันหรือเป็นสิ่งที่มุ่งใจให้ผู้รับจ้างเพิ่มความระมัดระวังมากขึ้น	- ในกรณีที่มีมาตรฐานที่ชัดเจนว่าผู้รับจ้างจะต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายเบื้องต้นตามจำนวนเงินที่ทั้ง 2 ฝ่ายเห็นชอบ - เปรียบเสมือนการจัดสรรความเสี่ยงของทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง - หากผู้ว่าจ้างมีการระบุเงื่อนไขการจัดทำประกันภัยให้จำนวนเงินที่ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบเองในครั้งแรกสูง ผู้รับจ้างย่อมเพิ่มความระมัดระวังในงานส่วนที่ตนเองรับผิดชอบมากขึ้น
(4) ความต้องการของผู้รับจ้าง	
- ผู้รับจ้างต้องการเพิ่มความน่าเชื่อถือแก่โครงการที่ตนรับผิดชอบ	เพิ่มความสามารถในการแข่งขันประกวดราคา โดยแสดงให้เห็นว่าผู้รับจ้างให้ความสำคัญในด้านความปลอดภัยและการบริหารความเสี่ยง
- ผู้รับจ้างมีความประสงค์ที่จะใช้การประกันภัยก่อสร้างถ่ายโอนความเสี่ยง	ผู้รับจ้างมีความประสงค์ที่จะใช้การประกันภัยก่อสร้างถ่ายโอนความเสี่ยง
- ลดข้อพิพาทและการฟ้องร้องในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ได้รับความเสียหายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก	หากไม่มีการทำประกันภัย ผู้เสียหายอาจทำการฟ้องร้องเป็นคดีความอันจะทำให้บริษัทผู้รับจ้างรวมทั้งผู้ว่าจ้างเสียเวลายืดเยื้อและอาจซื้อเสี่ยงได้ แต่หากมีการทำประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะเข้ามาเป็นตัวกลางในการเจรจา และการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะเป็นไปตามกระบวนการของการประกันภัย

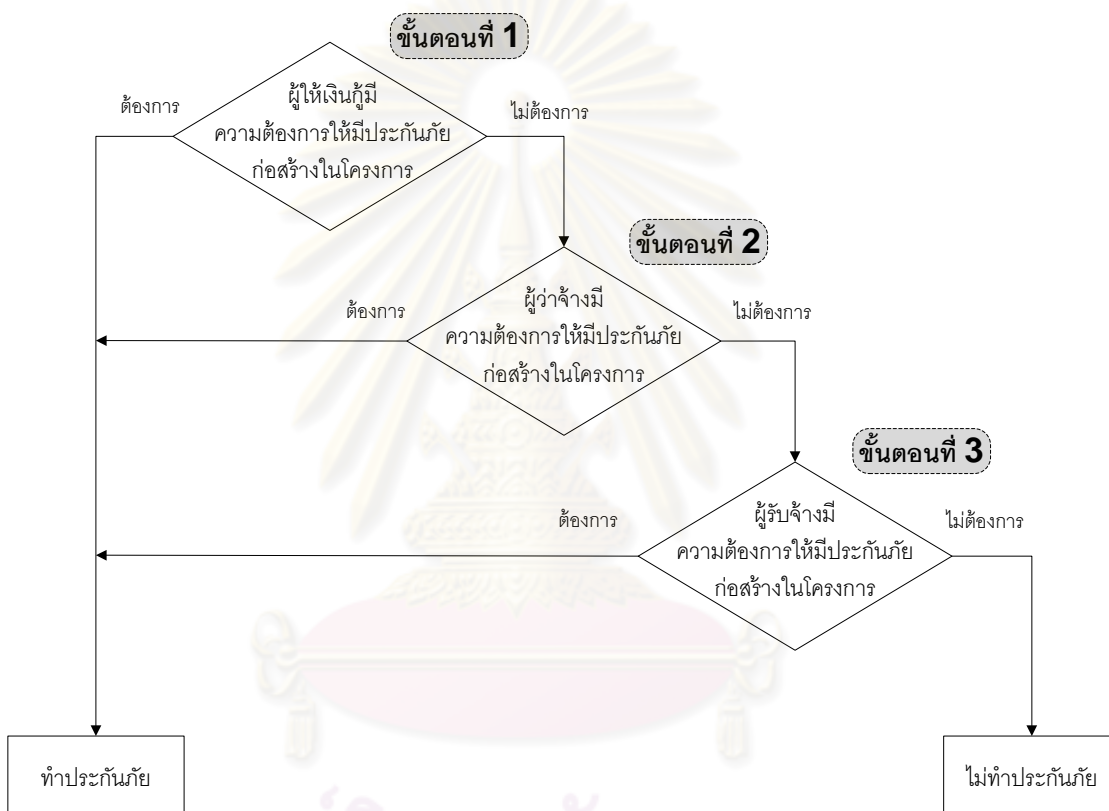
(6) การระบุหน้าที่ในการจัดทำประกันภัย

ขั้นตอนการระบุหน้าที่ในการจัดทำประกันภัยประกอบด้วย 2 ขั้นตอนย่อย คือ

(6.1) การตัดสินใจของแต่ละฝ่ายว่าควรให้มีการทำประกันในโครงการก่อสร้างหรือไม่

ผลลัพธ์ที่ได้ในขั้นตอนข้างต้น คือ ฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะสามารถมองเห็นผลประโยชน์ที่ฝ่ายตนจะได้รับจากการทำประกันภัย โดยกระบวนการนี้เริ่มต้นจากการตัดสินใจของแหล่งเงินทุน หากแหล่งเงินทุนเล็งเห็นว่าตนได้

ประโยชน์จากการทำประกันภัยก็จะเสนอให้มีการทำประกันภัย โดยใส่เงื่อนไขให้มีการทำประกันภัยในสัญญาภัยเยี่ยม หากแหล่งเงินทุนไม่สนใจพิจารณาประเด็นดังกล่าว หรือพิจารณาแล้วไม่พบว่าจะได้ประโยชน์ ก็อาจไม่มีการใส่ข้อกำหนดใด ๆ ว่าด้วยเรื่องการทำประกันภัย แล้วปล่อยให้ผู้รับจ้างและผู้รับจ้างพิจารณาตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 7.1



รูปที่ 7.1 กระบวนการการตัดสินใจของแต่ละฝ่ายว่าควรให้มีการทำประกันในโครงการก่อสร้างหรือไม่

ขั้นตอนต่อมา เมื่อทุกฝ่ายได้รับทราบแล้วว่าในโครงการดังกล่าวจะมีการทำประกันภัยหรือไม่ ขั้นตอนต่อไปจะทำให้ทราบว่า ถ้ามีการทำประกันภัย ฝ่ายใดจะต้องรับผิดชอบในการจัดทำ และฝ่ายใดรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัย

(6.2) การจัดสรรเงินทุนตามที่ได้ขอทำข้อตกลงร่วมกันของแหล่งเงินทุนและผู้ว่าจ้าง

หลังจากผู้ว่าจ้างและสถาบันทางการเงิน (ผู้ให้เงินกู้) พิจารณารายละเอียดต่าง ๆ ของการลงทุนร่วมกันจากหัวข้อ 6.1 รวมถึงประโยชน์ที่จะได้รับจากการทำประกันภัยจากขั้นตอนการพิจารณาวัตถุประสงค์ในการทำประกันภัยที่ได้กล่าวไว้แล้วในหัวข้อที่ผ่านมา ประกอบกับข้อมูลที่ได้รับจากฝ่ายผู้รับประกันภัย ทั้งสองฝ่ายจะนำข้อเสนอทั้งหมดมาหาข้อสรุปและหาข้อตกลงร่วมกันว่าควรมีการจัดสรรค่าใช้จ่ายในการทำประกันภัยแยกจากค่าก่อสร้างหรือไม่

ในขั้นตอนนี้ มีประเด็นสำคัญและส่งผลต่อรูปแบบการทำประกันภัย โดยเฉพาะโครงการมีขนาดใหญ่ คือ การทำข้อตกลงในการจ่ายเงินของสถาบันทางการเงิน สถาบันทางการเงินจะให้ผู้ว่าจ้างชี้แจงว่า สัดส่วนของเงินกู้ให้นำไปใช้ประโยชน์อย่างไร หรือมีการจัดสรรเงินกู้ในแต่ละงวดอย่างไร โดยรูปแบบการจัดสรรที่สัมพันธ์กับการทำประกันภัยมีอยู่ 2 รูปแบบ คือ

- มีการจัดสรรเงินในการทำประกันภัยแยกออกจากมูลค่าก่อสร้าง ในรูปแบบนี้จะทำให้มีการประเมินวงเงินที่ใช้ทำประกันภัยไว้ชัดเจน ผู้ว่าจ้างสามารถจัดหาประกันที่มีเงื่อนไขที่ดีที่สุดใวงเงินที่กำหนด (ไม่ว่าผู้ว่าจ้างจะเจรจาจัดทำประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยเอง หรือปล่อยให้ผู้รับจ้างเจรจา)
- ไม่มีการจัดสรรเงินในการทำประกันภัยแยกออกจากมูลค่าก่อสร้าง ในรูปแบบนี้มีความแตกต่างจากกรณีที่มีการจัดสรรเงินไว้สำหรับการทำประกันภัย คือ ในรูปแบบนี้ มูลค่าเบี้ยประกันภัยของโครงการจะถูกผู้รับจ้างนำไปใส่ไว้ในส่วนค่าดำเนินการของรายการปริมาณงาน (BOQ) ของโครงการ ซึ่งผู้รับจ้างต้องนำไปเสนอผู้ว่าจ้างในกระบวนการประกวดราคาต่อไป

ปัญหาสำคัญในขั้นตอนในข้างต้นคือ แหล่งเงินทุนเป็นฝ่ายที่มีบทบาทสำคัญและเป็นฝ่ายแรกที่มีสิทธิตัดสินใจในการทำประกันภัย รวมทั้งสิทธิในการกำหนดเงื่อนไขของสัญญาให้มีความ

ได้เปรียบ ผู้ว่าจ้างไม่มีสิทธิโต้แย้งใด ๆ เพราะเกี่ยวพันถึงผลประโยชน์อื่น ๆ ซึ่งผู้ว่าจ้างพิจารณาแล้วว่ามีความสำคัญมากกว่าการทำประกันภัย

ผลลัพธ์ที่ได้ในขั้นตอนนี้ คือ ฝ่ายผู้ว่าจ้างสามารถมองเห็นถึงผลประโยชน์ที่ตนจะได้รับจากการทำประกันภัย และใช้ประกอบการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการทำประกันภัย รวมทั้งสามารถระบุแนวทางดังกล่าวให้ไปในทิศทางเดียวกันภายใต้สัญญาก่อสร้างซึ่งจัดทำในขั้นตอนนี้ต่อไป

7.1.2 การดำเนินงานช่วงออกแบบรายละเอียดแบบและการจัดทำสัญญา (Detailed - Design and Contractual Stage)

การดำเนินงานช่วงออกแบบละเอียดและจัดทำสัญญา (Detailed - Design and Contractual Stage) มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการกำหนดบทบาทและหน้าที่ในการจัดทำประกันภัยต่อจากขั้นตอนนี้ก่อนหน้า ผู้ว่าจ้างจะใช้สัญญาก่อสร้างเป็นตัวกำหนดแนวทางและเงื่อนไขในการทำประกันภัย รวมทั้งบทบาทในการบริหารสัญญาประกันภัยเมื่อดำเนินการก่อสร้าง ขั้นตอนการดำเนินงานในส่วนนี้ประกอบไปด้วย

การดำเนินงานช่วงออกแบบและจัดทำสัญญานี้ประกอบไปด้วยการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ 6 ขั้นตอน คือ

(1) การออกแบบโดยละเอียด (Preliminary & Final Design)

ขั้นตอนการออกแบบโดยละเอียดทำให้ผู้ว่าจ้างสามารถมองเห็นรายละเอียดในการก่อสร้างที่มากขึ้น ทั้งขั้นตอนและกระบวนการต่าง ๆ บ่อยครั้งที่แบบก่อสร้างมีปัญหาในการนำใช้ก่อสร้าง ทำให้อาจมีการทำแบบรายละเอียดสำหรับงานก่อสร้าง (Shop Drawing) เพิ่มขึ้นมาเพื่อช่วยผู้รับจ้างในการปฏิบัติงาน ซึ่งทำให้ผู้ว่าจ้าง (โดยมากจะอาศัยความเห็นของผู้ออกแบบและที่ปรึกษาด้านการออกแบบ ในการตัดสินใจ) สามารถปรับแก้ข้อกำหนดในการประกันภัยให้ตรงตามความต้องการของตนมากขึ้น อาทิ โครงการก่อสร้างสะพานแห่งหนึ่ง แม้รูปแบบของสัญญาจะเป็นสัญญาออกแบบ-ประมูล-ก่อสร้าง (Design - Bid - Build) แต่เมื่อมีการศึกษาแบบและวิธีการก่อสร้างทางเทคนิคโดยละเอียดในขั้นตอนนี้แล้ว ผู้ออกแบบอาจเห็นสมควรว่าควรเพิ่มกำหนดให้ผู้รับจ้างทำการการออกแบบโครงสร้างชั่วคราว (Temporary Structure) ในระหว่างการก่อสร้างเพิ่มลงไปด้วยเพราะผู้รับจ้างจะได้ปรับแก้หน้างานได้ตามความเหมาะสม ดังนั้นผู้ว่าจ้างอาจจะระบุข้อกำหนดในการทำประกันภัยความรับผิดชอบทางวิชาชีพในการออกแบบใด ๆ ก็ตามของผู้รับจ้างเพิ่ม

ในสัญญาก่อสร้าง เนื่องจากความคุ้มครองของการทำประกันภัยก่อสร้าง (Construction All Risk Insurance, CAR) ไม่คุ้มครองความเสียหายใด ๆ อันเกิดจากการออกแบบที่ผิดพลาด หรือแม้แต่การใส่ข้อกำหนดในการทำประกันภัยเครื่องจักรในการก่อสร้างก็จะถูกพิจารณาความจำเป็นที่จะต้องระบุไว้ในสัญญาก่อสร้างด้วยหรือไม่ เป็นต้น (ผู้เชี่ยวชาญ O18, O19, O20, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

ตัวอย่างของปัญหาที่เกิดขึ้นในช่วงนี้ เช่น ผู้ออกแบบต้องการให้ผู้รับจ้างรีบดำเนินการก่อสร้างสร้างทั้ง ๆ ที่กระบวนการออกแบบยังไม่เสร็จสมบูรณ์ และยังไม่มีการจัดจัดทำประกันภัย จึงให้ผู้รับจ้างงานเสาะห้ดำเนินการก่อสร้างทั้งที่ยังไม่มีความคุ้มครองจากประกันภัย หลังจากนั้นอีก 3 ถึง 4 เดือนต่อมาเมื่อแบบก่อสร้างเสร็จสมบูรณ์จึงเริ่มทำประกันภัยงานส่วนที่เหลือ และเริ่มก่อสร้างในขั้นตอนต่อ ๆ มา ดังนั้นเมื่อเกิดความเสียหายต่อบุคคลภายนอก เช่น เกิดการเลื่อนของหน้าดินบริเวณข้างเคียง และผู้ทำประกันภัยเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจึงมักเกิดข้อพิพาทตามมา บริษัทผู้รับประกันภัยจะอ้างว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดจากงานเข็ม (ซึ่งเนื้องานไม่อยู่ภายใต้ความคุ้มครองของการทำประกันภัยที่เพิ่งมาทำภายหลัง) เนื่องจากไม่สามารถพิสูจน์ได้ชัดเจนว่าความเสียหายดังกล่าวมีสาเหตุมาจากงานเข็มหรือไม่

แนวทางการป้องกันปัญหานี้ทำได้โดยการใส่ข้อกำหนดในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างแต่ละรายทำประกันภัยภายใต้กรมธรรม์เดียวกัน หรือในกรณีงานก่อสร้างของภาครัฐซึ่งมักมีปัญหาด้านนโยบายในการเลือกบริษัทประกันภัย อาจใช้วิธีกำหนดให้ผู้รับจ้างแต่ละรายหาข้อตกลงร่วมกันทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยเพียงรายเดียวให้ได้ เพื่อให้อย่างน้อยไม่เกิดปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนและสามารถดำเนินการก่อสร้างส่วนงานเข็มก่อนตามต้องการได้ ดังเช่นตัวอย่างข้างต้น บทบาทสำคัญจึงอยู่ที่ผู้ว่าจ้างที่ต้องเป็นผู้ประสานงาน อาทิ จัดประชุมให้ผู้รับจ้างแต่ละรายตกลงร่วมกันทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยเพียงรายเดียวให้ได้ (ผู้เชี่ยวชาญ O2, O15, O16, O17, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

(2) การจัดทำเอกสารและสัญญาก่อสร้าง (Prepare Construction Contracts)

การจัดทำเอกสารสัญญาก่อสร้าง (Prepare Construction Contracts) เป็นขั้นตอนที่สำคัญและส่งผลต่อการทำประกันภัยมากที่สุด ผลของการพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ ที่ผ่านมา เช่น ผลของการพิจารณาทำหรือไม่ทำประกันภัย หรือผลจากการออกแบบ จะถูกนำมาพิจารณาร่วมกันอีกครั้งเพื่อใส่ข้อกำหนดในการทำประกันภัยในสัญญาก่อสร้าง

ปัญหาสำคัญที่พบได้ในขั้นตอนนี้ ซึ่งผู้ว่าจ้างและตัวแทนผู้ว่าจ้างควรพิจารณาในการกำหนดข้อสัญญา ได้แก่

(2.1) โครงการที่ผู้ว่าจ้างเป็นผู้จัดประมูลหรือคัดเลือกบริษัทผู้รับจ้างงานโครงสร้างและงานระบบต่าง ๆ เองแบบแยกส่วน (Separate Bidding) หรือซึ่งอีกนัยคือผู้รับจ้างที่เข้าไปรับผิดชอบงานส่วนต่างๆ ในโครงการนั้นต่างเป็นผู้รับจ้างอิสระต่อกัน (Independent Contractors) การจัดหาผู้รับจ้างในลักษณะนี้มักเกิดปัญหาตามมา คือ ผู้รับจ้างต่างแยกทำประกันภัยงานของตนกับบริษัทประกันภัยที่ต้องการ เมื่อผู้รับจ้างรายใดรายหนึ่งเกิดสร้างความเสียหายแก่งานของผู้รับจ้างรายอื่น บริษัทประกันภัยจะดำเนินการฟ้องร้องไล่เบี้ยเพื่อเรียกค่าเสียหายกับผู้รับจ้างซึ่งเป็นต้นเหตุของความเสียหายแม้ผู้รับจ้างรายนั้นจะทำประกันภัยไว้ก็ตาม เพราะถือว่าเป็นกรรมกรรมคนละฉบับ แนวทางป้องกันของปัญหานี้ทำได้ 2 วิธี คือ

- ผู้ว่าจ้างจำเป็นต้องประสานงานและอธิบายให้ผู้รับจ้างเข้าใจถึงปัญหาโดยการกำหนดให้ผู้รับจ้างทุกรายทำประกันภัยร่วมกันภายใต้กรรมกรรมฉบับเดียว (ค่าใช้จ่ายแล้วแต่ตกลงกัน) โดยผู้ว่าจ้างอาจต้องเข้ามาเป็นตัวกลาง เช่น มีบทบาทจัดประชุม หรือออกข้อกำหนดในสัญญาให้ตกลงกันได้
- การขอให้ผู้รับประกันภัยเพิ่มเงื่อนไขเพิ่มเติมพิเศษไม่ไล่เบี้ยผู้รับจ้างหากก่อให้เกิดความเสียหายแก่กัน (Waiver of Subrogation Clause) ซึ่งได้อธิบายไว้แล้วในหัวข้อ 6.6

(2.2) ปัญหาด้านการขาดแคลนบุคลากร หลายหน่วยงานยังขาดแคลนบุคลากรซึ่งมีความรู้ด้านประกันภัยเข้ามาดูแลการจัดทำสัญญาก่อสร้าง หรือไม่มีความสามารถในการประเมินความเสี่ยงจึงไม่สามารถใช้การถ่ายโอนความเสี่ยงโดยอาศัยการทำประกันภัยได้เต็มประสิทธิภาพ ดังนั้นเมื่อผู้ว่าจ้างต้องเป็นฝ่ายจัดทำประกันภัยเองแต่หน่วยงานไม่มีผู้มีความรู้ในสายงานประกันภัยย่อมเสียเปรียบฝ่ายประกันภัยในการต่อรองให้ได้ความคุ้มครองที่ต้องการ

แนวทางแก้ไขอาจทำได้หลายแนวทาง โดยเริ่มจากปรับทัศนคติซึ่งผู้ว่าจ้างมักเข้าใจว่าควรมอบหมายให้นักกฎหมายดูแลการทำประกันภัยก่อสร้าง เพราะแท้จริงแล้วนักกฎหมายศึกษาเพียงกฎหมายว่าด้วยการประกันภัย ซึ่งแตกต่างจากผู้ศึกษาการทำสัญญาประกันภัย จึงเป็นเรื่องปกติที่บุคคลดังกล่าวจะไม่สามารถความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรรมธรรม์ได้ดีเท่าผู้ที่ได้ทำการศึกษางานประกันภัยโดยตรง

ปัญหาผู้ว่าจ้างขาดความเข้าใจในการทำประกันภัยและเนื้อหาในกรรมธรรม์ประกันภัย จึงไม่สามารถกำหนดข้อสัญญาที่มีความเหมาะสมได้ ปัญหานี้สามารถแก้ไขได้ด้วยการจัดฝึกอบรมบุคลากรหรือจัดหาบุคลากรที่มีประสบการณ์ในการจัดทำประกันภัยเข้ามารับผิดชอบการจัดทำสัญญารวมทั้งศึกษาปัญหาที่เกิดจากการทำประกันภัยของหน่วยงานอื่น เพื่อปรับปรุงเนื้อหาสัญญาให้มีความรัดกุมและเหมาะสมยิ่งขึ้น

- (2.3) ข้อจำกัดอื่น ๆ ภายในหน่วยงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งองค์การของภาครัฐ ซึ่งมีข้อกำหนดและต้องดำเนินขั้นตอนที่ยุ่งยาก โดยรายละเอียดของข้อปัญหานี้สามารถค้นคว้าได้ในหัวข้อ 6.4.3

นอกจากนี้การจัดทำประกันภัยของภาครัฐยังมีข้อจำกัดในการเลือกผู้รับประกันภัย อาทิ ไม่สามารถเลือกหรือชี้แนะผู้รับจ้างให้เลือกทำประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยที่ต้องการได้ ดังที่ได้อธิบายไว้ในหัวข้อ 6.7

(3) การประกาศหาผู้รับจ้าง (Call for Tender)

ในขั้นตอนนี้ผู้ว่าจ้างจะทำการประกาศให้ผู้รับจ้างเข้ามาซื้อซองเอกสารประกวดราคา ซึ่งสามารถทำได้หลายวิธี อาทิ ติดประกาศเชิญชวน หรือส่งจดหมายเชิญชวนให้ผู้รับจ้างแต่ละรายโดยตรง แต่สำหรับโครงการก่อสร้างของภาครัฐโดยอาจอาศัยการประกาศผ่านสื่อสาธารณะเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมและโปร่งใส เช่น ลงข้อความเชิญชวนในหนังสือพิมพ์ หรือสื่อสาธารณะอื่น ๆ เป็นต้น

เมื่อได้ข้อมูลต่าง ๆ ของโครงการแล้วผู้รับจ้างจะต้องทำการประเมินว่าบริษัทของตนเองมีความพร้อมในการรับงานมากน้อยเพียงใด หลายครั้งเมื่อพบว่าข้อกำหนดหรือคุณสมบัติที่ผู้ว่าจ้างกำหนดไม่สอดคล้องกับตน อาจต้องดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างรายอื่นจัดตั้งเป็นกิจการร่วมค้า

(Joint Venture) หรือในรูปแบบกิจการร่วมลงทุนที่เรียกว่าคอนซอร์เทียม (Consortium) แทน เป็นต้น ประเด็นดังกล่าวจะมีผลต่อการจัดทำประกันภัยโดยหากผู้รับจ้างหลายรายร่วมกันจัดตั้งกิจการร่วมค้า ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องเปลี่ยนเป็นชื่อกิจการร่วมค้าด้วย เพื่อป้องกันปัญหาที่อาจเกิดในภายหลังทั้งด้านความครอบคลุมของความคุ้มครอง ในกรณีเกิดความเสียหายจะได้ไม่มีการไล่เบี้ยเกิดขึ้น และขจัดปัญหาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

เมื่อผู้รับจ้างรับทราบเงื่อนไขและข้อกำหนดต่าง ๆ ตามที่ผู้ว่าจ้างระบุในสัญญาแล้ว ผู้รับจ้างจะต้องวางแผนการก่อสร้าง คำนวณผลกำไรที่จะได้จากการลงทุน และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ โดยมักอยู่ในรูปรายการปริมาณงาน (Bill of Quantity, BOQ) รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการจัดทำประกันภัยซึ่งมักรวมอยู่ในส่วนค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ (Indirect cost) ของโครงการ (ในกรณีที่ผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายส่วนนี้) พร้อมทั้งจัดเตรียมเอกสารต่าง ๆ เพื่อใช้ยื่นเสนอราคาต่อไป

อย่างไรก็ตาม แม้ผู้รับจ้างจะไม่ได้เป็นฝ่ายต้องจัดทำประกันภัย เช่นกรณีที่ผู้ว่าจ้างเป็นฝ่ายจัดทำประกันภัยและออกค่าใช้จ่ายเอง ข้อกำหนดต่าง ๆ ในการทำประกันภัยก็จะถูกบรรจุอยู่ในเอกสารสัญญาอยู่แล้ว ผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องตรวจสอบและพิจารณาความเหมาะสมของเงื่อนไขต่าง ๆ หากพบข้อสงสัยหรือข้อปัญหาอันเป็นอุปสรรคในการก่อสร้างของผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างสามารถทำหนังสือเพื่อขอคำชี้แจงจากผู้ว่าจ้างในขั้นตอนต่อไปได้

(4) ผู้รับจ้างที่ร่วมประกวดราคา ขอให้ผู้ว่าจ้างชี้แจงข้อสัญญาและขอปรับแก้ข้อสัญญา (Contract Negotiation and Adjustment)

อย่างไรก็ตามเป็นเรื่องยากลำบากในการร่างข้อสัญญาสัญญาใด ๆ ก็ตามเป็นลายลักษณ์อักษรให้สามารถสื่อความหมายให้ผู้อ่านทุกคนเข้าใจได้ตรงกันทั้งหมด ในบางครั้งข้อกำหนดในสัญญาอาจมีความกำกวม (Ambiguous) ดังนั้นการชี้แจงข้อสัญญาและขอปรับแก้ข้อสัญญา (Contract Negotiation and Adjustment) จึงมีความจำเป็นเพื่อให้ทุกฝ่ายทำความเข้าใจให้ตรงกัน

กรณีศึกษาปัญหาที่เกิดขึ้นจากความเข้าใจในสัญญาที่ไม่ตรงกันของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง ซึ่งผู้วิจัยได้วิเคราะห์ปัญหาไว้ในหัวข้อ 6.5 ดังนั้นผู้รับจ้างอาจต้องชี้แจงว่ากรรมธรรม์ที่ตนเองมีอยู่นั้นให้ผลความคุ้มครองเหมือนหรือแตกต่างจากที่สัญญากำหนดอย่างไร ก่อนลงนามในข้อตกลง หากผู้ว่าจ้างยอมรับ ก็สามารถปรับแก้ข้อสัญญาดังกล่าวได้เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาหรือข้อพิพาทใด ๆ ในภายหลัง

(5) กระบวนการคัดเลือกผู้รับจ้าง

ขั้นตอนนี้ผู้ว่าจ้างจะพิจารณาข้อเสนอต่าง ๆ ของผู้รับจ้างเพื่อคัดเลือกหาผู้ชนะการประกวดราคามาดำเนินการก่อสร้างต่อไป ซึ่งต้องพิจารณาทั้งด้านราคา เทคนิค และความพร้อมอื่น ๆ ของผู้รับจ้าง อีกทั้งดำเนินการตรวจสอบความถูกต้องเรียบร้อยของเอกสารต่าง ๆ ว่ามีความถูกต้องครบถ้วนหรือไม่ ในกรณีที่ผู้ว่าจ้างต้องการให้การทำประกันภัยเป็นส่วนหนึ่งของการพิจารณาคัดเลือกผู้รับจ้าง* ผู้รับจ้างจะต้องแสดงเอกสารยืนยันว่ามีการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยตามที่มีการตกลงไว้ (ในกรณีที่ผู้รับจ้างรับผิดชอบจัดทำประกันภัย) ผู้ว่าจ้างอาจต้องการเอกสารรายละเอียดในการพิจารณานี้ด้วยก็ได้ ซึ่งเป็นไปตามที่มีการตกลงระบุไว้ในเอกสารสัญญา (อาจมีการระบุไว้ใน TOR หรือ Letter of Intent) และเนื่องจากผู้รับจ้างยังไม่ได้งาน เอกสารที่นำมาใช้ประกอบจะเป็นหนังสือเสนอราคา หรือเอกสารร่างกรมธรรม์ (Draft Policy) ในขณะที่กรมธรรม์ฉบับจริงจะมีผลบังคับใช้เมื่อผู้รับจ้างได้งานและยืนยันวันเริ่มดำเนินงานก่อสร้าง

อย่างไรก็ตาม กรณีดังกล่าวพบได้ค่อนข้างน้อย เพราะการติดต่อจัดทำประกันภัยมักเริ่มหลังจากที่ผู้รับจ้างได้งานแล้ว ส่วนใหญ่จะมีแค่เพียงการประเมินราคาเพื่อให้ได้ตัวเลขคร่าว ๆ เพื่อใช้ประกอบการประมาณต้นทุนการก่อสร้างเท่านั้น ไม่มีการตกลงรายละเอียดและกำหนดข้อสัญญา

(6) กระบวนการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัย

ผลลัพธ์ที่ได้จากขั้นตอนตั้งแต่ที่กล่าวมาทั้งหมดนั้น เป็นกระบวนการในการดำเนินการก่อสร้างตั้งแต่เริ่มโครงการจนถึงขั้นตอนที่จะต้องจัดทำสัญญาก่อสร้างเพื่อนำไปใช้ในการจัดหาผู้รับจ้าง แม้หัวข้อการทำประกันภัยจะไม่ได้เป็นใจความหลักในแต่ละขั้นตอน แต่หากพิจารณาโดยละเอียดจะเห็นได้ว่าแต่ละขั้นตอนมักมีประเด็นสำคัญซึ่งส่งผลต่อรูปแบบการจัดทำประกันภัยแฝงอยู่แทบทั้งสิ้น ผลลัพธ์ที่ได้จากขั้นตอนจะทำให้แต่ละฝ่ายที่มีสิทธิ์ตัดสินใจเรื่องการทำประกันภัย (ผู้ว่าจ้างและสถาบันทางการเงิน) สามารถได้ข้อสรุปภาระหน้าที่ในการทำประกันภัยร่วมกันได้ โดยแนวทางที่เป็นไปได้มีด้วยกัน 3 แนวทาง ดังแสดงไว้ในรูปที่ 4.1 ในบทที่ 4 ได้แก่

- ผู้ว่าจ้างจัดทำประกันภัยเอง
- ผู้ว่าจ้างระบุในสัญญาให้ผู้รับจ้างรับผิดชอบในการจัดทำประกันภัย หรือ
- ผู้ว่าจ้างไม่มีการระบุข้อกำหนดว่าด้วยเรื่องการทำประกันภัยในสัญญาก่อสร้าง และปล่อยให้ผู้รับจ้างตัดสินใจเองว่าต้องการทำประกันภัยหรือไม่

อย่างไรก็ตามไม่ว่าฝ่ายใดจะเป็นผู้เข้าทำสัญญาประกันภัยก็ตาม รูปแบบของการเข้าทำสัญญายังมีความแตกต่างในรายละเอียด ซึ่งผู้วิจัยได้แบ่งรูปแบบการเข้าทำสัญญาประกันภัยออกเป็น 2 ลักษณะ โดยใช้จำนวนกรรมธรรม์เป็นเกณฑ์ ได้แก่

- One Single Contract เป็นการจัดทำประกันภัยโดยมีผู้ทำประกันภัยภายใต้กรรมธรรม์ฉบับเดียว โดยกรรมธรรม์จะให้ความคุ้มครองการก่อสร้างทั้งโครงการ ซึ่งผู้ทำประกันภัยอาจเป็นผู้ว่าจ้าง (Principal Control) หรือผู้รับจ้าง (Contractor Control) ก็ได้ ซึ่งผู้รับจ้างในที่นี้หมายถึงผู้รับจ้างหลัก (Main Contractor) โดยผู้รับจ้างหลักดังกล่าวจะไปจัดหาผู้รับจ้างช่วง (Sub-Contractors) อื่นๆ เอง อาทิ ผู้รับจ้างงานเสาเข็ม งานไฟฟ้า งานสุขาภิบาล เป็นต้น ซึ่งความคุ้มครองของงานเหล่านี้จะรวมอยู่ในกรรมธรรม์ที่ผู้รับจ้างหลักจัดทำฉบับเดียวและมีเงื่อนไขเดียวกันทั้งหมด
- Separated Contract การจัดทำประกันภัยในลักษณะนี้เกิดจากการที่ผู้ว่าจ้างให้มีการประกวดราคาแบบแยกส่วน (Separated Bidding) นั่นคือ ผู้รับจ้างที่ได้งานแต่ละส่วนต่างเป็นอิสระต่อกัน ดังนั้นจึงดำเนินการจัดหาประกันภัยแยกกันตามขอบเขตงานที่ตนรับผิดชอบ และความคุ้มครองที่ระบุในกรรมธรรม์ให้ความคุ้มครองเฉพาะงานของตนเท่านั้น

การจัดทำประกันภัยในวิธีแรก (One Single Contract) มักไม่เกิดปัญหาเนื่องจากเป็นการจัดทำประกันภัยรวมเต็มมูลค่าโครงการ (ทุนประกันภัยเท่ากับมูลค่างานก่อสร้างทั้งหมด) ผู้รับจ้างและผู้รับจ้างช่วงต่างได้รับความคุ้มครองโดยทั่วกัน ในขณะที่การจัดทำประกันภัยตามวิธีที่ 2 (Separated Contract) อาจทำให้เกิดปัญหาเกิดขึ้นตามมาได้ ได้แก่

- ต้องแน่ใจว่าผู้รับจ้างทุกรายได้จัดทำประกันภัยจริงหรือไม่
- เมื่อผู้รับจ้างรายใดรายหนึ่งเกิดสร้างความเสียหายแก่งานของผู้รับจ้างรายอื่น บริษัทประกันภัยจะดำเนินการฟ้องร้องไล่เบี้ยเพื่อเรียกค่าเสียหายกับผู้รับจ้างซึ่งเป็นต้นเหตุของความเสียหายแม้ผู้รับจ้างรายนั้นจะทำประกันภัยไว้ก็ตาม เพราะถือว่าเป็นกรรมธรรม์คนละฉบับ

แนวทางการป้องกันปัญหาทั้ง 2 นี้ ทำได้โดยผู้ว่าจ้างควรเข้ามามีส่วนร่วมในการตรวจสอบการทำประกันภัยของผู้รับจ้างทุกราย นอกจากนั้นยังควรใส่ข้อกำหนดในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างแต่ละรายทำประกันภัยภายใต้กรรมธรรม์เดียวกัน หรือในกรณีงานก่อสร้างของภาครัฐซึ่ง

มักมีปัญหาด้านนโยบายในการการเลือกบริษัทประกันภัย อาจใช้วิธีกำหนดให้ผู้รับจ้างแต่ละรายหาข้อตกลงร่วมกันทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัยเพียงรายเดียวให้ได้ หรือแก้ปัญหาดังกล่าวโดยให้ผู้รับประกันภัยเพิ่มเงื่อนไขเพิ่มเติมพิเศษไม่ได้เบี่ยงผู้รับจ้างหากก่อให้เกิดความเสียหายแก่กัน (Waiver of Subrogation Clause) ดังที่ได้กล่าวไว้ในหัวข้อ 7.1.2

กระบวนการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัย เป็นขั้นตอนสำคัญที่มีหลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง และมีรายละเอียดและขั้นตอนที่ซับซ้อน โดยสามารถแบ่งกระบวนการนี้ออกเป็นขั้นตอนย่อย ๆ ได้ อีก 7 ขั้นตอน คือ

(6.1) การคัดเลือกบริษัทประกันภัย ขั้นตอนแรกสุดของการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัย เริ่มจากการคัดเลือกบริษัทประกันภัย (ในกรณีที่ไม่ถูกผูกมัดโดยข้อสัญญาอื่น เช่น สัญญาการกู้ยืมเงินจากธนาคาร ดังที่กล่าวไว้ในขั้นต้น) จากการรวบรวมข้อมูลโดยการติดต่อเข้าสัมภาษณ์ผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างพบว่า แนวทางการพิจารณาว่าบริษัทผู้รับประกันภัยรายใดดีหรือไม่นั้นมิได้อยู่หลายแนวทาง ผู้ทำประกันภัยอาจเลือกโดยอาศัยความคุ้นเคย หรือความพอใจโดยส่วนตัว ซึ่งอาจมาจากการให้บริการ ความรู้สึกละเอียดง่ายในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือแม้กระทั่งรู้จักเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบในการจัดทำประกันภัยของบริษัทผู้รับประกันภัยเป็นการส่วนตัว เป็นต้น แต่ข้อสำคัญที่เกี่ยวข้องที่ผู้ทำประกันภัยควรพิจารณา 2 ข้อ ประกอบการตัดสินใจในเบื้องต้นมีดังนี้

- สถานะทางการเงินของบริษัทผู้รับประกันภัยแต่ละราย ในปัจจุบันผลประกอบการของแต่ละบริษัทจะต้องสามารถเปิดเผยและตรวจสอบได้ตามพระราชบัญญัติข้อมูลข่าวสาร พ.ศ. 2540 โดยสำหรับธุรกิจประกันภัยมีสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมธุรกิจประกันภัย หรือ คปภ. (เดิมใช้ชื่อว่า กรมการประกันภัย) เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบรวบรวมข้อมูลและตีพิมพ์ผลประกอบการดังกล่าวเป็นประจำทุกปี และเปิดโอกาสให้ผู้ที่มีบทบาทในการจัดทำประกันภัยและผู้ที่เกี่ยวข้องสามารถขอข้อมูลดังกล่าวได้
- การจัดทำกรรมธรรม์ของแต่ละบริษัท แม้กรรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างที่ออกโดยบริษัทผู้รับประกันภัยแต่ละรายในประเทศไทยจะมีรูปแบบที่

คล้ายคลึงกัน เนื่องจากได้นำรูปแบบมาจากต่างประเทศ แต่อย่างไรก็ตามผู้ทำประกันภัยต้องระลึกอยู่เสมอว่า กรมธรรม์ประกันภัยเป็นสัญญา รูปแบบหนึ่ง ซึ่งการปรับแก้ข้อความใด ๆ อันจะทำให้ใจความที่ระบุไว้มีความหมายต่างออกไปสามารถเกิดขึ้นได้เสมอ นอกจากนี้อีกสิ่งหนึ่งที่สำคัญในสัญญาไม่ว่าจะรูปแบบใดก็ตาม คือ การจัดเรียงและลำดับความสำคัญของข้อกำหนดในสัญญา (Priority of Document) การเรียงลำดับของหัวข้อต่าง ๆ อาจมีผลต่อการตีความและอาจทำให้ผู้อ่านเกิดความสับสนได้เช่นเดียวกัน จึงเป็นเรื่องยากที่จะบอกได้ว่ากรมธรรม์ที่ “ดี” เป็นอย่างไร

โดยทั่วไปในการพิจารณารายละเอียดที่ระบุไว้ ผู้ทำประกันภัยควรพิจารณากรมธรรม์เป็น 2 ส่วน คือ มูลค่าความคุ้มครองในส่วนต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ เช่น มูลค่าความคุ้มครองงานส่วนต่าง ๆ จำนวนเงินความรับผิดชอบแรกของผู้เอาประกันภัย (Excess or Deductible) และรายละเอียดความคุ้มครองที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ซึ่งเป็นเรื่องละเอียดอ่อนและยากในการทำความเข้าใจ แตกต่างจากการประเมินมูลค่าต่าง ๆ ในส่วนแรก ซึ่งผู้ทำประกันภัยสามารถเปรียบเทียบและเห็นภาพได้ง่ายกว่า และควรต้องอาศัยประสบการณ์จากการอ่านข้อสัญญาจำนวนมาก เพื่อรับทราบข้อปัญหาที่อาจเกิดในการใช้ถ้อยความ (Policy Wording) เขียนข้อกำหนดในแบบต่าง ๆ

ปัญหาที่มักพบในขั้นตอนนี้คือ ผู้ทำประกันภัยไม่สามารถจัดทำกรมธรรม์ให้มีความครอบคลุมตามต้องการได้ กล่าวคือ เงื่อนไขในกรมธรรม์มีข้อบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ ซึ่งมักเกิดขึ้นใน 2 ลักษณะ คือ มีการเพิ่มข้อรับรองในการทำประกันภัย (Warranty) ซึ่งส่งผลกระทบต่อความคุ้มครอง และ ขาดเงื่อนไขความคุ้มครองซึ่งต้องตรงกับผู้รับประกันภัยให้ขยายความคุ้มครอง ทั้ง 2 ลักษณะเกิดขึ้นจากการขาดความรู้และประสบการณ์ในการจัดทำเงื่อนไขสัญญา ซึ่งในส่วนเงื่อนไขพิเศษ (Special Condition) ของกรมธรรม์ เป็นส่วนสำคัญที่ผู้ทำประกันภัยสามารถตรวจสอบเพื่อให้เพิ่มหรือลดข้อกำหนดหรือเงื่อนไขในการทำประกันภัยได้

แนวทางการแก้ไขปัญหานี้ทำได้ค่อนข้างยากเพราะการจะได้มาซึ่งความคุ้มครองที่ครอบคลุมนั้นขึ้นอยู่กับองค์ประกอบหลาย ๆ ด้าน เช่น ความสามารถในการประเมินความเสี่ยง ความสามารถในการต่อรองหรืออำนาจในการต่อรองกับผู้รับประกันภัย อีกทั้งความเสี่ยงในโครงการก่อสร้างต่างก็มีข้อกำหนดหรือเงื่อนไขที่เหมาะสมแตกต่างกัน ไม่สามารถลอกข้อกำหนดของโครงการหนึ่งมาใช้กับอีกโครงการหนึ่งได้อย่างสมบูรณ์ ผู้ทำประกันภัยจึงควรรหาผู้มีความรู้และประสบการณ์ในการจัดทำกรรมธรรม์เข้ามารับผิดชอบ หรือศึกษาการกำหนดเงื่อนไขรวมทั้งเบี้ยประกันภัยจากการใช้นายหน้าประกันภัย (ผู้เชี่ยวชาญ I1, I2, B2, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

(6.2) การให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความเสี่ยงในโครงการแก่ผู้รับประกันภัย หลังจากคัดเลือกบริษัทประกันภัยที่ต้องการได้แล้ว (อาจไม่จำเป็นที่จะเลือกมาเพียงรายเดียว ผู้ทำประกันภัยอาจพิจารณาบริษัทผู้รับประกันภัยที่ผ่านเกณฑ์ที่กำหนด ซึ่งอาจมากกว่า 1 รายก็ได้ แล้วนำข้อเสนอของแต่ละรายมาพิจารณาอีกรอบ) ขั้นตอนต่อไปคือ การออกกรรมธรรม์ประกันภัย ผู้ทำประกันภัยต้องเตรียมเอกสารต่าง ๆ ของโครงการ เพื่อผู้รับประกันภัยจะได้นำไปประเมินความเสี่ยงและคิดเบี้ยประกัน รวมทั้งออกข้อกำหนดต่างๆในกรรมธรรม์ เอกสารที่จำเป็นได้แก่

- แบบและรายการประกอบแบบ (Drawing and Specifications)
- สัญญาก่อสร้าง (Construction Contract) สัญญาก่อสร้างเป็นส่วนประกอบสำคัญที่ผู้รับประกันภัยจะนำไปใช้พิจารณาเพื่อกำหนดขอบเขตของความคุ้มครอง ดังนั้นสัญญาก่อสร้างที่ดี นั่นคือ มีความชัดเจน ไม่กำกวม และมีรายละเอียดที่ชัดเจนว่าต้องการความคุ้มครองอะไรบ้าง จะช่วยให้ได้กรรมธรรม์ตรงตามที่ต้องการอย่างแท้จริง
- แผนการก่อสร้าง (Schedule) ข้อระมัดระวังอีกส่วนหนึ่งที่มีความสำคัญในการจัดทำประกันภัย คือ ผู้ทำประกันภัยต้องมีการประเมินระยะเวลาก่อสร้างที่ใกล้เคียงความเป็นจริง เพราะระยะเวลาในการก่อสร้างที่แจ้งแก่ผู้รับประกันภัยมีผลโดยตรงต่อเบี้ยประกันภัย การแจ้งระยะเวลาที่

น้อยเกินไป หากเกิดความล่าช้าในส่งมอบงาน ผู้ทำประกันภัยจะต้องขอทำประกันภัยเพิ่มโดยที่เบี้ยประกันภัยในส่วนนี้จะสูงมากเพราะผู้รับประกันภัยเข้าใจว่าบริหารงานไม่ดี ทำให้สูญเสียความไว้วางใจ ในทางกลับกัน หากแจ้งระยะเวลาที่มากเกินไปจะทำให้เสียเบี้ยประกันภัยเพิ่มโดยใช่เหตุ เพราะผู้รับประกันภัยถือว่ายี่งระยะเวลาก่อสร้างมากความเสี่ยงก็ยิ่งมากตามไปด้วย

- รายการปริมาณงาน (BOQ) ผู้รับประกันภัยบางรายอาจขอให้ผู้ทำประกันภัยแสดงรายการปริมาณงานประกอบการพิจารณาด้วยก็เป็นได้ เพราะในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนผู้รับประกันภัยบางรายอาจพิจารณาจ่ายเงินโดยอ้างอิงมูลค่าวัสดุตามรายการปริมาณงานดังกล่าว แต่บางรายอาจพิจารณาจากความเสียหายจริงหรือจากรายการความเสียหายที่บริษัทผู้ประเมินความเสียหาย (Loss Adjuster) จัดทำ
- แผนผังบริเวณสถานที่ก่อสร้าง
- เอกสารอื่น ๆ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับนโยบายของแต่ละบริษัทในการนำไปประเมินความเสี่ยงของโครงการ

จากการศึกษายังพบว่าปัญหาอื่น ๆ ที่มักเกิดในช่วงการจัดทำกรรมธรรม์ประกันภัยนี้ ได้แก่

- ผู้ทำประกันภัยขาดความสามารถในการต่อรองกับผู้รับประกันภัย ปัจจัยเสี่ยงด้านนี้มักเกิดกับผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างที่อาจไม่มีประสบการณ์ในการทำประกันภัยมาก่อน หรือมีประสบการณ์ในการทำประกันภัยน้อย ผลลัพธ์คือการจัดหากรรมธรรม์ได้ในราคาแพงกว่าที่ควร กรณีดังกล่าวผู้เชี่ยวชาญฝ่ายผู้รับประกันภัยได้แสดงความคิดเห็นว่าเมื่อฝ่ายผู้รับประกันภัยเองยังไม่มีประวัติการทำงานก่อสร้างของผู้รับจ้างมาก่อน จึงเป็นเรื่องปกติที่จะกำหนดค่าเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูง และการต่อรองเพื่อให้ได้ความคุ้มครองตามที่ต้องการนั้นทำได้ค่อนข้างยาก อีกทั้งเมื่อผู้รับจ้างขาดประสบการณ์ในการจัดทำประกันภัยย่อมไม่ทราบถึงอัตราเบี้ยประกันภัยในตลาดประกันภัย ทำให้เสียโอกาสในการต่อรองไป เพราะไม่มีข้อมูลที่จะใช้ในการต่อรองที่เพียงพอนั่นเอง

- ผู้ทำประกันภัยซื้อประกันภัยโดยยึดเอาราคาต่ำสุดเป็นหลัก
- ผู้ทำประกันภัยไม่ใส่ใจหรือหลงลืมในการให้รายละเอียดของโครงการทั้งหมดแก่ทางผู้รับประกันภัย เนื่องจากในสัญญาประกันภัยหรือกรมธรรม์ประกันภัยถือว่าผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยความจริงที่เป็นสาระสำคัญ ดังนั้นหากเกิดความเสียหายและพิสูจน์ได้ว่าผู้เอาประกันภัยปกปิดความจริงที่เป็นสาระสำคัญ (Non-disclosure of Material Fact) ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 121

(6.3) ผู้รับประกันภัยจัดทำหนังสือเสนอราคา หรือร่างกรมธรรม์ประกันภัย (Draft Policy) ให้ผู้ทำประกันภัยพิจารณา ในขั้นตอนนี้ผู้รับประกันภัยพิจารณามูลค่าเบี้ยประกันภัยและความคุ้มครองตามความเสี่ยงของแต่ละงาน โดยในการพิจารณามูลค่าเบี้ยประกันภัยผู้รับประกันภัยอาศัยประสบการณ์ในการประเมินความเสี่ยงของเจ้าหน้าที่ประกออบกับข้อมูลการแข่งขันกับผู้รับจ้างรายอื่นในการคิดอัตราเบี้ยประกันภัย

(6.4) พิจารณาข้อต่อตรงกับผู้ทำประกันภัยและดำเนินการออกกรมธรรม์ ปัญหาที่ผู้วิจัยพบในขั้นตอนนี้ คือ ผู้ทำประกันภัยขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์ จากการประมวลผลข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ตัวแทนฝ่ายผู้รับจ้างที่มีหน้าที่รับผิดชอบจัดหาประกันภัย พบว่าเหตุการณ์เสี่ยงที่สำคัญคือ ผู้รับจ้างหลายรายได้ทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการทำประกันภัยมาไม่ถูกต้อง อาทิ มีความคิดว่ากรมธรรม์ประกันภัยที่ซื้อในตลาดประกันภัยมีเนื้อหาที่เหมือนกันเป็นกรมธรรม์ “มาตรฐาน” ซึ่งแท้จริงแล้วไม่มีอยู่จริงเพราะทุกข้อความในกรมธรรม์สามารถปรับเปลี่ยนได้ตามที่คู่สัญญาตกลงกัน (กรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างเป็นสัญญาที่ไม่ได้มีข้อกำหนดตายตัว (Adjustable Contracts)) อีกทั้งกรมการประกันภัยซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดทำกรมธรรม์ทั้งหมดในประเทศไทยไม่มีการกำหนดรูปแบบใด ๆ ที่เป็นมาตรฐานออกมาทั้งสิ้น ดังนั้นเมื่อผู้รับประกันภัยปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ผู้รับจ้างที่ขาดความเข้าใจจึงยินยอมโดยง่ายเพราะเชื่อว่ากรมธรรม์ใด ๆ ต่างก็ให้ความคุ้มครองเหมือนกัน คือไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีนั้น ๆ ได้ สาเหตุหนึ่งมาจากการที่ผู้รับจ้าง

ไม่ได้ทำความเข้าใจข้อสัญญาให้ถ่องแท้ ประกอบกับปัญหาด้านภาษาเพราะเนื้อหากรรมธรรม์เป็นภาษาอังกฤษ และเขียนในเชิงกฎหมายซึ่งทำให้ยากต่อการตีความยิ่งขึ้นไปอีก

นอกจากนี้ผู้วิจัยได้วิเคราะห์สาเหตุของปัญหาซึ่งมักทำให้เกิดความเข้าใจในข้อสัญญาไม่ตรงกันระหว่างผู้ทำประกันภัยและผู้รับประกันภัยพบว่าในขั้นตอนการจัดทำกรรมธรรม์ หลังจากผู้ทำประกันภัยให้ข้อมูลของโครงการแก่ผู้รับประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยจะประเมินความเสี่ยงและส่งใบเสนอราคาแก่ผู้ทำประกันภัย ซึ่งมีเฉพาะชื่อเงื่อนไข ไม่มีรายละเอียดว่าเงื่อนไขดังกล่าวส่งผลอย่างไรต่อการทำประกันภัยหรือการก่อสร้างบ้าง ถือเป็นข้อบกพร่องที่ผู้วิจัยเห็นว่าส่งผลกระทบต่อในการกระบวนการจัดทำกรรมธรรม์เป็นอย่างยิ่ง เมื่อผู้ทำประกันภัยอ่านโดยไม่ละเอียด และไม่สนใจสอบถามรายละเอียดกับทางผู้รับประกันภัยให้ชัดเจน กว่าจะทราบรายละเอียดข้อเท็จจริงก็ได้จ่ายเงินทำประกันภัยไปเรียบร้อยแล้ว โดยผู้เชี่ยวชาญฝ่ายผู้รับประกันภัยให้เหตุผลว่าไม่สามารถจัดทำใบเสนอราคาให้มีรายละเอียดมากกว่าปัจจุบันได้ เพราะผู้รับประกันภัยเองก็ยังไม่แน่ใจว่าจะได้งาน หากต้องจัดทำใบเสนอราคาที่มีรายละเอียดจำนวนมากจะทำให้เสี่ยงต่อการเสียเวลาและค่าใช้จ่ายโดยไม่ได้รับอะไรตอบแทน






อย่างไรก็ตามโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่มักไม่พบปัญหาดังกล่าว เพราะผู้ทำประกันภัยจะมีการตรวจสอบกรรมธรรม์หลายขั้นตอน (ทั้งผู้รับจ้างและที่ปรึกษา) และมักมีการออกร่างกรรมธรรม์ (Draft Policy) ซึ่งจะมีรายละเอียดและคำอธิบายเงื่อนไขต่างๆ ครบถ้วนและชัดเจนกว่าใบเสนอราคา ให้ตรวจสอบก่อนที่จะตกลงทำสัญญา

- (6.5) การเปรียบเทียบกรรมธรรม์ประกันภัย การต่อรองเบี้ยประกันภัยและขอบเขตความคุ้มครอง ขั้นตอนนี้เป็นขั้นตอนที่มีความสำคัญมากที่สุดและเป็นขั้นตอนที่ยากที่สุดของการจัดทำประกันภัย เนื่องด้วยผู้ทำประกันภัยจะต้องศึกษารายละเอียดเพื่อนำไปต่อรองค่าเบี้ยประกันภัยและขอบเขตความคุ้มครองดังที่กล่าวไว้ในขั้นตอนที่ 6.3 การเปลี่ยนแปลงถ้อยคำในสัญญาอาจมีผลต่อการชดใช้ค่าเสียหายมูลค่ามหาศาลได้เช่นกัน

ปัญหาที่มักเกิดในขั้นตอนนี้คือ ผู้ทำประกันภัยไม่สามารถเปรียบเทียบความแตกต่างของกรมธรรม์ที่เสนอโดยบริษัทผู้รับประกันภัยหลาย ๆ รายได้อาติกรมธรรม์ที่เสนอโดยบริษัทผู้รับประกันภัย ก. ให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลที่ 3 ในวงเงิน 1 ล้านบาท ในขณะที่บริษัทผู้รับประกันภัย ก. ให้ความคุ้มครองความเสียหายเดียวกัน 2 ล้านบาท แต่เบี้ยประกันภัยของบริษัทผู้รับประกันภัย ก. ถูกกว่า 10,000 บาท กรณีเช่นนี้ผู้ทำประกันภัยต้องทำการประเมินความเสี่ยงเองว่าควรเลือกทำประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัย ก. หรือ ข. ซึ่งจะต้องใช้ประสบการณ์หรือข้อมูลโครงการก่อสร้างในอดีตมาประกอบการพิจารณา ดังแสดงในตารางที่ 7.2 นอกจากนี้อีกปัญหาที่ผู้ทำประกันภัยมักพบคือข้อความในกรมธรรม์ ดังตัวอย่างเช่นโครงการก่อสร้างแห่งหนึ่งพิจารณาทำประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัยโดยให้เหตุผลว่า บริษัทผู้รับประกันภัยรายนี้ให้ความคุ้มครองการพังทลายทั้งหมดและ/หรือ การพังทลายบางส่วนและรอยแตกร้าวที่มีผลต่อความมั่นคงของอาคาร (Extension of Cover for Vibration or Removal of Weakening of Support Clause, VRWS) จำนวน 10 ล้านบาทมากกว่าบริษัทผู้รับประกันภัยรายอื่น ๆ ซึ่งให้เพียง 5 ล้านบาท แต่ไม่ได้สนใจรายละเอียดในส่วนอธิบายกรมธรรม์ซึ่งระบุไว้ว่า “caused by piling work” ดังนั้น ความคุ้มครองความสั่นสะเทือนของกรมธรรม์ฉบับนี้จะคุ้มครองเพียงช่วงระยะเวลาก่อสร้างงานเสาเข็มเท่านั้น หากเกิดความเสียหายจากความสั่นสะเทือนภายหลังงานเข็มเสร็จสิ้น อาทิ การพังทลายของเข็มพีต (sheet pile) จะไม่ได้รับความคุ้มครอง เป็นต้น

ผู้ทำประกันภัยต้องระลึกไว้เสมอว่าการจัดทำประกันภัยเหมือนเหมือนการซื้อสินค้าชนิดอื่น ๆ เพียงแต่แตกต่างกันที่การซื้อสินค้าอื่น ๆ เช่น รถยนต์ ผู้ซื้อสามารถเห็นขอบบรรจุของสินค้าก่อนได้ แต่การซื้อประกันภัยเราจะพบขอบบรรจุจริงๆ ก็ต่อเมื่อกรมธรรม์ไม่ให้ความคุ้มครองภัยที่เกิด ซึ่งแก้ไขไม่ได้ อาทิ โครงการก่อสร้างโรงงานไทยแลนด์ แทนทาลัมที่จังหวัดภูเก็ต เมื่อปี พ.ศ. 2529 เกิดไฟไหม้ระหว่างก่อสร้าง ไม่สามารถเรียกร้องค่าชดใช้ได้ เพราะไม่มีความคุ้มครองภัยจราจล

ตารางที่ 7.2 ตัวอย่างแสดงการเปรียบเทียบความคุ้มครองและเบี้ยประกันภัยระหว่างกรมธรรม์ 2 ฉบับ

INSURER		Allianz C.P. General Insurance Co.,Ltd. (100%)	Falcon Insurance PCL (60%)
		 www.allianzcp.com	 www.falconinsurance.co.th
			The Deves Insurance PCL (20%)
			 www.deves.co.th
			Thai Sri Insurance Co.,Ltd. (15%)
			 www.thaisri.com
			The Thai Insurance PCL (5%)
			 www.thaiins.com
DEDUCTIBLE (each and every loss)			
Contract Work			
	Section I) Building and Civil Engineering work		
	1.1.Earthquake, Storm, Hurricane, Cyclone, Subsidence Landslide, Collapse, theft and any water damage	Bht. 80,000	Bht. 100,000
	1.2. Any other Causes	Bht. 80,000	Bht. 100,000
	Section II) Machinery Erection		
	2.1 During Erection	Bht. 80,000	Bht. 80,000
	2.2 During Testing & Commissioning	Bht. 80,000	Bht. 10% of loss or minimum Bht. 50,000
Third Party Liability			
	For property damage only	Bht. 20,000	Bht. 30,000
SPECIAL CLAUSE			
1	Architects', Surveyors' and Consulting Engineers' Fees Clause	20,000,000.- any one accident and in aggregate	20,000,000.- any one accident and in aggregate
2	Automatic Extension of Period of Insurance Clause	3 months subject to additional and term to be agreed	3 months subject to additional and term to be agreed

ตารางที่ 7.2 ตัวอย่างแสดงการเปรียบเทียบความคุ้มครองและเบี้ยประกันภัยระหว่างกรมธรรม์ 2 ฉบับ (ต่อ)

SPECIAL CLAUSE			
3	Approved Adjuster Clause (Mc Larens, Crawford)	Yes	Yes
4	Consequence loss to Third Party Liability Clause	Combine in limit of Third Party Liability	10,000,000.- any one accident and in aggregate
5	Consequence of Faulty Design Clause	Yes	Yes
6	Contract Work Taken Over or Put into use Clause	Yes	Yes
7	Clearance of Debris Clause	20,000,000.- any one accident and in aggregate	20,000,000.- any one accident and in aggregate
8	Cross Liability Clause	Yes	Yes
9	Escalation (120%) Clause	Yes	Yes
10	Expediting Costs (Including Airfreight) Clause 20% of repair costs	Yes	Yes
11	Extended Maintenance Period Clause (12 months)	Yes	Yes
12	72 Hours (Flood, Windstorm, Earthquake) Clause	Yes	Yes
13	Inland Transit Clause	All Risks Clause including loading and unloading Limit 20,000,000.- / conveyance and in aggregate Deductibel: Bht. 80,000.- each & every loss	All Risks Clause including loading and unloading Limit 20,000,000.- / conveyance and in aggregate Deductibel: Bht. 50,000.- each & every loss
14	Loss Notification Clause.	45 days	45 days
15	Offsite Storage Clause	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductibel: Bht. 80,000.- each & every loss	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductibel: Bht. 50,000.- each & every loss
16	Principal's Employees and Representatives covered as Third Party Clause (Including Consultants and/or Consultants' representative and/or sales staffs and/or sales representative)	Yes	Yes
17	Principal's Existing Property	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductibel: Bht. 80,000.- each & every loss	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductibel: Bht. 50,000.- each & every loss
18	Plan and Documents	Yes	Yes
19	Strike, Riot and Civil Commotion Clause	Yes	Yes
20	Sudden and Accidental Pollution Clause	Yes	Yes

ตารางที่ 7.2 ตัวอย่างแสดงการเปรียบเทียบความคุ้มครองและเบี้ยประกันภัยระหว่างกรมธรรม์ 2 ฉบับ (ต่อ)

SPECIAL CLAUSE			
21	Sue and Labour	Yes	Yes
22	Subrogation Waiver against Principal and Principal's Representatives	Yes	Yes
23	Temporary Protection Clause	20,000,000.- any one accident and in aggregate	20,000,000.- any one accident and in aggregate
24	Tool of trade Clause	Yes	Yes
25	Third Party Liability during Maintenance Period (24 months)	Yes	Yes
26	Third Party Liability in respect of Existing Underground Cables or Pipelines	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible 20% of loss and/or minimum Bht.100,000.-any one accident whichever is the higher.	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible 10% of loss and/or minimum Bht.100,000.-any one accident whichever is the higher.
27	Temporary Site Office & Contents Equipment (Including Mock up room and furniture here in) ,Camp and Store Inside construction site	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible: Bht. 80,000.- each & every loss	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible: Bht. 50,000.- each & every loss
28	Vibration, Removal or Weakening of Support Clause (Total & Partial Collapse only)	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible 20% of loss and/or minimum Bht.100,000.-any one accident whichever is the higher.	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible 10% of loss and/or minimum Bht.100,000.-any one accident whichever is the higher.
29	Terrorism Exclusion Clause	Yes	Yes
30	Electronic Data and Internet Endorsement Clause	Yes	Yes
WARRANTY			
1	Fire Fighting Facilities	No.	Yes
2	Dewatering	No.	Yes
3	Safety Net	No.	Yes
PREMIUM			
	Net	1,404,000.00	1,060,000.00
	Stamp	5,616.00	4,240.00
	VAT	98,673.12	74,496.80
	Total	1,508,289.12	1,138,736.80

ตารางที่ 7.2 ตัวอย่างแสดงการเปรียบเทียบความคุ้มครองและเบี้ยประกันภัยระหว่างกรมธรรม์ 2 ฉบับ (ต่อ)

SPECIAL CLAUSE			
20	Sudden and Accidental Pollution Clause	Yes	Yes
21	Sue and Labour	Yes	Yes
22	Subrogation Waiver against Principal and Principal's Representatives	Yes	Yes
23	Temporary Protection Clause	20,000,000.- any one accident and in aggregate	20,000,000.- any one accident and in aggregate
24	Tool of trade Clause	Yes	Yes
25	Third Party Liability during Maintenance Period (24 months)	Yes	Yes
26	Third Party Liability in respect of Existing Underground Cables or Pipelines	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible 20% of loss and/or minimum Bht.100,000.-any one accident whichever is the higher.	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible 10% of loss and/or minimum Bht.100,000.-any one accident whichever is the higher.
27	Temporary Site Office & Contents Equipment (Including Mock up room and furniture here in) ,Camp and Store Inside construction site	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductibel: Bht. 80,000.- each & every loss	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductibel: Bht. 50,000.- each & every loss
28	Vibration, Removal or Weakening of Support Clause (Total & Partial Collapse only)	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible 20% of loss and/or minimum Bht.100,000.-any one accident whichever is the higher.	20,000,000.- any one accident and in aggregate Deductible 10% of loss and/or minimum Bht.100,000.-any one accident whichever is the higher.
29	Terrorism Exclusion Clause	Yes	Yes
30	Electronic Data and Internet Endorsement Clause	Yes	Yes
WARRANTY			
1	Fire Fighting Facilities	No.	Yes
2	Dewatering	No.	Yes
3	Safety Net	No.	Yes
PREMIUM			
	Net	1,404,000.00	1,060,000.00
	Stamp	5,616.00	4,240.00
	VAT	98,673.12	74,496.80
	Total	1,508,289.12	1,138,736.80

- (6.6) การตรวจสอบกรรมธรรม์ของผู้เอาประกันภัยร่วม กรณีที่ผู้รับจ้างจัดทำประกันภัยภายใต้ข้อกำหนดของสัญญาจ้างก่อสร้าง ในกรณีนี้การตรวจสอบความถูกต้องของกรรมธรรม์จะทำโดยผู้ว่าจ้างและที่ปรึกษา เพื่อตรวจสอบว่าการจัดทำประกันภัยถูกต้องตามที่ระบุไว้ในข้อกำหนดของสัญญาหรือไม่ หากไม่เป็นที่พอใจและต้องการให้ผู้รับจ้างปรับแก้ ผู้ว่าจ้างจะต้องชี้แจงถึงเหตุและผลในความต้องการให้มีการแก้ไขดังกล่าว

ในทางปฏิบัติผู้ว่าจ้างจะนำสัญญาก่อสร้างที่กำหนดเงื่อนไขในการทำประกันภัยมาเปรียบเทียบกับร่างกรรมธรรม์ที่ผู้รับจ้างเสนอมา หากพบว่าไม่ตรงข้อกำหนด ผู้ว่าจ้างมีสิทธิ์ร้องขอให้ผู้รับจ้างไปปรับแก้หรือจัดหากรรมธรรม์มาใหม่จนกว่าเป็นที่ยอมรับของผู้ว่าจ้าง ตามที่ระบุไว้ในสัญญาก่อสร้าง อาทิ ในกรณีศึกษาโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายสีม่วง ผู้รับจ้างเสนอกรรมธรรม์ซึ่งมีข้อความระบุว่าไม่คุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลภายนอก ซึ่งเป็นเรือขนาดไม่เกิน 10 เมตร แต่โครงการก่อสร้างต้องทำการก่อสร้างข้ามแม่น้ำ ซึ่งมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุดังกล่าว หากผู้ว่าจ้างละเลยการตรวจสอบเงื่อนไขกรรมธรรม์อาจเกิดปัญหาในภายหลังได้ (ผู้เชี่ยวชาญ O15, O16, และ O17, ดัดแปลงจากการสัมภาษณ์, มิถุนายน – ตุลาคม, 2553)

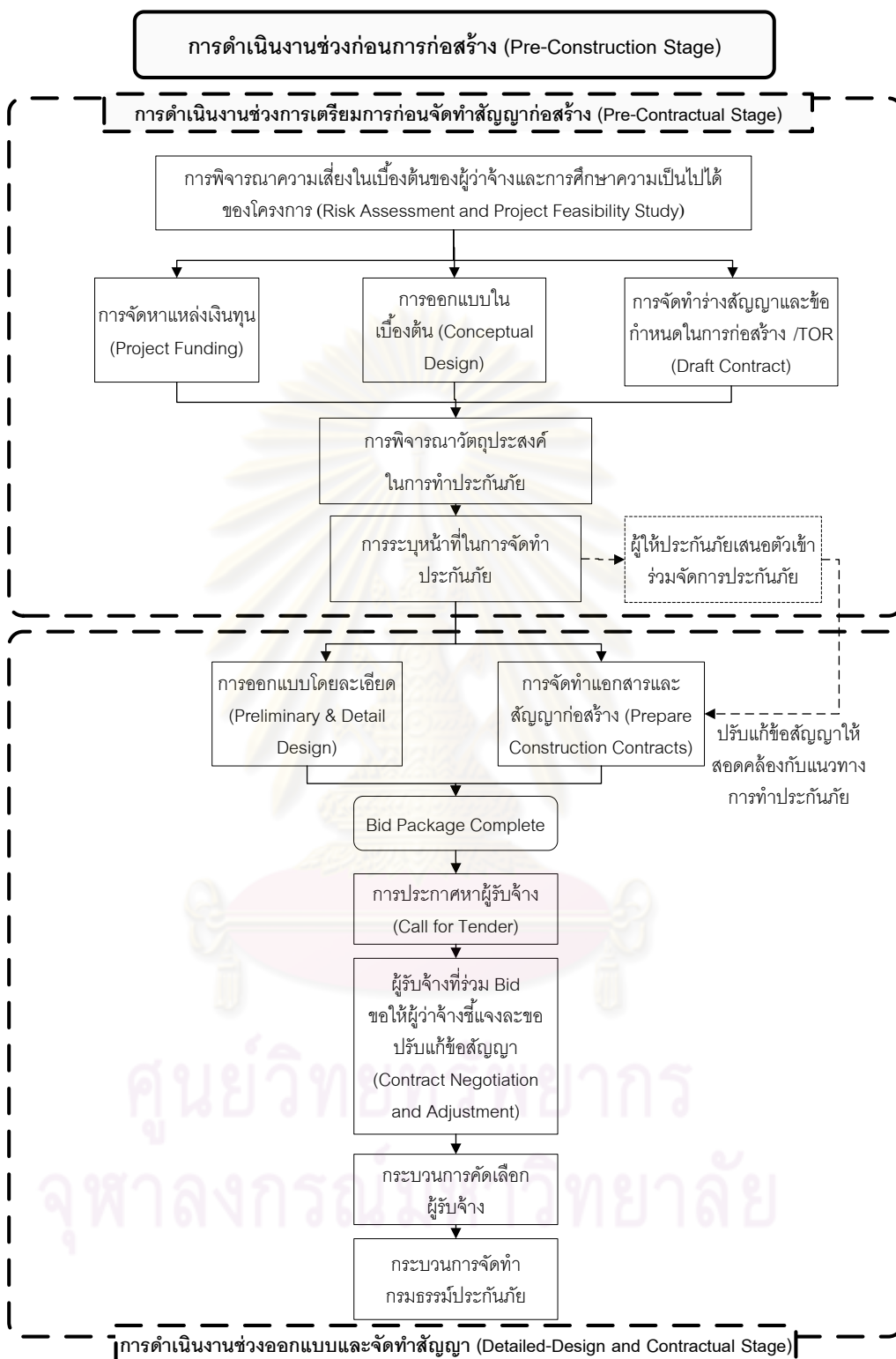
ในขั้นตอนนี้อีกฝ่ายที่มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งคือที่ปรึกษาก่อสร้าง ดังที่กล่าวมาแล้วในข้างต้น เนื่องจากที่ปรึกษาซึ่งในที่นี้หมายถึงที่ปรึกษาออกแบบซึ่งเป็นคนร่างข้อสัญญา และที่ปรึกษาควบคุมงานต้องใช้ประสบการณ์ในการควบคุมงานและความรู้ทางด้านเทคนิคช่วยเหลือผู้ว่าจ้างตรวจสอบกรรมธรรม์ให้ครบถ้วนสมบูรณ์ อาทิ กรณีที่มีการระบุให้ผู้รับจ้างทำประกันภัยเครื่องจักรที่ใช้ในโครงการ ที่ปรึกษาจะต้องตรวจสอบสภาพเครื่องจักรที่ผู้รับจ้างได้ทำประกันภัยว่ามีความครบถ้วนเหมาะสมและไม่ปกปิดข้อมูลใด ๆ (ผู้เชี่ยวชาญ O18, O19, O20, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

- (6.7) การจ่ายค่าเบี้ยประกันภัย รูปแบบการจ่ายเบี้ยประกันภัยในปัจจุบันสามารถจำแนกออกเป็น 2 วิธี ได้แก่

- การจ่ายเบี้ยประกันภัยที่ไม่มีการปรับแก้เบี้ยประกันภัยระหว่างการก่อสร้าง วิธีนี้ผู้ทำประกันภัยต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยในอัตราหรือมูลค่าที่ได้มีการตกลงกัน โดยมูลค่าดังกล่าวไม่มีการเปลี่ยนแปลง โดยในปัจจุบันผู้รับประกันภัยอนุญาตให้มีการแบ่งจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยเป็นงวด อาทิ 6 เดือน หรือ 12 เดือนได้ เพื่อแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายของผู้ทำประกันภัย
- การจ่ายเบี้ยประกันภัยที่มีการปรับแก้เบี้ยประกันภัยระหว่างการก่อสร้าง วิธีนี้ผู้ทำประกันภัยต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยในอัตราหรือมูลค่าที่ได้มีการตกลงกันจำนวนหนึ่งก่อน ซึ่งจำนวนเงินนี้ถือเป็นเงินมัดจำ (Deposit) โดยอาจแบ่งจ่ายตามงวด หรือจ่ายทั้งหมดในครั้งเดียวก็ได้ แต่ท้ายที่สุดเมื่อโครงการก่อสร้างถูกส่งมอบและใช้งานเรียบร้อยแล้ว เงื่อนไขการปรับแก้เบี้ยประกันภัย (Premium Adjustment) จะถูกนำมาใช้ตามที่ได้มีการตกลงและระบุไว้ในกรมธรรม์ การปรับเบี้ยประกันภัยดังกล่าวอาจทำให้เบี้ยประกันภัยเพิ่มหรือลดลงจากเดิม โดยผู้รับประกันภัยอาศัยข้อมูลการเปลี่ยนแปลงงานในช่วงระยะเวลาก่อสร้างทั้งหมดจนเสร็จสิ้นโครงการมาประเมิน หากผู้เอาประกันภัยสามารถดูแลการก่อสร้างให้สำเร็จลุล่วงได้โดยมีการปรับลดปริมาณงานจากที่ได้ตกลงไว้ตอนแรก ผู้เอาประกันภัยจะได้รับเงินคืนบางส่วน ในขณะเดียวกันหากผู้เอาประกันภัยดำเนินการก่อสร้างโดยมีการลดปริมาณงาน ผู้รับประกันภัยสามารถเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่มในอัตราที่ตกลงไว้ได้เช่นกัน

โดยส่วนมากโครงการที่มีการจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยด้วยวิธีนี้ เป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ซึ่งมีความเสี่ยงสูงอันเนื่องมาจากลักษณะโครงการที่ซับซ้อน เช่นโครงการก่อสร้างสนามบิน ที่แม้แต่ผู้รับประกันภัยเองก็ยากต่อการประเมิน

ขั้นตอนการดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้างที่ได้กล่าวมาทั้งหมดสามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ดังแสดงในรูปที่ 7.2 และจัดทำเป็นตารางสรุปแนวทางการปฏิบัติของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้องที่กล่าวมาทั้งหมด ได้ดังแสดงในตารางที่ 7.3 ตามลำดับ



(See page 246)

รูปที่ 7.2 ขั้นตอนการดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง

ตารางที่ 7.3 ขั้นตอนการพิจารณาจัดทำประกันภัยและแนวปฏิบัติของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง

ขั้นตอน	สาระสำคัญ	ผลลัพธ์
7.1.1 ช่วงก่อนจัดทำสัญญาก่อสร้างหรือช่วงการศึกษาและออกแบบโครงการในขั้นต้น		
(1) การพิจารณาความเสี่ยงในเบื้องต้นของผู้ว่าจ้างและการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ	พิจารณาความเป็นอิสระในการทำประกันภัยของผู้ว่าจ้าง	ผู้ว่าจ้างสามารถนำไปใช้เป็นข้อพิจารณาในเบื้องต้นว่าควรจัดทำประกันภัยก่อสร้างหรือไม่
	พิจารณาลักษณะของโครงการ	
(2) การจัดหาแหล่งเงินทุน	พิจารณาว่าแหล่งเงินทุนบังคับให้มีการทำประกันหรือไม่	
(3) การออกแบบในเบื้องต้น	พิจารณาขอบเขตงานของผู้รับจ้าง	หากผู้รับจ้างมีภาระหน้าที่ในการออกแบบด้วยอาจต้องกำหนดในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างประกันภัยความรับผิดชอบในการออกแบบเพิ่มเติม
	พิจารณาว่ามีการใช้เครื่องมือหรือเครื่องจักรในการก่อสร้างชนิดพิเศษหรือไม่	หากมีการใช้เครื่องมือหรือเครื่องจักรในการก่อสร้างชนิดพิเศษอาจต้องกำหนดในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างทำประกันภัยเครื่องจักรเพิ่มเติม
(4) การทำร่างสัญญา ข้อกำหนดในการก่อสร้างและร่างขอบเขตของงาน	พิจารณาการเลือกรูปแบบของสัญญามาใช้ อาทิสัญญามาตรฐาน FIDIC หรือสัญญามาตรฐาน AIA เป็นต้น	ผลจากการเลือกใช้สัญญาก่อสร้าง เช่นนำสัญญาก่อสร้างมาตรฐานมาใช้ มีผลต่อหน้าที่ในการจัดหาประกันภัยแตกต่างกัน จึงต้องศึกษาและปรับแก้ให้ตรงความต้องการของผู้ว่าจ้างก่อนนำมาใช้
(5) การพิจารณาวัตถุประสงค์ในการทำประกันภัย	พิจารณาความต้องการของแหล่งเงินทุน	แต่ละฝ่าย ทั้งแหล่งเงินทุน ผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง เมื่อมีข้อมูลของโครงการในระดับหนึ่งแล้ว จะพิจารณาความเสี่ยงที่ตนต้องแบกรับและความคุ้มค่าจากการทำประกันภัย
	พิจารณาความต้องการของผู้ว่าจ้าง	
	พิจารณาความต้องการของผู้รับจ้าง	
(6) การวิเคราะห์ทางเลือกในการจัดทำประกันภัยของฝ่ายผู้ว่าจ้าง	ทั้งแหล่งเงินทุน ผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง (ตามลำดับ) ตัดสินใจว่าควรให้มีการทำประกันในโครงการก่อสร้างหรือไม่	ทำให้สามารถระบุได้ว่าจะต้องทำประกันภัยหรือไม่ รวมทั้งสามารถกำหนดบทบาทได้ว่าผู้ว่าจ้างหรือผู้รับจ้างต้องรับผิดชอบจัดทำประกันภัย

ตารางที่ 7.3 ขั้นตอนการพิจารณาจัดทำประกันภัยและแนวปฏิบัติของแต่ละฝ่ายที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

ขั้นตอน	สาระสำคัญ	ผลลัพธ์
7.1.2 การดำเนินงานช่วงออกแบบรายละเอียดแบบและการจัดทำสัญญา		
(1) การออกแบบโดยละเอียด	ผู้ว่าจ้างและผู้ออกแบบตรวจสอบขอบเขตงานว่าผู้รับจ้างว่ามีการเปลี่ยนแปลง เช่น ต้องออกแบบโครงสร้างชั่วคราวหรือไม่	หากผู้รับจ้างมีภาระหน้าที่ในการออกแบบด้วยอาจต้องปรับแก้ข้อกำหนดในสัญญาก่อสร้างให้ผู้รับจ้างทำประกันภัยความรับผิดชอบในการออกแบบเพิ่มเติม
(2) การจัดทำเอกสารและสัญญาก่อสร้าง	พิจารณารูปแบบการประมูลงาน ว่ามีการแย่งแยกเป็นหลายสัญญา หรือมีการประมูลงานแยกส่วนหรือไม่	หากมีการประมูลงานแยกส่วน ผู้ว่าจ้างควรมีบทบาทสำคัญในการประสานงานและอธิบายให้ผู้รับจ้างเข้าใจถึงปัญหา โดยการกำหนดให้ผู้รับจ้างทุกรายทำประกันภัยร่วมกันภายใต้กรรมวิธีฉบับเดียวหรือขอให้ผู้รับประกันภัยเพิ่มเงื่อนไขเพิ่มเติมพิเศษไม่ได้เบียดผู้รับจ้างหากก่อให้เกิดความเสียหายแก่กัน
(3) การประกาศหาผู้รับจ้าง	ผู้รับจ้างศึกษาข้อมูลโครงการเพื่อประเมินความเสี่ยงในการลงทุนและการก่อสร้าง	ผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องตรวจสอบและพิจารณาความเหมาะสมของเงื่อนไขต่าง ๆ ในการทำประกันภัย
(4) ผู้รับจ้างที่ร่วมประกวดราคา ขอให้ผู้ว่าจ้างชี้แจงข้อสัญญาและขอปรับแก้ข้อสัญญา	ผู้รับจ้างพิจารณาข้อสัญญาที่มีความกำกวมร่วมกับผู้ว่าจ้าง	ผู้รับจ้างขอคำชี้แจงและขอปรับแก้ข้อสัญญาที่กำกวมหรือมีความเข้าใจที่ไม่ตรงกัน
(5) กระบวนการคัดเลือกผู้รับจ้าง		
(6) กระบวนการจัดทำกรมธรรม์ประกันภัย	พิจารณาสถานะทางการเงินของบริษัทผู้รับประกันภัยแต่ละราย	การคัดเลือกบริษัทประกันภัย
	พิจารณามูลค่าความคุ้มครองในส่วนต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในกรมธรรม์	
	พิจารณารายละเอียดความคุ้มครองที่ระบุไว้ในกรมธรรม์	

7.2 การดำเนินงานช่วงระยะเวลาก่อสร้างและบำรุงรักษา (Construction and maintenance Stage)

การดำเนินงานในช่วงนี้พิจารณาตั้งแต่วันที่กรมธรรม์เริ่มมีผลบังคับใช้ (Commencement date หรือวันที่ผู้ว่าจ้างออกเอกสาร Notice to Proceed ให้ผู้รับจ้างเริ่มทำงานได้) จนถึง Final

Acceptance หรือวันที่ผู้ว่าจ้างออก Taking over Certificate (ในกรณี Partial Completion) หรือ Certificate of Completion ให้แก่ผู้รับจ้างซึ่งถือว่าสิ้นสุดภาระหน้าที่ในการก่อสร้างของผู้รับจ้าง รวมทั้งภาระหน้าที่ และเริ่มเข้าสู่ช่วงการก่อสร้างลำดับถัดไปคือ ช่วงระยะเวลาบำรุงรักษา (Maintenance or Defects Liability Period) ขั้นตอนการดำเนินงานในส่วนนี้ประกอบไปด้วย

(1) การทำให้กรรมธรรม์มีผลบังคับใช้

โดยปกติกรรมธรรม์จะมีผลบังคับใช้ก็ต่อเมื่อผู้รับจ้างเข้าไปดำเนินการใด ๆ ในพื้นที่ก่อสร้าง ไม่ว่าจะเป็นการเตรียมพื้นที่ หรือการก่อสร้างที่พักรักษาตัวของคนงาน ผู้รับประกันภัยจะถือว่าความคุ้มครองของกรรมธรรม์เริ่มต้นเมื่อมีการเข้าพื้นที่ของผู้รับจ้างแม้กรรมธรรม์จะอยู่ระหว่างขั้นตอนการจัดทำก็ตาม และปรับแก้วันที่เริ่มให้ความคุ้มครองที่ระบุไว้ในกรรมธรรม์ให้ตรงกับวันดังกล่าว แต่ในระหว่างนี้ผู้รับประกันภัยจะมอบเอกสารซึ่งเป็นกรรมธรรม์ประกันภัยชั่วคราว ที่เรียกทับศัพท์ว่า Cover Note ให้ผู้ทำประกันภัยเพื่อรับรองความคุ้มครอง เนื่องจากผู้รับประกันภัยยังไม่สามารถจัดเตรียมกรรมธรรม์ฉบับสมบูรณ์หรือเอกสารเอกสารอื่น ๆ ได้ทันก่อนเริ่มงาน ปกติ Cover Note จะมีผลใช้จนกว่ากรรมธรรม์ฉบับสมบูรณ์จะถูกส่งมอบให้ผู้ทำประกันภัย โดยส่วนมากจะกินเวลาไม่เกิน 30 วัน และหลังจากกรรมธรรม์ฉบับสมบูรณ์ถูกนำมาใช้แล้ว Cover Note จะถูกยกเลิกไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในกรรมธรรม์

ปัญหาที่มักเกิดในช่วงระยะเวลาที่ใช้ Cover Note เป็นกรรมธรรม์ชั่วคราวนั้น คือ Cover Note เป็นกรรมธรรม์ที่ไม่มีการระบุรายละเอียดของความคุ้มครอง มีเพียงหัวข้อเท่านั้น (เหมือนใบเสนอราคาที่ผู้วิจัยหยิบยกประเด็นมานำเสนอ ว่ามีเฉพาะชื่อเงื่อนไขโดยไม่มีรายละเอียดว่าเงื่อนไขดังกล่าวส่งผลอย่างไรต่อการทำประกันภัยหรือการก่อสร้างบ้าง ให้ความคุ้มครองอะไรบ้างหรือกรณีใดบ้างที่ไม่คุ้มครอง) ซึ่งความเป็นจริงไม่สมควรนำมาใช้ ดังนั้นผู้ทำประกันภัยควรทำการศึกษารายละเอียดของแต่ละข้อสัญญา หากพบว่าไม่ชัดเจนให้รีบสอบถามเจ้าหน้าที่ของผู้รับประกันภัยก่อนออก Cover Note ดังกล่าว

(2) การดำเนินการก่อสร้าง และกระบวนการป้องกันความเสียหายของผู้รับจ้าง (Loss Prevention)

ในการดำเนินการก่อสร้าง ผู้รับจ้างมีหน้าที่ต้องดูแลจัดการกิจกรรมทุกอย่างภายในโครงการเพื่อให้โครงการก่อสร้างดำเนินไปได้อย่างราบรื่น นอกจากนั้นการดูแลความปลอดภัยในโครงการก่อสร้างถือเป็นหน้าที่สำคัญของผู้รับจ้าง ทั้งความปลอดภัยต่อเนื้องานและบุคลากร

ต่าง ๆ ที่ปฏิบัติงานในพื้นที่ของโครงการ รวมทั้งบุคคลภายนอก ซึ่งอาจได้รับผลกระทบจากอุบัติเหตุในการก่อสร้าง

ช่างฝีมือและแรงงาน ซึ่งเป็นฝ่ายที่ใกล้ชิดกับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ในโครงการเนื่องจากเป็นผู้ลงมือปฏิบัติงานในขั้นตอนต่าง ๆ ของการก่อสร้างโดยตรง ดังนั้นหากคนงานขาดทักษะและประสบการณ์ในงานที่ได้รับมอบหมาย หรือไม่เข้าใจในคำสั่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ ไม่ว่าจะเป็นในระหว่างการก่อสร้าง การขนย้ายวัสดุ แม้กระทั่งช่วงเวลาที่ว่างเว้นจากการปฏิบัติงาน (Ideal Time) ดังที่เห็นตามข่าวต่าง ๆ อยู่เสมอ อาทิ คนงานแอบนอนพักใต้เครื่องจักรที่กำลังทำงาน หรือสูบบุหรี่ใกล้สถานที่เก็บวัสดุไวไฟ เป็นต้น หรือในแง่การละเลยต่อการดูแลความปลอดภัยขณะปฏิบัติงาน เช่น ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะทำงาน ถึงแม้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยจะเป็นการถ่ายโอนความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุก็ตาม แต่หากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดมาจากบกพร่องในการจัดการและการวางมาตรการดูแลความปลอดภัยที่มีความหย่อนยานจนทำให้มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจำนวนบ่อยครั้ง เมื่อมีการต่ออายุกรมธรรม์บางกรมธรรม์มีเงื่อนไขระบุไว้ว่าบริษัทประกันภัยมีสิทธินำอัตราส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างการก่อสร้าง (Loss Ratio) มาพิจารณาคิดเบี้ยวประกันภัยเพิ่มขึ้นจากปกติได้ นอกจากนั้นประวัติการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่มากครั้งอาจทำให้ผู้รับจ้างเสียชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือ การทำประกันภัยในโอกาสต่อไป เบี้ยประกันภัยอาจแพงขึ้นตามไปด้วย

ไม่เพียงเฉพาะช่างฝีมือและแรงงานที่ต้องปฏิบัติงานด้วยความระมัดระวัง ผู้รับจ้างซึ่งเป็นนายจ้างจำเป็นต้องเข้ามามีบทบาทจัดเตรียมมาตรการ รวมทั้งเครื่องมือในการดูแลความปลอดภัยแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง อาทิ ตรวจสอบเครื่องมือให้อยู่ในสถานะพร้อมใช้อยู่เสมอ ให้คำแนะนำให้ผู้ปฏิบัติการทุกคนเข้าใจในขั้นตอนและวิธีการใช้เครื่องมือที่ถูกต้อง ออกกฎระเบียบที่เข้มงวดในการรักษาความปลอดภัย

ปัญหาสำคัญอื่น ๆ ในการทำประกันภัยซึ่งเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่

- ปัญหาผู้รับจ้างทำงานเป็นปัญหาใหญ่ที่ส่งผลกระทบต่อโครงการก่อสร้าง โดยปัจจัยเสี่ยงที่ผู้รับจ้างทำงานนั้นส่งผลกระทบต่อการทำประกันภัย คือ ต้องจัดทำกรมธรรม์ประกันภัยใหม่ ทั้งนี้เพราะกรมธรรม์ประกันภัยเป็นสัญญารูปแบบหนึ่งซึ่งเป็นสัญญาเฉพาะบุคคล (Personal Contract) ระหว่างผู้รับประกันภัยกับอีกฝ่ายคือผู้เอาประกันภัย ซึ่งโดยมากเป็นการระบุชื่อร่วมกันของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง ดังนั้นกรมธรรม์ฉบับเดิมจึงไม่สามารถนำมาใช้ได้อีกแม้เป็นโครงการ

เดียวกันและได้จัดหาผู้รับจ้างรายอื่นมาแทน ไม่เพียงเท่านั้น การจัดหาหาบริษัทประกันภัยมารับประกันภัยต่อยังทำได้ยากลำบาก หรือในกรณีที่สามารถหาบริษัทมารับประกันภัยต่อได้ เบี้ยประกันภัยจะแพงขึ้นมาก ด้วยเหตุผลของผู้รับประกันภัย คือ การก่อสร้างที่ได้ดำเนินการไปแล้วนั้น ประเมินความเสี่ยงได้ยากกว่าเพราะไม่สามารถประเมินได้ว่าภายในโครงสร้างที่ได้ก่อสร้างไปแล้วนั้นก่อสร้างตรงตามแบบหรือไม่ ตรงตามมาตรฐานของการก่อสร้างหรือไม่ หรือมีการปกปิดความชำรุดทรุดโทรมพร่องใด ๆ ไว้หรือไม่ จึงต้องเพิ่มค่าเผื่อความเสี่ยง (Contingency) ลงไปในเบี้ยประกันภัย

(3) การปรับแก้แบบ วิธีการก่อสร้าง หรือมีการแก้ไขข้อสัญญาระหว่างการก่อสร้าง

การปรับแก้กรรมธรรมอันเนื่องมาจากการแก้ไขแบบก่อสร้างหรือวิธีการก่อสร้างระหว่างการก่อสร้างนั้นสามารถเกิดขึ้นได้ในเสมอในการก่อสร้าง ถึงแม้ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างได้ทำการตกลงรายละเอียดต่างๆ ในการก่อสร้าง ซึ่งรวมทั้งแบบก่อสร้าง รายการประกอบแบบ รวมถึงวิธีการดำเนินการก่อสร้างเป็นที่เรียบร้อยก่อนเริ่มโครงการ แต่ในความเป็นจริงการเปลี่ยนแปลงแบบก่อสร้างดังกล่าวนั้นยากที่จะหลีกเลี่ยง ไม่ว่าจะด้วยความต้องการของผู้ว่าจ้าง (Change Order) หรือจากสภาพที่ไม่เอื้ออำนวยในการก่อสร้างจนต้องมีการตกลงกันใหม่ (Change Condition) ซึ่งย่อมส่งผลต่อการทำประกันภัย ประเด็นสำคัญของการเปลี่ยนแปลงหรือปรับแก้แบบก่อสร้าง รายการประกอบแบบ และวิธีการดำเนินการก่อสร้าง มีดังนี้

- (3.1) ความคุ้มครองของการทำประกันภัยจะสิ้นสุดลง นั่นคือกรรมธรรม์ถูกยกเลิกโดยผู้รับประกันภัย (Terminated by Insurer) หากมีการการเปลี่ยนแปลงแบบหรือรายละเอียดต่าง ๆ ที่เป็นสาระสำคัญ (Material Change) โดยไม่มีการแจ้งผู้รับประกันภัยให้รับทราบ ดังเนื้อความที่ระบุไว้ในกรรมธรรม์ ส่วนเงื่อนไขทั่วไป (General Conditions) ไว้ว่า

“ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้เอาประกันภัยทราบทันทีถึงภัยที่มีการเปลี่ยนแปลงอันมีสาระสำคัญ ที่รับประกันไว้ตามกรรมธรรม์ กรณีเช่นนี้ผลบังคับของกรรมธรรม์จึงจะเป็นไปตามที่ตกลง”

เพราะผู้รับประกันภัยถือว่าการเปลี่ยนแปลงนั้นอาจทำให้ความเสี่ยงเพิ่มขึ้นจากเดิมได้ เช่น ต้องการเพิ่มชั้นใต้ดินจาก 1 ชั้น เป็น 2 ชั้น หรือ

ต้องการเพิ่มจำนวนชั้นของอาคารจาก 20 ชั้น เป็น 21 ชั้น เป็นต้น กรณีนี้ ความเสี่ยงที่ผู้รับประกันภัยต้องแบกรับย่อมเพิ่มขึ้น ซึ่งแนวทางปฏิบัติที่ ถูกต้องคือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบก่อน หลังจาก นั้นผู้รับประกันภัยจะพิจารณาว่าควรดำเนินการอย่างไรใน 3 แนวทาง ดังนี้

- อนุญาตให้เปลี่ยนแปลง โดยไม่มีเงื่อนไข กรณีนี้คือผู้รับประกันภัยเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงนั้นไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อความเสี่ยงที่ตนต้องรับ หรือ อาจเห็นว่าเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ไม่มีสาระสำคัญ (Non Material Change)
- ไม่อนุญาตให้เปลี่ยนแปลง กรณีนี้เกิดจากการเปลี่ยนแปลงนั้นแตกต่างไปจากเดิมมาก อาทิ มีการเปลี่ยนรูปแบบการก่อสร้างโดยสิ้นเชิง และผู้รับประกันภัยมองว่ารูปแบบของความเสี่ยงในการก่อสร้างเปลี่ยนแปลงไปมากเกินกว่าจะรับได้ ซึ่งเกิดขึ้นไม่บ่อยนัก หากผู้ทำประกันภัยยังคง ต้องการดำเนินการก่อสร้างต่อต้องทำกรรมธรรม์ประกันภัยใหม่อีกฉบับ
- อนุญาตให้มีการเปลี่ยนแปลง โดยขอปรับแก้เบี้ยประกันภัย หากผู้รับประกันภัยเห็นว่าการเปลี่ยนแปลงนั้นมีผลกระทบต่อความเสี่ยงที่ตนต้องรับ อาจมีการขอให้ผู้เอาประกันภัยเพิ่มเบี้ยประกันภัย แต่ในทางกลับกัน หากความเปลี่ยนแปลงนั้นทำให้ความเสี่ยงลดลง ผู้เอาประกันภัยก็สามารถเจรจาขอลดเบี้ยประกันภัยได้เช่นกัน

(3.2) ปัญหาอันเนื่องมาจากสภาพโครงการที่แตกต่างจากเงื่อนไข (Differing Site Conditions) ที่พบได้ทั่วไปในงานก่อสร้างโดยส่วนใหญ่มักมีผลมาจากข้อมูล การสำรวจชั้นดินที่ผิดพลาดไม่ตรงกับสภาพความเป็นจริง (ข้อมูลที่ว่าจ้าง จัดให้ในบางครั้งผลที่ได้หรือการตีความอาจไม่ชัดเจน ทำให้ผู้รับจ้าง ตีความข้อมูลดังกล่าวผิดพลาดไป) หรือแม้แต่ขาดการตรวจสอบสภาพใต้ดิน ก่อนปฏิบัติงาน เหตุการณ์ส่วนใหญ่ที่พบคือ การพบโครงสร้างใต้ดินที่ไม่มีอยู่ในข้อมูลสำรวจ เช่น โครงสร้างเดิมของเสาเข็ม และระบบสาธารณูปโภค ต่าง ๆ เป็นต้น เมื่อผู้รับจ้างขุดพบสิ่งเหล่านี้ผู้รับจ้างต้องเคลื่อนย้ายสิ่งกีดขวางเหล่านี้ให้พ้นแนวขุดเจาะ อีกปัจจัยเสี่ยงหนึ่งคือการเปลี่ยนแปลงสภาพ ดินหรือระดับน้ำใต้ดินในขณะขุดเจาะซึ่งแตกต่างจากผลที่ได้จากการสำรวจ การเกิดเหตุการณ์เหล่านี้ส่งผลให้งานหยุดชะงักและมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมได้

ปัจจัยเสี่ยงนี้มักนำไปสู่ปัญหาและข้อพิพาทระหว่างผู้ทำประกันภัยและผู้รับประกันภัยอยู่เสมอเนื่องจากผู้ทำประกันภัยเกิดความสับสนและตีความกรมธรรม์ผิดไป เพราะเข้าใจเอาเองว่าหากเกิดปัญหาจากกระบวนการก่อสร้างได้ดินซึ่งมองไม่เห็นนั้นเป็นอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากสภาพโครงการที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ (Unforeseen Site Conditions) แต่แท้ที่จริงแล้วคำว่าอุบัติเหตุตามความหมายของกรมธรรม์นั้น จะต้องเป็นเหตุการณ์ที่ “ไม่สามารถคาดหมายได้” (Unforeseen) เท่านั้น หากเหตุการณ์ใดสามารถคาดหมายได้ (Foreseen) โดยสามารถหาข้อมูลหรือทดสอบได้จะถือว่ากรมธรรม์ไม่คุ้มครอง เช่น สถานที่ก่อสร้างมีน้ำขึ้นลงตามฤดูกาล แต่ผู้เอาประกันภัยไม่หาทางป้องกันอันสมควรและเกิดน้ำท่วม หรือที่ก่อสร้างน้ำไม่เคยท่วมแต่ทางราชการได้ประกาศลดเวลาหรือเป็นระยะว่าน้ำจะท่วมกรณีอย่างนี้บริษัทประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ ผิดกับกรณีฝนตกหนักแบบไม่มีผู้ใดคาดคิดและเกิดน้ำท่วม กรณีเช่นนี้กรมธรรม์ให้ความคุ้มครอง เป็นต้น

- (3.3) ความล่าช้าในการแก้ไข หรือมีการแก้ไขบ่อยครั้ง จากการศึกษาพบว่าการเปลี่ยนแปลงแบบเป็นอีกปัญหาหนึ่งที่มักพบระหว่างการก่อสร้าง ซึ่งปัญหาที่พบคือการใช้ระยะเวลามากในการเจรจาตกลงส่วนที่เปลี่ยนแปลงแบบนั้นรวมทั้งความล่าช้าในการตัดสินใจของผู้ว่าจ้าง ทำให้ใช้ระยะเวลาค่อนข้างมากและอาจส่งผลกระทบต่อระยะเวลาโครงการให้ล่าช้าออกไปท้ายที่สุดอาจทำให้กรมธรรม์หมดอายุและต้องดำเนินการต่ออายุกรมธรรม์ ทำให้ต้องเสียค่าใช้จ่ายเพิ่ม
- (3.4) ความล่าช้าในการแก้ไขข้อสัญญา ปัญหาที่มักพบในโครงการก่อสร้างคือความขัดแย้งและความไม่ชัดเจนของเอกสารต่าง ๆ ในสัญญา เนื่องจากมีระยะเวลาในการจัดเตรียมจำกัด ทำให้เกิดความเข้าใจหรือการตีความในสัญญาที่แตกต่างกัน ส่งผลให้การแก้ไขข้อสัญญาต้องเพิ่มขึ้นเพื่อจัดข้อปัญหาหรือการแก้ไขสัญญาเมื่อได้เริ่มงานก่อสร้างแล้ว หลายครั้งที่การเจรจาเพื่อปรับแก้สัญญาเวลานานและมีการหยุดงานเพื่อรอข้อสรุปที่แน่นอน แต่ในส่วนของความคุ้มครองของการทำประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัยได้ระบุเงื่อนไขของการหยุดงานไว้ว่า

“เมื่อมีการหยุดงานที่กินเวลามากกว่า 3 เดือน หากเกิดความเสียหายใด ๆ ภายหลังจากการหยุดงาน 3 เดือนนี้ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้”

แนวทางป้องกันข้อปัญหานี้ทำได้โดยใส่เงื่อนไขความคุ้มครองช่วงที่โครงการหยุดชะงัก หรือ Cessation of Work Clause เพิ่มเติมในกรมธรรม์เพื่อขยายความคุ้มครองในช่วงโครงการหยุดชะงักเพราะอยู่ระหว่างการแก้ไขหรือสัญญา

(4) กระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim Procedures)

จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญของบริษัทประกันภัย สามารถสรุปเป็นแนวทางปฏิบัติในกระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim Procedures) ได้ดังนี้

- (4.1) แจ้งความเสียหายที่เกิดให้บริษัทประกันภัย ทราบทันที
- (4.2) ตรวจสอบสภาพความเสียหายของทรัพย์สิน
- (4.3) แจ้งความต่อสถานีตำรวจประจำท้องที่ พร้อมทั้งขอถ่ายสำเนาบันทึกประจำวัน (กรณีทรัพย์สินสูญหาย)
- (4.4) คงสภาพความเสียหายของทรัพย์สินไว้ รวมทั้งหลักฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้บริษัทฯ เข้าตรวจสอบ
- (4.5) กรณีจำเป็นต้องเคลื่อนย้ายทรัพย์สินที่เสียหาย ให้ถ่ายรูปสภาพแวดล้อมและทรัพย์สินที่เสียหายไว้
- (4.6) หากเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือต่อบุคคลภายนอก ไม่ควรตกลงชดใช้ค่าเสียหายก่อนได้รับความเห็นชอบจากบริษัทประกันภัย

อย่างไรก็ดี เพื่อให้กระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim Procedures) ไม่เกิดปัญหาในภายหลัง ผู้เอาประกันภัยจึงต้องรวบรวมหลักฐานและเอกสารเพื่อใช้ประกอบการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนให้ครบถ้วน ดังนี้

- รายการทรัพย์สินที่เสียหายหรือสูญหาย ในกรณีสูญหายจากการลักขโมย หรือก่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ให้ระบุ

เจ้าของทรัพย์สินด้วย หรือในกรณีบุคคลภายนอกได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการทำงาน ให้ระบุรายละเอียดของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต

- วัน เวลา และสถานที่เกิดเหตุ
- รายงานเหตุการณ์ และสาเหตุแห่งความเสียหาย
- ผู้รับผิดชอบในขณะเกิดเหตุการณ์ความเสียหาย
- กรมธรรม์ประกันภัยชนิดอื่นที่คุ้มครอง (ถ้ามี)

กรณีเกิดความเสียหายจากอุบัติเหตุในการทำงาน

- สัญญาจ้างงาน และสัญญามูลค่างานทั้งหมด
- แผนผังหรือแบบแปลน
- ใบประเมินราคาค่าเสียหาย หรือค่าซ่อมแซม
- เอกสารแสดงวันและเวลาที่ทำการทดสอบเครื่องจักรหรืออุปกรณ์ที่ทำการติดตั้ง

กรณีทรัพย์สินสูญหายจากการลักขโมย

- สถานที่เก็บรักษาทรัพย์สินที่สูญหาย
- สำเนาบันทึกประจำวันตำรวจ และรายงานการตรวจสอบสถานที่เกิดเหตุของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- เอกสารใบเสร็จรับเงิน ใบส่งของเข้าหน่วยงาน หรือเอกสารอื่น ๆ ที่สามารถตรวจสอบความสูญหายได้

กรณีเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

- หนังสือเรียกร้องความเสียหายจากเจ้าของทรัพย์สิน
- หลักฐานแสดงความเป็นเจ้าของในทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย เช่น สำเนาทะเบียนบ้าน สำเนาทะเบียนรถยนต์
- ใบเสนอราคาซ่อมแซม หรือเอกสารแสดงราคาเสียหาย

- โบนัสรับเงิน หรือโบนัสเงิน ในกรณีที่จ่ายค่าเสียหายให้แก่เจ้าของทรัพย์สินไปแล้ว

กรณีบุคคลภายนอกได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการทำงาน

- หนังสือเรียกร้องความเสียหายจากบุคคลภายนอกที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการทำงาน
- หลักฐานส่วนตัวของผู้ที่รับได้บาดเจ็บ เช่น สำเนาทะเบียนบ้าน บัตรประจำตัวประชาชน
- โบนัสรับเงิน หรือโบนัสเงินค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ
- ภาพถ่ายของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บ และจุดที่ได้รับบาดเจ็บ

(5) การต่ออายุกรมธรรม์ (Policy Extension)

ปัญหาสำคัญซึ่งมักเกิดในการต่ออายุกรมธรรม์ (Policy Extension) คือ ปัญหาด้านการเงินของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง ปัจจัยเสี่ยงนี้ก่อให้เกิดปัญหาในการทำประกันภัย โดยผู้รับจ้างอาจไม่มีเงินทุนสำรอง หรือมีกระแสเงินสดไม่เพียงพอจ่ายเบี้ยประกันภัยหรือต่ออายุกรมธรรม์ ทำให้กรมธรรม์หมดอายุและความคุ้มครอง โดยปกติกรมธรรม์ประกันภัยจะมีเงื่อนไขการต่ออายุของกรมธรรม์เมื่อการก่อสร้างล่าช้าโดยอัตโนมัติอยู่แล้ว หากแต่บางกรมธรรม์อาจมีเงื่อนไขเพิ่มเติมในการขอเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่ม การที่ผู้รับจ้างประสบปัญหาด้านการเงินจึงอาจเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ไม่สามารถต่ออายุกรมธรรม์ให้มีความคุ้มครองได้จนโครงการเสร็จสมบูรณ์ ซึ่งหากเกิดกรณีเช่นนี้ขึ้นความเสี่ยงในการก่อสร้างเมื่อไม่มีความคุ้มครองจากการทำประกันภัยยังมีสูงเพราะโครงการที่ใกล้แล้วเสร็จหากเกิดความเสียหายย่อมส่งผลกระทบต่อโครงการร้ายแรงกว่าโครงการที่เพิ่งเริ่มก่อสร้างเนื่องด้วยมูลค่าและปริมาณงานที่มากนั่นเอง

ในบางครั้งแม้ผู้ว่าจ้างให้ผู้รับจ้างจัดทำประกันภัย ปัญหาด้านการเงินดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อผู้รับจ้างด้วย เช่น ผู้ว่าจ้างประสบปัญหาทางการเงินจนทำให้จ่ายเงินที่ผู้รับจ้างขอเบิกล่าช้าจนผู้รับจ้างเองก็ขาดแคลนเงินมาใช้ต่ออายุกรมธรรม์ เป็นปัญหาลูกโซ่ต่อเนื่องกันเป็นต้น

เงื่อนไขว่าด้วยการต่ออายุกรมธรรม์เป็นอีกประเด็นที่ต้องมีการตกลงให้ชัดเจนในช่วงจัดทำกรมธรรม์ โดยปกติกรมธรรม์ประกันภัยมักมีเงื่อนไขในการต่ออายุกรมธรรม์ระบุไว้ว่า

สามารถขยายระยะเวลาออกไปได้อีกก็ได้อีก และการคิดเบี้ยประกันภัยในช่วงที่ขยายระยะเวลา ความคุ้มครองมักคำนวณโดยใช้อัตราเบี้ยประกันภัยเดิมคูณกับทุนประกันภัย ตามสัดส่วนจำนวน เดือนที่มีการต่ออายุออกไป (Prorata) แต่ในบางกรณีอาจจะพบว่าผู้รับประกันภัยสามารถเก็บ เบี้ยประกันภัยเพิ่มเติมได้อีก โดยพิจารณาผลการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของโครงการในช่วงที่ ผ่านมา (Loss Ratio)

(6) การส่งมอบงานแก่ผู้ว่าจ้าง (Taking Over) และการจัดการประกันภัยในช่วง ระยะเวลาบำรุงรักษา (Maintenance Period)

เมื่อการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว ผู้รับจ้างจะทำการส่งมอบงาน (Hand Over) แก่ผู้ ว่าจ้าง โดยทั่วไปสัญญาจ้างมักมีการระบุไว้ว่าหลังส่งมอบงานแล้วจะเข้าสู่ระยะเวลาดำเนินการ บำรุงรักษา (Maintenance Period or Defect Liability Period) โดยทั่วไปจะกำหนดไว้ 1 ปี หากเป็นโครงการ ก่อสร้างของภาครัฐมักกำหนดไว้ 2 ปีแทน ในช่วงระยะเวลาดำเนินการบำรุงรักษาหากอาคารหรือสิ่งปลูก สรางมีความชำรุดบกพร่อง เช่น เกิดน้ำรั่วซึม ผู้รับจ้างที่รับผิดชอบงานส่วนนั้นจะต้องทำการแก้ไข ให้เรียบร้อย

ความคุ้มครองของการทำประกันภัยจะสิ้นสุดตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญาว่าจ้าง การก่อสร้าง แต่อาจสิ้นสุดลงก่อนวันที่ระบุไว้ หากมีการส่งมอบ หรือว่าจ้างเข้าไปครอบครองหรือ ใช้ประกอบการก่อน ดังนั้นงานส่วนที่ได้ส่งมอบเรียบร้อยแล้วหากเกิดอุบัติเหตุจากการใช้งานจะอยู่ นอกเหนือความคุ้มครองของการทำประกันภัยก่อสร้าง หากผู้ว่าจ้างต้องการให้มีความคุ้มครองต่อ ต้องจัดทำประกันภัยทรัพย์สินต่อไป

โดยทั่วไปกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้างมีเงื่อนไขคุ้มครองโครงการในช่วงระยะเวลา บำรุงรักษาที่ระบุไว้ และให้ความคุ้มครองเช่นเดียวกับช่วงระยะเวลาก่อสร้าง แต่จากการศึกษา พบว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในช่วงนี้มีค่อนข้างน้อย เนื่องจากงานก่อสร้างในช่วงนี้มักมี เพียงการซ่อมแซม โอกาสเกิดความเสียหายขนาดใหญ่จึงน้อยลงไปด้วย อีกทั้งผู้ทำประกันภัยอาจ ลืมไปแล้วว่ายังคงได้รับความคุ้มครองในส่วนนี้อยู่ (ผู้เชี่ยวชาญ I1, B1, สัมภาษณ์, สิงหาคม – ธันวาคม, 2553)

ขั้นตอนการดำเนินงานช่วงระยะเวลาก่อสร้างและบำรุงรักษาสามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ ดังแสดงในรูปที่ 7.3

7.3 สรุป

ในบทนี้ผู้วิจัยได้นำผลการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงและข้อจำกัดในการทำประกันภัยที่ได้ศึกษาจากบทที่ที่ผ่านมา มาจัดทำแนวทางในการป้องกันและแก้ไขข้อปัญหาให้สอดคล้องกับขั้นตอนการก่อสร้าง ตั้งแต่เริ่มต้นถึงช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ช่วง ได้แก่ (1) การดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง (Pre - Construction Stage) และ (2) การดำเนินงานช่วงระยะเวลาการก่อสร้าง และช่วงระยะเวลาบำรุงรักษา (Construction and Maintenance Stage)

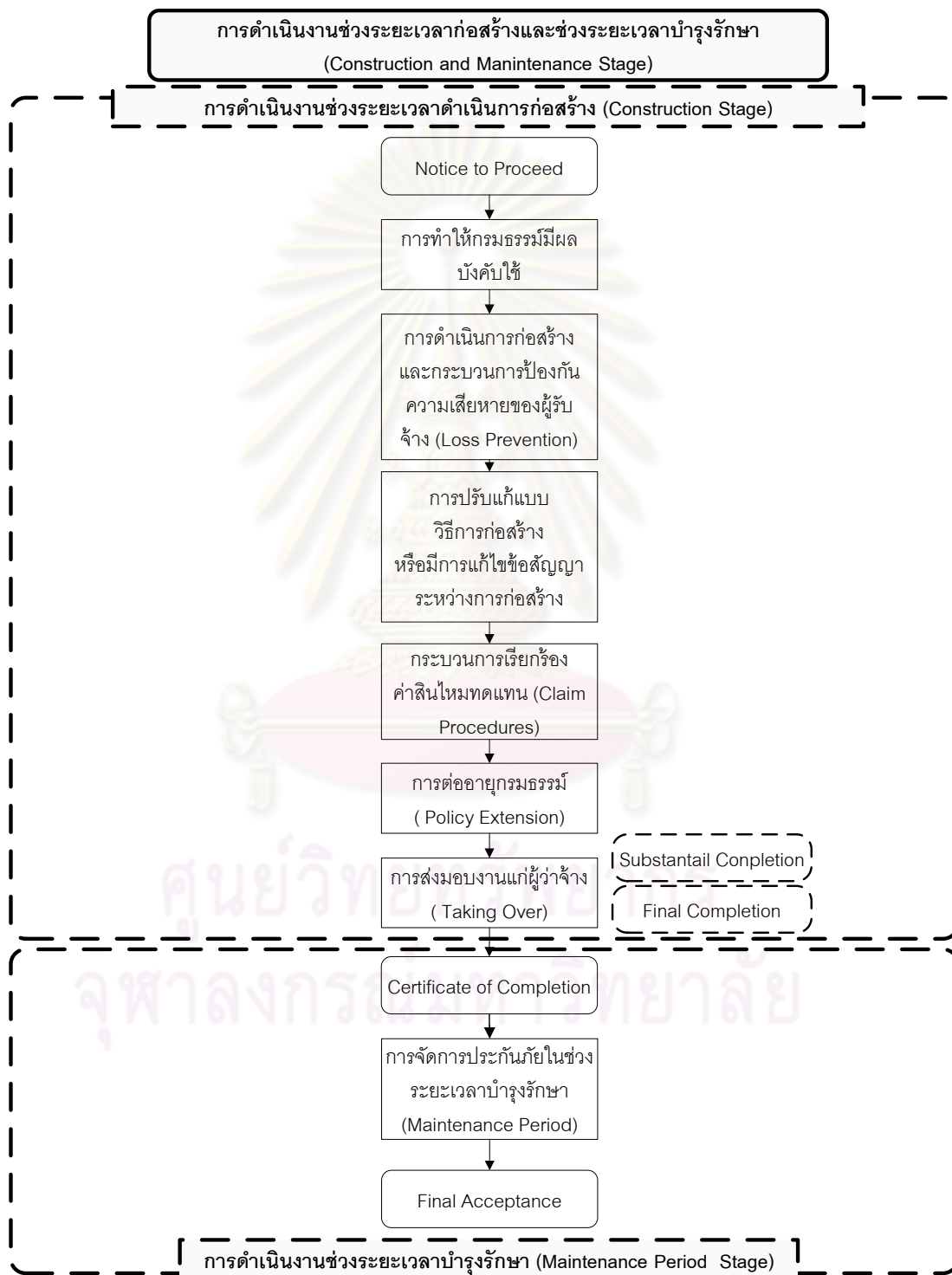
โดยทั่วไปการประกันภัยมักถูกเข้าใจว่า สามารถพิจารณาจัดทำได้อีกต่อเมื่อมีแบบก่อสร้างเรียบร้อยแล้ว และผู้ทำประกันภัยนำแบบและเอกสารต่าง ๆ ไปเจรจากับบริษัทประกันภัย แต่ในความเป็นจริงการวางแผนจัดทำประกันภัยได้เริ่มต้นขึ้นตั้งแต่การดำเนินงานช่วงการเตรียมการก่อนจัดทำสัญญาก่อสร้าง (Pre - Contractual Stage) หรือช่วงการศึกษาและออกแบบโครงการในขั้นต้น (Early Design Stage) โดยแบ่งอยู่ในแต่ละขั้นตอนย่อย 6 ขั้นตอนในช่วงนี้ได้แก่ (1) การกำหนดความต้องการของผู้ว่าจ้างและการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (2) การจัดหาแหล่งเงินทุน (Project Funding) (3) การออกแบบในเบื้องต้น (Conceptual Design) (4) การทำร่างสัญญา (Draft Contract) ข้อกำหนดในการก่อสร้างและร่างขอบเขตของงาน (Terms of Reference, TOR) (5) การพิจารณาวัตถุประสงค์ในการทำประกันภัย และ (6) การระบุหน้าที่ในการจัดทำประกันภัย

ผลลัพธ์ของการทำประกันภัยจะได้ประสิทธิภาพและประสิทธิผลตามความต้องการของผู้ทำประกันภัยหรือไม่ก็มาจากการตัดสินใจในขั้นตอนเหล่านี้ ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ตั้งแต่เริ่มต้นโครงการจนถึงขั้นตอนนี้ คือ ฝ่ายผู้ว่าจ้างสามารถมองเห็นถึงผลประโยชน์ที่ตนจะได้รับจากการทำประกันภัยและข้อจำกัดในการใส่เงื่อนไขการทำประกันภัยในสัญญาก่อสร้าง เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการทำประกันภัย รวมทั้งสามารถระบุแนวทางดังกล่าวให้ไปในทิศทางเดียวกันภายใต้สัญญาก่อสร้างซึ่งจัดทำในขั้นตอนต่อไป

การดำเนินงานช่วงต่อมา คือ การดำเนินงานช่วงออกแบบและจัดทำสัญญา (Detailed-Design and Contractual Stage) มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่งต่อการกำหนดบทบาทและหน้าที่ในการจัดทำประกันภัย ซึ่งผู้ว่าจ้างจะใช้สัญญาก่อสร้างเป็นตัวกำหนดแนวทางและเงื่อนไขในการทำประกันภัย รวมทั้งบทบาทในการบริหารสัญญาประกันภัยเมื่อดำเนินการก่อสร้าง ประกอบไปด้วยการดำเนินงานในด้านต่าง ๆ 6 ขั้นตอน ได้แก่ (1) การออกแบบโดยละเอียด (Preliminary & Final Design) (2) การจัดทำเอกสารและสัญญาก่อสร้าง (Prepare Construction Contracts) (3) การประกาศหาผู้รับจ้าง (Call for Tender) (4) ผู้รับจ้างที่ร่วมประกวดราคา ขอให้ผู้ว่าจ้างชี้แจงข้อ

สัญญาและขอปรับแก้ไขสัญญา (Contract Negotiation and Adjustment) (5) กระบวนการคัดเลือกผู้รับจ้าง (6) กระบวนการจัดทำกรรมกรรมประกันภัย

(See page 233)



รูปที่ 7.3 ขั้นตอนการดำเนินงานช่วงระยะเวลาก่อสร้างและบำรุงรักษา

ขั้นตอนสุดท้าย คือ การดำเนินงานช่วงระยะเวลาก่อสร้างและช่วงระยะเวลาดำรงรักษา (Construction and Maintenance Stage) บทบาทโดยหลักในขั้นนี้ของผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง คือ ร่วมกันบริหารสัญญาประกันภัยให้สามารถคุ้มครองโครงการก่อสร้างระหว่างดำเนินการก่อสร้าง ได้จนส่งมอบโครงการเรียบร้อย สามารถแบ่งออกได้ 7 ขั้นตอน ได้แก่ (1) การทำให้กรรมธรรม์มีผลบังคับใช้ (2) การดำเนินการก่อสร้าง และกระบวนการป้องกันความเสียหายของผู้รับจ้าง (Loss Prevention) (3) การปรับแก้แบบ วิธีการก่อสร้าง หรือมีการแก้ไขข้อสัญญาระหว่างการก่อสร้าง (4) กระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim Procedures) (5) การต่ออายุกรรมธรรม์ (Policy Extension) และ (6) การส่งมอบงานแก่ผู้ว่าจ้าง (Taking Over) และการจัดการประกันภัยในช่วงระยะเวลาดำรงรักษา (Maintenance Period)



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

บทที่ 8 บทสรุป

8.1 สรุปผลการวิจัย

การจัดทำประกันภัยก่อสร้างเป็นรูปแบบหนึ่งของการตอบสนองต่อความเสี่ยงในลักษณะของการถ่ายโอนความเสี่ยง สัญญาประกันภัยหรือที่เรียกกันว่า “กรมธรรม์ประกันภัย” มีรูปแบบเฉพาะตัวและมีรายละเอียดค่อนข้างมาก จึงมักถูกละเลยโดยวิศวกรโยธาซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโครงการ หน้าที่ในการร่างข้อกำหนดต่างๆ ในสัญญาประกันภัยมักจะเป็นของบริษัทประกันภัยหรือนายหน้าประกันภัยซึ่งอาจไม่มีความรู้ความเข้าใจในงานก่อสร้างอย่างแท้จริง ผลของการละเลยหรือไม่เข้าใจในข้อสัญญาในกรมธรรม์ดังกล่าว อาจทำให้ผู้รับจ้างก่อสร้างหรือเจ้าของโครงการเสียเปรียบบริษัทประกันภัย อันอาจก่อให้เกิดปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามมา

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษารายละเอียดของขั้นตอนการจัดทำประกันภัยสำหรับโครงการก่อสร้างในประเทศไทย ซึ่งเป็นการจัดสรรความเสี่ยงระหว่างผู้ทำประกันภัยซึ่งได้แก่ผู้รับจ้างก่อสร้างหรือเจ้าของโครงการ กับผู้รับประกันภัย ตั้งแต่โดยทำการวิเคราะห์รูปแบบและขั้นตอนการจัดหาบริษัทประกันภัยก่อสร้างจนถึงสิ้นสุดภาวะสัญญาระหว่างผู้ทำประกันภัยกับบริษัทประกันภัย พร้อมทั้งศึกษาข้อสัญญา รวมถึงปัญหาและอุปสรรคที่มีผลกระทบต่อการทำสัญญาประกันภัยก่อสร้าง นอกจากนี้ผู้วิจัยยังได้ทำการศึกษาการจัดการความเสี่ยงในการก่อสร้างซึ่งการทำประกันภัยเข้าไปมีบทบาทสำคัญ โดยทำการจำแนกปัจจัยเสี่ยงที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ และปัจจัยเสี่ยงที่ไม่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ รวมทั้งศึกษาการบ่งชี้ปัจจัยเสี่ยงและเหตุการณ์เสี่ยงในการประกันภัยก่อสร้าง อันเป็นข้อพิจารณาในการวิเคราะห์แนวทางการจัดสรรความเสี่ยงในการทำประกันภัย โดยอาศัยข้อมูลจากการสัมภาษณ์จากผู้เชี่ยวชาญที่เข้าร่วมทำการวิจัยจำนวนทั้งสิ้น 44 ท่านจาก 22 องค์กร ซึ่งมีประสบการณ์ในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัย อันประกอบไปด้วยบุคลากรที่ดำรงในตำแหน่งเจ้าหน้าที่ฝ่ายประกันภัยก่อสร้างของบริษัทประกันภัย 8 ท่าน ตัวแทนผู้รับจ้างก่อสร้าง 11 ท่าน บุคลากรของผู้ว่าจ้างและตัวแทนผู้ว่าจ้าง 20 ท่าน เจ้าหน้าที่บริษัทนายหน้าประกันภัย 3 ท่าน และเจ้าหน้าที่บริษัทผู้รับประกันความเสี่ยงหาย 2 ท่าน

ผลของการศึกษาข้อสัญญา พบว่า กรมธรรม์ประกันภัยซึ่งบริษัทประกันภัยในประเทศไทย นำรูปแบบการเขียนและการจัดหมวดหมู่มาจากรูปแบบการร่างกรมธรรม์ของต่างประเทศมาใช้ ประกอบด้วยรายละเอียดที่สำคัญ 7 ส่วน คือ (1) ตารางกรมธรรม์ (Policy Schedule) (2) เงื่อนไขเพิ่มเติมในการทำประกันภัย (Special Conditions) (3) เงื่อนไขทั่วไป (General Conditions) (4)

ข้อยกเว้นทั่วไป (General Exclusions) (5) ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 1 (Section I) งานก่อสร้างและวิศวกรรมโยธา (Building and Civil Engineering Works) (6) ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 2 (Section II) งานติดตั้งเครื่องจักร (Machinery Erection) และ (7) ความคุ้มครองและข้อยกเว้นเฉพาะของการประกันภัยหมวดที่ 3 (Section III) ความรับผิดชอบบุคคลภายนอก (Third Party Liability) เนื้อหาของกรมธรรม์ประกันภัยแต่ละส่วนสามารถเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้หากคู่สัญญาทั้ง 2 ฝ่ายยินยอม จนกว่าทั้ง 2 ฝ่ายพอใจและยอมรับที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของสัญญานั้น จึงเป็นหน้าที่ของผู้ทำประกันภัยที่จะต้องเข้าใจในความเสี่ยงของโครงการที่ตนรับผิดชอบและเลือกปรับแก้ข้อสัญญาให้เหมาะสมบางเงื่อนไขซึ่งเป็นเงื่อนไขที่ให้ความคุ้มครองเพิ่มเติมหรือทำให้ผู้เอาประกันภัยดำเนินการก่อสร้างได้สะดวกยิ่งขึ้น ผู้ทำประกันภัยต้องทำความเข้าใจในรายละเอียดและเจรจาให้ผู้รับประกันภัยเพิ่มลงในกรมธรรม์ ในขณะที่ข้อกำหนดบางข้ออาจเป็นอุปสรรคให้ผู้ทำประกันภัยดำเนินการก่อสร้างได้ลำบากขึ้นหรือได้รับความคุ้มครองลดลง โดยข้อกำหนดที่เพิ่มเข้ามาดังกล่าวมีคำศัพท์เฉพาะในสายงานประกันภัยว่า “ข้อรับรอง” (Warranty) ในขณะที่ข้อสัญญาบางข้ออาจมีความซ้ำซ้อนและไม่ทำให้ผู้ทำประกันภัยได้รับประโยชน์มากขึ้นแต่อย่างใด

สำหรับการศึกษาไปที่ปัจจัยเสี่ยงในงานก่อสร้างที่สามารถถ่ายโอนความเสี่ยงด้วยการทำประกันภัยก่อสร้าง ผู้วิจัยเริ่มต้นจากอาศัยการค้นคว้าเอกสารและงานวิจัย และการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ ทำให้สามารถรวบรวมปัจจัยเสี่ยงได้ทั้งสิ้น 54 ปัจจัยเสี่ยง หลังจากนั้นจึงทำการวิเคราะห์และจำแนกปัจจัยเสี่ยงออกเป็น 10 กลุ่มปัจจัยเสี่ยง และพบว่าใน 54 ปัจจัยเสี่ยงนี้มี 18 ปัจจัยเสี่ยงสามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ โดยปัจจัยเสี่ยงทั้ง 18 ปัจจัยที่สามารถถ่ายโอนโดยใช้การประกันภัยได้ ยังสามารถจำแนกออกเป็น 5 กลุ่มตามแต่ละประเภทของการทำประกันภัย

จากนั้นผู้วิจัยได้ทำการศึกษาปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัย ซึ่งหมายถึงสาเหตุที่ทำให้เกิดเหตุการณ์เสี่ยง (Risk Events) หรือสถานการณ์ที่ไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยก่อสร้าง อันอาจส่งผลกระทบต่อผลบังคับใช้ของการประกันภัย นำไปสู่การเพิ่มขึ้นของค่าใช้จ่าย หรือก่อให้เกิดความขัดแย้งหรือข้อพิพาทระหว่างคู่สัญญาทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้างและผู้รับประกันภัย โดยอาศัยข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีประสบการณ์ ในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัย ประกอบกับผลการวิเคราะห์กรมธรรม์ประกันภัยจากบทที่ผ่านมา ทำให้สามารถรวบรวมปัจจัยเสี่ยงได้ทั้งสิ้น 29 ปัจจัยเสี่ยง

จากการวิเคราะห์ทำให้สามารถจำแนกปัจจัยเสี่ยงในการทำประกันภัย ออกเป็น 4 กลุ่มปัจจัยเสี่ยง ได้แก่

- 1) กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านบุคลากร หมายถึง ปัจจัยเสี่ยงอันเกิดจากการปฏิบัติงาน การบริหารงานรวมทั้งทัศนคติของฝ่ายต่าง ๆ ซึ่งได้แก่ ผู้ว่าจ้าง ตัวแทนผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้าง ผู้รับจ้างช่วง ผู้ให้เงินกู้ (แหล่งเงินทุน) และแรงงาน อาทิ ผู้ทำประกันภัย (ทั้งผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้าง) ขาดความสามารถในการต่อรองกับผู้รับประกันภัย ปัญหาด้านการเงินของผู้ทำประกันภัย การแทรกแซงของแหล่งเงินทุน เป็นต้น
- 2) กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้าง สัญญาจ้างก่อสร้างเป็นส่วนสำคัญที่ผู้ว่าจ้างใช้กำหนดบทบาทและความรับผิดชอบของตนและผู้รับจ้างในการจัดทำประกันภัย ปัจจัยเสี่ยงด้านการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้างทั้งเนื้อหาของสัญญาและกระบวนการต่าง ๆ ในการจัดทำสัญญาจ้างก่อสร้าง ซึ่งได้แก่ ความล่าช้าในการแก้ไขข้อสัญญา ความเข้าใจในข้อสัญญาที่ไม่ตรงกัน และการละเมิดสัญญาจ้างที่ทำไว้ จึงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบให้การทำประกันภัยล้มเหลวได้
- 3) กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านความบกพร่องหรือไม่สมบูรณ์ของเงื่อนไขในกรมธรรม์ หมายถึง กลุ่มปัจจัยเสี่ยงที่เกิดจากกรมธรรม์ขาดเงื่อนไขหรือข้อกำหนดที่สำคัญบางข้อทำให้ไม่สามารถคุ้มครองความเสี่ยงในการก่อสร้างได้อย่างครอบคลุม หรือเกิดจากบางเงื่อนไขในกรมธรรม์ที่ผู้รับประกันภัยเพิ่มเข้ามาจำกัดความคุ้มครองให้ลดลง ประกอบด้วย 3 ปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ มีการเพิ่มข้อรับรองในการทำประกันภัยซึ่งส่งผลกระทบต่อความคุ้มครอง กรมธรรม์ขาดเงื่อนไขความคุ้มครองซึ่งต้องต่อรองกับผู้รับประกันภัยให้ขยายความคุ้มครอง และข้อกำหนดในสัญญาขัดต่อการปฏิบัติตาม
- 4) กลุ่มปัจจัยเสี่ยงด้านกฎหมายและข้อบังคับของภาครัฐ เป็นปัจจัยเสี่ยงเกิดขึ้นเฉพาะการทำประกันภัยของหน่วยงานรัฐ หรือรัฐวิสาหกิจเท่านั้น ถือเป็นอีกปัจจัยเสี่ยงหนึ่งที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ แต่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการจัดทำประกันภัยเป็นอย่างมากเช่นกัน กลุ่มปัจจัยเสี่ยงนี้ประกอบด้วย 2 ปัจจัยเสี่ยง ได้แก่ การเปลี่ยนแปลงกฎหมาย นโยบาย และข้อบังคับต่าง ๆ ซึ่งทำให้มีข้อจำกัดในการพิจารณาทำประกันภัยเพิ่มมากขึ้น และปัจจัยเสี่ยงอันเนื่องมาจากกระบวนการทางด้านกฎหมายใช้เวลานาน ซึ่งมักเกิดขึ้นเนื่องจากการระงับข้อพิพาทไม่สามารถหาข้อตกลงที่ยอมรับร่วมกันได้

ปัจจัยเสี่ยงที่แต่ละฝ่ายเห็นพ้องร่วมกันว่าควรให้ความสำคัญเพราะเป็นปัจจัยเสี่ยงที่พบได้บ่อยครั้งในการก่อสร้างและส่งผลกระทบต่อคนข้างมากในการจัดการประกันภัย คือ ปัจจัยเสี่ยงผู้ว่าจ้างขาดทักษะในการบริหารจัดการ โดยเฉพาะโครงการที่มีการประมูลงานแยกส่วน ส่งผลให้ผู้

รับจ้างแยกทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัยหลายราย และนำมาสู่ปัญหาในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ปัจจุบันเสี่ยงผู้รับจ้างและผู้ว่าจ้างขาดความเข้าใจในเงื่อนไขสัญญากรมธรรม์ ผลกระทบที่ตามมาคือผู้ทำประกันภัยที่ขาดความเข้าใจในกรมธรรม์มักละเมิดข้อสัญญาและทำให้กรมธรรม์เป็นโมฆะในที่สุด รวมทั้งในขั้นตอนการจัดทำกรมธรรม์ ผู้เข้าทำสัญญาที่ขาดความรู้อยู่ไม่สามารรถเลือกความคุ้มครองที่เหมาะสมกับความเสี่ยงได้ ท้ายที่สุดจึงเลือกกรมธรรม์ที่ผู้รับประกันภัยเสนอราคาต่ำที่สุดแทน

หลังจากสามารถระบุปัจจัยเสี่ยง หรือข้อปัญหาที่เกิดขึ้นในการจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัย ในส่วนต่อไปผู้วิจัยได้นำเสนอแนวทางการวางแผนการจัดทำและบริหารประกันภัยก่อสร้างที่ผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างใช้พิจารณาตั้งแต่เริ่มต้นถึงช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง ซึ่งแบ่งออกได้เป็น 2 ช่วง ได้แก่

- การดำเนินงานช่วงก่อนการก่อสร้าง (Pre-Construction Stage)
- การดำเนินงานช่วงระยะเวลาก่อสร้างและช่วงระยะเวลาบำรุงรักษา (Construction and Maintenance Stage)

จากแนวทางข้อเสนอแนะที่ผู้วิจัยได้นำเสนอไปนั้น พบว่าการทำประกันภัยมีข้อปัญหาและข้อพึงระวังซ่อนเร้นอยู่ในทุกขั้นตอนของการก่อสร้าง ตั้งแต่เริ่มต้นถึงช่วงสิ้นสุดการก่อสร้าง เนื่องจากการทำประกันภัยซึ่งเป็นสัญญาที่มีลักษณะเฉพาะ มีความเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย อีกทั้งมีข้อพิจารณาในการจัดทำที่ซับซ้อน อีกทั้งมีความเหมาะสมที่แตกต่างกันออกไปในแต่ละโครงการ ดังนั้นทั้งฝ่ายผู้ว่าจ้างและผู้รับจ้างก่อสร้างจะต้องให้ความสำคัญและทำการพิจารณาข้อพึงระวังต่าง ๆ อย่างรอบคอบร่วมกัน เพื่อให้การจัดทำและบริหารสัญญาประกันภัยสำหรับโครงการก่อสร้างประสบความสำเร็จ

8.2 ข้อจำกัดของงานวิจัย

แม้ว่างานวิจัยนี้ได้ทำการรวบรวมข้อมูลและแนวคิดต่างๆ จากผู้เชี่ยวชาญซึ่งเป็นพนักงานขององค์กรธุรกิจผู้รับจ้าง ผู้ว่าจ้างและผู้รับประกันภัยผู้มากด้วยประสบการณ์ในการจัดทำประกันภัยก่อสร้างของประเทศไทย แต่ก็มีข้อจำกัดของงานวิจัยดังนี้

(1) เนื่องจากเอกสารบางประการ อาทิเช่น สัญญาจ้างก่อสร้าง และกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งเกิดขึ้นระหว่างหน่วยงานราชการกับผู้รับประกันภัย หรือหนังสือภายในของหน่วยงานภาครัฐบางหน่วยงาน เป็นเอกสารซึ่งไม่สามารถเผยแพร่ได้ ส่งผลให้ผู้วิจัยจึงไม่ได้รับการเอื้อเพื่อข้อมูลดังกล่าวเท่าที่ควร โดยเฉพาะข้อมูลด้านเบี้ยประกันภัย ซึ่งเป็นข้อมูลสำคัญที่ผู้รับประกันภัยไม่

สามารถเปิดเผยได้เนื่องจากต้องให้แข่งขันด้านราคากับผู้รับประกันภัยรายอื่นในตลาดประกันภัย และข้อมูลการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของโครงการก่อสร้างต่างๆ เนื่องจากอาจมีผลต่อการฟ้องร้องในชั้นศาล

(2) การจัดทำประกันภัยก่อสร้างอยู่บนพื้นฐานของข้อตกลงระหว่างผู้ทำประกันภัยและผู้รับประกันภัยที่มีการกำหนดให้แต่ละฝ่ายต้องปกปิดความลับต่างๆ ของการบริหารจัดทำประกันภัย ส่งผลทำให้ผู้ให้สัมภาษณ์ไม่สามารถให้รายละเอียดถึงชื่อจริงของโครงการก่อสร้าง รวมถึงไม่สะดวกที่จะให้ระบุชื่อจริงในวิทยานิพนธ์

(3) เนื่องจากระยะเวลา และงบประมาณในการทำงานวิจัยที่มีอย่างจำกัด รวมถึงระดับการให้ความร่วมมือของผู้ให้ข้อมูล ส่งผลให้ผู้วิจัยไม่สามารถสัมภาษณ์ผู้รับประกันภัยซึ่งมีจำนวนมากในประเทศไทยได้ครบทุกบริษัท รวมทั้งไม่สามารถวิเคราะห์การจัดทำและกรรมธรรม์ประกันภัยของการก่อสร้างได้ทุกประเภท

8.3 ข้อเสนอแนะงานวิจัยในอนาคต

การระบุความเสี่ยงในการทำประกันภัยก่อสร้าง และการเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงเนื้อหาสัญญาประกันภัยก่อสร้างเป็นการศึกษาในเชิงคุณภาพเท่านั้น ดังนั้นควรมีการวิเคราะห์ความเสี่ยงในเชิงปริมาณโดยประเมินผลกระทบและโอกาสในการเกิดผลกระทบเพื่อคำนวณระดับความเสี่ยง โดยอาจแยกศึกษาการทำประกันภัยของโครงการก่อสร้างตามประเภทของการก่อสร้าง เช่น งานก่อสร้างอาคาร งานก่อสร้างอุโมงค์ เป็นต้น เพราะโครงการต่างประเภทย่อมมีความเสี่ยงเฉพาะที่แตกต่างกัน เพื่อให้ได้แนวทางที่มีความและเหมาะสมในการนำไปใช้จริง รวมทั้งควรมีการประเมินความเหมาะสมของข้อเสนอแนะการปรับปรุงเนื้อหาสัญญาประกันภัยก่อสร้างในเชิงปริมาณเพื่อให้ข้อเสนอมีความเหมาะสมในการนำไปใช้จริง นอกจากนี้ ควรเก็บรวบรวมข้อมูลจากปริมาณกลุ่มตัวอย่างที่ใหญ่ขึ้นทั้งผู้เชี่ยวชาญจากฝ่ายผู้ว่าจ้าง ผู้รับจ้างและผู้รับประกันภัย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่มีความน่าเชื่อถือ ยิ่งขึ้นต่อไป

รายการอ้างอิง

ภาษาไทย

กิติพัฒน์ นนทบุรีมະคูล. การวิจัยเชิงคุณภาพในสวัสดิการสังคม: แนวคิดและวิธีวิจัย. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2546.

ณดา จันทร์สม และคณะ. ผลกระทบของการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ (Mega Projects) ต่อเศรษฐกิจและฐานะทางการคลังของไทย. คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, 2549.

ทัศน์ชัย บัณฑิตกุล. เอกสารประกอบการบรรยาย การอบรมเชิงวิชาการ เรื่องการประกันความเสี่ยงทุกชนิดของผู้รับเหมา. กรุงเทพมหานคร: วิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย, 2547

ทิพวรรณ บุญย์เพิ่ม. เสี่ยงแค่ไหน? ในงานก่อสร้าง. วารสารการจัดการสมัยใหม่ 1 (กรกฎาคม 2546): 134-143.

ธีรนนท์ มงคลทิพย์วาทิ และ นิติ จงประสาธน์สุข. การวิเคราะห์การจัดการความเสี่ยงโดยเจ้าของโครงการคอนโดมิเนียม กรณีศึกษาโครงการคอนโดมิเนียมในเขตกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ปริญญาบัณฑิต, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

พิพัฒน์ เทพย์ปฏิพัทธ์, รุ่งโรจน์ สัตยสันต์สกุล และอุทัยวรรณ จรุงวิภู. เอกสารการสอน ชุดวิชาการประกันวินาศภัย 2. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สาขาวิทยาการจัดการ, 2537.

ภูริตา หรินทจินดา. การวิเคราะห์มาตรการตอบสนองความเสี่ยงของผู้รับจ้างก่อสร้างในโครงการอุโมงค์. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2551.

วีระศักดิ์ ลิขิตเรืองศิลป์. การจัดการความเสี่ยงในโครงการก่อสร้าง. โยธาสาร ปีที่ 19 ฉบับที่ 6 (พฤศจิกายน-ธันวาคม 2550): 41-49.

สมบัติ พงษ์มี. การจัดลำดับความสำคัญของปัจจัยเสี่ยงในโครงการก่อสร้างอุโมงค์โดยวิธีสมมูลแรงดันดิน. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทมหาบัณฑิต, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

สมาคมประกันวินาศภัย. ประเภทของความเสียหาย [Online]. แหล่งที่มา :

<http://www.safety.co.th/gia/library.nsf/chapter23?OpenPage> [22 มิถุนายน 2553]

สากล ธนสัตว์วิบูล. หลักการประกันภัย. กรุงเทพมหานคร:ไทยวัฒนาพาณิชย์, 2540.

สุดาร์ตน์ ชูถม. การจัดสรรความเสี่ยงในสัญญาจ้างก่อสร้างอุโมงค์ด้วยเครื่องขุดเจาะ. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2549.

สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ฤกษ์สงขลา และพິงใจ พึ่งพาณิช. หลักการประกันวินาศภัย. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพาณิชย์, 2539.

สุวัฒน์ พลมณี และ สุวัฒน์ ชิตามระ. (2548). การศึกษาความเสี่ยงของโครงการก่อสร้างสาธารณูปโภคในประเทศไทยที่มีมูลค่าตั้งแต่ 100 ล้านบาท. การประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติครั้งที่ 10

สำนักงานกองทุนเงินทดแทน สำนักงานประกันสังคม. สถิติการประสบอันตรายเนื่องจากการทำงานจำแนกตามความร้ายแรง และประเภทกิจการปี 2550 [Online]. แหล่งที่มา: http://www.oshthai.org/CmsLite/download/pdf/9type_of_business_stat50.pdf [15 มิถุนายน 2551]

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. สรุปจำนวนกรมธรรม์และจำนวนเงินเอาประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัยปี 2549 [Online]. แหล่งที่มา: http://www.oic.or.th/TStatistics_Doi.htm [2 มิถุนายน 2551]

หาญ อร่ามวิทย์ และธโนดม โลก้าพัฒนา. เอกสารการสอน ชุดวิชา การประกันวินาศภัย 1 (หน่วยที่ 9-15). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิทยาการจัดการ, 2527.

อภิชาติ นิमितสถาพร. การระบุข้อจำกัดของสัญญาจ้างที่ปรึกษาบริหารงานก่อสร้างภาครัฐและกรณีศึกษาการปรับปรุงสัญญา. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2552.

อัฉรภา ชีวะตระกูลกิจ สุชาดา สถาวรวงศ์ และยุวดี ไชยศิริ. เอกสารการสอน ชุดวิชา หลักการประกันภัย 1. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช สาขาวิทยาการจัดการ, 2537.

อาทร ตั้ติรานนท์ ประสิทธิ์ วานิชิตม และชาญ ไปวานนท์. เอกสารการสอน ชุดวิชา การประกัน วิทยาศาสตร์ 1 (หน่วยที่ 1-8). นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช สาขาวิทยาการจัดการ, 2537.

ภาษาอังกฤษ

Arbel, A., and Seidman, A. Performance Evaluation of Flexible Manufacturing Systems. IEEE Trans. Syst., Man, Cybern, Vol. SMC-14, no. 4,1984.

Holmes, A. Risk Management. Oxford: Capstone, 2002.

Eskesen, S.D., Tengborg, P., Kampmann, J. and Veicherts, T. H. Guidelines for Tunnelling Risk Management:International Tunnelling Association,Working Group No.2. Tunnelling and Underground Space Technology 19: 217-237, 2004.

Flanagan, R., and Norman, G. Risk Management and Construction.1st ed. Cambridge: Blackwell Scientific Publications,1993.

Ghosh, S., and Jintanapakanont, J. Identifying and Assessing the Critical Risk Factors in An Underground Rail in Thailand. International Journal of Project Management 22: 633-643, 2004.

Kangari, R. Risk Management Perceptions and Trends of U.S. Construction. Journal of Management in Engineering ASCE: 442-429, December 1995.

Laokhongthavorn, L. Recurrent Risk Assessment for Bangkok High-Rise Building Project. Master's Thesis, School of Civil Engineering, Asian Institute of Technology, 1998.

Liu, J., Li, B., and Zhang, J. Insurance and Construction Project risks: A Review and Research Agenda, School of Management, Tianjin University, 2006.

Mbachu, J.I.C., and Vinasithamby, K. Sources of risks in construction project development: an exploratory study. IN A.C., S. (Ed.) Research Week International Conference. Australia, Queensland University of Technology. 2005.

- McCallum, H.M. A Quick Primer on Construction Risks and Contracting Practices. American Corporate Counsel Association Annual Meeting October 2-4: 2-3, 2000.
- McCallum, H.M. Construction Risks and Contracting Practices. Associated General Contractors of America, 2000.
- Mustafa, M.A., and Al-Bahar, J.F. Project Risk Assessment Using the Analytic Hierarchy Process. IEEE Transaction on Engineering Management, Vol. 38, No. 1: 46-52, 1991.
- Odeyinka, H.A. An Evaluation of the Use of Insurance in Managing Construction Risk. Construction Management and Economics, 18, 519-524, 2000.
- Palmer, J.W., Maloney, J.M., and Heffron, J.L. Construction Insurance, Bonding, and Risk Management, New York: McGraw-Hill, 1996.
- Papageorge, T.E. Risk management for Building Professionals. Kingston Mass: R.S. Means, 1988.
- Pipattanapiwong, J. Development of Multi-Party Risk and Uncertainty Management Process for an Infrastructure Project. Kochi University of Technology Japan, 2004.
- Sears, G.A., and Sears S.K. Construction Contracting: A Practical Guide to Company Management, New York: Wiley, 2002.
- Tah, J.H.M., and Carr, V. A Proposal for Construction Project Risk Assessment Using Fuzzy Logic. Construction Management and Economics, 18, 491-500, 2000.
- Wang, M.T., and Chou, H.Y. Risk Allocation and Risk Handling of Highway Projects in Taiwan. Journal of Management in Engineering ASCE: 60-68, April 2003.
- Wassmer L. Contractors' All Risk, Swiss Reinsurance Company Zurich, 1998.
- Williams, C.A. and Jr., and Heins, R.M. Risk Management and Insurance, New York: McGraw-Hill, 1989.



ภาคผนวก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ก

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญ

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตาราง ก.1 รายชื่อผู้เชี่ยวชาญและคำเรียกแทน (ฝ่ายผู้รับจ้าง)

ชื่อ - นามสกุล	องค์กรธุรกิจ	ตำแหน่งงาน	คำเรียกแทน
(1) คุณ ธนุ สุวรรณิน	บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)	ผู้จัดการฝ่ายประกันภัย	ผู้เชี่ยวชาญ C1
(2) คุณ กฤษณะ จินดา	บริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล็อปเมนต์ จำกัด (มหาชน)	ผู้จัดการโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ C2
(3) คุณ ทรงศักดิ์ อ่างสีรวรานนท์	อินเตอร์เนชั่นแนลโพรเจค แอดมินิสเตรชั่น จำกัด	ผู้จัดการโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ C3
(4) คุณ ไสรัชย์ วรวิวัฒน์	บริษัท ช.การช่าง จำกัด (มหาชน)	ผู้จัดการฝ่ายวิศวกรรม	ผู้เชี่ยวชาญ C4
(5) คุณ เกรียงไกร กล้ารอด	บริษัท ซินเท็ค คอน- สตรัคชั่น จำกัด (มหาชน)	ผู้จัดการโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ C5
(6) คุณ มาโนช สุวรรณศรีสาคร	บริษัท อาร์ทีเอส คอนสตรัคชั่น จำกัด	ผู้จัดการโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ C6
(7) คุณ วิสิทธิ์ แสงบุญควาคัมไซติ	บริษัท สีพระยาก่อสร้าง จำกัด	ผู้จัดการโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ C7
(8) คุณ อนันตเดช ปิยะพันธ์	บริษัท Cando Construction จำกัด	ผู้จัดการฝ่ายก่อสร้าง	ผู้เชี่ยวชาญ C8
(9) คุณ เฉลิมชัย แซ่ตัน	บริษัท พี.พี.เอส.เอ็น จำกัด	ผู้ช่วยผู้จัดการโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ C9
(10) คุณ สุวัฒน์ สุขมามอญ	บริษัท พาวเวอร์ไลน์ เอ็นจิเนียริง (มหาชน)	วิศวกรโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ C10
(11) คุณ เฉลิมชัย ศรีณยวงนิษฐ์	ITO JV	วิศวกรโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ C11

ตาราง ก.2 รายชื่อผู้เชี่ยวชาญและคำเรียกแทน (ฝ่ายผู้ว่าจ้างและตัวแทนผู้ว่าจ้าง)

ชื่อ - นามสกุล	องค์กรธุรกิจ	ตำแหน่งงาน	คำเรียกแทน
(12) คุณ กิตติพงษ์ ศิริลักษณ์ตระกูล	บริษัท ศุภาลัย จำกัด (มหาชน)	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ สายงานก่อสร้างอาคาร สูง	ผู้เชี่ยวชาญ O1
(13) คุณ บุญฤทธิ์ จิตรระเบียบ	บริษัท ทำอากาศยาน สากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด	วิศวกรชำนาญการ 8 ฝ่าย วิศวกรรมและ สถาปัตยกรรม	ผู้เชี่ยวชาญ O2
(14) คุณลลิตา แดงโกเมน	บริษัท ทำอากาศยาน สากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด	วิศวกร 5 ส่วนงานประ งานโครงการ ฝ่ายแผน พัฒนาทำอากาศยาน	ผู้เชี่ยวชาญ O3
(15) คุณ ดุยนิจ เมธาวิทย์	กรมโยธาธิการและผัง เมือง	วิศวกรโยธาชำนาญการ พิเศษ สำนักควบคุมการ ก่อสร้าง	ผู้เชี่ยวชาญ O4
(16) คุณ ทรงพล ตันติกุลวัฒนา	บริษัท อรุณชัยเสรี คอน สตรัคชั่น เอนจิเนียริ่ง จำกัด	ผู้ช่วยผู้จัดการแผนก บริหารโครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ O5
(17) คุณ ณัฐพงศ์ ธรรมชาติ	บริษัท เอสคิว อาร์เคทีเค แอนด์ แพลนเนอร์ จำกัด	สถาปนิก/ที่ปรึกษา โครงการ	ผู้เชี่ยวชาญ O6
(18) คุณ จรุงภู ถนิมกาญจน์	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทย	วิทยากรระดับ 8 แผนกจัดหาต่างประเทศ และประกันภัย	ผู้เชี่ยวชาญ O7
(19) คุณ เรณู ชมพูนุช	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทย	วิทยากรระดับ 8 แผนก จัดหา กองจัดหาและ สัญญาวิศวกรรม	ผู้เชี่ยวชาญ O8
(20) คุณ พรชัย ตันติวิชญ์โสภิต	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทย	วิทยากรระดับ 9 แผนก จัดหา กองจัดหาและ สัญญาวิศวกรรม	ผู้เชี่ยวชาญ O9
(21) คุณ ดวงเดือน ลิ้มอิม	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่ง ประเทศไทย	วิทยากรระดับ 9 โครงการ วิศวกรรมโรงไฟฟ้าจะนะ (สงขลา)	ผู้เชี่ยวชาญ O10
(22) คุณ พินิต บุญยัง	การประปานครหลวงแห่ง ประเทศไทย	หัวหน้าส่วนออกแบบ ระบบส่งน้ำ	ผู้เชี่ยวชาญ O11

ตาราง ก.2 (ต่อ) รายชื่อผู้เชี่ยวชาญและคำเรียกแทน (ฝ่ายผู้ว่าจ้างและตัวแทนผู้ว่าจ้าง)

ชื่อ - นามสกุล	องค์กรธุรกิจ	ตำแหน่งงาน	คำเรียกแทน
(23) คุณ วิชัย วิศวกรรมวิเศษ	การประปานครหลวงแห่งประเทศไทย	หัวหน้าส่วนก่อสร้างระบบจ่ายน้ำ 2	ผู้เชี่ยวชาญ O12
(24) คุณ ดลเชษฐ กิ่งคำหาญ	การประปานครหลวงแห่งประเทศไทย	หัวหน้าส่วนก่อสร้างระบบส่งน้ำ	ผู้เชี่ยวชาญ O13
(25) คุณ พิมทิรา สุภาพ	การประปานครหลวงแห่งประเทศไทย	หัวหน้าส่วนก่อสร้างไฟฟ้าและอุปกรณ์	ผู้เชี่ยวชาญ O14
(26) คุณ ธันวา อาธารมาศ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	ผู้อำนวยการกองบริหารสัมปทาน (ผอ.กบส)	ผู้เชี่ยวชาญ O15
(27) คุณ ภาคภูมิ กาญจนสถิตย์	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	เจ้าหน้าที่กองสัญญา (กสญ.) หัวหน้าแผนกสัญญา 1 (สญ.1)	ผู้เชี่ยวชาญ O16
(28) คุณ ภัคพล ธนรักษ์	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	เจ้าหน้าที่กองสัญญา (กสญ.) แผนกสัญญา 1 (สญ.1)	ผู้เชี่ยวชาญ O17
(29) คุณ ถาวร คงคาประเสริฐ	บริษัท PCPL จำกัด	Contract Administration Specialist -3	ผู้เชี่ยวชาญ O18
(30) คุณ อุกฤษฏ์ ชัยวาสี	บริษัท PCPL จำกัด	Contract Administration Specialist -2	ผู้เชี่ยวชาญ O19
(31) คุณ สมชาย หงส์ทิพรัตน์	บริษัท PCPL จำกัด	Contract Administration Specialist -2	ผู้เชี่ยวชาญ O20

ตาราง ก.3 รายชื่อผู้เชี่ยวชาญและคำเรียกแทน (ฝ่ายผู้ให้ประกันภัยและตัวแทนประกันภัย)

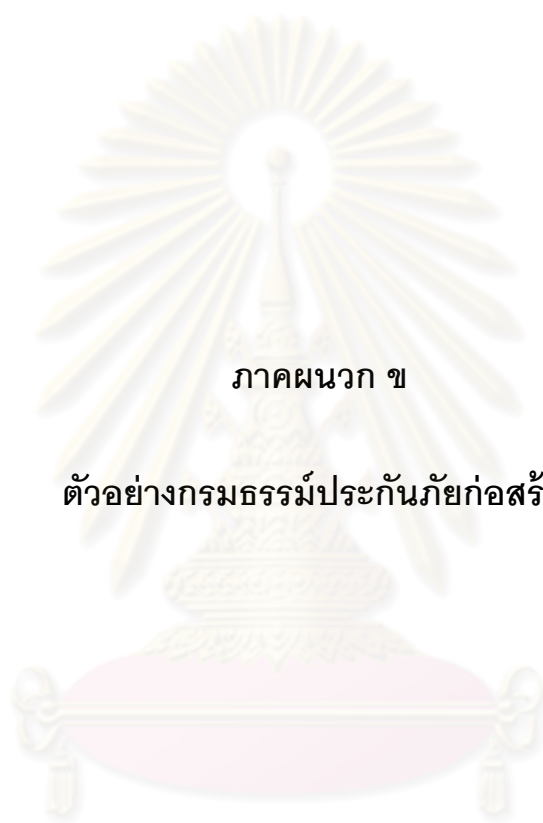
ชื่อ - นามสกุล	องค์กรธุรกิจ	ตำแหน่งงาน	คำเรียกแทน
(32) คุณ พุทธรัตน์ ศรีพร้อม	บริษัท ทิพยประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ผู้จัดการส่วนอาวุโส ฝ่าย ประกันภัยโครงการพิเศษ	ผู้เชี่ยวชาญ I1
(33) คุณ สาธิต วิสุทธิเมธากุล	บริษัท นิวแฮมเชอร์ อินชัวร์แอส จำกัด (มหาชน)	Energy Manager Energy Department	ผู้เชี่ยวชาญ I2
(34) คุณ อารี เลิศวรสิน	บริษัท แอช่าประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ผู้ช่วยผู้อำนวยการแผนก ธุรกิจต่างประเทศ และ บริษัทนายหน้าสายงาน ธุรกิจบรรษัท 1	ผู้เชี่ยวชาญ I3
(35) คุณ ชาญบดินทร์ บุญยินทุ	บริษัท อลิอันซ์ ซี พี ประกันภัย จำกัด	ผู้จัดการฝ่ายบริหารความ เสี่ยง	ผู้เชี่ยวชาญ I4
(36) คุณ ธนพล ไกรทอง	บริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ฝ่ายประกันภัยโครงการ ก่อสร้าง	ผู้เชี่ยวชาญ I5
(37) คุณ พรเกษม เหล่าฤทธิรัตน์	Thai Reinsurance Public Co., Ltd.	Vice President	ผู้เชี่ยวชาญ I6
(38) คุณ จิรฐิติ ประภาโส	บริษัท เทเวศประกันภัย จำกัด (มหาชน)	รองผู้อำนวยการฝ่าย ธุรกิจพลังงานและหัวหน้า นิติบุคคลต่างประเทศ	ผู้เชี่ยวชาญ I7
(39) คุณ สมเกียรติ อิงค์สกุลสุข	บริษัท อาคเนย์ประกันภัย จำกัด (มหาชน)	ผู้อำนวยการฝ่าย ประกันภัยทางทะเลและ เบ็ดเตล็ด	ผู้เชี่ยวชาญ I8
(40) คุณ ทศน์ชัย บัณชิตกุล	บริษัท สยามซัวร์ตี จำกัด	กรรมการผู้จัดการ	ผู้เชี่ยวชาญ B1
(41) คุณ อภินัฐ คีตะพันธ์สังวรณ	บริษัท ลีออดัน วัฒนา อินชัวร์แอส โบรคเกอร์ (ประเทศไทย)	ผู้จัดการแผนกออาวุโส ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ	ผู้เชี่ยวชาญ B2
(42) Mr. Chanin Chularachang	บริษัท AON Insurance Broker	Risk Consultant	ผู้เชี่ยวชาญ B3
(43) คุณ สฤณีพิงศ์ อู๋วัฒนพงศ์	บริษัท แม็คลาเรนส์ (ประเทศไทย) จำกัด	วิศวกรโยธา	ผู้เชี่ยวชาญ L1

ตาราง ก.3 (ต่อ) รายชื่อผู้เชี่ยวชาญและคำเรียกแทน (ฝ่ายผู้ให้ประกันภัยและตัวแทนประกันภัย)

ชื่อ - นามสกุล	องค์กรธุรกิจ	ตำแหน่งงาน	คำเรียกแทน
(44) คุณ ปฏิภาณ สุตอาราม	บริษัท ครอฟอร์ดแอนด์ คัมพะนี (ประเทศไทย) จำกัด	กรรมการ	ผู้เชี่ยวชาญ L2



ศูนย์วิทยพัทยาการ
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย



ภาคผนวก ข

ตัวอย่างกรมธรรม์ประกันภัยก่อสร้าง

ศูนย์วิทยพัชร์พยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

CONTRACT WORKS INSURANCE POLICY

Whereas the Insured named in the Schedule hereto has made to the

(hereinafter called "the Insurers") a written proposal by completing a Questionnaire which together with any other statements made in writing by the Insured for the purpose of this Policy is deemed to be incorporated herein,

Now this Policy witnesses that in consideration of the Insured having paid to the Insurers the premium mentioned in the Schedule the Insurers will indemnify the Insured in the manner and to the extent hereinafter provided.

Provided always that the due observance and fulfillment of the terms, conditions and exceptions of this Policy in so far as they relate to anything to be done or complied with by the Insured and the truth of the statements and answers in the proposal(s) shall be conditions precedent to the right of the Insured to recover hereunder.

The Schedule and the Section(s) shall be deemed to be Incorporated in and form part of this policy and the expression "this Policy" wherever used in this contract shall be read as including the Schedule and the Section(s). Any word or expression to which a specific meaning has been attached in any part of this Policy or of the Schedule or of the Section(s) shall bear such meaning wherever it may appear.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

SCHEDULE

Policy No.....

Insured	
Section I Building and Civil Engineering Works	Sum Insured
1 10 Contract Works (Permanent and Temporary Works, including all Materials to be incorporated therein)	
11 Materials or items supplied by the Principal	
2 Construction Equipment	
3 Construction Machinery and stationary plant	
4 Clearance of Debris (Limit of Indemnity)	
5 Architects', Surveyors' and Consulting Engineers' fees necessarily incurred by the insured with the consent of the Insurers in the reinstatement or replacement of the property insured by Items 1, 2 or 3 destroyed or damaged by any of the perils hereby insured against	
Total Sum Insured	
Excesses	
1 Contract works, Construction Equipment in respect of each and every occurrence for loss or damage arising out of	the first
10 earthquake, storm, hurricane, cyclone, subsidence, landslide, collapse, any water damage	
11 any other cause	the first
2 Construction Machinery in respect of each and every occurrence for loss or damage arising out of	the first
20 earthquake, storm, hurricane, cyclone, subsidence, landslide, collapse, any water damage	
21 any other cause	the first
Section II Machinery Erection	Sums Insured
1 Property to be erected, including Freight, Customs Duties and Dues, and Costs of Erection	
2 Erection Machinery and Tools	
3 Clearance of Debris	
Total Sum Insured	
Excesses	
1 property to be erected : in respect of each and every occurrence	the first
10 during erection	
11 during testing	the first
2 Erection Machinery and Tools : in respect of each and every occurrence for loss or damage arising out of any cause	the first
Section III Third Party Liability	
1 Limit of indemnity in respect of any one accident or series of accidents arising out of one event	
10 for bodily injury	
11 for property damage	
2 Total limit of indemnity under this Policy	
Excesses	
In respect of each and occurrence for	
10 bodily injury/death	the first
11 loss of or damage to property	the first
Period of Insurance	
Section I	plus
.....month/s maintenance	
Section II	plus
.....month/s maintenance	

Section IIIplus			
.....month/s maintenance				
Premium				
Section I	Tax	Stamp	Duty	Total
.....				
Section II	Tax	Stamp	Duty	Total
.....				
Section III	Tax	Stamp	Duty	Total
.....				

In Witness whereof the Undersigned being duly authorised by the Insurers and on behalf of the Insurers has / have here unto his / their hand (s).
Thisday of 19

Managing Director

Director

Manager



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

GENERAL CONDITIONS

1. The insured at his own expense shall take all reasonable precautions to prevent loss, damage or liability and to comply with sound engineering practice, statutory requirements and manufacturers' recommendations designed to ensure the safe working of plant and equipment. The Insured shall also maintain in efficient condition all contract works, construction plant, equipment and construction or erection machinery insured by this Policy.
2. The Insured shall immediately notify the Insurers in writing of any material change in the risk insured hereunder in such case continuance of the insurance shall be subject to terms and conditions to be agreed.
3. Representatives of the Insurers shall at any reasonable time have access to the site or premises and to all pertinent data, documents, drawings, etc. and shall have the right to inspect any property insured.
4. In the event of any occurrence which might give rise to a claim under the Policy, the Insured shall :
 - 40 immediately notify the Insurers by telephone or telegram as well as in writing and supply all such particulars and proofs of claim as may be required by the Insurers;
 - 41 take all steps within his power to minimize the extent of the loss or damage;
 - 42 preserve the damaged property and make it available for inspection by a representative or surveyor of the Insurers;
 - 43 inform the policy authorities in case of loss or damage due to theft or burglary;
 - 44 send to the Insurers immediately on receipt any writ, summons or other proceedings which may be commenced against the Insured.

The Insurers shall not in any case be liable for loss, damage or liability of which no notice has been received by the Insurers within 14 days of its occurrence.

Upon notification being given to the Insurers under this condition, the Insured may carry out the repairs or replacement of any minor damage; in all other cases a representative of the Insurers shall have the opportunity of inspecting the loss or damage before any repairs or alterations are effected. Nothing herein shall prevent the Insured from taking such steps as are absolutely necessary for the security and continuation of the contract work.

The Insured shall not be entitled to abandon any property to the Insurers whether taken possession of by the Insurers or not.
5. The Insured shall at the expense of the Insurers do and concur in doing and permit to be done all such acts and things as may be necessary or required by the Insurers in the interest of any rights or remedies, or of obtaining relief or indemnity from parties (other than those insured under this Policy) to which the Insurers shall be or would become entitled or subrogated upon their paying for or making good any loss or damage under this Policy, whether such acts and things shall be or become necessary or required before or after the Insured's indemnification by the Insurers.
6. All differences arising out of this Policy shall be referred to the decision of an Arbitrator to be appointed in writing by the parties in difference or if they cannot agree upon a single Arbitrator, to the decision of two Arbitrators, one to be appointed in writing by each of the parties, within one calendar month after having been required in writing so to do by either of the parties, or, in case the Arbitrators do not agree, of an Umpire to be appointed in writing by the Arbitrators before entering upon the reference. The Umpire shall sit with the Arbitrators and preside at their meetings. The making of an award shall be a condition precedent to any right of action against the Insurers.
7. In the event of
 - 70 material change in the risk;
 - 71 the termination of the Contract by the Principal,

72 withdrawal from the Contract by any main Contractor;

73 Stoppage of work occasioned by any other cause, except seasonal interruption, for a period exceeding one calendar month;

this policy shall be avoided unless its continuance be admitted by endorsement signed by and on behalf of the Insurers.

- 8 This insurance is not to be called upon in contribution and is only to pay any loss hereon if and so far as not recoverable under any other insurance.

GENERAL EXCLUSIONS

The Insurers will not indemnify the Insured in respect of

- 1 The excesses stated in the Schedule to be borne by the Insured;
- 2 Consequential loss of any kind or liquidated damages or penalties for delay or detention or in connection with guarantees of performance or efficiency,
- 3 Willful act or willful negligence of any director, manager or responsible site official of the Insured,
- 4 Loss or destruction of or damage to any property whatsoever or any loss or expense whatsoever resulting or arising therefrom or any consequential loss or any legal liability of whatsoever nature directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from ionising radiations or contamination by radioactivity from any nuclear fuel or from any nuclear waste from the combustion of nuclear fuel. For the purpose of this exclusion only combustion shall include any self-sustaining process of nuclear fission,
- 5 Any loss, destruction, damage or legal liability directly or indirectly caused by or contributed to by or arising from nuclear weapons material,
- 6 Loss, damage or liability directly or indirectly caused by or arising out of war, invasion, act of foreign enemy, hostilities (whether war be declared or not), civil war, rebellion, revolution, insurrection, mutiny, riot, strike, lock-out, civil commotion, military or usurped power, or malicious persons acting on behalf of or in connection with any political organisation, confiscation, commandeering, requisition or destruction of or damage to property by order of the government de jure or de facto or by any public authority.

In any action, suit or other proceeding where the Insurers allege that by reason of the provisions of Exclusion (6) above any loss, destruction, damage or liability is not covered by this insurance the burden of proving that such loss, destruction, damage or liability is covered shall be upon the Insured.

section I**BUILDING AND CIVIL ENGINEERING WORKS**

If at any time during the period of insurance stated in the Schedule the property described in the Schedule shall suffer any unforeseen or accidental loss or damage from any cause, other than those specifically excluded, necessitating repair or replacement, the Insurers will indemnify the Insured in respect of all such loss or damage up to an amount not exceeding in respect of each of the items specified in the Schedule the sum set opposite thereto and not exceeding in all the total sum expressed in the said Schedule as insured hereby, except so far as reinstatement may be made as follows:

Payments in respect of claims under this Section of the policy shall not reduce the Sum Insured but the Insured shall pay to the Insurers an additional premium at an agreed rate on the amount of the payment pro rata from the date of loss to the expiry of the Policy. Such additional premium shall be disregarded for the purpose of any adjustment of premium.

The Insurers will also reimburse the Insured for the cost of Clearance of Debris following upon any event giving rise to a claim under this Policy but not exceeding in all the sum set opposite thereto in the Schedule.

EXCLUSIONS

The Insurers shall not be liable for:

- 1 loss or damage due to faulty design;
- 2 normal making good;
- 3 cost of replacement or rectification of defective material and/or workmanship, but this exclusion shall be limited to the part or parts immediately affected and shall not be deemed to exclude loss or damage resulting from an accident due to such defective material and/or workmanship;
- 4 wear and tear, corrosion, oxidation, deterioration due to lack of use and normal atmospheric conditions;
- 5 mechanical and/or electrical breakdown or derangement of construction plant and construction machinery;
- 6 loss of or damage to vehicles licensed for general road use or waterborne vessels or aircraft;
- 7 loss of or damage to files, drawings, accounts, bills, currency, stamps, deeds, evidences of debt, notes, securities or cheques;
- 8 loss discovered only at the time of taking an inventory.

PERIOD OF INSURANCE**Construction Period**

The liability of the Insurers shall commence, notwithstanding any date to the contrary specified in the Schedule, after unloading of the property specified in the Schedule at the Contract Site and shall expire on the date specified in the Schedule. The Insurer's liability expires also for any part of the insured contract works taken over or taken into use (whichever shall be earlier) by the Principal prior to the expiry date specified in the Schedule.

Maintenance Period

If a maintenance period is specified in the Schedule, the liability of the Insurers during this period shall be limited to any loss or damage occasioned by the Insured Contractor (s) in the course of operations carried out for the purpose of complying with the obligations under the Maintenance Clause of the contract.

SUM INSURED

It is a requirement of this insurance that the amounts of insurance stated in the Schedule shall represent:

- for item 1: the full value of the contract works at the completion of the construction, inclusive of materials, wages, freight, customs duties, dues and materials or items supplied by the Principal;

for item 2: the current value at the time of concluding the insurance;
 for item 3: the replacement value.

The Insured undertakes to notify the Insurers of any facts resulting in a material increase or decrease of the sums insured provided always that such increase or decrease shall take effect only after the same has been recorded on the Policy by the Insurers, before the occurrence of any claim hereunder.

LOSS SETTLEMENT

Items, 1, 2 and 3

The Insured shall satisfy the Insurers by such reasonable evidence as may be required that the loss or damage in respect of which a claim is made has actually arisen from one of the risks insured against.

The Insurers will make payments on the basis of valid bills and documents after repairs have been effected or replacement has taken place, as the case may be. The cost of any provisional repairs will be borne by the Insurers if such repairs constitute part of the final repairs and do not increase the total repair expenses. The cost of any alterations, additions and/or improvements which may be undertaken as a result of any loss or damage shall not be recoverable hereunder.

In addition for **Item 3**, the following conditions are applicable:

In the event any loss or damage the basis of any settlement under this Policy shall be

- 1 in the case of any damage which can be repaired-the cost of repairs necessary to restore the property to its condition immediately before the occurrence of the damage less salvage, or
- 2 in the case of a total loss-the actual value of the property immediately before the occurrence of the loss less salvage.

All damage which can be repaired shall be repaired, but if the cost of repairing any damage equals or exceeds the value of the property immediately before the occurrence of the damage, the settlement shall be made on the basis provided for in (2) above.

If, in the event of loss or damage, it is found that the sum insured is less than the amount required to be insured, than the amount recoverable by the Insured under this Policy shall be reduced in such proportion as the sum insured bears to the amount required to be insured.

Section II

MACHINERY ERECTION

If at any time during the period of insurance stated in the Schedule, the property described in the Schedule shall suffer any unforeseen or accidental loss or damage from any cause, other than those specifically excluded, necessitating repair or placement, the Insurers will indemnify the Insured in respect of all such loss or damage up to an amount not exceeding in respect of each of the items specified in the Schedule the sum set opposite thereto and not exceeding in all the total sum expressed in the said Schedule as insured hereby, except so far as reinstatement may be made as follows :

Payments in respect of claims made under this Section of the Policy shall not reduce the sum insured but the Insured shall pay to the Insurers an additional premium at an agreed rate on the amount of the payment pro rata from the date of loss to the expiry of the Policy. Such additional premium shall be disregarded for the purpose of any adjustment of premium.

The Insurers will also reimburse the Insured for the cost of Clearance of Debris following upon any event giving rise to a claim under this Policy but not exceeding in all the sum set opposite thereto in the Schedule.

EXCLUSIONS

The Insurers shall not be liable for:

- 1 loss or damage due to faulty design, defective material or casting, bad workmanship other than faults in erection;
- 2 normal making good;
- 3 wear and tear, corrosion, oxidation, deterioration due to lack of use and normal atmospheric conditions;
- 4 mechanical and/or electrical breakdown or derangement of erection machinery and erection equipment;
- 5 loss of or damage to vehicles licensed for general road use or waterborne vessels or aircraft;
- 6 loss of or damage to files, drawings, accounts, bills, currency, stamps, deeds, evidences of debt, notes, securities, cheques, packing materials such as cases, boxes and crates;
- 7 loss discovered only at the time of taking an inventory.

PERIOD OF INSURANCE

The liability of the Insurers shall commence, notwithstanding any date to the contrary specified in the Schedule, directly after unloading of the property specified in the Schedule at the site. It shall continue until immediately after taking over or after the tasting operations are completed, but not beyond four weeks from the date of commencement of the test unless otherwise specified in the Schedule. If for part of a plant testing has been completed and/or that part is put into operation, the cover for such part ceases notwithstanding the expiry date stated in the Schedule.

For second-hand property the insurance hereunder ceases immediately testing commences.

SUM INSURED

It is a requirement of this insurance that the amounts of insurance stated in the Schedule shall represent:

for item 1: the full value of the property at the completion of erection, inclusive of freight, customs duties, dues and erection cost.

for item 2: replacement value of erection machinery and tools.

The Insured undertakes to notify the Insurers of any facts resulting in a material increase or decrease of the sums insured, provided always that such increase or decrease shall take effect only after the same has been recorded on the Policy by the Insurers, before the occurrence of any claim hereunder.

LOSS SETTLEMENT

The Insured shall satisfy the Insurers by such reasonable evidence as may be required that the loss or damage in respect of which a claim is made has actually arisen from one of the risks insured against.

In the event of any loss or damage the basis of any settlement under this Policy shall be

- 1 in the case of any damage which can be repaired-the cost of repairs necessary to restore the property to its condition immediately before the occurrence of the damage less salvage, or
- 2 in the case of a total loss-the actual value of the property immediately before the occurrence of the loss less salvage.

The Insurers will make payments only after being satisfied by production of the necessary bills and documents that the repairs have been effected or replacement has taken place, as the case may be. All damage which can be repaired shall be repaired, but if the cost of repairing any damage equals or exceeds the value of the property immediately before the occurrence of the damage, settlement shall be made on the basis provided for in (2) above.

The cost of any provisional repairs will be borne by the Insurers if such repairs constitute part of the final repairs and do not increase the total repair expenses.

The cost of any alterations, additions and/or improvement which may be undertaken as a result of any loss or damage shall not be recoverable hereunder.

If, in the event of loss or damage, it is found that the sum insured is less than the amount required to be insured, then the amount recoverable by the Insured under this Policy shall be reduced in such proportion as the sum insured bears to the amount required to be insured.

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Section III

THIRD PARTY LIABILITY

The Insurers will indemnify the Insured against all sums which the Insured shall become legally liable to pay as compensation for

- 1 accidental bodily injury or illness to any person
- 2 accidental loss of or damage to property

occurring in direct connection with the performance of the contract insured by this policy and happening on or in the immediate vicinity of the Contract Site during the Period of Insurance

In respect of a claim for compensation to which the indemnity provided herein applies, the Insurers will in addition indemnify the Insured against

- 1 all costs and expenses of litigation recovered by any claimant from the Insured, and
- 2 all costs and expenses of litigation incurred with the written consent of the Insurers in resisting any claim.

The Liability of the Insurers under this section shall not exceed the limits or indemnity stated in the Schedule.

EXCLUSIONS

The Insurers will not indemnify the Insured in respect of

- 1 expenditure incurred in repairing or replacing any work or property covered or coverable under Section I and/or II of this Policy;
- 2 damage to any property or land or building caused by vibration or by the removal or weakening of support or injury or damage to any person or property occasioned by or resulting from any such damage.
- 3 Liability arising out of
 - 30 bodily injury to or illness of employees or workmen of the Contractor (s) or the Principal or any other firm connected with the contract work or members of their families;
 - 31 loss of or damage to property belonging to or held in care, custody or control of the Contractor (s), the Principal or any other firm connected with the contract work or an employee or workman of one of the aforesaid;
 - 32 any accident caused by vehicles licensed for general road use or by waterborne vessels or aircraft;
 - 33 any contract or agreement unless such liability would have attached in the absence of such contract or agreement;
 - 34 technical or professional advice given by the Insured or by any person acting on behalf of the Insured.

SPECIAL CONDITIONS

The Insured shall not negotiate, pay, settle, admit or repudiate any claim under the Policy without the consent of the Insurers, who shall be entitled, if they so desire, to take over and conduct in the name of the Insured the defence or settlement of any claim or to prosecute for their own benefit in the name of the Insured any claim for indemnity or damages or otherwise and shall have full discretion in the conduct of any proceedings or in the settlement of any claim and the Insured shall give all such information and assistance as the Insurers may require. The Insurers may in respect of any claim or claims pay to the Insured the amount of their maximum liability as stated in the Schedule or such lesser sum for which the claim or claims can be

settled (subject in either case to deduction of any sum or sums already paid on account or such claim or claims) and thereafter the Insurers shall be under no further liability in respect of such claim or claims except for payment of costs and expenses incurred prior to the date of such payment and for which the Insurers may be liable hereunder.



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประวัติผู้เขียนวิทยานิพนธ์

นายวินิจ ร่วมพงษ์พัฒนะ เกิดวันที่ 22 ธันวาคม พ.ศ. 2527 ที่กรุงเทพมหานคร สำเร็จ การศึกษาระดับปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต จากภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะ วิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เมื่อปีการศึกษา 2550 เข้าศึกษาต่อในหลักสูตร ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาวิศวกรรมก่อสร้างและการบริหาร ภาควิชา วิศวกรรมโยธา จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ในปีการศึกษา 2550



ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย