



บทที่ 5

บทวิเคราะห์มาตรการกฎหมายประกันภัยและกองทุนทดแทน

จากการศึกษาที่ผ่านมา พบว่า การชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากเรือในกรณีที่ได้รับอันตรายต่อชีวิต และร่างกายจากอุบัติเหตุทางเรื่อนั้น ผู้ประสบภัยจะได้รับการชดเชยจากหลักการ 2 ส่วนคือ ตามหลักกฎหมายละเมิด และหลักค่าสินไหมทดแทนจากแหล่งอื่น ๆ ซึ่งได้แก่ สัญญาประกันภัยโดยसार ค่าสินไหมทดแทนจากการประกันสังคมหรือการช่วยเหลือจากภาครัฐและภาคเอกชน เป็นที่ทราบว่าระบบดังกล่าวไม่เอื้อหนุนต่อสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันเนื่องจากความยุ่งยากซับซ้อนและปัญหานั้นับประการ ซึ่งนำมาถึงการไม่ประสบผลในการเยียวยาผู้ประสบภัยจากเรือ ระบบที่มีอยู่ทั้งในประเทศและต่างประเทศมีน้อยมากและมาตรการต่าง ๆ ก็มีลักษณะเป็นการช่วยเหลือในทางอ้อมและไม่ชัดเจนแน่นอนโดยตรง ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่ยังไม่ได้รับความคุ้มครองในกรณีเสียชีวิต หรือบาดเจ็บทางร่างกาย หากจะมีก็ต้องอาศัยความช่วยเหลือจากรัฐหรือการฟ้องร้องต่อผู้ทำละเมิดโดยตรง

การเยียวยาชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยนั้น เป็นความรับผิดชอบทางการเงิน ซึ่งนับว่าควรจะสามารถทำได้ เมื่อพิจารณาแล้วพบว่าลักษณะดังกล่าวนี้ การประกันภัยสามารถเข้ามามีบทบาทในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุได้ เพราะ สามารถใช้ป้องกันบรรเทาหรือผ่อนคลายการสูญเสียทางเศรษฐกิจ อันสืบเนื่องมาจากการเสี่ยงภัยต่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บทางร่างกาย โดยผู้เอาประกันภัยยอมเสียเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทประกันภัยเพื่อความเสียหาย (Risk) หากเกิดภัยขึ้นจะได้แบ่งเบาภาระความเสียหาย

การประกันภัยในต่างประเทศ ที่ให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัย



จากเรือโดยตรงนั้น ยังไม่มีรูปแบบชัดเจน แต่เป็นการนำระบบต่าง ๆ เข้ามา
เกื้อหนุน ซึ่งเป็นระบบประกันภัยที่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อบุคคล
ผู้ประสบภัยได้โดยตรง เช่นการประกันชีวิต การประกันภัยอุบัติเหตุ เป็นต้น
การประกันภัยบางประเภทต้องซื้อความคุ้มครองเพิ่มเติมจึงจะมีส่วนให้ความ
คุ้มครองต่อผู้ประสบภัย นอกเหนือจากนั้น หากเจ้าของเรือเข้าเป็นสมาชิกของ
สมาคม ก็จะได้รับบริการคุ้มครองช่วยเหลือในกรณีที่เกิดความเสียหายต่อชีวิต
ร่างกายของบุคคลภายนอก

ในประเทศไทย ได้มีความพยายามที่จะกำหนดมาตรการกฎหมาย
เพื่อเป็นสวัสดิสงเคราะห์ของรัฐ (Social Welfare) ในการให้ความคุ้มครอง
แก่ชีวิต และร่างกายของประชาชนในรูปแบบต่าง ๆ เช่น กำหนดให้มีพระราช
บัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ขึ้น เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัย
ที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถ เป็นต้น ส่วนการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ
ขณะนี้รัฐได้ดำเนินการพิจารณาหามาตรการที่เหมาะสมอยู่

การประกันภัยจึงเขามามีบทบาทในส่วนนี้ และเป็นที่ยอมรับได้ว่า
การประกันภัยช่วยลดภาระของทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ในการช่วยเหลือชดเชย
ความเสียหายที่เกิดขึ้น รูปแบบของการประกันภัยมีหลายรูปแบบ แต่เมื่อวิเคราะห์
ตามลักษณะกายภาพและข้อเท็จจริงซึ่งเกิดขึ้นกับผู้ประสบภัยอันเกิดจากเรือแล้ว
สมควรที่จะพิจารณาถึงมาตรการนำระบบการประกันภัยความรับผิดชอบผู้ประสบภัย
จากเรือ และระบบการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลต่อผู้ประสบภัยจากเรือ
มาเพื่อพิจารณาถึงหลักการ ความคุ้มครอง เงื่อนไขและข้อยกเว้น การชดเชย
ค่าสินไหมทดแทน รูปแบบกรมธรรม์ประกันภัย ข้อดีและข้อเสีย รวมทั้งระบบ
กองทุนทดแทน เพื่อเป็นแนวทางประกอบการพิจารณาหามาตรการที่เหมาะสม
ในการใช้เป็นแนวทางการใช้มาตรการกฎหมายประกันภัย และกองทุนทดแทน
เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ

แนวทางการใช้ระบบการประกันภัยความรับผิดต่อผู้ประสบภัยจาก เรือ

แนวทางการใช้ระบบการประกันภัยความรับผิดต่อผู้ประสบภัยจาก เรือ อาจแบ่งหัวข้อเพื่อพิจารณาได้ดังนี้

1. หลักการประกันภัยความรับผิด

จากการศึกษาพบว่าประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย บรรพ 3 ลักษณะ 20 ว่าด้วยประกันภัย ได้แบ่งชนิดการประกันภัยออกเป็น 2 ชนิด คือ การประกันชีวิต และการประกันวินาศภัย ส่วนในหมวดของการประกันวินาศภัย ยังได้แบ่งการประกันภัยออกเป็น การประกันภัยการรับขน และการประกันภัยค่าจูน อีกด้วยในทางวิชาการ ได้แบ่งการประกันภัยออกเป็น 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ

(1) การประกันภัยฝ่ายแรก (First-Party Insurance) การประกันภัยฝ่ายแรก ได้แก่ การประกันชีวิต การประกันอวัยวะร่างกาย การประกันอุบัติเหตุ การประกันภัยต่อความเสียหายของทรัพย์สิน การประกันอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น การประกันภัยฝ่ายแรกแบ่งได้เป็น 2 ชนิดตามลักษณะของการประกันภัย คือ (1) สัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยสัญญาจะจ่ายเงินจำนวนแน่นอนจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้เอาประกันภัย ในเหตุเฉพาะเหตุหนึ่งที่ระบุไว้ เรียกว่า "การประกันภัยจำนวนเงิน" (Sum Insurance) หรือประกันภัยที่ไม่ใช่เป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (Non-Indemnity Contract) ซึ่งปกติตามกฎหมายไทยก็คือ การประกันชีวิตตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ส่วน (2) คือสัญญาจะทำความสูญเสียที่ระบุไว้คือเงินซึ่งเรียกว่า "การประกันภัยความสูญเสีย หรือค่าสินไหมทดแทน" (Loss or Indemnity Insurance) ซึ่งก็คือการประกันวินาศภัยในส่วนของ การชดเชย เช่น การประกันอสังหาริมทรัพย์ การประกันภัยเพื่อคุ้มครองการสูญเสียรายได้ เป็นต้น¹

¹John G. Fleming, Law of Torts, P.382-383

ผลความแตกต่างที่สำคัญระหว่างการประกันภัยสองชนิดนี้ เกี่ยวกับ ความรับผิดชอบทางละเมิดก็คือ การประกันภัยค่าสินไหมทดแทนให้สิทธิผู้รับประกันภัย เข้ารับช่วงสิทธิฟ้องร้องต่อผู้ทำละเมิดได้ แต่การประกันภัยจำนวนเงินไม่มีการ รับช่วงสิทธิเช่นนั้น²

(2) การประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) หรือการประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม (Third-Party Liability)

การประกันภัยความรับผิด เกิดจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นใน ครั้งหนึ่ง ๆ ผู้ที่ได้รับความเสียหายอาจมีทั้งผู้ที่ต้องรับผิดในการเกิดอุบัติเหตุ นั้น และบุคคลภายนอกซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการก่ออุบัติเหตุเลย ในบางครั้งอาจเป็น ไปได้ว่าฝ่ายที่รับผิดในอุบัติเหตุเองไม่ได้รับบาดเจ็บมากนัก แต่ภาระความรับผิด ทางละเมิดในการชดใช้เงินค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกซึ่งเสียหายกลับ มีขนาดที่สูงกว่าความบาดเจ็บที่เขาได้รับเสียอีก จนบางครั้งฝ่ายที่ต้องรับผิด ไม่สามารถจะจ่ายเงินเพื่อความเสียหายนั้นได้ ผู้เสียหายจึงไม่ได้รับความคุ้มครองจากกฎหมายละเมิด ความรับผิดทางการเงินเพื่อความเสียหายของบุคคล ภายนอกในอุบัติเหตุนี้ ได้มีการนำหลักการประกันภัยมาปรับใช้กับอุบัติเหตุซึ่ง เรียกว่า "ภัยความรับผิด" (Liability Risk)³ และเรียกการประกันภัย ประเภทนี้ว่า "การประกันภัยความรับผิด" (Liability Insurance)

การประกันภัยความรับผิด ก็เหมือนกับการประกันภัยฝ่ายแรกทั้ง หลายคือมีความมุ่งหมายขั้นแรกอยู่ที่การมุ่งคุ้มครองเอกชนที่เอาประกันภัยจาก ภัยของความหายนะทางการเงิน ที่เกิดจากความรับผิดของเขา เพื่อความ เสียหายแก่ผู้อื่นอันเป็นผลจากอุบัติเหตุซึ่งเขาก่อขึ้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายและความ ไม่สะดวกสบายในการฟ้องร้องคดีด้วย⁴

²Ibid, P. 382-383

³Ravol Colinvaux, The Law of Insurance, P. 408

⁴P.S. Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, 2nd ed. (London:Weiden Jeld and Nicolson, 1978) P. 228

โดยการพัฒนาทางประวัติศาสตร์ของการประกันภัยประเภทนี้ ในช่วงแรก ๆ ได้นำไปสู่การปฏิบัติอันหนึ่งเกี่ยวกับการจ่ายเงินประโยชน์ของการประกันภัย คือการจ่ายเงินโดยตรงแก่ผู้เสียหายโดยจ่าย "ในนามของ" ผู้เอาประกันภัย แทนที่จะเป็นเพียงการจ่ายเงินแก่ผู้เอาประกันภัยที่รับผิดชอบซึ่งเป็น "ฝ่ายแรก" (First Party) หลังจากที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายเงินแก่ผู้เสียหายไปก่อนแล้วตามคำพิพากษาของศาลด้วยผลการพัฒนาอันนี้ การประกันภัยความรับผิดจึงประกอบด้วยผู้เกี่ยวข้อง 3 ฝ่าย คือ ผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัย และ ฝ่ายที่สามคือผู้เสียหายจากอุบัติเหตุซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ และเงินประกันจะจ่ายแก่เขาในชั้นที่สุด การที่มีฝ่ายที่สามรวมอยู่ด้วยนี้ ทำให้เรียกการประกันภัยแบบนี้ว่าการประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม (Third-Party Insurance)⁵ นอกจากจะเป็นการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยแล้ว ผลในทางกลับกันก็คือ เป็นการประกันว่า สิทธิของผู้เสียหายจากอุบัติเหตุในการได้รับค่าสินไหมทดแทน จะไม่เป็นเพียงตัวหนังสือในตั๋วบทกฎหมายเพราะจำเลยไม่อยู่ในฐานะทางการเงิน ที่จะปฏิบัติตามกฎหมายหรือคำพิพากษาของศาลได้ ในปัจจุบันดูเหมือนว่า การประกันภัยความรับผิดจะมีความมุ่งหมายเน้นหนักในการคุ้มครองผู้เสียหายมากกว่าการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเสียอีก การประกันภัยความรับผิดได้กลายมาเป็นส่วนหนึ่งของระบบที่สร้างขึ้นเพื่อการประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจำนวนมาก⁶

ศูนย์วิทยพัทธยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

⁵M.G. Woodroof III, John R. Fonseca, and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law, (Rochester, New York: The Lawyer Co-Operative Publishing Co., 1974) P. 11

⁶P.S. Atiyah, Accident, Compensation and the Law, P. 228

การประกันภัยความรับผิด ประกอบด้วยบุคคล 3 ฝ่าย คือ ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัย และบุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก แต่การประกันภัยฝ่ายแรกมีผู้เกี่ยวข้องกันเพียง 2 ฝ่าย คือ ผู้เอาประกันภัย และ ผู้รับประกันภัยเท่านั้น⁷

- องค์ประกอบของการประกันภัยความรับผิด

กรณีจะเป็นการประกันภัยความรับผิดได้ จะต้องประกอบด้วย องค์ประกอบที่สำคัญ ดังนี้

1. วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยคือความรับผิด การประกันภัยประเภทนี้ ผู้มีส่วนได้เสียคือบุคคลหรือนิติบุคคลที่อาจจะต้องรับผิดอย่างใดอย่างหนึ่งต่อบุคคลอื่น ความรับผิดดังกล่าวนี้เป็นการเสี่ยงภัย(Risks)อย่างหนึ่งของผู้เอาประกันภัย เพราะการที่เขาจะต้องเสียเงินเพื่อชดเชยค่าเสียหายหรือเป็นค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลอื่น อันเนื่องมาจากความรับผิดตามกฎหมายของเขานั้น ในหลักของการประกันภัย ถือว่าเป็นภัย (Perils) อย่างหนึ่งของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเขาอาจนำภัยนั้นไปให้ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยงแทนได้ หากเกิดความรับผิดที่จะต้องชดเชยค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนเมื่อใด ผู้รับประกันภัยก็จะเป็นผู้จ่ายเงินค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนนั้นแทนผู้เอาประกันภัย ตามเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิด

ดังนั้น จึงเห็นได้ว่า วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย (The Subject Matter of Insurance) ในการประกันภัยประเภทนี้มีลักษณะเป็นนามธรรม ซึ่งอาจเกิดความเสียหายที่สามารถคำนวณเป็นเงินได้ เมื่อเปรียบเทียบกับ การประกันภัยทรัพย์สิน ซึ่งมีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นตัวทรัพย์สิน การที่ผู้เอาประกันภัยต้องเสี่ยงภัยชดเชยค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนไปนั้น ไม่ต่างกับการที่ผู้เอา

⁷วันชัย ศศิโรจน์, กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์, หน้า 62-64

ประกันภัยต้องเสี่ยงภัยในกรณีที่ทรัพย์สินของเขาจะได้รับความเสียหายจากวินาศภัยแต่อย่างไร ฉะนั้น การประกันภัยความรับผิดจึงถือว่าเป็นการมอบความรับผิดในการที่จะต้องชดเชยค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้รับประกันภัยรับไปเสี่ยงภัยแทน

2. ความรับผิดต้องเป็นความรับผิดตามกฎหมาย ความรับผิดของบุคคลคนหนึ่งที่มีต่อบุคคลอีกคนหนึ่งนั้น เป็นข้อกำหนดในทางสังคมที่มนุษย์ได้สร้างขึ้น เพื่อที่จะให้สังคมได้อยู่ร่วมกันด้วยความสงบและมีกฎเกณฑ์ตามสมควร ความรับผิดนั้นอาจแบ่งออกได้เป็น 3 กรณี คือ

- ความรับผิดในทางศีลธรรม
- ความรับผิดในทางกฎหมายแพ่ง
- ความรับผิดในทางกฎหมายอาญา

ความรับผิดที่สามารถจะเอาประกันภัยได้นั้น จำกัดอยู่เฉพาะความรับผิดในทางกฎหมายแพ่งเท่านั้น ซึ่งหมายความรวมถึง ความรับผิดตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และตามกฎหมายอื่นซึ่งมีลักษณะก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ในทางแพ่ง ซึ่งอาจเป็นความรับผิดในลักษณะของนิติกรรม และสัญญาหรือความรับผิดในทางนิติเหตุ ซึ่งมีสาเหตุมาจากมูลหนึ่งของการจัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรรได้หรือละเมิดก็ได้ ส่วนความรับผิดในทางศีลธรรมหรือหน้าที่ทางศีลธรรม (Moral Obligation) นั้น แม้ว่าจะมีการชดเชยค่าเสียหาย หรือค่าสินไหมทดแทนกันจริงก็ตาม แต่ก็ไม่มีกฎหมายรับรองในความรับผิดนั้น ฉะนั้นโดยทั่วไปแล้วจึงยังไม่ถือว่าความรับผิดในทางศีลธรรม เป็นความรับผิดที่เอาประกันภัยได้ ส่วนความรับผิดทางอาญานั้นถึงแม้ว่าโทษในทางกฎหมายอาญาบางชนิดจะมีลักษณะเป็นการปรับหรือริบทรัพย์สินก็ตาม แต่ลักษณะของการเสียค่าปรับหรือการริบทรัพย์สินนั้น มีสาเหตุมาจากการที่มีบุคคลกระทำความผิดทางอาญาซึ่งถือว่าเป็นการกระทำความผิดอีก ความรับผิดในทางอาญาดังกล่าว จึงไม่ถือว่าเป็นส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยได้ เช่น การเอาประกันภัยความรับผิดในทางอาญา การเอาประกันภัยเช่นนี้ ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถจะเอาประกันภัยได้ เพราะขัดต่อนโยบายสาธารณะ (Against Public Policy)

3. ความเสียหายเกิดขึ้นตามความรับผิดที่เอาประกันภัย
ความรับผิดตามกฎหมายถือเป็นวินาศภัยอย่างหนึ่ง ซึ่งตาม
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 869 ได้ให้ความหมายของคำว่า
"วินาศภัย" ว่าหมายรวมถึงความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาซึ่งจะพึง
ประมาณเป็นเงินได้ สำคัญของการประกันภัยวินาศภัยก็คือ ต้องเกิดมี
ความเสียหายที่อาจประมาณเป็นเงินได้ ในกรณีที่เกิดวินาศภัยกับทรัพย์สินนั้น
กรณีเห็นได้ชัดว่าความเสียหายนั้นสามารถตีราคาเป็นเงินได้ ส่วนการ
ประกันภัยความรับผิดนั้น ถึงแม้ว่าวัตถุที่เอาประกันภัยจะเป็นนามธรรม
ไม่สามารถจะกำหนดว่าส่วนใดเสียหายที่เอาประกันภัยนั้นมีราคา (Insurable
Valued) เท่าใดก็ตามแต่เมื่อเกิดวินาศภัยซึ่งต้องรับผิดแล้วก็สามารถประมาณ
ความรับผิดเป็นเงินค่าเสียหายได้ เช่นเดียวกับการประกันภัยทรัพย์สิน

4. ผู้รับประกันภัย จะมีความรับผิดตามสัญญาประกันภัย ต่อเมื่อ
ผู้เอาประกันภัยมีความรับผิดตามกฎหมาย การประกันภัยความรับผิดนั้นสามารถ
กล่าวได้ว่าเป็นการประกันภัยความรับผิดของผู้เอาประกันภัย ฉะนั้นตราบใดที่ผู้
เอาประกันภัยยังไม่เกิดความรับผิดตามกฎหมายในอันที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหาย
หรือค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลใดแล้ว ความรับผิดตามสัญญาประกันภัยของผู้รับ
ประกันภัยก็ยังไม่เกิดขึ้น การเกิดความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยนั้น
ถือว่าเป็นวินาศภัยอย่างหนึ่ง ฉะนั้นเมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัยนั้นแล้ว
ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ความเสียหาย หรือค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องจาก
วินาศภัยซึ่งเป็นความรับผิดนั้นแทนผู้เอาประกันภัย^๕

ศูนย์วิทยุโทรพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

^๕สิทธิโชค ศรีเจริญ, วารสารกฎหมายสู่ไทยธรรมมาธิราช,

- หลักการประกันภัยค้ำจุน

ในระบบกฎหมายไทย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ได้บัญญัติลักษณะของการประกันภัยเช่นเดียวกับการประกันภัยความรับผิดคือ การประกันภัยค้ำจุน ซึ่งเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งแต่มิได้มีวัตถุประสงค์ในการประกันภัยเป็นทรัพย์สินเหมือนการประกันวินาศภัยธรรมดา แต่เป็นการประกันความรับผิด (Liability Insurance)⁹ ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระหนี้แก่ผู้อื่น เป็นความเสียหายที่ประมาณเป็นเงินได้¹⁰ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคแรก บัญญัติว่า "อันว่าประกันภัยค้ำจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ"

จะเห็นว่า การประกันภัยค้ำจุนผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยแก่ผู้รับประกันภัยหรือบริษัทประกันภัยนั่นเอง และผู้รับประกันภัยตกลงจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความเสียหายซึ่งผู้เอาประกันภัยอาจได้รับจากการที่ต้องรับผิดตามกฎหมาย ความรับผิดดังกล่าว อาจเกิดจากสัญญา ลากมิควรได้ จัดการงานนอกสั่ง ละเมิด หรือโดยกฎหมายบัญญัติก็ได้¹¹ ต่อบุคคลภายนอกหรือที่เรียกว่าบุคคลที่สาม จึงตรงกับหลักการประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability Insurance)

ในกรณีของการเดินทางโดยทางเรื่อนั้น หลักการก็เช่นเดียวกับการเดินทางโดยทางบก และทางอากาศ เพียงแต่ลักษณะของยานพาหนะ

⁹ไชยยศ เหมะรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 287

¹⁰จิตติ ดิงศรัทธี, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 129

¹¹เรื่องเดียวกัน, หน้า 129

ข้อจำกัดทางกายภาพ และข้อเท็จจริงของการเกิดอุบัติเหตุ แตกต่างกันไปออกไป แต่เมื่อพิจารณาในแง่ของหลักการประกันภัยแล้ว พบว่า หลักการประกันภัย ความรับผิด เป็นหลักการที่ถูกต้องตรงกับรูปแบบของการเดินทางโดยยานพาหนะ ซึ่งสอดคล้องกับหลักการของการประกันภัยคำ अनुसारตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์ด้วย

2. ความคุ้มครอง

ความคุ้มครองตามการประกันภัยความรับผิด แยกพิจารณาได้ดังนี้

2.1 ภัยที่ให้ความคุ้มครอง

ความมุ่งหมายของการประกันภัยความรับผิด ในเบื้องต้น อยู่เพื่อการคุ้มครองเอกชนที่เอาประกันภัยจกภัยความรับผิดทางการเงินที่เกิดจากความรับผิดในทางละเมิด (Tort Liability) เพื่อความเสียหายแก่ผู้อื่น อันเป็นผลจากอุบัติเหตุซึ่งเขาก่อขึ้น* ความรับผิดที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิด เป็นความรับผิดจากการกระทำละเมิดตามกฎหมายแพ่ง ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยละเมิดตามมาตรา 420** ความรับผิดตามความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์อันตรายตามมาตรา 437*** และความรับผิดเพื่อความละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้นตามมาตรา 425 มาตรา 427 มาตรา 429 และมาตรา 430⁺ หรือความรับผิดในสัญญา เช่น ความรับผิดตามสัญญารับขนคนโดยสาร**

* ดูเพิ่มเติมหน้า 45

** ดูเพิ่มเติมหน้า 43

*** ดูเพิ่มเติมหน้า 56

⁺ ดูเพิ่มเติมหน้า 62

** ดูเพิ่มเติมหน้า 70

ดังนั้น บ่อมเล็งเห็นได้ว่า เมื่อผู้เอาประกันภัยซึ่งอาจเป็นเจ้าของ เรือ ผู้ขับเรือ หรือผู้ประกอบการเดินเรือ กระทำละเมิดก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อบุคคลภายนอกทำให้ได้รับความเสียหายแล้ว (ในกรณีนี้ศึกษาถึงเฉพาะการก่อให้เกิดความเสียหายต่อชีวิตและร่างกายเท่านั้น) แทนที่เจ้าของเรือ ผู้ขับเรือ หรือผู้ประกอบการเดินเรือ แล้วแต่กรณีจะต้องเป็นผู้รับภาระการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นจำนวนมากแต่เพียงผู้เดียว ก็จะกลายเป็นบริษัทประกันภัย เข้ามาช่วยบรรเทาภาระการจ่ายเงินชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ที่ประสบภัยอันตรายจากการกระทำของเจ้าของเรือ ผู้ขับเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือ โดยไม่ว่าการกระทำดังกล่าวจะเป็นการกระทำโดยละเมิด การกระทำให้เกิดความเสียหายอันเกิดจากทรัพย์อันตรายความรับผิดชอบเพื่อความละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น หรือความรับผิดที่เกิดจากสัญญารับประกันคนโดยสาร กรณีดังกล่าวทำให้ผู้เอาประกันภัยสามารถดำเนินธุรกิจของตนต่อไปได้ รวมทั้งผู้ประสบภัยก็เกิดความมั่นใจที่จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในการเยียวยาต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับเขา

2.2 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

โดยหลักการแล้ว เมื่อความรับผิดถือเป็นวินาศภัยอย่างหนึ่ง บ่อมสามารถที่จะประกันภัยได้ การประกันภัยโดยให้ความคุ้มครองอย่างใด สามารถตกลงไว้ในสัญญา โดยมีหลักฐานคือกรมธรรม์ประกันภัย แต่ในวิชานิติพนธ์เล่มนี้ผู้วิจัย มุ่งหมายที่จะหาแนวทางในการคุ้มครองต่อชีวิตและร่างกายของผู้ประสบภัยก่อน จึงขอศึกษาเฉพาะในส่วนนี้

(1) ความคุ้มครองในส่วนของการสูญเสียชีวิต เป็นไปตามค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด คือ ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็นอย่างอื่นด้วย ซึ่งบริษัทประกันภัยจะจ่ายเงินเป็น



ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ทายาทของผู้ประสบภัยตามจำนวนเงินเอาประกันภัย (Sum Insured) ตามที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งจะเป็นจำนวนเงินที่แน่นอน

(2) ความคุ้มครองในส่วนของการบาดเจ็บทางร่างกาย เป็นไปตามค่าสินไหมทดแทนตามหลักกฎหมายละเมิด เช่นกัน คือค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอันจำเป็น ซึ่งบริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกรณีต่อเมื่อเป็นการรักษาพยาบาลตามความเป็นจริง และค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นโดยจ่ายตามที่ผู้ประสบภัยได้รักษาพยาบาลไปจริง แต่ทั้งนี้ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่กำหนดไว้ เช่น จำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีบาดเจ็บทางร่างกายกำหนดไว้เป็นเงิน 10,000 บาท หากผู้ประสบภัยรักษาพยาบาลไปเป็นเงิน 12,000 บาท กรณีเช่นนี้ บริษัทก็จะจ่ายให้ตามความเป็นจริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยคือ 10,000 บาท เท่านั้น

(3) ความคุ้มครองในส่วนของการทุพพลภาพ แม้ว่าตามหลักกฎหมายละเมิดจะถือเป็นการบาดเจ็บทางร่างกาย ซึ่งการทุพพลภาพนั้นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จะต้องคำนึงถึงค่าเสียความสามารถประกอบการทำงานในอนาคตด้วย ในประเทศญี่ปุ่น และสาธารณรัฐเกาหลี ได้แบ่งประเภทของการทุพพลภาพเป็น 14 ชั้น และถือว่าเป็นทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง กล่าวคือ เมื่อผู้ประสบภัยได้รับอุบัติเหตุจนถึงทุพพลภาพขนาดไม่สามารถประกอบหน้าที่การงานใด ๆ ในอาชีพประจำ หรืออาชีพอื่น ๆ โดยสิ้นเชิงตลอดไป ผู้ประสบภัยควรจะได้รับเงินทดแทนเป็นค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนเงินที่ระบุไว้ในตารางกรณีทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร*

1. การสูญเสียสายตาทั้งสองข้าง การสูญเสียของระบบประสาทและสภาพจิตใจที่ต้องรักษาพยาบาลตลอดไปหรือการสูญเสียแขนทั้งสองข้างตั้งแต่ข้อศอกขึ้นไป

* เป็นไปตามกรมธรรม์ประกันภัยของประเทศญี่ปุ่น

2. การสูญเสียตาหนึ่งข้าง และความสามารถในการมองเห็นของอีกข้างหนึ่งลดลง 0.02 หรือต่ำกว่า หรือการสูญเสียแขนทั้งสองข้างตั้งแต่ข้อมือขึ้นไป

3. การสูญเสียตาหนึ่งข้างและความสามารถในการมองเห็นของอีกข้างลดลง 0.06 หรือต่ำกว่า ความเสียหายของระบบประสาทหรือสภาพจิตใจทำให้ไม่สามารถทำงานได้ตลอดชีวิตหรือการสูญเสียนิ้วมือทั้งหมด

4. ความสามารถในการมองเห็นของตาทั้งสองข้างลดลง 0.06 หรือต่ำกว่า หรือการสูญเสียแขนหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อศอกขึ้นไป

5. ความเสียหายของระบบประสาทหรือสภาพจิตใจทำให้ไม่สามารถทำงานได้ เว้นแต่งานเบาหรือการสูญเสียแขนหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือขึ้นไป

6. ความสามารถในการมองเห็นของตาทั้งสองข้างลดลง 0.1 หรือต่ำกว่า หรือการสูญเสียความสามารถในการเคลื่อนไหวของข้อสองในสามของข้อแขน

7. การสูญเสียตาหนึ่งข้าง และความสามารถในการมองเห็นของอีกข้างลดลง 0.6 หรือต่ำกว่า หรือความเสียหายของระบบประสาท หรือสภาพจิตใจทำให้ไม่สามารถทำงานได้ เว้นแต่งานเบาหรือการสูญเสียนิ้วหัวแม่มือ และนิ้วชี้ของมือข้างหนึ่ง หรือสูญเสียนิ้วหัวแม่มือหรือนิ้วชี้และนิ้วอื่นอีก 2 นิ้ว หรือมากกว่า สำหรับมือหนึ่งข้าง หรือความสูญเสียที่ทำให้ผู้หญิงเสียโฉม

8. การสูญเสียตาหนึ่งข้าง และความสามารถในการมองเห็นของอีกข้างหนึ่งลดลง 0.02 หรือต่ำกว่า หรือการสูญเสียนิ้วหัวแม่มือ และนิ้วอื่นอีกหนึ่งนิ้วในมือข้างเดียวกัน

9. ความสามารถในการมองเห็นของตาทั้งสองข้างลดลง 0.6 หรือต่ำกว่า หรือความเสียหายของระบบประสาท หรือสภาพจิตใจทำให้ไม่สามารถทำงานบางอย่างได้ หรือการสูญเสียนิ้วหัวแม่มือของมือข้างหน้า หรือสูญเสียนิ้วอื่น 2 นิ้ว รวมทั้งนิ้วชี้ของมือข้างหนึ่ง หรือสูญเสียนิ้ว 3 นิ้ว ที่มีเขี้ยวหัวแม่มือ หรือนิ้วชี้ของมือข้างหนึ่ง

10. ความสามารถในการมองเห็นของตาข้างหนึ่งลดลง 0.1 หรือต่ำกว่า หรือสูญเสียนิ้วของมือข้างหนึ่ง หรือสูญเสียนิ้ว 2 นิ้วที่ไม่ใช่ นิ้วหัวแม่มือ หรือนิ้วชี้ของมือข้างหน้า

11. การสูญเสียความสามารถในการบังคับการเคลื่อนไหวของลูกตาทั้งสองข้าง หรือสูญเสียนิ้วกลาง หรือนิ้วนางของมือข้างหนึ่ง

12. การสูญเสียความสามารถในการบังคับการเคลื่อนไหวของลูกตาหนึ่งข้าง หรือการสูญเสียความสามารถในการเคลื่อนไหวของนิ้วกลางหรือนิ้วนางของมือข้างหนึ่ง หรือความเสียหายต่อระบบประสาท หรือความเสียหายที่ทำให้ผู้ชายเสียโฉม

13. ความสามารถในการมองเห็นของตาข้างหนึ่งลดลง 0.6 หรือต่ำกว่า หรือการสูญเสียนิ้วก้อย

14. การเสียหายต่อเปลือกตาหรือขนตาส่วนในตาข้างหนึ่ง หรือการสูญเสียความสามารถในการเคลื่อนไหวของนิ้วก้อยหนึ่งนิ้ว หรือความเสียหายต่อระบบประสาท

2.3 บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง

ความคุ้มครองดังกล่าว ผู้รับประกันภัย (บริษัทประกันภัย) จะให้ความคุ้มครองเป็น 2 ส่วนคือ

(1) ความคุ้มครองต่อผู้เอาประกันภัย เนื่องจากเป็นการประกันภัยความรับผิดของผู้เอาประกันภัย ที่ไปก่ออุบัติเหตุทำให้เกิดความรับผิดตามกฎหมายแพ่ง ผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้ชดเชยค่าสินไหมทดแทน "ในนามของ" ผู้เอาประกันภัย

ผู้เอาประกันภัย จึงหมายถึงเจ้าของเรือ คนขับเรือ หรือผู้ประกอบการเดินเรือนั้น ทั้งนี้รวมไปถึงลูกจ้าง ซึ่งเป็นผู้ขับเรือแทนนายจ้าง ตามความรับผิดเพื่อละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น (Vicarious Liability) รวมไปถึง

ผู้รับโอนและยึดถือเรื่อนั้น เช่น ผู้เช่า, ผู้เช่าซื้อ เป็นต้น

(2) ความคุ้มครองต่อบุคคลที่สาม (Third Party) บุคคลที่สามหรือบุคคลภายนอก นั้นแยกออกได้เป็นดังนี้

บุคคลภายนอกเรื่อ ที่จะได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยความรับผิดต้องไม่ใช่ ก) ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลในครอบครัวซึ่งอยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัย ข) ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยในระหว่างทางการที่จ้าง ค) ผู้โดยสารที่อยู่ในหรือกำลังขึ้นหรือลงจากยานพาหนะที่เอาประกันภัย ส่วนบุคคลที่อยู่ในเรื่อนั้น จะหมายถึงผู้โดยสาร โดยที่ผู้โดยสารต้องไม่ใช่ (1) ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลในครอบครัวซึ่งอยู่ด้วยกันกับผู้เอาประกันภัย (2) ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัยในระหว่างทางการที่จ้าง ถ้าผู้ได้รับความเสียหายเป็นบุคคลดังกล่าว ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิด*

3. ข้อยกเว้นของความคุ้มครอง

แม้ว่าจะมีข้อกำหนดให้ความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยความรับผิดอันถือได้ว่าเกิดภัยขึ้นตามสัญญา ผู้รับประกันภัยจะต้องให้ความคุ้มครองตามสัญญาแล้วก็ตาม ในหลายกรณีผู้รับประกันภัยอาจไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอก ซึ่งอาจเป็นข้อยกเว้นโดยผลของกฎหมายหรือโดยผลของสัญญา ซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างผู้รับประกันภัย และผู้เอาประกันภัย

3.1 ข้อยกเว้นโดยผลของกฎหมาย

ตามบทบัญญัติประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย ผู้รับประกันภัยอาจไม่ต้องรับผิดตามข้อยกเว้นของหลักทั่วไปของสัญญาประกันภัย และข้อยกเว้นของสัญญาประกันวินาศภัย

ก. ข้อยกเว้นตามหลักทั่วไป สัญญาประกันภัยมีลักษณะเป็นสัญญาที่คู่สัญญาต้องสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง (Contract Uberrimate Fidei, Atmost Good Faith)**

* เทียบเคียงจากการประกันภัยรถยนต์

** ดูเพิ่มเติมหน้า 88

ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยจึงมีหน้าที่ต้องเปิดเผยความจริงต่อผู้รับประกันภัย หรือตัวแทนของเขาตามมาตรา 865 วรรคแรก ข้อความที่ต้องแถลงต้อง เป็นข้อความที่ผู้มีหน้าที่ต้องแถลงได้รู้ความจริงอยู่แล้ว และเป็นข้อความ ซึ่งอาจจูงใจผู้รับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น หรือให้บอกปิด ไม่ยอมทำสัญญาการไม่เปิดเผยความจริงนี้ รวมถึงการแถลงข้อความอัน เป็นเท็จด้วยผลของการไม่เปิดเผยข้อความจริง และแถลงข้อความอัน เป็นเท็จก็คือทำให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆียะ ผู้รับประกันภัยอาจบอก ล้างสัญญาได้ แต่กรณีที่สัญญาจะเป็นโมฆียะก็เฉพาะ เมื่อการไม่เปิดเผย ความจริงหรือแถลงข้อความอันเป็นเท็จนั้น เป็นเหตุให้ผู้รับประกันภัย เชื่อถือและยอมรับประกันภัย หรือรับประกันภัยด้วยเบี้ยประกันภัยต่ำ กว่าที่ควรเท่านั้น ถ้าผู้รับประกันภัยบอกล้างหลังจากเกิดภัยแล้ว ผู้รับ ประกันภัยต้องคืนเบี้ยประกันภัยทั้งหมด ถ้ายังไม่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ก็ไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ แต่ถ้าผู้รับประกันภัยทราบเหตุที่บอกล้างได้ภายหลัง ที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว จึงบอกล้างก่อนพ้นเวลาบอกล้างได้ก็ ย่อมจะเรียกค่าสินไหมทดแทนนั้นคืนได้¹²

ฉะนั้น ในกรณีประกันภัยความรับผิด ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ เปิดเปิดเผยความจริงหรือแถลงข้อความอันเป็นเท็จแก่ผู้รับประกันภัย แล้วผู้รับ ประกันภัยบอกล้างสัญญา แม้หลังเกิดอุบัติเหตุซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องรับผิด ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกผู้เสียหาย หรือแม้ชดใช้ไปแล้วก็เรียกคืนได้ หรืออีกนัยหนึ่ง บุคคลภายนอกผู้เสียหาย ไม่มีสิทธิได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยในกรณีดังกล่าว¹³

¹²จิตติ ติงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 53-54

¹³วันชัย ศศิโรจน์, กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์, หน้า 68

ข. ข้อยกเว้นของสัญญาประกันวินาศภัย ในบทบัญญัติที่เฉพาะ
ของเรื่องการประกันวินาศภัย มีข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยดังนี้

(1) ถ้าวินาศภัยซึ่งรวมถึงภัยความรับผิดเกิดเพราะความทุจริต
หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือของผู้รับ
ประโยชน์ (ในกรณีการประกันภัยความรับผิดน่าจะหมายถึงบุคคลภายนอกที่
เสียหาย) ตามมาตรา 879 วรรคแรก ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิด คือ
ความรับผิดที่เกิดจากความทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนี้ ไม่อยู่
ในขอบเขตการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย ทั้งนี้เพราะบุคคลย่อมไม่
สามารถถือเอาประโยชน์จากความทุจริตของตน แต่ประการสำคัญ ความทุจริต
หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ต้องเป็นการกระทำของผู้เอาประกันภัย
หรือบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายนั่นเอง เท่านั้นถ้าเป็นการกระทำของ
ผู้อื่น แม้จะเป็นการกระทำของคู่สมรส หรือคนในครอบครัวหรือลูกจ้างของผู้
เอาประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยมีส่วนร่วมหรือใช้ให้ทำ ผู้รับประกันภัยก็ไม่พ้น
ความรับผิด¹⁴

อย่างไรจึงจะเป็นทุจริตนั้น หมายความว่า การกระทำด้วยความ
มุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดภัยขึ้นโดยตรง หรือโดยลักษณะที่เห็นได้ว่าภัยนั้น เป็นผล
อันจำต้องเกิดจากการกระทำอันนั้น ซึ่งเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยจะต้อง
แสดงให้ประจักษ์เพื่อยกเว้นความรับผิดของตน ส่วนความประมาทเลินเล่อ
อย่างร้ายแรงนั้น หมายถึงการที่ไม่ใช้ความระมัดระวังเสียเลย ซึ่งถ้าหาก
ได้ใช้ความระมัดระวังสักเล็กน้อยก็จะไม่เกิดภัยขึ้น ข้อสำคัญต้องเป็นความ
ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ไม่แต่เพียงประมาทเลินเล่ออย่างธรรมดา
กล่าวคือ แม้จะขาดความระมัดระวังอย่างวิญญูชนก็ยังไม่เป็นเหตุยกเว้น

¹⁴ จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 90

ความรับผิด เพราะการเอาประกันภัยก็คือมุ่งหมายที่จะปิดเป่าการเสี่ยงภัย
 ท่านองนี้อยู่ด้วย¹⁵ ตัวอย่างจากคำพิพากษาฎีกาที่ 890/2500 เป็นต้น

อนึ่งบทบัญญัติ เรื่องความทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่าง
 ร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายในกรณี
 การประกันภัยความรับผิด ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยจะตกลงยกเว้น
 ให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดด้วยไม่ได้ เพราะเป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับความสงบ
 เรียบร้อยของประชาชนเทียบได้กับมาตรา 373 ประมวลกฎหมายแพ่ง
 และพาณิชย์¹⁶

(2) ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ชำระ เบี้ยประกันภัยตามเวลาที่กำหนด
 ผู้รับประกันภัยก็ยังไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้รับประ โยชน์หรือบุคคล
 ภายนอกที่เสียหาย ในกรณีประกันภัยความรับผิด トラบเท่าที่ผู้เอาประกันภัยยัง
 ค้างชำระ เบี้ยประกันถ้าผู้รับประกันภัยชำระค่าสินไหมทดแทนไปแล้วก็เรียกคืนได้
 ทั้งนี้เพราะสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาต่างตอบแทนการชำระหนี้ประกันภัยเป็นหนี้
 ของผู้เอาประกันภัยซึ่งต้องชำระตอบแทนการรับเสี่ยงภัยของฝ่ายผู้รับประกันภัย
 ฉะนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ชำระ เบี้ยประกันภัยตามกำหนด ผู้รับประกันภัย
 ก็มีสิทธิไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยได้ อย่างไรก็ตาม หาก
 ผู้เอาประกันภัยได้ส่ง เบี้ยประกันภัยที่ค้างชำระแล้วเมื่อใด ผู้รับประกันภัยก็
 ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้รับประ โยชน์หรือบุคคลภายนอกที่เสียหาย

¹⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 89

คำพิพากษาฎีกาที่ 890/2500 ตัดสินว่าสัญญาประกันภัยระบุว่าจะรับ
 ประกันภัยในอุบัติเหตุ ดังนี้ไม่หมายความเฉพาะเหตุสุดวิสัย แต่หมายความถึง
 เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่จงใจ รวมทั้งที่เกิดโดยความประมาทเลินเล่อของผู้เอา
 ประกันภัยด้วย

¹⁶ จิตติ ดิงศรัทีย, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 91

แต่โดยปกติในสัญญาประกันภัยมักจะมีข้อสัญญาตกลงกันไว้ เป็นเงื่อนไขที่เดี่ยวว่า เบี้ยประกันภัยต้องชำระล่วงหน้า ถ้าหากวินาศภัยหรือภัยความรับผิดชอบเกิดขึ้นในระหว่างที่ผู้เอาประกันภัยผิดนัดไม่ชำระ เบี้ยประกันภัยอยู่ ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายใหม่ทดแทนตามสัญญาประกันภัย ซึ่งข้อตกลงเช่นนี้ใช้บังคับได้ไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

3.2 ข้อยกเว้นที่คู่สัญญาตกลงยกเว้น

ปกติในสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันกำหนดข้อยกเว้นที่ผู้รับประกันภัยจะไม่รับผิดชอบ แต่ในแบบของสัญญาประกันภัยผู้รับประกันภัยมักกำหนดข้อยกเว้นไว้ เป็นข้อสัญญาอยู่แล้ว เรียกว่า สัญญาสำเร็จรูป (Adhesion Contract)* เมื่อผู้เอาประกันภัยตกลงเอาประกันภัยก็คือว่าตกลงในข้อยกเว้นซึ่งกำหนดไว้นั้นด้วย ข้อยกเว้นความรับผิดเหล่านี้ย่อมผูกพันคู่สัญญา แต่จะถึงกับเป็นข้อยกเว้นที่จะปลดเปลื้องความรับผิดของผู้รับประกันภัยหรือไม่ หรือเป็นแต่เพียงข้อสัญญาอย่างหนึ่ง เป็นเรื่องที่จะต้องตีความสัญญาประกันภัย ถ้าไม่เป็นการชัดแจ้งว่าเป็นเงื่อนไขของความรับผิดแล้ว ศาลก็ไม่ถือว่าเป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย

ข้อยกเว้นของการประกันภัยความรับผิดขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยตามที่ผู้รับประกันภัยได้ตกลงรับประกันภัย เช่น การประกันภัยความรับผิดของโรงภาพยนตร์ การประกันภัยความรับผิดของผู้ขับขี่หรือเจ้าของยานยนต์ เป็นต้น ในส่วนของการประกันภัยทางเรือเนื่องจากยังไม่มีรูปแบบที่แน่ชัด จึงขออ้างอิงข้อยกเว้นความรับผิดที่เป็นยานยนต์ทางบก

* สัญญาซึ่งฝ่ายหนึ่งร่างไว้เรียบร้อยแล้ว อีกฝ่ายหนึ่งไม่มีส่วนร่วมในการร่างสัญญาและไม่สามารถต่อรองได้ ตัวอย่างเช่น กรมธรรม์ประกันภัย

4. การชดเชยค่าสินไหมทดแทน

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามการประกันภัยความรับผิดแยกได้ เป็น

4.1 ผู้มีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทน ดังได้กล่าวแล้วว่า หากเกิดอุบัติเหตุโดยผู้เอาประกันภัยต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบ ตามกฎหมายแพ่ง ผู้รับประกันภัย (บริษัทประกันภัย) เป็นผู้มีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทน "ในนามของ" ผู้เอาประกันภัย

4.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้เสียหาย ผู้เสียหาย หรือ ผู้ประสพภัยซึ่งเป็นบุคคลภายนอกที่ประสบอุบัติเหตุจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย (เจ้าของเรือ ผู้ขับเรือ หรือผู้ประกอบการ) ย่อมมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เกิดขึ้น ทั้งในกรณีที่สูญเสียชีวิต บาดเจ็บทางร่างกาย ผู้ประสพภัยมีสิทธิที่จะต้องได้รับค่ารักษาพยาบาลที่ได้จ่ายไป ตามจริงเท่านั้น ในกรณีที่ผู้ประสพภัยได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยตามสัญญาประกันภัยความรับผิด แล้วได้เงินค่าสินไหมทดแทนครอบคลุมจำนวนความเสียหายของตนหรือเกินกว่า ผู้ประสพภัยจะฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายละเมิดจากผู้ทำละเมิดอีกไม่ได้ แต่ถ้าเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยความรับผิดไม่คุ้มกับความเสียหายที่ผู้ประสพภัยได้รับ ขาดจำนวนอยู่เท่าใดผู้ประสพภัยก็สามารถฟ้องเรียกจำนวนที่ขาดจากผู้ก่ออุบัติเหตุที่ละเมิดได้โดยตรง ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 888 หรือตามหลักกฎหมายละเมิดมาตรา 420 ได้แล้วแต่กรณี

ในทางกลับกัน หากผู้ประสพภัยฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดซึ่งได้เอาประกันภัยความรับผิดไว้โดยตรง และได้รับการชดเชยแล้ว ผู้ประสพภัยจะฟ้องเรียกเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยจากบริษัทประกันภัยอีกไม่ได้ ผู้เอาประกันภัยย่อมรับช่วงสิทธิของผู้เสียหายที่จะเรียกร้องเอาจากบริษัทประกันภัยได้ ตามมาตรา 227 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹⁷

¹⁷จิตติ ติงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 135

4.3 หลักเกณฑ์การจ่ายค่าสินไหมทดแทน

บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ผู้ประสบภัยได้ก็ต่อเมื่อกรณีของการประสบภัย จะต้องเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่ตกลงไว้ในสัญญาประกันภัยความรับผิด กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องก่อให้เกิดอุบัติเหตุต่อผู้ประสบภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดตามกฎหมายแพ่ง ปัญหาก็คือว่าอย่างไรจึงจะเป็นความรับผิดของผู้เอาประกันภัย กรณีดังกล่าวก่อให้เกิดหน้าที่ดังนี้

ก. การตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย หรือผู้ประสบภัยที่จะต้องแจ้งให้บริษัทประกันภัยทราบโดยพลัน ว่ามีการเกิดอุบัติเหตุขึ้น และก่อให้เกิดผู้ประสบภัย (ในกรณีนี้มุ่งเน้นเฉพาะความคุ้มครองต่อชีวิตร่างกายเท่านั้น) และจะต้องแจ้งพนักงานตำรวจโดยพลัน เพื่อให้รับทราบและตรวจสอบที่เกิดเหตุ บริษัทประกันภัยจะส่งหน่วยตรวจสอบและสำรวจภัย (Claim Survey) ไปตรวจสอบข้อมูล ในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุทางน้ำ เป็นที่ทราบว่าลักษณะทางกายภาพของการเกิดอุบัติเหตุจะเปลี่ยนแปลงไปเนื่องจากสภาพของภูมิประเทศ เช่น กระแสน้ำ กระแสนลม ทำให้เรือไม่อยู่ในสถานะเดิม ซึ่งแตกต่างจากการเกิดอุบัติเหตุทางบก แต่อย่างไรก็ดี ร่องรอยของการเกิดอุบัติเหตุสามารถตรวจสอบได้ เช่นกรณีเรือโคนกัน ย่อมมีร่องรอยของการโคนกันหรือกรณีเรือพลิกคว่ำอาจตรวจสอบได้จากบุคคลผู้เห็นเหตุการณ์ เป็นต้น

ข. การพิสูจน์ความผิด จากการตรวจสอบข้อมูลในขั้นต้น หากมีข้อสงสัยซึ่งไม่อาจแน่ใจได้ชัดเจน จำเป็นต้องพิจารณาถึงแง่มุมต่าง ๆ รวมไปถึงผลการสอบสวนของพนักงานตำรวจ บริษัทประกันภัยมักจะรอให้มีการพิสูจน์ว่าผู้ใดเป็นฝ่ายผิด หากผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิด บริษัทประกันภัยจึงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย กรณีดังกล่าวทำให้ผู้ประสบภัยจะต้องรอที่จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และอาจต้องล่าช้ากว่าที่ควรจะเป็น

จากการศึกษาในบทที่ 3 พบว่า หลักความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) หรือหลักการพิสูจน์ความผิดทางละเมิดที่ไม่คำนึง



ถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ต้องรับผิดชอบ ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่มีอันตรายโดยสภาพ หรือยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล เช่น เรือกลไฟ เรือยนต์ เป็นต้น หรือการกระทำที่ก่อให้เกิดอันตรายโดยง่าย เช่น การบรรทุกผู้โดยสารจำนวนมากเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แม้ว่ากิจการของจำเลยจะได้รับอนุญาตโดยถูกต้องตามกฎหมายแล้วก็ตาม แต่จำเลยก็ยังคงต้องรับผิดชอบเพราะถือว่าจำเลยกระทำโดยมีเจตนาขยาย หรือกระจายภาวะเสี่ยงภัยไปยังบุคคลข้างเคียง และเหตุผลอีกประการหนึ่งก็คือ ในกรณีที่ไม้อาจพิจารณาว่าคู่กรณีฝ่ายใดพึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจะต้องพิจารณาในแง่ความยุติธรรมทางสังคม (in view of the exigencies of social justice)*

ดังนั้น เมื่อยานพาหนะซึ่งเดินด้วยเครื่องจักรกลมีโอกาสก่อความเสียหายแก่บุคคลอื่นได้อย่างมากและบุคคลดังกล่าวนั้นก็ได้รับประโยชน์จากยานพาหนะจึงควรรับภัยที่เกิดจากยานพาหนะนั้นด้วย**

เมื่อนำหลักการความรับผิดชอบเด็ดขาดมาใช้ จึงให้สันนิษฐานว่าผู้ครอบครองหรือควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล(ตามมาตรา437) จะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากยานพาหนะนั้น เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่าความเสียหายนั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัย (Force Majeure) หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายเอง (Intent on the part of Insured) จึงเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการที่จะต้องพิสูจน์ให้ได้ความว่าเป็นเหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง หากผู้เอาประกันภัยไม่สามารถพิสูจน์ได้ เช่นนั้น ผู้เอาประกันภัย ย่อมต้องเป็นฝ่ายรับผิดชอบ บริษัทประกันภัยย่อมต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย

*ดูเพิ่มเติมหน้า 118

**ดูเพิ่มเติมหน้า 56

ค. วิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(1) กรณีการสูญเสียชีวิต ทายาทของผู้ประสบภัยจะต้องเป็นผู้นำหลักฐานต่าง ๆ มายื่นขอรับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งได้แก่จำนวนเงินเอาประกันภัยตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยหลักฐานที่สำคัญจะเป็น ใบมรณบัตร บันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน ถ้ามีการรักษาพยาบาลก่อนก็ต้องนำใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาลด้วย

(2) กรณีบาดเจ็บทางร่างกาย ผู้ประสบภัยหรือทายาทจะต้องนำหลักฐานใบเสร็จรับเงินจากโรงพยาบาล หรือหลักฐานการแจ้งหนี้เกี่ยวกับค่ารักษาพยาบาล สำเนาบัตรประจำตัว ไปแจ้งเพื่อขอรับเงิน

(3) กรณีทุพพลภาพ ผู้ประสบภัยหรือทายาทต้องนำหลักฐานการรักษาและใบรับรองคำวินิจฉัยของแพทย์ที่ระบุว่าอวัยวะของร่างกายนั้นได้สูญเสียสมรรถภาพการใช้งานอย่างสิ้นเชิงตลอดไป

ง. การรับช่วงสิทธิ การประกันภัยความรับผิดชอบบุคคลภายนอก หรือการประกันภัยค้ำจุน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ก่อวินาศภัยขึ้น ฉะนั้น ผู้รับประกันภัยจะใช้สิทธิไล่เบี้ยเอาแก่ผู้เอาประกันภัยเอง ย่อมทำไม่ได้ เพราะผู้เอาประกันภัยได้ชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ ผู้รับประกันภัยเป็นการตอบแทนแล้ว

5. รูปแบบกรมธรรม์ประกันภัยและอัตรา เบี้ยประกันภัย

5.1 รูปแบบกรมธรรม์ประกันภัย

สัญญาประกันภัย เป็นสัญญาที่กฎหมายไม่ได้กำหนดไว้ว่าจะต้องทำตามแบบอย่างไร เพียงแต่บัญญัติไว้ว่า ถ้าจะฟ้องร้องให้บังคับคดี จะต้องหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบ หรือลายมือชื่อตัวแทนของฝ่ายนั้น และบทบัญญัติของกฎหมายส่วนมากที่เกี่ยวกับสัญญาประกันภัย มิใช่บทบังคับโดยเด็ดขาด ฝ่ายผู้รับประกันภัยมักจะกำหนดเงื่อนไขยกเว้นบทบัญญัติของกฎหมายโดยเฉพาะ การกำหนดหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยเพิ่มเติมหรือแตกต่างไปจากที่กฎหมายบัญญัติไว้ ด้วยเหตุนี้ หากทำสัญญาด้วยวาจา จะเป็นเรื่องยุ่งยากและไม่ยุติธรรม จึงกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องจัดทำกรมธรรม์

ประกันภัย และส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีเนื้อความถูกต้องตามสัญญาประกันภัยนั้นให้ผู้เอาประกันภัยฉบับหนึ่ง และจะต้องลงลายมือชื่อของผู้รับประกันภัย และต้องมีรายการตามมาตรา 867

กรมธรรม์ประกันภัยสามารถแยกออกเป็น 2 ส่วนดังนี้

(1) ตารางกรมธรรม์ (Schedule) จะกำหนดรายละเอียดทั้งหมดซึ่งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยได้ตกลงกัน โดยจะระบุถึงชื่อผู้เอาประกันภัย ระยะเวลาในการเอาประกันภัย วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย ภัยที่ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง จำนวนเงินเอาประกันภัย ความคุ้มครองในส่วนของการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก สำหรับผู้ประสบภัยจากเรือจะกำหนดความรับผิดที่เกิดขึ้นแก่ผู้ประสบภัย ในกรณีเสียชีวิต การบาดเจ็บทางร่างกาย และการทุพพลภาพ อัตราเบี้ยประกันภัย วันที่ทำประกันภัย และลายมือชื่อผู้รับประกันภัยเป็นต้น

(2) เนื้อหาของกรมธรรม์ประกันภัย จะกำหนดเนื้อหา รายละเอียดของกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยได้จัดทำไว้แล้ว หรือเรียกได้ว่าเป็น สัญญาสำเร็จรูป (Adhesion Contract) โดยจะกำหนดค่านิยามต่าง ๆ ความคุ้มครอง ข้อยกเว้นและเงื่อนไขต่าง ๆ

เนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยเปรียบได้กับตัวสินค้า สินค้าจะมีคุณภาพดีอย่างไร ก็ขึ้นอยู่กับข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยเพราะเป็นเงื่อนไขในการให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัย ดังนั้นจึงถูกควบคุมโดยภาครัฐ กล่าวคือ ให้นายทะเบียน (ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535) ให้ความเห็นชอบก่อนจึงจะใช้ได้¹⁸

¹⁸ อาทิตย์ สาตราหา, "กฎหมายที่ควบคุมการค้าดำเนินงานของธุรกิจประกันชีวิต", การประกันชีวิต 1, (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช, 2537) หน้า 53-54

5.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัย (Risk) ที่เกิดขึ้น ทั้งนี้โดยคำนวณจากสถิติของการเกิดอุบัติเหตุ และความน่าจะเป็น โดยจะต้องใช้หลักวิชาการคณิตศาสตร์ประกันภัย จำนวนเบี้ยประกันภัย จะมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับจำนวนเงินเอาประกันภัยที่จะให้ความคุ้มครอง หากให้การคุ้มครองเป็นจำนวนเงินมาก ค่าเบี้ยประกันภัยย่อมมีจำนวนมากขึ้นตามไปด้วยตามอัตราส่วน แต่อย่างไรก็ดี อัตราเบี้ยประกันภัยเปรียบได้กับราคาของสินค้าที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อซื้อสินค้า การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยสูงเกินไปจะเป็นการเอาเปรียบผู้เอาประกันภัยและหากต่ำเกินไปบริษัทประกันภัยอาจประสบปัญหาขาดทุน ย่อมเกิดความเสียหายขึ้นได้ ดังนั้นอัตราเบี้ยประกันภัยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียน (ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งหมายถึง อธิบดีกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์) จึงจะสามารถนำไปใช้ได้

แนวทางการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย มีหลักการ 3 ประการคือ

- (1) อัตราเบี้ยประกันภัยต้องมีความยุติธรรมต่อผู้เอาประกันภัย กล่าวคือไม่สูงเกินไปจนบริษัทมีกำไรมากเกินไปจนเกินไป
 - (2) อัตราเบี้ยประกันภัยต้องอยู่ในระดับที่พอเพียงคือไม่ต่ำเกินไปจนไม่คุ้มกับสภาพของการเสี่ยงภัย ซึ่งอาจทำให้บริษัทอยู่ในภาวะไร้ความสามารถในการชำระหนี้ และก่อความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยเป็นส่วนรวม
 - (3) อัตราเบี้ยประกันภัยต้องเหมาะสมสอดคล้องกับสภาพของการเสี่ยงภัย นั่นคือ ถ้าภาวะความเสี่ยงภัยสูงอัตราเบี้ยประกันภัยก็ต้องสูง ถ้าภาวะการเสี่ยงภัยน้อย อัตราเบี้ยประกันภัยก็ควรจะต่ำ
- ทั้งนี้ เป็นหน้าที่และวิชาการของนักคณิตศาสตร์ประกันภัย ซึ่งจะ ต้องอาศัยตัวเลขข้อมูลในอดีตประกอบกับประสบการณ์ ความรู้ความสามารถ

ด้านวิชาการ และความสามารถที่จะคาดการณ์เหตุการณ์ในอนาคตโดยเฉพาะ
สำหรับคำนวณเบี้ยประกันภัย¹⁹

6. ข้อดี ข้อ เสียและข้อสัง เกตของการประกันภัยความรับผิดชอบ ต่อผู้ประสบภัยจาก เรือ

จากการศึกษาแนวทาง การใช้ระบบการประกันภัยความรับผิดชอบ
ต่อผู้ประสบภัยจากเรือ โดยใช้หลักการประกันภัยความรับผิดชอบ (Liability
Insurance) นำมาพิจารณาแล้วนั้น ได้พบแง่มุมหลายประการที่มีความ
เหมาะสม และมีข้อบกพร่องเป็นดังนี้

6.1 ข้อดี

(1) การให้ความคุ้มครอง ต่อผู้ประสบภัยจากเรือ ที่ถือ
ว่าเป็นบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สาม ที่ได้รับอันตรายและเสียหายอันเกิด
จากการกระทำของผู้เอาประกันภัยคือผู้ขับเรือ เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการ
แล้วแต่กรณี โดยนำระบบการประกันภัยความรับผิดชอบมาใช้ ถือว่าถูกต้องใน
หลักการประกันภัยอย่างชัดเจน เนื่องจากบริษัทประกันภัยควรจะชดใช้ค่า
สินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย ก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยนั้น เป็นฝ่ายที่ต้อง
รับผิดชอบตามกฎหมายกล่าวอีกนัยหนึ่งก็คือ เป็นผู้กระทำผิดนั่นเอง ซึ่งการ
กระทำผิดนี้ ไม่ว่าจะเป็นการกระทำโดยละเมิดตามมาตรา 420 ความ
รับผิดตามความเสียหาย อันเกิดจากทรัพย์อันตราย หรือเดินด้วยกำลัง
เครื่องจักรกลตามมาตรา 437 (ในกรณีนี้ หมายถึง เรือกลไฟ เรือยนต์
เป็นต้น) ความรับผิดเพื่อความละเมิดที่บุคคลอื่นก่อขึ้น ตามมาตรา 425, 427,
429 และ 430 หรือความรับผิดในสัญญา เช่น ความรับผิดตามสัญญารับขน
คนโดยสารก็ตาม เหล่านี้เกิดขึ้นเพราะได้กระทำผิดทั้งสิ้น ซึ่งเมื่อนำหลักการ

¹⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 55-56

ประกันภัยความรับผิดมาใช้ก็เท่ากับว่า บริษัทประกันภัยได้ช่วยลดภาระการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยในความผิดทางแพ่งที่เขาได้กระทำ จึงถูกต้องตามหลักการประกันภัย

(2) การประกันภัยความรับผิดนั้นก็คือการประกันภัยค่าจูนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 887 ซึ่งมีวัตถุประสงค์แตกต่างไปจากการประกันวินาศภัยประเภทอื่น โดยการประกันภัยค่าจูนนี้จะให้ความคุ้มครองต่อความเสียหายที่เกิดกับบุคคลภายนอกโดยผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ก่อหรือต้องรับผิดชอบ การประกันภัยประเภทนี้มุ่งคุ้มครองผู้บริโภค (Consumer Protection) จึงถูกเรียกว่า การประกันภัยความรับผิดต่อสาธารณชน (Public Liability) หรือ การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability) หรือตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เรียกว่าการประกันภัยค่าจูน (Guarantee Insurance) เพราะเป็นการประกันเพื่อค่าจูนหรือเป็นหลักประกันให้ผู้ได้รับความเสียหาย(บุคคลภายนอก) ได้รับการชดเชยจากผู้รับประกันภัยเพิ่มเติมอีกชั้นหนึ่ง²⁰

(3) การประกันภัยดังกล่าวทำให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจมีความมั่นคงขึ้น เพราะสามารถโอนความเสี่ยงภัยอันเนื่องมาจากความไม่แน่นอนไปยังผู้รับประกันภัย โดยยอมจ่ายเบี้ยประกันภัยเพียงเล็กน้อย แต่เมื่อเกิดเหตุขึ้น บริษัทประกันภัยจะช่วยรับภาระในการจ่ายค่าชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย ในบางครั้งอาจไม่สามารถชดเชยได้เต็มความสูญเสียที่เกิดขึ้น แต่ก็ได้ช่วยบรรเทาภาระในการชดเชยได้มาก

ศูนย์วิทยทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

²⁰พิพัฒนา เทพย์ปฏิพัทธ์, "การประกันความรับผิดตามกฎหมายสำหรับบุคคลภายนอก", เอกสารการสัมมนาการประกันภัยครั้งที่ 15, 8-10 พฤศจิกายน 2534 (อัดสำเนา)

(4) การประกันภัยความรับผิดให้ความคุ้มครองต่อบุคคลภายนอกทุกคน ที่ได้รับความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิด โดยให้ความคุ้มครองเท่าเทียมกัน กล่าวคือ หากสูญเสียชีวิตจะได้รับเงินตามจำนวนเงินที่แน่นอน กรณีทุพพลภาพก็เช่นกัน ส่วนการบาดเจ็บทางร่างกายก็เป็นไปตามที่ได้รับการรักษาพยาบาลตามจริงโดยไม่ว่าคนนั้นจะร่ำรวย ยากจน หรือมีอาชีพอะไรก็จะได้รับเท่าเทียมกัน

(5) การประกันภัยความรับผิดนี้ เนื่องจากบริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเฉพาะกรณีเป็นความรับผิดของผู้เอาประกันภัย ซึ่งโดยปกติวิสัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยก็จะใช้ความระมัดระวังอยู่แล้ว ดังนั้นความเสียหายเมื่อคำนวณกับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น ทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยค่อนข้างต่ำ เมื่อเทียบกับการประกันภัยประเภทอื่น

6.2 ข้อเสีย

(1) การประกันภัยความรับผิดให้ความคุ้มครอง ต่อผู้เอาประกันภัยโดยบริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดตามกฎหมายแพ่ง ดังนั้น หากผู้เอาประกันภัยมิได้เป็นฝ่ายผิดแล้ว บริษัทประกันภัยก็ไม่จำเป็นต้องจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนแต่อย่างใด แม้ว่าจะนำหลักความรับผิดโดยเด็ดขาด (Strict Liability) มาบังคับให้ฝ่ายผู้เอาประกันภัยต้องเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิด แต่ถ้าหากผู้เอาประกันภัยพิสูจน์ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยหรือเป็นความผิดของฝ่ายที่ต้องเสียหายเอง เช่นนี้ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องชดใช้ให้

(2) การประกันภัยความรับผิดเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง ดังนั้น ข้อยกเว้นโดยทั่วไปตามกฎหมาย ก็เป็นข้อยกเว้นของการประกันภัยความรับผิดได้เช่นกัน กล่าวคือ กรณีผู้เอาประกันภัยปกปิดข้อเท็จจริงหรือแถลงข้อความอันเป็นเท็จเช่นนี้ ผู้รับประกันภัยก็ปฏิเสธการชดใช้ได้ หรือกรณีผู้เอาประกันภัยไม่จ่ายเบี้ยประกันภัยผู้รับประกันภัยก็ปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้เช่นกัน กรณีดังกล่าวยังรวมไปถึงข้อยกเว้นในกรมธรรม์ซึ่งผู้รับประกันภัยเป็นฝ่ายเขียนไว้ก่อนแล้ว ซึ่งทำให้เป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยต้องปฏิบัติตาม

(3) ความคุ้มครองต่อบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สามนั้น ไม่รวมถึงผู้เอาประกันภัย บุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัย ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย ในระหว่างงานการทำงานที่กระทำเพราะป้องกันมิให้มีการคบคิดกับนายจ้างและเป็นการป้องกันมิให้อัตราเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น โดยประเทศแคนาดาได้เลี้ยงให้ลูกจ้างได้รับการชดเชย ตามกฎหมายว่าด้วยการจ่ายเงินทดแทน แก่ลูกจ้างที่ประสบอันตราย (Workmen's Compensation Act)²¹

(4) การประกันภัยความรับผิดนั้น มีปัญหาล่าช้าในการพิสูจน์ความผิดเนื่องจากต้องตรวจสอบข้อมูล พิจารณา และพิสูจน์ความผิดว่าเป็นความผิดของผู้เอาประกันภัย บริษัทประกันภัยจึงจะจ่ายค่าสินไหมทดแทน ซึ่งทำให้ผู้ใช้ระยะเวลา และยุ่งยากในบางครั้ง ผู้ประสบภัยก็ไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่รวดเร็ว อาจต้องสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาลไปก่อน

6.3 ข้อสังเกต

อย่างไรก็ดี เมื่อได้พิจารณาถึงข้อดีและข้อเสียของการนำระบบประกันภัยความรับผิดต่อผู้ประสบภัยจากเรือมาพิจารณาแล้ว ผู้เขียนได้พบข้อสังเกตบางประการที่เห็นว่าอาจเป็นปัญหาที่จะเกิดขึ้นได้หากนำระบบนี้มาใช้ จึงสมควรจะกล่าวไว้ ณ ที่นี้ด้วย กล่าวคือ

ประการแรก แนวทางการใช้ระบบประกันความรับผิดนี้อาจมีปัญหาด้านการบริหารให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ที่มุ่งจะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ เนื่องจากการประกันภัยประเภทนี้ จำเป็นที่จะต้องพิสูจน์ความผิดว่าเป็นความผิดของผู้เอาประกันภัย (เจ้าของเรือ ผู้ประกอบการหรือคนขับเรือ)หรือไม่ เพราะหากมิใช่ความรับผิดของผู้เอาประกันภัยแล้ว บริษัทประกันภัยก็ไม่จำเป็นที่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ ทำให้ผู้ประสบภัยอาจไม่ได้รับการเยียวยาตามเจตนารมณ์ได้

²¹Allen M. Linden, Canadian Tort Law, (Toronto: Butterworths, 1977) P. 516-526

ประการที่สอง อัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันภัยนี้ แม้ว่าอัตราเบี้ยประกันภัยจะค่อนข้างต่ำเมื่อเทียบกับประเภทอื่น ๆ เพราะเป็นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยเท่านั้นที่บริษัทประกันภัยจะต้องชดเชยให้ แต่การที่จะกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น อาจมีปัญหาในการคำนวณ เนื่องจากในปัจจุบันสถิติที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ ยังไม่ชัดเจน และหากกำหนดต่ำหรือสูงเกินไปย่อมก่อให้เกิดผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัยและผู้โดยสารถายอย่างแน่นอน

โดยสรุปแล้ว การนำระบบการประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยจากเรือมาใช้นั้นมีทั้งข้อดี ข้อเสียและข้อสังเกต ตามที่ได้กล่าวมาแล้ว ทั้งนี้ ข้อเสียและข้อสังเกตดังกล่าวจำเป็นต้องหาแนวทางในการแก้ไขหรือมาตรการที่เหมาะสมเพื่อนำมาปรับใช้ให้ได้รูปแบบของการประกันภัยที่เหมาะสมต่อไป

แนวทางการใช้ระบบการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลต่อผู้ประสบภัยจาก เรือ (ผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ระบุชื่อ)

เมื่อได้ศึกษาถึงระบบการประกันภัยความรับผิดแล้ว สมควรที่จะได้ศึกษารูปแบบของการประกันภัยอุบัติเหตุซึ่งมีแนวทางอีกรูปแบบหนึ่ง เพื่อนำมาพิจารณาหาแนวทางที่เหมาะสม แนวทางการใช้ระบบการประกันภัยอุบัติเหตุต่อผู้ประสบภัยจากเรืออาจแบ่งเป็นหัวข้อพิจารณาได้ดังนี้

1. หลักการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล

ดังได้กล่าวไว้แล้วในส่วนที่พิจารณาถึงหลักการประกันภัยความรับผิดว่าการประกันวินาศภัย แบ่งได้เป็นการประกันภัยฝ่ายแรก (First-Party Insurance) และการประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) การประกันภัยอุบัติเหตุ (Accident Insurance) ถือว่าเป็นการประกันภัยฝ่ายแรก กล่าวคือ เป็นสัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยสัญญาจะจ่ายเงินจำนวน

แน่นอนจำนวนหนึ่งแก่ผู้เอาประกันภัยในเหตุเฉพาะอันหนึ่ง ซึ่งมีใช้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Non Indemnity Contract) ซึ่งกรณีเป็นส่วนของการประกันชีวิต และการสูญเสียอวัยวะ และอีกส่วนหนึ่งคือ สัญญาจะทำให้ความสูญเสียที่ระบุไว้คืนดีเรียกว่า การประกันภัยความสูญเสีย หรือค่าสินไหมทดแทน (Loss or Indemnity Contract) ในส่วนนี้ คือค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ซึ่งทั้ง 2 ส่วนดังกล่าวมีอยู่ในการประกันภัยอุบัติเหตุ การประกันภัยอุบัติเหตุที่ให้ความคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกายของบุคคลเราเรียกว่าการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล(Personal Accident Insurance)ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับการประกันชีวิตซึ่งผู้เอาประกันภัยสามารถหาหลักประกันสำหรับตนเองและครอบครัวได้ หากเกิดกรณีบาดเจ็บ หรือไม่สามารถประกอบกิจการงานได้

การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลนั้น เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองแก่บุคคลผู้เอาประกันภัยเท่านั้น แต่สำหรับการประกันอุบัติเหตุที่ต้องการให้ความคุ้มครอง ของบุคคลผู้ขับขี่และผู้โดยสารสำหรับเรือ ตามวัตถุประสงค์ของวิทยานิพนธ์นี้ จึงนำการประกันภัยประเภทหนึ่งของการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลมาพิจารณาวิเคราะห์นั่นคือ การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (ผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ระบุชื่อ) หรือเรียกว่า Personal Accident Insurance (Unnamed Passengers) ซึ่งเป็นการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลที่มุ่งจะคุ้มครองบุคคลที่อยู่ในยานพาหนะนั้น ๆ ซึ่งในที่นี้จะหมายถึง เรือ

หลักสำคัญของการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลนั้นคือ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นตามพจนานุกรมฉบับบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2525 "อุบัติเหตุ" หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด, ความบังเอิญเป็น ซึ่งต่อมาได้กำหนดนิยามคำว่า อุบัติเหตุไว้ ในกรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุมาตรฐานว่า "อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลัน และทำให้เกิดผลที่ผู้เอาประกันภัยมิได้เจตนาหรือมุ่งหวัง"

อุบัติเหตุที่จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะต้องประกอบด้วยหลักเกณฑ์ ดังนี้



1. ความบาดเจ็บทางร่างกาย (Bodily Injury) กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยได้เกิดอุบัติเหตุขึ้น โดยผลของการเกิดอุบัติเหตุทำให้ผู้ได้รับความคุ้มครองได้รับความบาดเจ็บทางร่างกาย ในกรณีนี้หมายถึงความบาดเจ็บที่เกิดขึ้นต่อร่างกายไม่ว่าจะเป็นบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต แต่ถ้าหากเป็นกรณีอื่น ๆ เช่น การเจ็บป่วยด้วยโรคภัย การเป็นไข้ เป็นโรค การเสียความรู้สึก การเส้ำราโศกเสียใจ กรณีเช่นนี้มิใช่เป็นการบาดเจ็บทางร่างกาย แต่ถ้าการเป็นโรค เป็นผลต่อเนื่องโดยตรง (Proximate Cause)* กับความบาดเจ็บและขบวนการทั้งสิ้นมิได้ขาดตอนลงจะได้รับความคุ้มครอง²² เช่น ผู้โดยสารเกิดอุบัติเหตุหัวฟาดเสาเรือและตกจากเรือ น้ำเข้าปอด และแช่อยู่ในน้ำเป็นตลอด เมื่อนำไปรักษาที่โรงพยาบาล ผู้โดยสารคนนั้นเป็นหวัดและปอดบวม ในที่สุดเสียชีวิตเพราะโรคปอดบวมถือว่าการเสียชีวิตนั้น เป็นผลต่อเนื่องโดยตรงจากอุบัติเหตุ

อนึ่ง การบาดเจ็บทางร่างกายนั้น หากเป็นกรณีได้รับการบาดเจ็บภายในร่างกายหรือไม่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายแต่สูญเสียชีวิต เช่น การขาดอากาศจากการจมน้ำ กรณีเช่นว่านี้ ไม่จำเป็นต้องมีร่องรอยของการบาดเจ็บที่เห็นชัดเจน แต่ต้องสามารถพิสูจน์โดยวิธีทางการแพทย์ได้

*สาเหตุใกล้ชิด หมายถึง ต้นเหตุที่ทำให้เกิดความเสียหายโดยตรง หรือเป็นเหตุต่อเนื่องโดยไม่ขาดตอนที่ทำให้เกิดความเสียหาย

²²สมาคมนักประกันวินาศภัย, คู่มือการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล, (กรุงเทพฯ:ประชุมทองการพิมพ์ 2526) หน้า 17

2. เป็นอุบัติเหตุ (Accident) ตามความหมายที่ได้กล่าวมาแล้ว คือเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างฉับพลัน โดยมีโอกาสความเข้าใจได้ล่วงหน้า และผลที่เกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยมิได้เจตนาหรือมุ่งหวังจะให้ เป็น

การมองว่าเป็นอุบัติเหตุหรือไม่นั้น จำเป็นต้องพิจารณาโดยมอง จากด้านผู้เอาประกันภัย (From the standpoint of the insured) หากภัยที่เกิดขึ้นมากจนผู้รับประกันภัยไม่อาจรับได้ และไม่ต้องการคุ้มครอง ก็อาจยกเป็นข้อยกเว้นโดยชัดแจ้งได้ ซึ่งจะได้กล่าวถึงในหัวข้อดังกล่าวต่อไป

3. เป็นเหตุจากภายนอก (External) อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และ ก่อให้เกิดความบาดเจ็บทางร่างกายของผู้เอาประกันภัย จะต้องเกิดจาก บังคับภายนอกร่างกายของผู้เอาประกันภัยเท่านั้น เช่น ขณะโดยสารเรือที่มีคลื่นลมแรง ผู้โดยสาร สิ้นหกล้มหัวพาดกับเสาเรือเสียชีวิตในที่สุด กรณีเช่นนี้ ถือว่าเกิดจากบังคับภายนอกร่างกายแต่ถ้าขณะโดยสารเรือที่มีคลื่นลมแรง ผู้โดยสารเกิดเป็นโรคหัวใจเสียชีวิต และ ล้มลงพาดกับเสาเรือ กรณีเช่นนี้ ไม่ได้รับความคุ้มครองเพราะเกิดจากเหตุภายในร่างกายของผู้เอาประกันภัย คือโรคหัวใจ

2. ความคุ้มครอง

ความคุ้มครองตามการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล แยกพิจารณา ได้ดังนี้

2.1 ภัยที่ให้ความคุ้มครอง

การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลให้ความคุ้มครองต่ออุบัติเหตุ ที่เกิดขึ้นต่อผู้ได้รับความคุ้มครอง ภัยที่ให้ความคุ้มครองคือความเสียหายอันเกิด จากความบาดเจ็บจากบังคับภายนอกของผู้เอาประกันภัยโดยอุบัติเหตุ ทำให้ เกิดผลต่อชีวิตและร่างกาย ดังนั้น เมื่อได้รับอุบัติเหตุแทนที่ผู้ได้รับความ คุ้มครองจะต้องรักษาพยาบาลใช้จ่ายเพื่อตนเองบริษัทประกันภัยก็เข้ามาชดเชย ค่าเสียหายที่เกิดขึ้นให้แก่ผู้ได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย เหตุที่ ได้ตกลงกัน

การประกันภัยนี้ จะให้ความคุ้มครองถึงความสูญเสียและเสียหาย

อันเกิดจากความบาดเจ็บทางร่างกาย ซึ่งเกิดจากบ่งจ้ายภายนอกร่างกายของ ผู้ได้รับความคุ้มครอง ขณะกำลังขึ้นหรือกำลังลง หรืออยู่ภายในเรือที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์โดยอุบัติเหตุเนื่องจากการใช้ยานพาหนะนั้น

2.2 ความเสียหายที่ได้รับการคุ้มครอง

การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลให้ความคุ้มครองเฉพาะชีวิต ร่างกายเท่านั้น ไม่มีส่วนที่ให้ความคุ้มครองแก่ทรัพย์สินแต่อย่างใด โดยแยก เป็น

(1) กรณีการสูญเสียชีวิต กรมธรรม์ประกันภัยมาตรฐานซึ่ง ได้รับความเห็นชอบจาก นายทะเบียนตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535^{*} ได้กำหนดให้ความคุ้มครองกรณีเสียชีวิต หากผู้ได้รับความ คุ้มครองได้รับบาดเจ็บและเป็นเหตุให้เสียชีวิตภายใน 180 วัน นับแต่วัน เกิดอุบัติเหตุหรือความบาดเจ็บที่ได้รับทำให้ผู้ได้รับความคุ้มครองต้องรักษา ตัวติดต่อกันในโรงพยาบาลในฐานะคนไข้ใน และเสียชีวิต เพราะเหตุบาดเจ็บนั้นก็ดี บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามจำนวนเงินเอา ประกันภัยที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์

กรณีดังกล่าวแยกพิจารณาเป็น 2 ประเด็น คือ ก) ผู้ได้รับความ คุ้มครองได้รับบาดเจ็บเป็นเหตุให้เสียชีวิตภายใน 180 วัน เหตุที่ ต้องกำหนดเงื่อนไขเวลา 180 วัน เพื่อสะดวกในการพิสูจน์ว่าสาเหตุที่ทำให้ เสียชีวิตมาจากอุบัติเหตุที่คุ้มครอง²³ ข) ความบาดเจ็บที่ได้รับทำให้ ผู้เอาประกันภัยต้องรักษาตัวติดต่อกันในโรงพยาบาลในฐานะคนไข้ใน และ เสียชีวิตเพราะเหตุบาดเจ็บ เป็นกรณีการขยายความคุ้มครองให้ผู้ได้รับความ คุ้มครองที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ จนต้องรักษาในโรงพยาบาล ในฐานะคนไข้ในและแม้ว่าจะเสียชีวิตเกินกว่า 180 วันก็ตาม ก็ได้รับ ความคุ้มครอง

^{*}หมายถึงอริบตีกรมการประกันภัย

²³ สหสมาคมประกันวินาศภัย, คู่มือการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล, หน้า 19

(2) กรณีการสูญเสียอวัยวะและสายตา กรมธรรม์ประกันภัย มาตรฐานจะกำหนดให้ความคุ้มครองถึงการสูญเสียมือหรือเท้า และการสูญเสียสายตา โดยการสูญเสียมือหรือเท้า หมายความว่า การถูกตัดออก หรือสูญเสียสมรรถภาพในการทำงานของอวัยวะนั้นโดยสิ้นเชิง การสูญเสียสายตาหมายความว่า ตาบอดสนิท และไม่มีทางรักษาให้หายได้ตลอดไป การสูญเสียดังกล่าวไม่จำเป็นต้องตัดออก แต่หมายถึงการสูญเสียสมรรถภาพในการทำงาน (Loss of Use) ของอวัยวะนั้น ๆ โดยถาวรสิ้นเชิงก็ได้รับความคุ้มครอง เช่น อุบัติเหตุจากรถพลิกคว่ำ ทำให้กระดูกสันหลังของผู้ได้รับความคุ้มครองหัก เป็นอัมพาตทั้งตัว กรณีเช่นนี้จะได้รับความคุ้มครองการสูญเสียที่เกิดขึ้น

โดยกรมธรรม์ดังกล่าวจะกำหนดว่า ถ้าความบาดเจ็บที่ได้รับ ทำให้ผู้ได้รับความคุ้มครองได้รับการสูญเสียโดยสิ้นเชิงถาวรภายใน 180 วัน นับแต่วันเกิดอุบัติเหตุบริษัทจะจ่ายค่าทดแทนให้ดังนี้

100% ของจำนวนเงินเอาประกันภัย สำหรับมือสองข้างตั้งแต่ข้อมือ หรือเท้าสองข้างตั้งแต่ข้อเท้า หรือสายตาสองข้าง

100% ของจำนวนเงินเอาประกันภัย สำหรับมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ และเท้าหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อเท้า

100% ของจำนวนเงินเอาประกันภัย สำหรับมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ และสายตาหนึ่งข้าง

100% ของจำนวนเงินเอาประกันภัย สำหรับเท้าหนึ่งข้าง ตั้งแต่ข้อเท้าและสายตาหนึ่งข้าง

50% ของจำนวนเงินเอาประกันภัย สำหรับมือหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อมือ

50% ของจำนวนเงินเอาประกันภัย สำหรับเท้าหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อเท้า

50% ของจำนวนเงินเอาประกันภัย สำหรับเท้าหนึ่งข้างตั้งแต่ข้อเท้า

50% ของจำนวนเงินเอาประกันภัย สำหรับสายตาหนึ่งข้าง

กรณีดังกล่าวผู้รับประกันภัยจะชดใช้ให้เพียงรายการที่สูงสุดรายการเดียวเท่านั้น

(3) กรณีทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร การคุ้มครองกรณีทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร หมายถึง ทุพพลภาพถึงขนาดไม่สามารถประกอบหน้าที่การงานใดๆ ในอาชีพประจำหรืออาชีพอื่น ๆ ได้โดยสิ้นเชิงตลอดไปการพิจารณาว่าบุคคลใดประสบอุบัติเหตุถึงขนาดทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวรหรือไม่ ให้ดูจากความสามารถในการประกอบอาชีพ บุคคลนั้นจะต้องไม่สามารถทำงานเพื่อหาเลี้ยงชีพได้อีกต่อไป ไม่ว่าจะ เป็นอาชีพเดิมที่ทำอยู่ก่อนทุพพลภาพหรือฝึกหัดอาชีพใหม่ โดยเงื่อนไขจะระบุว่าความบาดเจ็บที่ได้รับทำให้ผู้ได้รับความคุ้มครองตกเป็นบุคคลทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวรภายใน 180 วัน นับแต่วันเกิดอุบัติเหตุและทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวรนั้นได้เป็นไปติดต่อกันไม่น้อยกว่า 12 เดือน บริษัทจะจ่ายค่าทดแทนให้ตามที่ระบุไว้

(4) กรณีค่ารักษาพยาบาล การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ระบุชื่อ ให้ความคุ้มครองกรณีการจ่ายค่ารักษาพยาบาล ถ้าความบาดเจ็บที่ได้รับ ทำให้ผู้ได้รับความคุ้มครองต้องมีการรักษาโดยแพทย์หรือศัลยแพทย์ที่มีใบอนุญาตประกอบโรคศิลป์ตามกฎหมาย หรือต้องรักษาในโรงพยาบาล หรือต้องจ้างพยาบาลที่มีใบอนุญาตเพื่อให้การพยาบาล บริษัทประกันภัยจะชดเชยค่าใช้จ่ายที่ผู้ได้รับความคุ้มครอง หรือผู้เอาประกันภัยได้ใช้จ่ายไปจริง ซึ่งเกิดขึ้นภายใน 52 สัปดาห์ นับแต่วันเกิดอุบัติเหตุ สำหรับค่ารักษาพยาบาล ค่าโรงพยาบาล และค่าพยาบาล แต่ไม่เกินจำนวนเงินตามที่ระบุไว้

2.3 บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง

การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลเป็นการประกันภัยระหว่างคู่สัญญา คือผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย เพราะอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัย เท่านั้น แต่สำหรับการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ไม่ระบุชื่อ จะให้ความคุ้มครองต่อผู้ได้รับความคุ้มครอง ซึ่งหมายถึง ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร พนักงานประจำยานพาหนะ เฉพาะยานพาหนะ (ในกรณีนี้หมายถึงเรือ) ที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์

"ผู้ขับขี่" หมายถึง ผู้ขับเรือซึ่งได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย และมีใบอนุญาตขับขี่ถูกต้องตามกฎหมาย

"ผู้โดยสาร" หมายถึงบุคคลใด ๆ ที่โดยสารอยู่ในเรือที่ระบุไว้

"พนักงานประจำยานพาหนะ" หมายถึง ลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย ขณะปฏิบัติหน้าที่ประจำเรือที่ระบุไว้

ดังนั้นการประกันภัยประเภทนี้จึงมีผู้เกี่ยวข้องเป็น 3 ฝ่าย กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัย (เจ้าของเรือ คนขับเรือ หรือ ผู้ประกอบการ) ผู้รับประกันภัย (บริษัทประกันภัย) และผู้ได้รับความคุ้มครอง (ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร และพนักงานประจำเรือ)

3. ข้อยกเว้นของความคุ้มครอง

ข้อยกเว้นที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทน แบ่งเป็น ข้อยกเว้นโดยผลของกฎหมายและข้อยกเว้นโดยผลทางสัญญา ซึ่งเป็นข้อตกลงระหว่างผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย

3.1 ข้อยกเว้นโดยผลของกฎหมาย กรณีเช่นเดียวกับข้อยกเว้นของการประกันภัยความรับผิดตามที่กล่าวมาแล้ว

3.2 ข้อยกเว้นที่คู่สัญญาตกลงยกเว้น เนื่องจากการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลนี้เป็นสัญญาประกันภัย ดังนั้นคู่สัญญาย่อมสามารถ

ตกลงยกเว้นความรับผิดชอบที่ไม่ขัดต่อกฎหมายได้ ซึ่งการประกันภัยนี้แบ่ง
 ข้อยกเว้นเป็น 2 กรณี คือ ข้อยกเว้นของสาเหตุที่เกิดขึ้น และข้อยกเว้น
 ขณะที่เกิดเหตุ

1) ข้อยกเว้นหากเกิดจากหรือสืบเนื่องจากสาเหตุดังต่อไปนี้

ก. การติดเชื้อโรค ซึ่งมีได้เกิดขึ้นจากบาดแผลที่เกิดจาก
 อุบัติเหตุ

ข. การรักษาทางเวชกรรมหรือศัลยกรรมวันแต่ที่จำเป็น
 จะต้องกระทำ เนื่องจากได้รับบาดเจ็บ ซึ่งได้รับการคุ้มครองตามกรมธรรม์และ
 ได้กระทำภายในระยะเวลาที่กำหนดไว้

ค. การฆ่าตัวตาย พยายามฆ่าตัวตาย หรือการทำร้าย
 ร่างกายตนเอง

ง. สงคราม (ไม่ว่าจะมีการประกาศหรือไม่ก็ตาม) การ
 รุกรานหรือการกระทำของศัตรูต่างชาติ สงครามกลางเมือง การปฏิวัติ
 การกบฏ การที่ประชาชนก่อความวุ่นวายถึงขนาดลุกฮือต่อต้านรัฐบาล การจลาจล
 การนัดหยุดงาน

จ. อาวุธนิวเคลียร์ การแผ่รังสี หรือกัมมันตภาพรังสีจาก
 เชื้อเพลิงนิวเคลียร์ หรือจากกากนิวเคลียร์ใด ๆ อันเนื่องมาจากการเผาไหม้
 ของเชื้อเพลิงนิวเคลียร์ และจากกรรมวิธีใด ๆ แห่งการแตกแยกตัวทาง
 นิวเคลียร์ ซึ่งดำเนินการติดต่อกันไปโดยตัวเอง

2) ข้อยกเว้นหากเกิดขึ้นในเวลาดังต่อไปนี้

ก. การขับเรือ โดยบุคคลขณะที่อยู่ภายใต้ฤทธิ์สุรายาเมาถึง
 ขนาดที่ไม่สามารถควบคุมยานพาหนะได้ (ข้อยกเว้นนี้ใช้บังคับเฉพาะผู้ขับขี่เท่านั้น)

ข. ขณะที่น่าเรือไปใช้ในกิจกรรมที่ผิดกฎหมาย

ค. ขณะที่เรือได้ใช้เพื่อประลองความเร็วหรือนำไปใช้ในการ
 การแข่งขันหรือทดสอบความเร็ว

ง. ขณะที่ผู้ได้รับความคุ้มครองเข้าร่วมทะเลาะวิวาท หรือ
 มีส่วนยั่วยู่ให้เกิดการทะเลาะวิวาท

จ. ขณะที่ผู้ได้รับความคุ้มครองก่ออาชญากรรมที่มีความผิดสถานหนัก หรือขณะถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่เพราะการก่ออาชญากรรมนั้น

4. การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลแยกได้เป็น

4.1 ผู้มีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อเกิดอุบัติเหตุและเป็นกรณีที่ได้รับการคุ้มครองแล้ว บริษัทประกันภัยจะเป็นผู้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยผู้ได้รับความคุ้มครอง หรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณี

4.2 สิทธิและหน้าที่ของผู้เสียหาย ผู้ได้รับความคุ้มครองย่อมมีสิทธิในการขอรับค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่สูญเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะและสาวยตาทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร และค่ารักษาพยาบาล โดยผู้ที่ได้รับการคุ้มครอง ผู้รับผลประโยชน์หรือผู้เอาประกันภัยเป็นผู้มีสิทธิร้องขอแล้วแต่กรณี โดยจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่ระบุไว้ เว้นแต่ค่ารักษาพยาบาลที่จะได้ตามที่ได้รักษาไปจริงเท่านั้น กรณีที่เป็นความรับผิดชอบของเจ้าของเรือหรือบุคคลอื่น ๆ ที่ทำละเมิดต่อผู้ประสบภัย ผู้ประสบภัยก็สามารถฟ้องร้องเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้อีกด้วย²⁴

4.3 หลักเกณฑ์การจ่ายค่าสินไหมทดแทน บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ได้รับความคุ้มครองที่ได้ประสบภัยขึ้น ดังนี้

ก. การตรวจสอบข้อมูลเบื้องต้น

ผู้เอาประกันภัย ผู้ได้รับความคุ้มครอง ผู้รับประโยชน์ หรือตัวแทนของบุคคลดังกล่าวแล้วแต่กรณี จะต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบถึงความบาดเจ็บ

²⁴ จี๊ด เศรษฐบุตร, หลักกฎหมายแพ่งลักษณะละเมิด, หน้า 79

ที่เกิดขึ้นโดยไม่ชักช้า ในกรณีที่มีการเสียชีวิตต้องแจ้งให้บริษัททราบทันที เว้นแต่ พิสูจน์ได้ว่ามีเหตุจำเป็นอันสมควรจึงไม่อาจแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบ แต่ได้ แจ้งโดยเร็วที่สุดที่จะกระทำได้แล้ว

การส่งหลักฐานในกรณีเสียชีวิต หรือทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร ต้องส่ง หลักฐานภายใน 30 วัน เว้นแต่พิสูจน์ได้ว่ามีเหตุจำเป็นจึงไม่อาจจัดส่งได้ทัน เวลาส่วนกรณีอื่น ๆ ต้องส่งหลักฐานภายใน 180 วัน นับแต่วันเกิดอุบัติเหตุ

ข. การพิสูจน์ความผิด

จากการศึกษา พบว่าการประกันภัยอุบัติเหตุเป็นการประกันภัย ฝ่ายแรก(First Party)ซึ่งผู้รับประกันภัยจะจ่ายเงินประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้ได้รับความคุ้มครองเพื่อความสูญเสียโดยปราศจากการอ้างอิงกับหลักความผิด ฉะนั้นการประกันภัยฝ่ายแรกจึงเป็นการได้เงินประกันภัยมาบนพื้นฐานของการไม่มีความผิด (No-Fault)²⁵ การนำหลักการประกันภัยระบบไม่มีความผิดมาใช้ เป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิดนั้นคือ ไม่จำเป็นต้องรู้ว่า ผู้ได้รับความคุ้มครองนั้นเป็นฝ่ายผิดหรือถูกเนื่องจากระบบดังกล่าวมิใช่การประกันภัย ความรับผิดจึงไม่ต้องคำนึงว่า ถ้าผู้เอาประกันภัยเป็นฝ่ายผิดแล้ว ผู้รับประกันภัย ก็จะใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ระบบการไม่พิสูจน์ความผิด เพียงแต่ทราบว่า ผู้ได้รับความคุ้มครองได้ประสบอุบัติเหตุขณะกำลังขึ้นหรือกำลังลง หรืออยู่ภายในเรือก็เป็นเงื่อนไขในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแล้ว

ค. วิธีชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

(1) กรณีสูญเสียชีวิต ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ ทายาท

²⁵P.S. Atiyah, Accidents, Compensation and the Law, P.230-231

ของผู้ประสพภัยซึ่งเป็นผู้ได้รับความคุ้มครองต้องแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบทันที และต้องนำหลักฐานต่าง ๆ ให้ผู้รับประกันภัยภายใน 30 วัน เว้นแต่ไม่สามารถกระทำได้ในเวลาดังกล่าว แต่ได้กระทำเร็วที่สุดที่จะทำได้

(2) กรณีสูญเสียชีวิตและสาวยตา และทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร ผู้ประสพภัยทายาท หรือผู้รับประกัน โชน์ แล้วแต่กรณี ต้องนำหลักฐานมาแสดงให้แก่ผู้รับประกันภัยโดยเร็วภายใน 30 วัน เว้นแต่กรณีจำเป็น ทั้งนี้ผู้รับประกันภัยอาจขอตรวจร่างกายของผู้ประสพภัยได้ การจ่ายเงินเป็นไปตามเงื่อนไขที่ระบุไว้

(3) กรณีค่ารักษาพยาบาล จะต้องนำหลักฐานการรักษาพยาบาลไปจริงให้แก่ผู้รับประกันภัย ซึ่งค่ารักษาพยาบาลจะต้องเป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าโรงพยาบาล และค่าพยาบาลที่เป็นจริง แต่ไม่เกินจำนวนที่ระบุไว้

ง. การรับช่วงสิทธิ

การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ระบุชื่อเป็นการประกันภัยฝ่ายแรก ซึ่งเป็นการตกลงกันหากเกิดอุบัติเหตุเป็นเหตุให้ผู้ได้รับความคุ้มครองได้รับความสูญเสียหรือเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย เช่นเดียวกับการประกันชีวิตนั้น หมายความว่า เป็นการชดเชยตามจำนวนเงินเอาประกันภัย ซึ่งไม่คำนึงว่าผู้ได้รับความคุ้มครองจะเป็นผู้กระทำผิดหรือไม่ และผู้รับประกันภัยได้รับเบี้ยประกันภัยเป็นการตอบแทนแล้ว ผู้รับประกันภัยจะจ่ายเงินจำนวนที่แน่นอนให้แก่ผู้ประสพภัย หรือทายาท อนึ่ง ผู้ประสพภัย หรือทายาทอาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้จากบุคคลภายนอกที่กระทำละเมิดได้อีกด้วย ผู้รับประกันภัยจึงไม่สามารถรับช่วงสิทธิของผู้ประสพภัยที่จะไล่เบี้ยจากบุคคลภายนอก

จ. การเฉลี่ยค่าทดแทน

เนื่องจากการประกันภัยประเภทนี้ให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสพภัยที่เป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร พนักงานประจำเรือ ดังนั้นในขณะที่เรือบรรทุกบุคคลดังกล่าวอยู่ จึงไม่อาจคำนวณได้ว่าผู้ได้รับความคุ้มครองอยู่จำนวนเท่าใด จึงใช้วิธีการดังนี้



- 1) ในกรณีที่มีจำนวนผู้โดยสารอันแท้จริง มีจำนวนมากกว่าจำนวนที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยต่อหนึ่งคน จะลดลงตามส่วนของจำนวนผู้โดยสารอันแท้จริงกับจำนวนผู้โดยสารที่ระบุไว้ในกรมธรรม์
- 2) ในกรณีที่จำนวนพนักงานประจำเรืออันแท้จริงมีจำนวนมากกว่าจำนวนที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย ต่อหนึ่งคนจะลดลงตามส่วนจำนวนพนักงานประจำเรืออันแท้จริง กับจำนวนพนักงานประจำเรือที่ระบุไว้ในกรมธรรม์

5. รูปแบบกรมธรรม์ประกันภัยและอัตรา เบี้ยประกันภัย

5.1 รูปแบบกรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (ผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ระบุชื่อ) เป็นกรมธรรม์ที่มีลักษณะ เช่นเดียวกับกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยจาก เรือตามที่กล่าวมาแล้ว

5.2 การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยขึ้นอยู่กับความเสี่ยงภัย (Risk) โดยเฉพาะการประกันภัยประเภทนี้ให้ความคุ้มครองต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น โดยไม่คำนึงถึงความผิดของฝ่ายใดหากเกิดอุบัติเหตุ และทำให้ผู้ได้รับความคุ้มครองที่กำลังขึ้นหรือลงหรืออยู่ภายในเรือได้รับบาดเจ็บต่อชีวิต ร่างกายแล้ว ผู้รับประกันภัยจะจ่ายเงินค่าทดแทนให้ ดังนี้ อัตราเบี้ยประกันภัยจึงค่อนข้างสูง เนื่องจากให้ความคุ้มครองมาก

6. ข้อดี ข้อเสียและข้อสังเกตของการประกันภัยอุบัติเหตุต่อผู้ประสบภัยจาก เรือ

จากการศึกษาพบว่าแนวทางการใช้การประกันภัยอุบัติเหตุต่อผู้ประสบภัยจากเรือมีข้อดี ข้อเสียและข้อสังเกตดังนี้

6.1 ข้อดี

(1) การให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัยจากเรือ โดยการนำหลักการประกันภัยอุบัติเหตุเข้ามาปรับใช้ ก่อให้เกิดผลดีและเป็นประโยชน์ต่อความคุ้มครองบุคคลที่อยู่ในเรือไม่ว่าจะเป็นผู้ขับเรือ พนักงานประจำเรือ และผู้โดยสารเรือ เพราะการให้ความคุ้มครองอุบัติเหตุนั้น หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นและก่อให้เกิดความสูญเสียและเสียหายต่อบุคคลที่อยู่ในเรือ ผู้ที่อยู่ในเรือก็จะได้รับความคุ้มครองแล้ว ซึ่งเป็นการนำหลักการประกันภัยที่ไม่ต้องมีการพิสูจน์ความผิด (No-Fault Liability) เข้ามาใช้ นั่นคือไม่ว่าจะเกิดอุบัติเหตุใด ๆ จากการกระทำของผู้ประสบภัยหรือไม่ ผู้รับประกันภัยจะเข้ามาชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ โดยไม่ต้องคำนึงถึงความรับผิด เว้นแต่เป็นกรณีข้อยกเว้นโดยผลของกฎหมาย

(2) เมื่อนำหลักการไม่ต้องพิสูจน์ความผิดเข้ามาใช้ ย่อมก่อให้เกิดผลคือ ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่รวดเร็วและสะดวก กล่าวคือ เมื่อผู้รับประกันภัยตรวจสอบพบว่าเป็นอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเรือดังกล่าว และผู้นั้นเป็นบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองตามสัญญา ผู้รับประกันภัยก็มีหน้าที่ชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ทันที โดยไม่ต้องรอพิสูจน์ว่าเป็นความผิดที่ผู้รับประกันภัยต้องชดเชยหรือไม่

(3) ความคุ้มครองตามการประกันภัยประเภทนี้ ให้ความคุ้มครองสูงมาก กล่าวคือ ในส่วนของความคุ้มครอง จะให้ความคุ้มครองต่อ ก) การสูญเสียชีวิต ข) การสูญเสียอวัยวะและสาวยตา ค) กรณีทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร ง) กรณีค่ารักษาพยาบาล ซึ่งผู้ประสบภัยจะได้รับความคุ้มครองมากหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น อีกทั้งจำนวนเงินที่ให้ความคุ้มครองจะมีจำนวนเงินสูง เนื่องจากเป็นจำนวนเงินซึ่งเป็นค่าทดแทนโดยตรง เช่น กรณีทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวรจะกำหนดจำนวนเงินที่แน่นอนไว้ในกรมธรรม์

(4) ขอบเขตของการคุ้มครองขยายออกไปมาก เนื่องจากคุ้มครองต่ออุบัติเหตุใด ๆ ที่เกิดขึ้นต่อผู้ได้รับความคุ้มครอง โดยไม่คำนึงฝ่ายถูกหรือผิด ทั้งนี้ รวมไปถึงกรณีเหตุสุควิสัยที่เกิดขึ้นเพราะ เป็นอุบัติเหตุ

ที่ผู้ได้รับความคุ้มครองมิได้มีเจตนาหรือมุ่งหวังรวมไปถึงกรณีที่เป็นความผิดของผู้ประสพภัยเองด้วย แต่ทั้งนี้ต้องไม่เป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง เช่น ขณะที่เรือกำลังแล่นอยู่ในภาวะคลื่นลมแรง คนขับเรือให้ผู้โดยสารใส่เสื้อชูชีพแต่ผู้โดยสารไม่ใส่ เมื่อเรือคว่ำ ผู้โดยสารจมน้ำเสียชีวิตกรณีดังกล่าว แม้ผู้โดยสารจะเป็นผู้ผิดที่ไม่ปฏิบัติตามคนขับเรือ แต่ก็มิใช่เป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้

(5) การประกันภัยดังกล่าวทำให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจมีความมั่นคงขึ้น เพราะสามารถโอนความเสี่ยงภัยอันเนื่องมาจากความไม่แน่นอนไปยังผู้รับประกันภัย เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ผู้ประสพภัยจะได้รับความคุ้มครองเยียวยาแม้ว่าในบางครั้งอาจจะไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้เท่าที่เสียหายจริง แต่ก็สามารถช่วยบรรเทาภาระการชดใช้ค่าเสียหายได้

(6) ประชาชนผู้โดยสารเรือจะได้รับความคุ้มครองอย่างเต็มที่ โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าเป็นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยหรือไม่ หากเกิดจากการกระทำของบุคคลใด ๆ ก็ตาม หรือเหตุอื่น ๆ เช่น เหตุสุควิสัย ก็ได้รับความคุ้มครองทำให้ประชาชนมีความมั่นใจในการเดินทางมากขึ้น

(7) ในด้านรัฐ ถือว่าการประกันภัยประเภทนี้ให้ความคุ้มครองต่อผู้บริโภคอย่างหนึ่งและสามารถช่วยรัฐในส่วนที่ต้องเข้าไปสงเคราะห์บุคคลผู้ประสพภัยต่าง ๆ จึงถือว่าเป็นสวัสดิสังเคราะห์ต่อสังคมอย่างหนึ่ง

6.2 ข้อเสีย

(1) การประกันภัยอุบัติเหตุ เป็นการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองเฉพาะต่อบุคคลที่อยู่ในเรือหรือกำลังขึ้น หรือกำลังลงเท่านั้น (ผู้ขับเรือ ผู้โดยสาร พนักงานประจำเรือ) แต่บุคคลที่อยู่นอกเรือดังกล่าว แม้จะประสพภัยจากเรือลำนั้น ก็ไม่ได้รับความคุ้มครองตามการประกันภัยนี้ ผู้ประสพภัยที่อยู่นอกเรือจะต้องเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนว่าด้วยกฎหมายละเมิดต่อผู้กระทำละเมิดเท่านั้น

(2) แม้ว่าการประกันภัยอุบัติเหตุจะให้ความคุ้มครองสูง แต่การประกันภัยดังกล่าวก็ยังมีข้อยกเว้นอยู่หลายประการ ซึ่งหมายถึงข้อยกเว้นโดยผลของกฎหมาย และข้อยกเว้นโดยผลของสัญญา ข้อยกเว้นที่เป็นผลของกฎหมาย เช่นการปกปิดข้อเท็จจริง การแถลงเท็จ ของผู้เอาประกันภัย หรือการไม่จ่ายเบี้ยประกันภัยเป็นเหตุให้บริษัทผู้รับประกันภัยปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ ซึ่งไม่ยุติธรรมต่อผู้ที่ได้รับความคุ้มครอง เนื่องจากเขาเหล่านั้นไม่อยู่ในภาวะที่จะทราบถึงข้อตกลงเหล่านี้ ทำให้ในบางครั้งผู้รับประกันภัยจะนำข้อยกเว้นดังกล่าวขึ้นกล่าวอ้างปฏิเสธไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ กรณีนี้รวมไปถึงข้อยกเว้นตามสัญญาประกันภัย ซึ่งมีอยู่มากมาย และทำให้เกิดข้อจำกัดในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากรูปแบบของกรมธรรม์ประกันภัยเป็นลักษณะของสัญญาสำเร็จรูป (Adhesion Contract) ซึ่งผู้รับประกันภัยได้จัดทำไว้แล้ว

(3) เนื่องจากการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลสำหรับผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ระบุชื่อ ให้ความคุ้มครองต่อบุคคลเหล่านี้ ขณะกำลังขึ้น หรือกำลังลง หรืออยู่ภายในเรือ ดังนั้นจำนวนผู้โดยสารหรือพนักงานอาจมากกว่าที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ หากผู้โดยสารหรือพนักงานประจำเรือที่แท้จริงมีมากกว่าที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนต่อหนึ่งคน จะลดลงตามสัดส่วนเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารหรือพนักงานที่แท้จริง ต่อที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ นั่นหมายถึงการเฉลี่ยค่าสินไหมทดแทนลง ซึ่งทำให้ผู้ประสบภัยได้รับเงินไม่ตรงตามจำนวนเงินที่กำหนดไว้ก็ได้ หากว่าเกิดอุบัติเหตุในขณะที่มีผู้โดยสาร หรือพนักงานประจำเรือมากกว่าที่ระบุในกรมธรรม์ ซึ่งผู้ประสบภัยที่เป็นผู้โดยสารไม่อาจทราบข้อตกลงนี้ได้เลย

(4) การประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองสูง เบี้ยประกันภัยก็ย่อมสูงตาม การประกันภัยอุบัติเหตุนี้ให้ความคุ้มครองสูง เนื่องจากไม่ต้องพิสูจน์ความผิด หากเกิดอุบัติเหตุในเรือลำนั้น ก็ถือว่าเข้าเงื่อนไขที่ผู้รับประกันภัยต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยมีจำนวนสูงขึ้นตามความเสี่ยงภัย เมื่อเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเป็นผู้เอาประกันภัย ก็จะผลกระทบให้กับผู้โดยสาร โดยการเก็บค่าโดยสารแพงขึ้น

6.3 ข้อสังเกต

การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลต่อผู้ประสบภัยจากเรือ ให้ความคุ้มครองอย่างมาก ต่อผู้โดยสาร คนขับเรือ และพนักงานประจำเรือ ตามที่ได้กล่าวแล้วในข้อดี และข้อเสีย แต่การนำระบบดังกล่าวมาใช้กับเรือ ผู้เขียนเห็นว่า อาจมีปัญหาบางประการได้ กล่าวคือ

ประการแรก การบริหารและการจัดการ เนื่องจากจำนวนเรือที่สมควรจะต้องทำประกันภัยในลำดับแรกก่อนคือ เรือจำพวกเรือโดยสาร เรือรับจ้างขนคนโดยสาร เรือท่องเที่ยว และเรือประเภทบริการต่าง ๆ ซึ่งในปัจจุบันเป็นที่ทราบว่ามีอยู่เป็นจำนวนหนึ่ง แต่มีช่วงกว้างมาก และยังมีเรืออีกจำนวนมากที่มีได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามกฎหมาย กล่าวคือ เรือไม่อยู่ในสภาพปลอดภัยและนำมาใช้ เรือที่ไม่ได้รับการตรวจจากรัฐและไม่มีใบอนุญาตใช้เรือ และเรือที่หลีกเลี่ยงกฎหมาย เป็นต้น ดังนั้น การที่จะบังคับให้เรือทำประกันภัยนั้น จึงอาจไม่สามารถทำให้เรือเหล่านี้ทำประกันภัยได้

ประการที่สอง ในส่วนของการบริการ ซึ่งเป็นหน้าที่ของบริษัทประกันภัย ตามที่กล่าวแล้วในข้างต้นว่าจำนวนเรือที่ควรจะต้องทำประกันภัยนี้ แม้จะมีจำนวนมาก แต่ยังไม่ถึงขั้นที่จะกระจายความเสี่ยงภัยได้มากเท่าที่ควร ปัญหาดังกล่าวจึงส่งผลกระทบต่ออัตราเบี้ยประกันภัยและจำนวนเงินที่ให้ความคุ้มครอง กล่าวคือ หากต้องการให้ความคุ้มครองแก่ผู้ประสบภัยเป็นจำนวนเงินสูง เบี้ยประกันภัยย่อมสูงขึ้นตามมาด้วย เนื่องจากการกระจายความเสี่ยงภัยไปยังเรือต่าง ๆ มีน้อย การที่บริษัทประกันภัยต้องรับประกันภัยเรือที่มีอยู่และเพื่อให้การจ่ายเงินที่ให้ความคุ้มครองเพียงพอ บริษัทประกันภัยจะต้องจัดเก็บเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงอย่างแน่นอน และจากการต้องเก็บเบี้ยประกันภัยสูงนี้เองจะส่งผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นเจ้าของเรือ ผู้ประกอบการ และผู้โดยสารอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ผู้เอาประกันภัยอาจหลีกเลี่ยงไม่ทำประกันภัย หรือหากทำประกันภัย ภาระของการจ่ายเงินที่เพิ่มขึ้นย่อมตกแก่ผู้โดยสาร ซึ่งอาจทำให้เกิดการไม่ยอมรับได้

ประการสุดท้าย ผู้เขียนเห็นว่า แนวทางการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น อาจมีแนวทาง 2 ทาง เพื่อให้การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยได้อย่างเป็นธรรม กล่าวคือ

แนวทางแรก ควรกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย จากการคำนวณทางคณิตศาสตร์สำหรับเรือลำนั้น ว่ามีจำนวนที่หนึ่งที่สามารถบรรจุจำนวนคนโดยสารได้เท่าใด เมื่อได้กำหนดจำนวนคนโดยสารแล้ว จะต้องนำมาคำนวณความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นในระยะเวลา 1 ปี และกำหนดจำนวนเงินที่จะให้ความคุ้มครองสำหรับการสูญเสียชีวิต การสูญเสียวัยวะและสายตา การทุพพลภาพสิ้นเชิงถาวร และค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งคำนวณการกระจายความเสี่ยงภัยในเรือที่ต้องทำประกันภัย และจึงสรุปออกมาเป็นอัตราเบี้ยประกันภัยของเรือลำดังกล่าว ซึ่งกรณีนี้คิดคำนวณตามที่หนึ่งของผู้โดยสารเป็นสำคัญ ซึ่งอาจทำให้อัตราเบี้ยประกันภัยสูงบ้าง แต่ความเป็นไปได้ในการคำนวณเพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยจะชัดเจน และตรงตามวัตถุประสงค์

แนวทางที่สอง ใช้การคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยจากจำนวนเที่ยวของการเดินทางในแต่ละเที่ยวของการบรรทุกทุกคนโดยสาร มาคำนวณกับจำนวนคนโดยสารในแต่ละเที่ยว โดยใช้ตัวโดยสาร ในระยะเวลาหนึ่ง ๆ เช่นเดียวกับ การประกันภัยการเดินทางในแต่ละเที่ยว และจึงนำมาคิดคำนวณกับจำนวนเงินที่ให้ความคุ้มครองและการกระจายความเสี่ยงภัย วิธีนี้ จะให้ผลดีคืออัตราเบี้ยประกันภัยจะต่ำลง แต่จะประสบอุปสรรคในการคำนวณข้อมูลที่เป็นจริง เนื่องจากยังไม่มีสถิติที่ชัดเจนและไม่อาจทราบทราบได้ว่า ในแต่ละเที่ยวของเรือลำนั้น ๆ มีผู้โดยสารจำนวนเท่าใด และเดินทางกี่เที่ยวในระยะเวลาที่กำหนด

อย่างไรก็ดี การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคลต่อผู้ประสบภัยจากเรือ มีทั้งข้อดี ข้อเสียและข้อสังเกตอยู่ในตัว การที่จะนำแนวทางนี้มาปรับใช้กับผู้ประสบภัยจากเรือให้ได้รับความคุ้มครองนั้น เป็นส่วนที่ดี แต่ยังมีข้อจำกัดบางประการที่ยังคงเป็นช่องว่างทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับความคุ้มครอง

แนวทางการใช้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจาก เรือ

จากปัญหาผู้ที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุทางเรือ ทำให้ต้องเสียชีวิต ทุพพลภาพ หรือบาดเจ็บได้ก่อให้เกิดความเดือดร้อนต่อบุคคลนั้น ๆ และครอบครัว

อย่างมาก เราจึงไม่อาจปฏิเสธว่าเหตุดังกล่าวไม่มีผลกระทบต่อรัฐเลย ในความเป็นจริงรัฐจำเป็นต้องเข้ามาช่วยเหลือผู้ประสบภัยเพื่อบรรเทาผลร้าย กองทุนทดแทนจึงเป็นมาตรการอย่างหนึ่งที่ควรนำมาพิจารณาวิเคราะห์

1. หลักการของกองทุนทดแทน

รัฐได้พยายามหามาตรการในการเยียวยา และชดเชยค่าเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุและทำให้ผู้ประสบภัยได้รับอันตราย เพื่อชดเชยความเสียหายและบรรเทาผลร้ายที่เกิดขึ้น นอกเหนือไปจากหลักกฎหมายละเมิดที่ผู้ประสบภัยเองสามารถฟ้องร้องต่อผู้ทำละเมิดได้อยู่แล้ว มาตรการส่วนหนึ่งคือการกำหนดให้มีกองทุนทดแทนขึ้นเพื่อให้เป็นกองทุนในการชดเชยให้แก่ผู้มีสิทธิที่จะได้รับตามเงื่อนไข กองทุนทดแทนอาจแยกได้เป็นกองทุนทดแทนซึ่งเป็นกองทุนกลางสำหรับจ่ายให้กับผู้มีสิทธิ เช่นกองทุนทดแทนประกันสังคม และกองทุนซึ่งเป็นกองทุนสำหรับอุดช่องว่างของกฎหมายโดยเป็นการเยียวยาให้ผู้ประสบภัย เช่น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

หลักการของการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือ ก็มีความมุ่งหมายเช่นเดียวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ กล่าวคือ การพยายามอุดช่องว่างของกฎหมายการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัยจากเรือซึ่งไม่คุ้มครองถึงผู้เสียหายที่ได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุทางเรือ ในกรณีที่มีการประกันภัยไม่ได้ให้ความคุ้มครอง เช่น กรณีของบุคคลภายนอกเรือที่ได้รับอุบัติเหตุแต่ไม่ใช่ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ เป็นต้น การอุดช่องว่างดังกล่าวจะทำให้ผู้ประสบภัยที่เกิดจากเรือทุกคนได้รับความคุ้มครองค่าสินไหมทดแทน

2. ความคุ้มครอง

2.1 ภัยที่ให้ความคุ้มครอง

จากการศึกษาระบบของกองทุนประกันสังคม และระบบของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ พบว่าการให้ความคุ้มครองแตกต่างกันกล่าวคือระบบกองทุนประกันสังคมให้ความคุ้มครองต่อลูกจ้างในกรณีประกันอันตรายหรือ

เจ็บป่วย กรณีคลอดบุตร ทูพพลภาพ ตาย และเพิ่มกรณีการสงเคราะห์บุตร กรณีชราภาพ รวมไปถึงกรณีว่างงานด้วย จึงเป็นการให้ความคุ้มครองต่อบุคคล ผู้เอาประกันภัยตนเองให้ได้รับความคุ้มครองในชีวิต ร่างกาย รวมไปถึงสุขภาพ และการว่างงาน จึงเป็นลักษณะของการสงเคราะห์ผู้เอาประกันตนเอง ส่วน ระบบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากกรณีให้ความคุ้มครองต่อทุกคนที่ประสบอุบัติเหตุ จากกรณีในชีวิตและร่างกาย โดยผู้ใดก็ตามที่ได้รับอุบัติเหตุจากกรณี จะได้รับ ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัย หากบริษัทประกันภัยไม่ชดใช้หรือเข้ากรณี ของข้อยกเว้นที่บริษัทประกันภัยไม่ต้องชดใช้แล้ว จึงสามารถมาขอรับเงินจาก กองทุนนี้ได้ และในกรณีที่บริษัทประกันภัยต้องชดใช้ แต่ได้ปฏิเสธการชดใช้เมื่อ กองทุนได้ใช้เงินให้ผู้ประสบภัยแล้ว กองทุนสามารถไล่เบี้ยคืนจากบริษัทประกันภัย นั้น ๆ ได้ เงื่อนไขของการคุ้มครองของกองทุนเป็นไปตามที่ได้กล่าวไว้แล้ว*

ดังนั้น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือ ควรเป็นกองทุนเฉพาะ ที่ใช้ในการอุดช่องว่างของกฎหมาย ในกรณีที่จัดให้มีการประกันภัยแล้ว แต่ความ คุ้มครองของการประกันภัยนั้นยังไม่ครอบคลุมไปถึง ซึ่งก็หมายถึงข้อยกเว้นที่บริษัท ประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ ทำให้ผู้ประสบภัยจากเรือในบางกรณีไม่ได้รับความคุ้มครอง เช่นกรณีเกิดผู้ประสบภัยจากเรือแต่ไม่ทราบว่า เป็นเรือลำใด กรณีประกันภัยจาก เรือที่ไม่ได้ทำประกันภัย เป็นต้นแต่ทั้งนี้จะต้องเป็นกรณีที่ประสบภัยจากเรือเท่านั้น

2.2 ความเสียหายที่ได้รับความคุ้มครอง

จากการวิเคราะห์แนวทางการใช้ระบบการประกันภัยความรับผิด ต่อผู้ประสบภัยจากเรือและแนวทางการใช้ระบบการประกันภัยอุบัติเหตุต่อผู้ประสบภัย จากเรือ พบว่าความคุ้มครองที่กองทุนทดแทนควรมีต่อผู้ประสบภัย ควรเป็นลักษณะ เช่นเดียวกับระบบทั้งสองดังกล่าว กล่าวคือควรจะใช้ให้เมื่อผู้ประสบภัยเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะและสาวยตา ทูพพลภาพ และกรณีการรักษาพยาบาล

2.3 บุคคลที่ได้รับความคุ้มครอง

เนื่องจากเป็นระบบที่ออกช่องว่างของกฎหมาย ดังนั้นบุคคลที่ได้รับความคุ้มครองก็ควรเป็นผู้ประสพภัยทุกคนที่ได้รับอุบัติเหตุจากเรือ ไม่ว่าจะเป็นบุคคลที่อยู่ในเรือหรือภายนอกเรือ ซึ่งหมายถึง ผู้ขับเรือ ผู้โดยสาร พนักงานประจำเรือ ผู้ประสพภัยที่อยู่ในเรือที่ไม่ได้อยู่ในระบบประกันภัย ผู้ประสพภัยที่อยู่ท่าเรือ โป๊ะ แพ เป็นต้น

3. ข้อยกเว้นของความคุ้มครอง

การจัดตั้งกองทุนทดแทนให้เป็นส่วนหนึ่ง ในการคุ้มครองผู้ประสพภัยจากเรือแต่มิได้เป็นส่วนหนึ่งของการประกันภัย จึงมิได้นำหลักกฎหมายประกันภัยมาบังคับใช้ ข้อยกเว้นโดยผลของกฎหมายประกันภัย และสัญญาประกันภัย จึงไม่อยู่ในภาวะที่จะบังคับกองทุนได้กองทุนจึงไม่มีข้อยกเว้นตามกฎหมายและสัญญาดังกล่าว ส่วนข้อยกเว้นโดยเฉพาะของกองทุนนั้น เมื่อได้จำกัดว่าผู้ที่ได้รับความคุ้มครองจะต้องเป็นผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจากเรือเท่านั้น และจะต้องเป็นกรณีที่มีการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสพภัยจากเรือไม่ได้ให้ความคุ้มครองไว้ จึงจะสามารถมารับเงินจากกองทุนทดแทนได้ กรณีดังกล่าวจึงเป็นเงื่อนไขสำหรับการขอรับค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น ผู้ประสพภัยจากเรือทุกคนจึงได้รับความคุ้มครอง เว้นแต่เฉพาะกรณีที่กฎหมายถือว่าการกระทำดังกล่าว เป็นการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้ประสพภัยเท่านั้นที่กองทุนทดแทนไม่ต้องชดเชยให้ หรือหากชดเชยไปแล้ว ก็สามารถเรียกคืนได้

4. การชดเชยค่าสินไหมทดแทน

4.1 เงื่อนไขการจ่ายเงิน

โดยวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งกองทุนทดแทนเพื่อให้ผู้ประสพภัยจากเรือได้รับการเยียวยาชดเชยจากทางใดทางหนึ่งมิให้ซ้ำซ้อนกัน ดังนั้นกองทุน

ทดแทนจะจ่ายเงินก็ต่อเมื่อเข้าใจดังนี้

ก. ผู้ประสบภัยจะต้องเป็นบุคคลที่ได้รับการคุ้มครองตามหลักเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้ กล่าวคือเป็นผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุทางเรือ ทำให้เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ ทูพพลภาพ หรือบาดเจ็บทางร่างกาย

ข. ผู้ประสบภัยไม่มีสิทธิได้รับการชดเชยใช้ตามการประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยจากเรือ หรือการประกันภัยอุบัติเหตุต่อผู้ประสบภัยจากเรือ หรือมีสิทธิได้รับการชดเชยใช้ตามการประกันภัยดังกล่าว แต่ผู้รับประกันภัยไม่ชดเชยให้ภายในระยะเวลาที่กำหนด

ค. ผู้ประสบภัยได้ดำเนินการแจ้งต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจโดยได้บันทึกประจำวันในคดีของพนักงานสอบสวน พร้อมทั้งเอกสารหลักฐานต่าง ๆ เพื่อขอรับการชดเชยจากกองทุนภายในระยะเวลาที่กำหนด

4.2 การพิสูจน์ความผิด

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะไม่มีภาระการพิสูจน์ความผิดว่าเป็นความผิดของฝ่ายใด แต่ถ้าเป็นไปตามเงื่อนไขหลักเกณฑ์การจ่ายเงิน กองทุนจะต้องจ่ายเงินให้แก่ผู้ประสบภัยตามที่กำหนดไว้ แต่ทั้งนี้หากภายหลังพนักงานสอบสวนได้สรุปว่าผู้ประสบภัยเป็นผู้กระทำโดยจงใจ หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงทำให้เกิดอุบัติเหตุจากเรือขึ้น กองทุนทดแทนก็สามารถเรียกเงินคืนได้

4.3 การรับช่วงสิทธิ

เมื่อกองทุนได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหายไปแล้ว ในกรณีที่มีผู้ต้องรับผิดชอบและรู้ตัวผู้กระทำผิด กองทุนย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เสียหายไปเรียกชดเชยคืนจากผู้ก่อความเสียหายได้²⁶ ทั้งนี้ เพราะกองทุนได้จัดตั้งขึ้นเพื่อชดเชย

²⁶Suzanne Tunc, "France : Establishment of Fonds de Garztic to Compensation victims of Motor Vehicle Accidents", The American Journal of Compartative Law, 2 (Number 1-10, 1953), p.233



เงินให้แก่ผู้เสียหายแต่จะต้องมีเงินทุนสำหรับค่าเงินการต่อไป กรณีดังกล่าว แม้ว่ากองทุนทดแทนจะมีผู้ใช้ผู้รับประกันภัยในอันที่จะเข้ารับช่วงสิทธิตามมาตรา 880 แต่กองทุนเข้ารับช่วงสิทธิตามหลักของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 226 ซึ่งหากกำหนดเป็นกฎหมายเฉพาะให้เข้ารับช่วงสิทธิย่อมกระทำได้

5. รูปแบบของกองทุน

จากการศึกษาระบบของกองทุนประกันสังคม และระบบของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ พบว่ามีข้อแตกต่างในส่วนของความคุ้มครองที่ได้รับ เนื่องจากกองทุนประกันสังคมเป็นระบบที่มีลักษณะเป็นการระดมเงินจากฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งหมายถึงลูกจ้าง นายจ้าง และรัฐบาล เพื่อนำเงินจากส่วนต่างๆ มาไว้เป็นกองกลาง สำหรับเป็นทุนในการใช้จ่ายให้กับผู้ประกันตนโดยหากผู้ประกันตนประสบอันตรายหรือกรณีสงเคราะห์บุตรหรือว่างงาน ที่เข้ากฎเกณฑ์ตามที่กำหนด กองทุนประกันสังคมจะจ่ายค่าชดเชยให้ จึงเป็นการนำเงินของผู้เกี่ยวข้องมารวมเป็นกองกลาง เพื่อประโยชน์แก่ลูกจ้าง แต่กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถเป็นการจัดตั้งขึ้น เพื่ออุดช่องว่างของกฎหมายที่จะให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัย โดยรัฐให้เงินอุดหนุน แต่เงินส่วนใหญ่มาจากรายได้ของบริษัทผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นเบี้ยประกันภัยนำมาเป็นเงินกองทุน จึงเป็นลักษณะของกองทุนที่ชดเชยให้กับบุคคลภายนอก ซึ่งเป็นระบบสวัสดิสงเคราะห์ และกองทุนสามารถรับช่วงสิทธิเรียกเงินคืนจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบได้ด้วย ดังนั้นเมื่อพิจารณาแล้วเห็นว่า ควรนำหลักของระบบการประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถมาใช้ กล่าวคือ ควรเป็นกองทุนซึ่งตั้งขึ้นโดยอำนาจของกฎหมายในการอุดช่องว่างของการประกันภัยความรับผิดชอบหรือการประกันภัยอุบัติเหตุต่อผู้ประสบภัยจากเรือ ซึ่งจะชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยที่ไม่ได้รับการชดเชยตามการประกันภัยดังกล่าว และเข้ารับช่วงสิทธิเรียกเงินจำนวนดังกล่าวคืนจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบ

6. เงินกองทุนและการจ่ายเงินสมทบ

ตามระบบกองทุนประกันสังคม กำหนดให้มีการจ่ายเงินสมทบเงินสมทบหมายถึงเงินที่นายจ้าง ลูกจ้าง และ รัฐบาล ร่วมกันจ่ายสมทบเข้ากองทุนเพื่อจ่ายเป็นประโยชน์ทดแทนให้แก่ผู้ประกันตนเมื่อเกิดกรณี และ

เข้าเงื่อนไขตามที่กฎหมายกำหนด อันเป็นการช่วยเหลือบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประกันตน รวมไปถึงเงินอื่น ๆ ที่ได้กล่าวไว้แล้ว ทั้งนี้โดยทั้ง 3 ฝ่าย จะจ่ายเงินสมทบฝ่ายละเท่า ๆ กัน ในอัตราไม่เกินร้อยละ 1.5 ของค่าจ้างของผู้ประกันตน กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ทุพพลภาพ คลอดบุตร และตาย ส่วนในกรณีสงเคราะห์บุตรและชราภาพในอัตราไม่เกินร้อยละ 3 แล้วกรณีว่างงานในอัตราไม่เกินร้อยละ 5

ส่วนกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ กำหนดให้เงินกองทุนประกอบด้วยเงินทุนของรัฐบาลและเงินอุดหนุนของรัฐบาลประจำปีและอีกส่วนหนึ่งเป็นเงินที่บริษัทจ่ายสมทบให้กองทุนโดยเป็นไปตามอัตราที่กำหนดจากยอดของเบี้ยประกันภัยรับ ซึ่งในปัจจุบันตามกฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนในอัตราร้อยละ 2 ของเบี้ยประกันภัยที่บริษัทรับประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

เมื่อเปรียบเทียบเงินกองทุนของทั้ง 2 ระบบพบว่า รัฐบาลต้องอุดหนุนเงินจำนวนหนึ่งทุก ๆ ปี ซึ่งเงินส่วนนี้ถือว่าเป็นเงินช่วยในการให้สวัสดิการแก่สังคม จึงเห็นว่าไม่เป็นภาระแก่รัฐบาลมากนัก ส่วนเงินสมทบของกองทุนประกันสังคมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นผู้จ่ายเงินสมทบ ก็เพื่อประโยชน์ของผู้ที่เกี่ยวข้อง แต่เงินสมทบของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ เป็นการจ่ายเงินของบริษัทผู้รับประกันภัย สมทบเข้าเป็นเงินกองทุนเพื่อช่วยเหลือผู้ประสบภัยรายอื่นๆ ที่บริษัทประกันภัยไม่ต้องชดใช้ กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถจึงควรมีลักษณะเช่นเดียวกัน กล่าวคือมีเงินจำนวนหนึ่งเป็นกองกลางและได้รับเงินอุดหนุนจากรัฐทุกปี รวมทั้งต้องได้รับเงินในส่วนของผู้เกี่ยวข้องเพื่อเป็นการคุ้มครองผู้ประสบภัยที่ไม่ได้รับคุ้มครองตามการประกันภัย

จากการศึกษาพบว่า ในปัจจุบันกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ ประสบปัญหาของการจ่ายเงินสมทบของบริษัทประกันภัย ทำให้การบริหารงาน ของกองทุนไม่ประสบผลเท่าที่ควร เนื่องจากสาเหตุดังนี้

1. กฎหมายกำหนดให้บริษัทประกันภัยจ่ายเงินสมทบให้กองทุน ตามอัตราที่กำหนดจากยอดเบี้ยประกันภัยรับ ซึ่งในส่วนนี้ได้กำหนดไว้เพียง ร้อยละ 2 จากเบี้ยประกันภัยรับ ซึ่งเป็นจำนวนน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับ การที่กองทุนต้องจ่ายเงินทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัย

2. การจ่ายเงินสมทบของบริษัทเป็นไปอย่างล่าช้า เนื่องจาก ปัญหาของการรับประกันภัยรถ ซึ่งวิธีจัดเก็บข้อมูลยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ตลอดจนการทุจริตที่มีขึ้นของการรับประกันภัย ทำให้เงินสมทบที่บริษัทจ่ายให้กับ กองทุนมีจำนวนต่ำกว่าที่เป็นจริง

3. การให้บริษัทจ่ายเงินสมทบทุกรอบปี ทำให้การหมุนเวียน ของเงินกองทุนมีน้อย กองทุนจึงประสบกับปัญหาการขาดเงินทุนหมุนเวียน

4. การให้บริษัทประกันภัยจ่ายเงินสมทบจากเบี้ยประกันภัยทำให้ บริษัทถือเป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มเบี้ยประกันภัยซึ่งทำให้เจ้าของรถมีอคติมากขึ้น

จากปัญหาดังกล่าว สมควรหาแนวทางในการหาเงินสมทบว่าควร จะมาจากที่ใด ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือแล้ว พบว่า ลักษณะของการเดินเรือ จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐเสียก่อน โดยการขอรับ ใบอนุญาตการใช้เรือและจะต้องดำเนินการตามขั้นตอนพร้อมทั้งจะต้องมีเอกสาร หลักฐานประกอบ โดยใบอนุญาตใช้เรือมีอายุไม่เกินสิบสองเดือน ซึ่งจะต้อง ขอต่อใบอนุญาตใช้เรือใหม่ในครั้งต่อไปเมื่อครบกำหนด ดังนั้นแนวทางที่เหมาะสม จึงควรกำหนดดังนี้

1. ให้มีการจัดตั้งกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือ ขึ้นเป็น กองทุนกลางสำหรับชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในกรณีที่เข้า หลักเกณฑ์การชดเชยให้โดยให้มีเงินกองทุนมาจากเงินอุดหนุนของรัฐบาลประจำปี ส่วนหนึ่งและอีกส่วนหนึ่งมาจากเงินของเจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการเดินเรือ

2. ให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือเป็นผู้จ่ายเงินสมทบ

เข้ากองทุนโดยตรง ในรูปของค่าธรรมเนียมสำหรับกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย จากเรือโดยเจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเดินเรือ ต้องชำระเงินจำนวนหนึ่ง นี้ เป็นค่าธรรมเนียมพร้อมกับการขอต่อใบอนุญาตการใช้เรือประจำปี

3. เงินค่าธรรมเนียมดังกล่าวให้กำหนดขึ้นตามความเห็นชอบของผู้มีอำนาจหรือคณะกรรมการตามกฎหมาย

4. เงินค่าธรรมเนียมที่จ่ายสมทบเข้ากองทุนทดแทนดังกล่าวจะมีลักษณะที่แน่นอน เพราะเรือจะต้องมีการขอต่อใบอนุญาตการใช้เรือ เป็นมาตรการอย่างหนึ่งที่ทำให้เจ้าของเรือมีส่วนเข้ามารับผิดชอบต่อสังคม ซึ่งอาจกล่าวได้ว่ากองทุนทดแทนเป็นตัวสร้างความเป็นธรรมให้แก่สังคม เพราะเป็นการให้ความคุ้มครองต่อผู้บริโภค (Consumer Protection) ซึ่งก็คือ บุคคลผู้โดยสารหรือบุคคลภายนอกที่ประสบอุบัติเหตุจากเรือ จึงมีลักษณะเป็นความรับผิดชอบต่อสาธารณชน (Public Liability)

5. หากเงินกองทุนที่ได้รับการจ่ายสมทบเข้ามา มีเงินในกองทุนเหลือมากก็สามารถนำเงินที่ส่วนที่เหลือนั้นมาคืนต่อเจ้าของเรือได้ โดยการลดค่าธรรมเนียมเพื่อเป็นการลดภาระให้แก่เจ้าของเรือ

7. ข้อดี ข้อเสียและข้อสังเกตของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจาก เรือ

7.1 ข้อดี

(1) การใช้ระบบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากเรือเป็นการอุดช่องว่างของกฎหมาย ซึ่งทำให้ผู้ประสบภัยได้รับความคุ้มครองในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยจากการประกันภัย จึงเป็นการให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือในทุกกรณี

(2) บุคคลที่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายนี้ คือบุคคลที่ได้รับอุบัติเหตุจากเรือ ทูคนที่มีสิทธิได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากกองทุนไม่ว่าจะเป็น ผู้ขับเรือ ผู้โดยสาร พนักงานประจำเรือ หรือ บุคคลภายนอกเรือที่ได้รับอุบัติเหตุจากการกระทำของเรื่อนั้น ๆ

(3) กองทุนทดแทนเป็นส่วนหนึ่งของการสร้างความเป็นธรรมให้แก่สังคม กล่าวคือประชาชนทุกคนที่ได้รับอันตรายจากเรือจะได้รับความคุ้มครอง

ถ้าหากเขาเหล่านั้นไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามระบบการประกันภัยที่มีอยู่ ระบบกองทุนทดแทนจะเข้ามาเสริมและอุดช่องว่างในส่วนนี้ จึงเป็นการให้ความคุ้มครองต่อผู้บริโภครวม ซึ่งมีลักษณะเป็นความรับผิดชอบต่อสาธารณชน หรือต่อบุคคลที่สาม และเป็นสวัสดิสังเคราะห์ของรัฐอย่างหนึ่งด้วย

(4) ระบบกองทุนทดแทนช่วยเกื้อหนุนให้เจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการสามารถดำเนินธุรกิจได้อย่างมั่นคง กล่าวคือ หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นนอกเหนือจากระบบประกันภัยที่มีอยู่แล้ว กองทุนทดแทนยังเข้ามาช่วยเสริมในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนอีกด้วย และในส่วนของประชาชนผู้บริโภครวมที่ใช้การโดยสารทางเรือ หรือต้องเกี่ยวข้องกับเรือ ก็จะทำให้เกิดความมั่นใจในการที่จะได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหาย ที่อาจเกิดขึ้นกับตัวเขาได้ในส่วนหนึ่ง

(5) ระบบของกองทุนทดแทนนี้ไม่ต้องพิสูจน์ความผิดในเบื้องต้น กล่าวคือหากผู้ประสบภัยมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามหลักเกณฑ์ และมีหลักฐานครบถ้วน กองทุนทดแทนจะเป็นผู้จ่ายเงินให้ ทำให้ผู้ประสบภัยได้รับเงินที่รวดเร็ว และสะดวก

(6) การที่กองทุนทดแทนจ่ายเงินให้แก่ผู้ประสบภัยจากเรือแล้ว ย่อมเข้ารับช่วงสิทธิในการเรียกร้องเงินคืนได้ในกรณีที่ผู้กระทำผิด และรู้ตัวผู้กระทำผิด ดังนั้นเงินกองทุนจะหมุนเวียนได้ และหากจำนวนเงินกองทุนเหลือมากก็สามารถลดค่าธรรมเนียมที่ผู้เป็นเจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการจะต้องชำระในการขอต่อใบอนุญาตการใช้เรือประจำปีได้

7.2 ข้อเสีย

(1) ผู้ประสบภัยที่ประสบอุบัติเหตุจากเรือจะขอรับเงินจากกองทุนได้ต่อเมื่อ เป็นกรณีที่มิได้รับการคุ้มครองจากระบบการประกันภัยความรับผิดชอบหรือการประกันภัยอุบัติเหตุแล้วเท่านั้น ดังนั้นถ้าผู้ประสบภัยมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทประกันภัยจะต้องขอรับค่าสินไหมทดแทนเสียก่อนภายในเวลาที่กำหนด หากบริษัทประกันภัยปฏิเสธ จึงสามารถมาขอรับจากกองทุนได้ ทำให้มีขั้นตอนมากขึ้น และผู้ประสบภัยจะลำบาก

(2) ต้องยอมรับว่าการใช้ระบบกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเป็นการเพิ่มภาระให้กับเจ้าของเรืออีกส่วนหนึ่ง เพราะการให้เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการเอาประกันภัยความรับผิดหรือประกันอุบัติเหตุต่อบริษัทประกันภัยแล้วก็ดี แต่ก็ยังมีช่องว่าง ดังนั้นจึงต้องนำระบบกองทุนทดแทนมาอุดช่องว่าง ซึ่งจำต้องมีเงินกองทุน และเงินสมทบซึ่งต้องจัดเก็บเป็นค่าธรรมเนียมในการที่เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการขอต่อใบอนุญาตการใช้เรือ แม้ว่าจะตัดปัญหาของการให้บริษัทจ่ายเงินสมทบในอัตราส่วนของเบี้ยประกันภัยรับเป็นการให้เจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการจ่ายค่าธรรมเนียมแทน แต่ค่าธรรมเนียมดังกล่าวก็เป็นส่วนหนึ่งในการเพิ่มภาระให้แก่เจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการ ซึ่งอาจผลกระทบส่วนนี้ให้แก่ผู้บริโภคได้

7.3 ข้อสังเกต

จากการศึกษาวิเคราะห์ถึงการนำมาตรการของกองทุนทดแทนเพื่อให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัยจากเรือนั้น ผู้เขียนเห็นว่า การที่จัดตั้งกองทุน โดยอาศัยเงินจากค่าธรรมเนียมที่เจ้าของเรือต้องเป็นผู้เสียเป็นเงินสมทบเข้ากองทุน แม้ว่า ในทางหลักการจะสร้างความเป็นธรรมให้แก่สังคมในรูปแบบที่เจ้าของเรือให้เงินแก่กองทุนเพื่อให้การช่วยเหลือประชาชนที่ได้รับอันตรายจากเรือ และตัดปัญหาของการให้บริษัทจ่ายเงินสมทบในอัตราส่วนของเบี้ยประกันภัยรับ แต่อย่างไรก็ดี ก็เป็นการเพิ่มภาระให้แก่เจ้าของเรือ หรือผู้ประกอบการ ซึ่งแน่นอนว่าผู้ที่ได้รับผลกระทบย่อมต้องเป็นผู้โดยสาร หากพิจารณาถึงจำนวนเบี้ยประกันภัยที่เจ้าของเรือหรือผู้ประกอบการต้องจ่ายให้บริษัทประกันภัยแล้ว การกำหนดค่าธรรมเนียมให้จ่ายเข้ากองทุน นับเป็นการเพิ่มภาระให้เจ้าของเรืออย่างมาก แต่ผู้เขียนยังคงมีความเห็นว่า แม้ภาระดังกล่าวจะตกแก่ประชาชนผู้โดยสารก็ตาม แต่ด้วยระบบของการกระจายความเสี่ยงภัยแล้ว ผู้โดยสารอาจจะต้องเพิ่มเงินเพียงเล็กน้อยในค่าโดยสาร เพื่อให้เป็นส่วนหนึ่งในการให้ความคุ้มครองตนเองเมื่อประสบภัย ดังนั้น เมื่อพิจารณาอย่างรอบคอบแล้วจะพบว่า ประโยชน์จะตกแก่ผู้โดยสาร ส่วนอัตราค่าธรรมเนียมควรจะเป็นเท่าใดนั้นจะต้องขึ้นอยู่กับอัตราเบี้ยประกันภัยเพราะควรที่จะเป็นสัดส่วนต่อกัน และนั่นหมายถึงเรือแต่ละประเภทและขนาดที่แตกต่างกัน ก็ควรที่จะเสียค่าธรรมเนียมที่แตกต่างกัน

แนวทางการใช้กระบวนการทางกฎหมายประกันภัย

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยจากเรือ ที่กล่าวมาแล้ว หากนำไปใช้ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ประสบภัยเหล่านั้น จะเป็นที่น่าสนใจอย่างยิ่งว่า จะถูกใช้อย่างมีประสิทธิภาพตามความมุ่งหมายของการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ เพียงใด ในสภาพสังคมไทยในปัจจุบัน เมื่อพิจารณาถึงจำนวนประชากร จำนวนเรือ จำนวนอุบัติเหตุทางเรือที่เกิดขึ้น ซึ่งนับวันจะมากขึ้นทุกทีตามตารางที่แสดงไว้แล้ว

อย่างไรก็ตาม ในการพิจารณาว่าแนวทางการใช้กระบวนการกฎหมาย จะมีรูปแบบเป็นเช่นใด จำเป็นต้องเข้าใจถึงเจตนารมณ์ของการตรากฎหมายและการบังคับใช้ในแนวทางปฏิบัติ เพื่อที่จะสร้างแนวทางกฎหมายที่ถูกต้องและเหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงของสังคมไทย

1. วัตถุประสงค์ของกฎหมายปัจจุบัน เกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

เป็นที่ทราบว่าการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้น เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายละเมิด วัตถุประสงค์หลักก็คือการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหาย หรืออีกนัยหนึ่งคือการทำให้ผู้ต้องเสียหายกลับคืนสู่สถานะ เดิม หรือใกล้เคียงกับสถานะ เดิมให้มากที่สุด เพื่อประโยชน์

ของผู้เสียหาย หากใช้มีวัตถุประสงค์ในการลงโทษไม่ ซึ่งข้อนี้เป็นหัวใจสำคัญ
 ของกฎหมายละเมิด และเป็นเหตุให้วัตถุประสงค์ของกฎหมายนี้ต่างจาก
 กฎหมายอาญา²⁷ เมื่อวัตถุประสงค์เป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนก็หมาย
 ความเป็นว่า ผู้เสียหายควรได้รับชดเชยโดยเห็นว่าผู้เสียหายเป็นฝ่ายบริสุทธิ์ไม่ควร
 ต้องรับความเสียหายนั้น โดยอาศัยหลักความผิด (Fault) การลงโทษและ
 การข่มขู่ (Punishment and Deference) และ การรับภาระและการ
 กระจายความเสียหายหรือการแบ่งภัย (Bearing and Distribution
 of Losses or Allocation of Risk)²⁸

ก. ความผิด หลักความผิดหรือความจงใจหรือประมาทเลินเล่อ
 ซึ่งเป็นพื้นฐานความรับผิดทางละเมิดทั่วไปนี้ เป็นหลักให้บุคคลรับผิดทางละเมิด
 กล่าวคือ ผู้เสียหายอาจได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนหากผู้ก่อความเสียหาย
 เป็นฝ่ายผิด แต่หากผู้ก่อความเสียหายไม่ได้กระทำความผิด หรือผู้เสียหาย
 ต้องแบกภาระความเสียหายนั่นเอง

ข. การลงโทษและการข่มขู่ การที่ให้ฝ่ายที่รับผิดหรือผู้ทำละเมิด
 จ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เสียหาย ก็เพื่อเป็นการลงโทษผู้ละเมิด เพื่อมิให้
 ก่อความเสียหายเช่นนั้นอีก การลงโทษจะไม่มีประโยชน์ ถ้าผู้ทำละเมิดไม่มี
 ความผิด เช่น เหตุสุดวิสัย หรือเพราะความผิดของผู้เสียหายเอง

²⁷ วารีนาสกุล, ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิด
จัดการนอกสั่ง ลากมิกวรรได้, หน้า 185

²⁸ วันชัย ศศิโรจน์, กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความ
เสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางยานยนต์, หน้า 92-94

ค. การรับภาระและการกระจายความเสียหาย หรือการแบ่งภัย นักวิชาการในต่างประเทศเห็นว่า หลักความผิดหรือการลงโทษไม่เป็นเหตุผลที่เพียงพอในการปลักภาระความเสียหาย จึงไม่ได้ขึ้นอยู่กับหลักความผิดหรือการลงโทษ²⁹ แต่วินิจฉัยว่าการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือไม่ควรวางอยู่บนความสามารถในการรับหรือกระจายความสูญเสียหรือภัย โดยพิจารณาถึงการเสี่ยงภัยต่อความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายในการรับภัย ซึ่งกระจายไประหว่างกลุ่มบุคคลนั้นและมุ่งให้เกิดความเป็นธรรมในการกำหนดให้แต่ละคนรับภัยความสูญเสียส่วนหนึ่ง ซึ่งเกิดจากการกระทำที่ก่อความรับผิดชอบดังกล่าว ซึ่งสอดคล้องกับเรื่องความรับผิดชอบโดยเด็ดขาด ซึ่งกำหนดให้บุคคลที่ครอบครองทรัพย์สินที่เป็นอันตรายอย่างยิ่งรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากทรัพย์สินนั้น เพราะบุคคลที่ครอบครองทรัพย์สินที่เป็นอันตราย สามารถกระจายและรับความสูญเสียได้ดีกว่าผู้เสียหาย ไม่ว่าโดยการเอาประกันภัย หรือหาสิ่งประกันความมั่นคงทางเศรษฐกิจของตนเอง ซึ่งนั่นก็คือ การประกันภัยความรับผิดชอบ

กฎหมายเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของไทยนั้น ในกฎหมายละเมิดมีทั้งหลักความผิดและการลงโทษ ซึ่งรวมไปถึงการช่มชู้อยู่ในหลักความรับผิดชอบทางละเมิดทั่วไป (มาตรา 420) และการรับและการกระจายภัยความสูญเสียอยู่ในหลักความรับผิดชอบเด็ดขาด เช่นการรับผิดชอบของผู้รับขนตามสัญญารับขนคนโดยสาร และการประกันภัยตามกฎหมายประกันภัย การจ่ายเงินจากกองทุนมีหลักเรื่องการรับและการกระจายภัยความสูญเสีย เป็นเหตุผลของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

²⁹P.S. Atiyah, Accident, Compensation and the Law,

2. ประสิทธิภาพของระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในปัจจุบัน

ไม่ว่าเหตุผลในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจะเป็นอย่างไรก็ตาม วัตถุประสงค์ของระบบปัจจุบันก็เป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ซึ่งหมายถึง ผู้ประสบภัยจากเรือควรจะได้รับ การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเมื่อเขาเหล่านั้น ประสบภัย โดยที่มิใช่ความผิดของเขาแต่ในสภาพความเป็นจริงในปัจจุบันหา เป็นเช่นนั้นไม่ ผู้ประสบภัยส่วนใหญ่ตกเป็นภาระของรัฐ เนื่องจากระบบของ การชดเชยค่าสินไหมทดแทนส่วนใหญ่วางอยู่บนระบบละเมิด ที่จะต้องฟ้องร้อง เรียกค่าสินไหมทดแทนเอาจากผู้ทำละเมิด ทำให้เกิดปัญหานานับประการ ที่ผู้ประสบภัยไม่ได้รับหรือได้รับเพียงบางส่วนซึ่งไม่อาจเยียวยาความเสียหาย ที่เกิดขึ้นได้ กลับกลายเป็นภาระของรัฐในการเข้าไปคุ้มครองในรูปแบบของ การพยาบาล และสงเคราะห์โดยทางอ้อม

3. ระบบมาตรการกฎหมายประกันภัยที่เหมาะสม

การนำระบบประกันภัยเข้ามาใช้บังคับในส่วนนี้ ดังที่กล่าวมาแล้ว ซึ่งจะสามารถช่วยเยียวยาผู้ประสบภัยจากเรือได้ โดยแยกออกเป็น 2 ลักษณะ คือการประกันภัยตามสัญญาประกันภัย และการประกันภัยตามกฎหมายบังคับ

(1) การประกันภัยตามสัญญาประกันภัย เป็นการประกันภัยใน ลักษณะของความสมัครใจ (Voluntary) กล่าวคือ เป็นข้อตกลงตามสัญญา ประกันภัยที่คู่สัญญาคือผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยตกลงทำสัญญาประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยยอมเสียเบี้ยประกันภัยเพื่อเฝ้าให้ได้รับความคุ้มครองตามสัญญา ประกันภัย การประกันภัยประเภทนี้เป็นการประกันภัยตามประมวลกฎหมายแพ่ง และพาณิชย์

(2) การประกันภัยตามกฎหมายบังคับ (Compulsory) กล่าวคือ เป็นกฎหมายเฉพาะกำหนดบังคับให้ผู้เอาประกันภัยต้องจัดให้มีการประกันภัยและ จะต้องบังคับให้มีผู้รับประกันภัย และให้ความคุ้มครองเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด



การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ รวมไปถึงการกำหนดหลักเกณฑ์อื่น ๆ เช่น จำนวนเงินเอาประกันภัย จำนวนเบี้ยประกันภัย กองทุน เป็นต้น

โดยทั่วไปรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2534 ในหมวดแนวนโยบายแห่งรัฐกำหนดให้ รัฐพึงส่งเสริมและคุ้มครองสิทธิและเสรีภาพของประชาชนและแผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 5 เป็นต้นมา ได้เน้นการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจประกันภัยมากขึ้น เพราะการประกันภัยถือเป็นแหล่งการระดมเงินทุนประเภทหนึ่ง และสามารถนำมาพัฒนาประเทศและให้เป็นสวัสดิการต่อสังคมได้ ทั้งนี้ในรัฐบาลปัจจุบัน (พณฯ นายชวน หลีกภัย เป็นนายกรัฐมนตรี) ได้แถลงนโยบายของรัฐบาล ข้อ 4.5.4 ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยว่าจะส่งเสริมระบบการประกันภัย เพื่อเสริมสร้างเศรษฐกิจภายในประเทศให้มีความมั่นคงและเติบโตยิ่งขึ้น พร้อมทั้งกำกับดูแลให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประโยชน์

เมื่อพิจารณาแนวทฤษฎีการใช้อำนาจของรัฐ (Police Power Theory) ซึ่งเป็นแนวความคิดในเรื่องของทฤษฎีสัญญาประชาคม (Theory of Social Control) กล่าวคือมนุษย์อยู่ร่วมกันในสังคม ต้องสละอำนาจและสิทธิของตนให้กับผู้ปกครองรัฐ โดยมีเงื่อนไขว่าผู้ปกครองรัฐจะใช้อำนาจได้เพื่อประโยชน์และความสงบสุขของประชาชนเท่านั้น³⁰ เป็นการให้รัฐเข้าแทรกแซงสังคมเพื่อแก้ไขปัญหาภายในสังคม รวมทั้งเป็นการส่งเสริมประโยชน์

ศูนย์วิทยทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

³⁰ สุภาวดี สุขมัน, มาตรการทางกฎหมายในการแก้ไขปัญหาลพิษอัน
เนื่องมาจากยานพาหนะทางบก: ศึกษาเฉพาะกรณีเขตกรุงเทพมหานคร,
วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ สาขาวิชานิติศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535, หน้า 60

สาธารณชน รัฐสามารถดำเนินการใช้อำนาจรัฐได้โดยการออกกฎหมายต่าง ๆ มาบังคับใช้ได้ โดยถือเป็นสวัสดิการสังคมที่รัฐพึงให้ประชาชนเพื่อเป็นปัจจัยพื้นฐานในการคุ้มครองการดำรงชีวิต

ตลอดจนเมื่อคำนึงถึงแนวความคิดการมีส่วนร่วมของสาธารณชน (Public Participation) แล้วพบว่า การหามาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ รัฐต้องคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและแน่นอนที่ประชาชนย่อมเห็นด้วยกับการที่ให้มีการคุ้มครองผู้ประสบภัยให้ได้รับการชดเชยเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้น เพียงแต่ประชาชนให้การช่วยผู้ประสบภัยในทางอ้อมคือการเสียค่าโดยสารสำหรับการโดยสารเรือเพื่อนำส่วนหนึ่งเป็นค่าเบี้ยประกันภัยและค่าธรรมเนียมเพื่อให้ความคุ้มครองต่อประชาชนที่อาจประสบภัยและแม้แต่ตัวเขาเองก็ได้รับความคุ้มครองด้วย

ดังนั้น เมื่อพิจารณาแล้วผู้เขียนเห็นว่า การที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือให้ได้ผลและมีประสิทธิภาพตรงตามเจตนารมณ์ ควรกำหนดมาตรการกฎหมายขึ้นโดยเฉพาะเพื่อบังคับใช้ เช่นเดียวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยเป็นกฎหมายพิเศษซึ่งมีลักษณะบังคับให้เจ้าของเรือ คนขับเรือ หรือผู้ประกอบการ ต้องจัดให้มีการประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือโดยเหตุที่ต้องการมุ่งส่งเสริมธุรกิจประกันภัยให้เข้ามามีส่วนร่วมในการรับใช้สังคมและเอื้อประโยชน์ให้แก่ผู้ประสบภัย จึงต้องบังคับให้บริษัทประกันภัยเป็นผู้รับประกันภัยทั้งนี้โดยให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัย ในกรณี 1) การสูญเสียชีวิต 2) การสูญเสียชีวิตและสาวยวะและสาวยวะ 3) การทุพพลภาพถาวรสิ้นเชิง 4) การรักษาพยาบาล เมื่อเข้าหลักเกณฑ์ดังกล่าวบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้ประสบภัยลักษณะของกฎหมายดังกล่าว จึงเป็นกฎหมายพิเศษที่มีพื้นฐานของหลักความสงบเรียบร้อยของสังคมซึ่งเป็นความรับผิดชอบต่อสาธารณชน (Public Liability) ที่มุ่งคุ้มครองผู้บริโภค เพื่อเขาเหล่านั้นจะมีหลักประกันว่าจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหากเกิดการเสียหายขึ้น มิใช่เพียงแต่การฟ้องร้องให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามหลักละเมิดเท่านั้น