



## บทที่ 4

### มาตรการ เบี่ยงเบนและการชดเชยค่าสินไหมทดแทนต่อผู้ประสบภัยจาก เรือ ตามสัญญาประกันภัยและกองทุนของรัฐ

ดังได้กล่าวแล้วว่าระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตั้งอยู่บนพื้นฐาน 2 ส่วน คือ หลักกฎหมายละเมิด และแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่ถือว่าหลักกฎหมายละเมิดเป็นหลักสำคัญอันดับแรกเมื่อต้องการได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน แต่เมื่อวิเคราะห์แล้วจะพบว่า การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามหลักการละเมิดมักมีปัญหาในการพิสูจน์ความผิดและปัญหาของการวิเคราะห์การจงใจหรือประมาทเลินเล่อ รวมทั้งต้องเสียเวลาในการฟ้องร้องคดี การชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากแหล่งอื่น ๆ จึงเข้ามามีบทบาทสำคัญที่จะช่วยบรรเทาความเสียหายให้กลับคืนสู่สภาพปกติให้รวดเร็วขึ้น การประกันภัยจึงเข้ามามีบทบาทอย่างมากในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุจากเรือขึ้น รวมไปถึงกองทุนทดแทนของรัฐที่เข้าไปให้ความคุ้มครองต่อผู้ประสบภัย ซึ่งเป็นมาตรการอย่างหนึ่งในการเบี่ยงเบนและชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย

#### ความรับผิดชอบที่เกิดจากสัญญาประกันภัย

ก่อนจะได้ศึกษาถึงความรับผิดชอบที่เกิดจากสัญญาประกันภัย และแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ เพื่อให้ความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ สมควรที่จะได้ศึกษาถึงลักษณะทั่วไปของสัญญาประกันภัย เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจ และทราบถึงปัญหาต่าง ๆ ชัดเจนยิ่งขึ้น

#### ก. ลักษณะทั่วไปของสัญญาประกันภัย

การประกันภัย เป็นวิธีการที่อารยชนใช้เพื่อป้องกันประโยชน์ของคน

ให้พ้นจากความไม่แน่นอนของเหตุการณ์ต่าง ๆ ในชีวิต เป็นความจริงแท้ที่ว่าทุกสิ่งทุกอย่างในโลกล้วนเป็นอนิจจังไม่มีอะไรเที่ยง แต่มนุษย์ก็ได้สังเกตเห็นความจริงอีกอันหนึ่งเรียกว่ากฎแห่งการเฉลี่ย (Law of average, law of average numbers, stability of mass phenomena หรือ theory of possibilities)<sup>1</sup> นั้นเพราะสิ่งที่มนุษย์ทุกคนต้องเผชิญอยู่ตลอดเวลาก็คือ

"การเสี่ยงภัย" ไม่ว่าจะเป็นภัยที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติ หรือภัยที่เกิดขึ้นโดยการกระทำของมนุษย์ ซึ่งบางครั้งก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ มนุษย์จึงพยายามค้นคิดและหาวิธีป้องกันภัยหรือหากต้องเผชิญก็ต้องให้ได้รับความเสียหายน้อยที่สุดเท่าที่จะเป็นได้ ก็โดยนำกฎแห่งการเฉลี่ยเข้ามาใช้<sup>2</sup> โดยการยอมเสียสละเงินส่วนน้อย เพื่อใครคนหนึ่งในทุกคนนั้นจะได้ไม่ต้องแบกความเสียหายอยู่แต่ผู้เดียว<sup>3</sup>

การประกันภัยมิได้หมายความว่า ป้องกันมิให้เกิดภัยขึ้น หรือมิได้หมายความว่า ผู้รับประกันให้คำรับรองว่า จะไม่มีภัยเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัย แต่หมายถึงการโอนความรับผิดชอบจากผู้เอาประกันภัยไปยังบริษัทผู้รับประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยสัญญาว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นตามที่ตกลงกันไว้ บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายให้ตามจำนวนที่รับประกันภัย และเพื่อแลกกับความรับผิดชอบอันนี้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งเงินจำนวนหนึ่งให้กับบริษัทเป็นเบี้ยประกันภัย

<sup>1</sup>จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 12 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2530) หน้า 4

<sup>2</sup>สัมฤทธิ์ รัตนคารา, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย (กรุงเทพมหานคร: ศิริพรการพิมพ์, 2520) หน้า 1

<sup>3</sup>จิตติ ดิงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 4

เมื่อมีข้อตกลงให้บริษัทเข้าเป็นผู้รับผิดชอบแทนแล้ว ดังนี้ บ่อมทำให้  
เกิดความอุ่นใจแก่ผู้เอาประกันภัยไว้ว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจริงจะมีผู้มารับ  
ผิดชอบใช้ค่าเสียหายแทนให้ ก่อให้เกิดความมั่นคงแก่ชีวิตและการดำเนินธุรกิจ  
มากขึ้น<sup>4</sup>

สัญญาประกันภัยมีลักษณะพิเศษ 5 ประการ คือ

(1) เป็นสัญญาต่างตอบแทน

ผู้รับประกันภัยก็คื ผู้เอาประกันภัยก็คื แต่ละฝ่ายต่างก็มีหนี้จะต้องชำระ  
ให้แก่อีกฝ่ายหนึ่ง และในขณะที่เดียวกันก็มีสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้จากอีกฝ่ายหนึ่ง  
ดังจะเห็นได้ว่า ในการรับประกันภัยเมื่อคู่กรณีได้แสดงเจตนาจะเอาประกันและ  
รับประกัน มีค่าเสนอค่าสนองถูกต้องตรงกัน สัญญาประกันภัยย่อมเกิดขึ้น  
ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องชำระเงิน ( เบี้ยประกันภัย ) เป็นค่าตอบแทนที่ผู้รับ  
ประกันภัยยอมตนเข้าเสี่ยงภัย ในขณะที่เดียวกันหากเกิดวินาศภัยขึ้นในอนาคต  
ผู้เอาประกันภัยก็ยอมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชำระค่าสินไหมทดแทนให้  
แก่ตน โดยนัยกลับกัน เมื่อสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นแล้ว ผู้รับประกันภัยยอมมีสิทธิ  
เรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยชำระ เบี้ยประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยไม่ชำระ  
ผู้รับประกันภัยย่อมบอกเลิกสัญญาได้ หรือถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ชำระ เบี้ยประกันภัย  
แม้ผู้รับประกันภัยจะได้ชำระค่าสินไหมทดแทนไปก่อนแล้ว ผู้รับประกันภัยก็มีสิทธิ  
เรียกให้ผู้เอาประกันภัยชำระคืนได้<sup>5</sup>

(2) เป็นสัญญาเสี่ยงโชค

สัญญาประกันภัยมีลักษณะเป็น สัญญาเสี่ยงโชค ( Aleatory  
Contract Contrat Aleatoire ) ซึ่งหมายถึงสัญญาซึ่งการชำระหนี้ตาม

<sup>4</sup>สรพล สุขทรธรณีย์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย: ศึกษาแบบ  
เรียงมาตรา, พิมพ์ครั้งที่ 1 (กรุงเทพมหานคร : มิตรนภาการพิมพ์, 2533) หน้า 2

<sup>5</sup>ไชยยศ เหมะรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย, พิมพ์ครั้งที่ 2  
(กรุงเทพ : สำนักพิมพ์ นิติบรรณการ, 2529) หน้า 41

สัญญาที่จะกระทำกันก็ต่อเมื่อมีเหตุการณ์อันไม่แน่นอนเกิดขึ้น สิ่งที่ทำให้สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงโชคก็คือ การเสี่ยงภัย (risk) ซึ่งทำให้การชำระหนี้ทางฝ่ายผู้รับประกันภัยนั้นไม่แน่นอน การเสี่ยงภัยหมายถึงโอกาสอันไม่แน่นอนที่อันตรายอาจเกิดขึ้นแก่บุคคล จะเป็นภัยต่อร่างกายหรือทรัพย์สิน หรือประโยชน์อย่างอื่นของเขาก็ตาม การประกันภัยมีวัตถุประสงค์จะป้องกันความไม่แน่นอนที่อาจเกิดอันตรายเช่นนั้น และถ้าได้เกิดอันตรายขึ้นจริง ๆ ก็จะจัดให้ผู้ที่ได้รับอันตรายได้กลับเข้าสู่ฐานะเดียวกันกับเมื่อยังไม่เกิดอันตราย<sup>6</sup> แต่ถ้าไม่มีวินาศภัยหรือเหตุอย่างอื่นตามที่ตกลงกันไว้ โอกาสที่ผู้เอาประกันภัยจะได้ค่าสินไหมทดแทนก็ย่อมหมดไปด้วยเหตุนี้เองผลบังคับของสัญญาจึงไม่แน่นอน<sup>7</sup>

(3) เป็นสัญญาที่ต้องสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง (Uberrimae Fidei) ตามหลักทั่วไป แม้บุคคลจะต้องใช้สิทธิของตนโดยสุจริต คู่สัญญาแต่ละฝ่ายก็มีสิทธิที่จะต่อรองในการตกลงให้ได้ผลดีที่สุดแก่ตน แม้จะต้องห้ามมิให้กล่าวเท็จก็ไม่จำเป็นที่จะต้องชี้ช่องให้คู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งเห็นข้อเสียเปรียบ ก็ เป็นหน้าที่ของคู่สัญญาแต่ละฝ่ายจะต้องสืบสวนใคร่ครวญส่วนได้เสียของตนเอาเอง เหตุเช่นว่านี้จะ เป็นธรรมก็ต่อเมื่อคู่กรณีมีโอกาสเท่าเทียมกันในอันที่จะได้รู้ถึงรายละเอียดต่าง ๆ แต่ในสัญญาประกันภัย ความรู้ถึงข้อความจริงต่าง ๆ ที่ควรคำนึงในการตัดสินใจว่าจะตกลงทำสัญญาหรือไม่นั้นโดยปกติแล้วเป็นพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยมีโอกาสรู้ได้แต่ฝ่ายเดียวผู้รับประกันภัยเกือบไม่มีโอกาสจะรู้พฤติการณ์เหล่านั้นได้เลยนอกจากจะทราบจากตัวผู้เอาประกันภัยเอง ฉะนั้นเพื่อให้คู่กรณีอยู่ในฐานะ

\*ประมวลกฎหมายฝรั่งเศส มาตรา 1140, 1946

<sup>6</sup>จิตติ ดิงศรัทธี, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์และประกันภัย, หน้า 20

<sup>7</sup>ไชยยศ เหมะรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 42

ที่จะทำความตกลงกันได้ในขณะที่เป็นธรรม กฎหมายจึงบัญญัติให้ฝ่ายผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นฝ่ายที่มีความรู้เหตุการณ์อยู่นั้น ต้องเปิดเผยพฤติการณ์เหล่านั้นให้ผู้รับประกันภัยทราบ หน้าที่เปิดเผยความจริงโดยสภาพของสัญญาย่อมตกอยู่กับฝ่ายผู้เอาประกันภัย<sup>๘</sup> เพื่อมิให้ผู้รับประกันภัยต้องอยู่ในฐานะ เสียเปรียบจนเกินไปในการทำสัญญา หน้าที่ที่ผู้เอาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อเท็จจริง นักกฎหมายเรียกว่า "หลักสุจริตอย่างยิ่ง"<sup>๙</sup> ซึ่งกฎหมายบัญญัติไว้ตามมาตรา 865 วรรคแรกว่า "ถ้าในเวลาทำสัญญาประกันภัยก็ดี หรือในกรณีประกันชีวิต บุคคลอันการใช้เงิน ย่อมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของเขาก็ดี รู้อยู่แล้วละ เว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งอาจจะได้จูงใจผู้รับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีก หรือให้บอกปิดไม่ยอมทำสัญญา หรือว่ารู้อยู่แล้วแถลงข้อความนั้นเป็นความเท็จไซ้ร้ ท่านว่าสัญญานั้นเป็นโมฆะ "

(4) เป็นสัญญาที่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ

ลักษณะพิเศษของสัญญาประกันภัยอย่างหนึ่งคือกฎหมายมิได้บังคับว่า สัญญาประกันภัยจะต้องทำตามแบบอย่างหนึ่งอย่างใด แต่ถ้าถ้าไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือแล้ว จะฟ้องร้องบังคับคดีไม่ได้เท่านั้น ตามมาตรา 867 วรรคแรกว่า "อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้ามิได้มีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างใดอย่างหนึ่งลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือลายมือชื่อตัวแทนของฝ่ายนั้นเป็นสำคัญ ท่านว่าจะฟ้องร้องให้บังคับคดีหาได้ไม่" ผลจึงเป็นว่าแม้จะได้มีการตกลงด้วยวาจาในระหว่างคู่กรณี ในข้อความสำคัญ เช่น วัตถุที่เอาประกันภัยภัยที่รับเสี่ยงจำนวนเงินที่เอาประกันภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยที่จะต้องส่งแล้ว ก็ต้องถือว่าสัญญาประกันภัยได้เกิดขึ้นและ

<sup>๘</sup>จิตติ ติงศภัทย์, กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 43

<sup>๙</sup>สรพล สุขทรศนีย์, คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย: ศึกษาแบบเรียงเรียงมาตรา , หน้า 28

มีผลสมบูรณ์ตามกฎหมายด้วย<sup>10</sup>

สำหรับหลักฐานเป็นหนังสือเพื่อการฟ้องร้องบังคับคดีนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยจะฟ้องร้องผู้รับประกันภัย เพียงแต่หลักฐานนั้นมีข้อความแสดงว่ามีการเอาประกันภัย และมีลายมือชื่อผู้รับประกันภัย ย่อมถือว่ามีหลักฐานเพียงพอแล้ว เช่นใบเสร็จรับเงินที่แสดงว่าเป็นการรับเบี้ยประกันภัย และมีลายมือชื่อผู้รับประกันภัยทางฝ่ายผู้รับประกันภัย หลักฐานที่อาจนำมาใช้ฟ้องร้องผู้เอาประกันภัยได้ เช่นใบคำขอเอาประกันภัย เป็นต้น<sup>11</sup>

หลักฐานของสัญญาประกันภัย ต้องเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบเป็นสำคัญ ฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบนั้นเป็นฝ่ายใด เมื่อพิจารณาเหตุตามลักษณะของสัญญาต่างตอบแทนแล้ว จะเห็นได้ว่าฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบมีได้ทั้งฝ่ายผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยสำหรับฝ่ายผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือเงินจำนวนหนึ่งอย่างแน่นอน ฉะนั้นเมื่อได้ทำสัญญาประกันภัยกัน กฎหมายจึงบังคับให้ฝ่ายผู้รับประกันภัยต้องส่งมอบหลักฐานที่แสดงว่า ได้มีการตกลงรับประกันภัยให้ผู้เอาประกันภัยยึดถือไว้หลักฐานเช่นว่านี้คือ "กรมธรรม์ประกันภัย"<sup>12</sup>

(5) เป็นสัญญาที่ทางราชการควบคุม

กฎหมายมิได้บังคับให้สัญญาประกันภัยต้องมีแบบ แต่มาตรา 867 วรรคสอง บัญญัติว่า "ให้ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีเนื้อความต้องตามสัญญานั้นแก่ผู้เอาประกันภัยฉบับหนึ่ง กรมธรรม์ประกันภัยต้องลงลายมือชื่อของผู้รับประกันภัยและมีรายการดังต่อไปนี้..." เป็นการกำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้รับ

<sup>10</sup>บัญญัติ สุชีวะ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย (พระนคร: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2517) หน้า 10

<sup>11</sup>ไชยยศ เขมะรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 43

<sup>12</sup>สัมฤทธิ์ รัตนคารา, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย, หน้า 79

ประกันภัยที่จะต้องส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งมีเนื้อความถูกต้องตามสัญญา ให้แก่ผู้เอาประกันภัยด้วย ในทางปฏิบัตินั้นผู้เอาประกันภัยมักจะไม่มีโอกาส ต่อรองข้อสัญญาให้ผิดไปจากเนื้อความในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งฝ่ายผู้รับประกัน ภัยเป็นผู้ร้องและเตรียมไว้แล้วก่อนเข้าทำสัญญาประกันภัย<sup>13</sup>

#### ข. ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย

ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 438 บัญญัติว่า "ค่าสินไหมทดแทนจะพึงใช้โดยสถานใดเพียงใดนั้น ให้ศาลวินิจฉัยตาม ควรแก่พฤติการณ์และความร้ายแรงแห่งละเมิด

อนึ่ง ค่าสินไหมทดแทนนั้น ได้แก่ การคืน ทรัพย์สินอันผู้เสียหายต้อง เสียไปเพราะละเมิดหรือใช้ราคาทรัพย์สินนั้น รวมทั้งค่าเสียหายอันจะพึงบังคับ ให้ใช้เพื่อความเสียหายอย่างใด ๆ อันได้ก่อกำขึ้นนั้นด้วย"

ตามหลักทั่วไปของสัญญา เมื่อคู่กรณีได้ตกลงทำสัญญากันแล้ว คู่กรณี ก็มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามสัญญาที่ทำไว้ทุกประการ สำหรับสัญญาประกันภัยก็เช่นกัน ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยย่อมมีทั้งสิทธิและหน้าที่ในการปฏิบัติตามสัญญา ประกันภัย โดยเฉพาะค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยซึ่งมาตรา 877บัญญัติว่า

"ผู้รับประกันภัย จำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนดังจะกล่าวต่อไปนี้ คือ

- (1) เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง
- (2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สิน ซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย
- (3) เพื่อบรรเทาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้ให้นมิให้วินาศ

อันจำนวนวินาศภัยจริงนั้น ท่านให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาซึ่ง เหตุวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้น อนึ่งจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ นั้น ท่านให้

<sup>13</sup>ไชยยศ เขมะรัชตะ, กฎหมายว่าด้วยประกันภัย, หน้า 50

สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักประมาธอันถูกต้องในการตีราคาเช่นนั้น

ท่านห้ามมิให้คิดค่าสินไหมทดแทนเกินไปเท่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้"

จึงควรจะได้ศึกษาถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทน ดังนี้

#### (1) สิทธิของผู้เอาประกันภัย

เจตนารมณ์ของการเอาประกันภัย ก็เพื่อที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยเมื่อเกิดวินาศภัยหรืออุบัติเหตุเกิดขึ้น สิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจึงเป็นสิทธิที่มีความสำคัญต่อผู้เอาประกันภัยมากที่สุด

โดยปกติแล้ว เมื่อเกิดวินาศภัยและทุกอย่าง เป็นไปตามเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิ เรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าเสียหายแก่ตน เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันวินาศภัยและเพื่อค่าใช้จ่ายอันสมควร(ถ้ามี) ซึ่งผู้เอาประกันภัยได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้มิให้วินาศ ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 ผู้รับประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาเมื่อเกิดวินาศภัยก็ เฉพาะแต่กรณีที่มีบทบัญญัติจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยไว้ หรือมีข้อจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยไว้โดยชัดแจ้งในสัญญาประกันภัยเท่านั้น<sup>14</sup>

มีข้อสังเกตว่า การเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนนี้ ห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นกำหนดสองปีนับแต่วันวินาศภัย กล่าวคือเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นตามที่ผู้รับประกันภัยได้สัญญาจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แล้ว ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ต้องเรียกให้ผู้

<sup>14</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 237



รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาหากต้องฟ้องร้องก็อย่าให้เกิน 2 ปี นับแต่วันเกิดอุบัติเหตุขึ้น

(2) หน้าที่ของผู้รับประกันภัย

สัญญาประกันภัย เป็นสัญญาที่ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ หน้าที่นี้ถือได้ว่าเป็นหน้าที่ที่สำคัญที่สุดของฝ่ายผู้รับประกันภัย เพราะการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นวัตถุประสงค์โดยตรงของสัญญาประกันภัยในอันที่จะให้ผู้รับประกันภัยชำระหนี้ตอบแทนผู้เอาประกันภัย ซึ่งได้ชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ตน โดยที่สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาชดเชยค่าเสียหาย ดังนั้นหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น และความเสียหายนั้นเป็นผลเนื่องมาจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญาเท่านั้น<sup>15</sup>

หลักสำคัญก็คือ ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์เมื่อเหตุวินาศภัยตามที่ทำสัญญาประกันภัยไว้ได้เกิดขึ้น และทำให้เกิดความเสียหายอันประมาณเป็นเงินได้ (มาตรา 869) โดยถือหลักว่าวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยไว้ จะต้องเป็นภัยที่ตรงกับที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย หากวินาศภัยเกิดขึ้นเพราะภัยประเภทอื่นที่ผู้รับประกันภัยมิได้ตกลงทำสัญญาเข้ารับเสี่ยงไว้ ผู้รับประกันภัยก็ไม่มีหน้าที่ที่จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้<sup>16</sup>

(3) จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องชำระให้

ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนดังนี้

- ค่าสินไหมทดแทนเพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง ผู้รับประกันภัยไม่มีหน้าที่ที่จะต้องชดเชยค่าสินไหมให้แก่ผู้เอาประกันภัยเกินกว่าจำนวนความ

<sup>15</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 202

<sup>16</sup> จาร์ส เขมะจารุ, คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะประกันภัย พิมพ์ครั้งที่ 3 (กรุงเทพฯ: หจก. ยงพลเทรดดิ้ง, 2530) หน้า 128

เสียหายอันแท้จริงที่ผู้เอาประกันภัยได้รับจากวินาศภัยที่เกิดขึ้น เพราะกฎหมายไม่ต้องการให้ผู้เอาประกันภัยได้กำไรจากการทำสัญญา เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นจึงต้องมีการตีราคาว่าความเสียหายมีเป็นจำนวนเท่าใด ซึ่งกฎหมายบัญญัติให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาซึ่งเหตุวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้น อนึ่ง จำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้นั้นให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคาเช่นว่านั้น(มาตรา 877)

- ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินนั้น ตามบทบัญญัติมาตรา 877 นอกจากผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยสำหรับจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงแล้ว ยังมีหน้าที่จะต้องชดใช้ความเสียหายหรือความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ อันเนื่องมาจากการจัดการตามสมควรเพื่อป้องกันวินาศภัยที่จะเกิดขึ้นด้วย การที่กฎหมายบัญญัติเช่นนี้ ในด้านผู้รับประกันภัยก็น่าจะได้ประโยชน์เพราะแทนที่จะต้องเสียค่าสินไหมทดแทนสำหรับวินาศภัยทั้งหมด ก็จะต้องเสียเพียงค่าสินไหมทดแทนความบอบสลายเท่าที่เกิดขึ้นนั้น

- ค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายในการรักษาทรัพย์สินไว้ มิให้วินาศ ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งผู้เอาประกันภัยได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยให้รอดพ้นจากวินาศภัยด้วย ค่าใช้จ่ายที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ให้ในกรณีนี้ กฎหมายกำหนดให้จ่ายในจำนวนอันสมควร ซึ่งต้องดูพฤติการณ์หรือข้อเท็จจริงเท่าที่กำหนดเป็นเรื่อง ๆ ไป<sup>17</sup>

#### (4) ข้อยกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยย่อมมีหน้าที่ จะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยในเมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้นตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา

<sup>17</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 137



แต่ในบางกรณีผู้รับประกันภัยก็อาจไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย การไม่ต้องรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยแยกออกได้ เป็นการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของกฎหมาย และการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของสัญญา

(ก) การไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของกฎหมาย

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 บัญญัติว่า

"ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในเมื่อความวินาศภัยหรือเหตุอื่นซึ่งได้ระบุไว้ในสัญญานั้นได้เกิดขึ้นเพราะความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในความวินาศภัยอันเป็นผลโดยตรงมาแต่ความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่จะได้ออกประกันเป็นอย่างอื่น" ซึ่งสามารถแยกได้ดังนี้

- ไม่ต้องรับผิดชอบเพราะความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย เหตุที่เป็นข้อยกเว้นไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนเพราะยอมเป็นการไม่สมควรที่จะให้ผู้ทุจริตหรือผู้ที่ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงได้รับประโยชน์จากความทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตนเอง

- ไม่ต้องรับผิดชอบเพราะความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย กล่าวคือ ถ้าวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยไว้ เป็นผลเนื่องมาจากความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย เช่น คำพิพากษาฎีกาที่ 999/2496 วินิจฉัยว่า ความสึกหรออันเป็นธรรมดาแห่งการใช้ย่อมถือได้ว่าเป็นความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุอย่างหนึ่ง เช่น ถ้าเรือเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย การที่ผ้าใบเรือฉีกขาดหรือสายสมอขาดหลุด จากการฉีกขาดหรือขาดหลุดเป็นไปด้วยความสึกหรออันเป็นธรรมดาแห่งการใช้แล้ว ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบในวินาศนั้น

(ข) การไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของสัญญา

เนื่องจากสัญญาประกันภัยเกิดจากการแสดงเจตนาของคู่กรณีทั้ง

สองฝ่ายถูกต้องตรงกับคู่กรณีอีกฝ่ายซึ่งเป็นผู้รับประกันภัย อาจกำหนดเงื่อนไขต่าง ๆ ไว้ในอันที่จะไม่ต้องรับผิดชอบหรืออีกนัยหนึ่ง ซึ่งถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขเหล่านั้น ก็อาจทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นความรับผิด แต่ถ้าข้อความในสัญญาไม่ชัดเจนพอจะถือว่าเป็นเงื่อนไขที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบแล้ว ศาลจะตีความไปในทางที่ไม่เป็นข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย

### ค. ข้อแตกต่างระหว่างสัญญาประกันภัยกับละเมิด

แม้ว่าสัญญาประกันภัย และละเมิดมีอาจเปรียบเทียบในลักษณะของสัญญาได้เนื่องจากพื้นฐานแตกต่างกัน แต่ทั้งนี้เพื่อที่จะได้ศึกษาถึงข้อแตกต่างในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนและระบบการชดเชยค่าสินไหมทดแทนซึ่งเป็นแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ นอกจากค่าสินไหมทดแทนเพื่อการละเมิดซึ่งจะให้ประโยชน์ต่อผู้ประสบภัยจากเรือมากกว่าที่เป็นอยู่ ดังนี้

#### 1. ลักษณะของสัญญา

การประกันภัยเป็นสัญญาประเภทหนึ่ง เป็นข้อตกลงที่ก่อให้เกิดหนี้สัญญา มีหนี้ตามสัญญาอยู่ก่อนแล้ว ความรับผิดชอบของสัญญาจึงเป็นผลแห่งหนี้ความรับผิดตามสัญญาประกันภัย (responsabilite contactuelle) จึงเกิดจากการปฏิบัติตามสัญญาหรือการปฏิบัติไม่ครบถ้วนตามสัญญาซึ่งเป็นข้อเกิดแห่งหนี้<sup>18</sup> สัญญาประกันภัยจะต้องมีคู่กรณีได้แก่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย

ละเมิด เป็นการกระทำโดยผิดกฎหมาย กฎหมายบัญญัติว่าหนี้เกิดขึ้นเพราะทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้อื่น ผู้กระทำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนละเมิดนั้นหนี้ยังไม่เกิด เมื่อทำละเมิดแล้วหนี้จึงเกิดขึ้น ความรับผิดทางละเมิด (responsabilite delictuelle) จึงเป็นข้อเกิดแห่งหนี้ความรับผิดทางละเมิด เกิดจากการกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อ

<sup>18</sup> วงษ์ วีระพงศ์, คำอธิบายลักษณะละเมิด, หน้า 2

## 2. เจตนาารมณั

การประกันภัยเป็นมาตรฐานสำคัญซึ่งใช้ป้องกันบรรเทาหรือผ่อนคลายการสูญเสียทางเศรษฐกิจอันสืบเนื่องมาจากการเสี่ยงภัยต่อการเสียชีวิตหรือบาดเจ็บทางร่างกาย เป็นต้น โดยผู้เอาประกันภัยยอมเสียเบี้ยประกันภัยให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัยหากเกิดภัยขึ้นจะได้แบ่งเบาภาระความเสียหาย

ละเมิด เป็นมูลหนี้ที่จะบังคับให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีผู้กระทำละเมิดได้จงใจหรือประมาทเลินเล่อ ทำต่อบุคคลอื่นโดยผิดกฎหมาย ซึ่งทำให้บุคคลนั้นได้รับความเสียหายต่อชีวิตร่างกาย อนามัย เสรีภาพ ทรัพย์สินหรือสิทธิอื่นใด

## 3. ผู้ที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

สัญญาประกันภัยนั้น คู่กรณีสองฝ่ายตกลงทำสัญญาประกันภัยโดยผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัย ส่วนผู้รับประกันภัยจะต้องเป็นผู้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดวินาศภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย ทั้งนี้เป็นไปตามข้อตกลงตามสัญญาประกันภัยและจะต้องไม่ขัดกับความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน

ละเมิดนั้น ผู้ที่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนคือผู้กระทำละเมิด ซึ่งได้ทำให้บุคคลอื่นได้รับความเสียหาย อนึ่งในกรณีที่เป็นการกระทำละเมิดซึ่งมีบุคคลอื่นต้องรับผิดชอบต่อบุคคลที่ได้ก่อละเมิดขึ้น (Vicarious Liability) ซึ่งเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด ได้แก่ นายจ้าง ตัวการ บิดามารดา ผู้อนุบาล หรือครูบาอาจารย์ เป็นต้น บุคคลพวกนี้ต้องร่วมรับผิดชอบกับผู้ทำละเมิดด้วย

## 4. สิทธิและหน้าที่ของคู่กรณี

ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงทั้งหมดและต้องชำระเบี้ยประกันภัย เมื่อเกิดวินาศภัยเกิดขึ้นผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ตน ส่วนผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ เมื่อเหตุวินาศตามที่ทำสัญญาไว้เกิดขึ้น และทำให้เกิดความเสียหายอันจะประมาณเป็นเงินได้

แต่ในส่วนของการกระทำละเมิดนั้น เมื่อเกิดการกระทำละเมิดขึ้น ผู้ถูกกระทำละเมิดได้รับความเสียหายย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้กระทำละเมิดชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ในกรณีที่ต้องฟ้องร้องต่อศาล ผู้ถูกกระทำละเมิดจะต้องพิสูจน์ให้ได้ความว่าผู้กระทำละเมิดได้ตั้งใจ หรือประมาทเลินเล่อ ทำให้ได้รับความเสียหาย ส่วนผู้กระทำละเมิดมีหน้าที่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายเนื่องจากผลของการกระทำละเมิดของตน

#### 5. จำนวนค่าสินไหมทดแทน

ตามสัญญาประกันภัยนั้น ค่าสินไหมทดแทนที่จะชดเชยสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นจะต้องเป็นค่าสินไหมทดแทนเพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย ทั้งนี้หากผู้เอาประกันภัยได้ประสบภัยถึงชีวิต ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนเงินเอาประกันภัย เช่น นาย ก ได้เอาประกันภัยสำหรับการเสียชีวิตหรือความบาดเจ็บทางร่างกายเป็นจำนวนเงิน 100,000 บาท หากนาย ก ได้รับความบาดเจ็บตามเงื่อนไขในสัญญาบริษัทที่รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่ารักษาพยาบาลตามที่รักษาไปจริง แต่ถ้านาย ก ได้รับความอันตรายถึงชีวิต บริษัทจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามจำนวนเงินเอาประกันภัยคือ 100,000 บาท เป็นต้น

แต่จำนวนค่าสินไหมทดแทนตามละเมิดนั้น เป็นไปตามความเสียหายที่แท้จริง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับ การเรียกร้องของผู้ถูกกระทำละเมิด รวมไปถึงฐานะอาชีพ และรายได้ต่าง ๆ ซึ่งต้องนำมาพิจารณาเป็นกรณี ๆ ไป ซึ่งค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวกว้างกว่าตามสัญญาประกันภัย ทั้งนี้หากผู้ถูกกระทำละเมิดเสียชีวิต ค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ได้แก่

- ค่าปลงศพ และค่าใช้จ่ายอันจำเป็น
- ค่าขาดไร้อุปการะ
- ค่าขาดแรงงาน

ส่วนกรณีที่ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่ทำให้เสียหายแก่ร่างกายและอนามัยได้แก่

- ค่ารักษาพยาบาลและค่าใช้จ่ายอันจำเป็น

- ค่าขาดประโยชน์ทำมาหาได้ในระหว่างเจ็บป่วย
- ค่าเสียความสามารถประกอบการทำงานในอนาคต
- ค่าแรงงานในครัวเรือนหรืออุตสาหกรรมของบุคคลภายนอก
- ความเสียหายอย่างอื่นอันมิใช่ตัวเงิน

#### 6. การเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ตามสัญญาประกันภัยเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นและเป็นไปตามสัญญาประกันภัยผู้เอาประกันภัยต้องดำเนินการแจ้งและปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญา เพื่อให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขซึ่งเป็นสาระสำคัญของสัญญา ผู้รับประกันภัยอาจปฏิเสธความรับผิดชอบได้ กรณีเป็นความผิดของบุคคลอื่น และผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายเมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ก็เข้ารับช่วงสิทธิที่จะเรียกร้องเอาจากผู้ทำละเมิดได้

ส่วนการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีละเมิด ผู้ถูกทำละเมิดจะต้องเรียกร้องให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ให้ กรณีที่ต้องฟ้องร้องต่อศาล ผู้ถูกทำละเมิดเป็นฝ่ายที่จะต้องนำสืบให้ศาลเห็นว่า ผู้ทำละเมิดจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้ได้รับความเสียหาย แต่ถ้าผู้ถูกทำละเมิดหรือผู้เสียหายฟ้องร้องให้ผู้ทำละเมิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เป็นยานพาหนะ อันเดินด้วยเครื่องจักรกลนั้น เป็นข้อสันนิษฐานที่ไม่เด็ดขาดว่า บุคคลที่ครอบครองหรือควบคุมดูแลเป็นผู้กระทำผิด จึงเป็นหน้าที่ของผู้ทำละเมิดที่จะต้องพิสูจน์ว่าเป็นเหตุสุดวิสัยหรือเกิดเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

#### 7. ข้อยกเว้นความรับผิด

ตามสัญญาประกันภัย ยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัยไว้ โดยแยกเป็นการไม่ต้องรับผิดโดยผลของกฎหมาย กล่าวคือ ไม่ต้องรับผิดเพราะความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย และไม่ต้องรับผิดเพราะความไม่สมประกอบของวัตถุที่เอาประกันภัย และอีกประการหนึ่งคือการไม่ต้องรับผิดโดยผลของสัญญา เช่น เงื่อนไขที่ระบุไว้ให้ปฏิบัติหรือเป็นข้อยกเว้น เป็นต้น หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติหรือก่อให้เกิด

วินาศภัยขึ้นโดยเป็นข้อยกเว้นในสัญญาผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ แต่ทั้งนี้ข้อยกเว้นดังกล่าวต้องไม่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนด้วย

ส่วนละเมิดนั้น ถ้าหากเป็นการละเมิดโดยเป็นผู้ครอบครองดูแลควบคุมยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกล ผู้ทำละเมิดจะต้องพิสูจน์ต่อศาลว่า เหตุที่เกิดขึ้นเป็นเหตุสุดวิสัย เช่น ไฟฟ้า พายุ สงคราม จลาจล เป็นต้น หรือเกิดขึ้นเพราะความผิดของผู้ต้องเสียหายนั่นเอง

### ง. ข้อแตกต่างระหว่างสัญญาประกันภัยกับสัญญารับประกันคนโดยสาร

สัญญารับประกันคนโดยสารและสัญญาประกันภัยต่างก็เป็นแหล่งค่าสินไหมทดแทนอื่น ๆ ซึ่งจะคุ้มครองผู้ประสบภัยหรือผู้เสียหายให้ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนแต่อย่างไรก็ดี สัญญารับประกันคนโดยสารมีข้อจำกัดบางประการที่ทำให้ผู้เสียหายมีโอกาสได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในทางปฏิบัติ ซึ่งควรจะได้ศึกษาเปรียบเทียบ ดังนี้

#### 1. ลักษณะของสัญญา

สัญญาประกันภัย เป็นสัญญาที่ก่อให้เกิดหนี้ มีคู่สัญญา 2 ฝ่าย คือ ผู้เอาประกันภัย และผู้รับประกันภัย ทั้งอาจมีข้อตกลงให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับประกันภัยด้วยก็ได้

สัญญารับประกันคนโดยสาร ก็เป็นสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยเอกเทศสัญญาเช่นเดียวกัน เป็นสัญญาสองฝ่าย คือ ผู้ขนส่งคนโดยสารกับคนโดยสาร

#### 2. เจตนารมณ์

การประกันภัยเป็นการป้องกัน บรรเทา หรือผ่อนคลายความสูญเสียเนื่องมาจากภัยที่เกิดขึ้นจากการเสี่ยงภัย (Risk) ซึ่งผู้เอาประกันภัยยินยอมที่จะจ่ายเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย และผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้น ทั้งนี้เป็นไปตามเงื่อนไขข้อตกลงตามสัญญา

การขนส่งคนโดยสาร เป็นสัญญาที่คู่กรณีตกลงกันจะทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังอีกแห่งหนึ่งและมีการตกลงที่จะให้สินจ้างแก่ผู้ขนส่ง เป็นลักษณะการตอบแทนตามอัตราทางการค้าปกติของบุคคลผู้ขนส่งนั้น ทั้งนี้กำหนดให้ผู้ขนส่งต้อง



รับผิดชอบคนโดยสารก็มาจากหลักที่ว่า ผู้ขนส่งจะต้องให้ความปลอดภัยแก่คนโดยสารตลอดระยะเวลาที่คนโดยสารไปกับยานพาหนะของคนขนส่งคนโดยสารไปนั้น

### 3. ผู้ที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ตามสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องเป็นผู้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น ให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย ทั้งนี้เป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาประกันภัย

ส่วนสัญญารับประกันคนโดยสารนั้น ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายที่เกิดขึ้น

### 4. สิทธิและหน้าที่ของคู่กรณี

สิทธิและหน้าที่ของคู่กรณีในสัญญาประกันภัย ดังได้กล่าวไว้แล้วในข้อเปรียบเทียบระหว่างสัญญาประกันภัยกับละเมิดซึ่งผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่เปิดเผยความจริงทุกประการ รวมทั้งต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญาและต้องจ่ายเบี้ยประกันภัย ส่วนผู้รับประกันภัยก็มีหน้าที่ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้น

สัญญารับประกันคนโดยสารนั้น คู่สัญญาที่มีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามสัญญา กล่าวคือผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ขนส่งคนโดยสารให้ถึงที่จุดหมาย ส่วนคนโดยสารมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าตอบแทนเป็นสินจ้างตามอัตราการค้าปกติ

### 5. จำนวนค่าสินไหมทดแทน

ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัย ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนวินาศภัยที่แท้จริง แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัย ถ้าผู้เอาประกันภัยได้ประสบภัยถึงชีวิต ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนเงินเอาประกันภัย

ส่วนค่าสินไหมทดแทนตามสัญญารับประกันคนโดยสารนั้น เมื่อคนโดยสารได้รับอันตรายจากการขนส่ง ผู้รับประกันต้องรับผิดชอบต่อเนื้อตัวร่างกายของคนโดยสารโดยตรง ทั้งนี้ค่าสินไหมทดแทนเป็นไปตามความเสียหายที่แท้จริง รวมไปถึงความเสียหายที่ผู้ประสบภัยได้รับ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับสถานะอาชีพ และพฤติการณ์แล้วแต่กรณี

## 6. การเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ตามสัญญาประกันภัย เมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น และเป็นไปตามสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยต้องดำเนินการแจ้ง และปฏิบัติตามเงื่อนไขของสัญญา เพื่อให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หากแม้ผู้รับประกันภัยไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยย่อมต้องดำเนินการฟ้องร้องบังคับตามสัญญาประกันภัยต่อไป

หนึ่งในกรณีที่ผู้เสียหายมิใช่ผู้เอาประกันภัย แต่ได้รับความเสียหายจากผู้เอาประกันภัย เช่น การประกันภัยรถยนต์เป็นต้น ผู้เสียหายอาจฟ้องร้องบังคับให้ผู้เอาประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีละเมิด และเรียกให้ผู้รับประกันภัยเป็นลูกหนี้ร่วม ตามสัญญาประกันภัยด้วย

ส่วนการเรียกร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ตามสัญญารับประกันภัยโดยสารถนั้น หากผู้รับประกันภัยไม่ยอมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน คนโดยสารถมีสิทธิที่จะฟ้องร้องต่อศาลเพื่อบังคับให้เป็นไปตามสัญญารับประกันภัยโดยสารถ

ข้อสังเกตของการฟ้องร้องให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แม้ว่า สัญญาประกันภัยและสัญญารับประกันภัยโดยสารถ จะมีลักษณะเป็นสัญญา แต่ถ้าหากฟ้องร้องบังคับตามสัญญาแล้ว การพิสูจน์หรือนำสืบนั้นจะต่างกัน กล่าวคือ สัญญาประกันภัยผู้เอาประกันภัยเพียงแต่พิสูจน์ให้ศาลเห็นว่าได้รับอันตรายหรือประสบภัยตามสัญญาประกันภัยนั้น โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่ามีการจงใจหรือประมาทเลินเล่อ แต่ตามสัญญารับประกันภัยโดยสารถ คนโดยสารถต้องพิสูจน์ให้ได้ความว่า ผู้รับประกันภัยจงใจหรือประมาทเลินเล่อทำให้คนโดยสารถได้รับความเสียหาย ซึ่งกรณีหลังจะก่อให้เกิดความยุ่งยากและเสียเวลามากกว่าเพราะในสัญญาประกันภัยหากเป็นไปตามสัญญาแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามความเป็นจริง

## 7. ข้อยกเว้นความรับผิด

ดังได้กล่าวแล้วว่า สัญญาประกันภัยได้ยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย โดยแบ่งเป็นการไม่ต้องรับผิดโดยผลของกฎหมาย ซึ่งได้แก่การไม่ต้องรับผิดเพราะความทุจริต หรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย และไม่ต้องรับผิดเพราะความไม่สมประกอบของวัตถุที่เอา

ประกันภัย อีกส่วนหนึ่งได้แก่การไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของสัญญา ซึ่งกำหนดเป็น  
ข้อยกเว้นไว้ในสัญญาประกันภัย แต่ทั้งนี้ข้อยกเว้นดังกล่าวต้องไม่ขัดต่อความสงบ  
เรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชนด้วย

ส่วนข้อยกเว้นที่ผู้รับชนคนโดยสารไม่ต้องรับผิดชอบ ตามสัญญารับประกัน  
คนโดยสารนั้น ผู้รับชนไม่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความเสียหายเพราะเหตุสุดวิสัย  
หรือเกิดจากความผิดของคนโดยสารนั่นเอง ซึ่งมีลักษณะเหมือนกับข้อยกเว้นใน  
มูลละเมิดของผู้ครอบครอง ควบคุมดูแลยานพาหนะอันเดินด้วยเครื่องจักรกลตาม  
มาตรา 437

#### จ. ข้อแตกต่างระหว่างสัญญาประกันภัยกับสัญญาประเภทอื่น ๆ

เมื่อได้พิจารณาลักษณะของสัญญาประกันภัยแล้ว จะพบว่า มีลักษณะ  
แตกต่างจากสัญญาประเภทอื่น ๆ อย่างไม่รู้ก็ดี ยังมีลักษณะบางอย่างของสัญญา  
ประกันภัยที่ทำให้เข้าใจว่ามีลักษณะคล้ายกับสัญญาประเภทอื่น ๆ จึงควรที่จะ  
พิจารณาด้วย

##### 1. ข้อแตกต่างระหว่างสัญญาประกันภัยกับสัญญาค้ำประกัน

(1) สัญญาประกันภัยที่ใกล้เคียงสัญญาค้ำประกันคือ การประกัน  
ภัยลูกหนี้ไม่ชื้อหนี้ กรณีดังกล่าว เจ้าหนี้จะเป็นผู้เอาประกันภัยกับบริษัทประกันภัย  
เพื่อโอนความเสี่ยงภัยในการที่ลูกหนี้จะไม่ชำระหนี้มาให้ผู้รับประกันภัยเข้าเสี่ยงภัย  
แทน โดยผู้รับประกันภัยได้เบี้ยประกันภัย

สัญญาค้ำประกันเป็นการสร้างหลักประกันให้ เจ้าหนี้ เพื่อให้มีโอกาส  
ได้รับชำระหนี้ ลดความเสี่ยงในเรื่องการไม่ได้รับชำระหนี้โดยการนำบุคคลภายนอก  
เข้ามาผูกพันการชำระหนี้ ผู้ค้ำประกันอาจได้ค่าตอบแทนหรือไม่ก็ได้

(2) การประกันภัยการชำระหนี้ ถ้าลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ผู้รับประกันภัย  
ต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ เจ้าหนี้โดยใช้หลักการในเรื่องการชดเชยค่าสินไหม  
ทดแทน (Principle of Indemnity)

สัญญาค้ำประกันนั้น ถ้าลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ เจ้าหนี้มีสิทธิเรียกให้ผู้ค้ำ  
ประกันชำระหนี้แทนลูกหนี้ได้ ซึ่งผู้ค้ำประกันอาจจะยกข้อต่อสู้ของลูกหนี้ขึ้นเป็นข้อต่อสู้

เจ้าหนี้ได้หรืออาจบอกปิดให้ เจ้าหนี้บังคับชำระหนี้เอาจากลูกหนี้ก่อนได้ ถ้าหากพิสูจน์ได้ว่าลูกหนี้มีทางที่จะชำระหนี้ได้ ซึ่งผู้รับประกันภัยไม่อาจใช้สิทธิดังกล่าวได้<sup>19</sup>

2. ข้อแตกต่างระหว่างสัญญาประกันภัยและการพนันขั้นต่อ

(1) ผู้เข้าเล่นการพนันมีความประสงค์ที่จะเสี่ยงโชคในเรื่องใดเรื่องหนึ่งหรือในเหตุการณ์ที่อาจจะเกิดขึ้นหรือไม่เกิดขึ้น จึงได้เข้าพนันกันว่าถ้ามีหรือไม่มีเรื่องหรือเหตุการณ์ที่ตกลงพนันกันเกิดขึ้น ผู้พนันอาจจะได้หรือจะเสียตามที่ตกลงกันไว้

แต่การประกันภัยมิได้มีวัตถุประสงค์ที่จะเสี่ยงโชค แต่มุ่งหวังในการบรรเทาความเสียหายที่ตนอาจจะได้รับจากเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น

(2) ผู้เข้าเล่นพนันจะพนันในเรื่องใด ๆ ก็ได้ หากมีผู้ตกลงเข้าเล่นพนันด้วย

แต่การประกันภัย นั้นผู้เอาประกันภัยจะเอาประกันภัยได้แต่เฉพาะในกรณีที่ตนมีภัยที่จะต้องเสี่ยงหรือมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยเท่านั้น หากผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้ สัญญาประกันภัยย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญา

(3) ผู้เล่นพนันจะพนันอย่างไรก็ได้ และไม่จำกัดจำนวนที่จะพนันกัน แต่การประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะทำสัญญาประกันภัยได้เพียงเพื่อความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น

3. ข้อแตกต่างระหว่างสัญญาประกันภัยกับสัญญามีเงื่อนไข

(1) สัญญาประกันภัย เมื่อได้ทำสัญญากันจะ เกิดหนี้ผูกพันกันทันที เฉพาะการชำระหนี้ตามสัญญาเท่านั้น ที่จะต้องแล้วแต่เหตุการณ์อันหนึ่งที่จะเกิดหรือไม่เกิดในอนาคต หากภัยยังไม่เกิดฝ่ายผู้รับประกันภัยก็จะไม่ต้องชำระหนี้

<sup>19</sup>มานพ นาคทัต, กฎหมายพาณิชย์ 2, (กรุงเทพฯ: ศรีเมืองการพิมพ์, 2526) หน้า 568-569



สัญญาที่มีเงื่อนไขนั้น ขณะที่ทำสัญญา ผลของสัญญายังไม่เกิดจะ เกิด ต่อเมื่อเงื่อนไขที่ระบุไว้สำเร็จ

(2) สัญญาประกันภัยนั้น เงื่อนไขของการชำระหนี้เป็นของผู้รับ ประกันภัยแต่ฝ่ายเดียว กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหมต่อเมื่อ เกิดภัยขึ้น

ส่วนสัญญาที่มีเงื่อนไขเมื่อเงื่อนไขสำเร็จแล้วก็มีผลบังคับการชำระ หนี้ของคู่สัญญาทุกฝ่ายมิใช่มีผลบังคับการชำระหนี้ของแต่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง

#### 4. ข้อแตกต่างระหว่างสัญญาประกันภัยกับการเก็งกำไร

การเก็งกำไร (Speculation) หมายถึง การคาดคะเนหรือ การเก็งว่าจะเกิดเหตุการณ์อย่างใดอย่างหนึ่งขึ้นในภายหน้าได้ และหากเกิด ขึ้นก็อาจทำให้ผู้เก็งกำไรเสียหายหรือได้กำไรขึ้นก็ได้ การเก็งกำไรมักใช้กัน ในวงการค้าเกี่ยวกับราคาสินค้าหรือบริการต่าง ๆ การเก็งกำไรมิใช่ว่าจะต้อง ได้กำไรเสมอไป อาจขาดทุนก็ได้แล้วแต่เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคต

แต่การประกันภัย เป็นสัญญาเสี่ยงโชค (Aleatory Contract) ซึ่ง การชำระหนี้ตามสัญญานั้นจะกระทำกัน ก็ต่อเมื่อมีเหตุการณ์อันไม่แน่นอนเกิดขึ้น สิ่งที่ทำให้เป็นการเสี่ยงโชคคือการเสี่ยงภัย (Risk) โดยผู้เอาประกันภัยยอมเสีย เบี้ยประกันภัย เพื่อได้รับการบรรเทาความเสียหายเมื่อมีความวินาศภัยเกิดขึ้น

#### ฉ. หลักการประกันภัย

ในการเกิดอุบัติเหตุทางยานพาหนะขึ้น ไม่ว่าจะ เป็นรถยนต์ เรือ หรือเครื่องบินในครั้งหนึ่ง ๆ ผู้ได้รับความเสียหาย อาจมีทั้งผู้ต้องรับผิดชอบในการ เกิดอุบัติเหตุขึ้น และบุคคลภายนอกซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการก่อให้เกิดอุบัติเหตุเลย บางกรณีฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบในอุบัติเหตุเองแม้ไม่ได้รับบาดเจ็บมากนัก แต่ภาระความ รับผิดชอบทางละเมิดในการชดใช้เงินค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกซึ่งได้รับความ เสียหายหรือประสบภัย กลับมีภาระที่ตีเป็นเงินมากกว่าความบาดเจ็บที่เขาได้รับ เสียอีก นับเป็นภาระทางการเงินอันหนักหน่วงของฝ่ายที่ได้กระทำละเมิด จน บางครั้งฝ่ายที่ทำละเมิดหรือผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นไม่สามารถที่จะจ่ายเงินเพื่อ

ชดเชยความเสียหายได้ ผู้เสียหายจึงไม่ได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายละเมิด แต่ประการใด ความรับผิดทางการเงินดังกล่าว นับว่าเป็นภัยที่ควรคาดหมายได้ เมื่อบุคคลนั้นเป็นผู้ขับเรือ หรือเป็นเจ้าของเรือ และภัยดังกล่าวมีความร้ายแรง อย่างยิ่งเมื่อเกิดขึ้นในภาคเอกชน จึงมีการนำหลักการประกันภัยมาปรับใช้ เรียกว่า การประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) อีกทั้งนำหลักการประกันภัย ความรับผิดต่อบุคคลที่ 3 (Third Party Liability Insurance) ซึ่งมี ลักษณะเดียวกันกับการประกันภัยค้ำจุน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ ทั้งนี้หลักการดังกล่าวเมื่อนำมาใช้ในลักษณะบังคับ (Compulsory) หลักที่นำมา ใช้เพื่อให้บริษัทประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายคือ หลักการประกัน ภัยระบบไม่มีความผิด (No-Fault Liability Insurance) ทั้งยังนำหลักการ พิสูจน์ความผิดทางละเมิดที่ไม่คำนึงถึงการจงใจ หรือประมาทเลินเล่อของผู้ต้อง รับผิด (Strict Liability) มาเป็นหลักเกณฑ์ด้วย

อนึ่ง ในปัจจุบันมีการนำระบบการประกันภัยประเภทหนึ่ง เรียกว่า การประกันภัยอุบัติเหตุ (Accident Insurance, Casualty Insurance) มาใช้ เพื่อมุ่งให้บริษัทประกันภัยคุ้มครองผู้เอาประกันภัยในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุขึ้น ทั้งนี้ โดยไม่คำนึงว่าภัยดังกล่าวจะต้องมีผู้รับผิดชอบหรือไม่ ทั้งนี้เป็นหลักการประกันภัย ซึ่งแตกต่างจากระบบการประกันภัยความรับผิด (Liability Insurance) สมควรที่จะได้ศึกษาถึงหลักการประกันภัยดังกล่าวในรายละเอียดต่อไป

#### (1) การประกันภัยความรับผิดต่อสาธารณชน (Public Liability Insurance)

##### (1.1) ความเป็นมา

การประกันภัยความรับผิดจัดอยู่ในส่วนหนึ่งของการประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance) ตามหลักฐาน การประกันภัยประเภทนี้เริ่มปรากฏ ในปลายศตวรรษที่ 18 ในปี ค.ศ. 1880 โดยในระยะแรกได้นำมาเป็นวิธีการ คุ้มครองของนายจ้างจากการฟ้องร้องคดีและความรับผิดที่เป็นผลจากความรับผิด

ของนายจ้างและกฎหมายว่าด้วยเงินทดแทนคนงาน (Workmen's Compensation Acts)<sup>20</sup> ต่อมาในปี ค.ศ. 1890 ได้มีกฎหมายให้ความคุ้มครองความรับผิดของร้านค้า และติดตามด้วยกฎหมายความรับผิดเนื่องจากผลิตภัณฑ์ (Product Liability) ในปี ค.ศ. 1910 แม้ว่าการประกันภัยประเภทนี้จะไม่มีประวัติอันยาวนานเหมือนประเภทอื่น ๆ แต่ก็เป็นที่ประจักษ์โดยชัดแจ้งว่า การประกันความรับผิดต่อสาธารณชนนี้ ได้รับการพัฒนาให้เจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว คู่ขนานกับการขยายตัวของเมืองใหญ่ ๆ (Urbanization) การเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมและระบบการขนส่ง ยิ่งเศรษฐกิจและสังคมมีการเติบโตและซับซ้อนมากขึ้น การประกันภัยชนิดนี้ก็ยิ่งกลายเป็นสิ่งจำเป็นมากขึ้น<sup>21</sup> โดยจะขอล่าวถึงรายละเอียดในบทวิเคราะห์มาตรการกฎหมายต่อไป

(1.2) จุดมุ่งหมายของการประกันภัยความรับผิด

การประกันภัยความรับผิดมีความมุ่งหมายขึ้นแรกอยู่ที่การมุ่งคุ้มครองเอกชนที่เอาประกันภัยจากภัยของความรับผิดทางการเงินที่เกิดจากความรับผิดในทางละเมิด (Tort Liability) ของเขา เพื่อความเสียหายแก่ผู้อื่นอันเป็นผลจากอุบัติเหตุซึ่งเขาก่อขึ้น ซึ่งนำไปสู่การปฏิบัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนคือการจ่ายเงินโดยตรงแก่ผู้เสียหายโดยจ่าย "ในนามของ" ผู้เอาประกันภัย แทน

<sup>20</sup>William L. Prosser, Handbook of The Law of Torts, 4th ed. Hornbook Series. (St. Paul, Minn., : West Publishing Co., 1971) P. 542

<sup>21</sup>"Liability insurance in the wake of changes in social values liability rules as a growth factor - an attempt at economic analysis, Sigma, Swiss Reinsurance Company, 6(1988):2-6

ที่จะเป็นเพียงการจ่ายเงินแก่ผู้เอาประกันภัยที่ต้องรับผิดชอบในกรณีที่เกิดความรับผิดชอบตามกฎหมายขึ้น

การประกันภัยความรับผิดชอบต่อสาธารณชนเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมายที่ทุกคนจะต้องมีต่อบุคคลอื่น โดยไม่คำนึงว่าความรับผิดชอบนั้นจะเกิดขึ้นโดยสัญญา (Contractual Liability) หรือโดยละเมิด (Tort Liability)<sup>22</sup> กล่าวคือ เมื่อมีเหตุการณ์อันใดอันหนึ่งเกิดขึ้นเป็นเหตุให้บุคคลทั่วไปคนใดคนหนึ่งหรือหลาย ๆ คนได้รับความเสียหายซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยแล้วเราเรียกความผิดนั้นว่าความรับผิดชอบต่อสาธารณชน ซึ่งอาจจะเกิดอุบัติเหตุทำให้บุคคลเสียชีวิตหรือบาดเจ็บต่อร่างกายหรือเกิดโดยอุบัติเหตุทำให้ทรัพย์สินเสียหายก็ได้<sup>23</sup>

นอกจากจะเป็นการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยแล้ว ผลในทางกลับกันก็คือเป็นการประกันว่า สิทธิของผู้เสียหายจากอุบัติเหตุในการได้รับค่าสินไหมทดแทนจะไม่เป็นเพียงตัวหนังสือในตั๋วบทกฎหมาย เพราะจำเลยไม่อยู่ในฐานะทางการเงินที่จะปฏิบัติตามกฎหมายหรือคำพิพากษาของศาลได้<sup>24</sup> ในปัจจุบันการประกันภัยความรับผิดชอบจะมีความมุ่งหมายเน้นหนักในการคุ้มครองผู้เสียหายมากกว่าการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเสียอีก การประกันภัยความรับผิดชอบได้กลายมาเป็นส่วนหนึ่งของระบบที่สร้างขึ้น เพื่อประกันการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจำนวนมาก<sup>25</sup>

<sup>22</sup>Raoul Colinvaux, The Law of Insurance, 5th ed, (London: Sweet&Maxwell, 1984) P.401

<sup>23</sup>สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย (กรุงเทพฯ : ประชุมทองการพิมพ์, 2528)

<sup>24</sup>John G. Fleming, Law of Torts, P.384

<sup>25</sup>วันชัย ศศิโรจน์, กฎหมายเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อบุคคลที่เกิดจากอุบัติเหตุทางรถยนต์, หน้า 60



(2) การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลที่สาม (Third Party Liability Insurance)

(2.1) ความเป็นมา

การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลที่สามถือเป็นการประกันภัยความรับผิดต่อสาธารณชนซึ่งมีแนวความคิดจากการประกันภัยรถไฟและพัฒนาเป็นการประกันภัยรถยนต์<sup>26</sup> ที่ได้ใช้แพร่หลายทั่วไป คือ กฎหมายบังคับให้ประกันความรับผิดทางละเมิดที่เกิดจากยานยนต์เพื่อบุคคลที่สาม ซึ่งประเทศต่าง ๆ ได้ใช้บังคับในระหว่างต้นคริสต์ศตวรรษที่ 20 เนื่องจากเห็นว่า แม้การประกันภัยความรับผิดมีอยู่ในประเทศเหล่านี้ แต่ก็ยังไม่แพร่หลายทั่วไปพอที่จะคุ้มครองผู้เสียหายส่วนมาก ความคิดพื้นฐานของกฎหมายนี้ก็คือว่า ถ้าผู้ขับได้เอาประกันภัยความรับผิดแล้ว ก็จะไม่มีการขับยานยนต์ที่ไม่สามารถรับผิดชอบค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนได้อยู่บนท้องถนน<sup>27</sup>

การประกันภัยแบบนี้ เป็นสิ่งที่เข้ามาสนับสนุนการค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายได้อย่างดี เมื่อผู้ก่อความเสียหายได้ก่อความเสียหายขึ้น ผู้รับประกันภัยจะเข้ามามีส่วนในการค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย ทำให้ผู้เสียหายมีหลักประกันที่ดีขึ้นมาอีกขั้นหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตาม การประกันภัยแบบนี้ยังคงเป็นแบบสมัครใจ (Voluntary Bass) หากเจ้าของมิได้ทำประกันภัยไว้ผู้เสียหายก็จะไม่ได้รับค่าใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย คงเรียกร้อง

<sup>26</sup>A.G.M Batten and W.A. Dinsdale, Third Party

Insurance., 4th ed., (London: Stone & Cox Limited, 1960) P.1-3

<sup>27</sup>M.G. Woodroof III., John R. Forseca and Alphonse M. Squillante, Automobile Insurance and No-Fault Law., (Rochester, New York: The Lawyer Co-Operative Publishing Co., 1974) P.91

เอาจากผู้กระทำความเสียหายได้เพียงผู้เดียว แต่เมื่ออุบัติเหตุเริ่มทวีจำนวนมาก  
ขึ้น ปัญหาการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหายจึงกลายเป็นปัญหาของสังคม  
โดยส่วนรวม

(2.2) จุดมุ่งหมายของหลักการประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลที่สาม  
ความรับผิดเกี่ยวกับบุคคลที่สามนั้น ตามปกติจะเป็นความรับผิดฐาน  
ละเมิด ความรับผิดต่อบุคคลที่สามนี้มีสาระสำคัญที่ตรงกับการประกันภัยอัคคี  
ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 887 ซึ่งบัญญัติว่า

"อันว่าการประกันภัยอัคคีนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับ  
ประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความ  
วินาศภัยอันเกิดแก่บุคคลคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ"

การประกันภัยความรับผิดเกี่ยวกับบุคคลที่สามนี้ จะมีลักษณะของ  
การเกิดวินาศภัยกับบุคคลที่สาม แล้วบุคคลที่สาม (Third Person) เป็นผู้เข้า  
มาเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยโดยตรง ฉะนั้น  
การประกันภัยความรับผิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุ นั้น ส่วนใหญ่จะมีบุคคลที่สามเป็นผู้ได้  
รับความเสียหาย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 จึงเรียกการ  
ประกันภัยประเภทนี้ว่าประกันภัยอัคคี ซึ่งหมายถึงการประกันภัยความรับผิดซึ่งมี  
บุคคลที่ต้องเสียหายเป็นผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย  
และบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกับผู้รับประกันภัย  
ตามกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดนั้นได้ ลักษณะของการประกันภัยประเภทผู้เอา  
ประกันภัยมิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยมาเป็นของตน หรือมา  
ทดแทนทรัพย์สินของตนที่ได้เสียหายไป เช่น การประกันภัยทรัพย์สิน (Property  
Insurance) หากแต่ได้รับค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยมา  
เพื่อจ่ายให้กับผู้ที่มีสิทธิเรียกร้องเหนือความรับผิดของผู้เอาประกันภัย ฉะนั้น  
ผู้เอาประกันภัยจะยกประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยให้กับบุคคลภายนอก เช่น  
การประกันภัยประเภทอื่นไม่ได้เพราะการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย  
เป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความรับผิดของผู้เอาประกันภัยให้กับบุคคลอื่นแทน  
ผู้รับประกันภัย ผู้ที่รับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยความรับผิดไม่ใช่ผู้เอา

ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิที่จะได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยเป็นของตนเอง ไม่มีสิทธิที่จะยกประโยชน์เงินค่าสินไหมทดแทนนี้ให้กับบุคคลภายนอกเป็นผู้รับประโยชน์<sup>28</sup>

### (3) การประกันภัยระบบไม่มีความผิด (No-Fault Liability Insurance)

#### (3.1) ความเป็นมา

แม้จะมีข้อกำหนดว่าผู้กระทำละเมิดจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ที่ต้องเสียหายจากการกระทำละเมิดนั้นก็ตาม ก็ยังมีปัญหาว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักจะอยู่ในสถานการณ์ที่ยุ่งยากซับซ้อน สิ่งที่เชื่อมโยงระหว่างการกระทำละเมิดกับความเสียหายเป็นสิ่งที่ยากจะพิสูจน์ได้ ด้วยเหตุนี้เองจึงมีความเคลื่อนไหวหรือผลักดันให้มีการประกันภัยแบบใหม่ที่เรียกว่า "การประกันภัยความเสียหาย ระบบไม่มีความผิด" (No-Fault Insurance) หรือหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความผิด อันเป็นการประกันชนิดที่บริษัทผู้รับประกันภัยยินดีชดใช้ค่ารักษาพยาบาล และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ อันคำนวณเป็นตัวเงินได้ให้แก่ผู้เอาประกันภัย ในกรณีอุบัติเหตุไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้ผิดหรือไม่ก็ตาม

ในระบบกฎหมายละเมิด การค้นหาความผิดเป็นงานที่ต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงและยากลำบาก ไม่ว่าจะเป็นคนดีละเมิดชนิดง่ายหรือซับซ้อนก็ตาม จุดสำคัญอยู่ที่ว่าไม่มีการประกันภัยชนิดใดที่ไม่จ่ายเงินจากพื้นฐานของความผิด และปรากฏว่ามีผู้เสียหายเป็นจำนวนมากที่ไม่ได้รับการเยียวยา เพราะไม่สามารถพิสูจน์ถึง

<sup>28</sup>สิทธิโชค ศรีเจริญ, การประกันภัยความรับผิด, วารสารกฎหมายสู่ไทยธรรมมาธิราช 1, (กรกฎาคม 2532) : 72

ความคิดของจำเลยได้ และมีข้อเท็จจริงที่ยืนยันได้ว่า มีผู้เสียหายจำนวนมิใช่น้อยที่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายในจำนวนที่ไม่คุ้มกับเวลาซึ่งเสียไปในระหว่างดำเนินคดีอันแสนจะล่าช้า เป็นปี ๆ เพื่อจะได้รู้ว่าจะได้รับการชดเชยเป็นเงินเท่าใด และเมื่อใดจะได้รับการชดเชยเพราะความยุ่งยากซับซ้อนของคดีละเมิดนี้เอง ผู้เสียหายจึงต้องจ่ายเงินค่าปรึกษาความและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีแก่ทนายความ ในจำนวนที่สูงมากด้วยเช่นกัน

การประกันภัยแบบไม่มีความผิด เริ่มมาจากการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ใช้แรงงาน (Worker's Compensation) ซึ่งบิสมาร์ค (Bismarck) ผู้รวบรวมอาณาจักรเยอรมันได้กำหนดขึ้นเป็นเวลาประมาณ 100 ปีมาแล้ว อันเป็นการปฏิรูประบบกฎหมายละเมิด เพื่อประโยชน์ในการประกันสังคม สิ่งที่สำคัญที่สุดก็คือในปัจจุบันการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ใช้แรงงานซึ่งครอบคลุมอุบัติเหตุทั้งหลายได้ปรากฏในกฎหมายของประเทศที่ทันสมัย นับเป็นการแก้ปัญหาอันเกิดจากอุบัติเหตุในโรงงานอย่างง่าย ๆ ไม่ว่าจะเป็นในระบบเยอรมัน อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ตลอดจนประเทศอุตสาหกรรมอื่น ๆ การชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ใช้แรงงานคือรูปแบบของการประกันภัยแบบ "ไม่มีความผิด" นั้นเอง ได้ประกาศใช้เป็นกฎหมายเยอรมันตั้งแต่ ค.ศ. 1880 ในอังกฤษปี ค.ศ. 1890 และในสหรัฐอเมริกา ระหว่างปี ค.ศ. 1910 และ 1920 ได้มีกฎหมายกำหนดว่าหากเป็นกรณีความเสียหายอันเนื่องมาจากการทำงาน ลูกจ้างจะได้รับค่าชดเชยโดยมิต้องฟ้องร้องกล่าวอ้างว่านายจ้างเป็นผู้ผิดและมิต้องกล่าวอ้างด้วยว่า ลูกจ้างมิใช่ผู้ผิดตามที่ปรากฏในคดีละเมิดทั่วไปยิ่งกว่านั้นลูกจ้างจะได้รับการชดเชยโดยอัตโนมัติสำหรับค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียรายได้จากการทำงานบางส่วนมิใช่ทั้งหมด ทั้งนี้เนื่องจากเป็นอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการทำงานการชดเชยความเสียหายจึงเป็นสิ่งที่อาจคาดหมายได้และเป็นผลที่มีอาจหลีกเลี่ยงได้จากการทำงานของเครื่องจักรในโรงงาน อย่างไรก็ตามจะไม่มี การเยียวยาสำหรับความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน นอกจากนี้ลูกจ้างจะถูกบังคับให้ยกเลิกสิทธิการฟ้องร้องคดีละเมิดคงได้รับแต่ค่าชดเชยความเสียหายอันเนื่องมาจากการทำงานเท่านั้น อาจกล่าวโดยสรุปได้ว่า การชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ใช้แรงงานสามารถปฏิบัติได้ อย่าง

วิเศษเมื่อเปรียบเทียบกับระบบกฎหมายละเมิด โดยสังคมสามารถเปลี่ยนรูปแบบจากสิ่งที่แย่ที่สุดมาเป็นสิ่งที่ดีที่สุดสำหรับการประกันความเสียหาย และไม่มีที่ใดในโลกซึ่งบังคับให้ใช้ระบบกฎหมายละเมิดแทนที่การชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้ใช้แรงงาน<sup>29</sup>

(3.2) จุดมุ่งหมายของหลักการประกันภัยระบบไม่มีความผิด ความเคลื่อนไหวอันยิ่งใหญ่ของกรณีอุบัติเหตุในโลกปัจจุบัน ก็คืออุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ และการประกันภัยแบบ "ไม่มีความผิด" คือคำตอบที่ชัดเจนสำหรับความผิดฐานละเมิดอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุรถยนต์ ตามระบบกฎหมายละเมิดทั่ว ๆ นั้น จะต้องมิดกเถียงกันถึงชนิดของอุบัติเหตุถ้าคนขับได้รับบาดเจ็บอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุเขาจะไม่ได้รับการชดใช้ค่าเสียหายจากบริษัทผู้รับประกันภัยของคนโดยอัตโนมัติแต่จะต้องแสดงต่อศาลว่าคนขับรถอีกคันหนึ่งนั้นเป็นผู้รับผิดชอบต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นถ้าผู้เสียหายเป็นฝ่ายชนะคดี ผู้ละเมิดหรืออีกฝ่ายหนึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยของผู้ละเมิดจะเป็นผู้ชดใช้ความเสียหายไม่เพียงแต่ค่ารักษาพยาบาลและค่าสูญเสียรายได้จากการทำงานเท่านั้น แต่จะได้รับค่าชดเชยสำหรับ "ความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน" อันเป็นผลจากความเสียหายแต่ถ้าเป็นฝ่ายแพ้กี้จะไม่ได้รับอะไรเลย

ในทางตรงข้าม ในระบบการประกันภัยแบบ "ไม่มีความผิด" ผู้ต้องเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ไม่ต้องพิสูจน์ว่าบุคคลอื่นเป็นผู้ผิดเสียก่อนจึงจะได้รับการชดใช้ อย่างไรก็ตาม การชดใช้ค่าเสียหายจะจำกัดเฉพาะค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นเงินได้เท่านั้น ดังนั้น จึงไม่มีการโต้แย้งกันระหว่างคู่ความทั้งสองฝ่ายว่าใครเป็นผู้ผิด และความเจ็บปวดมีราคาเท่าใด นโยบายของการประกันภัยแบบ "ไม่มีความผิด" จะเป็นหลักประกันสำหรับความเสียหายที่แท้จริงที่เกิดขึ้นแก่

<sup>29</sup>วิชา มหาคุณ , การประกันความเสียหาย ระบบไม่มีความผิด, บทบัญญัติ เล่มที่ 43 ปี 2530 ตอนที่ 4 หน้า 57-61

เขา การบาดเจ็บอาจจะเกิดจากการกระทำของผู้ขับขี่รถคันอื่น หรืออาจจะมาจากการขาดความระมัดระวังของผู้เสียหายเอง อันเป็นกรณีที่เรียกร้องค่าเสียหายตามกฎหมายละเมิดมิได้

ตามระบบกฎหมายละเมิดของสหรัฐอเมริกา ได้แยกค่าชดเชยความเสียหายออกเป็น 2 ส่วน คือ

(1) ค่าเสียหายอันอาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ได้แก่ค่ารักษาพยาบาล และค่าสูญเสียรายได้จากการทำงาน รวมทั้งค่าใช้จ่ายอื่น ๆ

(2) ค่าเสียหายอันไม่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ได้แก่ ค่าแห่งความเจ็บปวดและทุกข์ทรมาน ซึ่งต้องมีการดำเนินคดีในศาลเพื่อพิสูจน์ความผิด แต่ใน "ระบบไม่มีความผิด"(No-Fault) บริษัทประกันภัยจะจ่ายค่าชดเชย เฉพาะค่าเสียหายอันอาจคำนวณเป็นตัวเงินได้ ในทันทีที่เกิดอุบัติเหตุโดยมิต้องดำเนินคดีในศาล<sup>30</sup>

กล่าวโดยสรุป โดยหลักการของการประกันภัย ระบบไม่มีความผิด จะชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ประสบภัยจากอุบัติเหตุรถยนต์ รวมทั้งผู้ขับขี่ในความเสียหายเป็นค่ารักษาพยาบาล ค่าขาดรายได้ และค่าใช้จ่ายอื่น ๆ แต่จะไม่คุ้มครองความเสียหายในความเจ็บปวดทุกข์ทรมาน<sup>31</sup> ซึ่งผู้ประสบภัยต้องไปฟ้องตามหลักกฎหมายละเมิด<sup>32</sup>

<sup>30</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 61

<sup>31</sup> Winfield and Jolowicz, Torts, 12 th ed, (London :Sweet & Maxwell, 1984) P.33

<sup>32</sup> พนิดา บุณรอด, มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์: วิเคราะห์มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติผู้ประสบภัยรถยนต์, หน้า 60



การประกันภัยระบบไม่มีความผิดดังกล่าว ยังมีข้อโต้แย้งบางประการ จนในที่สุด จึงได้เสนอแนวทางใหม่สำหรับกรณีอุบัติเหตุในสถานที่อื่น อันมิใช่ที่ทำงานและมิใช่เกิดจากรถยนต์ โดยพยายามยกเลิกปัญหาอันน่ารำคาญทั้งหลายระบบใหม่จึงเรียกว่า "ระบบไม่มีความผิดแบบใหม่" (Neo No-Fault) โดยมีข้อเสนอระบบดังนี้คือ จำเลยในคดีความเสียหายต่อบุคคลจะมีข้อเสนอเป็นหนทางเลือกแก่โจทก์ว่าจะจ่ายค่าเสียหายอันคำนวณเป็นตัวเงินได้ภายใน 180 วัน ซึ่งครอบคลุมค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งค่าฟื้นฟูสมรรถภาพ และค่าสูญเสียรายได้จากการทำงานนอกเหนือจากการประกันภัยสุขภาพหรือการประกันชนิดอื่น ซึ่งโจทก์จะต้องได้รับการชดเชย และการจ่ายเงินนี้จะรวมทั้งค่าธรรมเนียมสำหรับนายโจทก์ ในจำนวนที่พอสมควรถ้าจำเลยเสนอที่จะจ่ายเงินดังกล่าวนี้ คดีละเมิดก็จะยกเลิกไป ซึ่งเท่ากับว่าเป็น "ข้อเสนอที่ไม่อาจปฏิเสธได้" (Offers That Can't Be Refused) แต่อย่างไรก็ตาม ข้อเสนอนี้อาจปฏิเสธได้ ถ้าเป็นกรณีจงใจกระทำละเมิด หรือเมื่อปรากฏว่าค่าเสียหายที่อาจคำนวณเป็นตัวเงินได้นั้นเป็นจำนวนน้อย และในกรณีที่เป็นการตายของผู้ที่ไม่ได้หาเลี้ยงชีพด้วยตนเอง

ควรสังเกตด้วยว่า ไม่มีจำเลยผู้ใดถูกบังคับให้ต้องเสนอข้อตกลงเช่นนั้น แต่เหตุใดจึงบังคับให้โจทก์ต้องรับข้อเสนอ ปัจจุบันคู่ความสามารถที่จะตกลงหรือเสนอข้อตกลงสำหรับความเสียหายที่คำนวณเป็นตัวเงินได้ โดยไม่มีการจ่ายค่าความเจ็บปวดและทุกข์ทรมานตลอดจนเงินประกันอื่น ๆ ที่ซ้ำซ้อนกัน และจะไม่มี การโต้เถียงในเรื่องของความผิด ถ้าคู่กรณีสามารถตกลงเช่นนั้นได้

กล่าวโดยสรุปแล้ว สังคมควรจะยกเลิกการดำเนินคดีทางศาลโดยอาศัยหลักความผิดหุ้่นในกรณีที่ผู้เสียหายจะได้รับค่าชดเชยจากบริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งทั้งหมดนั้นก็คือการกลับมาสู่หลักที่บรรพบุรุษได้ดำเนินการมาแล้ว นั่นคือการยกเลิกความรับผิดชอบละเมิดในกรณีที่ลูกจ้างเป็นผู้เสียหาย ดังนั้นด้วยความ

เสียหายชนิดอื่นเราจึงนำหลักเดิมกลับมาใช้ และยกเลิกการดำเนินคดีในศาล เช่นเดียวกัน<sup>33</sup>

(4) การพิสูจน์ความผิดทางละเมิดที่ไม่คำนึงถึงการจงใจหรือ  
ประมาทเลินเล่อของผู้ต้องรับผิดหรือความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability)

(4.1) ความเป็นมา

แต่เดิมทฤษฎีกฎหมายจารีตประเพณี (Common Law) เชื่อกันว่า บุคคลใดก็ตามก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น จะต้องชดเชยค่าเสียหายให้แก่บุคคลอื่นนั้นทุกกรณีไป โดยไม่คำนึงถึงความผิดของผู้กระทำ<sup>34</sup> ความเชื่อถือเช่นนี้ก็คือทฤษฎีรับภัย ซึ่งมีได้คำนึงถึงความสงบสุขที่จะเกิดในสังคม หรือความรับผิดชอบโดยศีลธรรมของผู้ก่อให้เกิดการละเมิด แต่มุ่งหมายที่จะชดเชยไว้ซึ่งความสงบสุขระหว่างบุคคลโดยวิธีการชดเชยค่าเสียหายแก่บุคคลที่ได้รับ ความเสียหายเป็นประการสำคัญการที่บุคคลคนหนึ่งทำร้ายบุคคลอื่นคนหนึ่งแม้จะเป็นอุบัติเหตุโดยแท้หรือเป็นการป้องกันตนเอง บุคคลนั้นก็ต้องชดเชยค่าเสียหายจึงมีคำกล่าว ว่าในทางแพ่งนั้นกฎหมายไม่คำนึงถึงเจตนาของผู้กระทำ แต่คำนึงถึงความสูญเสีย และความเสียหายของคู่กรณีฝ่ายที่ต้องเสียหายเป็นประการสำคัญ อาจกล่าวได้ว่า

<sup>33</sup>Jeffrey O'Connell, "Offers That Can't Be Refused: For closure of Personal Injury Claims be Defendants' Prompt Tender of Claimants' Net Economic Losses", Northwestern University Law Review 77 (December 1982): 589-632

<sup>34</sup>Fowler V. Harper, A Treatise on the law of Torts, 4th.ed.(Indianapolis: The Bobbs-Merrill Company Publishers, 1940) P.332



อีกนัยหนึ่งว่าเป็นกฎที่ยอมรับโดยทั่วไปของชุมชนว่า บุคคลใดทำความเสียหาย บุคคลนั้นต้องรับผิดชอบ(he who breaks must pay) ต่อมาแนวความคิดนี้เปลี่ยนไปว่า ความรับผิดชอบในความเสียหายควรจะคำนึงถึงความผิด หรือความประมาท เลินเล่อของผู้กระทำด้วย เพื่อให้สอดคล้องกับสังคมมนุษย์ที่พัฒนาขึ้นตามลำดับ โดยที่กฎหมายในภาคเอกชนพยายามพัฒนาควบคู่ไปกับจิตใจหรือความรู้สึกนึกคิด ของคนในสังคม ซึ่งในระยะหลังนี้มีแนวความคิดว่า ผู้กระทำต้องมีเจตนาหรือ ประมาทด้วยจึงต้องรับผิดชอบ ความรับผิดชอบในทางละเมิดในระยะนี้เกิดจากเหตุ 2 กรณีเท่านั้น คือ

1. ความรับผิดชอบในทางละเมิดอันเกิดจากการกระทำโดยจงใจ ทำให้บุคคลอื่นเสียหาย (Conduct intended to invade the legally protected interest of others) ทฤษฎีนี้คำนึงถึงเจตนาอันชั่วร้าย ของผู้กระทำที่จะก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่น จึงเป็นการสมควรที่จะให้ผู้กระทำต้องรับผิดชอบในการกระทำของตน

2. ความรับผิดชอบในทางละเมิด ซึ่งเกิดจากการกระทำโดยประมาท เลินเล่อทำให้บุคคลอื่นเสียหาย(Conduct which created a foreseeable and unreasonable risk to such interests of others) ทฤษฎีนี้ ถือว่าการกระทำโดยประมาทเลินเล่อก็เป็นการกระทำที่ฝ่าฝืนสังคมและมีความ ร้ายแรงแม้จะไม่เท่ากับการกระทำโดยเจตนา แต่ก็สมควรที่จะมีการเรียกร้อง ค่าเสียหายกันได้<sup>35</sup> ต่อมาเมื่อศีลธรรมของประชาชนเริ่มพัฒนาขึ้น จึงยอมรับว่า ความรับผิดชอบตามกฎหมายเกิดจากความประพฤติของบุคคลที่เป็นพลเมืองดีจะไม่ปฏิบัติ เช่นนั้น แนวโน้มเช่นนี้เองจึงเกิดการวางทฤษฎีในกฎหมายละเมิดว่า "ไม่มี

<sup>35</sup>สายสุดา นิงसानนท์, ความรับผิดชอบเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด,

ความรับผิดถ้าปราศจากความผิด" (There should be no Liability without fault) ซึ่งได้ตีความหมายของ "ความผิด" ว่าเป็นการปฏิบัติคนต่างจากมาตรฐานที่สังคมต้องการให้บุคคลนั้นกระทำ เพื่อความสงบสุขของบุคคลในสังคมด้วยกัน และรวมการกระทำโดยรู้เท่าไม่ถึงการณ์ไว้ด้วย

ในช่วง 100 ปี ที่ผ่านมามีทฤษฎีที่ว่า ไม่มีความรับผิดถ้าปราศจากความผิด (There should be no liability without fault) ได้เริ่มเปลี่ยนแปลงไปในทางที่จะถูกยกเลิก มีการยอมรับหลักใหม่ว่า ในบางกรณีจำเลยจะต้องรับผิดแม้ว่าจะมิได้กระทำผิดศีลธรรมและได้ใช้ความระมัดระวังตามสมควรแล้ว หลักใหม่นี้ก็คือหลักเรื่องความรับผิดเด็ดขาด (Strict Liability) หรือหลักการพิสูจน์ความผิดทางละเมิดที่ไม่คำนึงถึงการจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ต้องรับผิดนั่นเองโดยเริ่มใช้กับความผิดที่เป็น Product Liability<sup>36</sup>

ในกรณีที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่มีอันตรายโดยสภาพ หรือ ยานพาหนะ อันเดินด้วยกำลังเครื่องจักรกล เช่น เรือกลไฟ เรือยนต์ เป็นต้น หรือ การกระทำที่ปล่อยให้เห็นถึงอันตรายโดยง่าย เช่น การบรรทุกผู้โดยสารจำนวนมากเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด แม้ว่าการกระทำของจำเลยจะได้รับอนุญาตโดยถูกต้องตามกฎหมายแล้วก็ตาม แต่จำเลยก็ยังคงรับผิดเพราะถือว่าจำเลยกระทำโดยมีเจตนาที่จะขยายหรือกระจายภาวะเสี่ยงภัยไปยังบุคคลข้างเคียง และเหตุผลอีกประการหนึ่งก็คือ ในกรณีที่ไม้อาจจะพิจารณาว่าคู่กรณีฝ่ายใดพึงต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น จะต้องพิจารณาในแง่ความยุติธรรมทางสังคม (in view of the exigencies of social justice)

ศูนย์วิจัยทรัพย์สินทางปัญญา  
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>36</sup>Robert I. Mehr and Emerson Commack, Principle of Insurance, 6th ed, (Illinois:Richard D Irwin Inc.,1976)  
P.65-66

โดยโยนความเสียหายให้แก่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง แม้ว่าฝ่ายนั้นจะไม่มี ความผิดเลยก็ตาม ในด้านการบัญญัติกฎหมายก็เช่นเดียวกัน<sup>37</sup>

#### (4.2) จุดมุ่งหมายของหลักการความรับผิดชอบเด็ดขาด

เหตุผลของการกำหนดให้มีความรับผิดชอบเด็ดขาดนั้น เนื่องจากความเสียหายอันเกิดจากเหตุการณ์บางอย่างเกิดขึ้นบ่อยหรือเกิดขึ้นได้ง่าย แต่ผู้เสียหายไม่อาจพิสูจน์ถึงสาเหตุที่เกิดขึ้นหรือพิสูจน์ได้ยาก เพราะอาจเป็นไปได้ว่าเหตุที่เกิด อยู่ในความรู้เห็นของจำเลยแต่ผู้เดียวที่เป็นผู้ก่อขึ้น ผู้เสียหายอาจพิสูจน์ได้ว่าเหตุได้เกิดขึ้นจริง แต่ไม่อาจพิสูจน์ได้ว่าเหตุนั้นเกิดขึ้นอย่างไร อันจะเป็นการ แสดงถึงมูลกรณีหรือที่มาแห่งความประมาทเลินเล่อของจำเลย<sup>38</sup> จึงกำหนดให้เป็น ข้อสันนิษฐานว่า จำเลยต้องรับผิดชอบ เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าเป็นเหตุสุดวิสัย หรือเป็น ความรับผิดชอบของผู้เสียหายเอง

### (5) การประกันภัยอุบัติเหตุ (Accident Insurance)

#### (5.1) ความเป็นมา

การประกันภัยอุบัติเหตุ (Accident Insurance, Casualty Insurance) เกิดขึ้นจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมในประเทศอังกฤษ เมื่อ ค.ศ. 1789 ได้มีการนำเอาเครื่องมือเครื่องจักรมาใช้เป็นเครื่องทุ่นแรงในการผลิต เพื่อให้ได้ผลผลิตมีปริมาณมากในเวลาอันสั้นต่อมาการปรับปรุงทางด้านเทคนิคได้ ถูกคิดค้นขึ้นเรื่อย ๆ ทำให้ปริมาณการผลิตทวีขึ้น และประหยัดเวลาได้มากขึ้น

<sup>37</sup> สายสุภา นิงสานนท์, ความรับผิดชอบเด็ดขาดในกฎหมายลักษณะละเมิด, หน้า 50

<sup>38</sup> ไพจิตร บุญพันธ์, คำอธิบายกฎหมายเฉพาะเรื่อง ประมวลกฎหมายอาญา ลักทรัพย์โดยใช้กลอุบายมิได้หรือไม่ และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ข้อสันนิษฐานความผิดทางกฎหมาย, หน้า 52

แต่ขณะเดียวกันอันตรายจากเครื่องใช้ และเครื่องอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ก็มีมากขึ้น ซึ่งอันตรายอาจเกิดจากตัวเครื่องจักร เครื่องมือ เครื่องทุ่นแรงต่าง ๆ ที่มีอายุการใช้งานมาก หรือขาดการบำรุงรักษาที่ดี หรืออันตรายอาจเกิดจากผู้ทำงานกับเครื่องจักรมีความประมาทเลินเล่อ หรืออาจเกิดจากชั่วโมงทำงานมากเกินไปทำให้คนงานเมื่อยล้าและเกิดอุบัติเหตุได้<sup>39</sup>

การประกันอุบัติเหตุได้ทดลองหลักเกณฑ์ในลักษณะต่าง ๆ มาตั้งแต่ก่อนศตวรรษที่ 19 ด้วยการประกันภัยปศุสัตว์ (Livestock Insurance) แต่การประกันภัยชนิดนี้ไม่ประสบความสำเร็จเนื่องจากผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นกลีกรส่วนมากกระทำกันในลักษณะของผลประโยชน์ร่วมกัน (Mutual Basis) ในระหว่างกลีกรด้วยกัน ต่อมาในปี ค.ศ. 1787 นายวิลเลียม เวลเลอร์ (William Weller) ได้ก่อตั้งบริษัทประกันภัยชื่อ The General Insurance Office ขึ้นรับประกันความเสียหายส่วนบุคคลจากการสูญเสียชีวิตอันเนื่องมาจากการโจรกรรมบนถนนหรือทางเท้าในสถานที่สาธารณะและในสถานที่ส่วนตัว แต่บริษัทนี้ก็ต้องเลิกไปหลังจากดำเนินธุรกิจอยู่ได้ 2 ปี

การประกันภัยอุบัติเหตุ เริ่มมีความมั่นคงในระบบประกันภัยเมื่อประมาณหนึ่งศตวรรษมานี้อันเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขในกรรมธรรม์ประกันชีวิตในยุคสมัยของการปฏิวัติอุตสาหกรรม ซึ่งมีการผลิตสินค้าด้วยเครื่องจักรออกจำหน่ายเป็นจำนวนมาก ความเจริญทางการค้า ทำให้สินค้าที่ซื้อขายกันในตลาดมีการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งเป็นจำนวนมาก โดยทางรถไฟ เรือกลไฟ และทางรถยนต์ การขนส่งดังกล่าวนี้ ได้เพิ่มจำนวนอุบัติเหตุที่ร้ายแรงขึ้นในหลายรูปแบบ จึงมีความจำเป็นต้องมีกรรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุขึ้นคุ้มครองความเสียหายเหล่านั้น กรรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุที่แท้จริงชนิดแรกคือกรรมธรรม์ประกัน

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>39</sup> สุธรรม พงศ์สำราญ และพวก, หลักการประกันวินาศภัย, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ไทยวัฒนาพานิช, 2527) หน้า 233

อุบัติเหตุผู้โดยสารรถไฟ ซึ่งมีขึ้นในกลางศตวรรษที่ 19 ส่วนการประกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล การประกันอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับกรรมธรรม์ประกันอัคคีภัย และกรรมธรรม์ประกันชีวิตนั้นได้มีอยู่ในกรรมธรรม์เหล่านั้นแพร่หลายมานานแล้ว ฉะนั้นกรรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุโดยเฉพาะจึงมีขึ้นแยกต่างหากเป็นกรรมธรรม์ชนิดใหม่ เช่น การประกันอุบัติเหตุและความเจ็บป่วยส่วนบุคคล (Personal Accident And Sickness Insurance) ซึ่งเกิดมีขึ้นเมื่อมีอุบัติเหตุจากรถไฟเกิดขึ้นบ่อยครั้ง เป็นเหตุให้ประชาชนสูญเสียแขนขาไปจนถึงสูญเสียชีวิต ความเสียหายจากอุบัติเหตุและความเจ็บป่วยเหล่านั้นต้องการค่าชดเชยเป็นค่ารักษาพยาบาลและการขาดรายได้ ในระหว่างการเจ็บป่วย ฉะนั้นในปีค.ศ. 1848 จึงมีบริษัทผู้รับประกันอุบัติเหตุชื่อ The Railway Passengers Assurance Company ก่อตัวขึ้นเพื่อรับประกันอุบัติเหตุของผู้โดยสารรถไฟขึ้น โดยแบ่งจำนวนค่าสินไหมทดแทนขึ้นตามชั้นโดยสารของผู้เอาประกันภัย กล่าวคือถ้าเป็นผู้โดยสารชั้นที่หนึ่ง จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้โดยสารชั้นที่สองหรือชั้นที่สาม ต่อมาบริษัทรับประกันอุบัติเหตุและความเจ็บป่วยเกิดขึ้นหลายบริษัท เสนอผลประโยชน์จากค่าสินไหมทดแทนเป็นสองเท่าของอุบัติเหตุ แต่ละรายและจ่ายเงินชดเชยการเจ็บป่วยด้วยโรคที่กำหนดไว้ในกรรมธรรม์เป็นรายสัปดาห์ ในบางบริษัทเสนอกรรมธรรม์ประกันภัยชนิดนี้ โดยไม่ต้องตรวจโรคก่อนรับประกันภัยอีกด้วย แต่โดยหลักการประกันภัยอุบัติเหตุแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งให้บริษัทผู้รับประกันภัยได้ทราบว่า เคยประสบอุบัติเหตุอะไรบ้างและมีโรคอะไรบ้าง<sup>40</sup> การประกันอุบัติเหตุที่ให้ความคุ้มครองแก่ชีวิต ร่างกายของบุคคล เราเรียกว่า การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล (Personal Accident Insurance)

<sup>40</sup>E.R. Hardy Ivamy, General Principles of Insurance Law, 3rd ed. (Butterworths, London, 1975) P.86-87

(5.2) จุดมุ่งหมายของหลักการประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล  
 หลักการประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลเริ่มจากการเสี่ยงภัยจากการเดินทางและเป็นการประกันที่มีความสำคัญในธุรกิจปัจจุบัน เนื่องจากการพัฒนาระบบการขนส่งโดยสาร มีการขนส่งคนโดยสารจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งครั้งละมาก ๆ ด้วยเวลาอันรวดเร็วกว่ายานพาหนะอื่น จึงมีความจำเป็นจะต้องมีกรมธรรม์ประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคลทางอากาศ ( Personal Accident Aviation Insurance) มีลักษณะประกันเป็นรายบุคคลและเป็นกลุ่มบุคคล ซึ่งคุ้มครองผู้โดยสารที่เป็นพนักงานของบริษัทเดินทางไปเพื่อธุรกิจหรือการท่องเที่ยวหรือแม้แต่กลุ่มของเจ้าหน้าที่ประจำสายการบิน การประกันอุบัติเหตุเป็นกลุ่มนี้จะได้รับประโยชน์จากอัตราเบี้ยประกันภัยต่ำกว่าปกติ

การประกันอุบัติเหตุส่วนบุคคล เป็นการประกันภัยเกี่ยวกับบุคคลที่มีความใกล้ชิดกับการประกันภัยชีวิตมากที่สุด ซึ่งผู้เอาประกันภัยสามารถหาหลักประกันสำหรับตนเองและครอบครัวด้วยได้จากกรมธรรม์ประกันภัยชนิดนี้ ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับบาดเจ็บหรือไม่สามารถประกอบกิจการงานได้ทั้งกรณีชั่วคราวและถาวร<sup>41</sup>

จะเห็นได้ว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น ย่อมกระทบกระเทือนต่อการดำเนินชีวิตของผู้ประสบภัยเช่น ทำให้เสียเวลาทำมาหากิน อันทำให้ขาดรายได้ที่ควรจะหาได้ และถ้าในกรณีที่จะต้องรักษาพยาบาล ก็ต้องใช้จ่ายเงินทำให้สิ้นเปลืองมากนับว่าเป็นภาระที่หนักอย่างหนึ่ง ดังนั้นบุคคลที่มีความห่วงใยในทรัพย์สินและร่างกายของตนเองและความสงบสุขของครอบครัว จึงได้หาทางขจัดปัดเป่าภัยอันจะเกิดจากอุบัติเหตุเหล่านั้นให้สูญสิ้นไปหรือลดน้อยลงด้วยการหันเข้าพึ่งบริหารของกิจการประกันภัยที่เรียกว่า "การประกันอุบัติเหตุ"

<sup>41</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ, ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย, หน้า 75

### ซ. มาตรการในต่างประเทศ

การประกันภัยที่เกี่ยวกับการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือ ในต่างประเทศนั้น เนื่องจากการใช้พาหนะทางน้ำส่วนใหญ่เน้นถึงการขนส่งทางทะเล มาตรการที่เกี่ยวกับเรือจึงเป็นมาตรการที่เกี่ยวกับการขนส่งทางเรือ ซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ปัจจุบันเห็นได้ชัดว่า เจตนาของผู้ร่าง ประสงค์ที่จะให้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวกับกฎหมายทะเลขึ้นใช้บังคับต่างหาก ดังเห็นได้จากในมาตรา 609 บัญญัติว่า "รับขนทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและข้อบังคับว่าด้วยการนั้น" และในมาตรา 868 ให้บัญญัติถึงการประกันภัยทางทะเลว่า "อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล"

เมื่อประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายทะเลใช้บังคับ จึงต้องนำบทบัญญัติกฎหมายทะเลของประเทศอังกฤษ ซึ่งเป็นกฎหมายที่ใช้เป็นสากลมาบังคับใช้เป็นกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง ตามกฎหมายว่าด้วยการประกันภัยทางทะเลของอังกฤษ (The British Marine Insurance Act, 1906) มีสาระสำคัญโดยหลักว่า สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาซึ่งต้องการความสุจริตอย่างมากที่สุด และหากคู่สัญญาฝ่ายใดไม่สุจริตในการเข้าทำสัญญาทุกประการที่ตนได้ทราบ หรือควรจะได้ทราบตามปกติธรรมดาในทางธุรกิจให้ผู้รับประกันภัยทราบก่อนที่สัญญาจะทำได้สำเร็จลง หากผู้เอาประกันภัยปกปิดหรือละเลยไม่แจ้งข้อความจริงดังกล่าวให้ผู้รับประกันภัยทราบ ผู้รับประกันภัยอาจบอกเลิกสัญญาได้ ข้อความจริงที่ถือเป็นสาระสำคัญได้แก่ ข้อความจริงที่มีผลต่อการกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยหรือในการที่ผู้รับประกันภัยจะเข้าเสี่ยงภัยหรือไม่ ทั้งนี้โดยกล่าวถึงเรือที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัย (implied-warranty of sea-worthiness) ซึ่งเป็นสภาพของเรือที่สามารถบรรทุกสินค้าเท่านั้น หากปรากฏความจริงว่าเรือนั้นไม่อยู่ในสภาพที่จะเดินทะเลได้ ตั้งแต่เริ่มออกเดินทางหรือตั้งแต่ขณะเริ่มเสี่ยงภัย ผู้เอาประกันภัยก็ไม่อาจจะเรียกค่าเสียหายตามสัญญาประกันภัยทางทะเลได้ แม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะไม่ได้รู้ข้อความจริงนั้นก็ตาม<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup>ปริญญา ตีฬุง, "ประกันภัยทางทะเล" วารสารการประกันภัย ปีที่ 11 เล่ม 3 ฉบับที่ 43 (กรกฎาคม - กันยายน 2529): 5-10

การประกันภัยทางทะเล ที่รับประกันโดยปริยายว่าเรือจะอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้นี้ มักใช้กับกรมธรรม์ประกันภัยเป็นรายเที่ยวของการเดินทาง (Voyage Policy) เสมอ เว้นแต่จะมีข้อสัญญากำหนดชัดแจ้งไว้เป็นอย่างอื่น ส่วนกรมธรรม์ที่กำหนดเวลาแน่นอน (Time Policy) จะไม่มีการรับประกันโดยปริยายว่าเรือจะอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยดังกล่าว

สำหรับในอังกฤษ กรมธรรม์ประกันภัยเป็นรายเที่ยวของการเดินทาง จะมีการรับประกันภัยโดยปริยายว่า เมื่อเรือเริ่มออกเดินทาง เรือนั้นต้องอยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ ส่วนกรมธรรม์ประกันภัยที่กำหนดระยะเวลาแน่นอน จะไม่มีการรับประกันภัยโดยปริยายเช่นนั้น อย่างไรก็ตามแม้ในกรมธรรม์ประกันภัยที่กำหนดระยะเวลาแน่นอนโดยเฉพาะการประกันภัยตัวเรือ (Time Hull Policy) จะไม่มีการรับประกันโดยปริยายดังกล่าว แต่หากปรากฏว่าการปล่อยให้เรือออกทะเลไปโดยเรือไม่อยู่ในสภาพที่สามารถเดินทะเลได้ เป็นเพราะความผิดของเจ้าของเรือไม่ว่าจะด้วยจงใจหรือละเลยไม่จัดทำให้เรืออยู่ในสภาพดังกล่าวก็ตาม เจ้าของเรือผู้เอาประกันภัยเรือไว้ ไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเกิดจากเหตุดังกล่าวนั้น

ส่วนในสหรัฐอเมริกา ในเรื่องนี้การกำหนดหลักเกณฑ์ไปในทางปฏิเสธว่า เจ้าของเรือผู้เอาประกันภัยเรือจะต้องไม่ปล่อยให้เรือออกทะเลในสภาพที่ไม่เหมาะสมจะเดินทะเลได้โดยประมาทเลินเล่อหรือไม่สุจริตหากผู้เอาประกันภัยฝ่าฝืน ผู้รับประกันภัยย่อมปฏิเสธความรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดจากเรือไม่อยู่ในสภาพที่จะเดินทะเลนั้นได้

แม้กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลจะกำหนดหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับเรือจะต้องอยู่ในสภาพหรือมีคุณสมบัติที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยก็ตาม แต่ในส่วนของความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยแล้ว จะคุ้มครองเกี่ยวกับการขนส่งทางทะเล โดยเจาะจงในส่วนของสินค้าที่ทำการขนส่ง และตัวเรือเท่านั้น และเมื่อรัฐสภาได้ออกพระราชบัญญัติการรับขนส่งของทางทะเล พ.ศ. 2534 ก็ได้บังคับใช้กับเรือที่มีการขนส่งทางทะเลเท่านั้น





จากการศึกษาพบว่า ในต่างประเทศมิได้มีการกำหนดมาตรการที่จะคุ้มครองผู้ประสบภัยจากเรือในรูปแบบกรมธรรม์ประกันภัยใดโดยเฉพาะ เนื่องจากกรณีที่บุคคลใดประสบภัยจากเรือทำให้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บ จะมีการประกันภัยบางชนิดเข้ามาคุ้มครองและชดเชยความเสียหายดังกล่าวในรูปของเอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ (Yacht Clause) และกองทุนหรือสมาคม (Protection and Indemnity club) ที่เข้ามาช่วยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ ดังจะได้ศึกษาดังนี้

### (1) การประกันภัยตัวเรือ (Marine Hull Insurance)

การประกันภัยตัวเรือ เป็นนการประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายต่อตัวเรือไม่ว่าจะเป็นเรือเดินทะเล หรือเรือที่เดินในน่านน้ำ โยเวร์คราฟต์ เครื่องบิน รวมทั้งเครื่องจักรและเครื่องใช้ในเรือ

วัตถุที่เอาประกันภัยคือ ตัวเรือ เครื่องจักร และวัตถุก่อสร้างอื่น ๆ ของเรือ ซึ่งอยู่ในสถานที่ที่ระบุในการประกันภัย

ความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ จะมีส่วนที่ทำให้ความคุ้มครองความรับผิดจากการชนกัน เหตุผลที่ต้องมีความคุ้มครองความรับผิดจากการชนกัน เพราะไม่ว่าเรือจะอยู่ในระหว่างประกอบหรือปล่อยลงน้ำ หรือแล่นทดลองหากชนกับเรือลำอื่น และเกิดความรับผิดตามกฎหมายขึ้น จะมีเงื่อนไข Collision Clause ให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมาย ในความสูญเสียหรือเสียหายของเรือและทรัพย์สินในเรือลำอื่น ทรัพย์สินในที่นี้หมายถึงสินค้ามิได้หมายถึงทรัพย์สินส่วนตัว และในคุ้มครองการสูญเสียชีวิต หรือการบาดเจ็บอื่น ๆ

กรณีของความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ที่นอกเหนือจากความรับผิดจากการชนกัน โดยทั่วไปแล้วเจ้าของเรือหรือผู้เช่าเรือสามารถนำเรือเข้าเป็นสมาชิก P&I Club (Protection and Indemnity Club) เพื่อรับความคุ้มครองความรับผิดเหล่านี้ ซึ่งเรียกว่า P&I Risks (ดังจะได้กล่าวในหัวข้อ P&I Club) แต่สำหรับเรือที่อยู่ในระหว่างประกอบ หรือทดลองแล่นไม่สามารถทำประกันภัยเช่นนั้นได้ จึงมีการกำหนดเป็นเงื่อนไขหนึ่งใน Institute Clauses for Builders' Risks (I.B.C) ให้ได้รับความคุ้มครองจากบริษัทประกันภัย โดยเฉพาะการสูญเสียชีวิต บาดเจ็บ ป่วยไข้ หรือ การช่วยชีวิต

แต่ทั้งนี้ยกเว้นการเรียกร้องค่าเสียหายจาก Workmen's Compensation Act หรือ Liability Act ตามกฎหมายของประเทศอังกฤษ

อย่างไรก็ดีการประกันภัยสำหรับ Hull Policy ที่ให้ความคุ้มครองต่อการบาดเจ็บหรือสูญเสียชีวิตนั้นจำกัดอยู่แต่เฉพาะเรืออยู่ในระหว่างประกอบขณะปล่อยลงน้ำหรือแล่นทดลองในทะเล เป็นต้น มิได้หมายความรวมถึงการประกันภัยตัวเรือทั่ว ๆ ไป ซึ่งการประกันภัยตัวเรือนั้น ได้กำหนดในเงื่อนไขของกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ ในส่วนที่เกี่ยวกับความรับผิดอันเกิดจากการชน (Collision Liability) ยกเว้นความรับผิดกรณีที่มีการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บต่อบุคคลและการเจ็บป่วย ดังนั้น หากเจ้าของเรือต้องการให้บริษัทประกันภัยให้ความคุ้มครองหากเกิดกรณีการบาดเจ็บหรือสูญเสียชีวิตของบุคคลเกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัยหรือเจ้าของเรือจะต้องขอประกันภัยเพิ่ม ซึ่งได้แก่บันทึกสลักหลัก Yacht Clauses หรือ เข้าเป็นสมาชิกของ P&I Club<sup>43</sup>

#### (2) ใบสลักหลังความคุ้มครองความรับผิดของเรือ (Yacht Clauses)

Yacht Clauses เป็นความคุ้มครองเพิ่มเติม ในกรณีที่ประกันภัยตัวเรือ (Hull Policy) เพื่อให้ความคุ้มครองในส่วนที่การประกันภัยตัวเรือไม่ได้ให้ความคุ้มครอง

Yacht Clause มีลักษณะเช่นเดียวกับการประกันภัยทางทะเลทั่วไป กล่าวคือเป็นกรมธรรม์แบบระบุค่าสินไหมทดแทน ถ้าจำนวนการประกันภัยน้อยกว่ามูลค่าของการตกลงกันผู้รับประกันภัยจะยึดถือค่าเสียหายที่แท้จริงของตัวเรือตามสัดส่วนของการประกันภัย

---

<sup>43</sup>Robert H. Brown, Marine Insurance Vol.3-Hull Practice, (London: Witherby & Co Ltd.) P.304

การโศกกันหรือชนกันของเรือเป็นส่วนหนึ่งของการประกันภัยตัวเรือที่เอาประกันภัยกับเรือลำอื่น ถ้าเรือ 2 ลำชนกันหรือโศกกันและเป็นความรับผิดชอบของเรือทั้ง 2 ลำ ค่าเสียหายจะตั้งอยู่บนหลักความรับผิดชอบต่อกันและกัน (Cross Liability) กล่าวคือ ผู้ที่ต้องรับผิดชอบมากกว่าชดเชยให้อีกฝ่ายหนึ่งเท่าจำนวนที่คงเหลือจากการหักลบความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายแล้ว นอกจากนี้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับเรือสำรอง (Sister Ship) หากเรือที่ชนกันเป็นเรือที่มีเจ้าของเดียวกัน ผู้รับประกันภัยจะตกลงชดเชยค่าสินไหมทดแทนสำหรับความรับผิดชอบเสมือนว่าเรือดังกล่าวมิได้เป็นเจ้าของเดียวกัน

ในส่วนของความคุ้มครองและการชดเชยนั้น หน้าตารางจะแสดงอัตราเบี้ยประกันภัยที่ให้ความคุ้มครอง มีเงื่อนไขกรณีเสียชีวิต บาดเจ็บ ข้อจำกัดต่อบุคคล ทั้ง 2 กรณีดังกล่าวคล้ายคลึงกับกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ และกรมธรรม์การประกันภัยความรับผิดชอบของสหรัฐอเมริกา การเกยตื้นของเรือก็ได้รับความคุ้มครองและชดเชยตามมูลค่าของเรือ ในทางตรงกันข้ามข้อจำกัดเกี่ยวกับความตายและบาดเจ็บอาจจะมีค่าสูงกว่าตัวเรือ ถ้าผู้เอาประกันภัยต้องการข้อกำหนดเช่นนั้น การคุ้มครองทรัพย์สินที่เสียหายถูกจำกัดอยู่ภายใต้จำนวนเงินเอาประกันภัยตัวเรือ ข้อกำหนดที่จำนวนเงินเอาประกันภัยตัวเรือมีมูลค่าน้อยกว่ากรมธรรม์แบบกำหนดมูลค่า ผู้รับประกันภัยจะรับผิดชอบตามสัดส่วนที่ได้จ่ายไปตามจำนวนเงินเอาประกันภัยซึ่งเกี่ยวข้องกับกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า

ข้อแตกต่างที่สำคัญ ระหว่างความรับผิดชอบของเจ้าของเรือ Yacht และคนขับเรือสินค้าปรากฏอยู่ภายใต้กฎหมายทะเล เจ้าของเรือหรือคนขับเรือถูกจำกัดความรับผิดชอบตามส่วนที่ตนมีส่วนได้เสียในเรือ นั้น ข้อจำกัดความรับผิดชอบขึ้นอยู่กับสัญญาหรือความเสียหายที่เกิดขึ้น เจ้าของหรือคนขับเรือจะต้องป้องกันความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในกรณีที่สามารถป้องกันได้ในทางปฏิบัติ ข้อจำกัดของ Yacht Policy มีความคล้ายคลึงกับการประกันภัยรถยนต์ และการประกันภัยอื่น ๆ

ที่เกิดขึ้นบนบก<sup>44</sup>

การจ่ายค่ารักษาพยาบาลก็มีปรากฏใน Yacht Policy จึงมีความคล้ายคลึงกับกรมธรรม์ทั่วไป โดยเฉพาะกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์<sup>45</sup>

### (3) Protection and Indemnity Club

Protection and Indemnity Club หรือ P&I Club หรือ ชมรมความคุ้มครองและการชดใช้ เป็นกลุ่มของเจ้าของเรือที่รวมตัวกันขึ้น ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดแก่ตัวเรือของสมาชิกจากภัยบางประเภทที่ไม่สามารถเอาประกันภัยจากผู้รับประกันภัยโดยทั่วไปได้

ในธุรกิจการเดินเรือ เจ้าของเรือจะประสบกับปัญหาเรื่องความรับผิดและค่าใช้จ่ายที่ผิดธรรมดาอยู่เนือง ๆ ซึ่งยังไม่สามารถเรียกร้องจากการประกันภัยทางทะเลทั่วไปได้ โดยเฉพาะความรับผิดและค่าใช้จ่ายอันเนื่องมาจากการสูญเสียชีวิต หรือบาดเจ็บต่อร่างกาย รวมถึงความเสียหายที่เกี่ยวกับอุปกรณ์ตามท่าเรือต่าง ๆ เช่น ผนังท่าเทียบเรือ สะพานเทียบเรือ ฯลฯ นอกจากนี้ยังมีความสูญเสียชีวิตหรือเสียหายต่อทรัพย์สินที่ตนรับขนส่งอีก

ในกลางศตวรรษที่ 19 ประเทศอังกฤษได้มีการจัดตั้ง The Shipowner Mutual Insurance Association ขึ้น ซึ่งเป็นที่รู้จักกันในนาม The Protection and Indemnity Association หรือ P&I Club โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นการป้องกันเจ้าของเรือจากความรับผิดต่าง ๆ ซึ่ง

ศูนย์วิทยุทรัพยากร

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>44</sup>William H. Rodda, Marine Insurance: Ocean and Inland, 3rd Ed, (New Jersey: Prentice-Hall, Inc., Englewood Cliffs, 1970) P.72-75

<sup>45</sup>Robert I, Mehr and Emerson Commack, Principle of Insurance, P.317

นับวันประเทศต่าง ๆ จะออกกฎหมายบังคับและวางโทษเพิ่มขึ้น ในขณะที่ผู้รับประกันภัยทางทะเลเอง ก็ไม่ปรารถนาจะเข้าไปให้ความคุ้มครอง ทำให้บรรดาเจ้าของเรือต่างตกลงรับโครงการการชดใช้ค่าเสียหายแก่บุคคลภายนอก ซึ่งสมาชิกของตนเป็นผู้ก่อและต้องรับผิดชอบ

P&I Club ประเภทนี้ได้ถูกจัดตั้งขึ้นเป็นจำนวนมาก และส่วนใหญ่ไม่เพียงแต่ให้ความคุ้มครองของเรือธงอังกฤษเท่านั้น แต่ยังคงคุ้มครองถึงเรือชาติอื่น ๆ ด้วย นอกจากนี้ประเทศทางยุโรปตอนเหนือ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น ก็ได้มีการจัดตั้ง P&I Club ประเภทนี้ขึ้นเช่นกัน เช่น Assurance Foreningen Skuld ของนอร์เวย์ Britannia Steawship Insurance Association Ltd. ของประเทศอังกฤษในปี 1855 The Japan Ship Owner's Mutual Protection and Indemnity Association หรือ P.I.A. Japan ในปี 1950

การให้ความคุ้มครองแบบ Protection and Indemnity นี้ อาจเป็นการสลักหลัง(endorsement coverage)ของกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือ (Hull Policy) หรือเป็นกรมธรรม์ประกันภัยต่างหากก็ได้ เพื่อความคุ้มครองความรับผิดชอบตามกฎหมายของประเทศที่เจ้าของเรือหรือผู้ใช้เรือเป็นผู้เอาประกันภัย เพราะความรับผิดชอบในการที่เรือชนกัน (collision liability clause) มิได้ให้ความคุ้มครองไว้

การให้ความคุ้มครองดังกล่าว P&I Club จะให้ความคุ้มครองในความเสียหายที่เรียกว่า P&I Risks (Protection and Indemnity Risks) หรือเรียกว่า ภัยเกี่ยวกับความคุ้มครองและชดใช้ โดยให้ความคุ้มครองดังนี้

ก. ลูกเรือ เพื่อความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อความบาดเจ็บแก่ร่างกายหรือชีวิตของลูกเรือ ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยในกรณีนี้มีได้เนื่องมาจากความประมาทเลินเล่อของตนเองแต่อย่างใด การที่ลูกเรือได้รับบาดเจ็บ หรือ เจ็บป่วยในขณะที่ปฏิบัติหน้าที่ ย่อมมีสิทธิที่จะได้รับค่าจ้างในระหว่างที่ไม่อาจปฏิบัติหน้าที่เพราะ เหตุดังกล่าวนั้น รวมทั้งค่ารักษาพยาบาล

และค่าเดินทาง เพื่อนำลูกเรือผู้นั้นกลับเมืองท่าต้นทางแต่เจ้าของไม่ต้องรับผิดชอบ ต่อความเจ็บหรือป่วย เนื่องจากการกระทำโดยตั้งใจของลูกเรือเอง เว้นแต่ความ บาดเจ็บ หรือเจ็บป่วยนั้นร้ายแรงถึงขนาดที่จะต้องได้รับการพยาบาลรักษาโดยด่วน จึงต้องนำลูกเรือผู้นั้นส่งขึ้นเมืองท่าแห่งใดแห่งหนึ่ง เช่นนี้ เจ้าของเรือต้องจ่าย ค่าขนส่งนั้น รวมทั้งการที่ต้องส่งเรือกลับเมืองท่าต้นทางด้วย

ข. บุคคลอื่น ๆ ที่มีไซ้เจ้าหน้าที่ประจำเรือของผู้เอาประกันภัย คือ ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อบุคคลที่มีไซ้คนงานประจำเรือ เช่น ผู้โดยสาร ผู้ขนของขึ้นลงเรือหรือบุคคลอื่น ๆ ที่ได้รับบาดเจ็บในขณะที่อยู่ในเรือ ลำที่เอาประกันนั้น รวมทั้งความบาดเจ็บที่บุคคลภายนอกได้รับ เพราะเรือที่ เอาประกันภัยชนกับทรัพย์สินอื่น ๆ

ค. ลินค้า คือความรับผิดชอบของเจ้าของเรือในความเสียหายที่ เกิดขึ้น แก่สินค้าที่อยู่ในเรือ เนื่องจากความประมาทเลินเล่อของเจ้าของเรือ หรือลูกเรือ

ง. เรือลำอื่น และอสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ความเสียหายที่เกิดขึ้น แก่เรือลำอื่นเพราะเรือลำที่เอาประกันภัยไปชนเข้า เช่น ท่าเรือ อู่เรือ สะพาน เขื่อนกันคลื่น และสิ่งช่วยในการนำร่อง เป็นต้น ทำให้ผู้เป็นเจ้าของเรือต้อง รับผิดชอบจ่ายค่าเสียหายที่เกิดขึ้น

จ. สิ่งอื่น ๆ และความรับผิดชอบตามกฎหมาย เพราะการ ละเมิดกฎหมายศุลกากร และกฎหมายอื่น เจ้าของเรือ นายเรือ หรือตัวแทน ของเรือที่ต้องถูกปรับเพราะเรือละเมิดกฎหมายศุลกากร การนำคนเข้าเมือง หรือในกรณีและผู้เป็นเจ้าของได้รับความเสียหายเพราะเรือต้องแล่นออกนอกเส้นทาง เพื่อส่งลูกเรือที่ได้รับบาดเจ็บหรือเจ็บป่วยขึ้นเมืองท่าใด เพื่อรักษาพยาบาลเหล่านี้ บริษัทจะจ่ายเพื่อความรับผิดชอบทั้งสิ้น เพราะกรณีดังกล่าวให้รวมทั้ง เชื้อเพลิงที่ เรือต้องจ่ายไปในการนำส่งลูกเรือดังกล่าวและในกรณีที่เรือถูกกัก(quarantine) ณ เมืองท่าที่เรือไปจอดขนส่งสินค้าหรือรับผู้โดยสารและเพื่อค่าใช้จ่ายในการ ต่อสู้คดีในเรื่องนี้ด้วย

## ความรับผิดชอบที่รัฐเข้าไปให้ความคุ้มครอง

ปัญหาของผู้ที่ได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุหรือจากการทำงานใด ๆ นับวันจะกลายเป็นปัญหาของสังคมโดยส่วนรวม เนื่องจากการที่บุคคลเหล่านั้นต้องประสบภัยทำให้ต้องเสียชีวิต ทุพพลภาพ และบาดเจ็บ บ่มก่อก่อให้เกิดปัญหาหลายประการติดตามมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งการก่อก่อให้เกิดภาระของรัฐในการที่จะต้องใช้งบประมาณเพื่อเข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัยเหล่านั้นให้ได้รับการบรรเทาผลร้าย เช่น การจ่ายเงินชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น การสงเคราะห์บุคคลที่ประสบภัย การช่วยเหลือค่าปลงศพ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ทำให้รัฐต้องแบกรับภาระในการช่วยเหลือประชาชนผู้ประสบภัย

รัฐจึงได้พยายามหามาตรการในการเยียวยาและชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น นอกเหนือจากตามที่กฎหมายละเมิดกำหนดไว้ มาตรการดังกล่าวจึงได้กำหนดในรูปแบบของกฎหมายเฉพาะ โดยใช้ระบบของกองทุนทดแทนเงินเพื่อให้กองทุนเป็นผู้จ่ายเงินชดเชยให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับตามเงื่อนไข รูปแบบของกองทุนอาจแยกได้เป็นกองทุนทดแทนซึ่งเป็นกองทุนกลาง สำหรับจ่ายให้กับผู้มีสิทธิ เช่นกองทุนทดแทนประกันสังคม และกองทุนซึ่งเป็นกองทุนสำหรับอุดช่องว่างของระบบการเยียวยาชดเชยความเสียหายที่เกิดขึ้น เช่น กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจากรถ จึงควรที่จะได้ศึกษาระบบของกองทุนทั้ง 2 กรณี

### 1. กองทุนประกันสังคม ตามพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533

ระบบประกันสังคม คือระบบที่ทำให้การประกันต่อบุคคลในสังคมที่มีปัญหาหรือได้รับความเดือดร้อนทางการเงิน เนื่องจากการประสบเคราะห์ภัยหรือมีเหตุการณ์อันทำให้เกิดปัญหาในการดำรงชีพ ซึ่งต้องการได้รับความช่วยเหลือ การประกันสังคมจึงเป็นการร่วมมือกันระหว่างประชาชนในสังคม เพื่อช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ด้วยการรวบรวมเงินทุนเข้าเป็นกองทุนร่วมกันและเฉลี่ยความเสี่ยงหรือร่วมกันเสี่ยงต่อเคราะห์ภัยหรือปัญหาความเดือดร้อนที่อาจจะเกิดขึ้นหรืออาจกล่าวได้ว่าเป็นระบบสวัสดิการที่รัฐจัดให้มีขึ้น เพื่อให้หลักประกันแก่ประชาชนว่าประชาชนจะได้รับความช่วยเหลือทางเศรษฐกิจหรือด้านการเงินในระดับหนึ่ง

เมื่อเขาต้องประสบภาวะความเดือดร้อนจากการสูญเสียรายได้เนื่องจากการต้องว่างงาน จากการมีรายจ่ายเพิ่มขึ้นเป็นพิเศษ อันส่งผลกระทบต่อการค้ารงชีวิตหรือความเป็นอยู่ ซึ่งประชาชนที่เป็นกลุ่มเป้าหมายของการสร้างหลักประกันดังกล่าวก็ได้แก่ผู้ที่ส่งเงินเข้ามาสมทบร่วมเป็นกองทุน ซึ่งได้ปฏิบัติตามเงื่อนไขอันก่อให้เกิดสิทธิที่จะได้รับความคุ้มครองหรือได้รับประโยชน์ทดแทนการสูญเสียที่เกิดขึ้นนั้น<sup>46</sup>

#### ก. ประวัติของระบบประกันสังคม

ประเทศเยอรมันเป็นประเทศแรกที่ได้เริ่มใช้ระบบประกันสังคมในปี ค.ศ. 1883 การใช้ระบบประกันสังคมในประเทศเยอรมันนั้นประสบความสำเร็จ ทำให้ประชาชนมีหลักประกันในสังคมและช่วยบรรเทาความเดือดร้อนของประชาชนได้อย่างมาก จนเป็นที่ยอมรับของประเทศในกลุ่มสแกนดิเนเวียและอังกฤษ ซึ่งได้นำระบบประกันสังคมของประเทศเยอรมันไปปรับปรุงใช้และประเทศในทวีปยุโรปก็ได้้นำหลักประกันสังคมไปใช้อย่างแพร่หลาย เมื่อสงครามโลกครั้งที่หนึ่งได้สิ้นสุดแล้ว

ส่วนในประเทศสหรัฐอเมริกาได้นำระบบประกันสังคมไปใช้ และอีกหลาย ๆ ประเทศได้นำระบบนี้ไปใช้กันอย่างแพร่หลาย

ในทวีปเอเชีย นั้น ญี่ปุ่นได้เริ่มใช้เมื่อ พ.ศ. 2524 สำหรับกรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วยหรือเป็นโรคที่เกิดขึ้นเนื่องจากการทำงาน และได้ขยายการประกันสังคมออกไปจนเป็นระบบประกันสังคมที่สมบูรณ์ ทัดเทียมกับประเทศในทวีปยุโรปและอเมริกา

---

<sup>46</sup> ศักดิ์ศรี บริบาลบรรพตเขตต์, 12 คำถามกับแนวคิดการประกันสังคม, การประกันสังคมไทย: แนวทางสู่ความเป็นจริง, (กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์และทำปกเจริญผล, 2529) หน้า 21



สำหรับประเทศไทยได้มีแนวความคิดเกี่ยวกับระบบประกันสังคม ตั้งแต่ พ.ศ. 2495 ได้มีการผลักดันและเสนอร่างกฎหมายจนเป็นพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2497 และจัดตั้งกรมประกันสังคมขึ้นสังกัดกระทรวงการคลัง พระราชบัญญัติดังกล่าวกำหนดให้มีกองทุนประกันสังคมซึ่งมีเงินสมทบเข้าสู่กองทุนมาจาก 3 ฝ่ายคือ นายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐบาลโดยมีอัตราเงินสมทบที่กำหนดไว้แตกต่างกันตามรายได้และส่วนความรับผิดชอบของแต่ละฝ่ายแต่ก็ยังมีได้มีการใช้บังคับ เนื่องจากเป็นระบบใหม่ และนายจ้างก็ไม่ต้องการจ่ายเงินสมทบเพราะเป็นการเพิ่มทุนในส่วนของตน และอาจต้องเสียผลประโยชน์ที่เคยได้ จึงได้มีการสั่งระงับไว้ หลังจากนั้นก็ได้มีการพยายามให้มีการทำระบบประกันสังคมมาใช้บังคับจนในที่สุดได้ตราพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533 มาใช้บังคับ

#### ข. รูปแบบของกองทุนประกันสังคม

กองทุนประกันสังคมมีลักษณะ เป็นการระดมเงินจากฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาไว้เป็นกองกลางสำหรับเป็นทุนในการใช้จ่ายให้กับผู้ประกันตนที่จะได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีต่าง ๆ ตามที่กฎหมายกำหนด

การจัดตั้งกองทุนเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนด โดยให้สำนักงานประกันสังคมเป็นผู้ดูแล ทั้งนี้ กองทุนดังกล่าวประกอบด้วยเงินจากส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1. เงินสมทบจากรัฐบาล นายจ้าง และผู้ประกันตน โดยออกเงินสมทบเข้ากองทุนฝ่ายละเท่ากัน

เงินสมทบ หมายถึงเงินที่นายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐบาลร่วมกันจ่ายสมทบเข้ากองทุน เพื่อจ่ายเป็นประโยชน์ทดแทนให้แก่ผู้ประกันตนเมื่อเกิดกรณีและเข้าเงื่อนไขตามที่กฎหมายกำหนด อันเป็นการช่วยเหลือบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประกันตน<sup>47</sup>

<sup>47</sup> วิจิตรา พึ่งลัดดา, กฎหมายประกันสังคม, พิมพ์ครั้งที่ 2 (กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์นิติธรรม, 2535) หน้า 26

2. เงินเพิ่มซึ่งเป็นเงินที่นายจ้างไม่นำส่งเงินสมทบในส่วนของตน หรือในส่วนของผู้ประกันตน หรือส่งไม่ครบจำนวนภายในเวลาที่กำหนด จะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 2 ต่อเดือนของเงินสมทบ
3. ผลประโยชน์ของกองทุนโดยเป็นไปตามระเบียบที่คณะกรรมการประกันสังคม กำหนดโดยความเห็นชอบของกระทรวงการคลัง
4. เงินค่าธรรมเนียมกรณีการขึ้นทะเบียนและการทำใบแทน กรณีสูญหาย
5. เงินที่ได้รับจากการบริจาคหรือเงินอุดหนุน
6. เงินที่ตกเป็นของกองทุน กรณีที่เป็นทรัพย์สินของนายจ้างที่ถูกยึดอายัด และขายทอดตลาด
7. เงินอุดหนุนหรือเงินอุดหนุนราชการที่รัฐบาลจ่าย ในกรณีที่กองทุนมีเงินไม่พอจ่าย
8. เงินค่าปรับตามที่ได้จากการเปรียบเทียบปรับ
9. รายได้อื่น

ค. วิธีการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน

นายจ้าง ลูกจ้าง และรัฐบาลมีหน้าที่จ่ายเงินสมทบฝ่ายละเท่า ๆ กัน ในอัตราร้อยละ 1.5 ของค่าจ้างของผู้ประกันตน กรณีประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยหรือทุพพลภาพ คลอดบุตร และตาย ในกรณีสงเคราะห์บุตร และชราภาพในอัตราร้อยละ 3 และกรณีว่างงานในอัตราร้อยละ 5 นายจ้างมีหน้าที่ต้องจ่ายเงินสมทบในส่วนของตนและต้องหักค่าจ้างนำส่งเงินสมทบในส่วนของลูกจ้างด้วย นอกจากนั้นในกรณีจ้างเหมาช่วง ผู้รับเหมาช่วงถัดขึ้นไปจากผู้รับเหมาช่วงนี้เป็นนายจ้าง และผู้รับเหมาขั้นต้นยังต้องร่วมรับผิดชอบนายจ้างในเงินสมทบซึ่งนายจ้างมีหน้าที่ต้องจ่ายตามกฎหมายนี้ด้วย

กรณีรัฐวิสาหกิจนั้น จะอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายนี้ เมื่อมีพระราชกฤษฎีกาประกาศใช้บังคับ โดยแยกรัฐวิสาหกิจออกจากกฎหมายประกันสังคมอย่างเด็ดขาดแล้ว รัฐวิสาหกิจและพนักงานรัฐวิสาหกิจซึ่งจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนประกันสังคมไปแล้ว ไม่สามารถเรียกเงินสมทบนั้นคืนได้ เพราะเมื่อ



จ่ายเงินสมทบเป็นระยะตามเงื่อนไขและเกิดกรณีที่ทำให้มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทน พันงานรัฐวิสาหกิจ ก็สามารถไปขอรับประโยชน์ทดแทนจากสำนักงานกองทุนประกันสังคมตามสิทธิของผู้ประกันตนทั้งนี้ แม้ความเป็นผู้ประกันตนจะสิ้นสุดเนื่องจากสิ้นสภาพการเป็นลูกจ้างแล้ว แต่ผู้นั้นก็ยังมีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนกรณีประสบ อันตรายหรือเจ็บป่วยนอกงาน และกรณีคลอดบุตรต่อไปอีก 6 เดือนนับจากวันสิ้นสภาพการเป็นลูกจ้าง

กรณีนายจ้างจัดสวัสดิการก่อนวันที่กฎหมายประกันสังคมนี้ ใช้บังคับ ให้สูงกว่าประโยชน์ทดแทนตามกฎหมายนี้ ให้นายจ้างนำระเบียบข้อบังคับเกี่ยวกับการทำงาน สัญญาจ้างแรงงานหรือข้อตกลงเกี่ยวกับสภาพการจ้าง ซึ่งกำหนดสวัสดิการที่ว่านั้นมาแสดงต่อคณะกรรมการประกันสังคม เพื่อขอลดส่วนอัตราเงินสมทบในประเภทประโยชน์ทดแทนที่นายจ้างได้จัดสวัสดิการให้แล้ว

ง. เงื่อนไขที่ทำให้ได้รับเงินจากกองทุน

ต้องเป็นไปตามระยะเวลาการจ่ายเงินสมทบที่กำหนดไว้ และมีเงื่อนไขเพิ่มเติม ดังนี้

- กรณีประสบอันตรายหรือเจ็บป่วย ต้องไม่ได้จงใจให้เกิดขึ้นหรือยินยอมให้ผู้อื่นก่อให้เกิดขึ้น
- กรณีคลอดบุตร ต้องเป็นการคลอดบุตร ไม่เกิน 2 ครั้ง
- กรณีทุพพลภาพ ต้องไม่ได้จงใจก่อให้เกิดขึ้นหรือยินยอมให้ผู้อื่นก่อให้เกิดขึ้น
- กรณีตาย ต้องเป็นผู้ประกันหรือผู้มีสิทธิไม่ได้จงใจก่อให้เกิดขึ้นหรือยินยอมให้ผู้อื่นก่อให้เกิดขึ้น
- กรณีสงเคราะห์บุตร สำหรับบุตรไม่เกิน 2 คน
- กรณีชราภาพ ต้องมีอายุครบ 15 ปีบริบูรณ์ขึ้นไป
- กรณีว่างงาน (1) เป็นผู้มีความสามารถในการทำงานพร้อมที่จะทำงานที่เหมาะสมตามที่จัดหาให้หรือต้องปฏิเสธการฝึกงานและได้ขึ้นทะเบียนไว้ที่สำนักจัดหางานของรัฐ โดยต้องไปรายงานตัวไม่น้อยกว่าเดือนละ 1 ครั้ง

(2) การที่ผู้ประกันตนว่างงานต้องมีโชถูกเลิกจ้างเนื่องจากเหตุจริตต่อหน้าที่หรือกระทำความผิดอาญาโดยเจตนาแก่นายจ้างหรือจงใจทำให้นายจ้างได้รับความเสียหาย หรือฝ่าฝืนข้อบังคับหรือระเบียบเกี่ยวกับการทำงาน หรือคำสั่งอันชอบด้วยกฎหมายในกรณีร้ายแรง หรือละทิ้งหน้าที่เป็นเวลา 7 วันทำงานติดต่อกัน โดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือประมาทเลินเล่อเป็นเหตุให้นายจ้างได้รับความเสียหายอย่างร้ายแรง หรือได้รับโทษจำคุกตามคำพิพากษาถึงที่สุดให้จำคุกวัน แต่เป็นโทษสำหรับความผิดที่ได้กระทำโดยประมาทหรือความผิดลหุโทษ (3) ต้องมิใช่ผู้มีสิทธิได้รับประโยชน์ทดแทนในกรณีชราภาพ

จ. ผลกระทบของการใช้กองทุนประกันสังคม

- ผลกระทบต่อรัฐบาล

ในปี พ.ศ. 2533 มีลูกจ้างทั้งหมดประมาณ 1,600,000 กว่าคน ที่จะต้องอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายประกันสังคม ภาระหน้าที่ของรัฐบาลจะจำกัดอยู่เพียงในรูปประโยชน์ทดแทน 4 ประเภทแรกคือ กรณีประสบอันตราย หรือเจ็บป่วยนอกงาน กรณีคลอดบุตร กรณีทุพพลภาพและกรณีตาย รวมแล้วคิดเป็นอัตราร้อยละ 1.5 ของค่าจ้างของผู้ประกันตน คิดเป็นเงินประมาณ 775 ล้านบาทต่อปี เฉลี่ยแล้วเท่ากับว่ารัฐบาลต้องจ่ายเงินสมทบสำหรับลูกจ้างคนละ 40 บาทต่อเดือน หรือ 480 บาทต่อปี หรือวันละ 1.35 บาท<sup>48</sup> ซึ่งถือว่ามีผลกระทบต่อการเงินและการคลังของรัฐบาลเพียงเล็กน้อย

- ผลกระทบต่อนายจ้างและลูกจ้าง

เงินสมทบที่นายจ้างและลูกจ้างต้องจ่ายเข้ากองทุนประกันสังคมจะ

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

<sup>48</sup> คณะทำงานสนับสนุนกฎหมายประกันสังคม, ข้อมูลประกอบการพิจารณา  
ร่างพระราชบัญญัติประกันสังคม พ.ศ. 2533, เอกสารอัดสำเนา, 2533, หน้า 3

เท่ากับจำนวนเงินที่รัฐบาลต้องจ่ายคือ 1.35 บาทต่อวัน ต่อลูกจ้างหนึ่งคน ซึ่งประเมินได้ว่ามีผลกระทบเล็กน้อยเท่านั้น เพราะเมื่อพิจารณาถึงประโยชน์ต่อลูกจ้างซึ่งส่วนใหญ่มีฐานะยากจน และจะได้รับความคุ้มครองตามกฎหมายนี้ แต่อย่างไรก็ดี ย่อมมีผลกระทบต่อลูกจ้างอย่างแน่นอน เพราะค่าจ้างที่ได้รับไม่เพียงพอต่อการดำรงชีพอยู่แล้ว แต่เมื่อกำหนดถึงความคุ้มครองในรูปแบบประโยชน์ทดแทนที่จะได้รับตามเงื่อนไขแล้ว ก็ต้องถือว่ามีประโยชน์อย่างมาก<sup>49</sup>

กล่าวโดยสรุป กองทุนประกันสังคม เป็นรูปแบบของกองทุนส่วนกลาง ซึ่งหากลูกจ้างที่ประกันตน ประสบเหตุต่าง ๆ ตามเงื่อนไข ก็จะได้รับสิทธิประโยชน์ในเงินทดแทนจากกองทุนดังกล่าว แต่ทั้งนี้ลูกจ้างจะต้องเป็นผู้จ่ายเงินจำนวนหนึ่ง เข้ากองทุนเพื่อเป็นส่วนสะสมด้วย ลักษณะดังกล่าวมีลักษณะคล้ายกับการประกันภัยรูปแบบหนึ่ง เช่นกัน

## 2. กองทุนทดแทนตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

พ.ศ. 2535

ระบบการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ หรือกฎหมายบังคับให้ต้องมีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองบุคคลผู้ประสบภัยจากรถ เพื่อให้ความคุ้มครองผู้ที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ เพราะผู้ประสบภัยดังกล่าวไม่ได้รับการชดเชยค่าเสียหายหรือได้รับชดเชยค่าเสียหายไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริงและหากผู้ประสบภัยจะใช้สิทธิทางแพ่งเรียกร้องค่าเสียหายก็จะต้องใช้เวลาดำเนินการคดียาวนาน พระราชบัญญัติดังกล่าวจึงใช้บังคับเพื่อคุ้มครองให้ผู้ประสบภัยได้รับการชดเชยค่าเสียหายและได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นที่แน่นอนและทันเวลาที่

จากสถิติจำนวนผู้ป่วยและตายจำแนกตามสาเหตุต่าง ๆ เนื่องจากอุบัติเหตุจากโรงพยาบาลทั่วประเทศประจำปี 2534 โดยการรวบรวมจากสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ พบว่า ประชาชนได้รับบาดเจ็บ

<sup>49</sup> วิจิตรา ฟุ้งลัดดา, กฎหมายประกันสังคม, หน้า 43-44

ทางร่างกาย และตายเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร มีจำนวนสูงสุดในสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด กล่าวคือในปี 2534 มีผู้เสียชีวิตเนื่องจากอุบัติเหตุจราจร รวมทั้งสิ้น 9,030 คน เป็นชาย 7,368 คน และหญิง 1,662 คน นอกจากนั้นเป็นการบาดเจ็บทางร่างกายซึ่งเข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลถึง 503,152 คน โดยเป็นชาย 360,652 คน และหญิง 142,500 คน หรือเทียบเท่ากับร้อยละ 36 ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุทั้งหมด(1,467,946 คน) และถ้านับจำนวนผู้เสียชีวิตแล้ว ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมีจำนวนถึงร้อยละ 56 จากจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทั้งหมดประกอบกับการบาดเจ็บล้มตายในแต่ละครั้ง นอกจากนี้มีผู้เสียชีวิตแล้ว ยังมีผู้ทุพพลภาพจากอุบัติเหตุ ซึ่งมีจำนวนถึง 1 1/2 เท่าของอุบัติเหตุทำให้มีผู้สูญเสียอย่างสิ้นเชิงถึงปีละประมาณ 25,000 คน ผู้ที่ได้รับบาดเจ็บทางร่างกายหรือเสียชีวิตเหล่านี้ โดยหลักการแล้ว ควรจะได้รับความคุ้มครองในการเข้ารับการรักษาพยาบาล และหากเสียชีวิตควรจะ ได้รับเงินจำนวนหนึ่งเพื่อเป็นค่าจัดการศพ กฎหมายจึงเป็นเรื่องจำเป็นที่จะเข้ามามีบทบาทในการให้ความคุ้มครองแก่บุคคลที่ประสบเหตุดังกล่าว

ก. ประวัติของระบบการประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ในศตวรรษที่ 19 มีการสร้างรถยนต์ออกมาใช้บนท้องถนนจำนวนมาก การประกันภัยได้เข้ามามีบทบาทในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ให้แก่ผู้เสียหาย เมื่อมีผู้ก่อความเสียหายเกิดขึ้นผู้รับประกันจะเข้ามามีส่วนในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เสียหาย ทำให้ผู้เสียหายมีหลักประกันที่ดีขึ้นอีกชั้นหนึ่ง อย่างไรก็ตาม การประกันภัยก็ยังคงเป็นแบบสมัครใจ ( Voluntary Basis ) หากเจ้าของรถยนต์มิได้เอาประกันภัยรถยนต์ไว้ผู้เสียหายก็จะไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ซึ่งปัญหาดังกล่าวได้เป็นปัญหาสังคมโดยส่วนรวม รัฐต่าง ๆ เริ่มสนใจเข้ามาเกี่ยวข้องโดยนำประโยชน์จากการประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม มาใช้คุ้มครองผู้เสียหาย ประเทศแรกที่บัญญัติกฎหมายคือ เดนมาร์ค ในปี

ค.ศ.1918<sup>50</sup> และต่อมาคือ สหรัฐอเมริกาในปี ค.ศ.1927 ต่อมาประเทศต่างๆ ก็ได้บัญญัติกฎหมายลักษณะดังกล่าวขึ้น

สำหรับประเทศไทย ได้มีการยกร่างพระราชบัญญัติ แต่ก็มีเหตุไม่สามารถตราเป็นพระราชบัญญัติได้เนื่องจากเหตุผลการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง เช่น การยุบสภา การยึดอำนาจ แม้แต่ในช่วงรัฐบาลพลเอกชาติชาย ชุณหะวัณ เป็นนายกรัฐมนตรีได้เกิดโศกนาฏกรรมรถยนต์บรรทุกแก๊สพลิกคว่ำและระเบิด ทำให้มีคนเสียชีวิตและบาดเจ็บจำนวนมาก รัฐบาลต้องนำงบประมาณแผ่นดิน จำนวนหลายล้านบาท เข้าช่วยเหลือผู้ประสบภัยเหล่านั้น จึงได้เร่งพิจารณาร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แต่ถูก ร.ส.ช.ยึดอำนาจเสียก่อน จนในภายหลังได้มีการเสนอร่างพระราชบัญญัติอีกครั้ง และผ่านการพิจารณาจากสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ได้ตราเป็นพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เมื่อวันที่ 9 เมษายน 2535 ในสมัยรัฐบาลของนายอานันท์ ปันยารชุน เป็นนายกรัฐมนตรี

#### ข. รูปแบบของกองทุน

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ.2535 เป็นกองทุนที่ตั้งขึ้น ในกรณีการอุดหนุนว่างของระบบประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จากเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ครอบคลุมไปไม่ถึงทั้งในหลักการและการปฏิบัติ เพื่อให้ผู้ประสบภัยได้รับค่าเสียหายในเบื้องต้นที่แน่นอนและทันท่วงทีในชั้นต้นทั้งนี้เพื่อบรรเทาความเสียหายก่อนเป็นอันดับแรก กองทุนทดแทน อยู่ใน การควบคุมของสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

---

<sup>50</sup>พนิดา บุณรอด, มาตรการคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์: วิเคราะห์ มาตรการตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์กับร่างพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยรถยนต์, หน้า 43-44

กรรมการประกันภัย โดยกองทุนประกอบด้วยเงินจากส่วนต่าง ๆ ดังนี้

1. เงินทุนประเดิมที่รัฐบาลจัดสรรให้
2. เงินที่บริษัทจ่ายสมทบให้กองทุนโดยเป็นไปตามอัตราที่กำหนดจากยอดของเบี้ยประกันภัยรับ
3. เงินอุดหนุนที่รัฐบาลจัดสรรให้จากงบประมาณรายจ่ายประจำปี
4. เงินหรือทรัพย์สินที่ได้มาจากการยึดและขายทอดตลาดการไล่เบี้ยเงินคืนจากผู้กระทำผิดและการเรียกเงินคืนจากหน่วยราชการซึ่งเป็นเจ้าของรถที่ทำให้เกิดความเสียหาย
5. เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
6. ดอกผลของเงินกองทุน
7. เงินที่ได้จากการขายทรัพย์สินที่ได้มาจากการขายทอดตลาดหรือขายทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
8. เงินรายได้อื่น ๆ

ค. วิธีการจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุน

บริษัทประกันภัยที่รับประกันรถยนต์ ตามพระราชบัญญัติจะต้องจ่ายเงินสมทบเข้ากองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เงินสมทบให้จ่ายเป็นรายปีในอัตราไม่เกินร้อยละ 2 ของเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัย ในแต่ละปี อย่างไรก็ตามเนื่องจากขณะนี้ไม่มีกฎกระทรวง ยกเว้นให้รถจักรยานยนต์ที่จดทะเบียนไว้ก่อนวันที่ 5 เมษายน 2536 ไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย (มีจำนวนกว่า 8 ล้านคัน) บริษัทประกันภัยจึงจ่ายเงินสมทบให้แก่กองทุนเพิ่มเติมอีกร้อยละ 5 ของเบี้ยประกันภัยรับเพื่อช่วยเหลือกองทุนให้ชดเชยค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้ประสบภัยจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำนวนดังกล่าว

---

\*กฎกระทรวงฉบับที่ 9 (พ.ศ. 2536) ออกตามความในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535



### ง. เงื่อนไขที่ทำให้ได้รับเงินจากกองทุน

กองทุนทดแทนผู้ประสบภัยจะจ่ายเงินเฉพาะเป็นค่าเสียหายเบื้องต้น ตามกฎหมายเท่านั้น ซึ่งปัจจุบันกำหนดค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวนเงินตาม ความเสียหายจริงแต่ไม่เกิน 10,000 บาท ในกรณีบาดเจ็บต่อร่างกาย ส่วน กรณีเสียชีวิตจะได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นค่าปลงศพ จำนวน 10,000 บาท โดยกองทุนจะจ่ายให้แก่ผู้ประสบภัย ในกรณีที่ผู้ประสบภัยไม่อาจขอรับได้ กองทุน จะจ่ายให้แก่ทายาทของผู้ประสบภัย เมื่อเข้าหลักเกณฑ์ดังนี้

1. เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหายนั้นมิได้จัดให้มีการ ประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถ และเจ้าของรถ ไม่ยอมจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้ แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน
  2. ขณะเกิดเหตุ รถที่ก่อให้เกิดความเสียหายมิได้อยู่ในความ ครอบครองของเจ้าของรถ เพราะเหตุที่รถนั้นได้ถูกยกยอก ฉ้อโกง กรรโชก ลักทรัพย์ ริดเอาทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือปล้นทรัพย์ และเจ้าของรถได้ร้องทุกข์ต่อ พนักงานสอบสวน
  3. ไม่มีผู้แสดงตนเป็น เจ้าของรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย และ รถนั้นไม่มีการประกันภัยกับบริษัทประกันภัย เพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ ประสงค์จากรถ
  4. มีความเสียหายจากรถเกิดแก่ผู้ประสบภัย แต่ไม่อาจทราบ ได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย (หรือเรียกว่า กรณีชนแล้วหนี)
  5. บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ ผู้ประกันภัยไม่ครบจำนวน
  6. ความเสียหายที่เกิดแก่ผู้ประสบภัยนั้นเกิดจากรถที่ได้รับการ ยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัยตามที่ได้กำหนดยกเว้นไว้ในพระราชบัญญัติ เช่น กรณีความเสียหายเกิดจากรถของหน่วยงานราชการต่าง ๆ เป็นต้น
- ทั้งนี้ ให้ผู้ประสบภัยยื่นขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น หรือแจ้งการ ไม่ได้รับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้น หรือการได้รับค่าเสียหายเบื้องต้นไม่ครบ

จำนวนจากบริษัทประกันภัยต่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ตามวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง อนึ่ง ผู้ประสบภัยผู้ใดยื่นคำขอรับชดเชยค่าเสียหายเบื้องต้นตามพระราชบัญญัตินี้โดยทุจริต หรือแสดงหลักฐานอันเป็นเท็จเพื่อขอรับค่าเสียหายเบื้องต้น ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

เมื่อสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย ได้จ่ายเงินจากกองทุนเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นในกรณี

1. เจ้าของรถไม่ได้จัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติ และไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัย หรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน

2. บริษัทประกันภัยที่รับประกันภัยรถคันที่ก่อให้เกิดความเสียหาย ไม่จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้น ให้แก่ผู้ประสบภัยหรือจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไม่ครบจำนวน เมื่อสำนักงานกองทุนได้จ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นให้แก่ผู้ประสบภัยไปแล้วเป็นจำนวนเท่าใด ให้นำทะเบียนมีคำสั่งเรียกเงินตามจำนวนที่ได้จ่ายไปนั้นคืน จากเจ้าของรถหรือจากบริษัทประกันภัย นั้น แล้วแต่กรณี และเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายเงินเพิ่มในอัตราร้อยละ 20 ของจำนวนค่าเสียหายเบื้องต้นที่จ่ายจากกองทุนเข้าสมทบกองทุนเป็นเงินเพิ่มอีกด้วย หากเจ้าของรถหรือบริษัทประกันภัยบริษัทใดไม่ปฏิบัติตามคำสั่งนายทะเบียน จะต้องระวางโทษปรับตั้งแต่ 10,000 บาท ถึง 50,000 บาท

จ. ผลกระทบของการใช้กองทุนทดแทนผู้ประสบภัย

- ผลกระทบต่อรัฐบาล

โดยที่การตราพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวนี้ ก็เพื่อช่วยลดภาระของรัฐ ซึ่งถือเป็นสวัสดิการในเรื่องบรรเทาปัญหาการบาดเจ็บ ทุพพลภาพ หรือเสียชีวิต ดังนั้น เมื่อรถทุกคันเข้าสู่ระบบของการประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถแล้ว การชดเชยค่าเสียหายจะเป็นหน้าที่ของบริษัทประกันภัย ยกเว้นบางกรณีเท่านั้นที่บริษัทประกันภัยไม่ต้องเป็นผู้ชดเชยแต่ให้ผู้ประสบภัยมาขอใช้จากกองทุน เช่น กรณีชนแล้วหนี ไม่มีเจ้าของรถ เป็นต้น และกรณีที่เป็นรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย เช่น รถราชการ เป็นต้น รัฐจึงต้องจ่ายเงินอุดหนุนในส่วนนี้

โดยในปี 2536 รัฐบาลได้ให้งบประมาณสำหรับกองทุนเป็นจำนวนเงิน 65 ล้านบาท แต่เนื่องจากรถจักรยานยนต์กว่า 8 ล้านคน ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันภัย ทำให้กองทุนต้องจ่ายเงินชดเชยเป็นค่าเสียหายเบื้องต้นเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจึงต้องจัดสรรงบประมาณมากกว่าเดิมเพื่อรองรับในส่วนนี้ แต่อย่างไรก็ดี บริษัทประกันภัยได้จ่ายเงินสมทบในอัตราร้อยละ 5 ของเบี้ยประกันภัยรับรถยนต์ เพื่อช่วยเหลือกองทุนด้วย กรณีดังกล่าว เห็นว่าในช่วงปีต้น ๆ ของการบังคับใช้กฎหมายมีข้อจำกัดและปัญหาหลายอย่าง ซึ่งกองทุนจะต้องใช้เงินเพื่อรองรับในส่วนนี้ค่อนข้างมาก แต่รัฐจะลดภาระการชดเชยค่าเสียหายได้เมื่อระบบดังกล่าวได้รับการพัฒนาขึ้น

- ผลกระทบต่อบริษัทประกันภัย

กฎหมายดังกล่าวมีลักษณะเป็นกฎหมายบังคับ (Compulsory Law) โดยบังคับให้บริษัทประกันภัยต้องรับประกันภัย ดังนั้น บริษัทประกันภัยจึงไม่อาจปฏิเสธได้ การที่จะให้บริษัทประกันภัยดำเนินการตามกฎหมายได้ จำเป็นต้องคำนึงถึงระบบของธุรกิจด้วย อัตราเบี้ยประกันภัยจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งในการพิจารณาในปัจจุบันได้มีการประกาศใช้อัตราเบี้ยประกันภัย โดยยึดถือความเห็นของคณะกรรมการวิสามัญเพื่อพิจารณาหาอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสม ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อบริษัทประกันภัยบ้างเนื่องจากขณะนี้ยังไม่มีสถิติของการรับประกันภัย การชดเชยค่าสินไหมทดแทน และค่าใช้จ่ายของบริษัท จึงไม่อาจทราบได้แน่ชัดว่าบริษัทจะมีกำไรหรือขาดทุน อย่างไรก็ตาม หากการบังคับใช้ในระยะเวลา 1-2 ปี คาดว่าจะทราบถึงสถิติข้อมูลต่าง ๆ เพื่อนำมาปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยที่เหมาะสมต่อไป

โดยสรุปแล้ว มาตรการเยียวยาและชดเชยค่าสินไหมทดแทนซึ่งใช้ตามหลักของสัญญาประกันภัย สามารถให้ความคุ้มครองแก่ประชาชนผู้ประสบภัยได้ตลอดทั้งกองทุนของรัฐที่เข้ามาช่วยเสริมให้ผู้ประสบภัยจากเรือได้รับการชดเชยความเสียหายในกรณีที่การประกันภัยไม่ได้ให้ความคุ้มครองไว้ แต่อย่างไรก็ดี หลักการประกันภัยมีหลายแนวทาง การหาแนวทางการประกันภัยที่เหมาะสมย่อมจะสามารถให้ความคุ้มครองประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถบริหารและจัดการได้อย่างเหมาะสม ซึ่งจะได้ศึกษาในบทต่อไป