



มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเกี่ยวกับการชดใช้
ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย: ศึกษากรณี
การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

เกียรติกิตติ รูปบูชา

วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชานิติศาสตร์ คณะนิติศาสตร์ปริธีดี พนมยงค์
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

พ.ศ. 2556

**The Legal Measures on the Protection of the Insured Concerning the
Insurance Company's Compensation: a Case Study of
Voluntary Motor Insurance**

Kiadkitti Toobucha

เลขทะเบียน.....	0225742
วันลงทะเบียน.....	1 ก.พ. 2556
เลขเรียกหนังสือ.....	346-09.65/12 ก45281 [2556]

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements

for the Degree of Master of Laws

Department of Law

Pridi Banomyong Faculty of Law, Dhurakij Pundit University

2013



ใบรับรองวิทยานิพนธ์

คณะนิติศาสตร์ปริธี พนมยงค์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์

ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต

หัวข้อวิทยานิพนธ์ มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้ประกอบการที่ประกันภัยเกี่ยวกับการชดใช้
ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย : ศึกษากรณีการประกันภัยรถยนต์
ภาคสมัครใจ
เสนอโดย เกียรติกิตติ รูปบุชา
สาขาวิชา นิติศาสตร์
หมวดวิชา กฎหมายเอกชนและกฎหมายธุรกิจ
อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี

ได้พิจารณาเห็นชอบโดยคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์แล้ว

.....ประธานกรรมการ

(ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ สุธีธรรมรักษ์)

.....กรรมการและอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

(รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี)

.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.วิจิตรา (ฟุ้งถัดดา) วิเชียรชม)

.....กรรมการ

(รองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ คงสมบุญ)

มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์ รับรองแล้ว

..... รองอธิการบดีฝ่ายวิชาการ

(รองศาสตราจารย์ ดร.สมบุญวัฒน์ สัตยรักษ์วิทย์)

วันที่ 9 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. ๒๕๕๖

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี ด้วยความกรุณาจาก รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี ที่รับเป็นที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ขอกราบขอบพระคุณท่านอาจารย์ที่สละเวลาคอยให้คำปรึกษา ให้คำแนะนำ และให้กำลังใจแก่ผู้เขียน ขอกราบขอบพระคุณ ศาสตราจารย์ ดร.ธีระ ศรีธรรมรักษ์ ที่กรุณาได้รับเป็นประธานกรรมการวิทยานิพนธ์ รองศาสตราจารย์ไพฑูรย์ คงสมบูรณ์ และ รองศาสตราจารย์ ดร. วิจิตรา (ฟุ้งถัดดา) วิเชียรชม ที่กรุณาได้รับเป็นกรรมการวิทยานิพนธ์ ได้ให้ คำแนะนำเพิ่มเติมเพื่อให้วิทยานิพนธ์นี้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

หากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้มีคุณประโยชน์ประการใดบ้าง ผู้เขียนขออุทิศให้ครอบครัว ของผู้เขียน และบรรดาอาจารย์ทั้งหลาย แต่หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้เขียนขอน้อมรับไว้แต่ เพียงผู้เดียว

เกียรติกิตติ ชูปบุชา

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	๗
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	๘
กิตติกรรมประกาศ.....	๗
บทที่	
1. บทนำ.....	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5
1.3 สมมติฐานของการศึกษา.....	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษา.....	5
1.5 วิธีดำเนินการศึกษา	6
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	6
2. แนวคิด ทฤษฎี และความหมายของการประกันภัยและการชดใช้ค่าสินไหม ทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ	7
2.1 แนวคิดและประวัติความเป็นมาของการประกันภัย	7
2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย	12
2.3 ความหมายและหลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย	15
2.4 ชนิดของการประกันภัย.....	23
2.5 การประกันภัยรถยนต์	25
2.6 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ.....	33
3. มาตรการทางกฎหมายและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของประเทศไทยและต่างประเทศ.....	37
3.1 มาตรการตามหลักกฎหมายไทย.....	37
3.2 มาตรการตามหลักกฎหมายต่างประเทศ	55
3.2.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา.....	55
3.2.2 ประเทศอังกฤษ	70
3.2.3 ประเทศญี่ปุ่น	79

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
4. ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจและมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครอง ผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน.....	86
4.1 ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยอักรุน	87
4.2 ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของรถยนต์คันเอาประกันภัย	90
4.2.1 กรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงกับเสียหาย โดยสิ้นเชิง	91
4.2.2 กรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง	93
4.3 ปัญหาเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดชอบและการจำกัดความรับผิดชอบของ บริษัทผู้รับประกันภัย.....	95
4.4 ปัญหาเกี่ยวกับการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน	99
4.5 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทน	101
4.5.1 มาตรการเกี่ยวกับข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ	102
4.5.2 มาตรการในการระงับข้อพิพาท	105
4.5.3 มาตรการในการชดเชยความเสียหาย	106
5. บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	110
5.1 บทสรุป.....	110
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	114
บรรณานุกรม	120
ภาคผนวก	126
ประวัติผู้เขียน	165

หัวข้อวิทยานิพนธ์	มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันภัย: ศึกษากรณีการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
ชื่อผู้เขียน	เกียรติกิตติ รูปบุชา
อาจารย์ที่ปรึกษา	รองศาสตราจารย์พินิจ ทิพย์มณี
สาขาวิชา	นิติศาสตร์
ปีการศึกษา	2555

บทคัดย่อ

วิทยานิพนธ์นี้มีจุดมุ่งหมายเพื่อทำการศึกษาถึงปัญหาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ โดยมุ่งเน้นศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยว่าในปัจจุบันมีมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองบุคคลเหล่านี้ได้อย่างไรเพียงพอหรือไม่

จากการศึกษาพบว่า การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นความรับผิดชอบหรือหน้าที่ของบริษัทผู้รับประกันภัยที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นตามสัญญาประกันภัย และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้เสียหายเป็นไปตามหลักการประกันภัยค่าจูน โดยพบว่ามีปัญหาข้อพิพาทอันเกิดจากการที่บริษัทผู้รับประกันภัยได้แย้งความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยโดยไม่สุจริต ข้อพิพาทอันเกิดจากการจัดซ่อม การระงับข้อพิพาทด้วยการจัดซ่อมที่อุกถางการประกันภัย การโอนกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัยกรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยเสียหายสิ้นเชิงซึ่งไม่เป็นธรรม ข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยยกเว้นความรับผิดที่มีความหมายไม่ชัดเจนและมีปัญหาในการตีความ ปัญหาเกี่ยวกับการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเกี่ยวกับข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย การระงับข้อพิพาทและการชดเชยความเสียหายนั้น ยังให้ความคุ้มครองไม่เพียงพอและกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ไม่ครอบคลุม

ดังนั้น วิทยานิพนธ์ฉบับนี้จึงเสนอแนะแนวทางในการแก้ไขปัญหาดังกล่าวข้างต้น กล่าวคือ ควรให้มีการแก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 โดยกำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัยจัดซ่อมรถยนต์ตามมาตรฐานการจัดซ่อม การระงับ

ข้อพิพาทด้วยการจัดซ่อมที่อยู่กลางการประกันภัยซึ่งไม่ใช่คู่สัญญาของบริษัทผู้รับประกันภัยที่เป็น
คู่กรณี การโอนกรรมสิทธิ์ในรถยนต์คันเอาประกันภัยให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัยมีเฉพาะกรณีที่
เอาประกันภัยไว้เต็มตามมูลค่ารถยนต์ เหตุยกเว้นความรับผิดชอบใช้รถยนต์ไปในทางผิดกฎหมาย
ต้องเป็นการใช้เพื่อประโยชน์โดยตรงในการกระทำผิดกฎหมายซึ่งมีโทษจำคุก เว้นแต่เหตุโทษ และ
ให้บริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบใช้เบี้ยปรับร้อยละ 20 ต่อปี แก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติ
ประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 โดยกำหนดให้นายทะเบียนพิจารณาทบทวนกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งได้
ให้ความเห็นชอบไปแล้วทุกๆ 2 ปี ต้องดำเนินการใกล้เคียงเมื่อมีข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการประกันภัย
และหากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่ดำเนินการตามคำวินิจฉัยให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและ
ส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยดำเนินคดีแทนผู้ร้องเรียน แก้ไขเพิ่มเติมประกาศกระทรวง
พาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน
หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย

Thesis Title The Legal Measures on the Protection of the Insured Concerning the Insurance Company's Compensation: a Case Study of Voluntary Motor Insurance

Author Kiadkitti Toobucha

Thesis Advisor Associate Professor Pinit Thipmanee

Department Law

Academic Year 2012

ABSTRACT

This thesis aims to study on the problems of the compensation for voluntary motor insurance by focusing on study for the legal measures on the protection of the insured and the claimant that at present, there is any the legal measures to meet requirements for protection to all these persons or not?

From the study found that the compensation for voluntary motor insurance is the insurance company's liability or duty which have to pay the compensation according to the reality to the insured or whenever there are any casualties happen, the claimant has rights to claim for compensation according to the insurance contract and pay for a compensation to the third party as a victim according to the principle of guarantee insurance by the time found that the dispute problem which came from the insurance company has rebutted the insured's liability in bad faith, the dispute that derived from repairing, the dispute resolution with repairing arrangement by the insurance accredited garage, transferring a car ownership to the insurance company in case of the vehicle absolutely damaged which it is unfair, insurance policy conditions exclusion of liability which has unclear meaning and has problem for interpretation, problem concerning delaying for compensation paying, the legal measures on the protection of the insured and the claimant concerning policy conditions of liability, dispute solution and compensation still have deficient protection and uncovered regulation.

Therefore, this thesis recommended the guidelines for the mentioned above problem solving as follows; should be amended the terms and conditions of voluntary motor insurance policy on first-class motor insurance (Comprehensive Motor) due to assigned to the insurance

company to repair a car according to the car repairing standard motor insurance, the dispute resolution by repairing with the insurance accredited garages which are not the authorized garages of the disputant's insurance company, transferring a car ownership to the insurance company would be done in case of have been done according to the price of the car on account of exclusion of liability in case of to be outlaw using car, it should be used for the purpose of benefit. For any offence should be had prison sentence except light penalty and the insurance company must be taken in responsibility in fine compensation with 20 percentage per year, should be amended Non-life Insurance Act B.E. 2535 by enacting that the registrar should be reconsidered the insurance policy which has given the sanction every 2 years, should be conducted the conciliation when there is any insurance appeal and if any insurance companies have not conducted follow to the judgment, Office of Insurance Commission can be taken legal proceeding for the petitioner, should be amended the declaration of the Ministry of Commerce concerning Rules, Methods and Periods that regarded as delaying for compensation payment or delaying for insurance premiums of Non-life insurance company.

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สืบเนื่องจากความจำเป็นในการเดินทาง การขนส่งสินค้า ทำให้รถยนต์กลายเป็นสิ่งจำเป็นในชีวิตประจำวัน จนมีผู้กล่าวว่ารยนต์กลายเป็นปัจจัยที่ 5 ในการดำรงชีพ นอกเหนือจากที่อยู่อาศัย อาหาร เครื่องนุ่งห่ม และยารักษาโรค จากความต้องการรถยนต์ที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้มีการผลิตรถยนต์เพื่อจำหน่ายมากขึ้นเป็นเหตุให้จำนวนรถยนต์เพิ่มขึ้นทุกปี โดยข้อมูลของกรมการขนส่งทางบกในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนรถยนต์ที่จดทะเบียนสะสมทั่วประเทศไทยทั้งสิ้นจำนวน 30,194,937 คัน ประกอบกับการพัฒนาสมรรถนะของรถยนต์ด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงทำให้รถยนต์สามารถขับเคลื่อนได้ด้วยความเร็วสูงตอบสนองต่อความต้องการของคนที่ต้องการความรวดเร็วในการเดินทางหรือการขนส่งสินค้า

แม้ประโยชน์ของรถยนต์จะมีมากแต่ในอีกด้านหนึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรยนต์ก็เพิ่มสูงขึ้นด้วยเช่นกัน ทำให้มีผู้ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิต ตลอดจนทรัพย์สินเสียหายเป็นจำนวนมาก จากข้อมูลสำนักงานตำรวจแห่งชาติในปี พ.ศ. 2554 มีจำนวนอุบัติเหตุบนทางหลวงทั่วประเทศจำนวน 68,582 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต จำนวน 9,195 ราย และมีผู้ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 16,564 ราย ดังนั้นเพื่อบรรเทาความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรถยนต์ เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ก็จะนำรถยนต์ของตนเข้าประกันภัยไว้กับบริษัทผู้รับประกันภัย เพื่อโอนความเสี่ยงภัยให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัย โดยยอมเสียเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่งให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัย

การประกันภัยรถยนต์เป็นการประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งเป็น การประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance) เป็นการประกันภัยที่ถูกบังคับตามกฎหมายให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ต้องทำประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของผู้ประสบภัยจากรถตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance) เป็นการประกันภัย โดยความสมัครใจของเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ ที่จะทำประกันภัยหรือไม่ก็ได้มิได้ถูกบังคับ ด้วยกฎหมายแต่อย่างใด ปัจจุบันแบ่งเป็น 5 ประเภท คือ การประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 การประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 การประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 พิเศษ การประกันภัยรถยนต์ ประเภท 3 และการประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 พิเศษ ซึ่งการประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 จะให้ความคุ้มครองมากที่สุดโดยจะให้ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของ บุคคลภายนอกรวมทั้งผู้โดยสารภายในรถยนต์คันเอาประกันภัย คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สิน ของบุคคลภายนอก คุ้มครองความเสียหายของรถยนต์คันเอาประกันภัย คุ้มครองความสูญหาย หรือ ไฟไหม้รถยนต์คันเอาประกันภัย และคุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย (การประกันภัย อุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันภัยค่ารักษาพยาบาล และการประกันตัวผู้ขับขี่)

ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยจะได้ศึกษาการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ โดยจะนำ ข้อกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองในการประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 ซึ่งให้ความคุ้มครองมากที่สุด มาเป็นแนวทางการศึกษา โดยจะมุ่งเน้นศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายที่ให้ความคุ้มครอง ผู้เอา ประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัย ว่าในปัจจุบันมี มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองบุคคลเหล่านี้อย่างไรเพียงพอหรือไม่ เนื่องจากปัญหา ข้อพิพาทอันเกิดจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนั้น เกิดขึ้นอยู่เสมอโดยแบ่งปัญหาออกเป็น 4 ประการ ดังนี้

ประการที่ 1 ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยค่าจูน

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความรับผิดที่มีต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สิน ของบุคคลภายนอก หรือการประกันภัยค่าจูนนั้น เป็นไปตามหลักกฎหมายมาตรา 887 แห่งประมวล กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค่าจูนนั้นคือสัญญาประกันภัย ซึ่งผู้รับ ประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้น แก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้ นั้นจาก ผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านี้หาอาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอัน ผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญาได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับผู้รับประกันภัย นั้น ท่านให้ผู้เสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

อนึ่งผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ยังหา หลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่าสินไหมทดแทนนั้น ผู้เอาประกันภัยได้ใช้แก่ผู้เสียหายแล้ว”

จากบทบัญญัติข้างต้นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อบุคคลภายนอกนั้น บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ให้บุคคลภายนอกก็ต่อเมื่อความเสียหายดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายจึงมักจะเกิดข้อพิพาทขึ้นระหว่างบุคคลภายนอกกับบริษัทผู้รับประกันภัยว่ากรณีดังกล่าวผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือไม่ และค่าสินไหมทดแทนควรจะเป็นเท่าใด ซึ่งหากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บุคคลภายนอกเรียกร้องเอาแก่บริษัทผู้รับประกันภัย แต่บริษัทผู้รับประกันภัยปฏิเสธการชดใช้โดยอ้างว่าผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายหรือค่าสินไหมทดแทนที่เรียกร้องมานั้น สูงเกินกว่าที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ จนเป็นเหตุให้ต้องมีการฟ้องร้องดำเนินคดีทำให้ผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลภายนอกได้รับความเสียหาย เสียเวลาและค่าใช้จ่าย กรณีดังกล่าวจะมีมาตรการทางกฎหมายใดที่จะบังคับให้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือจะมีมาตรการในการเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัย และบุคคลภายนอกผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอย่างไร

ประการที่ 2 ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของรถยนต์คันเอาประกันภัย

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนของรถยนต์คันเอาประกันภัย เป็นไปตามมาตรา 877 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวต่อไปนี้ คือ

1. เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง
 2. เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย
 3. เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้
- นั้นมีให้วินาศ

อันจำนวนวินาศภัยนั้น ท่านให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาซึ่งเหตุในวินาศภัยนั้นเกิดขึ้น อนึ่งจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ นั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคาเช่นนั้น

ท่านห้ามมิให้คิดค่าสินไหมทดแทนเกินไปกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้นจะเห็นได้ว่า บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง ซึ่งหมายถึงจำนวนความเสียหายที่เป็นจริง แต่ปัญหาที่พบและมีข้อพิพาทอยู่เสมอได้แก่ กรณีพิพาทเกี่ยวกับจำนวนความเสียหายที่แท้จริงว่าความเสียหายที่แท้จริงเป็นอย่างไร และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงใดที่จะถือว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันแท้จริง มีขอบเขตเพียงใด ตัวอย่างเช่น เมื่อรถยนต์คันเอาประกันภัยเกิดอุบัติเหตุได้รับความเสียหาย ปัญหาที่พบและเป็นข้อพิพาทอยู่เสมอ

คือชิ้นส่วนอะไหล่ที่เสียหายนั้นต้องจัดซ่อมหรือจัดเปลี่ยน ใครเป็นผู้กำหนดระหว่างผู้เอาประกันภัยกับบริษัทผู้รับประกันภัย และจะกำหนดด้วยมาตรฐานใด หรือกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยได้ จัดเปลี่ยนอะไหล่ทดแทนชิ้นส่วนอะไหล่ที่เสียหาย ซึ่งเป็นอะไหล่เทียบแต่มีคุณภาพเทียบเท่าอะไหล่แท้ทุกประการ กรณีเช่นนี้จะถือได้หรือไม่ว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง

ประการที่ 3 ปัญหาเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัย

เหตุยกเว้นและจำกัดความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัยที่ทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เต็มจำนวนความเสียหายได้กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยและในกฎหมาย ซึ่งข้อกำหนดเหตุยกเว้นความรับผิดและจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยนั้น ผู้วิัจจะ ได้ศึกษาว่าข้อกำหนดดังกล่าวมีความถูกต้อง เป็นธรรมหรือไม่ ส่วนเหตุยกเว้นและจำกัดความรับผิดที่กำหนดไว้ในกฎหมายเป็นไปตาม มาตรา 879 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดเมื่อความวินาศภัย หรือเหตุอื่นซึ่งได้ระบุไว้ในสัญญาได้เกิดขึ้นเพราะความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกัน

ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดในความวินาศภัยอันมีผลโดยตรงมาแต่ความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่จะได้อดกลงไว้เป็นอย่างอื่น”

ประเด็นปัญหาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามมาตรานี้ คือการกระทำอย่างไรของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย ที่จะถือว่าเป็นการประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง ซึ่งจะทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ประการที่ 4 ปัญหาเกี่ยวกับการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

ปัญหาข้อพิพาทที่เกิดจากการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้น เกิดจากการที่บริษัทผู้รับประกันภัยไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ถูกต้อง ครบถ้วน ภายในระยะเวลาอันสมควร ซึ่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 36 บัญญัติว่า “ห้ามมิให้บริษัทประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัย ที่ต้องจ่ายหรือคืนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือ ผู้รับประกันภัยโดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือจ่ายหรือคืน ไปโดยไม่สุจริต การกระทำหรือการปฏิบัติใดๆ ของบริษัทที่จะถือว่าเป็นการฝ่าฝืนตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและระยะเวลาที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด” และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย เมื่อวันที่ 27 กันยายน พ.ศ. 2549 ซึ่งผู้วิัจจะ

จะได้ศึกษาว่าหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่าย ค่าสินไหมทดแทน ในประกาศดังกล่าว มีความถูกต้อง เหมาะสม และเป็นธรรมหรือไม่

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความเป็นมาและแนวคิดของการประกันภัยและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
2. เพื่อศึกษากฎหมายและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของประเทศไทยเปรียบเทียบกับต่างประเทศ
3. เพื่อศึกษาปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการชดค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
4. เพื่อเสนอแนะให้มีการแก้ไขมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

1.3 สมมติฐานของการวิจัย

แม้การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจจะอยู่ในการควบคุมของภาครัฐ โดย คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ซึ่งมีหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนด นโยบายกำกับ ส่งเสริม และพัฒนาธุรกิจประกันภัย รวมทั้งการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของ ประชาชนด้านการประกันภัย แต่มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิ เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยยังบกพร่อง ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการแก้ไข กฎหมายและมาตรการทางกฎหมายดังกล่าว เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม

1.4 ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยนี้จะศึกษาถึงแนวคิดและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการชดใช้ค่าสินไหม ทดแทน ตลอดจนปัญหาต่างๆ ที่เกิดจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน และมาตรการทางกฎหมาย ในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย และผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ทั้งในทางตัวบทกฎหมาย และทางปฏิบัติ

1.5 วิธีการศึกษาและวิจัย

เป็นการวิจัยแบบวิจัยเอกสาร (Documentary Research) โดยศึกษาค้นคว้าและวิเคราะห์ข้อมูลจากหนังสือ บทความ วารสาร ข่าวสาร ตั๋วบทกฎหมายทั้งภาษาไทย และภาษาต่างประเทศ รวมถึงเอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. ทำให้ทราบความเป็นมาและแนวคิดของการประกันภัยและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
2. ทำให้ทราบกฎหมายและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของประเทศไทยและต่างประเทศ
3. ทำให้ทราบข้อมูลเพื่อแก้ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ
4. ทำให้เป็นแนวทางในการแก้ไขกฎหมายและมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และความหมายของการประกันภัยและการชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

การประกันภัยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือการประกันชีวิตและการประกันวินาศภัย ซึ่งการประกันภัยรถยนต์เป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง แต่มีลักษณะพิเศษแตกต่างจากการประกันวินาศภัยชนิดอื่น และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นหลักการหนึ่งของการประกันภัย ดังนั้นเพื่อความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ จำเป็นต้องศึกษาถึงแนวคิด ประวัติความเป็นมา และหลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย เพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษาต่อไป

2.1 แนวคิดและประวัติความเป็นมาของการประกันภัย¹

2.1.1 การประกันภัยในสมัยโบราณ

การประกันภัยจะมีความเป็นมาในสมัยโบราณเมื่อใดไม่สามารถจะระบุได้แน่นอน แต่เป็นที่ยอมรับกันว่า หลักการประกันภัยเกิดขึ้นมาประมาณ 5,000 ปีเศษ เริ่มแรกของการประกันภัย ซึ่งพอจะเห็นได้ว่าเป็นที่มาของวิวัฒนาการและพัฒนากิจการประกันภัยในยุคปัจจุบันได้ นั้นมีลักษณะไปในการแสวงหาหลักประกันความคุ้มครอง หรือวิธีการป้องกันภัยอันจะเกิดจากทรัพย์สินอันเนื่องมาจากภัยธรรมชาติและโจรผู้ร้าย

ในแถบตะวันออกกลางของยุคโบราณ ชาวบาบิโลเนียน (Babylonian) แห่งลุ่มแม่น้ำยูเฟรติส ได้เริ่มผลิตและพัฒนาสินค้าออกขายโดยส่งไปขายต่างเมืองต้องอาศัยแรงงานของทาสหรือบริวารขนส่งสินค้าหรือวัตถุจากเมืองหนึ่งไปสู่ยังอีกเมืองหนึ่ง ทาสและลูกจ้างเหล่านั้นไม่มีส่วนได้เสียในกำไรที่เกิดขึ้นจากการขายสินค้าแต่ประการใดและไม่มีอำนาจในการตกลงกับผู้ซื้อ นอกเหนือไปจากการปฏิบัติตามคำสั่งของนายจ้างโดยเคร่งครัดจึงไม่เกิดความสะดวกในการค้าขาย ต่อมาได้มีการมอบหมายให้บุคคลอื่นทำหน้าที่ค้าขายแทนตน เรียกว่าพ่อค้าเร่ (Travelling Salesman หรือ Damatha แปลว่าคนตักถอง) เป็นผู้รับสินค้าจากพ่อค้าผู้ผลิตไปจำหน่ายยังเมืองต่างๆ และเพื่อเป็นหลักประกันว่าเขาเหล่านั้นจะไม่คดโกงเอาสินค้าไปเป็นส่วนของคนก็จะต้อง

¹ สากล ธนัตถยาวิบูล. (2538). *หลักการประกันภัย*. หน้า 7-17.

มอบทรัพย์สิน ภริยาและบุตรไว้กับเจ้าของสินค้าเป็นประกัน เมื่อค้าขายกลับมาแล้วก็ต้องนำเงินที่เหลือจากส่วนกำไรส่งคืนเจ้าของสินค้า แต่บางครั้งสินค้าที่นำไปเร่ขายเกิดถูกโจรผู้ร้ายปล้นสดมภ์แย่งชิงเอาสินค้าไปหมด บรรดาทรัพย์สินจะถูกเจ้าของสินค้าริบ และภริยากับบุตรก็จะตกไปเป็นทาสด้วยโดยมิใช่ความทุจริตของพ่อค้าเร่ พ่อค้าเร่จึงมีความจำเป็นต้องหาหลักประกันสำหรับธุรกิจของตน ซึ่งเชื่อกันว่าพวกพ่อค้าเร่เหล่านี้เป็นพวกแรกที่คิดค้นระบบประกันภัยขึ้นเพื่อคุ้มครองการเสี่ยงภัยของตน โดยนาระบบการมอบหมายทรัพย์สินและภรรยา บุตรไว้เป็นหลักประกันแต่มีข้อเพิ่มเติมว่า หากความเสียหายที่เกิดขึ้นกับสินค้านั้นมิได้เกิดขึ้นจากความผิดหรือประมาทเลินเล่อของพ่อค้าเร่แล้ว เขาจะไม่ต้องรับภาระในความเสียหายเหล่านั้น เจ้าของสินค้าจะยึดทรัพย์สินหรือภริยา บุตรของเขาไปไม่ได้ ต่อมาข้อตกลงนี้จึงได้ใช้กันแพร่หลายไปในทางการค้าชนิดอื่นรวมทั้งกิจการเดินเรือของชาวโฟนีเซียน (Phoenician) ซึ่งเป็นชนเผ่าโบราณที่อาศัยอยู่ริมฝั่งทะเลของประเทศซีเรียในปัจจุบัน ต่อมาชาวกรีกซึ่งมีอาชีพในการค้าขายทางทะเลมีเรือสินค้าของตนเองก็ได้พัฒนาแนวความคิดในการค้าจากชาวบาบิโลเนียนและชาวโฟนีเซียนไปเป็นสัญญาชนิดหนึ่งซึ่งมีชื่อว่า สัญญาบอตตอมรี (Bottomry)

สัญญาดังกล่าวนี้ เป็นสัญญาที่เจ้าของเรือผู้ต้องการจะขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองห่างไกล จำเป็นต้องกู้ยืมเงินทุนจากนายทุนมาช่วยในการจัดซื้อสินค้าและเป็นค่าใช้จ่ายในการแล่นเรือไปในทะเลเป็นเวลานาน โดยวิธีนำตัวเรือไปเป็นประกันเงินกู้ โดยมีข้อตกลงว่าหากเจ้าของเรือเดินทางกลับมาจากการค้าขายแล้วเขาจะต้องชดใช้เงินที่กู้ไปทั้งหมดพร้อมดอกเบี้ย ถ้าบิพล้ำหรือคดโกงนายทุนเงินกู้ก็จะยึดเรือนั้นไปใช้หนี้เงินกู้ การกู้เงิน โดยเอาเรือเป็นประกันนี้เรียกว่า สัญญาบอตตอมรี ซึ่งถ้าเรือไม่กลับถึงท่าโดยปลอดภัย นายทุนก็จะไม่ได้รับชำระหนี้จากเจ้าของเรือ แต่ถ้าผู้กู้ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือมีแต่สินค้าที่ส่งไปขายหรือที่ซื้อกลับมา เขาก็อาจเอาสินค้าเหล่านั้นประกันเงินกู้ได้เช่นเดียวกันสัญญาผู้ที่มีเฉพาะสินค้าเป็นทรัพย์สินประกันนี้เรียกว่า สัญญาเรสปอนเดนเทีย (Respondentia) จึงถือได้ว่าธุรกิจประกันภัยทางทะเลได้เริ่มขึ้นในระยนี้ และต่อมาก็ได้เจริญขึ้นจนได้จัดตั้งเป็นสถาบันการประกันภัยทางทะเลขึ้นในกรุงเอเธนส์สมัยนั้น ซึ่งได้เป็นแหล่งกลางสำหรับเจ้าของเรือเดินทะเลหรือเจ้าของสินค้าจะทำการกู้ยืมเงิน โดยเอาเรือหรือสินค้าเป็นประกัน โดยง่ายและเป็นแหล่งซื้อขายเรือและสินค้าของผู้สนใจต่างๆ

สำหรับในด้านการประกันชีวิตนั้นไม่มีใครทราบแน่นอนว่าได้เริ่มขึ้นเมื่อใด แต่ชาวกรีกและชาวโรมันในสมัยโบราณซึ่งมีคตินับถือศาสนาแยกออกเป็นหลายนิกายและได้มีบุคคลกลุ่มหนึ่งที่นับถือศาสนานิกายเดียวกันได้เคยมีการเก็บเงินจากผู้ที่ไม่โบสถ์คนละเล็กคนละน้อยเป็นรายเดือนเพื่อบริจาคเป็นการช่วยเหลือในการทำศพผู้ตาย และต่อมาได้จัดตั้งเป็นสมาคมขึ้นโดยกำหนดว่าถ้าสมาชิกผู้ใดถึงแก่กรรมกรมทางสมาคมก็จะจัดการทำศพให้เงินเป็นที่เรียบริย

แต่ถ้าสมาชิกผู้ใดละเลยในการจ่ายค่าสมาชิก สมาคมก็จะไม่ดำเนินการจัดการทำศพให้เป็น การลงโทษ ต่อมาในสมัยโรมันมีการปรับปรุงวิธีดำเนินการของสมาคมให้ดีกว่าเดิมโดยรับบุคคล ใหม่ๆ ไปเข้ามาเป็นสมาชิก เว้นแต่ผู้มีอาชีพเป็นทหารและเพิ่มการสงเคราะห์ความทุกข์ยากอื่นๆ ให้นอกเหนือจากการช่วยจัดพิธีกรรมเกี่ยวกับศพ เช่น ความชรา ทูพพลภาพ หรือการเปลี่ยนแปลง โยภคย้ายไปรับตำแหน่งหน้าที่การงานอื่น

2.1.2 วิวัฒนาการของการประกันภัยจากสมัยโบราณ

เมื่อก่อนคริสต์ศตวรรษที่ 13 และ 14 (สมัยกลาง) ปรากฏว่ามีการประกันภัยทางสินค้า ทางทะเลฉบับแรกของโลก เท่าที่ปรากฏเป็นหลักฐานจนถึงปัจจุบันนี้คือ ฉบับลงวันที่ 23 ตุลาคม พ.ศ. 1890 (ค.ศ. 1347) ออกให้ ณ เมือง เจนัว ประเทศอิตาลี

ในคริสต์ศตวรรษที่ 7 การประกันภัยการขนส่งทางทะเลได้เจริญรุ่งเรืองในประเทศ อังกฤษ เนื่องจากประเทศอังกฤษในยุคนั้นมีกิจการค้าขายทางทะเลมากกว่าประเทศใดในยุโรป พ่อค้าชาวอังกฤษที่มีเรือเดินทะเลมักจะใช้ร้านค้ากาแฟเป็นที่พบปะกัน เพื่อการค้าขายและการตกลง ประกันภัยทางทะเลพร้อมมาหาข่าวสารทางการค้าไปด้วย ดังนั้น การขอทำประกันภัยและการรับ ประกันภัยก็ตกลงกันที่ร้านค้ากาแฟนั่นเอง สำหรับวิธีดำเนินการรับประกันภัยในสมัยนั้นก็เพียงแค่ให้ เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้าที่ต้องการซื้อประกันภัยทำบัญชีรายการแสดงทรัพย์สินที่จะขนส่งลง เรือบรรทุกไปหรือทรัพย์สินที่จะบรรทุกลงเรือกลับมา ซึ่งผู้รับประกันภัยจะเตรียมเอกสารรับ ประกันภัยดังกล่าวมาพร้อม เมื่อตกลงรับประกันภัยพร้อมทั้งระบุจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัย รับเสี่ยงไว้ ผู้รับประกันภัยก็จะลงชื่อรับประกันภัยไว้ข้างล่างใต้เอกสารสัญญาต่างๆ โดยเหตุนี้เอง คำว่า "Underwriter" ซึ่งแปลว่าผู้ลงชื่อข้างใต้จึงกลายเป็นผู้รับประกันภัย ผู้พิจารณา รับประกันภัย หรือบริษัทประกันภัยมาจวบจนทุกวันนี้ ส่วนในด้านผู้รับประกันภัยหรือรับความ เสี่ยงภัยก็จะได้รับผลตอบแทนค่าความเสี่ยงซึ่งเรียกว่าค่าธรรมเนียม หรือปัจจุบันเรียกว่า เบี้ยประกันภัย (Premium)

มีสถานที่อยู่แห่งหนึ่งซึ่งเป็นร้านค้ากาแฟตั้งอยู่ที่ถนนทาวเวอร์สตรีต (Tower Street) เป็นร้านค้ากาแฟซึ่งพ่อค้าต่างๆ มักนิยมมาพบปะเจรจาการค้าและหาข่าวการค้ามากกว่าบรรดาร้าน กาแฟอื่นๆ ร้านนี้มีเจ้าของชื่อนายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) นายลอยด์เจ้าของร้านค้ากาแฟผู้นี้ มีส่วนช่วยธุรกิจทำประกันภัยในสมัยนั้นเป็นอย่างมาก เพราะเขาจะช่วยรวบรวมข่าวการเดินเรือ ทั้ง ขาเข้าและขาออก สถิติ ขนาด ชนิดของเรือแต่ละลำ ความสามารถของกัปตันและลูกเรือที่ได้ ผ่านการผจญภัยในเส้นทางต่างๆ ตลอดจนประเภทสินค้า สภาพดินฟ้าอากาศและกระแสน้ำเพื่อ บริการแก่พ่อค้าที่จะมารับประกันภัย ต่อมาข่าวต่างๆ เหล่านี้ก็ถูกจัดทำออกมาเป็นหนังสือพิมพ์ราย สัปดาห์ชื่อลอยด์นิวส์ (Lloyd' News) และภายหลังเปลี่ยนชื่อเป็นลอยด์ลิส (Lloyd's List) หลังจากนั้น

ในราวปี พ.ศ. 2312 (ค.ศ. 1769) สถานที่รับประกันภัยได้ย้ายศูนย์กลางของการทำธุรกิจประกันภัยมาที่ร้านกาแฟแห่งใหม่ของลอยด์ที่ Pope's Head Alley ต่อมาในปี พ.ศ. 2314 (ค.ศ. 1771) ก็ได้มีการก่อตั้งคณะกรรมการขึ้นบริหารธุรกิจประกันภัยของลอยด์ (Lloyd's Insurance) ปัจจุบันที่ทำการของ Lloyd's Insurance ซึ่งเป็นศูนย์กลางของธุรกิจประกันภัยตั้งอยู่ที่ถนน Line Street ในกรุงลอนดอนมีสมาชิกของลอยด์ซึ่งทำหน้าที่รับประกันภัยในนามของลอยด์มากกว่า 18,500 คน นับว่าเป็นธุรกิจประกันภัยที่เก่าแก่และใหญ่โตที่สุดในโลกจึงถือได้ว่าลอยด์ คือบิดาแห่งการประกันภัย

สำหรับการประกันชีวิตที่คล้ายกับปัจจุบันนั้น สันนิษฐานกันว่าพัฒนามาจากการประกันภัยทางทะเล ดังที่ได้กล่าวมาแล้วว่าในสมัยก่อนเจ้าของสินค้ามักนิยมประกันเรือและสินค้าสำหรับการเดินทางขนส่งสินค้าแต่ละเที่ยว ต่อมาจึงเกิดความคิดขึ้นมาว่าควรจะประกันชีวิตของกัปตันและลูกเรือด้วย เพื่อเป็นการคุ้มครองภัยที่เกิดจากการปล้นของโจรสลัดและการเสียชีวิตด้วยเหตุอื่นในระหว่างการเดินทางในท้องทะเล หลังจากนั้นต่อมาก็มีการประกันชีวิตของผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีกด้วย

กรมธรรม์ประกันชีวิตฉบับแรกได้ทำขึ้นเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน พ.ศ. 2126 (ค.ศ. 1583) เป็นสัญญาประกันชีวิตฉบับเก่าแก่ที่สุดเป็นการประกันชีวิตนายวิลเลียม กิบบิ้นส์ 8 เพนนี่ สัญญาเมื่ออายุ 2 ปี โดยนายริชาร์ด มาร์ติน (Richard Martin) ตัวแทนขายประกันภัยทางทะเลในประเทศอังกฤษ ร่วมกับตัวแทน 15 คน ได้ร่วมกันตกลงรับประกันชีวิตนายกิบบิ้นส์ หากนายกิบบิ้นส์ถึงแก่กรรมภายในระยะเวลา 1 ปี ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายเงินจำนวนดังกล่าว โดยนายกิบบิ้นส์จ่ายเบี้ยประกันภัยเพียง 32 ปอนด์ ต่อมาปรากฏว่านายวิลเลียม กิบบิ้นส์ ได้ถึงแก่กรรมในวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2127 (ค.ศ. 1584) ผู้รับประกันภัยจึงต้องจ่ายเงินตามจำนวนที่นายกิบบิ้นส์ได้ตกลงเอาประกันชีวิตไว้ทำให้ผู้รับประกันภัยของนายกิบบิ้นส์ได้รับเงินไปเกือบ 400 ปอนด์ การประกันชีวิตด้วยสัญญาระยะสั้นเช่นกรณีนี้นิยมทำกันต่อมาประมาณหนึ่งศตวรรษ และทำกันในรูปแบบของการช่วยเหลือสงเคราะห์กันในหมู่สมาชิก โดยสมาชิกสละเงินคนละจำนวนหนึ่งให้แก่ครอบครัวของสมาชิกที่ถึงแก่กรรมซึ่งคล้ายกับการฌาปนกิจสงเคราะห์ในยุคปัจจุบัน

2.1.3 การประกันภัยในประเทศไทย

ตั้งแต่ยุคโบราณจนถึงปัจจุบันประเทศไทยมีประเพณีอยู่อย่างหนึ่งที่เรียกว่า “การลงแรง” (สมัยก่อนเรียกว่า การลงแขก) และ “การลงขัน” ซึ่งเป็นวิธีการด้านสังคมสงเคราะห์ เช่น การลงแรงในการดำนาเกี่ยวข้าว บุคคลที่อยู่บ้านใกล้เรือนเคียงตลอดจนหมู่บ้านที่ใกล้เคียงกันก็จะพากันมาช่วยในการดำนาเกี่ยวข้าวเป็นการเอาแรงงานมาช่วย หรือถ้ามีงานบุญต่างๆ เช่น การทำบุญบ้านก็จะมาช่วยกันลงขัน คือนำเงินหรือข้าวของมาช่วยกันคนละเล็กคนละน้อยตามฐานะของแต่ละคน

แรงงานหรือเงินหรือข้าวของที่มีผู้นำมาช่วยในการลงแรงหรือลงขัน ปกติเจ้าของงานจะต้องจำหรือจดบันทึกไว้ และถือเป็นหน้าที่หรือมารยาทว่า ถ้าผู้ที่มาช่วยนั้นมีงานของเขาบ้างก็จะต้องไปช่วยเขาไม่น้อยกว่าที่เขาช่วย ประเพณีการช่วยเหลือเกื้อกูลด้อยที่ด้อยอาศัยนี้อาจถือว่าเป็นการประกันภัยได้อย่างหนึ่งเหมือนกัน

ส่วนการประกันภัยในรูปของธุรกิจนั้นถือได้ว่าธุรกิจประกันวินาศภัย โดยเฉพาะการประกันภัยทางทะเลและขนส่งเกิดขึ้นเป็นประเภทแรก ตั้งแต่สมัยกรุงศรีอยุธยาเป็นราชธานีกำลังรุ่งเรืองซึ่งครั้งนั้นประเทศไทยมีความสัมพันธ์ทางการค้ากับอารยประเทศโดยติดต่อขนส่งสินค้าอาศัยทางเรือเป็นส่วนใหญ่ การประกันภัยในสมัยนั้นชาวต่างประเทศร่วมมือดำเนินการกันเองโดยไม่ต้องมีการจดทะเบียนหรือไม่ต้องแจ้งแก่รัฐบาลสยามเป็นทางการแต่ประการใด

ต่อมาเมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2468 (รศ. 130) ได้มีประกาศกฎหมายที่กล่าวถึงการประกันภัยเป็นครั้งแรกคือ พระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท รศ. 130 และประกาศประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กำหนดให้ผู้ประสงค์จะประกอบธุรกิจประกันภัย ต้องได้รับพระบรมราชานุญาตก่อน

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีบริษัทต่างประเทศเปิดทำธุรกิจประกันชีวิตได้แก่ บริษัทอีสเอเชียติก จำกัด (East Asiatic Co. Ltd) ได้รับแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนรับประกันชีวิตของบริษัทเอควิตาเบิลประกันภัย แห่งกรุงลอนดอน (The Equitable Life Assurance Society of London) โดยเสนอขายกรมธรรม์ประกันชีวิตแบบตลอดชีพ ซึ่งมีสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ เอกอัครมหาเสนาบดีเป็นผู้เอาประกันชีวิตเป็นบุคคลแรกในประเทศไทย

บริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตโดยถูกต้องตามกฎหมายเป็นบริษัทแรกคือ บริษัทเกรตอีสเทอร์น แอสซัวร์นส์ จำกัด (Great Eastern Assurance Co. Ltd) เป็นบริษัทประกันชีวิตต่างประเทศบริษัทแรก ส่วนบริษัทที่ตั้งขึ้นโดยคนไทยเพื่อประกอบธุรกิจประกันชีวิตเป็นบริษัทแรกคือ บริษัทไทยประกันชีวิต จำกัด (Thai Life Insurance Co. Ltd) ส่วนบริษัทประกันวินาศภัยต่างประเทศบริษัทแรก คือบริษัท ไชน่าอันเดอร์ไรซ์เตอร์ จำกัด (China Underwriter Co. Ltd) และบริษัทประกันวินาศภัยที่ตั้งโดยคนไทยเป็นบริษัทแรก คือบริษัท ไพบูลย์ประกันภัย จำกัด (Paiboon Insurance Co. Ltd)

ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่สอง บริษัทประกันชีวิตและบริษัทประกันวินาศภัยที่เป็นของชาวต่างประเทศได้หยุดดำเนินการชั่วคราวพร้อมขนทรัพย์สินกลับประเทศตน ภายหลังสงครามสงบลงในปี พ.ศ. 2488 มีบางบริษัทหวนกลับมาเปิดดำเนินการธุรกิจประกันภัยใหม่ คือบริษัทอเมริกัน อินเตอร์เนชันแนล แอสซัวร์นส์ จำกัด (American International Assurance Co. Ltd) เรียกชื่อย่อว่า เอ.ไอ.เอ (A.I.A.) ซึ่งเปิดดำเนินการประกันชีวิตและประกันวินาศภัย

หลังสงครามโลกครั้งที่สองเป็นต้นมา การประกอบธุรกิจประกันภัยได้จัดตั้งขึ้นในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก การดำเนินงานรับประกันภัยของบริษัทประกันภัยต่างๆ เหล่านี้มีหลายบริษัทที่ต้องชวนเซและล้มละลาย ถูกเพิกถอนใบอนุญาตมิให้ประกอบกิจการประกันภัย เพราะขาดความรู้และประสบการณ์ที่แท้จริงในหลักวิชาการประกันภัย หรือมีเจตนาทุจริตในบริษัท ตลอดจนเงื่อนไขที่รัฐกำหนดไว้แต่เดิมก็ล้าสมัยไม่รัดกุมเพียงพอ จึงก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ประชาชนเป็นจำนวนมาก จนกระทั่งในปี พ.ศ. 2510 รัฐบาลโดยกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้เสนอให้ออกพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 รวม 2 ฉบับ ประกาศใช้เป็นกฎหมายเพื่อกำกับ ดูแล และส่งเสริมธุรกิจประกันภัย โดยเฉพาะควบคุมการขอจัดตั้งและการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยต่างๆ ให้เกิดความมั่นคง และเป็นที่ยึดถือของประชาชน ซึ่งได้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติประกันภัยทั้งสองฉบับให้ทันสมัยยิ่งขึ้นในปี พ.ศ. 2535

2.2 ทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย (The Theory of Insurance)²

ทฤษฎีการประกันภัย เป็นทฤษฎีเบื้องต้นเกี่ยวกับการคิดอัตราเบี้ยประกันของการประกันภัย ซึ่งมีอยู่ 3 ทฤษฎี คือ

2.2.1 ทฤษฎีความน่าจะเป็น (Theory of Probability)

ความน่าจะเป็น หมายถึงโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งในอนาคตโดยการพิจารณาถึงความแน่นอนว่าจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใด เช่น การโยนเหรียญ 1 เหรียญ อาจจะได้ผลลัพธ์เป็นหัวหรือก้อย ถ้าเราให้โอกาสที่จะเกิดหัวหรือก้อยมีค่าเท่ากัน ความน่าจะเป็นที่จะออกหัวหรือก้อยมีค่าเท่ากัน ดังนั้น โอกาสที่เราโยนเหรียญจะให้ออกหัวหรือก้อยเราเรียกว่าความน่าจะเป็น (Probability)

1. ลักษณะของความน่าจะเป็นมี ดังนี้

ก. ความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ใดๆ จะอยู่ระหว่าง 0 ถึง 1

ความน่าจะเป็น = 0 หมายความว่าไม่มีโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์นั้นๆ

ความน่าจะเป็น = 1.0 หมายความว่าโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์นั้นๆ มีเกิดขึ้นแน่นอนหรือร้อยละ 100

ความน่าจะเป็น = 0.5 หมายความว่าโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์นั้นๆ มีครั้งเดียวหรือร้อยละ 50

ความน่าจะเป็นที่มีค่าใกล้ 1 แสดงโอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์นั้นๆ มีสูง

² มุกดา โคหวทกุล. (2537). *การประกันภัย*. หน้า 3-41.

ข. ผลบวกของความน่าจะเป็นทุกตัวของเหตุการณ์ในการทดลองจะเท่ากับ 1

ค. ความน่าจะเป็นของเหตุการณ์นั้นๆ จะมีความหมายหรือนำไปใช้ประโยชน์ได้

ต่อเมื่อ

1) เหตุการณ์นั้นยังไม่เกิดขึ้นหรือยังไม่แล้วเสร็จ หรือ

2) เหตุการณ์นั้นเกิดขึ้นแล้วแต่ยังไม่ทราบผล

ง. ความน่าจะเป็นตามลักษณะผลลัพธ์ของเหตุการณ์

ความน่าจะเป็นตามลักษณะผลลัพธ์ของเหตุการณ์ ได้แก่

1) ผลลัพธ์ของเหตุการณ์ที่ไม่สามารถเกิดร่วมกันได้ (Mutually Exclusive Outcomes) เป็นผลลัพธ์ของเหตุการณ์ที่ไม่สามารถเกิดร่วมกันได้ คือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นร่วมกันนั้นจะต้องเป็นเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งเพียงอย่างเดียว เหตุการณ์นั้นจะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ในเวลาเดียวกันและพร้อมๆ กัน เช่น บ้านจะถูกไฟไหม้หรือไม่ถูกไฟไหม้จะเกิดเหตุการณ์เพียงอย่างเดียวคือไฟไหม้หรือไฟไม่ไหม้จะขึ้นพร้อมกันไม่ได้

2) ผลลัพธ์ของเหตุการณ์ที่สามารถเกิดร่วมกันได้ (Compound or Joint Outcomes) เป็นผลลัพธ์ของเหตุการณ์ 2 เหตุการณ์หรือมากกว่านั้นที่สามารถเกิดขึ้นพร้อมกันในเวลาเดียวกันได้ เช่น ไฟไหม้บ้านนาย ก และบ้านนาย ข การสูญเสียทรัพย์สินจะเกิดขึ้นในอุบัติเหตุเดียวกัน หรือคนงานในโรงงานอุตสาหกรรมจะได้รับบาดเจ็บสองคนหรือมากกว่านั้นในเวลาเดียวกันได้

วิธีการประเมินความน่าจะเป็นของเหตุการณ์ที่สามารถเกิดขึ้นร่วมกันได้จะขึ้นอยู่กับผลลัพธ์ที่แยกออกจากกันและเป็นอิสระต่อกัน ผลลัพธ์ทั้งสองจะไม่ขึ้นกับอีกเหตุการณ์หนึ่ง ถ้าการเกิดของผลลัพธ์ของเหตุการณ์หนึ่งจะไม่มีผลต่อความน่าจะเป็นของอีกเหตุการณ์หนึ่งที่เกิดขึ้น คือเหตุการณ์หนึ่งจะไม่มีผลต่ออีกเหตุการณ์หนึ่งแต่เหตุการณ์ทั้งสองจะเกิดขึ้นพร้อมกัน

2. การนำทฤษฎีความน่าจะเป็นมาใช้ในการปฏิบัติ

วัตถุประสงค์ของการนำทฤษฎีความน่าจะเป็นมาใช้ในการปฏิบัติก็เพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้เหมาะสมกับการประกันภัยแต่ละประเภทเพราะลักษณะและจำนวนความสูญเสียที่เกิดจะมีลักษณะแตกต่างกัน ดังนั้น จึงต้องคาดการณ์เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นและจะเกิดขึ้นในอนาคตโดยนำทฤษฎีความน่าจะเป็นมาประมาณค่าความสูญเสียที่เกิดขึ้น โดยพิจารณาจาก

1) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วจะต้องมีจำนวนมากพอที่จะนำมาใช้ในการคิดค่าเฉลี่ยได้

2) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคตจะต้องเหมือนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตซึ่งตามสภาพความเป็นจริงแล้วเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคตมักไม่ค่อยเหมือนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีต ดังนั้นในการคำนวณความน่าจะเป็นจึงต้องปรับปรุงอยู่เสมอและจะต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ที่อาจเปลี่ยนแปลงไปเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ใกล้เคียงความเป็นจริงมากที่สุด

2.2.2 กฎจำนวนมาก (Law of Large Numbers)

กฎจำนวนมากเป็นหลักทางคณิตศาสตร์ที่ระบุจำนวนของการเกิดที่เพิ่มขึ้นของผลลัพธ์จริงซึ่งมีแนวโน้มใกล้เคียงกับผลลัพธ์ที่คาดไว้

กฎจำนวนมากเกิดจากนักคณิตศาสตร์ชาวยุโรปในศตวรรษที่ 17 ได้สร้างตารางมรณะวิสัยอย่างหยาบๆ ขึ้นจากการสำรวจพบว่าจำนวนร้อยละของจำนวนผู้ตายทั้งชายและหญิงในระหว่างกลุ่มอายุแต่ละกลุ่มถ้าจำนวนคนที่อยู่ในช่วงอายุกลุ่มเดียวกันที่นำมาเปรียบเทียบศึกษามีจำนวนเพียงพอจะมีแนวโน้มเข้าใกล้จำนวนตัวเลขคงที่ กฎจำนวนมากนี้จะตั้งอยู่บนพื้นฐานของความสม่ำเสมอของเหตุการณ์ กล่าวคือ ยิ่งจำนวนของสิ่งที่เราต้องการทราบว่าจะมีโอกาสเกิดเหตุการณ์นั้นๆ ขึ้นจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยมีจำนวนครั้งไม่สิ้นสุดมากขึ้นเท่านั้น เช่น ในการโยนเหรียญแล้วมีจำนวนครั้งมากเพียงพอผลลัพธ์จากการทดลองโยนก็จะมีจำนวนครั้งของการเกิดเหตุการณ์ที่เหรียญจะออกหัวและก้อยอย่างละครึ่งซึ่งเป็นค่าโอกาสของความน่าจะเป็นในทางทฤษฎีของการโยนเหรียญจำนวนครั้งไม่สิ้นสุด สรุปได้ว่ากฎจำนวนมากมีผลทำให้การคาดคะเนความน่าจะเป็นแม่นยำถูกต้องมากขึ้น นอกจากนี้ยังแสดงถึงความน่าเชื่อถือของการคาดคะเนความน่าจะเป็นด้วย

อย่างไรก็ตามบริษัทประกันภัยไม่อาจจะกำจัดความเสี่ยงภัยให้หมดไปได้เนื่องจากว่าเป็นไปไม่ได้ที่บริษัทจะมีหน่วยความเสี่ยงภัยจำนวนมากมายับจำนวนไม่สิ้นสุด นอกจากนั้นความไม่สมบูรณ์ของสถิติที่อาศัยเป็นฐานในการคาดการณ์ในอนาคต ปัจจัยที่เปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลาอื่นๆ และสถานะทางด้านจิตสำนึกในการป้องกันภัยก็เป็นปัจจัยที่ทำให้การคาดการณ์การสูญเสียในอนาคตนี้ไม่แน่นอนด้วย

2.2.3 กฎของการเฉลี่ย (Law of Average)

การประกันภัย คือแผนการเฉลี่ยความเสี่ยงภัยร่วมกัน (Cooperative Risk Sharing Plan) ดังนั้น กฎของการเฉลี่ยจึงเป็นหลักสำคัญของการประกันภัยเพราะหากมีภัยเกิดขึ้นความสูญเสียมีเท่าไรก็จะเฉลี่ยกันไปในระหว่างผู้เสี่ยงภัยนั้นและถ้าค่าสูญเสียที่เฉลี่ยกันไปในนี้จะแสดงในรูปของค่าเบี้ยประกันภัย (Premium)

ดังนั้น การรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้ได้จำนวนมากเพื่อเฉลี่ยค่าสูญเสียนี้จึงเป็นสิ่งสำคัญมาก เพราะยิ่งการรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีมากเท่าใดก็จะทำให้อัตราค่าเบี้ยประกันภัยต่ำมากขึ้นเท่านั้น

ในการประกันชีวิตการตรวจสุขภาพก็เป็นการช่วยลดค่าเฉลี่ยการสูญเสียเพราะเป็นการลดสถานะที่ส่งเสริมให้เกิดความเสียหาย (Hazard) ที่จะเกิดขึ้นโดยง่ายออกไปอีกขั้นหนึ่งก่อนเพื่อภัยที่จะเกิดขึ้นจะได้มีจำนวนน้อยลง สำหรับการประกันวินาศภัยก็เช่นเดียวกันบริษัทประกันภัยจะ

ตรวจสอบสภาพของทรัพย์สินก่อนที่จะทำประกันภัย ทั้งนี้เพื่อช่วยลดภาระในค่าเฉลี่ยการสูญเสียให้มีอัตราต่ำลง

ในบางครั้งผู้เอาประกันภัยอาจขอเอาประกันภัยในลักษณะเกินกว่าที่บริษัทประกันภัยจะรับได้ เพื่อความปลอดภัยในการเฉลี่ยภาระไปในระหว่างผู้เอาประกันภัยนี้บริษัทประกันภัยจะพิจารณาทำการประกันต่อ (Re-insurance) ไปให้บริษัทอื่นทั้งภายในและภายนอกประเทศโดยบริษัทประกันภัย จะเก็บภาระในความเสี่ยงภัย (Retention) ไว้เฉพาะตามกำลังความสามารถที่บริษัทประกันภัยจะรับได้เท่านั้น การประกันภัยต่อจึงเป็นการเฉลี่ยภาระในการเฉลี่ยภาระในความเสี่ยงต่อการชดเชยค่าสูญเสียออกไปให้บริษัทที่ร่วมรับประกันต่อร่วมเฉลี่ยนั่นเองหรือไม่ถ้าตลอดระยะเวลาที่เอาประกันภัยมิได้เกิดวินาศภัยขึ้นผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเลย เบี้ยประกันภัยที่ได้รับชำระมาก็ไม่ต้องคืนแก่ผู้เอาประกันภัย

2.3 ความหมายและหลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย³

2.3.1 ความหมายของการประกันภัย

ในปัจจุบันการประกันภัยได้เข้ามามีบทบาทต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ ตลอดจนช่วยพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมให้เจริญรุดหน้าอย่างมากมาย แต่กระนั้นก็ตามยังมีบางคนเข้าใจผิดไปต่างๆ นานากับคำว่า การประกันภัย (Insurance) เช่น บางคนเข้าใจว่าการประกันภัย คือการทำให้ภัยนั้นหมดไปหรือภัยนั้นไม่เกิดขึ้นมาได้หรือป้องกันภัยมิให้เกิดขึ้น หรืออาจเข้าใจว่าเป็นการให้บริการการส่งเสริมการขายสินค้า กล่าวคือซื้อสินค้ามีใบรับประกันรับรองคุณภาพสินค้า หรืออาจเข้าใจผิดว่าการประกันภัยก็ คือการพนันชนิดหนึ่ง (Gambling) หรือเป็นการเก็งกำไร (Speculation) ระหว่างผู้รับประกันภัย (Insurer) กับผู้เอาประกันภัย (Assured) เป็นต้น

คำว่า “การประกันภัย” ได้มีผู้รู้ทางวิชาประกันภัยให้ความหมายไว้หลายอย่างด้วยกัน ในหลายตำราแต่แตกต่างกันบ้างเล็กน้อย สุดแต่ว่าจะพิจารณาไปในประเด็นใดซึ่งพอประมวลและสรุปได้ดังนี้

1. การประกันภัยโดยนัยทั่วไป

การประกันภัย หมายถึง แผนเฉลี่ยความเสี่ยงภัยร่วมกัน (Cooperative Risk-sharing plan) ซึ่งบุคคลจำนวนหนึ่งหรือกลุ่มหนึ่งได้ตกลงกันว่า หากบุคคลหรือสมาชิกในกลุ่มนั้นได้รับการสูญเสียเนื่องจากภัยที่กำหนดไว้เกิดขึ้น ทุกๆ คนในกลุ่มจะร่วมกันเฉลี่ยจำนวนเงินค่าความ

³ สมาคมประกันวินาศภัย คณะอนุกรรมการค้นคว้าและวิชาการ. (2529-2530). *คู่มือวิชาการประกันภัย*. หน้า 33-37.

สูญเสียดังกล่าวมอบให้แก่สมาชิกผู้ประสพภัยนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาความเดือดร้อน ซึ่งเป็นการให้ความหมายโดยพิจารณาจากโครงการหรือแผนการที่กระทำ

2. การประกันภัยโดยนัยธุรกิจ

การประกันภัย คือองค์การทางเศรษฐกิจหรือสังคมที่จัดตั้งขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์ที่จะรวมเอาบุคคลที่อยู่ในฐานะต้องเสี่ยงภัยไม่แน่นอน (Uncertainty) เข้าไว้เป็นกลุ่มและทุกคนต้องร่วมกันชำระเงินจำนวนเล็กน้อยที่แน่นอนตามระยะเวลาที่กำหนด เพื่อใช้เป็นกองทุนช่วยจัดและบรรเทาความสูญเสียจากภัยที่เกิดขึ้นแก่สมาชิกในกลุ่มนั้น ความหมายของการประกันภัยโดยนัยธุรกิจนี้เป็นการพิจารณาในด้านการประกอบการว่า การประกันภัยเป็นองค์การอย่างหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์และแผนการดำเนินงานไว้อย่างชัดเจน

3. การประกันภัยโดยนัยของกฎหมาย

การประกันภัย คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้นหรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุในสัญญาและในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย เป็นการพิจารณาความหมายของการประกันภัยในด้านของกฎหมาย ซึ่งเป็นนิติกรรมที่ผูกพันกัน ในระหว่างคู่สัญญา และเป็นนิติสัมพันธ์ที่กฎหมายยอมรับบังคับให้ หากมีการผิดสัญญาเกิดขึ้นก็มีสิทธิฟ้องร้องบังคับให้ผู้ผิดสัญญาปฏิบัติตามสัญญาได้

โดยสรุป การประกันภัย คือการเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลหนึ่งไปยังสมาชิกคนอื่น ๆ โดยมีบริษัทประกันภัยทำหน้าที่เป็นคนกลางคอยเฉลี่ยความเสียหายให้ ด้วยการให้ผู้ที่เต็มใจจะเข้าร่วมในโครงการการประกันภัยนี้จ่ายเงินซึ่งเป็นจำนวนไม่มากนักที่เรียกว่า เบี้ยประกันภัยให้กับบริษัทประกันภัยรวบรวมไว้เป็นเงินกองกลาง เมื่อมีบุคคลใดในโครงการได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ที่เอาประกันภัยไว้ บริษัทประกันภัยก็จะนำเงินจากกองกลางนั้นไปชดใช้ให้ตามจำนวนที่ได้ตกลงกันไว้ซึ่งเงินจำนวนที่จ่ายให้นี้เรียกว่า ค่าสินไหมทดแทน

2.3.2 หลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย

การประกันภัยเป็นการทำธุรกิจที่มีสัญญาประกันภัยหรือกรรมธรรม์ประกันภัยที่กฎหมายยอมรับบังคับให้ โดยมีบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัยไว้ในพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 ว่าด้วยการประกันภัย ดังนั้นการทำสัญญาประกันภัยให้มีผลผูกพันทางกฎหมายก็ต้องปฏิบัติตามหลักการที่กฎหมายกำหนดไว้

หลักทั่วไปของการประกันภัยที่ทุกประเทศบัญญัติไว้เกี่ยวกับการทำสัญญาประกันภัยนี้ บางตำราเรียกว่า กฎพื้นฐานของการประกันภัย ทั้งนี้เพราะนอกจากการประกันภัยจะอยู่ภายใต้ บังคับของกฎหมายแล้วยังอาจใช้หลักปฏิบัติสากลมาใช้บังคับในกรณีที่ไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้ก็ได้

หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัยมี 5 ประการ คือ

1. หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย (Principle of Insurable Interest) ผู้มีสิทธิเอาประกันภัยไม่ว่าจะเป็นการประกันชีวิตหรือการประกันวินาศภัยจะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยเท่านั้น เพราะจะทำให้ผู้นั้นเกิดความระมัดระวังในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไม่ให้เกิดความเสียหายได้ง่าย นอกจากนั้นยังเป็นการป้องกันมิให้ใช้การประกันภัยเป็นเครื่องมือในการพนัน เพื่อแสวงหากำไรในความเสียหายที่ตนไม่มีส่วนได้เสีย หมายถึงการที่ผู้เอาประกันภัยมีความเกี่ยวพันโดยชอบธรรมในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้น คือมีกรรมสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์ หรือมีความรับผิดชอบตามกฎหมายในเหตุที่เอาประกันภัยนั้น โดยพิจารณาว่าผู้เอาประกันภัยจะได้รับความเสียหายหรือเสียประโยชน์ถ้าเกิดภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้น หรือในทางตรงกันข้ามผู้เอาประกันภัยจะได้รับประโยชน์ถ้าภัยนั้นไม่เกิดกับทรัพย์สินดังกล่าว ถือได้ว่ามีส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยเสมอไป โดยผู้มีส่วนได้เสียอาจเป็นเจ้าของ เจ้าหนี้ ผู้มีส่วนได้เสียอันเกิดจากสัญญา ผู้มีส่วนได้เสียอันเกิดจากความรับผิดชอบตามกฎหมายและผู้มีส่วนได้เสียในฐานะตัวแทนก็ได้ หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยจึงเป็นหลักการอันสำคัญเพื่อป้องกันมิให้มีการทุจริตเพื่อหวังที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัย (Moral Hazard)

ขนาดของจำนวนเงินเอาประกันภัยของส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ในทางปฏิบัติจะไม่เกินราคาส่วนได้เสียที่จะเกิดขึ้นเมื่อมีความเสียหายต่อทรัพย์สินนั้น เช่น เจ้าหนี้ให้ลูกหนี้ กู้ยืมเงิน โดยมีหลักประกันวงเงิน 100,000 บาท ย่อมมีสิทธิเอาประกันภัยทรัพย์สินที่เป็นหลักประกันได้ในวงเงิน 100,000 บาท บวกดอกเบี้ยที่จะได้รับจากเงินกู้ยืมดังกล่าวเท่านั้น

กำหนดเวลาของส่วนได้เสียอันสามารถเอาประกันภัยได้ ไม่ว่าในกรณีประกันวินาศภัยหรือประกันชีวิต ผู้เอาประกันภัยจำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย หรือประกันชีวิต ผู้เอาประกันภัยจำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย ยกเว้นการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยก็ได้ แต่ต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่เกิดเหตุเสียหายต่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจึงมีสิทธิได้รับชดเชยค่าเสียหายตามสัญญาประกันภัย

2. หลักสุจริตอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith) หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยมีความสุจริตใจในการทำสัญญาต่อกัน กล่าวคือ ผู้เสนอขอเอาประกันภัยต้องเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญให้ผู้รับประกันภัยทราบเพื่อเป็นองค์ประกอบในการ

ตัดสินใจของผู้รับประกันภัยว่าจะรับประกันภัยหรือไม่ และหากรับประกันภัยควรมีเงื่อนไขอย่างไร หลักการนี้มีรากฐานมาจากการประกันภัยทางทะเลและขนส่ง ซึ่งผู้เอาประกันภัยไม่สามารถทราบสภาพลักษณะและจำนวนที่แท้จริงของสินค้าที่ขนส่งทางทะเล ผู้รับประกันภัยจึงพิจารณาจากข้อมูลต่างๆ จากการแจ้งหรือรายงานของผู้เอาประกันภัย ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยความจริงให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยสุจริต

เมื่อผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามหลักสุจริตอย่างยิ่ง มีผลทำให้สัญญาประกันภัยเป็นโมฆียะ ผู้รับประกันภัยอาจบอกล้างสัญญาได้ สาระสำคัญที่ถือว่าปฏิบัติตามหลักสุจริตอย่างยิ่งมี 3 ประการ คือ

1) การเปิดเผยข้อความจริง (Disclosure) หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยซึ่งอยู่ในความรู้เห็นของตนให้ผู้รับประกันภัยทราบโดยละเอียด ซึ่งผู้รับประกันภัยจะใช้ข้อมูลเหล่านั้นพิจารณาตัดสินใจในการเข้ารับการเสี่ยงภัยและกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย การปกปิดข้อความจริงซึ่งหมายถึง การไม่เปิดเผยความจริงที่เป็นสาระสำคัญให้ผู้รับประกันภัยทราบ โดยที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผยความจริงโดยไม่ต้องรอให้ผู้รับประกันภัยถาม แม้ว่าความจริงนั้นจะมีผลทำให้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธการทำสัญญาประกันภัยก็ตาม

2) การไม่แสดงข้อความเท็จ (Non-Misrepresentation) ในการทำสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยย่อมต้องการทราบข้อมูลต่างๆ เกี่ยวกับผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องตอบข้อซักถามของผู้รับประกันภัยตามความเป็นจริงซึ่งอาจกระทำโดยวาจาหรือลายลักษณ์อักษร การแสดงข้อความอันเป็นเท็จที่มีผลทำให้สัญญาตกเป็นโมฆียะนั้น ต้องเป็นข้อเท็จจริงที่มีสาระสำคัญเช่นเดียวกับการไม่เปิดเผยข้อความจริง

3) การปฏิบัติตามคำรับรอง (Warren Tire) หมายถึง ข้อความในสัญญาประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยตกลงว่าจะทำการอย่างใดอย่างหนึ่งหรือไม่ทำการอย่างใดอย่างหนึ่งอันกระทบความเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัย คำรับรองดังกล่าวนี้เป็นส่วนหนึ่งของสัญญาประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยปฏิบัติผิดไปจากคำรับรองมีผลเท่ากับการปฏิบัติผิดเงื่อนไขอันเป็นสาระสำคัญของสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย เช่น รับรองว่าผู้เอาประกันภัยจะตรวจสอบอุปกรณ์ดับเพลิงให้ใช้งานได้คืออยู่ตลอดเวลา เป็นต้น ถ้าปรากฏว่าขณะเกิดเพลิงไหม้ อุปกรณ์ดับเพลิงใช้การไม่ได้เช่นนี้ ผู้รับประกันภัยสามารถปฏิเสธความรับผิดชอบได้

3. หลักการชดเชยค่าเสียหายตามความเป็นจริง (Principle of Indemnity) หมายถึง เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ฉะนั้น

ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าความเสียหายที่ตนได้รับไม่ได้ แม้ว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยจะมีจำนวนมากเพียงไรก็ตาม หลักการนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยแสวงหากำไรจากการประกันภัย นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันมิให้ความเสียหายเพิ่มสูงขึ้นอันเนื่องมาจากความไม่ซื่อสัตย์ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งอาจจงใจสร้างความเสียหายเพื่อเรียกร้องในจำนวนเงินที่สูงกว่าความเสียหายที่แท้จริง

หลักเกณฑ์และจำนวนของความเสียหายตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นเข้าหลักเกณฑ์ 3 ประการ ดังจะกล่าวต่อไปนี้ คือ

- 1) ต้องเป็นค่าเสียหาย ณ สถานที่และในเวลาที่เกิดภัยขึ้น
- 2) ต้องไม่เกินความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง
- 3) ต้องไม่เกินจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้

สำหรับจำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้น มาตรา 877 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยจำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนี้

- (1) เพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง
- (2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย และ
- (3) เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ นั้นมิให้วินาศ...”

การชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงนี้ เป็นหลักการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สถานะเดิมก่อนเกิดวินาศภัยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ด้วยวิธีการต่อไปนี้

- 1) การจ่ายเป็นตัวเงิน (Cash Payment) เป็นวิธีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่เป็นที่นิยมใช้แพร่หลายเพราะความเสียหายที่แท้จริงส่วนมากถูกประมาณราคาเป็นตัวเงิน การชำระค่าเสียหายด้วยวิธีนี้จึงเป็นวิธีง่ายที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสัญญาประกันภัยค้ำจุนซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้บุคคลภายนอกผู้เสียหาย อันเนื่องจากการกระทำผิดของผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยก็จะใช้วิธีการจ่ายเป็นตัวเงินเพื่อทดแทนความเสียหายที่บุคคลภายนอกได้รับเนื่องมาจากวินาศภัยอันเกิดขึ้น

2) การซ่อมแซม (Repair) เป็นวิธีการที่ใช้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเพียงบางส่วนและอยู่ในวิสัยที่จะซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิมได้ เช่น ในการประกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์ ผู้รับประกันภัยอาจซ่อมแซมรถยนต์ที่เสียหายหรือจ้างบุคคลอื่นให้ซ่อมแซมรถยนต์ให้กลับคืนสภาพเดิม เมื่อผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายเนื่องจากวินาศภัยนั้นได้รับรถยนต์ในสภาพที่ซ่อมแซมเรียบร้อยแล้ว ก็ถือว่าผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาประกันภัยแล้ว

3) การหาของแทน (Replacement) เป็นวิธีการที่ทำให้กรณีที่มีการตกลงกันไว้เป็นพิเศษเป็นเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยเรียกว่า Replacement Clause เมื่อเกิดวินาศภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้วผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ด้วยวิธีการหาสิ่งที่เป็นชนิดประเภทและคุณภาพเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันทดแทนให้ โดยจะไม่จ่ายเป็นตัวเงินให้ผู้เอาประกันภัยไปซื้อเองหรือไม่ซ่อมแซมให้เพราะทรัพย์สินที่เอาประกันภัยชนิดนั้นอาจเป็นทรัพย์สินที่โดยสภาพและปกติในการใช้สอยไม่สามารถซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิมได้หรืออาจมีการตกลงกันหลังจากเกิดวินาศภัยแล้วระหว่างผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยให้ผู้รับประกันภัยหาสิ่งที่มีสภาพอย่างเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมาเปลี่ยนของเดิมที่เสียหายได้ เช่น รถยนต์ที่ใหม่มากได้รับอุบัติเหตุเสียหายหมดทั้งคัน กรณีนี้ผู้รับประกันภัยอาจหารถที่มีชนิด ประเภท ขนาดและคุณภาพเดียวกันมาชดใช้ให้

4) การกลับคืนสภาพเดิม (Reinstatement) เป็นวิธีการที่ทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยกลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนการเกิดวินาศภัยซึ่งไม่สามารถกระทำได้โดยวิธีซ่อมแซมหรือหาของแทน และเป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบตามเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยเป็นพิเศษให้ดำเนินการให้ผู้เอาประกันภัยได้กลับคืนสู่สภาพเดิมก่อนเกิดวินาศภัย เช่น โรงงานถูกไฟไหม้หรือระเบิดเสียหายไปทั้งหมด ผู้รับประกันภัยต้องก่อสร้างโรงงานขึ้นใหม่เพื่อให้โรงงานนั้นสามารถใช้ประโยชน์ได้เหมือนเดิม

กรมธรรม์ประกันภัยบางชนิด เช่น กรมธรรม์การขนส่งทางทะเลซึ่งมีผลคุ้มครองวินาศภัยทุกชนิดอันจะเกิดขึ้นระหว่างการขนส่งสินค้าจากประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งนั้นส่วนมากจะเป็นกรมธรรม์ชนิดที่กำหนดมูลค่าการชดใช้ (Valued Policies) กรมธรรม์ชนิดนี้มีเงื่อนไขในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไว้เป็นจำนวนเงินที่แน่นอนตามราคาสินค้าที่เอาประกันภัย ซึ่งรวมค่าระวางขนส่งและค่าใช้จ่ายในการขนส่งอื่นๆ เช่น ค่าหีบห่อหรือค่าเบี้ยประกันภัย เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับสินค้าที่เอาประกันภัยนั้นทั้งหมดไม่ว่าความเสียหายนั้นจะเกิดขึ้นในประเทศใดในระหว่างการขนส่งทางทะเลนั้น ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามมูลค่าของสินค้าที่ได้กำหนดไว้ในกรมธรรม์กำหนดมูลค่านั้น แต่ถ้ามีความเสียหายแต่เพียงบางส่วน

ผู้รับประกันภัยก็มีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงเฉพาะในส่วนที่ได้รับ ความเสียหายเช่นเดียวกับกรรมธรรม์ทั่วไปที่ไม่กำหนดมูลค่า

4. หลักการรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation) หมายถึง หลักการที่กำหนดว่าผู้รับประกันภัยสามารถรับช่วงสิทธิที่พึงปวงของผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องจากบุคคลภายนอก ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงให้แก่ผู้เอาประกันภัยและความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเป็นการกระทำของบุคคลภายนอก ส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ นอกจากนี้ภัยที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการกระทำของมนุษย์ เช่น อุทกภัย वादภัย เป็นต้น ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้เช่นกัน

หลักการรับช่วงสิทธิมีความสัมพันธ์โดยตรงกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เมื่อบุคคลภายนอกได้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยบุคคลนั้นย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้กระทำขึ้นตามกฎหมาย และเมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมสวมสิทธิจากผู้เอาประกันภัยในอันที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายนั้น โดยการรับช่วงสิทธิหรือการสวมสิทธินั้นจะเรียกร้องเกินกว่าจำนวนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ได้ ดังนั้นหลักการรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อมีการปฏิบัติตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก่อน

การที่ผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของตนได้ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นต้องเป็นการจ่ายเนื่องมาจากวินาศภัยที่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยเท่านั้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยสำคัญคิดว่าตนมีความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย แต่ความจริงตนไม่มีความรับผิดชอบเช่นนั้นตามกฎหมาย เช่น สำคัญคิดว่าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่เกิดวินาศภัยหรือ โดยสำคัญคิดว่ากรรมธรรม์ประกันภัยมีผลใช้บังคับในขณะที่เกิดวินาศภัยก็ดี ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิรับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับผลประโยชน์ตามกฎหมาย นอกจากนี้หากการเกิดวินาศภัยนั้นไม่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยแต่ผู้รับประกันภัยมีความเห็นใจในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัยจึงได้จ่ายเงินจำนวนหนึ่งที่เรียกว่า “สินไหมกรุณา” (Ex Gratia Payment) ให้ผู้เอาประกันภัยรับไปเพื่อบรรเทาความเสียหายนั้นผู้รับประกันภัยย่อมไม่ได้รับช่วงสิทธิตามกฎหมาย

5. หลักการเฉลี่ย (Principle of Contribution) หรือหลักการร่วมชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เป็นหลักการที่มีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะประกันภัยเกินมูลค่าส่วนได้เสียหรือเอาประกันภัย

จากผู้รับประกันภัยหลายรายทำให้จำนวนเงินที่เอาประกันภัยเกินมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยผู้รับประกันภัยจะเฉลี่ยชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าว

หลักการเฉลี่ย หมายถึง หลักการที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป ร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงเมื่อเกิดความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัย อันเดียวกัน ในส่วนได้เสียอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัยและทุกกรมธรรม์ต้องมีผลบังคับใช้ในขณะเกิดความเสียหายขึ้น โดยผู้รับประกันภัยจะแบ่งส่วนความเสียหายหรือความรับผิดชอบตามอัตราส่วนที่รับเสี่ยงภัยไว้

สิทธิแห่งการแบ่งส่วนความเสียหายตามอัตราส่วนจะเกิดขึ้นเมื่อมีสาระสำคัญต่อไปนี้

- 1) มีกรมธรรม์ประกันภัยตั้งแต่ 2 ฉบับขึ้นไป นั่นคือมีผู้รับประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป
- 2) กรมธรรม์ประกันภัยนั้นต้องคุ้มครองภัยชนิดเดียวกัน
- 3) กรมธรรม์ประกันภัยนั้นต้องคุ้มครองส่วนได้เสียอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัย
- 4) วัตถุที่เอาประกันภัยของแต่ละกรมธรรม์ประกันภัยต้องเป็นวัตถุเดียวกัน
- 5) ทุกกรมธรรม์ประกันภัยต้องมีผลบังคับในเวลาที่เกิดความเสียหาย
- 6) หลักสาเหตุใกล้เคียง (Principle of Proximate Cause) หมายถึง หลักซึ่งกำหนดให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายเกิดขึ้นจากสาเหตุใกล้เคียงกับภัยที่ทำประกันไว้

สาเหตุใกล้เคียง คือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อเนื่องไม่ขาดตอนและเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้ระบุในสัญญาประกันภัยแล้ว จากความหมายดังกล่าวจึงสรุปสาระสำคัญของหลักสาเหตุใกล้เคียง ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนี้

- 1) ภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ต้องเกิดขึ้นจริง
- 2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย
- 3) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องไม่ขาดตอน
- 4) กรณีที่เกิดภัยหลายชนิดขึ้นไม่พร้อมกันภัยชนิดแรกไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายมากหรือน้อยจะต้องเป็นสาเหตุใกล้เคียง แม้ว่าภัยที่มาทีหลังจะทำให้เกิดความเสียหายกับวัตถุที่เอาประกันภัยมากกว่าก็ตาม

จากผู้รับประกันภัยหลายรายทำให้จำนวนเงินที่เอาประกันภัยเกินมูลค่าความเสียหายที่เกิดขึ้น แต่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้ตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง โดยผู้รับประกันภัยจะเฉลี่ยชดใช้ค่าเสียหายดังกล่าว

หลักการเฉลี่ย หมายถึง หลักการที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป ร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงเมื่อเกิดความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัย อันเดียวกัน ในส่วนได้เสียอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัยและทุกกรมธรรม์ต้องมีผลบังคับใช้ในขณะเกิดความเสียหายขึ้น โดยผู้รับประกันภัยจะแบ่งส่วนความเสียหายหรือความรับผิดชอบตามอัตราส่วนที่รับเสี่ยงภัยไว้

สิทธิแห่งการแบ่งส่วนความเสียหายตามอัตราส่วนจะเกิดขึ้นเมื่อมีสาระสำคัญต่อไปนี้

- 1) มีกรมธรรม์ประกันภัยตั้งแต่ 2 ฉบับขึ้นไป นั่นคือมีผู้รับประกันภัยตั้งแต่ 2 รายขึ้นไป
- 2) กรมธรรม์ประกันภัยนั้นต้องคุ้มครองภัยชนิดเดียวกัน
- 3) กรมธรรม์ประกันภัยนั้นต้องคุ้มครองส่วนได้เสียอันเดียวกันของผู้เอาประกันภัย
- 4) วัตถุที่เอาประกันภัยของแต่ละกรมธรรม์ประกันภัยต้องเป็นวัตถุเดียวกัน
- 5) ทุกกรมธรรม์ประกันภัยต้องมีผลบังคับในเวลาที่เกิดความเสียหาย
- 6) หลักสาเหตุใกล้เคียง (Principle of Proximate Cause) หมายถึง หลักซึ่งกำหนดให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายเกิดขึ้นจากสาเหตุใกล้เคียงกับภัยที่ทำประกันไว้

สาเหตุใกล้เคียง คือเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นต่อเนื่องไม่ขาดตอนและเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้รับระบุในสัญญาประกันภัยแล้ว จากความหมายดังกล่าวจึงสรุปสาระสำคัญของหลักสาเหตุใกล้เคียง ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังนี้

- 1) ภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ต้องเกิดขึ้นจริง
- 2) ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย
- 3) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องไม่ขาดตอน
- 4) กรณีที่เกิดภัยหลายชนิดขึ้นไม่พร้อมกันภัยชนิดแรกไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายมากหรือน้อยจะต้องเป็นสาเหตุใกล้เคียง แม้ว่าภัยที่มาทีหลังจะทำให้เกิดความเสียหายกับวัตถุที่เอาประกันภัยมากกว่าก็ตาม

2.4 ชนิดของการประกันภัย

การประกันภัยแบ่งออกเป็น 2 ชนิด คือ

1. การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance)
2. การประกันชีวิต (Life Insurance)

2.4.1 การประกันวินาศภัย (Non-Life Insurance)⁴

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้นคือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น ในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย”

มาตรา 869 บัญญัติว่า “อันคำว่า วินาศภัย ในหมวดนี้ท่านหมายรวมเอาความเสียหายใดๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้”

จากบทบัญญัติทั้งสองมาตราดังกล่าวอาจให้ความหมายของสัญญาประกันวินาศภัยได้ว่าเป็นสัญญาประกันภัยชนิดหนึ่งที่เป็นกรการประกันภัยเพื่อความเสียหายอย่างใดๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้ โดยผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยจะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นตามที่ระบุไว้ในสัญญาไม่เกินความเสียหายที่แท้จริงและภายในจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ โดยผู้เอาประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย

ลักษณะของสัญญาประกันวินาศภัยดังกล่าวมีความแตกต่างกับสัญญาประกันชีวิตในข้อสำคัญที่ว่า สัญญาประกันวินาศภัยนั้นความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัยต้องพึงประมาณเป็นเงินได้ การชดใช้เงินเมื่อเกิดวินาศภัยจึงจำกัดว่าไม่เกินความเสียหายที่แท้จริงถือว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ชีวิตมนุษย์นั้นไม่อาจประมาณเป็นเงินได้ การใช้เงินเมื่อเกิดเหตุมรณะจึงไม่จำกัดจำนวนแต่ต้องอยู่ภายในวงเงินที่เอาประกันชีวิตไว้และไม่ถือว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 869 ให้วิเคราะห์ศัพท์ของคำว่า “วินาศภัย” ไว้ว่าหมายรวมเอาความเสียหายใดๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้ ดังนั้นความเสียหายที่จะพึงประมาณเป็นเงินได้ จึงต้องเป็นความเสียหายที่สามารถตีราคาเป็นเงินได้จริงๆ เช่น บ้านหรือรถยนต์หรือทรัพย์สินอื่นๆ แต่ร่างกายมนุษย์ไม่ใช่สิ่งที่ประมาณเป็นราคาเงินได้ ถ้าถูกรถยนต์ชนบาดเจ็บ อวัยวะของร่างกายที่ถูกชนบาดเจ็บเสียหายเท่าไร หรือความเจ็บปวดที่ได้รับย่อมตีราคาคำนวณเป็นเงินไม่ได้ แต่คำว่าค่ารักษาพยาบาล ค่าขาดประโยชน์เพราะทำงานไม่ได้ย่อมตีราคาเป็น

⁴ ไพโรจน์ วายุภาพ และ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2551). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วยการประกันภัย. หน้า 85-86.

เงินได้ ดังนั้นหากจะวิเคราะห์ว่าสัญญาประกันภัยทำขึ้นนั้นเป็นสัญญาประกันวินาศภัยหรือไม่ ก็ต้องพิจารณาว่าสัญญานั้นมีวัตถุประสงค์ที่จะประกันภัยเพื่อความเสียหายอันใด ถ้าความเสียหายอันนั้นประมาณเป็นเงินได้ก็ถือได้ว่าเป็นสัญญาประกันวินาศภัย

ประเภทของการประกันวินาศภัยมี 4 ประเภท คือ 1. การประกันอัคคีภัย 2. การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง 3. การประกันภัยรถยนต์ และ 4. การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

2.4.1.1 การประกันภัยค้ำจุน⁵

1. ลักษณะสำคัญของการประกันภัยค้ำจุน

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคแรก บัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค้ำจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่งและซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ...”

จะเห็นได้ว่าการประกันภัยค้ำจุนเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งแต่มิได้มีวัตถุประสงค์ในการประกันภัยเป็นทรัพย์สินเหมือนการประกันวินาศภัยธรรมดา แต่เป็นการประกันความรับผิดชอบ (Liability Insurance) ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระหนี้ให้แก่ผู้อื่น

2. ข้อแตกต่างจากสัญญาประกันวินาศภัยทั่วไป

1) เป็นสัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อการใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือค่าเสียหายแก่บุคคลอื่น แต่สัญญาประกันวินาศภัยทั่วไปเป็นสัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดวินาศภัยแก่วัตถุที่เอาประกันภัยแก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้น

2) วินาศภัยที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ ได้แก่ ความรับผิดชอบที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่ผู้อื่นซึ่งอาจเกิดจากมูลหนี้ใดๆ ตามกฎหมาย เช่น สัญญาลาภมิควรได้ ละเมิด หรืออาจต้องรับผิดชอบโดยบทบัญญัติของกฎหมาย เช่น เจ้าของโรงงานอาจเอาประกันภัยที่อาจเกิดอุบัติเหตุเพราะเครื่องจักรในโรงงาน บรรณาธิการหนังสือพิมพ์อาจเอาประกันภัยที่เกิดจากการที่หนังสือพิมพ์หมิ่นประมาทผู้อื่น ความหมายของการประกันภัยค้ำจุนนี้น่าจะหมายถึง การเอาประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันแก่บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายและเป็นเจ้าหนี้ในมูลหนี้ชั้นต้นไม่ชำระ ไม่พอชำระ หรือเจ้าหนี้ไม่ประสงค์จะติดตามเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระก็อาจเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชำระได้ สัญญาประกันภัยค้ำจุนจึงเป็นการค้ำจุนให้บุคคลภายนอกได้รับชำระหนี้ตามกฎหมายจากผู้รับประกันภัยเพิ่มจากลูกหนี้ชั้นต้นอีกคนหนึ่ง

⁵ ไซยศ เหมะรัชตะ. (2551). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วย ประกันภัย. หน้า 292-294.

ข้อสำคัญก็คือความรับผิดชอบที่เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัยนั้นต้องเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมาย หากเป็นเรื่องนี้ทางศีลธรรมหรือชดใช้แก่กัน โดยเสน่หาหรือเพราะความกรุณาต่อกัน ดังนี้ไม่เรียกว่าเป็นภัยที่ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้แทนให้

3) เนื่องจากวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัยค่าเงินมิใช่ทรัพย์สินของผู้เอาประกันภัยแต่เป็นความรับผิดชอบในหน้าที่ผู้เอาประกันภัยมีต่อบุคคลภายนอก ผู้รับประกันภัยเป็นผู้ใช้หนี้สินให้แก่บุคคลภายนอกแทนผู้เอาประกันภัย ดังนั้นในสัญญาประกันภัยค่าเงินผู้เอาประกันภัยจึงไม่อาจยกประโยชน์ในเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยค่าเงินให้ผู้รับประกันภัยดังเช่นสัญญาประกันวินาศภัยทั่วไปได้ ทั้งนี้เพราะผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลผู้ต้องเสียหายซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเท่านั้น และแม้ผู้รับประกันภัยจะได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้วก็ไม่หลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ต้องเสียหาย เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าผู้ต้องเสียหายได้รับเงินค่าสินไหมทดแทนนั้นแล้ว

4) บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายสามารถเข้าถือสิทธิเรียกร้องตามสัญญาประกันภัยค่าเงินกับผู้รับประกันภัยได้โดยตรงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรค 2 โดยไม่ต้องแสดงเจตนาเข้าถือเอาประโยชน์

2.4.2 การประกันชีวิต (Life Insurance)

การประกันชีวิต คือวิธีการที่คนกลุ่มหนึ่งรวมตัวขึ้นเพื่อเฉลี่ยภัยเนื่องจากความตายที่เกิดขึ้นก่อนเวลาอันสมควร โดยบริษัทประกันชีวิตจะทำหน้าที่เป็นผู้รวบรวมเงินที่เกิดจากการเฉลี่ยของคนกลุ่มนี้ และนำไปลงทุนเพื่อทำหน้าที่ชดใช้ความสูญเสียเนื่องจากความตายของคนกลุ่มนี้ หรืออาจจะกล่าวได้ว่า การประกันชีวิต คือการประกันคุณค่าทางเศรษฐกิจ หรือเป็นการประกันความสามารถในการหารายได้ของหัวหน้าครอบครัวนั่นเอง

ประเภทของการประกันชีวิต แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ

1. การประกันชีวิตประเภทสามัญ
2. การประกันชีวิตประเภทอุตสาหกรรม
3. การประกันชีวิตประเภทกลุ่ม

2.5 การประกันภัยรถยนต์

ปัจจุบันรถยนต์เป็นอุปกรณ์สำคัญยิ่งในการขนส่ง และเป็นประโยชน์ในด้านการติดต่อซึ่งกันและกัน โดยเฉพาะในธุรกิจทั่วไป แต่การใช้รถยนต์ก็มีข้อเสียที่สำคัญอย่างยิ่ง คือการที่ไม่ได้ให้ความปลอดภัยอย่างเพียงพอมักจะเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้อื่นและทั้งเกิดแก่ตัวรถยนต์เอง

อุบัติเหตุในท้องถนนปัจจุบันมีอัตราสูง และสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา ทุกสถานที่ และทุกฤดูกาล ทั้งนี้เนื่องจากจำนวนรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะประเทศไทยไม่มีการควบคุมหรือมีโควตาเข้าของปริมาณรถยนต์ในประเทศ การสั่งเข้ามาเป็นไปโดยอิสระ ทั้งรถยนต์ใหม่จากโรงงานและรถยนต์ใช้แล้ว ด้วยเหตุดังกล่าวประกอบกับประเทศไทยขาดถนนที่มีคุณภาพดี มีถนนไม่เพียงพอกับปริมาณรถก็เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้การขับขี่ยวดยานในประเทศไทยเป็นไปอย่างไม่สะดวกและเกิดความไม่ปลอดภัยยิ่งขึ้น การที่ไม่มีการตรวจสอบสภาพรถอย่างจริงจัง รถที่ชำรุดทรุดโทรมก็สามารถขับขี่ยู่นบนปะปนกับรถดี ๆ ได้ ก็เป็นอีกเหตุหนึ่งที่ก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้

การเกิดอุบัติเหตุครั้งหนึ่งๆ นั้นจะทำให้เกิดความเสียหายทั้งทรัพย์สิน ตัวรถยนต์ หรือแก่บุคคลอื่น และทำให้ธุรกิจที่ประกอบการอยู่เกิดความเสียหายทั้งด้านของเวลา ทรัพย์สิน การติดต่อประสานงานและทำให้เจ้าของธุรกิจต้องประสบความผิดพลาดในการดำเนินงานทางหนึ่งที่จะช่วยลดความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ คือการประกันภัยรถยนต์ไว้กับบริษัทประกันภัยรถยนต์ ซึ่งเมื่อรถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้เกิดอุบัติเหตุก็จะได้รับการชด ใช้ให้ เป็นการลดความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ทำให้เจ้าของธุรกิจได้รับความสะดวกไม่ต้องเสียเวลากับการโต้แย้งถึงคิดเมื่อรถยนต์ที่มีประกันภัยไว้เป็นฝ่ายผิดทางบริษัทประกันภัยก็จะเป็นผู้ชด ใช้ค่าเสียหายแทนให้ แต่ถ้รถยนต์ที่เอาประกันภัยเป็นฝ่ายถูก ทางบริษัทประกันภัยก็จะเป็นผู้สวมสิทธิในการเรียกร้องแทนเจ้าของรถยนต์ และทำการซ่อมแซมให้รถยนต์ของเราก่อนจนสามารถนำไปประกอบธุรกิจได้โดยไม่ต้องเสียเวลา จึงเป็นผลดีต่อธุรกิจโดยการดำเนินงานไม่หยุดชะงักไปนาน

2.5.1 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยรถยนต์^๕

อุตสาหกรรมรถยนต์ได้เริ่มขึ้นจากการสร้างรถยนต์เบนซ์และเดมเลอร์ ในปี พ.ศ. 2426-2427 (ค.ศ. 1883-1884) และได้เจริญรุ่งเรืองในทศวรรษต่อมา ในปี พ.ศ. 2437 (ค.ศ. 1894) ได้มีรถยนต์วิ่งบนถนนในประเทศอังกฤษ และในปี พ.ศ. 2441 (ค.ศ. 1898) ได้มีการก่อตั้ง บริษัท ลอว์ แอคซิเดน แอนด์ อินซูแรนท์ โซไซตี้ จำกัด (Law Accident And Insurance Society Ltd) ขึ้นรับประกันภัยรถยนต์เป็นบริษัทแรกในประเทศอังกฤษ ต่อมาจึงมีบริษัทรับประกันภัยรถยนต์อื่น เช่น บริษัท คาร์ แอนด์ เจนเนอรัล จำกัด (Car And General Ltd) ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2446 (ค.ศ. 1903) และบริษัทมอเตอร์ ยูเนียน จำกัด (Motor Union Ltd) ก่อตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2449 (ค.ศ. 1906) โดยเปิด รับประกันภัยในประเทศอังกฤษ

เมื่อสงครามโลกครั้งที่หนึ่งเกิดขึ้นความจำเป็นในการใช้รถยนต์ก็มากขึ้นอย่างรวดเร็ว ทั้งในด้านการทหารและกิจการพลเรือนมีการผลิตรถยนต์จำนวนมาก ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่

^๕ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2540). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. หน้า 64-66.

หนึ่งอุบัติเหตุรถยนต์เกิดขึ้นอยู่เสมอและเพิ่มจำนวนมากขึ้น ผู้ที่ได้รับความเสียหายบางรายเป็นบุคคลภายนอกซึ่งไม่มีหลักประกันคุ้มครองความบาดเจ็บเสียหายอันเกิดจากรถยนต์นั้นแต่อย่างไร รัฐบาลอังกฤษจึงมีแนวคิดที่จะบังคับประกันภัยรถยนต์เพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามโดยการตราพระราชบัญญัติการจราจรทางบก (Road Traffic) ขึ้นในปี พ.ศ. 2473 (ค.ศ. 1930) ออกใช้บังคับให้ผู้ใช้รถยนต์เอาประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามในกรณีที่เขาได้รับความเสียหายถึงตายและบาดเจ็บต่อร่างกายอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์นั้น และมีการแก้ไขอีกครั้งในปี พ.ศ. 2476-2477 (ค.ศ. 1933-1934) และปี พ.ศ. 2515 (ค.ศ. 1972) เพื่อให้การคุ้มครอง ความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์กับบุคคลที่สามดียิ่งขึ้น เช่น มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายเงินเพื่อการรักษาฉุกเฉินให้กับแพทย์และโรงพยาบาล การบังคับให้เอาประกันภัยรถยนต์เพื่อความคุ้มครองความเสียหายแก่บุคคลที่สามนี้ยังไม่มีคุ้มครองไปถึงความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลที่สาม และตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2517 (ค.ศ. 1974) เป็นต้นมา ธรรมเนียมประกันภัยรถยนต์ที่ออกในประเทศอังกฤษได้ขยายความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามภายใต้กฎหมายของประเทศที่เป็นสมาชิกกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจยุโรปด้วย

การประกันภัยรถยนต์เพื่อบุคคลที่สาม (Auto Mobile Liability Insurance) เริ่มมีขึ้นในคริสต์ศตวรรษที่ 19 เมื่อมีรถยนต์ขับขึ้นบนถนนมากขึ้นทำให้อุบัติเหตุจากรถยนต์ได้เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากภายในเวลาอันรวดเร็ว ความจำเป็นในการประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม (Auto Mobile Liability Insurance) เพื่อประโยชน์ในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยให้ปลอดภัยจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเนื่องจากการใช้รถยนต์ของเขาเท่านั้น ต่อมาจำนวนรถยนต์และชนิดของเครื่องยนต์ได้พัฒนาให้สามารถแล่นเร็วยิ่งขึ้นจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากการใช้รถยนต์ยังมีมากขึ้น มีผู้ได้รับบาดเจ็บถึงขนาดทุพพลภาพและถึงแก่ความตายจากอุบัติเหตุรถยนต์เป็นจำนวนมากแม้ว่ารัฐจะพยายามค้นหามาตรการเพื่อป้องกันอุบัติเหตุโดยวิธีต่างๆ หลายประการแต่ก็ไม่สามารถลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถยนต์ได้ ในบรรดาวิธีการคุ้มครองความเสียหายต่อสาธารณะชนที่มีผลเป็นที่ยอมรับกันอย่างหนึ่ง คือการประกันภัยบุคคลที่สาม ในกรณีที่รถยนต์คันใดเจ้าของมีประกันภัยบุคคลที่สามผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุจะได้รับการเยียวยาตามสัญญาประกันภัยและเป็นการลดภาระค่าใช้จ่ายที่เกี่ยวกับสวัสดิการสังคมของรัฐด้วย แต่อย่างไรก็ตามการประกันภัยบุคคลที่สามในประเทศเสรีนิยมถือว่าเป็นสัญญาในทางการค้า (Commercial Contract) ซึ่งรัฐไม่สามารถเข้าไปเกี่ยวข้อง รัฐอนุญาตให้เอกชนประพฤติปฏิบัติต่อกันด้วยความสมัครใจ (Voluntary Basis) โดยมีความคิดเบื้องต้นว่าการประกันภัยประเภทนี้กระทำเพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกันภัยเป็นส่วนตัว แต่เมื่อมีอุบัติเหตุรถยนต์มากยิ่งขึ้นทำให้ความคิดดังกล่าวเริ่มเบี่ยงเบนไปในทางที่นำประโยชน์จากระบบประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามนี้มาใช้เพื่อคุ้มครองผู้ประสบภัยให้ได้รับการเยียวยาได้อย่างทั่วถึง

การประกันภัยในระบบสมัครใจจึงเริ่มเปลี่ยนแปลงไปเป็นระบบบังคับ (Compulsory Basis) กล่าวคือ ให้ผู้ใช้รถยนต์ทุกคันต้องมีประกันภัยบุคคลที่สามภายใต้วงเงินที่กำหนดไว้ในกฎหมาย เช่น กฎหมายประกันความรับผิดอันเกิดจากรถยนต์ (Auto Liability Security Law 1955) ของประเทศญี่ปุ่น กฎหมายประกันความรับผิดอันเกิดจากรถยนต์ (Auto Liability Security Law 1963) ของประเทศเกาหลี และกฎหมายประกันความรับผิดอันเกิดจากรถยนต์ (Insurance Cone) ของประเทศฟิลิปปินส์ เป็นต้น ส่วนประเทศสหรัฐอเมริกาในในแต่ละมลรัฐก็มีกฎหมายของตนเองโดยใช้ชื่อมลรัฐของตนนำหน้าและตามด้วยกฎหมายรถยนต์ (Motor Vehicle Law) ซึ่งเริ่มใช้ระบบบังคับมาตั้งแต่ประมาณปี พ.ศ. 2463 (ค.ศ. 1920) โดยมีกฎเกณฑ์ของแต่ละมลรัฐไม่เหมือนกันและใช้บังคับในเวลาที่แตกต่างกัน ปัจจุบันมีประเทศต่างๆ ทั่วโลกซึ่งมีกฎหมายบังคับประกันภัยบุคคลที่สามประมาณ 66 ประเทศ

อย่างไรก็ตามความรับผิดของการใช้รถยนต์ในกรณีที่บังคับให้มีประกันภัยเพื่อบุคคลที่สาม ก็อยู่ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายลักษณะละเมิด (Tort Law) ซึ่งเป็นสาขาหนึ่งของกฎหมายเอกชน (Civil Law) และตามสัญญาประกันภัยค่าจูนซึ่งมีลักษณะสำคัญว่า ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อผู้ประสบภัยต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย และในหลายกรณีที่มีการโต้แย้งว่าอุบัติเหตุเกิดขึ้นจากผู้ประสบภัย หรือเหตุอื่นที่ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบ เช่น เหตุสุควิสัย เป็นต้น เหตุการณ์ดังกล่าวบางกรณีทำให้ผู้ประสบภัยไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัยในระบบบังคับนั้นเลย จุดมุ่งหมายที่รัฐบังคับให้มีการประกันภัยเพื่อบุคคลที่สามจึงดูเหมือนว่าจะไม่ได้ผลอย่างแท้จริง ประกอบกับการโต้เถียงความรับผิดฐานละเมิดนั้นสูญเสียเวลาและค่าใช้จ่ายทั้งในศาลและนอกศาลเป็นอย่างมาก เมื่อมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นกับรถยนต์แต่ละครั้งจะเห็นได้ว่าทั้งรัฐและเอกชนต้องเสียค่าใช้จ่ายในการแสวงหาหลักฐานที่จะพิสูจน์ความผิดด้วยเงินจำนวนมาก ด้วยเหตุนี้เมื่อประมาณปี พ.ศ. 2511-2512 (ค.ศ. 1968-1969) มลรัฐต่างๆ ในประเทศสหรัฐอเมริกาจึงมีแนวคิดเป็นนโยบายสาธารณะ (Public Policy) เพื่อจะนำระบบบังคับประกันภัย (Compulsory Insurance) ซึ่งต่อมานิยมเรียกว่า No Fault และในปี พ.ศ. 2513 (ค.ศ. 1970) เป็นต้นมา มลรัฐต่างๆ ในประเทศสหรัฐอเมริการวม 24 มลรัฐ ได้มีการบังคับให้ประกันภัยบุคคลที่สามใช้ระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิดจนถึงทุกวันนี้

การจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No Fault) มีหลักเกณฑ์สำคัญอย่างหนึ่ง คือเป็นการยกเว้นความผิดในทางละเมิด (Abolishment of Tort Liability) ของบุคคลที่สามกล่าวคือ ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลที่สามโดยไม่ต้องคำนึงว่าบุคคลที่สามจงใจหรือประมาทเลินเล่อให้เกิดความเสียหายแก่ตนหรือไม่ ผลตามกฎหมายที่ต่อเนื่องจากการประกันภัยนี้ คือ

ผู้รับประกันภัยไม่สามารถไล่เบี้ย (Recovery) หลังจากได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา ประกันภัยไปแล้วจึง มีผู้วิจารณ์ว่าระบบ No Fault นี้ทำให้ผู้รับประกันภัยไม่ได้รับความเป็นธรรม ตามหลักการประกันวินาศภัยและตามกฎหมายประกันภัยค่าจูน ซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องจ่าย ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้อง รับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย การใช้ระบบ No Fault นี้ รัฐมุ่งเน้นให้ความ คุ่มครองผู้ประสบภัยยิ่งกว่าแต่ผู้ประกอบธุรกิจประกันภัยไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ เพราะ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ไม่ต้องพิสูจน์ความผิดและผู้รับประกันภัยไม่สามารถเข้ารับช่วงสิทธิ ได้จะกระทบธุรกิจประกันภัยส่วนรวม ซึ่งจะเกิดผลเสียหายถึงการคุ้มครองของสังคมทั้งหมด (Public Security) ดังนั้น จึงปรากฏว่ารัฐที่นำเอาระบบนี้มาใช้ได้มีการปรับปรุงระบบเสียใหม่โดย ใช้ชื่อว่า การปรับปรุงระบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (Modified No Fault) กล่าวคือ ยอมให้มีการ ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องคำนึงถึงการพิสูจน์ความผิดในอัตราหนึ่งซึ่งจำกัดจำนวนเงิน ค่าเสียหายและกำหนดลักษณะของความเสียหายไว้แน่นอนซึ่งเรียกว่า “Threshold” เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าสูญเสียรายได้ และค่าปลงศพ นอกเหนือจากนั้นแล้วเป็นการจ่ายค่าสินไหม ทดแทนชนิดต้องพิสูจน์ความผิดและอยู่ในบังคับของกฎหมายลักษณะละเมิด (Tort Law) ซึ่งผู้รับ ประกันภัยสามารถไล่เบี้ย (Recover) ได้

การปรับปรุงระบบ No Fault ในประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นไปตามความจำเป็นและ ความเป็นธรรมของสังคม ในแต่ละมลรัฐมีข้อความจำกัดที่เรียกว่า Threshold ไม่เท่าเทียมกัน เนื่องจากกรรมธรรม์ประกันภัยในระบบนี้ในประเทศสหรัฐอเมริกาซึ่งถือว่าการรับประกันภัย ระบบใหม่ยังอยู่ในระหว่างการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงเพื่อให้เกิดประ โยชน์และเป็นธรรมกับสังคม อย่างแท้จริง

2.5.2 ความหมายของการประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยรถยนต์เป็นส่วนหนึ่งของการประกันวินาศภัย ซึ่งกฎหมายมิได้กำหนด แบบของความสมบูรณ์ของสัญญาไว้ ดังนั้นการประกันภัยจึงเกิดขึ้นโดยสมบูรณ์เมื่อคู่กรณีสองฝ่าย แสดงเจตนาเสนอสนองถูกต้องตรงกัน กล่าวคือ เมื่อผู้เอาประกันภัยแสดงเจตนาทำประกันภัยกับ บริษัทประกันภัย หากบริษัทตกลงสนองรับการทำประกันภัยแล้วสัญญาประกันภัยจึงเกิดขึ้นโดย สมบูรณ์ผูกพันคู่สัญญา ถึงแม้ว่าบริษัทจะยังมีได้ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย⁷ เพราะฉะนั้นนิยามของการประกันภัยรถยนต์จึงอยู่ภายใต้นิยามความหมายของการประกันวินาศภัย แต่มีส่วนที่จะต้องรับผิดชอบเฉพาะการเสียหายหรือสูญเสียที่เกิดจากรถยนต์เท่านั้น ดังนั้น

⁷ สมาคมประกันวินาศภัย คณะอนุกรรมการประกันภัยยานยนต์. (2542-2544). *คู่มือตีความกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์*. หน้า 1.

การประกันภัยรถยนต์จึง หมายความว่า การประกันภัยความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแก่บุคคลหรือทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายนั้นซึ่งเกิดจากการใช้รถยนต์ รถยนต์ชนกันหรืออุบัติเหตุจากรถยนต์⁸ ซึ่งหมายความรวมถึง อุบัติเหตุจากรถยนต์โดยตรง เช่น รถยนต์คันเอาประกันภัยจอดอยู่เลื่อนไหลไปชนรถบุคคลภายนอก หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเสียหาย อุบัติเหตุเนื่องจากการใช้รถยนต์ เช่น การขับจี้รถยนต์ไปชนบุคคลภายนอกหรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเสียหาย สิ่งของที่บรรทุกอยู่ในรถยนต์คันเอาประกันภัยได้ตกจากรถยนต์ไปชนบุคคลภายนอกหรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอกเสียหาย⁹

2.5.3 บุคคลที่เกี่ยวข้องในสัญญาประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยรถยนต์นั้นมีความแตกต่างจากการประกันวินาศภัยทั่วไป ดังนั้นผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยรถยนต์จึงมีความหมายที่แตกต่างจากการประกันภัยหรือการประกันวินาศภัยทั่วไป ดังนี้

1. ผู้รับประกันภัย (The Insurer) คือคู่สัญญาซึ่งตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ ผู้รับประกันภัย ได้แก่ บริษัทประกันภัยต่างๆ ซึ่งความหมายของการประกันภัยรถยนต์ หมายถึง บริษัทที่ออกกรมธรรม์ประกันภัย

2. ผู้เอาประกันภัย (The Insured) คือคู่สัญญาที่ตกลงส่งเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้รับประกันภัย เมื่อมีภัยเกิดขึ้นผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ซึ่งมีสิทธิและหน้าที่ในสัญญาประกันภัยแตกต่างกัน กล่าวคือผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ส่งเบี้ยประกันภัย ส่วนผู้รับประโยชน์มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือได้รับเงินจากผู้รับประกันภัย¹⁰ ส่วนในสัญญาประกันภัยรถยนต์ หมายถึง บุคคลที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในตารางกรมธรรม์ประกันภัย

3. ผู้รับประโยชน์ (Beneficiary) คือบุคคลภายนอกสัญญาประกันภัยแต่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยตกลงกันให้เป็นผู้มีสิทธิเข้ารับประโยชน์ในค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย¹¹ แต่ในสัญญาประกันภัยรถยนต์ผู้รับประโยชน์ หมายถึง บุคคลที่จะเป็นผู้รับค่าสินไหมทดแทนตามส่วนได้เสียของตนหากรถยนต์ที่เอาประกันภัยเกิดสูญหายหรือเสียหายสิ้นเชิงจนไม่สามารถซ่อมแซมได้เท่านั้น¹²

⁸ สถาบันประกันภัย. (2544). เอกสารประกอบคำบรรยายประกันภัยประเภทต่างๆ. หน้า 79.

⁹ จิตติ ดิงศภักดิ์. (2543). กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย. หน้า 127.

¹⁰ สุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ. (2527). หลักการประกันวินาศภัย. หน้า 26-27.

¹¹ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 90.

¹² สมาคมประกันวินาศภัย คณะอนุกรรมการประกันภัยยานยนต์. เล่มเดิม. หน้า 11.

2.5.4 ประเภทของการประกันภัยรถยนต์

การประกันภัยรถยนต์ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

1. การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Third Party Insurance) เป็นการประกันภัยที่ถูกบังคับตามกฎหมายให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ต้องทำประกันภัย เพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัยของผู้ประสบภัยจากรถ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535

2. การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance) เป็นการประกันภัย โดยความสมัครใจของเจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ ที่จะทำประกันหรือไม่ก็ได้มิได้ถูกบังคับด้วยกฎหมายแต่อย่างใด ปัจจุบันแบ่งเป็น 5 ประเภท คือ

1) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 ให้ความคุ้มครอง ดังนี้

(1) คุ้มครองความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของบุคคลภายนอกรวมทั้งผู้โดยสารภายในรถยนต์คันเอาประกันภัย

(2) คุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

(3) คุ้มครองความเสียหายของรถยนต์คันเอาประกันภัย

(4) คุ้มครองความสูญหาย หรือไฟไหม้ รถยนต์คันเอาประกันภัย

(5) คุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย (การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันภัยค่ารักษาพยาบาล และการประกันตัวผู้ขับขี่)

2) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 ให้ความคุ้มครอง ดังนี้

(1) คุ้มครองความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของบุคคลภายนอกรวมทั้งผู้โดยสารภายในรถยนต์คันเอาประกันภัย

(2) คุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

(3) คุ้มครองความสูญหาย หรือไฟไหม้ รถยนต์คันเอาประกันภัย

(4) คุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย (การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันภัยค่ารักษาพยาบาล และการประกันตัวผู้ขับขี่)

3) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 พิเศษ ให้ความคุ้มครอง ดังนี้

(1) คุ้มครองความรับผิดต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของบุคคลภายนอกรวมทั้งผู้โดยสารภายในรถยนต์คันเอาประกันภัย

(2) คุ้มครองความรับผิดต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

(3) คุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์คันเอาประกันภัยเฉพาะกรณีที่ชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น

- (4) คุ้มครองความสูญหาย หรือไฟไหม้ รถยนต์คันเอาประกันภัย
- (5) คุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย (การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันภัยค่ารักษาพยาบาล และการประกันตัวผู้ขับขี่)
- 4) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 ให้ความคุ้มครอง ดังนี้
- (1) คุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของบุคคลภายนอกรวมทั้งผู้โดยสารภายในรถยนต์คันเอาประกันภัย
- (2) คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก
- (3) คุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย (การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันภัยค่ารักษาพยาบาล และการประกันตัวผู้ขับขี่)
- 5) การประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 พิเศษ ให้ความคุ้มครอง ดังนี้
- (1) คุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของบุคคลภายนอกรวมทั้งผู้โดยสารภายในรถยนต์คันเอาประกันภัย
- (2) คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก
- (3) คุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์คันเอาประกันภัยเฉพาะกรณีที่ชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น
- (4) คุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย (การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันภัยค่ารักษาพยาบาล และการประกันตัวผู้ขับขี่)

2.5.5 ประโยชน์ของการประกันภัยรถยนต์

1. ในกรณีของผู้เอาประกันภัย เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นกับรถยนต์ของผู้เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้ความเสียหายนั้นจากผู้รับประกันภัย
2. รถยนต์เป็นพาหนะจำเป็นของผู้ประกอบธุรกิจ เมื่อมีการประกันรถยนต์แล้วจะทำให้ผู้ประกอบธุรกิจใช้รถยนต์อย่างมั่นใจ
3. ทำให้ผู้ที่มีเงินน้อยสามารถซื้อรถยนต์ได้ด้วยการผ่อนส่ง
4. ในทางสังคม การประกันภัยรถยนต์เป็นหลักประกันสังคมอย่างหนึ่ง เนื่องจากการประกันภัยรถยนต์เป็นการป้องกันสวัสดิภาพ และทรัพย์สินของประชาชน
5. ทำให้ธุรกิจการอีกชนิดหนึ่งเกิดขึ้นอย่างกว้างขวาง เป็นการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอีกด้านหนึ่งเพราะช่วยให้คนมีงานทำมากขึ้น และมีการนำเงินมาลงทุนมากขึ้น¹³

¹³ สุธรรม พงศ์สารานู และคณะ. (2527). *หลักการประกันวินาศภัย*. หน้า 224.

2.6 การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ¹⁴

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง และการที่บุคคลเอาประกันวินาศภัยไว้ย่อมมีวัตถุประสงค์ต้องการที่จะได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันวินาศภัย เป็นหนี้หรือหน้าที่ของผู้รับประกันภัย ในทางตรงกันข้ามก็เป็นสิทธิของผู้รับประกัน โฆษน์ ความรับผิดชอบดังกล่าวเป็นความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตซึ่งไม่แน่นอนว่าจะเกิดขึ้นและแม้ว่าสัญญาประกันภัยกฎหมายจะไม่ได้กำหนดให้ต้องทำตามแบบและไม่ต้องทำเป็นหนังสือเพียงแต่หากจะฟ้องร้องดำเนินคดีต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือลายมือชื่อตัวแทนฝ่ายนั้นเป็นสำคัญตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 วรรคหนึ่งก็ตาม แต่ในวรรคสองและวรรคสามของมาตราเดียวกัน บัญญัติให้บริษัทผู้รับประกันภัยต้องจัดทำกรมธรรม์ประกันภัย อันมีเนื้อความต้องตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยโดยผู้รับประกันภัยจะต้องลงลายมือชื่อในกรมธรรม์และในกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องมีรายการตามที่กฎหมายกำหนด

คำว่า ค่าสินไหมทดแทน (Compensation) หมายถึง ชดใช้ให้แทนสิ่งที่เสียไป หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจมี ดังนี้

1. ความเสียหายต้องเกิดจากภัยที่รับเสี่ยง¹⁵ ถ้าภัยที่เกิดขึ้นมิใช่ภัยตามที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จึงมีปัญหาที่ต้องวินิจฉัยอยู่เสมอว่ากรณีความเสียหายนั้นเกิดจากภัยที่รับเสี่ยงหรือไม่ ตัวอย่างเช่น

คำพิพากษาฎีกาที่ 2779/2527 โจทก์เอาประกันภัยรถยนต์คันที่โจทก์เช่าซื้อมาไว้แก่บริษัทจำเลย ตามกรมธรรม์ประกันภัยจำเลยจะต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายหรือสูญหายต่อรถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้เนื่องจากการลักทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือปล้นทรัพย์เป็นจำนวนเงินไม่เกิน 30,000 บาท ต่อมาในระหว่างอายุสัญญาประกันภัย รถยนต์คันดังกล่าวถูกคนร้ายลักไป โจทก์จึงฟ้องขอให้จำเลยชดใช้ค่าสินไหมทดแทน แม้ว่าในระหว่างการพิจารณาคดีนี้โจทก์จะได้รถยนต์ดังกล่าวคืนมาแต่ได้คืนมาโดยสภาพชำรุดเสียหายต้องซ่อมแซมเป็นเงิน 51,600 บาท ดังนี้ ศาลฎีกาพิพากษาให้จำเลยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ตามกรมธรรม์ประกันภัยได้

ตามกรมธรรม์ประกันภัยมีเงื่อนไขให้จำเลยรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายหรือสูญหายต่อรถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้เนื่องจากการลักทรัพย์ ก็ต้องหมายความว่า จำเลยจะรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่รถยนต์สูญหายไปเนื่องจากการลักทรัพย์อย่างหนึ่ง และในกรณีที่รถยนต์ของโจทก์เกิดความชำรุดเสียหายอันเนื่องมาจากการลักทรัพย์อีกอย่างหนึ่ง รถยนต์

¹⁴ ไพโรจน์ วายุภาพ และ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 116-120.

¹⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 867 วรรคสาม (2).

ของโจทก์เกิดความชำรุดเสียหายก็เป็นผลสืบเนื่องมาจากการลักทรัพย์โดยตรง จำเลยจึงต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์เพื่อความเสียหายดังกล่าว

2. ต้องเกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย¹⁶ ซึ่งก็คือรถยนต์คันเอาประกันภัย

3. ต้องเกิดความเสียหายขึ้นในระหว่างอายุสัญญาประกันภัย¹⁷ เนื่องจากสัญญาประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนั้น ต้องมีกำหนดเวลาเริ่มต้นและสิ้นสุดการรับเสี่ยงภัย วินาศภัยที่เกิดขึ้นในระหว่างนี้ถือว่าอยู่ในอายุกรมธรรม์ที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน แต่ถ้าวินาศภัยเกิดขึ้นก่อนเกิดสัญญาประกันวินาศภัย หรือสัญญาประกันวินาศภัยได้สิ้นสุดแล้วจึงเกิดวินาศภัยขึ้น ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน

คำพิพากษาฎีกาที่ 2513/2518 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์สิ้นอายุเมื่อวันที่ 11 กรกฎาคม ในวันที่ 24 กรกฎาคม เกิดอุบัติเหตุ ต่อมาผู้รับประกันภัยออกกรมธรรม์ใหม่ย้อนหลังไปถึงวันที่ 22 กรกฎาคม ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน

4. เหตุที่ทำให้เกิดความเสียหาย ความเสียหายอาจเกิดจากภัยธรรมชาติ เช่น อุทกภัย วาตภัย หรือแผ่นดินไหว หรือเกิดจากการกระทำของมนุษย์ หรือเป็นการกระทำของบุคคลที่ไม่รู้ตัว ผู้กระทำ เช่น การจลาจล การก่อวินาศกรรมก็ได้ ตามปกติสัญญาจะกำหนดภัยที่รับเสี่ยงไว้จากเหตุใดเหตุหนึ่งโดยเฉพาะ เมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นจึงต้องพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัยนั้นเกิดจากภัยดังที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยหรือไม่ ทั้งต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างภัยที่เกิดกับผลที่ได้รับด้วย

คำพิพากษาฎีกาที่ 518/2519 เจื่อนใจในหนังสือกรมธรรม์ประกันภัยที่ระบุว่าผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีที่รถยนต์ของผู้เอาประกันภัย “ถูกขโมยทั้งคัน” นั้น นอกจากมีความหมายถึงการที่รถถูกคนร้ายลักไปแล้วยังหมายความรวมถึงการที่รถยนต์ถูกคนร้ายปล้นเอาไปด้วย

ความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยอาจเกิดจากภัยหลายอย่างด้วยกันก็ได้ ถ้าในเหตุเหล่านี้มีภัยอันใดอันหนึ่งที่เป็นภัยที่รับเสี่ยงร่วมอยู่ด้วยผู้รับประกันภัยก็ต้องรับผิดชอบ สำหรับการประกันวินาศภัยที่เกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอกไม่จำเป็นต้องพิจารณาว่ามีเหตุที่บุคคลภายนอกจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ เพราะสัญญาประกันวินาศภัยถือเหตุวินาศภัยที่เกิดขึ้นเป็นเงื่อนไขของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน มิใช่จะต้องเกิดวินาศภัยโดยมีผู้รับผิดชอบจึงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ ดังนั้น แม้บุคคลภายนอกไม่ต้องรับผิดชอบผู้รับประกันภัยก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้รับประกันภัย แต่อย่างไรก็ตามถ้าบุคคลภายนอกต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าเสียหายให้แก่

¹⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 867 วรรคสาม (1).

¹⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์, มาตรา 867 วรรคสาม (6).

ผู้เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิบังคับเอาค่าเสียหายจากบุคคลภายนอกโดยไม่บังคับเอาแก่ผู้รับประกันภัยก็ได้แล้วแต่จะเลือก บุคคลภายนอกจะเกี่ยงให้ไปเรียกจากผู้รับประกันภัยไม่ได้ แม้ผู้เอาประกันภัยจะฟ้องเรียกเอาจากบุคคลภายนอกแล้วยังไม่ได้รับชดใช้ค่าเสียหายก็กลับมาเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยได้ไม่ถือว่าสละสิทธิที่มีอยู่ตามสัญญาประกันภัย

คำพิพากษาฎีกาที่ 772/2521 จำเลยเช่าซื้อรถยนต์ของโจทก์ โจทก์เอาประกันภัยรถยนต์คันนี้ไว้โดยจำเลยเป็นผู้ชำระเบี้ยประกันภัย รถยนต์ถูกลัก โจทก์เรียกรถยนต์และราคาคืนจากจำเลยได้ จำเลยจะเกี่ยงให้โจทก์เรียกเอาจากผู้รับประกันภัยไม่ได้

คำพิพากษาฎีกาที่ 1601-1603/2529 การที่ผู้เอาประกันภัยฟ้องเรียกค่าเสียหายจากผู้ทำสัญญาว่าทำละเมิดนั้น เป็นการใช้สิทธิตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยจะถือว่าผู้เอาประกันภัยสละสิทธิที่จะให้ผู้รับประกันภัยปฏิบัติตามสัญญาหาได้ไม่

นอกจากนี้แม้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันวินาศภัยจะมีได้บัญญัติไว้โดยตรงว่า การใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นจะต้องกระทำโดยวิธีใดก็ตาม แต่เมื่อพิเคราะห์ดูบทบัญญัติของกฎหมายโดยตลอดแล้วเป็นที่เข้าใจได้ว่า การใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยปกติจะต้องเป็นเงิน เพราะแม้แต่ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 (4) ยังบังคับว่า ในกรณีประกันภัยต้องมีระบุจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้ แต่กฎหมายไม่ได้ห้ามคู่สัญญาที่จะตกลงกันเป็นอย่างอื่นเกี่ยวกับวิธีใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งศาลฎีกาก็ยอมรับคำพิพากษาฎีกาที่ 1006/2503 ซึ่งวินิจฉัยว่าเมื่อผู้รับประกันภัยได้จัดการซ่อมแซมรถยนต์คันที่รับประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว แม้ผู้รับประกันภัยจะยังไม่ได้รับชำระค่าซ่อมให้แก่ผู้รับจ้าง ก็เรียกได้ว่าได้ชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว

ส่วนจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องใช้ให้ นั้น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 (1) บัญญัติว่า จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงเท่านั้น ดังนั้นผู้รับประกันภัยจึงไม่อาจเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพราะเหตุขาดรายได้ หรือเพื่อความเสียหายอันเป็นผลต่อเนื่องจากการเกิดวินาศภัย แต่คู่สัญญาอาจทำความตกลงให้กรณีประกันภัยคุ้มครองถึงความเสียหายที่ว่ามีได้ ทั้งนี้เนื่องจากบทบัญญัติของมาตรา 877 นี้ไม่ใช่กฎหมายเกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชน แต่ไม่ว่ากรณีจะเป็นประการใดผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินไปกว่าจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้¹⁸

จากการศึกษาในบทที่ 2 สรุปได้ว่า การประกันภัย คือการเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลหนึ่งไปยังสมาชิกคนอื่น ๆ โดยมีบริษัทประกันภัยทำหน้าที่เป็นคนกลางเฉลี่ยความเสียหายให้ ด้วยการให้ผู้เข้าร่วมโครงการประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยให้กับบริษัทประกันภัยเพื่อที่

¹⁸ ไชยยศ เหมะรัชตะ. เล่มเดิม. หน้า 209-212.

บริษัทประกันภัยจะได้รวบรวมไว้เพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลในโครงการที่ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ที่เอาประกันภัยไว้ โดยมีหลักพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย คือหลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย หลักสุจริตอย่างยิ่ง หลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง หลักการรับช่วงสิทธิ และหลักการเฉลี่ย การประกันภัยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือการประกันชีวิต และการประกันวินาศภัย ซึ่งการประกันวินาศภัยนั้น เป็นการประกันภัยเพื่อความเสียหายใดๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้ในส่วนของการประกันภัยค้ำจุนนั้น เป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง แต่มิได้มีวัตถุประสงค์ในการประกันภัยเป็นทรัพย์สินอย่างประกันวินาศภัยโดยทั่วไปแต่เป็นการประกันภัยความรับผิดที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระหนี้ให้แก่ผู้อื่น สำหรับการประกันภัยรถยนต์นั้นเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งเช่นกัน ปัจจุบันแบ่งเป็น 2 ประเภท คือการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนั้น ความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องเกิดจากภัยที่รับเสี่ยงซึ่งเกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัยในระหว่างอายุสัญญาประกันภัย ตามสัญญาประกันภัยซึ่งกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย

บทที่ 3

มาตรการทางกฎหมายและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจของประเทศไทยและต่างประเทศ

การชดเชยค่าสินไหมทดแทนเป็นหน้าที่สำคัญของผู้รับประกันภัยเนื่องจากเป็นวัตถุประสงค์ของสัญญาประกันภัย โดยที่การประกันภัยรถยนต์เป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง และเป็นส่วนหนึ่งของการประกันภัย ดังนั้น กฎหมายและหลักเกณฑ์ต่างๆ ที่ใช้บังคับกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัย จึงใช้บังคับกับการประกันภัยรถยนต์ด้วย ซึ่งในบทนี้จะได้ศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวกับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งของประเทศไทยและของต่างประเทศ

3.1 มาตรการตามหลักกฎหมายไทย

3.1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ตามมาตรา 861 ซึ่งบัญญัติว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลคนหนึ่งตกลงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย” จากบทบัญญัตินี้ การประกันภัยแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือการประกันวินาศภัย และการประกันชีวิต ซึ่งการประกันภัยทั้งสองประเภทนี้มีความแตกต่างกันในลักษณะที่สำคัญ คือ การประกันชีวิตเป็นสัญญาใช้เงินจำนวนที่แน่นอนตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกันไว้ล่วงหน้า ส่วนการประกันวินาศภัยเป็นสัญญาชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแต่ไม่เกินกว่าจำนวนที่ตกลงกัน แม้ว่าในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์จะไม่ได้ให้ความหมายของสัญญาประกันวินาศภัยไว้ แต่หากพิจารณาบทบัญญัติของมาตรา 861 ดังกล่าว และมาตรา 869 ซึ่งบัญญัติว่า “อันคำว่า “วินาศภัย” ในหมวดนี้ท่านหมายรวมเอาความเสียหายอย่างใดๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้” ประกอบกับมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งให้ คำนิยาม ของวินาศภัยไว้ว่า “วินาศภัย หมายความว่า ความเสียหายอย่างใดๆ บรรดาที่จะพึงประมาณเป็นเงินได้ และหมายความรวมถึงความสูญเสียในสิทธิ ผลประโยชน์ หรือรายได้ด้วย” อาจกล่าวได้ว่า สัญญาประกันวินาศภัย คือสัญญาซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเมื่อมีความ

เสียหายอย่างไรๆ เกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงความสูญเสียสิทธิผลประโยชน์หรือรายได้ที่อาจจะประมาณความเสียหายหรือความสูญเสียเหล่านั้นเป็นเงินได้ ทั้งนี้โดยผู้เอาประกันภัยตกลงจะส่งเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยเป็นการตอบแทน การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งและเป็นส่วนหนึ่งของการประกันภัย ซึ่งการประกันภัยนั้นเป็นเอกเทศสัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 ลักษณะ 20 แม้จะมีบทบัญญัติพิเศษแตกต่างไปจากสัญญาทั่วไปแต่ยังคงยึดหลักทั่วไปของนิติกรรมสัญญาและหนี้ ดังนั้นหากไม่มีบทบัญญัติไว้โดยเฉพาะในลักษณะ 20 ก็ต้องบังคับตามบทบัญญัติทั่วไปในเรื่องนิติกรรมสัญญาและหนี้ในบรรพ 1 และบรรพ 2 ของประมวลกฎหมายดังกล่าวด้วย

3.1.1.1 หลักทั่วไปเกี่ยวกับสัญญาประกันภัย

1. หลักนิติกรรมสัญญา การเกิดของสัญญาประกันภัย นั้น มีลักษณะเช่นเดียวกับสัญญาทั่วไปกล่าวคือ ต้องมีบุคคลตั้งแต่สองฝ่ายขึ้นไปเป็นคู่สัญญา โดยคู่สัญญาต้องมีความสามารถในการทำนิติกรรมไม่ถูกจำกัดความสามารถในการใช้สิทธิเพราะเหตุเป็นผู้เยาว์ คนไร้ความสามารถ คนวิกลจริต หรือคนเสมือนไร้ความสามารถ ต้องมีเจตนาที่จะก่อนิติสัมพันธ์หรือมีความผูกพันกันในทางกฎหมาย และการแสดงเจตนาเข้าทำสัญญาประกันภัยไม่ได้เกิดจาก กลฉ้อฉล ข่มขู่ สำคัญผิด อีกทั้งต้องมีวัตถุประสงค์ที่ไม่ขัดต่อกฎหมาย หรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หรือไม่เป็นการฝ่าฝืนวิสัย และเมื่อคู่สัญญาได้แสดงเจตนาเป็นคำเสนอ คำสนอง ถูกต้องตรงกัน สัญญาประกันภัยเกิดขึ้นทันที

2. หลักสัญญาเพื่อบุคคลภายนอก คู่สัญญาประกันภัยอาจจะตกลงให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นบุคคลภายนอกเป็นผู้รับประโยชน์จากสัญญาประกันภัยก็ได้ ตามมาตรา 862 โดยผู้รับประโยชน์ไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย และถ้าในสัญญาประกันภัยระบุตัวบุคคลภายนอกเป็นผู้รับประโยชน์ การพิจารณาความสัมพันธ์ระหว่างผู้รับประโยชน์ บริษัท ผู้รับประกันภัย และผู้เอาประกันภัย ต้องบังคับตามบทบัญญัติในเรื่องสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก ตามมาตรา 374 มาตรา 375 และมาตรา 376

3.1.1.2 สาระสำคัญของสัญญาประกันภัย¹⁹

สัญญาประกันภัยทุกประเภทนอกจากจะเป็นเอกเทศสัญญาลักษณะหนึ่ง ซึ่งจะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์และวิธีการในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์เป็นพิเศษแล้ว สัญญาประกันภัยยังมีลักษณะพิเศษอีก 5 ประการ

¹⁹ แหล่งเดิม. หน้า 38-48.

1. เป็นสัญญาต่างตอบแทน ในความหมายที่ว่าผู้รับประกันภัยก็คิ ผู้เอาประกันภัยก็คิ แต่ละฝ่ายต่างมีหน้าที่ที่จะต้องชำระให้แก่อีกฝ่าย และในขณะเดียวกันก็มีสิทธิที่จะได้รับชำระหนี้จากอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาต่างตอบแทนจึงต้องบังคับตามบทบัญญัติในเรื่องสัญญาต่างตอบแทนด้วย ตามมาตรา 369 ซึ่งบัญญัติว่า “ในสัญญาต่างตอบแทนนั้น คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะไม่ยอมชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะชำระหนี้ หรือขอปฏิบัติการชำระหนี้ก็ได้ แต่ความข้อนี้ท่านมิให้ใช้บังคับถ้าหนี้ของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งยังไม่ถึงกำหนด” ในการประกันภัยเมื่อคู่สัญญาได้แสดงเจตนาจะเอาประกันภัยและรับประกันภัย มีค่าเสนอ ค่าสนอง ถูกต้องตรงกัน สัญญาประกันภัยย่อมเกิดขึ้น ในการนี้ผู้เอาประกันภัยก็มีหน้าที่ที่จะต้องชำระเงินซึ่งเป็นเบี้ยประกันภัยเป็นค่าตอบแทนที่ผู้รับประกันภัยยอมตนเข้าเสี่ยงภัยแทนในขณะเดียวกันหากเกิดวินาศภัยขึ้นในอนาคตผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชำระค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตน โดยนัยกลับกันเมื่อสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยไม่ชำระผู้รับประกันภัยย่อมบอกเลิก สัญญาได้ และแม้ว่าผู้รับประกันภัยจะได้ชำระค่าสินไหมทดแทนไปก่อนแล้ว ผู้รับประกันภัยก็มีสิทธิเรียกให้ผู้เอาประกันภัยชำระคืนได้

2. เป็นสัญญาที่มีผลบังคับไม่แน่นอน โดยจะเห็นได้ว่าในด้านผู้เอาประกันภัย ซึ่งได้ชำระเบี้ยประกันภัยไปแล้วนั้น ก็ไม่เป็นที่แน่นอนว่าการเสียเงินเป็นเบี้ยประกันภัย จะได้ผลตอบแทนตามที่หวังไว้ กล่าวคือ ถ้าไม่มีวินาศภัยหรือเหตุอย่างอื่นตามที่ตกลงกันไว้ โอกาสที่ผู้เอาประกันภัยจะได้ค่าสินไหมทดแทนก็ย่อมหมดไปด้วย สำหรับในด้านผู้รับประกันภัยก็เช่นเดียวกัน การรับประกันภัยไปนั้นก็ไม่ว่าจะนำมาใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มภาคภูมิ เพราะอาจต้องเสียค่าสินไหมทดแทนเมื่อมีเหตุการณ์ดังที่ระบุไว้ในสัญญาเกิดขึ้น ด้วยเหตุนี้เองผลบังคับของสัญญาจึงไม่แน่นอน ผู้ทรงวุฒิต่างกฎหมายบางท่านเรียกว่าเป็นสัญญาเสี่ยงโชค หรือเสี่ยงภัย

3. เป็นสัญญาที่ต้องการความซื่อสัตย์อย่างยิ่ง โดยปกติในการใช้สิทธิของบุคคลนั้นแม้กฎหมายจะบัญญัติว่าจะต้องกระทำการด้วยความสุจริต คู่สัญญาแต่ละฝ่ายก็ไม่มีหน้าที่ที่จะต้องเปิดเผยถึงข้อได้เปรียบเสียเปรียบให้อีกฝ่ายหนึ่งทราบ เพราะถือว่าเป็นสิทธิของแต่ละฝ่ายที่จะต้องต่อรองในการตกลงให้เกิดผลดีที่สุดแก่ตน เว้นแต่จะเป็นกรณีที่ถูกกรณีนี้เสีย ไม่ใช่ข้อความจริงหรือคุณสมบัติอันใดอันหนึ่ง ซึ่งคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งไม่รู้ก็ถือว่าเป็นกลฉ้อฉลได้ เป็นเหตุให้สัญญาตกเป็นโมฆียะตามมาตรา 162 แต่อย่างไรก็ดี สัญญาจะตกเป็นโมฆียะก็ต่อเมื่อปรากฏชัดว่าการนิ่งเฉยนั้นถึงขนาดที่ถ้ามิได้นิ่งเสีย คู่กรณีอีกฝ่ายจะไม่ยอมทำสัญญาด้วย ส่วนสัญญาประกันภัยนั้นต้องการความซื่อสัตย์สูงขึ้นไปอีก โดยเพียงแต่นิ่งเสียไม่เปิดเผยความจริง ซึ่งอาจทำให้ผู้รับประกันภัยเรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้น หรือไม่ยอมทำสัญญาหรือเพียงแต่แถลงเท็จเท่านั้น ก็ทำให้

สัญญาตกเป็นโมฆียะ ตามมาตรา 865 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า “ถ้าในเวลาทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็ดี หรือในกรณีประกันชีวิต บุคคลอันการใช้เงินย่อมอาศัยความ ทรงชีพหรือมรณะ ของเขานั้นก็ดี รู้อยู่แล้วละเว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งอาจจะได้ใจ ผู้รับประกันภัยให้เรียก เบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีกหรือให้บอกปิดไม่ยอมทำสัญญา หรือรู้อยู่แล้ว แลลงข้อความนั้นเป็นเท็จ ไซ้ร ทำนว่าสัญญานั้นเป็นโมฆียะ”

4. เป็นสัญญาที่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ลักษณะพิเศษของสัญญาประกันภัยในข้อนี้ มีบัญญัติไว้ในมาตรา 867 วรรคหนึ่งซึ่งบัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้ามิได้มีหลักฐานเป็น หนังสืออย่างใดอย่างหนึ่งลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือลายมือชื่อตัวแทนของฝ่ายนั้นเป็นสำคัญ ท่านว่าจะฟ้องร้องบังคับคดีหาได้ไม่” หลักกฎหมายที่บังคับให้ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือนี้ไม่ได้ เป็นการบังคับเด็ดขาด กฎหมายต้องการเพียง ถ้าไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือและลงลายมือชื่อของฝ่าย ที่ต้องรับผิดชอบซึ่งรวมถึงตัวแทนด้วยนั้นจะนำคดีมาฟ้องร้องกันไม่ได้เท่านั้น ผลจึงเป็นว่าแม้จะได้มี การตกลงกันด้วยวาจาในระหว่างคู่กรณีในข้อความสำคัญ เช่น วัตถุที่เอาประกันภัย ภัยที่รับเสี่ยง จำนวนเงินที่เอาประกันภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยที่จะต้องส่งแล้ว ก็ต้องถือว่าสัญญาประกันภัยได้ เกิดขึ้นและมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมายแล้ว

สำหรับหลักฐานเป็นหนังสือเพื่อการฟ้องร้องบังคับคดีนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัย จะฟ้อง ผู้รับประกันภัย เพียงแต่หลักฐานนั้นมีข้อความแสดงว่ามีการเอาประกันภัยและมีลายมือชื่อ ผู้รับประกันภัยย่อมถือว่าหลักฐานเพียงพอแล้ว เช่น ใบเสร็จรับเงินที่แสดงว่าเป็นการรับเบี้ย ประกันภัย และมีลายมือชื่อของผู้รับประกันภัย ส่วนทางฝ่ายผู้รับประกันภัย หลักฐานที่อาจนำมาใช้ ฟ้องร้องผู้เอาประกันภัยได้ เช่น ใบคำขอเอาประกันภัย เป็นต้น

5. เป็นสัญญาที่ทางราชการควบคุม แม้สัญญาประกันภัยจะเป็นสัญญาที่ไม่มีแบบแต่ใน มาตรา 867 วรรคสอง ได้กำหนดให้เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยที่จะต้องส่งมอบกรมธรรม์ ประกันภัย ซึ่งมีเนื้อความถูกต้องตามสัญญาประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยด้วย ในเรื่องนี้เป็นที่รู้ กันว่าในทางปฏิบัตินั้น ผู้เอาประกันภัยมักจะไม่มีโอกาสต่อรองข้อสัญญาให้ผิดไปจากเนื้อหาใน กรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งฝ่ายผู้รับประกันภัยเป็นผู้ร่างและเตรียมไว้แล้วก่อนเข้าทำสัญญากับผู้เอา ประกันภัย เมื่อข้อเท็จจริงเป็นเช่นนี้โอกาสที่ผู้รับประกันภัยจะเขียนข้อสัญญาให้เป็นประโยชน์แก่ ฝ่ายตนก็ย่อมมีมาก และเพราะเหตุนี้เองทางราชการจึงได้เข้ามามีส่วนในการควบคุมการออก กรมธรรม์ประกันภัย กล่าวคือกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ ประกันภัยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนเสียก่อนนำออกใช้ตามมาตรา 29 แห่ง พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535

3.1.1.3 ความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย

1. การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

1) ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีเงื่อนไขและเป็นสัญญาที่ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ในอนาคต เช่น เงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย และเงื่อนไขว่าหากวินาศภัยเกิดขึ้นในอนาคตผู้เอาประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยตามข้อกำหนดในสัญญาหรือที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยที่อยู่ในความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งตามปกติ คือ ผู้เอาประกันภัย แต่เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่คู่สัญญาจะกำหนดให้บุคคลอื่นเป็นผู้รับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัยก็ได้ ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน อาจมีได้หลายคนด้วย สิทธิต่างกัน ดังนี้

(1) สิทธิที่ได้มาโดยนิติกรรม หมายถึง นิติกรรมที่ก่อให้เกิดสิทธิในการรับค่าสินไหมทดแทน และนิติกรรมที่โอนสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ คือผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ และผู้รับโอนทรัพย์สินที่เอาประกันภัย

(2) สิทธิที่ได้มาโดยกฎหมาย หมายถึง บุคคลที่กฎหมายกำหนดให้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย โดยปราศจากการแสดงเจตนาของฝ่ายใดฝ่ายหนึ่ง ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้ คือผู้รับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยโดยพินัยกรรม ผู้รับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยโดยบทบัญญัติของกฎหมาย และผู้รับช่วงทรัพย์สิน

2) ข้อยกเว้นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ข้อยกเว้นความรับผิดชอบในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัท ผู้รับประกันภัย ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบแบ่งเป็น 2 ประเภท คือการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของกฎหมาย และการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของสัญญา ซึ่งการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของกฎหมายบัญญัติไว้ในมาตรา 879 ส่วนการไม่ต้องรับผิดชอบโดยผลของสัญญาได้แก่กรณีซึ่งสัญญาประกันภัยมีข้อความเป็นเงื่อนไขจำกัดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยไว้ ซึ่งถ้าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขเหล่านั้น ก็อาจจะทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นความรับผิดชอบหากมีข้อสัญญาที่กำหนดไว้เช่นนั้น

มาตรา 879 บัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในเมื่อความวินาศภัย หรือเหตุอื่นซึ่งได้ระบุไว้ในสัญญานั้นได้เกิดขึ้นเพราะความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์

ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบในเมื่อความวินาศภัยอันเป็นผลโดยตรงมาแต่ความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่จะได้ออกกลางกันไว้เป็นอย่างอื่น”

จากบทบัญญัติดังกล่าวข้างต้น ความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนี้ จะต้องเป็นของผู้เอาประกันภัยเองหรือของผู้รับประโยชน์ จึงจะทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นจากความรับผิด เนื่องจากเป็นการไม่สมควรที่จะให้ผู้ทุจริตหรือผู้ที่ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงได้รับประโยชน์จากความทุจริตหรือจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของตน แต่ถ้าเป็นความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลอื่น แม้จะเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับ ผู้เอาประกันภัยเพียงใดก็ตาม เช่น คู่สมรส บุตร หลาน คนใช้ หรือลูกจ้าง เป็นต้น ก็ไม่ทำให้ ผู้รับประกันภัยพ้นจากความรับผิด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลอื่นนั้น ได้เกิดขึ้นด้วยการจ้าง วาน ใช้ หรือการสนับสนุนของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์

ถ้าความวินาศภัยที่เกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัยไว้เนื่องมาจากความ ไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัยไว้แล้ว ผู้รับประกันภัยจะไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย เนื่องจากการประกันภัยตามปกติย่อมมุ่งหมายจะป้องกันผลร้ายที่จะบังเกิดขึ้นแก่วัตถุที่เอาประกันภัย ไม่ใช่ป้องกันผลที่วัตถุนั้นจะเสื่อมโทรมไปตามธรรมชาติซึ่งไม่มีใครจะป้องกันได้ แต่อย่างไรก็ตามคู่สัญญาอาจตกลงกันไว้เป็นกรณีพิเศษให้บริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในความเสียหายจากความ ไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัยได้

2. การตีราคาทรัพย์สินที่เอาประกันภัย อาจกระทำได้สองกรณี คือ

1) การตีราคาระหว่างตกลงทำสัญญาประกันภัย เพื่อกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย

2) การตีราคาเมื่อเกิดความเสียหายแล้ว เนื่องจากผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหาย ตามความเสียหายแท้จริง ซึ่งต้องตีราคา ณ สถานที่และเวลาซึ่งเกิดวินาศภัยนั้น และให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้นั้นเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคา ตามมาตรา 877 วรรคสอง โดยค่าใช้จ่ายในการตีราคา วินาศภัยนั้น ผู้รับประกันภัยเป็นผู้ออก ตามคำพิพากษาฎีกาที่ 525/2511 ซึ่งได้วินิจฉัยว่า ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยต้องเสียค่าใช้จ่ายในการสืบหาความจริง เงินค่าจ้างส่วนนี้ไม่ใช่ ผลโดยตรงจากการกระทำของผู้เอาประกันภัย เพราะถือว่าการที่ผู้รับประกันภัยจ่ายไปนั้น เป็นการประกอบธุรกิจของตนเพื่อรักษาผลประโยชน์ จึงไม่มีสิทธิเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัย

3. ผลบังคับของสัญญาประกันภัยภายหลังเกิดความเสียหาย

1) จำนวนเงินค่าสินไหมทดแทน

มาตรา 877 บัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน ดังจะกล่าวต่อไปนี้คือ

(1) เพื่อจำนวนวินาศภัยที่แท้จริง

(2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย

(3) เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้ นั้นมิให้วินาศ

อันจำนวนวินาศภัยนั้น ท่านให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาซึ่งเหตุวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้น อนึ่งจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ นั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคาเช่นนั้น

ท่านห้ามมิให้คิดค่าสินไหมทดแทนเกินไปกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้”

จากบทบัญญัติดังกล่าว หลักเกณฑ์ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนมี ดังนี้

(1) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง²⁰

เนื่องจากสัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาที่มุ่งหมายจะให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้ความเสียหายที่เกิดแก่ตน กฎหมายไม่ประสงค์จะให้ผู้เอาประกันภัยค่ากำไรจากการทำสัญญาประกันภัย กล่าวคือผู้รับประกันภัยไม่มีหน้าที่ที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยเกินกว่าจำนวนความเสียหายอันแท้จริง ที่ผู้เอาประกันภัยได้รับจากวินาศภัยที่เกิดขึ้น

โดยเหตุที่ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ ในการที่จะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนเพื่อจำนวนวินาศภัยหรือความเสียหายอันแท้จริง ดังนั้น เมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการตีราคาว่าความเสียหายของผู้เอาประกันภัยมีจำนวนเท่าใด ในการตีราคาความเสียหายนั้นในวรรคสองของมาตรา 877 บัญญัติว่า “อันจำนวนวินาศภัยนั้น ท่านให้ตีราคา ณ สถานที่และในเวลาซึ่งเหตุวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้น อนึ่งจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ นั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคาเช่นนั้น” จะเห็นได้ว่าการตีสราคานั้นหากเป็นกรณีตีราคาได้ในกรณีนี้ต้องตีราคา ณ สถานที่และในเวลาซึ่งวินาศภัยเกิดขึ้น แต่หากเป็นกรณีที่ตีราคาไม่ได้ กรณีนี้จะต้องตีราคาเท่าจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้

สำหรับค่าใช้จ่ายในการตีราคาวินาศภัยนั้น ในมาตรา 878 บัญญัติว่า “ค่าใช้จ่ายในการตีราคาวินาศภัยนั้น ท่านว่าผู้รับประกันภัยต้องเป็นผู้ออกใช้”

(2) ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินนั้น

นอกจากผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยสำหรับจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงแล้ว ยังมีหน้าที่ที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหายหรือความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอันเนื่องมาจากการจัดการตามสมควรเพื่อป้องกันวินาศภัยที่จะเกิดมีด้วย การมีบทบัญญัติไว้เช่นนี้ นอกจากจะทำให้ผู้เอาประกันภัยกล้ากระทำการอันสมควรเพื่อป้องกันวินาศภัย

²⁰ แหล่งเดิม. หน้า 213-231.

แล้วในด้านผู้รับประกันภัยนั้นจะได้ประโยชน์ เพราะแทนที่จะต้องเสียค่าสินไหมทดแทนสำหรับวินาศภัยทั้งหมดก็จะเสียเพียงค่าสินไหมทดแทนความบอบสลายที่เกิดขึ้นเท่านั้น

(3) ค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายในการรักษาทรัพย์สินไว้มิให้วินาศ

นอกจากผู้รับประกันภัยจะมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง และค่าสินไหมทดแทนเพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินดังกล่าวแล้วผู้รับประกันภัยยังมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งผู้เอาประกันภัยได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยให้รอดพ้นจากวินาศภัยนั้นด้วย

ในวรรคท้ายของมาตรา 877 ซึ่งบัญญัติว่า “ท่านห้ามมิให้คิดค่าสินไหม ทดแทนเกินไปกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้” หมายความว่า ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องจ่ายทั้งสามประการนั้นจะต้องไม่เกินไปกว่าจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยตกลง รับประกันภัยไว้ หากรวมค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดแล้วเกินไปกว่าจำนวนเงินที่รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยก็คงมีหน้าที่ต้องจ่ายเพียงเท่าที่จำนวนที่เอาประกันภัยไว้ตามสัญญาประกันภัยเท่านั้น

2) เงื่อนไขพิเศษในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน²¹

เงื่อนไขความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยอาจกำหนดเงื่อนไขพิเศษในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบเอง ดังนี้

(1) ความรับผิดในความเสียหายส่วนแรก (Excess or Deductible) คือจำนวนความเสียหายส่วนแรก ซึ่งผู้เอาประกันภัยตกลงที่จะรับผิดชอบเองทุกครั้งที่เกิดวินาศภัย

(2) ขีดความรับผิดชอบ (Franchise) คือความเสียหายหรือความสูญเสียขั้นต่ำที่กำหนดเป็นอัตราร้อยละหรือเป็นจำนวนเงิน ซึ่งถ้าความเสียหายไม่ถึงอัตราหรือจำนวนเงินที่กำหนดไว้ ผู้รับประกันภัยจะไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ แต่ถ้าความเสียหายที่เกิดขึ้นถึงอัตราหรือจำนวนเงินที่กำหนดไว้ ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ทั้งจำนวนของความเสียหาย

(3) ความรับผิดส่วนแรก (First Loss) คือเงื่อนไขให้ผู้เอาประกันภัยสามารถทำประกันภัยต่ำกว่ามูลค่าทั้งหมดของทรัพย์สินที่มีอยู่ ณ สถานที่เอาประกันภัย โดยบริษัทผู้รับประกันภัยจะไม่ใช้หลักการเสี่ยงภัยในกรณีที่ทรัพย์สินเกิดความเสียหาย

²¹ คณะกรรมการค้ำประกันและวิชาการสมาคมประกันวินาศภัย. (2534). *คู่มือวิชาการประกันภัย*. หน้า 61-62.

3.1.1.4 กรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัย เป็นเอกสารสำคัญที่บริษัทผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยอาจออกแบบแตกต่างกันออกไปได้แต่ต้องมีข้อความตามที่บัญญัติไว้ใน มาตรา 867 วรรคสาม และมีลายมือชื่อของผู้รับประกันภัยแต่กรมธรรม์ประกันภัยไม่ใช่สัญญา ประกันภัย และแบบของกรมธรรม์ประกันภัยที่จะนำออกใช้ต้องได้รับความเห็นชอบจาก นายทะเบียนตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ด้วย

มาตรา 867 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้ามิได้มีหลักฐานเป็นหนังสืออย่างใด อย่างหนึ่งลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือลายมือชื่อตัวแทนของฝ่ายนั้นเป็นสำคัญ ท่านว่า จะฟ้องร้องให้บังคับคดีหาได้ไม่

ให้ส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยอันมีเนื้อความต้องตามสัญญานั้นแก่ ผู้เอาประกันภัย ฉบับหนึ่ง

กรมธรรม์ประกันภัย ต้องลงลายมือชื่อของผู้รับประกันภัยและมีรายการดังต่อไปนี้

- (1) วัตถุประสงค์เอาประกันภัย
- (2) ภัยใดซึ่งผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง
- (3) ราคาแห่งมูลประกันภัย ถ้าหากได้กำหนดกันไว้
- (4) จำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัย
- (5) จำนวนเบี้ยประกันภัยและวิธีส่งเบี้ยประกันภัย
- (6) ถ้าหากสัญญาประกันภัยมีกำหนดเวลา ต้องลงเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุดไว้ด้วย
- (7) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้รับประกันภัย
- (8) ชื่อและยี่ห้อของผู้เอาประกันภัย
- (9) ชื่อของผู้รับประกันภัย ถ้าจะพึงมี
- (10) วันทำสัญญาประกันภัย
- (11) สถานที่และวันที่ได้ทำกรมธรรม์ประกันภัย”

สาระสำคัญของกรมธรรม์ประกันภัยอย่างน้อยต้องมี 4 ประการ

(1) ข้อความสำคัญของสัญญาประกันภัยเพื่อระบุสาระสำคัญที่คู่สัญญาพึงปฏิบัติ และ ข้อผูกพันที่มีต่อกัน

(2) เงื่อนไขการรับประกันภัย เป็นข้อกำหนดเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยปฏิบัติตามสัญญา ประกันภัย เพื่อความสมบูรณ์ของสัญญาประกันภัยและมีผลบังคับเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น เช่น ข้อกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งเหตุวินาศภัยให้ผู้รับประกันภัยทราบภายในเวลาที่กำหนด

(3) ตารางค่าธรรมเนียมประกันภัย ซึ่งจะมีรายละเอียดของบริษัทผู้รับประกันภัย ผู้เอาประกันภัย วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย ระยะเวลาของการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย อัตราเบี้ยประกันภัย เป็นต้น

(4) ข้อยกเว้นความรับผิด เป็นข้อกำหนดที่บริษัทผู้รับประกันภัยไม่ให้ความคุ้มครองแก่ทรัพย์สินบางประเภท หรือเหตุการณ์บางอย่างที่เกิดแก่วัตถุที่เอาประกันภัย²²

3.1.1.5 การประกันภัยค่าจูน²³

การประกันภัยค่าจูนเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง แต่วัตถุที่เอาประกันภัย ไม่ใช่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเหมือนกับการประกันวินาศภัยทั่วไป แต่เป็นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยที่จะมีต่อบุคคลภายนอก ดังนั้นภัยที่ผู้รับประกันภัยรับเสี่ยงในการประกันภัยค่าจูนนั้น คือความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้อื่นนั่นเอง ความรับผิดดังกล่าวนี้อาจเกิดจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยเอง หรือเกิดจากการกระทำของบุคคลอื่นที่มีความสัมพันธ์ตามกฎหมายกับผู้เอาประกันภัยที่จะต้องรับผิดชอบร่วมกันตามกฎหมายก็ได้ จึงเห็นได้ว่าความรับผิดที่จะต้องใช้นี้ตามกฎหมายนี้เป็นวินาศภัยอย่างหนึ่งซึ่งก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้ตามมาตรา 869 ความรับผิดตามกฎหมายซึ่งก่อให้เกิดหนี้ที่จะต้องชำระแก่บุคคลภายนอกนั้น ไม่จำกัดว่าจะต้องเกิดจากมูลหนี้ใดมูลหนี้หนึ่งโดยเฉพาะอาจเกิดจากมูลหนี้ตามสัญญา การรอนสิทธิ การละเมิด การจัดการนอกสั่ง หรือลาภมิควรได้ อันเกิดหนี้เป็นคุณแก่บุคคลภายนอกสัญญาประกันภัยที่จะเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดในมูลหนี้ตามกฎหมายได้ ความหมายของการประกันภัยค่าจูนนี้น่าจะหมายถึงการเอาประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันแก่บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายและเป็นเจ้าหนี้ในมูลหนี้หนี้ให้ได้รับชำระหนี้จากผู้รับประกันภัยเพิ่มขึ้นอีกคนหนึ่ง เมื่อผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นลูกหนี้ชั้นต้นไม่ชำระ ไม่พอชำระ หรือเจ้าหนี้ไม่ประสงค์จะติดตามเรียกร้องให้ลูกหนี้ชำระก็อาจเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยชำระได้ บุคคลภายนอกมีสิทธิเลือกเรียกร้องหนี้นั้น จากผู้เอาประกันภัยซึ่งมีความรับผิดโดยตรงตามกฎหมาย หรือจะเรียกร้องจากผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยค่าจูนหรือจะเรียกร้องทั้งสองคนก็ได้ แต่ต้องไม่เกินความเสียหายที่แท้จริง และสำหรับผู้รับประกันภัยแล้วต้องไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยด้วย และต้องอยู่ภายใต้เงื่อนไขของความรับผิดในหนี้ประธานที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิด หากผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดในหนี้ประธานแล้ว ผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดตามสัญญาประกันภัยค่าจูนด้วย

²² ภาสกร ญาณสุธี. (2540). *สูติคดีประกันภัย*. หน้า 8-9.

²³ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช. (2543). *กฎหมายพาณิชย์ 2*. หน้า 322-335.

หลักสำคัญของการประกันภัยค้ำจุนนั้นอยู่ที่การชำระค่าสินไหมทดแทนตามความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยมิได้สูญเสียทรัพย์สินใดในเหตุวินาศภัยเพราะวัตถุที่เอาประกันภัยไม่ใช่ตัวทรัพย์สิน ผู้เอาประกันภัยจึงไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนใดจากผู้รับประกันภัย เนื่องจากตนไม่ใช่ผู้เสียหายตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนผู้ที่มีสิทธิได้รับคือบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายเท่านั้น ตามมาตรา 887 ซึ่งบัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค้ำจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้ นั้นจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านี้อาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับ ผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

อนึ่งผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ยังหาหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่าสินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันภัยได้ใช้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว” จะเห็นได้ว่ากฎหมายบัญญัติให้บุคคลภายนอกเข้าใช้สิทธิตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนได้โดยผลของกฎหมายเสมือนเป็นคู่สัญญาประกันภัย กรณีนี้จึงอาจกล่าวได้ว่าสัญญาประกันภัยค้ำจุนเป็นสัญญาเพื่อบุคคลภายนอก โดยบทบัญญัติของกฎหมาย และเนื่องจากสัญญาประกันภัยค้ำจุนเป็นสัญญาประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งจึงต้องถือหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง

ความรับผิดชอบของบริษัทผู้รับประกันภัยต่อบุคคลภายนอก ตามมาตรา 887 วรรคสอง บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายจากการกระทำของผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยค้ำจุนได้โดยตรงในนามของตนเอง เสมือนหนึ่งเป็นคู่สัญญาประกันภัยคนหนึ่ง โดยไม่ต้องแสดงเจตนาต่อผู้รับประกันภัยว่าจะถือเอาประโยชน์จากสัญญาประกันภัยค้ำจุนเหมือนอย่างสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกตามมาตรา 374 วรรคสอง และไม่ต้องได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยแต่อย่างใด บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายมีสิทธิเรียกร้องกับผู้เอาประกันภัยอย่างใดก็ได้ใช้สิทธิเรียกร้องนั้นกับผู้รับประกันภัยได้เช่นเดียวกัน

แม้ว่าสัญญาประกันภัยค้ำจุนจะเป็นการเอาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหาย ให้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายนั้นจาก ผู้รับประกันภัยได้โดยตรงก็ตาม แต่ก็ยังถือว่าเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามเจตนาของสัญญาประกันภัยซึ่งมีความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย ดังนั้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวจึงต้องจ่ายในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความรับผิดชอบดังกล่าวนี้ระงับลงโดยชอบด้วยกฎหมาย

โดยผู้ต้องเสียหายได้รับวินาศภัยจากความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยเท่าใด ก็ได้รับค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยไปตามสัญญาประกันภัยจำนวนตามที่ตนควรจะได้ แต่ไม่เกินไปกว่าจำนวนที่ผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญาประกันภัยจำนวนนั้น แต่หากผู้ต้องเสียหายได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยแล้วยังไม่คุ้มกับวินาศภัยที่ตนได้รับ ผู้เอาประกันภัยก็ต้องรับผิดชอบในจำนวนที่ยังขาดอยู่ตามมูลหนี้จนกว่าจะครบจำนวนตามความเสียหายที่แท้จริง

3.1.2 กฎหมายเฉพาะเกี่ยวกับการประกันวินาศภัย

3.1.2.1 พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535

การประกันภัยเป็นกิจการที่รัฐเข้ามาควบคุมอย่างใกล้ชิด ซึ่งการควบคุมธุรกิจประกันวินาศภัย ก็เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศและปัญหาการชดใช้ ค่าสินไหมทดแทน ในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นั้น แบ่งออกเป็น 6 หมวด ดังนี้

- 1) หมวด 1 บริษัท
- 2) หมวด 1/1 การดำรงเงินกองทุนและสินทรัพย์สภาพคล่อง
- 3) หมวด 2 การควบคุมบริษัท
- 4) หมวด 3 การเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย
- 5) หมวด 4 ตัวแทนประกันวินาศภัยและนายหน้าประกันวินาศภัย
- 6) หมวด 4/1 นักคณิตศาสตร์ประกันภัย
- 7) หมวด 5 กองทุนประกันวินาศภัย
- 8) หมวด 6 บทกำหนดโทษ

ในวิทยานิพนธ์ฉบับนี้จะศึกษาเฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยจะแยกพิจารณา ดังนี้

1. มาตรการเกี่ยวกับความมั่นคง และฐานะทางการเงินของผู้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยมี ดังนี้

1) การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจะกระทำได้อาจต้องได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลังโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี และต้องดำเนินการในรูปแบบของบริษัทมหาชนจำกัด ตามมาตรา 6 วรรคหนึ่ง ซึ่งบัญญัติว่า “การประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจะกระทำได้เมื่อได้จัดตั้งขึ้นในรูปแบบบริษัทมหาชนจำกัดตามกฎหมายว่าด้วยบริษัทมหาชนจำกัด และ โดยได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยจากรัฐมนตรีโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี”

2) บริษัทประกันภัยต้องมีความมั่นคงทางการเงิน เพื่อที่จะสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย และผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ ดังนั้นบริษัทประกันภัยจึงต้องมีหลักทรัพย์ประกันในการประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ตามมาตรา 19 วรรคหนึ่ง บริษัท

ประกันภัยต้องมีเงินสำรองสำหรับเบี้ยประกันภัยที่ยังไม่ตกเป็นรายได้ของบริษัท สำหรับค่าสินไหมทดแทน และเพื่อการอื่นตามที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด ตามมาตรา 23 วรรคหนึ่ง และต้องมีเงินกองทุนสำรองไว้ตลอดเวลาที่ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยตามอัตราส่วนกับสินทรัพย์ หนี้สิน ภาระผูกพัน หรือความเสี่ยงตามอัตราที่คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยประกาศกำหนด ตามมาตรา 27 วรรคสอง

นายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่ มีอำนาจตรวจสอบกิจการและการดำเนินงานของบริษัทประกันภัย เพื่อให้ธุรกิจประกันวินาศภัยมีความมั่นคง ซึ่งการตรวจสอบกิจการประกันภัยนั้นเป็นการพิสูจน์ความจริงและสืบสวน สอบสวน เพื่อให้ได้ความจริงและความถูกต้องของการประกอบธุรกิจของบริษัทประกันภัย ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ตลอดจนบุคคลที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัย โดยบริษัทประกันภัยต้องจัดทำงบการเงิน ยื่นงบการเงิน และผลการดำเนินงานของบริษัทประกันภัย ตามมาตรา 47 และเพื่อประโยชน์ในการตรวจสอบนายทะเบียนและพนักงานเจ้าหน้าที่ที่มีอำนาจที่จะเข้าไปในสำนักงานของบริษัทในระหว่างทำการเพื่อทราบข้อเท็จจริง ในการนี้ให้มีอำนาจเรียกเอกสารหรือหลักฐานอื่นๆ จากกรรมการ ผู้จัดการ ที่ปรึกษา พนักงาน หรือลูกจ้างของบริษัทและสอบถามบุคคลดังกล่าวได้ รวมทั้งเรียกมาให้ถ้อยคำหรือให้ชี้แจงข้อเท็จจริงตามที่ต้องการ เข้าไปในสถานที่ประกอบธุรกิจของบริษัทประกันภัย หรือสถานที่ใดๆ ที่มีเหตุอันควรสงสัยว่ามีสมุดบัญชี เอกสาร หรือดวงตรา หรือหลักฐานอื่นอันเกี่ยวกับกิจการ สินทรัพย์และหนี้สินของบริษัทประกันภัย เพื่อตรวจสอบหรือประเมินราคาทรัพย์สินของบริษัทประกันภัย ในระหว่างเวลาทำการหรือในเวลาระหว่างพระอาทิตย์ขึ้นและพระอาทิตย์ตก สั่งให้บริษัทประกันภัยหรือผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของบริษัทประกันภัยส่งเอกสารหรือหลักฐานอื่นๆ หรือเรียกมาให้ถ้อยคำหรือจะสั่งให้บุคคลดังกล่าวยื่นคำชี้แจงแสดงข้อเท็จจริงตามที่ต้องการก็ได้ ตามมาตรา 51 ผู้ที่จะเป็นตัวแทนประกันวินาศภัยหรือนายหน้าประกันวินาศภัยได้นั้นจะต้องได้รับใบอนุญาตจากนายทะเบียน ตามมาตรา 63 วรรคหนึ่ง และจะต้องมีสำนักงาน หากย้ายสำนักงานต้องแจ้งต่อนายทะเบียนเป็นหนังสือภายใน ห้าวันนับแต่วันที่ย้าย ตามมาตรา 69 และต้องเก็บรักษาสมุดทะเบียน สมุดบัญชี และเอกสารที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจของตน รวมทั้งเอกสารประกอบการลงทะเบียนและสมุดบัญชีไว้ที่สำนักงานของตน ไม่น้อยกว่าห้าปีนับแต่วันลงรายการครั้งสุดท้ายในสมุดทะเบียนหรือสมุดบัญชีนั้น ตามมาตรา 71 นายทะเบียนมีอำนาจที่จะสั่งเพิกถอนใบอนุญาตการเป็นตัวแทนประกันวินาศภัยหรือนายหน้าประกันวินาศภัยได้หากกระทำการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขที่นายทะเบียน หรือคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ประกาศกำหนด ขาดคุณสมบัติตามมาตรา 64 หรือมาตรา 67 ดำเนินงานทำให้เกิดหรืออาจทำให้เกิด

ความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยหรือประชาชน และเมื่อนายทะเบียนสั่งเพิกถอนใบอนุญาตต้องแจ้งคำสั่งนั้นไปยังผู้ถูกเพิกถอนใบอนุญาต ตามมาตรา 76 และรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกัน วินาศภัย ซึ่งเป็นมาตรการสุดท้ายที่จะดำเนินการกับบริษัทประกันภัยที่ฝ่าฝืนต่อกฎหมายนี้ หากปรากฏว่าบริษัทประกันภัยมีหนี้สินเกินกว่าทรัพย์สินหรือมีฐานะการเงินไม่มั่นคงอันอาจเกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยหรือประชาชน ฝ่าฝืนบทบัญญัติแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎกระทรวง เงื่อนไขที่รัฐมนตรีกำหนดหรือประกาศที่ออกหรือกำหนดตามความในพระราชบัญญัตินี้ หรือไม่ปฏิบัติตามคำสั่งของรัฐมนตรี นายทะเบียนหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งการตามพระราชบัญญัตินี้ ซึ่งอาจทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยหรือประชาชน หยุคประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยโดยไม่มีเหตุอันสมควร ประวิancarจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประวิancarคืนเบี้ยประกันภัยที่ต้องจ่ายหรือคืนโดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือจ่ายหรือคืนไปโดยไม่สุจริต หรือหากประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยต่อไปจะทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยหรือประชาชน ตามมาตรา 59

2. มาตรการในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย

1) ในด้านสัญญาประกันภัยและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย

กรมธรรม์ประกันภัย คือหลักฐานที่แสดงถึงสาระสำคัญของข้อตกลงในสัญญาประกันภัย และเงื่อนไขความคุ้มครองของสัญญาประกันภัย ซึ่งนายทะเบียนเป็นผู้ให้ความเห็นชอบก่อนนำออกใช้ โดยกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย รวมทั้งเอกสารประกอบ หรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบ และเมื่อนายทะเบียนเห็นสมควร หรือเมื่อบริษัทประกันภัยร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือยกเลิกแบบ หรือข้อความนั้น บางส่วนหรือทั้งหมดก็ได้ ในกรณีที่บริษัทประกันภัยออกกรมธรรม์ประกันภัย แตกต่างไปจากแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบ ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยมีสิทธิเลือกให้บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบในการชำระหนี้ตามแบบกรมธรรม์ประกันภัยหรือข้อความที่บริษัทประกันภัยออกให้ นั้น หรือตามแบบหรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ บริษัทประกันภัยก็ไม่พ้นความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ และในกรณีที่บริษัทประกันภัยออกกรมธรรม์ประกันภัย โดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนมิได้ให้ความเห็นชอบ ผู้เอาประกันภัยจะเลือกให้บริษัทประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น หรือจะบอกเลิกสัญญาประกันภัยนั้นเสียและให้บริษัทคืนเบี้ยประกันภัยทั้งสิ้นที่ได้ชำระไว้แล้วแก่บริษัทประกันภัยก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็น

เหตุให้บริษัทประกันภัยพ้นความรับผิดชอบที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ตามมาตรา 29 และให้ถือว่า ข้อความหรือภาพที่โฆษณา หรือหนังสือชักชวนเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัย หากข้อความหรือภาพใดมีความหมายขัดกับข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย ให้ตีความไปในทางที่เป็นคุณแก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยแล้วแต่กรณี โดยห้ามตัวแทนประกันวินาศภัยนำข้อความหรือภาพโฆษณา หรือหนังสือชักชวนที่ไม่ได้รับความเห็นชอบจากบริษัทประกันภัยไปใช้ในการชักชวนให้บุคคลทำสัญญาประกันภัย ตามมาตรา 30/1

2) มาตรการควบคุมระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

พระราชบัญญัตินี้มีบทบัญญัติห้ามมิให้บริษัทประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยที่ต้องจ่ายหรือคืนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ โดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือจ่ายหรือคืนโดยไม่สุจริต และการกระทำหรือปฏิบัติใดๆ ของบริษัท ที่จะถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด ตามมาตรา 36 โดยมีบทลงโทษตามมาตรา 88 ซึ่งบัญญัติให้บริษัทใดที่ฝ่าฝืนไม่ปฏิบัติตามมาตรา 36 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท และถ้าเป็นกรณีการกระทำ ความผิดต่อเนื่องให้ปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่ และรัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ตามมาตรา 59 (4) ซึ่งบัญญัติให้รัฐมนตรีมีอำนาจสั่งเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัยเมื่อปรากฏแก่รัฐมนตรีว่าบริษัทประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยที่ต้องจ่ายหรือคืน โดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือจ่ายหรือคืนไปโดยไม่สุจริต

3) มาตรการระงับข้อพิพาท

ในกรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับการประกันภัย การจ่ายค่าสินไหมทดแทน การชดใช้เงินหรือประโยชน์อื่นใด ตามกรมธรรม์ประกันภัย นายทะเบียนอาจจัดให้มี การพิจารณาข้อร้องเรียน และดำเนินการไกล่เกลี่ยได้ ตามมาตรา 36/1

4) มาตรการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีบริษัทผู้รับประกันภัยล้มละลายหรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัย

กรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยล้มละลาย หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัย ทำให้ไม่สามารถที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้นั้น กองทุนประกันวินาศภัยซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราช บัญญัตินี้ จะดำเนินการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กองทุนดังกล่าวมีฐานะเป็นนิติบุคคล แต่ไม่เป็นส่วนราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ ตามกฎหมายว่าด้วยวิธีการงบประมาณ มีวัตถุประสงค์เพื่อคุ้มครองเจ้าหน้าที่ซึ่งมีสิทธิได้รับชำระหนี้ที่เกิดจากการเอาประกันภัย ในกรณีที่บริษัทประกันภัยล้มละลาย หรือถูกเพิกถอน

ใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย และเพื่อพัฒนาธุรกิจประกันวินาศภัยให้มีความมั่นคงและเสถียรภาพ ตามมาตรา 79

3.1.2.2 พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550

การกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยนั้น เป็นอำนาจของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 ซึ่งแต่เดิมอำนาจในการกำกับ ดูแล ส่งเสริม และพัฒนาเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัยเป็นหน้าที่ของกรมการประกันภัย กระทรวงพาณิชย์ แต่เมื่อประกาศใช้พระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 เมื่อวันที่ 1 กันยายน 2550 ได้โอนบรรดากิจการ อำนาจหน้าที่ ทรัพย์สิน งบประมาณ เงินกองทุนของกรมการประกันภัยไปเป็นของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ แต่ไม่เป็นส่วนราชการและไม่เป็นรัฐวิสาหกิจ แต่มีฐานะเป็นนิติบุคคล และอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการกำหนดนโยบาย กำกับ ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจประกันภัย ตลอดจนการคุ้มครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนด้านการประกันภัยทั้งหมด เป็นหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย โดยมีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดนโยบาย กำกับ ส่งเสริมและพัฒนาการประกอบธุรกิจประกันภัย รวมถึงมีอำนาจกำหนดหลักเกณฑ์วิธีการ เงื่อนไข และแนวปฏิบัติในการประกอบธุรกิจประกันภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ เงื่อนไข และแนวปฏิบัติในการกำกับ ส่งเสริมและพัฒนาการประกอบธุรกิจประกันภัย ให้ความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของรัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรี เกี่ยวกับการออกใบอนุญาต การเพิกถอนใบอนุญาต และการออกกฎกระทรวงและประกาศตามกฎหมายว่าด้วยการประกันวินาศภัย กฎหมายว่าด้วยการประกันชีวิต และกฎหมาย ว่าด้วยการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และเรื่องอื่นที่รัฐมนตรีมอบหมาย ประกาศกำหนดอัตราเงินสบทบที่จะเรียกเก็บ โดยความเห็นชอบของรัฐมนตรีตามมาตรา 43 กำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการให้ความเห็นชอบการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย วินิจฉัยอุทธรณ์คำสั่งทางปกครองของเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย กำหนดแผน กลยุทธ์ และแนวทางการบริหารงานของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ออกข้อบังคับว่าด้วยการจัดองค์กร การเงิน การบริหารงานบุคคล การบริหารงานทั่วไป งานพัสดุ การตรวจสอบภายใน รวมทั้งการสงเคราะห์และสวัสดิการต่างๆ ของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย แต่หากข้อบังคับมีการจำกัดอำนาจของเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยในการทำนิติกรรมกับบุคคลภายนอกต้องประกาศใน

ราชกิจจานุเบกษาด้วย อนุมัติแผนการดำเนินงาน แผนการใช้จ่ายเงินและงบประมาณรายจ่าย ประจำปีของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ควบคุมการบริหารงานและการดำเนินการของสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550 และมีอำนาจหน้าที่ปฏิบัติการอื่นตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ตามมาตรา 12

3.1.2.3 พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

1. แนวคิดเกี่ยวกับข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม²⁴

โดยเหตุที่การตกลงทำสัญญาในปัจจุบันจะอยู่ในรูปแบบของสัญญาสำเร็จรูป หรือสัญญามาตรฐานเป็นส่วนใหญ่ โดยคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งซึ่งเป็นผู้มีอำนาจทางเศรษฐกิจ หรือความรู้ความสามารถทางเทคโนโลยีเหนือกว่า เป็นผู้กำหนดข้อสัญญาต่างๆ ไว้ล่วงหน้าเพื่อใช้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งที่จะต้องเข้ามาทำสัญญาด้วย สัญญาที่เกิดจากความตกลงดังกล่าวนี้ แม้จะเป็นความสมัครใจไม่มีการข่มขู่ สำคัญผิดหรือกลล่อลล ที่จะทำให้สัญญาเป็นโมฆะ หรือโมฆียะ แต่เป็นความสมัครใจที่จำยอมต้องตกลงในลักษณะที่ไม่มีการต่อรองที่เท่าเทียมกันในระหว่างคู่สัญญา จึงทำให้เกิดปัญหาข้อพิพาทที่ไม่เป็นธรรม และแนวคิดในการคุ้มครองคู่สัญญาที่เสียเปรียบจากข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม โดยปรับหลักสุจริต หลักความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน หลักการตีความการแสดงเจตนา การตีความสัญญา และหลักการตีความให้เป็นคุณแก่ผู้ต้องเสียเปรียบในมูลหนี้

สำหรับเหตุผลในการประกาศใช้ พระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 เนื่องจากหลักกฎหมายเกี่ยวกับนิติกรรมหรือสัญญาที่ใช้บังคับอยู่มีพื้นฐานมาจากเสรีภาพของบุคคล ตามหลักความศักดิ์สิทธิ์ของการแสดงเจตนา รัฐจะไม่เข้าแทรกแซงแม้ว่าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งได้เปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง เว้นแต่จะเป็นการต้องห้ามชัดแจ้งโดยกฎหมายหรือขัดต่อความสงบเรียบร้อยหรือศีลธรรมอันดีของประชาชน แต่ในปัจจุบันสภาพสังคมเปลี่ยนแปลงไป ทำให้ผู้ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจเหนือกว่าถือโอกาสอาศัยหลักดังกล่าวเอาเปรียบคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งมีอำนาจต่อรองทางเศรษฐกิจด้อยกว่าอย่างมากซึ่งทำให้เกิดความไม่เป็นธรรมและไม่สงบสุขในสังคมดังกล่าว โดยกำหนดแนวทางให้แก่ศาลเพื่อใช้ในการพิจารณาว่าข้อสัญญาหรือข้อตกลงใดที่ไม่เป็นธรรมและให้อำนาจศาลที่จะสั่งให้ข้อสัญญาหรือข้อตกลงที่ไม่เป็นธรรมนั้นมีผลบังคับเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี

²⁴ คาราวร ธีระวัฒน์. (2542). *กฎหมายสัญญา: สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม*. หน้า 7.

2. ข้อสัญญาไม่เป็นธรรมในสัญญาประกันภัย

ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

ผู้บริโภค หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ซื้อ ผู้เช่า ผู้เช่าซื้อ ผู้กู้ ผู้เอาประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อให้ได้มาซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดโดยมีค่าตอบแทน ทั้งนี้ การเข้าทำสัญญานั้น ต้องเป็นไปโดยมิใช่เพื่อการค้า ทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด นั้น และหมายความรวมถึงผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ค้าประกันของบุคคลดังกล่าวซึ่งมิได้กระทำการการค้าด้วย

ผู้ประกอบการการค้าหรือวิชาชีพ หมายความว่า ผู้เข้าทำสัญญาในฐานะผู้ขาย ผู้ให้เช่า ผู้ให้เช่าซื้อ ผู้ให้กู้ ผู้รับประกันภัย หรือผู้เข้าทำสัญญาอื่นใดเพื่อจัดให้ซึ่งทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใด ทั้งนี้การเข้าทำสัญญานั้นต้องเป็นไปเพื่อการค้า ทรัพย์สิน บริการ หรือประโยชน์อื่นใดนั้นเป็นทางค้าปกติของตน

สัญญาสำเร็จรูป หมายความว่า สัญญาที่ทำเป็นลายลักษณ์อักษรโดยมีการกำหนดข้อสัญญาที่เป็นสาระสำคัญไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะทำในรูปแบบใด ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดนำมาใช้ในการประกอบกิจการของตน

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างบุคคลสองฝ่ายที่ไม่เท่าเทียมกันมีความแตกต่างด้านความรู้ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และเป็นสัญญาที่ทำขึ้นระหว่างบริษัทผู้รับประกันภัย กับประชาชนผู้เอาประกันภัย โดยมีได้เกิดจากการเจรจาต่อรองกันในระหว่างคู่สัญญาแต่เป็นข้อสัญญาที่เกิดจากบริษัทผู้รับประกันภัยซึ่งมีอำนาจทางเศรษฐกิจสูงกว่าเป็นฝ่ายกำหนดขึ้นโดยลำพัง และประชาชนผู้เอาประกันภัยซึ่งมีอำนาจในทางเศรษฐกิจน้อยกว่าเข้าสู่กพันนิติสัมพันธ์ด้วยจะต้องรับข้อสัญญาทั้งหมดตามที่บริษัทผู้รับประกันภัยที่มีอำนาจทางเศรษฐกิจสูงกว่ากำหนดไว้จากนิยามดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยถือว่าเป็นผู้บริโภค ผู้รับประกันภัยถือว่าเป็นผู้ประกอบการการค้าหรือวิชาชีพ และสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาสำเร็จรูป (Adhesion Contract) หรือสัญญามาตรฐาน (Standard Form Contract) คือมีข้อตกลงความคุ้มครอง ข้อยกเว้น ข้อบังคับ และข้อเงื่อนไขที่ชัดเจนอยู่ในขณะทำสัญญาและตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 เมื่อสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่เป็นสัญญาสำเร็จรูป แม้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ในฐานะผู้มีหน้าที่ในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย จะให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยโดยการควบคุมตรวจสอบแบบและข้อความ รวมทั้งเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ตลอดจนอัตราเบี้ยประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะใช้กับผู้เอาประกันภัย จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนก่อน ตามมาตรา 29 และมาตรา 30 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ก็ตาม แต่หากยังคงปรากฏข้อความที่คู่สัญญาไม่ได้รับ

ความเป็นธรรม คู่สัญญาก็สามารถดำเนินการตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดในพระราชบัญญัติว่าด้วย
ข้อสัญญาไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540

3.2 มาตรการตามหลักกฎหมายต่างประเทศ

3.2.1 ประเทศสหรัฐอเมริกา²⁵

ประเทศสหรัฐอเมริกาเป็นประเทศที่มีการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยโดยมี
วัตถุประสงค์เพื่อการตรวจสอบอัตราเบี้ยประกันภัยและแบบกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อให้เกิดความ
ยุติธรรม และมีความเหมาะสมกับผู้บริโภคและผู้เอาประกันภัย ควบคุมการดำเนินการของผู้รับ
ประกันภัยให้ดีขึ้น รวมทั้งการควบคุมการเข้าหรือออกของผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัย เช่น
การออกใบอนุญาตตัวแทน โดยมีการกำหนดให้ผู้ที่มีได้รับใบอนุญาตให้เป็นตัวแทนจะไม่สามารถ
ทำหน้าที่ในฐานะตัวแทนได้²⁶ โดยการกำกับดูแลแบ่งเป็น 2 ระดับ คือการกำกับดูแลโดยรัฐบาลกลาง
(Federal Regulation) และการกำกับดูแลระดับมลรัฐ (State Regulation) ทั้งนี้เนื่องจากในประเทศ
สหรัฐอเมริกาในแต่ละมลรัฐจะมีกฎหมายเพื่อใช้ในการปกครองของตนเอง รวมทั้งมีกฎหมาย
ประกันภัยเพื่อใช้กำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจในแต่ละมลรัฐเช่นกัน ในการกำกับดูแลโดยรัฐบาล
กลางนั้นจะมีการกำกับดูแลโดยการออกกฎหมายเพิ่มเติมในลักษณะพิเศษนอกเหนือจากที่ กฎหมาย
แต่ละมลรัฐกำหนด เช่น การจำกัดเขตการรับประกันภัย หรือกรณีตัวแทนของรัฐบาลกลางจะต้อง
อยู่ภายใต้ข้อกำหนดและกฎหมายเกี่ยวกับการ โฆษณาระหว่างมลรัฐ คือคณะกรรมการการค้าของ
สหพันธรัฐ (Federal Trade Commission: FTC) นอกจากนี้รัฐบาลกลางยังมีหน้าที่ในการกำหนด
หรือพิจารณาข้อพิพาทระหว่างมลรัฐต่างๆ ทั้งนี้เนื่องจากในแต่ละมลรัฐจะมีกฎหมายประกันภัยเป็น
ของตัวเอง ซึ่งในรายละเอียดและการบังคับใช้อาจแตกต่างกัน ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่รัฐบาลกลาง
จะต้องเข้ามากำกับดูแลและแก้ไขปัญหาดังกล่าว

3.2.1.1 องค์การกำกับดูแล

หน่วยงานที่กำกับดูแล คือสำนักงานประกันภัย (State Insurance Departments) ซึ่งในปี
พ.ศ. 2402 (ค.ศ. 1859) มีการจัดตั้งสำนักงานประกันภัย และมีการออกข้อกำหนด ตลอดจนโครงสร้าง
ในการกำกับดูแลโดยจัดตั้งในมลรัฐนิวยอร์กเป็นมลรัฐแรก หลังจากนั้นก็มีการจัดตั้งสำนักงาน

²⁵ กมิเดช ณรงค์ชัย. (2543). มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลผู้ประกอบการประกันวินาศภัย.
หน้า 16-31.

²⁶ Robert. D. Eilers. (1995). *The Regulation of Insurance. Pennsylvania.* p.75.

ประกันภัยในแต่ละมลรัฐเพิ่มขึ้นตามลำดับซึ่งมีลักษณะองค์กรที่คล้ายกัน โดยมลรัฐที่มีการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยที่ใหญ่ที่สุดคือมลรัฐ North Carolina²⁷

ในสำนักงานประกันภัยจะมีนายทะเบียนประกันภัย (Commissioner of Insurance) ซึ่งอาจจะมาจากการแต่งตั้งโดยผู้ว่าการมลรัฐ หรือมาจากการเลือกตั้งของประชาชนโดยทั่วไป เพื่อทำหน้าที่ในการกำกับดูแลบริษัทประกันภัย โดยนายทะเบียนประกันภัยที่มาจากการเลือกตั้งมีจำนวน 12 มลรัฐ เช่น มลรัฐแคลิฟอร์เนีย (California) มลรัฐเดลาแวร์ (Delaware) และมลรัฐฟลอริดา (Florida) เป็นต้น และมีจำนวน 32 มลรัฐ ที่นายทะเบียนประกันภัยมาจากการแต่งตั้งโดยผู้ว่าการมลรัฐ ส่วนที่เหลืออีก 6 มลรัฐ คือ มลรัฐอลาสกา (Alaska) มลรัฐฮาวาย (Hawaii) มลรัฐนิวเม็กซิโก (New Mexico) มลรัฐโรดไอแลนด์ (Rhode Island) มลรัฐเซาธ์ดาโคตา (South Dakota) และมลรัฐเวอร์จิเนีย (Virginia) จะมาจากการแต่งตั้งของคณะกรรมการการคัดเลือกนายทะเบียนประกันภัย แต่อย่างไรก็ตามไม่ว่าจะเป็นนายทะเบียนประกันภัยโดยการแต่งตั้งหรือเลือกตั้งก็ตาม นายทะเบียนประกันภัยก็อาจจะออกจากตำแหน่งเมื่อประชาชนออกเสียงลงมติให้ออก หรือเมื่อผู้ว่าการมลรัฐพ้นจากตำแหน่ง เพราะฉะนั้นตำแหน่งนายทะเบียนประกันภัยจึงมีระยะเวลาในการดำรงตำแหน่ง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับข้อกำหนดของแต่ละมลรัฐ²⁸

นายทะเบียนประกันภัยมีอำนาจ ดังนี้²⁹

- 1) ออกใบอนุญาตให้แก่ผู้รับประกันภัย
- 2) เพิกถอนใบอนุญาตผู้รับประกันภัย เมื่อปรากฏว่าฐานะการเงินไม่มั่นคง
- 3) กำหนดให้มีสินทรัพย์และเงินสำรองอย่างเพียงพอและเหมาะสม
- 4) ให้ความเห็นชอบในการลงทุน
- 5) กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยให้มีความเหมาะสม
- 6) กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับรายงานประจำปี
- 7) ออกข้อบังคับเกี่ยวกับค่าใช้จ่ายของผู้รับประกันภัย
- 8) สืบสวนสอบสวนเมื่อมีการร้องเรียนจากผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย หรือบุคคลอื่นเกี่ยวกับอัตราเบี้ยประกันภัย การจ่ายค่าสินไหมทดแทน การรับประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัย การจ่ายค่าบำเหน็จ เป็นต้น

จากอำนาจหน้าที่ดังกล่าว นายทะเบียนประกันภัยจึงมีบทบาทสำคัญในการออกข้อบังคับเกี่ยวกับการกำกับดูแลการประกันภัยในแต่ละมลรัฐ และจากสภาพการณ์ที่ผ่านมา

²⁷ Ibid. p. 69.

²⁸ Ibid. p. 64.

²⁹ Ibid. p. 98.

ผู้ที่ได้รับเลือกให้ดำรงตำแหน่งนายทะเบียนประกันภัย จึงเป็นผู้มีประสบการณ์ในการทำงานและเหมาะสมและสามารถทำหน้าที่ได้อย่างดี โดยนายทะเบียนประกันภัยส่วนใหญ่เป็นผู้มีประสบการณ์ด้านประกันภัย แต่อย่างไรก็ตามก็มีนายทะเบียนประกันภัยที่มาจากสาขาอาชีพต่างๆ เช่น สมุหบัญชี นายธนาคาร ข้าราชการ เจ้าของธุรกิจ นักกฎหมาย สมาชิกสภานิติบัญญัติ เป็นต้น ซึ่งจะได้รับเงินเดือนเป็นรายปีโดยมีอัตราต่ำสุดตั้งแต่ 20,000 \$ (1 USD = 30.7694 บาท) จนถึงมากกว่า 100,000 \$ มีมลรัฐประมาณครึ่งหนึ่งที่กำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะได้รับการแต่งตั้งให้เป็นนายทะเบียนประกันภัยไว้ในกฎหมายประกันภัย บางมลรัฐจะมีการกำหนดอายุขั้นต่ำไว้ด้วย และในบางมลรัฐจะมีการกำหนดคุณสมบัติพิเศษอีกต่างหากว่า ผู้ที่เป็นนายทะเบียนประกันภัยได้จะต้องไม่เป็น ผู้ที่มีข้อผูกพันกับธุรกิจประกันภัย นอกจากนี้ยังกำหนดให้นายทะเบียนประกันภัยจะต้องมีปรัชญาในการกำกับดูแล เช่น กฎหมายประกันภัยของมลรัฐวิสคอนซิน (Wisconsin) ได้กำหนดจุดประสงค์ของการกำกับดูแลโดยยึดหลัก

- 1) สร้างความมั่นคงและความเชื่อมั่นต่อผู้เอาประกันภัย
 - 2) สร้างความมั่นใจและการปฏิบัติที่เป็นธรรมและความเสมอภาคต่อผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย
 - 3) ส่งเสริมหรือแนะนำให้ผู้รับประกันภัย มีมาตรการในการป้องกันความสูญเสียหรือความเสียหายจากการประกอบการ โดยการให้คำแนะนำ การให้ข่าวสาร การค้นคว้าวิจัย
 - 4) ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงความสำคัญของการประกันภัย
- 3.2.1.2 มาตรการเกี่ยวกับความมั่นคงและฐานะการเงินของผู้ประกอบธุรกิจประกันภัย และการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย

ความมั่นคงและฐานะทางการเงินของธุรกิจประกันภัยมีความสำคัญต่อการดำรงอยู่ของผู้ประกอบการ รัฐจำเป็นต้องกำหนดเงื่อนไขและมาตรการต่างๆ เพื่อสร้างความมั่นคงให้แก่ผู้รับประกันภัย โดยกำหนดมาตรการในเรื่องต่อไปนี้

- 1) การจัดตั้งและประกอบธุรกิจ

การจัดตั้งและประกอบธุรกิจประกันภัยในแต่ละมลรัฐ สามารถจัดตั้งได้หลายรูปแบบ เช่น บริษัทจำกัด (Stock Insurance Company) หรือบริษัทประกันภัยแบบสหการ (Mutual Insurance Company) คือบริษัทที่จัดตั้งขึ้นเพื่อการรับเสี่ยงภัยของกลุ่มที่ตั้งขึ้น เช่น สมาชิกของสมาคมการค้า ซึ่งบุคคลเหล่านี้เป็นผู้ร่วมทุนจัดตั้งขึ้น และผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้ถือหุ้นด้วย หรือผู้รับประกันภัยแบบประกันภัยกันและกัน (Reciprocal Insurance) เมื่อเลือกประเภทของการประกอบธุรกิจแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องดำเนินการขอจัดตั้งโดยมีเงื่อนไข ดังนี้ในการตั้งชื่อของบริษัทประกันภัย นายทะเบียนประกันภัยจะตรวจสอบว่ามีชื่อคล้าย เหมือน หรือซ้ำ กับผู้รับประกันภัยรายอื่นหรือไม่

หลังจากนั้นผู้รับประกันภัยจะต้องเลือกประเภทของการรับประกันภัย นอกจากนี้จะต้องมีเงินทุนเพียงพอตามที่กฎหมายกำหนด ตลอดจนจะต้องมีรูปแบบโครงสร้างการดำเนินการของบริษัทว่าใครเป็นเจ้าของ ใครเป็นกรรมการของบริษัท ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงประวัติและประสบการณ์ในการทำงานของผู้ที่จะเป็นกรรมการและฐานะทางการเงินของผู้ประกอบการ เมื่อครบเงื่อนไขที่กล่าวแล้ว ผู้ประกอบการจะต้องดำเนินการยื่นเอกสารต่างๆ เพื่อขอรับใบอนุญาตต่อสำนักงานประกันภัยในแต่ละมลรัฐที่ผู้ประกอบการจะจัดตั้งบริษัทประกันภัย จากนั้นผู้ออกใบอนุญาตจะตรวจสอบเอกสารประวัติของผู้ประกอบการ กรรมการ เงินทุน ฐานะทางการเงิน เมื่อผู้ออกใบอนุญาตเห็นว่า ถูกต้องเข้าเงื่อนไขตามที่กฎหมายกำหนดแล้วก็จะออกใบอนุญาต เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจประกันภัยได้

การออกใบอนุญาตให้แก่บริษัทประกันภัย สำนักงานประกันภัยในแต่ละมลรัฐ สามารถออกใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยทั้งในต่างประเทศและต่างมลรัฐ สำหรับบริษัทประกันภัยในประเทศสามารถจัดตั้งสาขาในมลรัฐอื่นๆ ได้ โดยจะต้องได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยในมลรัฐนั้นๆ เสียก่อน และในกรณีที่บริษัทประกันภัยมีการเปลี่ยนแปลงใบอนุญาตจะต้องแจ้งต่อสำนักประกันภัย เพื่อประกาศแจ้งให้แก่ประชาชนทราบ โดยบริษัทประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยแล้วนั้น จะต้องดำเนินธุรกิจในการตลาดภายใต้ข้อบังคับของภาครัฐ และภายใต้รัฐบัญญัติการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมในทางการค้า (Unfair Trade Practices Act)³⁰

2) หลักทรัพย์ประกัน

บริษัทประกันภัยจะต้องมีเงินทุนที่เพียงพอตามที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้เพื่อสร้างความมั่นใจต่อผู้เอาประกันภัย และเพื่อให้มีฐานะทางการเงินที่มั่นคงสามารถแข่งขันในด้านการตลาดได้อย่างมีประสิทธิภาพ สำหรับเงินทุนนั้นในแต่ละมลรัฐมีการกำหนดในอัตราที่แตกต่างกันออกไป บางมลรัฐ เช่น มลรัฐนิวยอร์ก และมลรัฐแคลิฟอร์เนีย ได้กำหนดเงินทุนขั้นต่ำของผู้รับประกันภัยที่รับประกันภัยประเภทต่างๆ หลายประเภทว่าจะต้องมีเงินทุนไม่น้อยกว่า 5 ล้านดอลลาร์ และกำหนดตามประเภทของการจัดตั้ง เช่น ถ้าหากจัดตั้งในรูปของบริษัทจำกัด โดยมีใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัยประเภทรับประกันภัยรถยนต์จะต้องมีเงินทุนขั้นต่ำ 6 แสนเหรียญสหรัฐ หากรับประกันภัยหลายประเภทจะต้องมีเงินทุน 1 ล้านดอลลาร์ และยังมีข้อกำหนดให้มีเงินส่วนเกิน (Surplus) คือจำนวนเงินส่วนเกินของทรัพย์สินที่มากกว่าหนี้สิน เพื่อให้บริษัทประกันภัยมีความสามารถในการชำระหนี้ และคุ้มครองประโยชน์ของบริษัทประกันภัยด้วย ซึ่งเงินส่วนเกินนั้นกฎหมายกำหนดไว้เป็นเงินจำนวนไม่น้อยกว่า 5 แสนเหรียญสหรัฐ

³⁰ Kathleen Head Ehlinger. (1995). *State Insurance Regulation*. pp. 26-27.

นอกจากกำหนดให้บริษัทประกันภัยจะต้องมีเงินทุนและเงินส่วนเกินแล้ว รัฐยังได้กำหนดให้บริษัทประกันภัยจะต้องมีเงินสำรองอย่างเพียงพอ ซึ่งเงินดังกล่าวบริษัทประกันภัยจะต้องสำรองไว้เพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในอนาคต ส่วนเงินสำรองจะมากหรือน้อยก็ขึ้นอยู่กับชนิดของการรับประกันภัยและประเภทของทรัพย์สินที่รับประกันภัย³¹ และที่สำคัญจะกำหนดโดยพิจารณาถึงความสามารถในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในปีที่ผ่านมา หากบริษัทประกันภัยใดมีปัญหาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน นายทะเบียนประกันภัยก็จะกำหนดให้มีเงินสำรองเพิ่มขึ้น แต่หากบริษัทประกันภัยใดสามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีปัญหา บริษัทประกันภัยนั้นก็ไม่ต้องดำรงเงินสำรองเพิ่มขึ้นแต่อย่างใด

3) การดำเนินการของผู้รับประกันภัย

กรรมการ หรือผู้จัดการ ซึ่งเป็นผู้บริหารของบริษัทประกันภัย มีความสำคัญในการบริหารธุรกิจประกันภัย กฎหมายประกันภัยของแต่ละมลรัฐจึงได้มีการกำหนดคุณสมบัติของผู้บริหารหรือผู้มีอำนาจจัดการแทนบริษัทประกันภัย นอกจากนี้จะต้องมีคุณสมบัติทั่วไปตามที่กฎหมายกำหนดแล้ว จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันภัย โดยนายทะเบียนประกันภัยจะต้องตรวจสอบถึงประวัติว่าเคยกระทำความผิดในทางอาญาหรือไม่ พร้อมทั้งต้องแจ้งรายละเอียดเกี่ยวกับภูมิลาเนาย้อนหลัง 10 ปี รวมทั้งประวัติทางการเงินเป็นเวลาไม่น้อยกว่า 5 ปี ประวัติการทำงานในอดีตจนถึงปัจจุบัน โดยบุคคลที่จะมาดำรงตำแหน่งดังกล่าวจะต้องเป็นบุคคลที่มีความซื่อสัตย์สุจริต และไม่เคยมีประวัติเกี่ยวกับการทุจริต

4) การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันวินาศภัย

ในแต่ละมลรัฐจะมีกฎหมายประกันภัย ที่กำหนดให้บริษัทประกันภัยสามารถลงทุนในธุรกิจประเภทใดบ้าง ซึ่งมีทั้งการลงทุนในมลรัฐของตนและนอกมลรัฐ และการลงทุนในระยะสั้นและการลงทุนในระยะยาว โดยการกำหนดสัดส่วนของการลงทุนแต่ละประเภทไว้ และให้ลงทุนในธุรกิจที่มีความมั่นคงไม่มีความเสี่ยง เช่น หลักทรัพย์ของรัฐบาล พันธบัตรรัฐบาล กองทุนต่างๆ และลงทุนในด้านอุตสาหกรรมต่างๆ เช่น การบิน คอมพิวเตอร์ การลงทุนในหุ้นต่างๆ และการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ เป็นต้น

5) การตรวจสอบ

เมื่อรัฐได้ออกใบอนุญาตการประกอบธุรกิจประกันภัย ให้แก่บริษัทประกันภัยรายใดแล้ว นายทะเบียนประกันภัยจะต้องดำเนินการกำกับดูแลบริษัทประกันภัยให้อยู่ในกรอบของกฎหมาย และมีความมั่นคงทางการเงิน โดยนายทะเบียนจะดำเนินการตรวจสอบในเรื่องต่างๆ ที่สำคัญดังนี้

³¹ Ibid. p. 16.

- (1) การจัดการและการบริหารของบริษัทประกันภัย
- (2) แผนการดำเนินการของบริษัทประกันภัย
- (3) รายงานการร่วมทุนของบริษัทประกันภัย
- (4) บัญชีและสถิติ
- (5) ฐานะทางการเงิน
- (6) ข้อกำหนดในการประกอบธุรกิจ
- (7) เงินสำรอง
- (8) เงินส่วนเกิน
- (9) คุณภาพของสินทรัพย์
- (10) การประกันภัยต่อ
- (11) ความสามารถในการชำระหนี้

สิ่งที่นายทะเบียนประกันภัยจะต้องดำเนินการตรวจสอบและให้ความสำคัญที่สุดในการตรวจสอบ คือความสามารถในการชำระหนี้ของผู้รับประกันภัยที่มีต่อผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย โดยจะเน้นในเรื่องของจำนวนเงินส่วนเกิน ซึ่งจะต้องมีจำนวนที่เพียงพอและสามารถเปลี่ยนเป็นเงินสดได้ง่าย การตรวจสอบจะดำเนินการโดยวิธีตรวจวิเคราะห์ฐานะทางการเงิน โดยอาศัยข้อบังคับของรัฐและของสมาคมนายทะเบียนประกันภัย (National Association of Insurance Commissioners: NAIC) ซึ่งจะทำให้แน่ใจว่ารายงานและการประเมินค่าของเงินส่วนเกินนั้นถูกต้องแน่นอน และนอกจากจะตรวจสอบในเรื่องต่างๆ ตามที่กล่าวแล้ว ระบบในการตรวจสอบก็เป็นสิ่งสำคัญเป็นอย่างยิ่งเพื่อให้ทราบฐานะการเงินที่แท้จริงของบริษัทประกันภัย ดังนั้นในแต่ละมลรัฐจะมีวิธีการตรวจสอบที่ทันสมัย ซึ่งระบบการตรวจสอบที่ทันสมัยของสหรัฐอเมริกา คือระบบการตรวจสอบข้อมูลการประกันภัย (Insurance Regulation Information System: IRIS)

ระบบการตรวจสอบ IRIS เป็นระบบการตรวจสอบที่สามารถเตือนให้ทราบล่วงหน้าถึงฐานะทางการเงินของบริษัทประกันภัยได้ว่าบริษัทประกันภัยรายใดมีความมั่นคงหรือไม่ โดยใช้หลักทางสถิติเป็นตัวชี้วัด ซึ่งปัจจุบันเกือบร้อยละ 90 ของบริษัทประกันภัยทั้งหมด จะเก็บข้อมูลและรายงานประจำปีไว้ในคอมพิวเตอร์ ดังนั้นการตรวจสอบจะทำได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้ระบบคอมพิวเตอร์ของสมาคมนายทะเบียนประกันภัยยังช่วยในการตรวจสอบอีกชั้นหนึ่ง ประกอบกับยังมีชุดหรือทีมงานที่ทำหน้าที่ตรวจสอบวิเคราะห์ทางการเงินของบริษัทประกันภัย เรียกว่าทีมงานตรวจสอบวิเคราะห์ทางการเงิน (Financial Analysis Working Group: FAWG) ซึ่งนอกจากจะใช้

หลักสถิติตามที่กล่าวแล้วยังใช้หลักวิเคราะห์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อพิสูจน์หรือตรวจสอบบริษัท ประกันภัย และยังทราบถึงความต้องการและการพิจารณาปัญหาต่างๆ ของผู้รับประกันภัยได้ทันที³²

6) มาตรการเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย

มาตรการในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยนับเป็นนโยบายหรือวัตถุประสงค์ของการ กำกับดูแลโดยรัฐที่สำคัญประการหนึ่ง โดยรัฐจะกำกับดูแลในเรื่องต่างๆ ดังนี้

ก. สัญญาและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย

แบบของกรมธรรม์ประกันภัย ข้อความที่แก้ไขใหม่ รวมทั้งใบคำขอเอาประกันภัย (Applications) ใบแทรก ใบสลักหลัง และเอกสารที่เกี่ยวกับกรมธรรม์ประกันภัย ก่อนที่จะนำออก ใช้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันภัย ซึ่งวิธีการนำกรมธรรม์ประกันภัยออกใช้นั้นมีได้หลายรูปแบบ ดังนี้

(1) จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันภัยก่อนจึงจะสามารถนำออกใช้ได้

(2) เสนอนายทะเบียนประกันภัยเพื่อทราบและนำออกใช้ โดยจะต้องเสนอนายทะเบียน ประกันภัยก่อนนำออกใช้ ซึ่งปกติจะเสนอก่อน 30-90 วัน เพื่อให้นายทะเบียนประกันภัยตรวจสอบ ว่าเงื่อนไขถูกต้องหรือไม่

(3) นำออกใช้ก่อนและเสนอนายทะเบียนประกันภัยในภายหลัง

(4) นำออกใช้โดยไม่ต้องเสนอนายทะเบียนประกันภัยเพื่อให้ความเห็นชอบแต่อาจถูก เพิกถอนในภายหลัง

(5) นายทะเบียนประกันภัยจะกำหนดแบบของกรมธรรม์ประกันภัยที่ออกใช้³³

การที่รัฐได้กำหนดให้ผู้รับประกันภัยดำเนินการออกกรมธรรม์ประกันภัยและเอกสารที่ เกี่ยวข้องในกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยจะต้องดำเนินการตามที่นายทะเบียน ประกันภัยกำหนดนั้น ย่อมแสดงให้เห็นถึงมาตรการที่รัดกุมของรัฐ ในอันที่จะคุ้มครองผู้เอา ประกันภัยมิให้ถูกเอาเปรียบจากผู้รับประกันภัย ทั้งนี้ เนื่องจากผู้รับประกันภัยสามารถกำหนด เงื่อนไขต่างๆ หรือแก้ไขข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยได้ด้วยตัวเอง ย่อมทำให้ผู้เอาประกันภัย มีความมั่นใจว่าจะได้รับความคุ้มครองอย่างเต็มที่

ข. การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

อัตราเบี้ยประกันภัยมีผลกระทบโดยตรงต่อผู้เอาประกันภัย กล่าวคือหากอัตรา เบี้ยประกันภัยสูงเกินไปก็ทำให้ผู้เอาประกันภัยถูกเอาเปรียบ ประกอบกับผู้เอาประกันภัยไม่มี อำนาจต่อรองอัตราเบี้ยประกันภัยแต่อย่างใด รัฐจึงจำเป็นต้องเข้ามาให้ความคุ้มครอง โดยการ

³² Ibid. p. 147.

³³ Ibid. p. 11.

กำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยแก่ผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัย³⁴ ในประเทศสหรัฐอเมริกามีการกำกับดูแลอัตราเบี้ยประกันภัย โดยการกำหนดอัตรานั้นในแต่ละมลรัฐจะต้องพิจารณาถึงหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- (1) อัตราเบี้ยประกันภัยนั้นจะต้องสมเหตุสมผล กล่าวคือจะต้องคำนึงถึงความเหมาะสมกับความเสียหายที่อาจเกิดขึ้น หรือความเสียหายที่จะเกิดขึ้น
- (2) อัตราเบี้ยประกันภัยนั้นจะต้องมีความยุติธรรม โดยคำนึงถึงความเสียหายและความเสียหายกับค่าใช้จ่ายของบริษัทประกันภัย
- (3) อัตราเบี้ยประกันภัยนั้นจะกำหนดโดยพิจารณาจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในอดีต และความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตซึ่งจะต้องมีความเหมาะสม กล่าวคือ จะต้องไม่ต่ำหรือสูงจนเกินไป

การกำหนดอัตราเบี้ยประกันนั้น ในแต่ละมลรัฐจะมีการรวมตัวกันเพื่อกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยในอัตราที่เหมาะสม แต่ต้องอยู่ภายใต้บทบัญญัติของกฎหมายต่อต้านการรวมกลุ่มกันเพื่อกำหนดอัตราที่ตายตัว (Anti-Compact Laws) แต่อย่างไรก็ตามหากไม่มีการกำหนดอัตราตายตัวก็อาจทำให้มีการแข่งขันการลดอัตราเบี้ยประกันภัยจนไม่มีที่สิ้นสุด ซึ่งจะมีผลเสียต่อการดำเนินการของธุรกิจประกันภัยได้ และอาจส่งผลกระทบต่อฐานะทางการเงิน และความมั่นคงของบริษัทประกันภัยด้วย จึงมีการกำหนดให้บริษัทประกันภัยปฏิบัติโดยในการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยนั้นจะต้องได้รับความเห็นชอบจากสมาคมผู้รับประกันภัยในเบื้องต้นเสียก่อน และนอกจากนี้จะต้องได้รับความเห็นหรือข้อเสนอแนะจากสำนักคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัย (Rating Bureau) ว่าควรเป็นอัตราเท่าใดโดยจะพิจารณาจากข้อมูลสถิติความเสียหายที่เกิดขึ้นในอดีต และคำนวณจากข้อเท็จจริงที่ผ่านมา แต่ในที่สุดแล้วอัตราเบี้ยประกันภัยที่กำหนดขึ้นนั้น จะต้องอยู่ภายใต้รูปแบบใดรูปแบบหนึ่งต่อไปนี้

- (1) ต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันภัยก่อนนำออกใช้ (Prior Approval)
- (2) เสนอนายทะเบียนประกันภัยเพื่อทราบและนำออกใช้ (File and Use) โดยจะต้องเสนอนายทะเบียนประกันภัยก่อนนำออกใช้ ซึ่งโดยปกติจะต้องเสนอก่อนประมาณ 30-90 วัน เพื่อให้นายทะเบียนประกันภัยมีโอกาสในการตรวจสอบว่า อัตราเบี้ยประกันภัยนั้นมีการฝ่าฝืนต่อกฎหมาย หรือมีการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยที่เอาเปรียบเกินไปหรือไม่
- (3) นำออกใช้ก่อนและเสนอนายทะเบียนประกันภัยในภายหลัง (Use and File) ซึ่งเมื่อนำอัตราเบี้ยประกันภัยออกใช้แล้วจะต้องเสนอนายทะเบียนประกันภัยเพื่อทราบภายใน 30-60 วัน

³⁴ Ibid. p. 51.

หลังจากที่นำออกใช้ เพื่อให้ให้นายทะเบียนประกันภัยทบทวนดูว่าเหมาะสมหรือไม่ หากเห็นว่าไม่เหมาะสมนายทะเบียนประกันภัยก็อาจจะไม่ให้ความเห็นชอบในอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวได้

(4) นำออกใช้โดยไม่ต้องเสนอต่อนายทะเบียนประกันภัยเพื่อให้ความเห็นชอบแต่อย่างใด (Open Competition or No File) ซึ่งวิธีดังกล่าวใช้สำหรับการประกันภัยบางประเภทและบางมลรัฐ ซึ่งมีเพียงจำนวนเล็กน้อยเท่านั้น

(5) กำหนดตามข้อบังคับของมลรัฐ (State Mandate) ซึ่งในบางมลรัฐจะกำหนดอัตราเบี้ยประกันให้แก่ผู้รับประกันภัยเอง หากผู้รับประกันภัยไม่ปฏิบัติหรือไม่กำหนดตามข้อบังคับของมลรัฐ บริษัทประกันภัยจะไม่สามารถนำอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าวออกใช้ได้³⁵

จากมาตรการกำกับดูแลอัตราเบี้ยประกันภัยดังกล่าว การกำหนด อัตราเบี้ยประกันภัยนั้น จะคำนึงถึงชนิดหรือประเภทของการประกันภัย รวมทั้งระบบการประกันภัย โดยจะต้องพิจารณาถึงความเหมาะสมเป็นหลัก บทบัญญัติต่างๆ ที่กำหนดนั้นจะต้องให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์อย่างยุติธรรม และอัตราเบี้ยประกันภัยนั้น จะต้องเพียงพอกับภาระความเสียหายต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้น

ค. กองทุนค่าประกัน (Guaranty Funds)

กองทุนค่าประกัน เป็นองค์กรที่ตั้งขึ้นเพื่อจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยล้มละลายไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ โดยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้น จะครอบคลุมถึงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนประเภทต่างๆ เช่น การประกันภัยทรัพย์สิน การประกันภัยความรับผิด การประกันภัยบุคคลที่สาม เป็นต้น จัดตั้งโดยไม่มีวัตถุประสงค์เพื่อหากำไร แต่เป็นการจัดตั้งขึ้นโดยกฎหมายของแต่ละมลรัฐ โดยบังคับให้ ผู้รับประกันภัยทุกประเภท จะต้องเป็นสมาชิกของกองทุนค่าประกัน ซึ่งมลรัฐแรกที่จัดตั้งกองทุนนี้ขึ้นมา คือ มลรัฐวิสคอนซิน (Wisconsin) โดยจัดตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2510 (ค.ศ. 1967) และต่อมามลรัฐต่างๆ เกือบ 50 มลรัฐ ก็ได้นำแบบและการจัดตั้งดังกล่าวไปใช้ในมลรัฐของตน ซึ่งการดำเนินการหรือบริหารงานของกองทุนค่าประกันดังกล่าว นั้น สมาชิกจะเลือกคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่งจากสมาชิกผู้รับประกันภัย โดยความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันภัย เพื่อทำหน้าที่ในการบริหารกองทุน แต่บางกองทุนก็บริหารโดยสมาชิกที่เป็นประชาชน โดยกรรมการเหล่านั้นจะได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ ซึ่งจะมีการกำหนดไว้ในแผนการดำเนินการของกองทุน แต่อย่างไรก็ตามนายทะเบียนประกันภัยก็มีอำนาจที่จะยับยั้งการใช้อำนาจ หรือควบคุมการดำเนินการของกรรมการหรือตรวจสอบรายงานเกี่ยวกับกองทุนได้เช่นกัน กฎหมายได้กำหนดให้บริษัทประกันภัย จะต้องจัดสรรเงินกองทุนค่าประกันไว้ 1 ใน 3 ของเงินกองทุน (สินทรัพย์เหนือหนี้สิน) แต่ต้องไม่ต่ำกว่าจำนวนที่กำหนดไว้ตามประเภทของการประกันภัย ถ้าบริษัทประกันภัยใดไม่จัดสรรเงินกองทุนค่าประกันไว้จะต้องยื่น

³⁵ Ibid. p. 64.

รายงานแสดงฐานะทางการเงินเป็นระยะๆ ตามที่กำหนด ส่วนจำนวนเงินที่จะต้องส่งเข้ากองทุนนั้นมีอัตราที่แตกต่างกันทั้งนี้ขึ้นอยู่กับประเภทของการรับประกันภัยแต่ไม่เกินร้อยละ 4 ต่อสัดส่วนเบี้ยประกันภัยรับ ซึ่งจำนวนเงินกองทุนค่าประกันมีเป็นจำนวนมาก โดยข้อมูลจากคณะกรรมการกองทุนค่าประกันแห่งชาติ (National Committee on Insurance Guaranty Fund) พบว่าในปี พ.ศ. 2530 (ค.ศ. 1987) มีจำนวนถึง 903.3 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ในช่วงปี พ.ศ. 2533-2537 (ค.ศ. 1990-1994) มีประมาณ 431 ล้านดอลลาร์สหรัฐ³⁶ การดำเนินการของกองทุนค่าประกัน มีวิธีการและขอบเขต ดังนี้

(1) เมื่อบริษัทประกันภัยล้มละลาย คณะกรรมการจะนำค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทประกันภัยล้มละลายต้องรับผิดชอบไปให้กับองค์กรค่าประกันของรัฐ เพื่อให้ผู้รักษาทรัพย์ (The Receiver) รับผิดชอบการชำระบัญชีของบริษัทประกันภัยที่ล้มละลาย

(2) หากบริษัทประกันภัยอื่น มารองรับธุรกิจประกันภัยของบริษัทประกันภัยที่ล้มละลาย เพื่อให้กรมธรรม์ประกันภัยที่คงอยู่ได้รับความคุ้มครอง การคุ้มครองดังกล่าวไม่ครอบคลุมถึงการประกันภัยความซื่อสัตย์ของลูกจ้าง และการประกันภัยการค่าประกัน การรับประกันภัยทางการเงิน การคุ้มครองโดยรัฐบาล การประกันภัยต่อ และอื่นๆ

ขอบเขตของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ในแต่ละมลรัฐส่วนใหญ่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้รายละไม่เกิน 300,000 เหรียญสหรัฐ ส่วนบางมลรัฐ เช่น มลรัฐแคลิฟอร์เนียจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ไม่เกิน 500,000 เหรียญสหรัฐ และในมลรัฐนิวยอร์ก จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ไม่เกิน 1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ การส่งเงินเข้ากองทุนดังกล่าว บริษัทประกันภัยทุกบริษัทที่ดำเนินการในประเทศสหรัฐอเมริกา จะต้องสมทบเงินเข้ากองทุน ซึ่งจะไม่มีผู้สมทบเงินทุนเข้ากองทุนรายอื่นอีก โดยมีหน่วยงานที่บริหารงานกองทุนซึ่งเป็นองค์กรระดับชาติทำงานร่วมกับกองทุนแต่ละประเภทโดยแต่ละมลรัฐจะดำเนินการประกอบด้วย

(1) ที่ปรึกษากองทุนค่าประกันการประกันภัยแห่งชาติ (The National Conference of Insurance Guaranty Funds: NCIGF)

(2) องค์กรสมาคมกองทุนค่าประกันการประกันชีวิตและสุขภาพแห่งชาติ (The National Organization of Life and Health Insurance Guaranty Association: NOLHGA) สำหรับการประกันชีวิต

ถึงแม้ว่าประเทศสหรัฐอเมริกาจะมีกองทุนค่าประกันที่ได้กล่าวมาแล้วก็ตามแต่มาตรการดังกล่าวเป็นมาตรการที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัย ในกรณีที่บริษัทประกันภัยล้มละลายหรือเมื่อบริษัทไม่สามารถใช้ค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น และการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนยังมีข้อจำกัดในเรื่องของจำนวนเงินที่จะต้องชดใช้ และประเภทของการรับประกันภัยบางประเภท

³⁶ Ibid. pp. 224-225.

3.2.1.3 การกำกับดูแลตนเอง (Self-Regulation)

การกำกับดูแลตนเองของผู้ประกอบธุรกิจประกันภัย เป็นอีกวิธีหนึ่งหรือเป็นทางเลือกของผู้ประกอบธุรกิจประกันภัย ที่จะกำกับดูแลในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งในประเทศสหรัฐอเมริกา ผู้ประกอบธุรกิจประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยนั้น ได้มีการรวมตัวกันเป็นสมาคมผู้รับประกันภัย นอกจากนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัย เช่น ตัวแทนหรือนายหน้า จะมีการรวมตัวกันเป็นสมาคมเช่นเดียวกัน โดยแต่ละสมาคมจะทำหน้าที่กำกับดูแลสมาชิกในสมาคมโดยที่สมาชิกดังกล่าวจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดหรือข้อบังคับของสมาคม หากสมาชิกคนใดฝ่าฝืนก็จะมีผลกระทบ เช่น มีการขับออกจากความเป็นสมาชิกซึ่งจะทำให้ผู้ที่มีได้เป็นสมาชิกเหล่านั้นไม่สามารถที่จะประกอบอาชีพนั้นได้อีก เป็นต้น

การจัดตั้งสมาคมต่างๆ เหล่านี้จะต้องอาศัยความร่วมมือของผู้รับประกันภัย ที่ต้องออกข้อบังคับด้วยตนเองและจะต้องมีกฎหมายอนุญาตให้ทำได้ด้วย โดยมีผู้รับประกันภัย และกลุ่มสมาคมการค้าจำนวนมากที่ร่วมมือกันจัดตั้งและสามารถกำกับดูแลตนเอง โดยการออกข้อบังคับเงื่อนไขหรือให้คำแนะนำแก่สมาชิกในด้านต่างๆ เช่น แบบของกรมธรรม์ประกันภัย และอัตราเบี้ยประกันภัยสำหรับการประกันอัคคีภัย การประกันภัยรถยนต์ การประกันภัยความรับผิด และการประกันภัยประเภทอื่นๆ ทั้งนี้จะได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันภัย โดยสมาคมต่างๆ เหล่านี้จะทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ประกอบการ ในการนำเสนอเงื่อนไขหรือข้อบังคับต่อนายทะเบียนประกันภัย เพื่อให้สำนักงานประกันภัยยอมรับข้อเสนอหรือเงื่อนไขดังกล่าวอันก่อให้เกิดประโยชน์ในหลายๆ ด้าน เช่น สามารถลดความซับซ้อนในการทำงาน และค่าใช้จ่ายของภาครัฐ ลดปัญหาการจ่ายค่าสินไหมทดแทน และปัญหาการร้องเรียนจาก ผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย และลดค่าใช้จ่ายในการให้บริการของผู้รับประกันภัย เช่น การจ่าย ค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น บริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิกสามารถร่วมมือกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ทำให้ไม่มีปัญหาข้อพิพาทในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแก่ ผู้เอาประกันภัย หรือการกำกับดูแลกลไกของตลาด โดยที่สมาคมต่างๆ จะควบคุมตัวแทนหรือนายหน้า ที่มีอยู่มากมายด้วยการออกกฎระเบียบหรือเงื่อนไขให้ผู้ที่เป็นตัวแทนหรือนายหน้าปฏิบัติในเรื่องของมาตรฐานวิชาชีพ มาตรฐานในการศึกษา โดยการกำหนดให้สมาชิกจะต้องมีการศึกษาเพื่อเพิ่มเติมความรู้ในอาชีพของตน

นอกจากบทบาทของสมาคมต่างๆ ดังที่ได้กล่าวมาแล้ว บทบาทและหน้าที่อันสำคัญอีกประการหนึ่งของสมาคม คือการส่งตัวแทนไปเป็นกรรมการในการร่างบทบัญญัติของกฎหมายที่ใช้ในการกำกับดูแลโดยรัฐ และการปรับปรุงการกำกับดูแลตนเอง รวมทั้งในส่วนของการกำกับดูแลโดยรัฐ แต่อย่างไรก็ดีแม้ว่าการกำกับดูแลตนเองโดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการร่างกฎหมายก็ตาม ก็มิใช่ว่าจะแก้ปัญหาได้ทุกปัญหา ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายๆ อย่างประกอบด้วย เช่น ปัญหาการ

แข่งขันเกี่ยวกับอัตราค่าเบี้ยประกันภัย การโฆษณา การจ่ายค่าบำเหน็จ ปัญหาการควบคุมค่าใช้จ่ายของบริษัทประกันภัย และปัจจัยอีกประการหนึ่ง คือชนิดและประเภทของการประกันภัย กล่าวคือ มาตรการอย่างหนึ่งอาจใช้ได้กับการประกันภัยประเภทหนึ่งแต่ไม่สามารถนำไปใช้กับการประกันภัยอีกประเภทหนึ่ง³⁷

3.2.1.4 มลรัฐนิวยอร์ก³⁸

ธุรกิจประกันภัยรถยนต์ในมลรัฐนิวยอร์ก จัดได้ว่าเป็นตลาดการประกันภัยรถยนต์ขนาดใหญ่ โดยมีขนาดตลาดประกันภัยรถยนต์ส่วนบุคคลมูลค่า 8.2 พันล้านดอลลาร์ จึงดึงดูดใจให้บริษัทประกันภัยรถยนต์ เกือบ 100 ราย เข้ามาทำธุรกิจประกันภัยนี้ และอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายประกันภัยรถยนต์แห่งมลรัฐนิวยอร์ก กรมธรรม์ประกันภัยตามสัญญาประกันภัย ได้แก่ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ตามแผน (Auto Plan) โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องใช้บังคับ ดังนี้

1. กฎหมายประกันภัย (Insurance Law) ฉบับแก้ไขเพิ่มเติมปี พ.ศ. 2538 (Added by Chapter 610 of the Laws of 1995) โดยมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการดำเนินงานของกรมการประกันภัย กระบวนการตรวจสอบกำกับดูแลผู้ประกอบการรับประกันภัย การป้องกันการฉ้อฉลประกันภัย การดำเนินการกับการฉ้อฉล การออกใบอนุญาตให้แก่ผู้รับประกันภัย การจัดตั้งองค์กรธุรกิจ สินทรัพย์และเงินกองทุน การตั้งสำรอง การจัดการการลงทุน ตัวแทนนายหน้า ผู้เจรจาตกลงที่ปรึกษาและคนกลาง อัตราประกันภัยทรัพย์สินหรือวินาศภัย การแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม การปฏิบัติอันหลอกลวง ข้อห้ามธุรกิจผูกขาด การตกลงค่าสินไหมทดแทนที่ไม่เป็นธรรม ประกันภัยผู้เสียหายจากภัยพิบัติ การชดเชยความเสียหายประกันภัยรถยนต์สมบูรณ์แบบ (Comprehensive Motor Vehicle Insurance Reparation Act) หรือเรียกอีกอย่างหนึ่งว่ากฎหมายไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No-Fault Law) ซึ่งมุ่งให้มีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ได้รับบาดเจ็บและผู้เสียชีวิต อันเนื่องมาจากการใช้หรือขับรถยนต์โดยไม่ต้องพิสูจน์ว่าผู้ใดเป็นฝ่ายผิดหรือเป็นฝ่ายถูก ซึ่งมีการแก้ไขเพิ่มเติม โดยมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2545 (ค.ศ. 2002) ตลอดจนบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัยรถยนต์แบบตามแผน (Auto Plan) หรือแผนความเสี่ยงที่กำหนด (Assigned Risk Plan) ซึ่งมักจะมีการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายให้สอดคล้องกับพัฒนาการของกฎหมายและความเปลี่ยนแปลงของธุรกิจประกันภัย

³⁷ David L. Bickthavpt. (1983). *General Insurance Home wood Iwrin*. pp. 858-859.

³⁸ ชไมพร ฉัตรนิต. (2550). *การประวิงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันวินาศภัย: ศึกษาประกันภัยรถยนต์*. หน้า 49-53.

2. กฎหมายยานพาหนะและจราจร (New York Vehicle and Law) คือผู้ที่เป็นเจ้าของและจดทะเบียนรถยนต์กับกรมการยานยนต์ ภายใต้กฎหมายยานพาหนะและจราจรต้องทำประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เพื่อประโยชน์ในการสืบเสาะรถยนต์ที่ไม่ได้ทำประกันภัย เป็นต้น โดยเจ้าของรถยนต์ทุกคนต้องซื้อกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดสำหรับรถยนต์ (Automobile liability Insurance Policy) จากผู้รับประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตจากกรมการประกันภัยนิวยอร์ก หรือต้องพิสูจน์ให้ยอมรับได้ว่าสามารถรับผิดชอบทางการเงินได้อย่างน้อยตามจำนวนเงินขั้นต่ำที่กฎหมายกำหนดไว้

สำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับให้ความคุ้มครองแบบไม่ต้องพิสูจน์ความผิด (No-Fault) หรือการคุ้มครองการบาดเจ็บส่วนบุคคล (Personal Injury Protection: PIP) เพื่อให้มีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในทันทีสำหรับความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่แท้จริง ได้แก่ ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล รายได้ที่สูญเสียและค่าใช้จ่ายอื่นที่จำเป็นและสมควร อันเนื่องมาจากการได้รับบาดเจ็บโดยไม่คำนึงว่าผู้ใดเป็นฝ่ายผิดหรือกระทำโดยประมาทหรือไม่ โดยจ่ายไม่เกิน 50,000 ดอลลาร์ต่อคน ซึ่งเป็นการคุ้มครองเบื้องต้น และเรียกร้องความเจ็บปวดและทนทุกข์ได้ด้วย แต่ไม่ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนเพื่อซ่อมแซมรถยนต์ของผู้เอาประกันภัย หรือรถยนต์และทรัพย์สินส่วนบุคคลของบุคคลอื่น สำหรับการคุ้มครองความรับผิด (Liability Insurance) กรณีได้รับบาดเจ็บทางร่างกายและทรัพย์สินเสียหาย มุ่งคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้ขับขี่รถยนต์ของผู้เอาประกันภัยที่ได้รับอนุญาต เมื่อมีบุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สามใช้สิทธิเรียกร้องโดยกล่าวหาว่าผู้เอาประกันภัยประมาทหรือเป็นฝ่ายต้องรับผิด การประกันภัยนี้จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีที่ผู้ขับขี่ไม่ได้ทำประกันภัยไว้หรือจากยานพาหนะที่ไม่ได้ทำประกันภัย หรือผู้ขับขี่ที่ชนแล้วหนี กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์จะคุ้มครองผู้เอาประกันภัย ซึ่งได้รับบาดเจ็บอันเนื่องจากความประมาทโดยจะยื่นเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim) ต่อบริษัทผู้รับประกันภัยรถยนต์ ภายใต้ความคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยประเภทนี้ หรือยื่นข้อเรียกร้องไปยังบริษัทการชดใช้ค่าเสียหายจากอุบัติเหตุรถยนต์ (The Motor Vehicle Accident Indemnification Corporation: MVAIC)

ในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ กรมธรรม์ประกันภัยจะให้ความคุ้มครองหลายประเภททั้งความรับผิดกรณีบาดเจ็บทางร่างกายและความรับผิดกรณีทรัพย์สินเสียหาย ซึ่งจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายทั้งหมดที่เกิดจากอุบัติเหตุหนึ่งครั้งในวงเงินเดียว โดยไม่คำนึงว่าจะมีผู้ได้รับบาดเจ็บกี่คน

หน่วยงานหรือองค์กรที่บังคับใช้กฎหมาย คือ

1. กรมการประกันภัยมลรัฐนิวยอร์ก (New York State Department) มีผู้กำกับการประกันภัย (Superintendent of Insurance) เป็นหัวหน้าสูงสุดหรือเป็นเจ้ากรมการประกันภัย โดยแบ่งเป็นสำนักต่างๆ ผู้กำกับการประกันภัยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของฝ่ายนิติบัญญัติมลรัฐนิวยอร์กและผู้ว่าการมลรัฐนิวยอร์ก การจัดทำรายงานประจำปีเสนอต่อผู้ว่าการมลรัฐและเสนอต่อฝ่ายนิติบัญญัติ กรมการประกันภัย มีอำนาจหน้าที่ในการออกใบอนุญาตให้แก่บริษัทประกันภัย นายหน้า ตัวแทน เมื่อมีปัญหาสามารถยื่นข้อเรียกร้องไปยังสำนักบริการผู้บริโภค (Consumer Service Bureau) โดยสำนักบริการผู้บริโภคของกรมการประกันภัยจะทำหน้าที่สืบสวนข้อร้องเรียนที่มีต่อบริษัทประกันภัยซึ่งอาจเป็นข้อร้องเรียนเรื่องการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน อัตราการประกันภัยส่วนลดส่วนที่เรียกเก็บเพิ่ม ความคุ้มครอง และการตรวจสอบเบี้ยประกันภัย เป็นต้น

2. กรมการยานยนต์มลรัฐนิวยอร์ก (Department of Motor Vehicles: DMV) มีหน้าที่ในการรับจดทะเบียนรถยนต์และยานพาหนะต่างๆ ออกใบอนุญาตขับขี่ยานพาหนะ ดำเนินการต่ออายุควบคุมทางทะเบียน และจัดเก็บภาษีนำส่งหน่วยงานทางการคลัง จัดหลักสูตรอบรมป้องกันอุบัติเหตุจราจร รับแจ้งอุบัติเหตุรถยนต์ต่างๆ เพื่อนำไปสู่การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยโดยเฉพาะประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ จัดทำฐานข้อมูลประกันภัยและบังคับใช้ (The Insurance Information and Enforcement System: IIES) โดยข้อมูลดังกล่าวจะเข้าสู่ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งจะสืบหาความคุ้มครองประกันภัยของยานพาหนะที่จดทะเบียน แต่ละคันได้

กระบวนการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อมีการแจ้งให้ทราบถึงอุบัติเหตุ ผู้ที่เกี่ยวข้องควรจะต้องแจ้งให้บริษัทประกันภัยและหน่วยงานตำรวจทราบโดยทันที หากความเสียหายจากอุบัติเหตุมีมูลค่าเกินกว่า 1,000 เหรียญสหรัฐ หรือมีผู้ได้รับบาดเจ็บ ต้องรายงานอุบัติเหตุให้กรมการยานยนต์ (Department of Motor Vehicles) ทราบในกรณีของการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ เมื่อมีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ ควรแจ้งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นลายลักษณ์อักษรให้ผู้รับประกันภัย No-Fault ไปยัง MVAIC ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ต้องจ่ายประโยชน์ชดเชยสำหรับความสูญเสีย เมื่อมีความสูญเสียเกิดขึ้นและผู้เอาประกันภัยหรือผู้แทนได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยแล้ว แต่บริษัทผู้รับประกันภัยไม่สนองตอบภายใน 30 วัน (หากไม่ต้องการตรวจสอบเพิ่มเติม) นับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยได้รับเรื่อง หรือกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยได้ออกเอกสารปฏิเสธการเรียกร้องไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยอาจยื่นข้อเรียกร้องเป็นลายลักษณ์อักษรต่อกรมการประกันภัย หรือยื่นต่ออนุญาโตตุลาการ หรือยื่นฟ้องบริษัทผู้รับประกันภัยต่อศาล หากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่ได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตรงตามกำหนดจะต้องจ่ายดอกเบี้ยร้อยละ 2 ต่อเดือน ของจำนวนค่าสินไหม

ทดแทนที่ค้างจ่ายและค่าทนายความตามสมควร จากข้อมูลของกรมการประกันภัยมลรัฐนิวยอร์ก พบว่ากฎเกณฑ์ที่ถูกฝ่าฝืนมากที่สุดในการประกันภัยรถยนต์ คือ

1. บริษัทผู้รับประกันภัยมักจะส่งคำขอเรียกรื้องค่าสินไหมทดแทน No - Fault ออกไปให้แก่ผู้เรียกรื้องค่าสินไหมทดแทนล่าช้า

2. มีการฝ่าฝืนและการลงโทษปรับ ตามกฎเกณฑ์ซึ่งกำหนดให้ต้องจ่าย ค่าสินไหมทดแทน หรือปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายใน 30 วัน นับแต่ได้รับข้อมูลหรือ ข้อพิสูจน์การเรียกรื้องค่าสินไหมทดแทน

ดังนั้น เมื่อบริษัทผู้รับประกันภัยได้รับข้อมูลตามข้อเรียกร้อง ที่ถูกต้องเหมาะสมบริษัทผู้รับประกันภัยต้องจ่ายประโยชน์ชดเชยสำหรับความสูญเสีย หรือ ไม่ก็ปฏิเสธที่จะจ่ายประโยชน์ดังกล่าว และจ่ายหรือปฏิเสธการจ่ายประโยชน์เพิ่มเติมภายในช่วงระยะเวลา 30 วัน ซึ่งอาจเรียกได้ว่าปฏิบัติตามกฎ 30 วัน (Thirty Day Rule) บริษัทผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่จะขอให้มีการตรวจสอบความถูกต้องของการเรียกรื้องค่าสินไหมทดแทน และสามารถขยายระยะเวลาตาม กฎ 30 วัน ออกไปได้ ตัวอย่างการดำเนินการตามกระบวนการตรวจสอบเห็นได้จากคดี Westchester County Medical Center V. New York Cent. Fire Ins. Co. ซึ่งส่วนงานอุทธรณ์ศาลมลรัฐนิวยอร์ก ได้ยกฟ้องโจทก์ (ผู้อาประกันภัย) เมื่อปรากฏว่าจำเลย (ผู้รับประกันภัย) ได้เสนอหลักฐานว่าได้มีการเรียกรื้องตามกำหนดเวลาโดยทำเป็นจดหมายให้มีการตรวจสอบเรื่องการเรียกรื้องค่าสินไหมทดแทน เมื่อไม่ได้รับการตอบกลับภายใน 30 วัน จึงได้ส่งจดหมายติดตามเรื่องทางไปรษณีย์ตามกำหนดเวลา ซึ่งพบว่าไม่เคยมีการตอบกลับเลย ศาลตัดสินว่า การปฏิเสธที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของจำเลยเป็นไปตามกำหนดเวลา หากบริษัทผู้รับประกันภัยได้ขอให้มีการตรวจสอบต่อไประยะเวลา 30 วัน จะไม่นับต่อเนื่อง

นอกจากนี้ยังมีปัญหาการเรียกรื้องค่าสินไหมทดแทน หรือประโยชน์ชดเชยโดยฉ้อฉล ซึ่งสร้างความเสียหายอย่างมหาศาลแก่วงการธุรกิจประกันภัย มีการปราบปราม สืบสวนและจับกุมผู้มีส่วนกระทำความผิดที่ต้องสงสัยว่าเป็นการฉ้อฉลประกันภัย การฉ้อฉลประกันภัยทำให้ชาวนิวยอร์กที่ซื้อสัตย์ต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยในอัตราที่สูงขึ้นหลายร้อยล้านดอลลาร์ในแต่ละปี ตามกฎหมายประกันภัย ผู้ได้รับใบอนุญาตจากกรมการประกันภัย ได้แก่ ผู้รับประกันภัย ตัวแทนนายหน้า และผู้เจรจาตกลง ต้องรายงานการกระทำอันสงสัยว่าเป็นการฉ้อฉลประกันภัยต่อสำนักฉ้อฉลประกันภัย (Insurance Frauds Bureau) ของกรมการประกันภัย และกรมการประกันภัยจะดำเนินการตามกระบวนการบริหารงานและสืบสวน โดยมีอำนาจปรับบุคคลผู้ที่เข้าร่วมในการฉ้อฉลเป็นจำนวนเงินไม่เกิน 5,000 ดอลลาร์ รวมทั้งมูลค่าการเรียกรื้องค่าสินไหมทดแทนที่ฉ้อฉล นอกเหนือจากบทลงโทษทางอาญาที่ศาลตัดสิน สำนักฉ้อฉลประกันภัยได้พัฒนาและขยายความ

ร่วมมือกับตำรวจและทนายความในเขตพื้นที่ทั่วมลรัฐนิวยอร์ก เพื่อต่อสู้กับการฉ้อฉลในระดับท้องถิ่นไปพร้อมๆ กับโครงการอื่นๆ ทำให้อัตราการสูญเสียชีวิตโดยรวมในตลาดประกันภัยรถยนต์โดยสารลดลงไปถึง 2 เท่า จึงสรุปได้ว่ากฎหมายมุ่งให้มีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประโยชน์ชดเชยในทันทีและเป็นธรรมภายใต้กฎ 30 วัน และกำหนดความรับผิดชอบในกรณีที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าหรือประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีเหตุผล โดยต้องจ่ายดอกเบี้ยร้อยละ 2 ต่อเดือน ของจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและรับผิดชอบค่าทนายความตามสมควร แต่บริษัทผู้รับประกันภัยสามารถหยิบยกการกระทำโดยฉ้อฉลในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน อันเป็นเหตุให้สิ้นความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ และเป็นข้อต่อสู้หรือให้เหตุผลต่อการประวิงการจ่าย ค่าสินไหมทดแทน หรือการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้

3.2.2 ประเทศอังกฤษ³⁹

ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ให้กำเนิดรูปแบบของกรมธรรม์ประกันภัยและเงื่อนไขความคุ้มครองมาตรฐานของการประกันภัยชนิดต่างๆ ซึ่งเป็นที่นิยมใช้กันแพร่หลายทั่วโลก⁴⁰ และประเทศอังกฤษยังเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในด้านของความมั่นคงของบริษัทประกันภัย รวมถึงมีมาตรการในการคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยจนเป็นที่ยอมรับในหลายประเทศ เช่น ประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น⁴¹

3.2.2.1 การกำกับดูแลโดยรัฐ

มาตรการกำกับดูแลโดยรัฐ มีการบัญญัติกฎหมายขึ้นมาเพื่อใช้ในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย ซึ่งมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายฉบับ ดังนี้ พระราชบัญญัติบริษัทประกันภัย พ.ศ. 2525 (Insurance Companies Act 1982) ซึ่งเป็นพระราชบัญญัติที่ควบคุมบริษัทประกันภัย พระราชบัญญัตินายหน้าประกันภัย พ.ศ. 2520 (Insurance Brokers (Registration) Act 1977) เป็นพระราชบัญญัติที่ใช้ควบคุมนายหน้า และพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย พ.ศ. 2518 (Policyholders Protection Act 1975) เป็นพระราชบัญญัติที่ให้ความคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย และนอกจากนี้ ยังมีกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องอีก เช่น พระราชบัญญัติการปฏิบัติทางการค้าที่เป็นธรรม พ.ศ. 2516 (Fair Trading Act 1973) เป็นต้น

ดังนั้น จะเห็นได้ว่าการกำกับดูแลโดยรัฐในประเทศอังกฤษ จะมีลักษณะพิเศษที่แตกต่างจากประเทศอื่นๆ กล่าวคือจะมีกฎหมายแต่ละฉบับ เพื่อใช้ในการกำกับดูแลในแต่ละเรื่องเป็นการเฉพาะในส่วนต่างๆ ดังนี้

³⁹ กยิเดช ณรงค์ชัย. เล่มเดิม. หน้า 32-43.

⁴⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. หน้า 122.

⁴¹ Kluwer. (1999). *The idea of regulation Insurance*. pp.1-01.

1) องค์กรกำกับดูแล

ธุรกิจประกันภัยในประเทศอังกฤษ ถูกควบคุมและกำกับดูแลโดยกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม (Department of Trade and Industry) โดยมีรัฐมนตรี (Secretary of State) เป็นผู้มีอำนาจในการกำกับดูแลบริษัทประกันภัย ตั้งแต่การออกใบอนุญาตจนกระทั่งการเพิกถอนใบอนุญาต ตลอดจนมีอำนาจในการตรวจสอบการดำเนินธุรกิจ การแทรกแซงในการประกอบธุรกิจ การถอดถอนผู้บริหาร การให้ความเห็นชอบในการแต่งตั้งกรรมการผู้มีอำนาจกระทำแทนบริษัทประกันภัยหรือผู้มีหน้าที่บริหารงานบริษัทประกันภัย ตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติบริษัทประกันภัย พ.ศ. 2525 (Insurance Companies Act 1982) ตั้งแต่ Section 37- Section 48 และมีอำนาจในการกำหนดเงื่อนไขในการลงทุน การดำรงสินทรัพย์ การควบคุมสินทรัพย์ การจำกัดรายได้จากเบี้ยประกันภัย ตรวจสอบการทำงานของนักคณิตศาสตร์ประกันภัย และมีอำนาจเรียกเอกสารใดๆ จากบริษัทประกันภัย

2) มาตรการเกี่ยวกับความมั่นคงและฐานะทางการเงินของผู้ประกอบธุรกิจประกันภัย

(ก) การจัดตั้ง

การประกอบธุรกิจประกันภัยในประเทศอังกฤษสามารถดำเนินการจัดตั้งได้หลายรูปแบบ เช่น บริษัทจำกัด หรือ Stock Company เป็นต้น โดยที่การประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องได้รับใบอนุญาตจากรัฐมนตรี ซึ่งจะเปิดกว้างให้กับผู้รับประกันภัย ทั้งในส่วนของประเทศอังกฤษและต่างประเทศ โดยจะต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติบริษัทประกันภัย พ.ศ. 2525 (Insurance Companies Act 1982) กล่าวคือ

1. จะต้องเป็นสมาชิกของสถาบันประกันภัยลอยด์
2. จะต้องเป็นสมาคมที่จัดตั้งขึ้นเพื่อช่วยเหลือสมาชิกในกรณีสมาชิกเจ็บป่วยหรือตาย โดยสมาคมเหล่านั้นจะต้องได้รับอนุญาตตามกฎหมาย
3. จะต้องเป็นสมาชิกของสภาการค้า หรือเป็นสมาชิกของสมาคมนายจ้างที่มีข้อจำกัดเกี่ยวกับข้อตกลงสำหรับสมาชิกในเรื่องของผลประโยชน์ที่จะได้รับ⁴²

เมื่อมีคุณสมบัติในเบื้องต้นแล้ว ผู้ที่จะประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องดำเนินการยื่นเรื่องต่อรัฐมนตรี โดยจะต้องมีรายละเอียดในการขอรับใบอนุญาต เช่น วัตถุประสงค์ของการจัดตั้งฐานะการเงิน พร้อมทั้งเงื่อนไขต่างๆ เช่น รายละเอียดเกี่ยวกับผู้บริหาร ผู้จัดการ ผู้ที่จะผูกพันรับซื้อหุ้นทั้งหมดของบริษัท แบบสัญญาประกันภัย อัตราเบี้ยประกันภัย เงินกองทุน เงินสำรอง แผนการลงทุน ตลอดจนการเสียภาษีและหนี้สินของบริษัทในการประกอบธุรกิจในปีที่ผ่านมา รวมทั้งหนี้สินที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคต รัฐมนตรีจะพิจารณาว่าจะออกใบอนุญาตให้หรือไม่ตามมาตรา 3

⁴² Ibid. Section 4.

ภายใน 6 เดือน นับแต่วันที่ได้รับเรื่อง ถ้าหากไม่อนุญาตก็จะให้เหตุผลของ การปฏิเสธ⁴³ นอกจากนี้ ในมาตรา 7(3) (4) ยังกำหนดเงื่อนไขเพิ่มเติม หากปรากฏแก่รัฐมนตรีว่า ผู้มีอำนาจของบริษัท กรรมการ ผู้จัดการ หรือผู้มีอำนาจกระทำการแทน เป็นบุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับธุรกิจและมีอำนาจในการจัดการบริษัท รวมทั้งถือหุ้นในบริษัท 1 ใน 3 หรือมากกว่า หรือมีอำนาจในการออกเสียงในที่ประชุมสามัญ และรวมถึงกรณีที่บุตรหรือภรรยาหรือสามี มีส่วนเกี่ยวข้องกับในการบริหารของบริษัทอื่นเกินกว่าที่กำหนด รัฐมนตรีก็จะไม่ออกใบอนุญาตให้⁴⁴ และหลังจากได้รับใบอนุญาตแล้วบริษัทประกันภัยจะต้องตั้งนักนิติศาสตร์ประกันภัย โดยจะต้องแจ้งชื่อ คุณสมบัติ คุณวุฒิของนักนิติศาสตร์ประกันภัย ให้รัฐมนตรีทราบภายใน 14 วัน นับแต่วันแต่งตั้ง

(ข) หลักทรัพย์ประกัน

การประกอบธุรกิจประกันภัยในประเทศอังกฤษ กำหนดให้บริษัท ผู้รับประกันภัยจะต้องมีเงินทุน เงินสำรอง และจะต้องมีทรัพย์สินที่เพียงพอ โดยจะต้องมีเงินทุนเพียงพอตามประเภทและชนิดของการประกันภัย เช่น การกำหนดให้บริษัทประกันภัยจะต้องมีเงินทุนหมุนเวียนในการดำเนินการไม่น้อยกว่า 12 ล้าน ECU⁴⁵ (1 ECU = 39.8826 บาท) และยังกำหนดให้ต้องมีสินทรัพย์ไม่ต่ำกว่า 20 ล้านปอนด์ (1 GBP = 49.6668 บาท) เพื่อสร้างความมั่นคงและความเชื่อมั่นต่อผู้เอาประกันภัย เนื่องจากการล้มละลายของบริษัทประกันภัยในอดีตเป็นเพราะไม่มีความสามารถในการชำระหนี้ต่อผู้เอาประกันภัย

(ค) ผู้บริหาร

ผู้บริหารบริษัทประกันภัย นอกจากจะต้องมีคุณสมบัติทั่วไปตามกฎหมายหุ้นส่วนและบริษัทแล้ว ยังต้องมีคุณสมบัติเฉพาะตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติบริษัทประกันภัย พ.ศ. 2525 (Insurance Companies Act 1982) กล่าวคือ กรรมการผู้จัดการ กรรมการ หรือผู้มีอำนาจในการจัดการ จะต้องไม่มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารงานของบริษัทอื่น และรวมถึงบุตร ภรรยา หรือสามีที่มีส่วนเกี่ยวข้องในการบริหารงานของบริษัทนั้นเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด นอกจากนี้บริษัทประกันภัยจะต้องแจ้งกำหนดระยะเวลาในการดำรงตำแหน่งของผู้บริหาร กรรมการผู้จัดการ กรรมการ หรือผู้มีอำนาจในการจัดการ โดยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีเสียก่อน และกรณีที่มีการเปลี่ยนแปลง หรือหมดวาระในการดำรงตำแหน่ง บริษัทประกันภัยจะต้องแจ้งเป็นลายลักษณ์อักษรต่อรัฐมนตรีทราบภายใน 7 วัน และจะต้องเสนอบุคคลที่จะดำรงตำแหน่งแทนภายใน 14 วัน นับแต่การสิ้นสุดการดำรงตำแหน่ง และในกรณีที่รัฐมนตรีเห็นว่า กรรมการผู้จัดการ

⁴³ Ibid. Section 5 (2).

⁴⁴ Ibid. Section 7 (3) (4).

⁴⁵ Kluwer. Regulation of Licensed non-life insurance. P B5.4-01.

กรรมการ หรือผู้มีอำนาจในการจัดการแทนบริษัทประกันภัย ก่อให้เกิดความเสียหายหรือกระทำ การที่มีผลกระทบต่อบริษัทประกันภัย รัฐมนตรีมีอำนาจที่จะเปลี่ยนแปลงหรือถอดถอนบุคคลเช่น วนั้นได้ และยังมีการกำหนดบทลงโทษกรรมการผู้จัดการ กรรมการ หรือผู้มีอำนาจในการจัดการ แทนในกรณีที่ไม่กระทำการหรือทำการโดยฝ่าฝืนหรือเพิกถอนตามที่บัญญัติไว้ใน พระราชบัญญัติดังกล่าว⁴⁶

(ง) การลงทุนประกอบธุรกิจอื่นของบริษัทประกันภัย

บริษัทประกันภัยจะลงทุนประเภทใดจะต้องดำเนินการตามพระราชบัญญัติบริษัท ประกันภัย พ.ศ. 2525 (Insurance Companies Act 1982) ซึ่งมีเงื่อนไข ดังนี้

1. บริษัทประกันภัยจะต้องดำเนินการกำหนดแผนการลงทุนในระยะยาว
2. ต้องกำหนดสินทรัพย์ที่นำมาลงทุนหรือทุนของบริษัทประกันภัยในธุรกิจระยะยาว
3. บริษัทประกันภัยจะต้องรายงานผลการดำเนินการลงทุนในระยะยาวทุกๆ 5 ปี
4. การลงทุนทุกประเภทมีการกำหนดมูลค่าของสินทรัพย์และความ รับผิดชอบในการชำระหนี้

ทุกระยะ

5. บริษัทประกันภัยจะต้องกำหนดแผนการลงทุนล่วงหน้าไว้ 1 เดือน และจะต้องแจ้ง ให้รัฐมนตรีทราบก่อนล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 13 วัน ถึงรายละเอียดเกี่ยวกับชื่อและคุณสมบัติของ บุคคลที่จะเป็นผู้ดำเนินการ ถ้าคุณสมบัติที่เสนอได้รับความเห็นชอบแล้ว รัฐมนตรีจะต้องแจ้งให้ บริษัทประกันภัยทราบภายใน 4 วัน นับแต่ที่ให้ความเห็นชอบ⁴⁷

6. ห้ามบริษัทประกันภัยลงทุน หรือเกี่ยวข้องกับบริษัทที่กรรมการผู้จัดการ กรรมการ หรือผู้มีอำนาจในการจัดการ หรือภรรยา หรือสามี หรือบุตรของผู้เป็นกรรมการผู้จัดการ กรรมการ หรือผู้มีอำนาจในการจัดการ เป็นผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหรือมีความสัมพันธ์

(จ) การตรวจสอบ

หลังจากออกใบอนุญาตให้แก่ผู้ประกอบการประกันภัยแล้ว รัฐมนตรีมีหน้าที่ในการ ตรวจสอบโดยบริษัทประกันภัยจะต้องดำเนินการ ดังนี้

1. บริษัทประกันภัยจะต้องรายงานงบการเงิน รายงานสถานะทาง การเงิน งบดุลและ ค่าใช้จ่ายทุกปี
2. เอกสารต่างๆ ที่แสดงเกี่ยวกับฐานะทางการเงินจะถูกกำหนดรูปแบบตามข้อกำหนด ของรัฐมนตรี
3. บัญชีและงบดุลต่างๆ จะต้องตรวจสอบ โดยผู้ตรวจสอบบัญชีที่รัฐมนตรีกำหนด

⁴⁶ Ibid. Section 91.

⁴⁷ Ibid. Section 19.

4. เงินฝากของบริษัทประกันภัยจะต้องแจ้งให้รัฐมนตรีทราบ

เมื่อปรากฏต่อรัฐมนตรีว่าเอกสารหรือบัญชีไม่ถูกต้อง รัฐมนตรีจะดำเนินการตรวจสอบ โดยจะตรวจสอบเกี่ยวกับฐานะทางการเงิน การลงทุน ว่าลงทุนผิดเงื่อนไขหรือไม่ สิ้นทรัพย์ เพียงพอตามที่กฎหมายกำหนดหรือไม่ การบริหารงานของผู้บริหารเป็นไปโดยถูกต้องหรือไม่ ตามที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติบริษัทประกันภัย พ.ศ. 2525 (Insurance Companies Act 1982)

3) มาตรการเกี่ยวกับการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย

(ก) สัญญาและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย

การประกอบธุรกิจประกันภัยในประเทศอังกฤษมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล อยู่หลายฉบับ โดยเฉพาะกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการทำสัญญา ในด้านการให้ความคุ้มครอง ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยมีกฎหมายที่สำคัญ ดังนี้

1. พระราชบัญญัติการทำสัญญาโดยการหลอกลวง พ.ศ. 2510 (Misrepresentation Act 1967) เป็นพระราชบัญญัติที่คุ้มครองผู้ที่เข้ามาทำสัญญา ถ้ามีการหลอกลวงแสดงข้อความเท็จ คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งสามารถบอกเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหายได้ แต่อย่างไรก็ตามกฎหมายก็มี ข้อยกเว้น ที่แสดงความเท็จโดยไม่มีเจตนาและไม่ได้เป็นการฉ้อโกง แต่คู่สัญญาสามารถอ้างเหตุ แห่งการไม่มีเจตนาแถลงเท็จหรือปกปิดข้อเท็จจริงได้นั้น จะต้องไม่มีความเสียหายเกิดขึ้นจากการ ปกปิดนั้นข้อกำหนดตามพระราชบัญญัตินี้ จะนำมาใช้กับกรณีที่ผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย ถูกชักชวนให้ทำสัญญาประกันภัยโดยการหลอกลวงโดยลูกจ้างหรือตัวแทนของบริษัทประกันภัย ผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยก็สามารถใช้สิทธิเลิกสัญญาและเรียกค่าเสียหาย ได้ด้วย

2. พระราชบัญญัติเกี่ยวกับการค้า พ.ศ. 2511 (Trade Description Act 1968) ซึ่งมี ข้อกำหนดเกี่ยวกับการให้บริการ โดยธุรกิจประกันภัยเป็นธุรกิจประเภทหนึ่งที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการ ผู้ที่รักษาการตามพระราชบัญญัตินี้ คือกระทรวงการค้าและอุตสาหกรรม (Department of Trade and Industry)

3. พระราชบัญญัติการปฏิบัติในทางการค้า พ.ศ. 2516 (Fair Trading Act 1973) จุดประสงค์ของพระราชบัญญัตินี้ เพื่อสนับสนุนให้มีธุรกิจประกันภัยเพิ่มมากขึ้น และให้มีการ แข่งขันในด้านการคุ้มครองผู้บริโภค โดยมีกรรมการของสำนักงานคุ้มครองผู้บริโภคทำหน้าที่ใน การสอดส่องดูแลและให้คำคัดเตือน อีกทั้งมีอำนาจในการตรวจสอบคุณสมบัติของสินค้า บริการ หรือเอกสารซึ่งรวมถึงการประกันภัยด้วย โดยกรรมการดังกล่าวสามารถที่จะร้องทุกข์ต่อ คณะกรรมการที่ตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัตินี้ว่า ผู้ประกอบการกระทำการค้าโดยเอาเปรียบผู้บริโภค ในเรื่องของระยะเวลาและเงื่อนไขของสินค้า การบริการ รวมทั้งการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ ผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย

4. พระราชบัญญัติข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2521 (Unfair Contract Terms Act 1977) มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2522 (ค.ศ. 1978) โดยมีการกำหนดให้มีข้อยกเว้นของสัญญาประกันภัยในรายละเอียด ดังนี้

(1) ความรับผิดชอบในความประมาทเลินเล่อ (Negligence Liability) กล่าวคือไม่สามารถยกเว้นความรับผิดชอบในความประมาทเลินเล่อซึ่งเป็นเหตุให้เกิดการตายหรือบาดเจ็บแม้ว่าจะกำหนดไว้ในสัญญาประกันภัยก็ตาม

(2) ความรับผิดชอบตามสัญญา (Contractual Obligation) กล่าวคือ เมื่อมีข้อตกลงกับผู้เอาประกันภัยแล้ว ห้ามมิให้มีเงื่อนไขข้อยกเว้น ในเรื่องของการจำกัดความรับผิดชอบในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

นอกจากจะมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการกำหนดเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยดังกล่าวแล้ว ยังมีสมาคมการประกันภัยอังกฤษ (Association of British Insurance: ABI) ซึ่งมีหน้าที่ในการกำหนดแบบของสัญญาประกันภัย และเงื่อนไขของสัญญาประกันภัย ค่าขอประกันภัย การจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยมีการกำหนดให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะต้องไม่ล่าช้ากว่า 2 เดือน หากล่าช้าจะต้องจ่ายดอกเบี้ยตามอัตราตลาดหลังครบกำหนด 2 เดือน จนกว่าจะชำระเสร็จ นอกจากนี้ตามพระราชบัญญัติการแข่งขัน พ.ศ. 2523 (Competition Act 1980) ได้กำหนดอำนาจของนายทะเบียนประกันภัย ในการกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ดังนี้

(1) กำหนดแบบคำขอเอาประกันภัย

(2) กำหนดอัตราค่าเบี้ยประกันภัย

(3) กำหนดหน้าที่ของผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย เช่น ให้มีการส่งหนังสือบอกกล่าวให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนก่อนคิดค่าปรับ เป็นต้น

(ข) การกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย

ในประเทศอังกฤษการกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัย นายทะเบียนประกันภัยสามารถกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยได้ โดยอาศัยบทบัญญัติของกฎหมายที่กำหนดไว้ใน พระราชบัญญัติการแข่งขัน พ.ศ. 2523 (Competition Act 1980) แต่เนื่องจากธุรกิจประกันภัยในประเทศอังกฤษนั้นบริษัทประกันภัยส่วนใหญ่จะเป็นสมาชิกของสถาบันประกันภัยลอยด์ ดังนั้นอัตราเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันภัยที่กำหนดจะเป็นอัตราที่เสนอโดยสถาบันประกันภัยลอยด์ ซึ่งสถาบันลอยด์ดังกล่าวได้จัดตั้งโดย พระราชบัญญัติสถาบันลอยด์ พ.ศ. 2414 (Lloyd's Acts 1871) เพื่อทำหน้าที่ดูแลบริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิก

(ค) กองทุนคุ้มครองผู้เอาประกันภัย

ในประเทศอังกฤษได้เห็นถึงความสำคัญของการจัดตั้งกองทุนคุ้มครองผู้เอาประกันภัย (Policyholders Protection Fund) ทั้งนี้เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยมีความเชื่อมั่นต่อธุรกิจประกันภัย ในกรณีที่ผู้รับประกันภัยไม่สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ โดยในปี พ.ศ. 2518 (ค.ศ. 1975) ได้มีการออกพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้เอาประกันภัย (Policyholders Protection Act 1975) เพื่อให้ ความคุ้มครองแก่ผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยที่อาจได้รับผลกระทบจากการที่บริษัทประกันภัยไม่ สามารถชดเชยค่าสินไหมทดแทนได้ โดยการกำหนดให้มีคณะกรรมการคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ ประกันภัย (The Policyholders Protection Board) ซึ่งคณะกรรมการดังกล่าว มีหน้าที่ปฏิบัติตาม ข้อกำหนดของพระราชบัญญัติฉบับนี้ กองทุนดังกล่าวจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่เฉพาะผู้ที่ ถือกรมธรรม์ประกันภัยที่ออกโดยบริษัทประกันภัยในประเทศอังกฤษเท่านั้น ไม่รวมถึงผู้ถือกรมธรรม์ ประกันภัยนอกประเทศหรือกรมธรรม์ประกันภัยที่ออกโดยบริษัทประกันภัยที่ไม่ได้ รับอนุญาต คณะกรรมการคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย ประกอบด้วยสมาชิกจำนวน 5 คน ซึ่งได้รับการ แต่งตั้งจากรัฐมนตรีโดยกรรมการจำนวน 3 คน จะมาจากกรรมการผู้จัดการ หรือผู้มีอำนาจของ บริษัทประกันภัย และต้องมาจากบุคคลผู้มีส่วนได้เสียจากผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยจำนวน 1 คน และอีก 1 คน จะมาจากเจ้าหน้าที่ของรัฐ คณะกรรมการดังกล่าวมีหน้าที่ในการจ่าย ค่าสินไหม ทดแทนให้แก่เฉพาะบุคคลธรรมดาที่ถือกรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทประกันภัยที่ จดทะเบียน ถูกต้องตามกฎหมาย โดยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนสำหรับการประกันวินาศภัย ภาคบังคับเป็น จำนวนร้อยละ 100 ของค่าเสียหาย การประกันภัยภาคสมัครใจและการประกันภัยอื่นๆ จ่ายในอัตรา ร้อยละ 90 ของค่าเสียหาย ส่วนการประกันภัยต่อจะไม่ได้รับการคุ้มครองสำหรับการประกันภัย ระยะยาวนั้น คณะกรรมการคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย สามารถโอนย้ายกรมธรรม์ประกันภัย ไปยังบริษัทประกันภัยอื่นที่ได้รับอนุญาตได้

ในกรณีที่บริษัทประกันภัยใดประสบปัญหาทางการเงิน ขั้นตอนแรกคณะกรรมการ คุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยจะต้องดำเนินการให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความคุ้มครองตาม กรมธรรม์ประกันภัยต่อไป โดยการเพิ่มทุนของบริษัทประกันภัย หรือขายกิจการ หรือโอนกรมธรรม์ ประกันภัยที่มีผลบังคับอยู่ไปยังบริษัทประกันภัยอื่น

ค่าใช้จ่ายของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย จะมาจากการจัดเก็บภาษี ของธุรกิจประกันภัยในอัตราร้อยละ 0.8 ของรายได้เบี้ยประกันภัย

เงินกองทุนคุ้มครองผู้เอาประกันภัย จะมาจากเงินสมทบจากการจัดเก็บ โดยข้อบังคับ ของกฎหมายจากบริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาต ส่วนบริษัทประกันวินาศภัยจะมีการจัดเก็บ สมทบต่างหากโดยเก็บในอัตราร้อยละ 0.8 ของรายได้จากเบี้ยประกันภัยรวม

อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมการคุ้มครองผู้ถือกรรมกรรมประกันภัย ที่กำหนดไว้ในพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้เอาประกันภัย เช่น ให้มีอำนาจในการบริหารเงินลงทุน และสามารถกำหนดเงื่อนไขระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เป็นต้น

3.2.2.2 การกำกับดูแลตนเอง

นอกจากการกำกับดูแลโดยรัฐดังที่ได้กล่าวมาแล้ว การกำกับดูแลตนเองก็สำคัญต่อการดำเนินธุรกิจประกันภัยเนื่องจากการกำกับดูแลกันเองนั้นเป็นที่ยอมรับของผู้ประกอบธุรกิจประกันภัยมากกว่าการกำกับดูแลของรัฐ⁴⁸ ทั้งนี้เนื่องจากผู้ประกอบการประกันภัยนั้นเข้าใจสภาพปัญหาตลอดจนสามารถแก้ปัญหาได้รวดเร็วกว่ารัฐนั่นเอง

การกำกับดูแลตนเองในประเทศอังกฤษ ได้มีการจัดการโดยวิธีการรวมกลุ่มของผู้ประกอบธุรกิจประกันภัยในด้านต่างๆ เช่นบริษัทประกันภัย ตัวแทน หรือนายหน้า โดยมีการจัดตั้งในรูปแบบของสมาคมต่างๆ ซึ่งในการจัดตั้งจะมีกฎหมายกำหนดให้มีการจัดตั้งหรือมีกฎหมายรองรับ เช่น นายหน้า จัดตั้งตามพระราชบัญญัตินายหน้าประกันภัย พ.ศ. 2520 (The Insurance Brokers (Registration) Act 1977) ใช้ชื่อว่าสมาคมนายหน้าประกันภัยอังกฤษ (British Insurance Brokers Association) โดยมีการกำหนดกรอบปฏิบัติของผู้ที่จะเป็นนายหน้าและกำหนดคุณสมบัติของผู้ที่จะเป็นนายหน้าประกันภัยและต้องปฏิบัติตามข้อบังคับของสมาคมประกันภัยอังกฤษ (The ABI Code of Practice for Sales of General Insurance) และข้อบังคับของสมาคมนายหน้าลอยด์ (Lloyd's Regulation of Lloyd's Brokers) โดยคณะกรรมการของสมาคมที่มาจากการเลือกตั้งของสมาชิกมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. กำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับการควบคุม
2. กำหนดข้อบังคับเกี่ยวกับฐานะทางการเงินและระบบบัญชี
3. กำหนดให้นายหน้าจะต้องมีประกันภัยความรับผิดชอบต่อวิชาชีพ
4. กำหนดให้นายหน้าจะต้องดำเนินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ให้แก่ลูกค้าเป็นไปโดยสุจริต ห้ามมิให้นายหน้ากระทำการทุจริต หรือนื้อโกง หรือกระทำการโดยไม่ซื่อสัตย์
5. จำกัดอำนาจหน้าที่ของนายหน้าให้อยู่ในระเบียบวินัย

นอกจากอำนาจหน้าที่ดังกล่าวแล้ว คณะกรรมการยังมีอำนาจในการสืบสวนหรือสอบสวนข้อเรียกร้องของสมาชิกหรือบุคคลทั่วไปว่า นายหน้าคนใดประพฤติไม่เหมาะสม หรือฝ่าฝืนข้อบังคับของสมาคม หากคณะกรรมการเห็นว่านายหน้ากระทำผิดจริงก็สามารถแจ้งให้นายทะเบียนประกันภัยถอนใบอนุญาตได้ หรือสามารถขับออกจากการเป็นสมาชิกได้ และเมื่อบุคคลใดถูกขับออกจากสมาคมนายหน้าแล้ว บุคคลนั้นก็ไม่สามารถจะเป็นนายหน้าได้อีก เนื่องจาก

⁴⁸ Kluwer. (1999). *The idea regulation Insurance*. P.A 1-17.

ขาดคุณสมบัติในการขอรับใบอนุญาตนายหน้าประกันภัย ถือว่าเป็นมาตรการที่สำคัญในการกำกับดูแลนายหน้าประกันภัย และเป็นวิธีการที่ได้ผลในทางปฏิบัติ จึงทำให้การกำกับดูแลตนเองประสบความสำเร็จในการควบคุมดูแลสมาชิก

นอกเหนือจากการจัดตั้งสมาคมแล้ว ในประเทศอังกฤษยังมีการจัดตั้งสมาคม ในด้านอื่นๆ อีก เช่น สถาบันลอยด์ ซึ่งเป็นการรวมกลุ่มกันของผู้รับประกันภัย และถูกจัดตั้งขึ้นโดยพระราชบัญญัติลอยด์ (Lloyd's Act) โดยมีการตราพระราชบัญญัตินี้ขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2414 (ค.ศ. 1871) และมีการปรับปรุงแก้ไขตลอดมาจนถึงการแก้ไขครั้งสุดท้าย คือพระราชบัญญัติลอยด์ พ.ศ. 2525 (ค.ศ. 1982) เพื่อใช้ในการกำกับดูแลบริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิกของสถาบันลอยด์ โดยคณะกรรมการของสถาบันลอยด์ดังกล่าว มีอำนาจในการควบคุมผู้ที่เป็นสมาชิกให้ปฏิบัติตามในด้านต่างๆ ดังนี้

1. การออกกรมธรรม์ประกันภัยของสมาชิก
2. การจ่ายค่าสินไหมทดแทน การให้บริการ
3. การจัดการกองทุนการเงินของสถาบันลอยด์
4. การตรวจสอบและการอนุญาตการเป็นสมาชิก
5. เป็นหน่วยงานประสานงานกับหน่วยงานของรัฐ
6. ประชาสัมพันธ์และติดต่อกับประชาชน

สถาบันลอยด์นับว่าเป็นสถาบันที่เก่าแก่ในการรวบรวมกลุ่มของผู้รับประกันภัยโดยการกำกับดูแลตนเองและประสบความสำเร็จในการบริหารงานซึ่งในประเทศต่างๆ ได้นำวิธีการดังกล่าวไปใช้ในประเทศของตน และในปัจจุบันยังได้ขยายสาขาของ สถาบันลอยด์ไปในประเทศต่างๆ เช่น ประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น ทั้งนี้เนื่องจากสถาบันดังกล่าวมีมาตรฐานสูงในการให้บริการและได้รับความเชื่อถือจากผู้เอาประกันภัย โดยในเดือนมกราคม พ.ศ. 2542 (ค.ศ. 1999) มีสมาชิกถึง 4,712 บริษัท⁴⁹

ในกรณีเกิดการพิพาทระหว่างบริษัทประกันภัยกับผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย ก็จะมีองค์กรทำหน้าที่ระงับข้อพิพาทคือสำนักงานคณะกรรมการประกันภัย (Insurance Ombudsman's Bureau: IOB) ซึ่งตั้งขึ้นในปี พ.ศ. 2525 (ค.ศ. 1982) เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัย โดยคณะกรรมการจะมีอำนาจในการพิจารณาคำร้องเรียน หรือข้อพิพาทต่างๆ ระหว่างผู้รับประกันภัยที่เป็นสมาชิกกับผู้เอาประกันภัยและวินิจัยชี้ขาดในแต่ละปัญหา ทั้งนี้บริษัทประกันภัยที่

⁴⁹ Ibid. p.A. 1-17.

เป็นสมาชิกจะต้องยอมรับในคำวินิจฉัยและมีผลผูกพันสมาชิก ต่อมาแนวความคิดดังกล่าวได้นำไปใช้ในประเทศไอร์แลนด์และประเทศสกอตแลนด์⁵⁰ โดยการกำหนดไว้เป็นกฎหมายที่ชัดเจน

จากมาตรการและวิธีการกำกับดูแลตนเองในประเทศอังกฤษที่ได้กล่าวมาแล้วนั้น ประเทศอังกฤษเป็นประเทศที่ประสบความสำเร็จในการกำกับดูแลตนเอง ทั้งนี้เพราะการรวมกลุ่มของบริษัทประกันภัยมีมาตรฐานสูง บริษัทประกันภัยมีความมั่นคง และมีความสามารถในการชำระหนี้รวมทั้งการปฏิบัติต่อผู้เอาประกันภัยเป็นไปอย่างยุติธรรม และผู้เป็นสมาชิกเต็มใจที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดและกฎเกณฑ์ต่างๆ ที่ใช้บังคับแก่สมาชิกได้ ดังนั้น รัฐเพียงแต่กำกับดูแลเล็กน้อยเท่านั้น ส่วนใหญ่แล้วจะให้เอกชนดูแลตนเอง⁵¹

3.2.3 ประเทศญี่ปุ่น

3.2.3.1 กฎหมายธุรกิจประกันภัย (Insurance Business Law 1995)

กฎหมายนี้มีผลบังคับในปี พ.ศ. 2539 (ค.ศ. 1996) มีวัตถุประสงค์ในการคุ้มครองส่วนได้เสียของผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย โดยให้มีการจัดการบริษัทประกันภัยเป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายให้เกิดความเป็นธรรม ให้ธุรกิจประกันภัยมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม ให้ชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนมั่นคงและส่งผลดีต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ผู้ที่ประกอบธุรกิจประกันภัยประเภทต่างๆ ในประเทศญี่ปุ่น ต้องได้รับใบอนุญาตจากนายกรัฐมนตรีก่อนประกอบกิจการของตนจัดอยู่ในประเภทการประกันภัยทั่วไป

ในการควบคุมดูแลจะดำเนินการ โดยสำนักงานตรวจตราทางการเงิน (Financial Supervisory Agency: FSA) ซึ่งมีมาตรการหลักในการคุ้มครองผลประโยชน์ของผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย สำหรับการประกันวินาศภัยของประเทศญี่ปุ่น คือระบบการเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning System) โดยสำนักงานตรวจตราทางการเงิน (FSA) จะพิจารณาโดยดูจากระดับอัตราส่วนความมั่นคงทางการเงินเพื่อกำหนดให้บริษัทประกันภัยที่กำลังประสบปัญหาในระดับต่างๆ ทำการปรับปรุงการดำเนินงานของตนอย่างเหมาะสม อันเป็นการป้องกันเบื้องต้นเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาร้ายแรงมากขึ้น และกำหนดแผนการคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย (Policyholders Protection Scheme) เพื่อให้การคุ้มครองแก่ผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย ในกรณีที่บริษัทประกันภัยไม่สามารถแก้ไขปัญหาความมั่นคงของตนได้ อันเป็นมาตรการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วไม่ให้อุบัติการณ์ต่อไป โดยวิธีการ ดังนี้

⁵⁰ Ibid. p.A. 1-2.

⁵¹ Jorg Finsingerland Mark (V. Pauly). (1986). *The Economic of Insurance Regulation*. pp. 41-42.

1) การจัดตั้งบริษัทคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย

การจัดตั้งบริษัทตามข้อกำหนดของกฎหมายธุรกิจประกันภัย ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง โดยมีการแยกบริษัทให้เป็นบริษัทประกันชีวิตและบริษัทประกันวินาศภัย และทุกๆ บริษัทประกันภัยจะต้องเข้าร่วมเป็นสมาชิก ยกเว้นบริษัทประกันภัยที่ทำกรับประกันภัยต่อ บริษัทคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันวินาศภัยแห่งประเทศไทย (Non-Life Insurance Policyholders Protection Corporation of Japan) ก่อตั้งขึ้นในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2541 (ค.ศ. 1998) อันเป็นผลมาจากการแก้ไขกฎหมายธุรกิจประกันภัย เพื่อให้ความคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยแทนการใช้กองทุนคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย (Policyholders Protection Fund for Non-Life Insurance Companies) ซึ่งก่อตั้งในเดือนเมษายน พ.ศ. 2539 (ค.ศ. 1996) บริษัทจะให้ความช่วยเหลือทางการเงินแก่บริษัทประกันภัยที่ประสบปัญหาความมั่นคง และในเดือนมิถุนายน พ.ศ. 2543 (ค.ศ. 2000) ได้มีการแก้ไขกฎหมายธุรกิจประกันภัย อีกบางส่วนเพื่อเพิ่มขอบเขตและวิธีการให้ความช่วยเหลือทางการเงิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อรับช่วง (Take Over) กรมธรรม์ประกันภัยของบริษัทประกันภัยที่ไม่สามารถดำเนินกิจการได้ (Failed Insurance Companies) ไว้เองและเพื่อให้เงินกู้แก่บริษัทประกันภัยที่ ต้องหยุดจ่ายค่าสินไหมทดแทนอันเป็นผลมาจากปัญหาทางการเงิน ดังนั้น วัตถุประสงค์ของบริษัทคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันวินาศภัย คือ ให้ความคุ้มครองแก่ผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยด้วยการสร้างความน่าเชื่อถือให้กับธุรกิจประกันวินาศภัย⁵²

2) มาตรการคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย

เนื่องจากปี พ.ศ. 2530 (ค.ศ. 1987) ธุรกิจประกันภัยได้มีการยกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากความเชื่อถือของผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยลดลงจึงมีการคุ้มครอง ดังนี้

(1) การคุ้มครองลูกค้าด้านระบบการเงินในส่วนแผนการคุ้มครองลูกค้าในตลาดการเงินของญี่ปุ่นได้มีการก่อตั้งบริษัทเงินฝากขึ้น (Deposit Insurance Corporation) เมื่อต้องการฝากเงินธนาคารและในปี พ.ศ. 2541 (ค.ศ. 1998) ได้จัดตั้งกองทุนคุ้มครองนักลงทุนเพื่อคุ้มครองความปลอดภัยของนักลงทุน และบริษัทคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อคุ้มครอง ผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย

(2) เกี่ยวกับการมีส่วนร่วมคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย ตามกฎหมายธุรกิจประกันภัย ที่ใช้บังคับในเดือนเมษายน พ.ศ. 2539 (ค.ศ. 1996) มีการจัดตั้งกองทุนคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัย แต่ไม่ได้ให้บริษัทประกันภัยเข้าร่วมกองทุน ดังนั้น ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2541 (ค.ศ. 1998) จึงได้จัดตั้งบริษัทคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยขึ้น ซึ่งบริษัท

⁵² ศิริส ปุຍะนะนาวิน. (ม.ป.ป.). “ระบบเตือนภัยล่วงหน้าและแผนการคุ้มครองผู้ถือกรมธรรม์ของประเทศญี่ปุ่น.” 26 ปีกรมการประกันภัย. หน้า 159.

ประกันภัยทุกบริษัทในญี่ปุ่นต้องเข้าร่วมเป็นสมาชิก ตามบทบัญญัติของกฎหมายธุรกิจประกันภัย ฉบับแก้ไข ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายปฏิรูประบบการเงิน เมื่อมีการจัดตั้งบริษัทคุ้มครอง ผู้ถือกรรมธรรม์ประกันภัยขึ้น กองทุนคุ้มครองผู้ถือกรรมธรรม์ประกันภัยเป็นอันยกเลิก

(3) มาตรฐานของเงินกองทุน ได้กำหนดไว้ในกฎหมายธุรกิจประกันภัย สัดส่วนของ เงินกองทุน คือสัดส่วนระหว่างจำนวนเงินกองทุนทั้งหมด ซึ่งประกอบไปด้วยกองทุน เงินสำรองต่อ จำนวนความเสี่ยงทั้งหมดที่มีการคาดการณ์ไว้ล่วงหน้า ไม่ว่าจะเป็นการชดใช้ ค่าสินไหมทดแทน ตามสัญญาประกันภัย สัดส่วนของเงินกองทุนที่สูงกว่าร้อยละ 200 แสดงว่าเงินกองทุนของบริษัท ประกันภัยมีมากกว่าจำนวนความเสี่ยง หมายความว่า บริษัทประกันภัยไม่มีปัญหาในการดำเนินงาน โดยบริษัทประกันภัยจะยื่นเอกสาร ในการคำนวณสัดส่วนของเงินกองทุน ภายใน 4 เดือนหลังจาก ปีบัญชีประจำปีต่อนายทะเบียนของสำนักงานตรวจตราการเงิน (Commissioner of Financial Supervisory Agency) และรายการที่แสดงต่อสาธารณชนก็จะปฏิบัติตามกฎหมายธุรกิจประกันภัย ฉบับใหม่ ที่บัญญัติไว้ซึ่งมีผลบังคับใช้ในเดือนธันวาคม พ.ศ. 2551 (ค.ศ. 1998)⁵³

3) การควบคุมธุรกิจประกันวินาศภัย

เนื่องด้วยธุรกิจประกันวินาศภัยของประเทศไทยที่ผ่านมา ประสบปัญหาการล้มละลาย เป็นจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและระดับการเงินของประเทศ และยังส่งผลให้ประชาชน ขาดความเชื่อถือ สำนักงานตรวจตราทางการเงิน (FSA) ได้ทำการทบทวนแนวทางการกำกับและ ออกมาตรการตรวจสอบภายนอกที่ทำการบริษัทประกันภัย (Off-Site Monitoring) และจัดให้มี ระบบการเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning System) เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม พ.ศ. 2546 (ค.ศ. 2003) โดยกำหนดระดับความมั่นคงทางการเงินไว้ที่ร้อยละ 200

การตรวจสอบภายนอกที่ทำการของบริษัทประกันภัย (Off-Site Monitoring) เนื่องจาก ปัจจัยหลักของการฟื้นฟูบริษัทประกันภัยที่ประสบปัญหาให้สำเร็จ คือการตรวจพบและแก้ไข ปัญหาตั้งแต่ระยะเริ่มแรก ดังนั้น สำนักงานตรวจตราทางการเงิน (FSA) จึงจัดให้มีการตรวจสอบ ภายนอกที่ทำการของบริษัทประกันภัย (Off-Site Monitoring) เพื่อให้สามารถทราบสถานะของ บริษัทผ่านการตรวจสอบและวิเคราะห์รายงานทางการเงินและความเสี่ยงต่างๆ โดยจะมีการส่งผล การตรวจสอบ พร้อมทั้งเข้าพบผู้บริหารของบริษัทประกันภัย และให้บริษัทประกันภัยกำหนด แนวทางในการแก้ไขปัญหาได้เองโดยอิสระ

มาตรการเตือนภัยล่วงหน้า (Early Warning Measures) เป็นมาตรการแก้ไขปัญหา ล่วงหน้าโดยอ้างอิงระดับความมั่นคงของบริษัทประกันภัยซึ่งพิจารณาจากอัตราความสามารถใน การชำระหนี้ (Solvency Margin Ratio) ตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายธุรกิจประกันภัย ซึ่งกำหนดให้

⁵³ ทศพร แดงธรรม. เล่มเดิม. หน้า 92-96.

สำนักงานตรวจตราทางการเงิน (FSA) สามารถสั่งการให้บริษัทประกันภัยปฏิบัติตามมาตรการแก้ไขปัญหาได้เมื่อเห็นสมควร นอกจากนี้บริษัทประกันภัยที่ผ่านเกณฑ์ อัตราความสามารถในการชำระหนี้ (Solvency Margin Ratio) ก็จะต้องพยายามรักษาและพัฒนาระดับความมั่นคงของตนอย่างต่อเนื่อง

3.2.3.2 กฎหมายเกี่ยวกับองค์การจัดอัตราประกันวินาศภัย (Law Concerning Non-Life Insurance Rating Organization 1948)

กฎหมายเกี่ยวกับองค์การจัดอัตราประกันภัยวินาศภัย มีผลใช้บังคับในปี พ.ศ. 2491 (ค.ศ. 1948) โดยมีการจัดตั้งองค์การจัดอัตราประกันภัยเบ็ดเตล็ดและการประกันภัยทรัพย์สินแห่งญี่ปุ่น (Property and Casualty Organization Rating Organization of Japan: PCIRO) เมื่อเดือนพฤศจิกายน ในปีเดียวกัน และตามมาด้วยการจัดตั้งองค์การจัดอัตราประกันภัยรถยนต์ญี่ปุ่น (Automobile Insurance Rating Organization of Japan: AIRO) ในปี พ.ศ. 2507 (ค.ศ. 1964) ต่อมา PCIRO และ AIRO ได้ควบรวมกันแล้วจัดตั้งเป็นองค์การจัดอัตราประกันวินาศภัยแห่งญี่ปุ่น (Non-Life Insurance Rating Organization of Japan: NLIRO) เมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2545 (ค.ศ. 2002) ซึ่งมีโครงสร้างตามกฎหมายเหมือนเช่น AIRO โดยกฎหมายนี้มุ่งส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจประกันภัยทั่วไป และคุ้มครองส่วนได้เสียของผู้ถือกรมธรรม์ประกันภัยด้วยการจัดอัตราประกันวินาศภัยให้เป็นไปในลักษณะที่เหมาะสม

องค์การจัดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยญี่ปุ่น (Non-Life Insurance Rating Organization of Japan: NLIRO) เป็นหน่วยงานที่ถูกจัดตั้งขึ้นมาเป็นส่วนหนึ่งในการรองรับการเปิดเสรีธุรกิจประกันภัยของประเทศญี่ปุ่น โดยทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกลางเสนอแนะอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย ที่เหมาะสมแก่ตลาด และเป็นหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่เป็นธนาคารข้อมูล (Data Bank) ด้านประกันวินาศภัย โดยรวบรวมข้อมูลกรมธรรม์ประกันภัยและค่าสินไหมทดแทนของการประกันภัยประเภทต่างๆ ที่ได้จากบริษัทประกันภัยซึ่งเป็นสมาชิกเพื่อใช้วิเคราะห์สถิติในภาพรวมของตลาดประกันวินาศภัยของประเทศญี่ปุ่น และคิดวิเคราะห์อัตราเบี้ยประกันภัย เพื่อเสนอต่อสำนักงานตรวจตราทางการเงิน (FSA) และบริษัทประกันภัยที่เป็นสมาชิกทั้งหมด อัตราเบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่ NLIRO คิดวิเคราะห์ออกมาได้นั้น ตามกฎหมาย NLIRO จะส่งให้กับสำนักงาน ตรวจตราทางการเงิน (FSA) พิจารณาเห็นชอบก่อนประกาศใช้ และ NLIRO ยังมีการทบทวน อัตราเบี้ยประกันภัยที่นำเสนอออกไปเป็นระยะๆ ว่ามีความเหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงของตลาดในขณะนั้นหรือว่าควรมีการปรับปรุงหรือไม่

3.2.3.3 กฎหมายประกันความรับผิดรถยนต์ (Automobile Liability Security Law 1955)

มีผลใช้บังคับเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ พ.ศ. 2499 (ค.ศ. 1956) เพื่อให้ผู้เสียหายจากอุบัติเหตุจราจรได้รับการเยียวยาทางการเงิน โดยมีบทบัญญัติให้ผู้ใช้รถยนต์รับผิดชอบต่อการเกิดอุบัติเหตุที่ทำให้บุคคลที่สามเสียชีวิต หรือได้รับบาดเจ็บทางร่างกาย และยังมีบังคับให้ผู้ใช้รถยนต์ต้องทำประกันภัยความรับผิดรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Automobile Liability Insurance: CALI) เพื่อประกันการมีกองทุนจ่ายค่าสินไหมทดแทน แต่ไม่ครอบคลุมความรับผิดต่อทรัพย์สินที่เสียหาย กฎหมายไม่อนุญาตให้ผู้ใดขับรถโดยไม่มีกรมธรรม์ CALI หากฝ่าฝืนมีโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือปรับไม่เกิน 500,000 เยน (100 เยน = 39.3983 บาท) ซึ่งได้ปรับเปลี่ยนจากแนวคิด “รับผิดชอบต่อความประมาท” มาเป็น “ความรับผิดแบบไม่มีความผิด (No-Fault)” เมื่อผู้เสียหายหรือทายาทของผู้เสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตมาจากอุบัติเหตุจราจรก็สามารถเรียกค่าเสียหายได้ กฎหมายได้โอนภาระการพิสูจน์ความประมาทจากผู้เสียหาย มาเป็นบุคคลผู้ใช้รถยนต์เพื่อประโยชน์ของตน การชดเชยค่าสินไหมทดแทนในกรณีบาดเจ็บและเสียชีวิตหรือทุพพลภาพถาวรจะแยกจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยอยู่ภายใต้วงเงินความรับผิดในแต่ละคนสำหรับมาตรฐานการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพื่อให้มีการจ่ายสินไหมทดแทนโดยทันทีและเป็นธรรม รัฐมนตรีที่ดูแลโครงสร้างพื้นฐานและการขนส่งและนายกรัฐมนตรีได้กำหนดมาตรฐานการจ่ายค่าสินไหมทดแทนการประกันภัยความรับผิดรถยนต์ภาคบังคับ (CALI) และต้องมีการพิจารณาทบทวนเมื่อจำเป็น มาตรฐานดังกล่าวได้ระบุขอบเขตของการจ่ายค่าสินไหมทดแทน วิธีการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ฯลฯ กฎหมายห้ามมิให้บริษัทประกันภัยทั้งหลายปฏิเสธการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ CALI หากว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ได้จ่ายเบี้ยประกันภัยหรือมิได้มีหลักฐานปกปิดความจริงหรือแจ้งข้อมูลเท็จ กองทุนเบี้ยประกันภัยทั้งหมดจะต้องไปประกันต่อกับกองทุนประกันภัยต่อ CALI ซึ่งผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัย CALI ทั้งหมดต้องเข้าร่วม เพราะเป็นภาระผูกพันตามกฎหมายที่จะช่วยป้องกันกิจการที่อาจล้มละลาย และช่วยกระจายความเสี่ยงไปยังผู้รับประกันภัยทั้งหมดอย่างเท่าเทียมกัน

3.2.3.4 มาตรการกำกับดูแลธุรกิจประกันวินาศภัย⁵⁴

กฎหมายที่ใช้ควบคุมธุรกิจประกันภัยของประเทศญี่ปุ่นนั้น มีทั้งการควบคุมโดยภาครัฐ และการควบคุมกำกับดูแลตนเอง ดังนั้น ธุรกิจประกันวินาศภัยของญี่ปุ่นจึงมีกฎหมายหลายฉบับที่เข้ามาเกี่ยวข้อง

⁵⁴ พิทยา วิทยาไพโรจน์. (2549). ปัญหาทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้บริโภคด้านสัญญาไม่เป็นธรรม ศึกษากรณีสัญญาประกันวินาศภัย. หน้า 64-66.

1) การกำกับดูแลโดยรัฐ

เดิมการประกอบธุรกิจประกันภัย จะต้องมีการจัดตั้งและขออนุมัติการประกอบธุรกิจต่อรัฐบาล โดยให้กระทรวงการคลังเป็นผู้กำกับดูแลและเป็นผู้อนุมัติการประกอบธุรกิจ ต่อมาในปี พ.ศ. 2541 (ค.ศ. 1998) ประเทศญี่ปุ่นได้เปิดเสรีทางด้านธุรกิจการเงินและปฏิรูประบบการเงินโดยเปลี่ยนระบบจากเดิมที่เป็นการอนุมัติมาเป็นระบบการควบคุมดูแลกำกับสถาบันการเงินแทนรวมทั้งบริษัทประกันภัยด้วย โดยเชื่อว่าธุรกิจประกันภัยเหมือนสถาบันการเงิน ด้วยเหตุปี พ.ศ. 2540 (ค.ศ. 1997) ได้มีการยกเลิกสัญญากรรมธรรม์ประกันภัยเพิ่มขึ้น เนื่องจากความเชื่อถือกรรมธรรม์ประกันภัยลดลงและกระทบต่อสถาบันการเงินซึ่งมีผลต่อความเชื่อถือของระบบการเงินทั้งหมดของญี่ปุ่น ปัจจุบันบริษัทประกันภัยได้เปลี่ยนการควบคุมดูแลจากกระทรวงการคลังมาเป็นตัวแทนตรวจตราการเงิน(Financial Supervisory Agency: FSA)⁵⁵

2) มาตรการกำกับดูแลตนเอง

เนื่องด้วยการประกันวินาศภัย เป็นการดำเนินธุรกิจที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุ และเพื่อที่จะป้องกันความผิดพลาดในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน บริษัทประกันวินาศภัยทั้งหลายในประเทศญี่ปุ่นจะต้องร่วมมือกันในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยภายใต้สภาพการณ์เช่นนี้จึงได้มีการออกกฎหมายเกี่ยวกับหน่วยงานที่เป็นผู้กำหนดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยทั้งนี้อัตราเบี้ยประกันภัยที่จะทำขึ้นจะต้องยุติธรรม และดำเนินการโดยหน่วยงานที่ไม่มีส่วนได้เสียหน่วยงานหนึ่งที่ได้จัดตั้งขึ้นภายใต้กฎหมายนี้ คือ สมาคมอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยและประกันภัยทางทะเลแห่งญี่ปุ่น (Fire and Marine Insurance Rating Association of Japan) ซึ่งทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการจัดทำอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยที่สมเหตุสมผล ยังมีหน่วยงานกำหนดอัตราเบี้ยประกันวินาศภัยอื่นภายใต้กฎหมายนี้ คือสมาคมอัตราเบี้ยประกันภัยยานยนต์แห่งญี่ปุ่นทำหน้าที่เฉพาะดูแลประกันภัยความรับผิดชอบของยานยนต์ซึ่งสมาคมมีหน้าที่ในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันวินาศภัย และนำเสนอต่อกระทรวงการคลังซึ่งเรียกว่า อัตราเบี้ยสมาคม⁵⁶

โดยสรุปในบทที่ 3 นี้ได้ศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายและหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศพบว่า การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนั้น บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามความ

⁵⁵ ทศพร แดงธรรม. (ม.ป.ป.). “มาตรการคุ้มครองผู้ถือกรรมธรรม์ประกันภัยในประเทศญี่ปุ่น.” *กรมการประกันภัย 21 ปี*. หน้า 91.

⁵⁶ ไพศาล โชติไพบูลย์. (2532, กรกฎาคม-กันยายน). “สมาคมอัตราเบี้ยประกันอัคคีภัยและประกันภัยทางทะเลญี่ปุ่น.” *วารสารประกันภัย*, 32 (35). หน้า 27-33.

เสียหายที่เป็นจริงแต่ไม่เกินจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ โดยต้องเป็นไปตามข้อตกลงของสัญญาประกันภัยซึ่งกำหนดไว้เป็นข้อกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยด้วยมาตรการในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทผู้รับประกันภัยนั้น จะดำเนินการโดยการควบคุมสัญญาประกันภัยและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อให้เกิดความเป็นธรรม ป้องกันมิให้บริษัทผู้รับประกันภัยกำหนดข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยอันเป็นการเอาเปรียบ เนื่องจากข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยบริษัทผู้รับประกันภัยเป็นผู้จัดทำขึ้น โดยในประเทศไทยมีกฎหมายกำหนดว่ากรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบ รวมทั้งเอกสารประกอบหรือเอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยด้วย ตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งเป็นไปทำนองเดียวกันกับประเทศสหรัฐอเมริกาที่แบบของกรมธรรม์ประกันภัย ข้อความที่แก้ไขใหม่รวมทั้งใบคำขอเอาประกันภัย ใบแทรก ใบสลักหลัง และเอกสารที่เกี่ยวกับกรมธรรม์ประกันภัยก่อนที่จะนำออกใช้จะต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนประกันภัยเสียก่อน ส่วนในประเทศอังกฤษนั้น แบบและเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยจะกำหนดโดยสมาคมการประกันภัยอังกฤษอันเป็นการควบคุมข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยให้เป็นธรรมนั่นเอง สำหรับมาตรการในการควบคุมระยะเวลาของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น ในประเทศไทยมีบทบัญญัติของกฎหมาย บัญญัติห้ามมิให้บริษัทผู้รับประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือจ่ายโดยไม่สุจริต ตามมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 และได้กำหนดบทลงโทษสำหรับบริษัทผู้รับประกันภัยที่ฝ่าฝืน ซึ่งในมลรัฐนิวยอร์ก ประเทศสหรัฐอเมริกาก็ได้กำหนดระยะเวลาให้บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับข้อมูลหรือข้อพิพาทการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หากฝ่าฝืนต้องจ่ายดอกเบี้ยร้อยละ 2 ต่อเดือน ของค่าสินไหมทดแทนที่ค้างจ่าย และต้องจ่ายค่าทนายความตามสมควร ส่วนในประเทศอังกฤษสมาคมประกันภัยอังกฤษได้กำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายใน 2 เดือน หากฝ่าฝืนต้องจ่ายดอกเบี้ยตามอัตราตลาด ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมิให้บริษัทผู้รับประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

บทที่ 4

ปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครอง ผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นหลักการหนึ่งของการประกันภัยซึ่งเป็นหลักการที่สำคัญ เนื่องจากการที่เจ้าของหรือผู้ครอบครองรถยนต์ได้นำรถยนต์เข้าทำประกันภัยโดยยอมเสียเบี้ยประกันภัยให้กับบริษัทผู้รับประกันภัยนั้น ก็เนื่องจากการต้องการได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย โดยหวังว่าเมื่อรถยนต์เกิดเหตุแล้วจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยด้วยความเป็นธรรม ตามความเสียหายที่เป็นจริง และภายในเวลาที่รวดเร็ว เช่นเดียวกับกับบุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายจากความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยอันเนื่องจากอุบัติเหตุซึ่งเกิดจากรถยนต์คันเอาประกันภัย ก็ต้องการได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยตามการประกันภัยค่าเงินโดยความเป็นธรรมและภายในเวลาอันรวดเร็ว

การควบคุมบริษัทประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับประกันภัย ในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน สำหรับการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นวัตถุประสงค์ของสัญญาประกันภัยรถยนต์ อีกทั้งธุรกิจการประกันภัยซึ่งรวมถึงการประกันภัยรถยนต์อยู่ในการควบคุมของภาครัฐ โดยสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (ค.ป.ภ.) ดังนั้น หน่วยงานดังกล่าวจึงต้องมีมาตรการทางกฎหมายที่ให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัย

ในบทนี้ผู้วิจัยจะวิเคราะห์ถึงปัญหาที่เกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและมาตรการที่ให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ดังนี้

4.1 ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยค่าจูน

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือทรัพย์สินให้แก่บุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายเป็นไปตามหลักการประกันภัยค่าจูนตาม มาตรา 887 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “อันว่าประกันภัยค่าจูนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยเพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้ นั้นจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านี้หาอาจจะคิดเกินไปกว่าจำนวนอัน ผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับ ผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

อนึ่งผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ยังหาหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่าสินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันภัยได้ใช้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว”

จากบทบัญญัติของกฎหมายข้างต้นจะเห็นได้ว่าบริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายก็ต่อเมื่อความเสียหายดังกล่าวผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ซึ่งในกรณีประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจประเภท 1 ได้กำหนดไว้ในทำนองเดียวกันในหมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกข้อ 1 ข้อตกลงคุ้มครองความว่า “บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสียหรือความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแก่บุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้หรืออยู่ในทางหรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถยนต์นั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัยในนามผู้เอาประกันภัย” ซึ่งความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้ได้รับความเสียหายนั้นต้องเป็นผลมาจากการเกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์คันเอาประกันภัยที่ใช้ หรือที่อยู่ในทางหรือสิ่งที่บรรทุกหรือติดตั้งในรถยนต์คันเอาประกันภัย แต่หากความรับผิดของผู้เอาประกันภัยมิได้เกิดจากอุบัติเหตุ เช่น เกิดจากความจงใจของผู้ขับขี่รถยนต์คันเอาประกันภัยที่ขับขี่รถยนต์คันเอาประกันภัยเดี่ยวชนรถยนต์ของผู้อื่น เช่นนี้บริษัทผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายแต่อย่างใด

ข้อพิพาทที่มักเกิดขึ้นอยู่เสมอ คือข้อโต้แย้งว่ากรณีความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นเป็นความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยหรือไม่และจำนวนความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเป็นจำนวนเท่าใด อันเป็นเหตุให้บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

ให้แก่บุคคลภายนอกในจำนวนดังกล่าว ทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยที่ไม่สุจริตอาศัยเหตุแห่งการโต้แย้งความรับผิดชอบดังกล่าวประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งที่บางกรณีเห็นได้ชัดเจนว่าผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ตัวอย่างเช่น คดีตามคำพิพากษาฎีกาที่ 1253/2515 จำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยค่าจุนรถยนต์ของจำเลยที่ 2 ได้โต้แย้งว่าตามข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย กำหนดว่าผู้รับประกันภัยไม่ต้องร่วมรับผิดชอบในค่าสินไหมทดแทนประเภทค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการไม่ได้ใช้รถยนต์ ดังนั้นการที่จำเลยที่ 2 ขับรถยนต์ชนรถยนต์ของโจทก์ได้รับความเสียหายต้องเสียเวลาซ่อม 45 วัน และในระหว่างนั้นโจทก์ต้องเสียค่ารถแท็กซี่ไปประกอบการงาน 4,000 บาท จำเลยที่ 1 จึงไม่ต้องต้องรับผิดชอบในค่าแท็กซี่ดังกล่าว แต่ศาลฎีกาวินิจฉัยว่า ค่าสินไหมทดแทนที่โจทก์ต้องเสียค่าแท็กซี่ไปประกอบการงานในระหว่างรถยนต์เข้าซ่อมหาใช้ประเภทเดียวกับค่าเสียหายอันเนื่องมาจากการไม่ได้ใช้รถยนต์ไม่ จำเลยที่ 1 ผู้รับประกันภัยค่าจุนต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายส่วนนี้ด้วย คดีตามคำพิพากษาฎีกาที่ 1763-1764/2523 ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า ข้อความตามกรมธรรม์ประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกที่ว่าผู้รับประกันภัยจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามกฎหมายเมื่อความบาดเจ็บหรือมรณะของบุคคลภายนอกเนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากการใช้รถยนต์ในระหว่างระยะเวลาประกันภัยนั้น มีความหมายว่า ในกรณีที่บุคคลภายนอกได้รับบาดเจ็บหรือถึงแก่ความตาย ผู้เอาประกันภัยจำต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกตามกฎหมายในค่าเสียหายอย่างไรแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลภายนอกในนามของ ผู้เอาประกันภัย ดังนั้นเมื่อบุคคลภายนอกซึ่งได้รับบาดเจ็บชอบที่จะเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยใช้ค่าเสียหายเพื่อการที่เสียความสามารถประกอบการงานได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 444 ผู้รับประกันภัยก็ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนในส่วนนี้ด้วย คดีตามคำพิพากษาฎีกาที่ 444/2524 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า เงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยมีว่า จำเลยที่ 3 ซึ่งเป็น ผู้รับประกันภัยค่าจุนยอมใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ฉะนั้น ค่าขาดประโยชน์และค่าเสื่อมราคารถยนต์ที่โจทก์ต้องเสียหายนั้น ย่อมรวมอยู่ในความเสียหายต่อทรัพย์สินที่โจทก์ได้รับ จำเลยที่ 3 ผู้รับประกันภัยค่าจุนจะอ้างว่าไม่ต้องรับผิดชอบหาได้ไม่ และคดีตามคำชี้ขาดอนุญาโตตุลาการสำนักงาน คปภ. ข้อพิพาทหมายเลขแดงที่ 111/2552 อนุญาโตตุลาการวินิจฉัยว่า ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้คัดค้าน (ผู้รับประกันภัย) จะต้องรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย (ประกันภัยค่าจุน) นั้นคือค่าเสียหายต่อทรัพย์สินโดยตรงรวมถึงค่าสินไหมทดแทนอย่างอื่นที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก เช่น ค่าขาดประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายค่าเสื่อมราคา และค่าชดเชยรายได้คนขับ เป็นต้น

จากปัญหาข้อพิพาทดังกล่าว จะเห็นได้ว่าบริษัทผู้รับประกันภัยได้โต้แย้งความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยซึ่งเห็นได้ชัดเจนว่าความรับผิดชอบดังกล่าวนั้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหาย การปฏิเสธความรับผิดชอบดังกล่าวจะถือได้หรือไม่ว่าบริษัทผู้รับประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เนื่องจากการที่บริษัทผู้รับประกันภัยโต้แย้งความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยอันมีต่อบุคคลภายนอก จนเป็นเหตุให้ต้องมีการฟ้องร้องดำเนินคดีนั้นทำให้บุคคลภายนอกและผู้เอาประกันภัยได้รับความเดือนร้อนเสียหาย ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี จนบางครั้งบุคคลภายนอกผู้เสียหายจำต้องยอมรับที่จะไม่เรียกร้องค่าเสียหายบางอย่างที่ตนมีสิทธิที่จะได้รับจากบริษัทผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยคำจน เช่น ค่าขาดประโยชน์จากการใช้รถยนต์ในระหว่างที่รถยนต์ต้องจอดซ่อม หรือค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สินที่เสียหาย เป็นต้น เนื่องจากไม่ต้องการที่จะเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี และบางกรณีปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยต้องยอมชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลภายนอกผู้เสียหายเองเพื่อยุติข้อพิพาทดังกล่าว ดังนั้น เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัย และบุคคลภายนอกผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จึงต้องมีมาตรการในการป้องปรามไม่ให้บริษัทผู้รับประกันภัยปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกด้วยการโต้แย้งความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยโดยไม่สุจริต

ปัญหาข้อพิพาทที่มักจะเกิดขึ้นเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกอีกประการ คือกรณีบริษัทผู้รับประกันภัยตกลงที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้เสียหายโดยวิธีการจัดซ่อมทรัพย์สินที่เสียหาย ข้อพิพาทที่มักจะเกิดจากปัญหาในการจัดซ่อม เช่น ข้อพิพาทเกี่ยวกับชิ้นส่วนอะไหล่ที่เสียหายต้องจัดซ่อมหรือจัดเปลี่ยน ชิ้นส่วนอะไหล่ที่จัดเปลี่ยน และระยะเวลาในการจัดซ่อม เป็นต้น ซึ่งข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจไม่มีข้อกำหนดเกี่ยวกับข้อพิพาทในการจัดซ่อมทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่เสียหายไว้ เนื่องจากทรัพย์สินที่เสียหายจากความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยมีได้มากมายหลายชนิดแล้วแต่การเกิดเหตุว่าผู้เอาประกันภัยจะขับรถยนต์คันเอาประกันภัยเกิดเหตุเฉี่ยวชนทรัพย์สินอะไรของบุคคลภายนอก แต่ลักษณะของการใช้รถยนต์โดยทั่วไปก็มักจะเกิดเหตุเฉี่ยวชนกับรถยนต์คันอื่น ดังนั้น ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่เสียหายอันเกิดจากความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยนั้น โดยปกติก็จะเป็นรถยนต์นั่นเอง ซึ่งหากบริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยการจัดซ่อมรถยนต์ของบุคคลภายนอกผู้เสียหาย ก็ต้องดำเนินการจัดซ่อมด้วยมาตรฐานการจัดซ่อมเช่นเดียวกับการจัดซ่อมรถยนต์คันเอาประกันภัยโดยทั่วไปอันมิใช่ข้อตกลงพิเศษด้วย ทั้งนี้ เนื่องจากเป็นมาตรฐานขั้นต่ำของการจัดซ่อมรถยนต์

4.2 ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของรถยนต์คันเอาประกันภัย

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจเป็นความรับผิดชอบของบริษัทผู้รับประกันภัย เมื่อรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยรับเสี่ยงในระหว่างอายุสัญญาประกันภัย บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์จากสัญญาประกันภัย ซึ่งการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นไปตามหลักกฎหมาย มาตรา 877 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า

“ผู้รับประกันภัย จำต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนดังจะกล่าวต่อไปนี้ คือ

- (1) เพื่อจำนวนวินาศภัยที่แท้จริง
- (2) เพื่อความบอบสลายอันเกิดแก่ทรัพย์สินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ เพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย
- (3) เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควรซึ่งได้เสียไป เพื่อรักษาทรัพย์สินซึ่งเอาประกันภัยไว้ นั้นมิให้วินาศ

อันจำนวนวินาศภัยนั้น ท่านให้ตีราคา ณ สถานที่ และในเวลาซึ่งเหตุวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้น อนึ่งจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ นั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่าเป็นหลักประมาณอันถูกต้องในการตีราคาเช่นนั้น

ท่านห้ามมิให้คิดค่าสินไหมทดแทนเกินไปกว่าจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยไว้”

จากหลักกฎหมายดังกล่าวข้างต้น หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน คือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนวินาศภัยที่แท้จริง ซึ่งเป็นหลักการหนึ่งในหลักการพื้นฐานของการประกันภัย โดยบริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจะเรียกร้องให้บริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าความเสียหายที่ตนได้รับไม่ได้ เนื่องจากกฎหมายไม่ประสงค์จะให้ผู้เอาประกันภัยค้ำกำไรจากการทำสัญญาประกันภัย แต่อย่างไรก็ตามจำนวนค่าสินไหมทดแทนต้องไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้ การประกันภัยรถยนต์ซึ่งเป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง จึงอยู่ภายใต้หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงเช่นกัน โดยวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนมี 4 วิธี คือ

- (1) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นเงิน
- (2) การซ่อมแซมทรัพย์สินที่เสียหาย
- (3) การหาของแทนทรัพย์สินที่เสียหาย
- (4) การทำให้ทรัพย์สินที่เสียหายกลับคืนสภาพเดิม

นอกจากนี้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจจะต้องเป็นไปตามข้อกำหนดเงื่อนไขในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจด้วย โดยข้อกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจดังกล่าว ต้องได้รับความเห็นชอบจากนายทะเบียนตาม มาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ปัจจุบันการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจแบ่งเป็น 5 ประเภท โดยแต่ละประเภทจะให้ความคุ้มครองแตกต่างกันไป โดยการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจที่ให้ความคุ้มครองมากที่สุด ได้แก่ การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 ซึ่งให้ความคุ้มครอง ดังนี้

- (1) คุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย และอนามัยของบุคคลภายนอกรวมทั้งผู้โดยสารภายในรถยนต์คันเอาประกันภัย
- (2) คุ้มครองความรับผิดชอบต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก
- (3) คุ้มครองความเสียหายของรถยนต์คันเอาประกันภัย
- (4) คุ้มครองความสูญหาย หรือไฟไหม้ รถยนต์คันเอาประกันภัย
- (5) คุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย (การประกันภัยอุบัติเหตุส่วนบุคคล การประกันภัยค่ารักษาพยาบาล และการประกันตัวผู้ขับขี่)

4.2.1 กรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงกับเสียหายโดยสิ้นเชิง

ความคุ้มครองรถยนต์คันเอาประกันภัยในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 นั้น จะแยกความคุ้มครองออกเป็นการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ และการคุ้มครองรถยนต์ สูญหาย ไฟไหม้ กรณีที่รถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงกับเสียหายโดยสิ้นเชิงนั้น กรมธรรม์ประกันภัยมีข้อกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองไว้ในหมวดการคุ้มครองรถยนต์ สูญหาย ไฟไหม้ ข้อ 2.3 ความว่า “ในกรณีรถยนต์ได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิงหรือสูญหายบางส่วน บริษัทและผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันให้มีการซ่อม หรือเปลี่ยนรถยนต์ซึ่งมีสภาพเดียวกันแทนได้ ทั้งนี้รวมทั้งอุปกรณ์ของรถยนต์นั้น หรือจะชดใช้เงินเพื่อทดแทนความเสียหายหรือสูญหายนั้นก็ได้ ในการซ่อมรถยนต์หรือในการกำหนดจำนวนเงินชดใช้ หากตกลงกันไม่ได้ให้จัดซ่อมโดยอู่กลางการประกันภัยที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแต่งตั้ง ข้อจำกัดของบริษัท ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องส่งอะไหล่จากต่างประเทศ บริษัทรับผิดชอบไม่เกินกว่าราคานำเข้าที่ส่งมาทางเรือ” และกำหนดไว้ในทำนองเดียวกันในหมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 2.2 ความว่า “ในกรณีที่รถยนต์ได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิง บริษัทและผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันให้มีการซ่อม หรือเปลี่ยนรถยนต์ซึ่งมีสภาพเดียวกันแทนได้ ทั้งนี้รวมทั้งอุปกรณ์ของรถยนต์นั้น หรือจะชดใช้เงินเพื่อทดแทนความเสียหายนั้นก็ได้ ในการซ่อมรถยนต์หรือในการกำหนดจำนวนเงินชดใช้หากตกลงกัน

ไม่ได้ ให้จัดซ่อมโดยอยู่กลางการประกันภัย ที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแต่งตั้ง ข้อจำกัดความรับผิดชอบของบริษัท ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องสั่งอะไหล่มาจากต่างประเทศ บริษัทรับประกันภัยไม่เกินกว่าราคานำเข้าที่ส่งมาทางเรือ” จะเห็นได้ว่าไม่ว่าจะเป็นการจัดซ่อม การเปลี่ยนรถยนต์หรืออุปกรณ์ซึ่งมีสภาพเดียวกันแทน หรือการชดใช้เงินเพื่อความเสียหายนั้น ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงเท่านั้น จะไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าความเป็นจริง ทั้งนี้ก็เนื่องมาจากหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงนั่นเอง

ประเด็นปัญหาเกี่ยวกับการจัดซ่อม เมื่อรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหาย และบริษัทผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยตกลงกันให้มีการจัดซ่อม โดยในการจัดซ่อมรถยนต์นั้นจะแบ่งค่าซ่อมออกเป็นค่าแรงกับค่าอะไหล่ ข้อพิพาทที่มักจะมีเกิดขึ้นเสมอ คือฝ่ายบริษัทผู้รับประกันภัยจะพยายามควบคุมราคาค่าซ่อมให้อยู่ในราคาที่ต่ำที่สุด ทั้งในส่วนของค่าแรงและค่าอะไหล่ เนื่องจากต้องรับภาระในการจ่ายค่าซ่อมดังกล่าว ส่วนฝ่ายผู้เอาประกันภัยก็ต้องการให้รถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับการซ่อมแซมที่ดีที่สุดโดยไม่คำนึงว่าราคาค่าซ่อมจะเป็นเท่าใด ทั้งนี้เนื่องจากว่าตนไม่ต้องรับผิดชอบค่าใช้จ่ายนั่นเอง ข้อพิพาทที่เกิดจากการจัดซ่อม เช่น ข้อพิพาทเกี่ยวกับชิ้นส่วนรถยนต์ที่เสียหาย ทางฝ่ายผู้เอาประกันภัยต้องการจัดเปลี่ยนอะไหล่ที่เสียหาย แต่ทางฝ่ายบริษัทผู้รับประกันภัยจะดำเนินการจัดซ่อมให้เนื่องจากค่าซ่อมจะต่ำกว่า หรือกรณีที่ชิ้นส่วนรถยนต์ที่เสียหายต้องจัดเปลี่ยนแต่บริษัทผู้รับประกันภัยจะเปลี่ยนชิ้นส่วนอะไหล่เป็นของเทียมให้ซึ่งมีคุณภาพเทียบเท่าแต่ราคาถูกกว่า เป็นต้น ดังนั้นเพื่อยุติข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นกรรมธรรม์ประกันภัยจึงมีข้อกำหนดว่าในการซ่อมรถยนต์หรือในการกำหนดจำนวนเงินชดใช้หากตกลงกันไม่ได้ ให้จัดซ่อมโดยอยู่กลางการประกันภัยที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแต่งตั้ง ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวก็ไม่ทำให้ข้อพิพาทหมดสิ้นไป เนื่องจากอยู่กลางการประกันภัยส่วนใหญ่จะเป็นคู่สัญญาของบริษัทผู้รับประกันภัย ทำให้อยู่กลางการประกันภัยอยู่ในความครอบงำของบริษัทผู้รับประกันภัย จึงขาดความเป็นกลางของผู้ที่จะทำหน้าที่ในการระงับข้อพิพาท การจัดซ่อมจึงไม่เป็นไปโดยสุจริตตามหลักวิชาชีพ

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยวิธีการจัดซ่อมรถยนต์ที่เสียหายให้ นั้น ผู้วิจัยเห็นว่าจะพิจารณาแต่เพียงว่าเมื่อมีการจัดซ่อมและรถยนต์สามารถใช้งานได้ดีดังเดิมแล้ว จะถือว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงหาได้ไม่ เนื่องจากหลักในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงนั้น ต้องเป็นการชดใช้ค่าเสียหายให้กลับคืนสภาพเดิมหรือใกล้เคียงสภาพเดิมมากที่สุด ดังนั้น รถยนต์ก่อนที่ได้รับความเสียหายมีสภาพเป็นเช่นใด บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องจัดซ่อมให้กลับคืนสภาพเดิมหรือใกล้เคียงสภาพเดิมมากที่สุด

4.2.2 กรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง

สำหรับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายสิ้นเชิงนั้น ในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 ได้กำหนดข้อกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองไว้ในหมวดการคุ้มครองรถยนต์สูญหาย ไฟไหม้ ข้อ 2.2 ความว่า “ในกรณีรถยนต์เสียหายสิ้นเชิง บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตารางรถยนต์เสียหายสิ้นเชิง หมายถึง รถยนต์ได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมให้อยู่ในสภาพเดิมได้หรือเสียหายไม่น้อยกว่า ร้อยละ 70 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เกิดความเสียหาย ในกรณีที่เอาประกันภัยไว้ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 80 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัททันทีโดยค่าใช้จ่ายของบริษัท และให้ถือว่าการคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นอันสิ้นสุด” และกำหนดไว้ในทำนองเดียวกันในหมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 2.1 ความว่า “ในกรณีรถยนต์เสียหายสิ้นเชิงบริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง ในกรณีที่เอาประกันภัยไว้ไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 80 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัททันทีโดยค่าใช้จ่ายของบริษัท และให้ถือว่าการคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นอันสิ้นสุด รถยนต์เสียหายสิ้นเชิงในที่นี้ หมายถึงรถยนต์ได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมให้อยู่ในสภาพเดิมได้ หรือเสียหายไม่น้อยกว่า ร้อยละ 70 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เกิดความเสียหาย”

จากข้อกำหนดดังกล่าวจะเห็นได้ว่าในกรณีที่รถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายสิ้นเชิง กล่าวคือ ได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมให้อยู่ในสภาพเดิมได้หรือได้รับความเสียหายตั้งแต่ ร้อยละ 70 ของมูลค่ารถยนต์ขณะที่เกิดความเสียหายขึ้นไปนั้น บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เต็มตามจำนวนเงินซึ่งได้เอาประกันภัยไว้ตามที่ระบุไว้ในตารางกรมธรรม์ประกันภัย โดยมีเงื่อนไขว่าหากรถยนต์คันเอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80 ของมูลค่ารถยนต์คันเอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์คันเอาประกันภัยให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัยทันทีโดยค่าใช้จ่ายของบริษัทผู้รับประกันภัย และให้ถือว่าการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยเป็นอันสิ้นสุด เหตุที่กรมธรรม์ประกันภัยกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์ในรถยนต์คันเอาประกันภัยให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัย ก็เนื่องมาจากหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงนั่นเอง เนื่องจากไม่ต้องการให้ผู้เอาประกันภัยได้กำไรจากการประกันภัย เพราะรถยนต์คันเอาประกันภัยที่เสียหายสิ้นเชิงเป็นซากรถยนต์นั้นยังมีราคา หากไม่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัท ผู้รับประกันภัยก็เท่ากับว่าผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีจะได้รับค่าสินไหม

ทดแทนตามจำนวนเงินที่ได้ทำประกันภัยไว้และค่าซากรถยนต์คันเอาประกันภัย (ซากทรัพย์) กฎหมายไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับซากทรัพย์ แต่ศาลฎีกาได้วินิจฉัยไว้ในคำพิพากษาฎีกาที่ 358/2499 ว่า การที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำสัญญาประกันภัยสำหรับรถยนต์ของตนแบบประกันสิ้นเชิงโดยดีราคารถยนต์ไว้ 30,000 บาท ต่อมาเมื่อรถยนต์ได้รับอุบัติเหตุเสียหายยับเยินไม่อาจซ่อมได้ดีดั้งเดิม ผู้รับประกันภัยก็ต้องรับเอาซากรถยนต์ไว้ และใช้ราคารถยนต์นั้น 30,000 บาท ให้ผู้เอาประกันภัย และในคำพิพากษาฎีกาที่ 596/2507 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่าในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำสัญญาประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัยหลายรายในทรัพย์อันเดียวกัน ถ้าปรากฏว่าทรัพย์สินนั้นถูกทำลายโดยสิ้นเชิง และแต่ละบริษัทได้ชำระค่าสินไหมทดแทนตามส่วนของตนไปเรียบร้อยแล้ว ซากเพลิงไหม้ที่ยังเหลืออยู่ ให้คิดหักให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัยทุกบริษัท ตามส่วนเฉลี่ยแห่งเงินที่เอาประกันภัยจึงจะชอบด้วยความยุติธรรม

จากคำพิพากษาฎีกาดังกล่าว แม้กฎหมายไม่ได้บัญญัติเกี่ยวกับซากทรัพย์ไว้ แต่ศาลฎีกาก็เห็นว่าเมื่อบริษัทผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เต็มตามจำนวนที่เอาประกันภัยไว้ สิทธิในซากทรัพย์ก็จะตกเป็นของบริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งผู้วิจัยเห็นด้วยกับคำวินิจฉัยของศาลฎีกา เฉพาะกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เต็มตามราคาทรัพย์สินเท่านั้น โดยเห็นว่า ข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวนี้ ทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเปรียบในกรณีที่ผู้รับประกันภัยได้รับประกันภัยรถยนต์คันเอาประกันภัยไม่เต็มตามมูลค่าของรถยนต์ขณะที่ทำสัญญาประกันภัย เนื่องจากจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากบริษัทผู้รับประกันภัยจะไม่คุ้มกับความเสียหายที่ตนได้รับจริง และในทางตรงข้ามบริษัทผู้รับประกันภัยจะได้เปรียบเนื่องจากบริษัทผู้รับประกันภัยจะได้ซากรถยนต์ที่เสียหายไป ซึ่งมีราคาสามารถนำไปจำหน่ายได้ทำให้จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทผู้รับประกันภัยต้องชดใช้มีจำนวนลดลง เป็นเหตุให้เมื่อรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายกำลังจะกลายเป็นความเสียหายสิ้นเชิงหรือไม่ บริษัทผู้รับประกันภัยจะเลือกชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้เต็มตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เพื่อจะได้ไปซึ่งซากรถยนต์คันเอาประกันภัยนั่นเอง โดยจะขอยกตัวอย่างให้เห็น ดังนี้ กรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยมีราคา 1,000,000 บาท ได้เอาประกันภัยไว้ 800,000 บาท (ร้อยละ 80) หากรถยนต์คันเอาประกันภัยเกิดเหตุได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประ โยชน์แล้วแต่กรณี จำนวน 800,000 บาท และผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประ โยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัย ซึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยจะนำซากรถยนต์ดังกล่าวออกจำหน่ายต่อไป เมื่อนำรายได้จากการจำหน่ายซากรถยนต์ดังกล่าวหักออกจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทผู้รับประกันภัยได้จ่ายไป จะเห็นได้ว่าค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประ โยชน์

แล้วแต่กรณีนั้นมีจำนวนน้อยลง แต่ในทางกลับกันผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยแล้วแต่กรณีจะได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนไม่คุ้มกับจำนวนที่เสียหายจริง เนื่องจากหากต้องสูญเสียรถยนต์ไปก็เท่ากับว่าได้รับความเสียหายเป็นเงิน จำนวน 1,000,000 บาท แต่ได้รับชดเชยค่าสินไหมทดแทนเพียง 800,000 บาทเท่านั้น ซึ่งไม่เป็นธรรมกับผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยแล้วแต่กรณี และข้อกำหนดดังกล่าวอาจเข้าลักษณะเป็นข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมเนื่องจากเป็นข้อสัญญาที่ฝ่ายบริษัทผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นผู้ประกอบธุรกิจการค้าหรือวิชาชีพ ได้เปรียบผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้บริโภคเกินสมควร ตามมาตรา 3 และมาตรา 4 วรรคหนึ่ง แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ซึ่งหากศาลพิจารณาแล้วเห็นว่าข้อกำหนดดังกล่าวไม่เป็นธรรมก็มีอำนาจที่จะสั่งให้ข้อกำหนดดังกล่าวมีผลใช้บังคับเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีได้ เช่น อาจสั่งให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยแล้วแต่กรณีไม่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ให้กับบริษัทผู้รับประกันภัย หรือหากบริษัทผู้รับประกันภัยต้องการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนความเสียหาย เป็นต้น แต่การที่จะให้ศาลใช้ดุลพินิจในเรื่องดังกล่าวนี้จะต้องนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาล และเป็นดุลพินิจของศาลที่จะพิจารณาข้อกำหนดดังกล่าวซึ่งไม่แน่ว่าศาลจะมีดุลพินิจไปในทางใด

4.3 ปัญหาเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัย

เหตุยกเว้นความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัย อันเป็นเหตุให้บริษัทผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชดเชยค่าสินไหมทดแทนนั้น แบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือการไม่ต้องรับผิดโดยผลของกฎหมายและการไม่ต้องรับผิดโดยผลของสัญญา ซึ่งการไม่ต้องรับผิดโดยผลของกฎหมายนั้นเป็นไปตามบทบัญญัติ มาตรา 879 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดในเมื่อความวินาศภัย หรือเหตุอื่นซึ่งได้ระบุไว้ในสัญญานั้นได้เกิดขึ้นเพราะความทุจริต หรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดในเมื่อความวินาศภัยอันเป็นผลโดยตรงมา แต่ความไม่สมประกอบในเนื้อแห่งวัตถุที่เอาประกันภัย เว้นแต่จะได้อตกลงกันไว้เป็นอย่างอื่น”

จากบทบัญญัตินี้ดังกล่าว ความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงจะต้องเป็นของผู้เอาประกันภัยเอง หรือของผู้รับประกันภัย จึงจะทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นความรับผิดแต่ถ้าเป็นความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลอื่น แม้จะเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับผู้เอาประกันภัยเพียงใดก็ตาม เช่น คู่สมรส บุตร หลาน หรือคนใช้ ลูกจ้าง ไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นความรับผิดแต่อย่างใด เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลอื่นนั้นได้เกิดขึ้นด้วยการจ้าง วาน ไร่ หรือการสนับสนุนของผู้เอาประกันภัย หรือ

ผู้รับประโยชน์ ซึ่งศาลฎีกาได้วินิจฉัยในคำพิพากษาฎีกาที่ 2648/2524 ว่ากรณีความวินาศภัยได้เกิดขึ้นเพราะความประมาทของจำเลยที่ 1 ซึ่งเป็นลูกจ้างของจำเลยที่ 2 กระทำไปในทางการที่จ้าง จึงถือไม่ได้ว่าเหตุเกิดขึ้นเพราะความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของจำเลยที่ 2 ผู้เอาประกันภัย จำเลยที่ 3 ผู้รับประกันภัยจำจะต้องร่วมรับผิดชอบ และในคำพิพากษาฎีกาที่ 4830/2537 ศาลฎีกาได้วินิจฉัยว่า ความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงตาม มาตรา 879 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ จะต้องเป็นความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยเองหรือของผู้รับประโยชน์ จึงจะทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นความรับผิด แต่ถ้าเป็นความทุจริตหรือความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบุคคลอื่น แม้จะเป็นบุคคลที่ใกล้ชิดกับผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์สักเพียงใดก็ตาม ก็ไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยพ้นความรับผิด

ประเด็นปัญหากรณีเหตุยกเว้นความรับผิดอันเกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์นั้น เนื่องจากไม่มีคำจำกัดความของ “ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง” ว่ามีหมายความว่าอย่างไร ทำให้เกิดข้อพิพาทขึ้น เช่น กรณีที่โจทก์ไม่จ้างคนยามเฝ้าสถานที่และจัดหาเครื่องดับเพลิงหลังจากที่ถูกวางเพลิงมาครั้งหนึ่งไม่เป็นประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (คำพิพากษาฎีกาที่ 1742/2500) กรณีผู้เอาประกันภัยดึงกุญแจติดเครื่องยนต์ออกแต่มิได้ล็อกกุญแจประตูรถยนต์ ไปซื้อถ้วยเตี๋ยห่างจากที่จอดรถไว้ 30 เมตร เป็นเวลา 10 นาที มีคนอยู่ในบริเวณนั้นรุดหายไป ศาลวินิจฉัยว่าไม่เป็นประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง (คำพิพากษาฎีกาที่ 260/2523) และในกรณีที่โจทก์ขับรถยนต์ผ่านเสาสัญญาณไฟจราจรไปแล้ว 3 คัน ใน 4 คัน ก็ถูกรถแท็กซี่ซึ่งขับมาทางซ้ายชนที่ประตูเพราะได้สัญญาณไฟเขียวโดยไม่ต้องหยุดรอ การขับรถยนต์ของโจทก์เป็นการประมาทฝ่าฝืนสัญญาณไฟแดงอย่างธรรมดา ศาลก็วินิจฉัยว่าไม่ใช่ประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 879 เช่นกัน (คำพิพากษาฎีกาที่ 312/2523) จากข้อพิพาทที่เกิดขึ้นจะเห็นได้ว่าเกิดจากการตีความและความเข้าใจความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงที่ไม่ตรงกัน และจากการศึกษาพบว่ามีผู้ให้ความหมายของความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงไว้ คือ ท่านศาสตราจารย์จิติ ดิงศภัทย์ โดยได้บันทึกไว้ในหมายเหตุท้ายคำพิพากษาฎีกาที่ 260/2523 ว่า “ความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หมายถึงกรณีที่มิใช่ความระมัดระวังขนาดที่แม้ได้ใช้แต่เพียงเล็กน้อยความเสียหายก็จะไม่เกิดขึ้น” และในคำพิพากษาศาลปกครองสูงสุดที่ อ 146/2553 ได้ให้ความหมายของความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงว่า “การกระทำที่จะถือว่าเป็นการกระทำด้วยความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง หมายถึงการกระทำโดยมิได้เจตนาแต่เป็นการกระทำซึ่งบุคคลพึงคาดหมายได้ว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ และหากใช้ความระมัดระวังแม้เพียงเล็กน้อยก็อาจป้องกันมิให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ แต่กลับมิได้ใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นเลย” จากการให้ความหมายของความประมาทเลินเล่ออย่าง

ร้ายแรงดังกล่าว ยังไม่อาจที่จะชี้เฉพาะเจาะจงได้ว่าการกระทำใดเป็นการกระทำโดยความประมาท เลินเล่ออย่างร้ายแรง ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับลักษณะของการกระทำ วัตถุประสงค์ของผู้กระทำประกอบกับพฤติการณ์แวดล้อม ซึ่งต้องพิจารณาเป็นกรณีไป

ส่วนการไม่ต้องรับผิดโดยผลของสัญญาประกันภัยนั้น จะกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเป็นข้อกำหนดเงื่อนไขยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย ซึ่งตามกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 นั้น ได้กำหนดการยกเว้นความรับผิดของบริษัท ผู้รับประกันภัยไว้ในหมวดเงื่อนไขทั่วไป ข้อ 3 หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอกข้อ 1.2 และข้อ 7 หมวดการคุ้มครองรถยนต์สูญหาย ไฟไหม้ ข้อ 5 หมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 7 ข้อ 8 และข้อ 9 ซึ่งข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยยกเว้นความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัยดังกล่าว จะเห็นได้ว่ามีค่อนข้างมากซึ่งหากเกิดกรณีตามข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวบริษัทผู้รับประกันภัยก็ไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน ประเด็นที่ต้องพิจารณาก็คือ การกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวนี้เป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัยหรือไม่ เนื่องจากข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยทางบริษัทผู้รับประกันภัยเป็นผู้จัดทำขึ้น โดยที่ผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนร่วมในการจัดทำแต่อย่างใด และเป็นสัญญาสำเร็จรูป เนื่องจากมีข้อกำหนดความคุ้มครอง ข้อยกเว้น ข้อบังคับ และข้อเงื่อนไขที่ชัดเจนโดยกำหนดไว้ล่วงหน้า อยู่แล้วในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย และบริษัทผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นคู่สัญญากับผู้เอาประกันภัย ได้นำมาใช้ในการประกอบธุรกิจประกันภัย ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 และในมาตรา 4 แห่งพระราชบัญญัติเดียวกัน บัญญัติให้ข้อตกลงในสัญญาระหว่างผู้บริโภค กับผู้ประกอบการค้าหรือวิชาชีพในสัญญาสำเร็จรูป ให้มีผลบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น ซึ่งผู้เอาประกันภัยเป็นผู้บริโภค และผู้รับประกันภัยเป็นผู้ประกอบการค้าหรือวิชาชีพ ตามมาตรา 3 แห่งพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าว ดังนั้นแม้คู่สัญญาจะมีเสรีภาพในการทำสัญญา แต่เมื่อสัญญาประกันภัยตามที่กำหนดไว้ในข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย อยู่ภายใต้บังคับแห่งพระราชบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม พ.ศ. 2540 ข้อกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ในกรมธรรม์ประกันภัย จึงบังคับได้เพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณีเท่านั้น ซึ่งเป็นดุลพินิจของศาลที่จะปรับลดข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรมให้มี ผลเพียงเท่าที่เป็นธรรมและพอสมควรแก่กรณี อย่างไรก็ตาม มาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 บัญญัติให้กรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะออกให้แก่ ผู้เอาประกันภัย จะต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบ เพื่อที่จะให้นายทะเบียนควบคุมข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยให้เป็นธรรม แต่ก็ไม่อาจที่จะรับรองได้ว่าจะไม่มีการกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยที่ไม่เป็นธรรม จากการตรวจสอบพบว่าข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์

ประกันภัยยกเว้นความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัยดังกล่าวบางข้อ ผู้เขียนเห็นว่าไม่เป็นธรรม และมีปัญหาในการตีความ ดังนี้

1. ข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยยกเว้นความรับผิด หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 1.2 วรรคสอง (ก) ที่กำหนดว่า “ความเสียหายต่อทรัพย์สินดังต่อไปนี้ จะไม่ได้รับความคุ้มครอง (ก) ทรัพย์สินที่ผู้เอาประกันภัย ผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดตามกฎหมาย คู่สมรส บิดา มารดา บุตรของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่นั้นเป็นเจ้าของ หรือเป็นผู้เก็บรักษา ควบคุม หรือครอบครอง” จะเห็นได้ว่าทรัพย์สินที่ไม่อยู่ในความรับผิด กรณีที่เป็นปัญหาในการตีความนั้น คือกรณีทรัพย์สินที่ผู้เอาประกันภัย ผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดตามกฎหมาย คู่สมรส บิดา มารดา หรือบุตรของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่ เป็นผู้เก็บรักษา ควบคุม หรือครอบครอง เนื่องจากข้อความดังกล่าวไม่ชัดเจน และในคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ก็ไม่ได้อธิบายให้ชัดเจน โดยให้คำอธิบายไว้ว่า “ส่วนกรณีอย่างไรจึงจะถือได้ว่า บุคคลเหล่านั้น เป็นผู้เก็บรักษา ควบคุม ครอบครองทรัพย์สินนั้น ต้องพิจารณาจากข้อเท็จจริงเป็นกรณีๆ ไป”

จากความไม่ชัดเจนของข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวข้างต้น ทำให้เกิดปัญหาข้อพิพาทว่าทรัพย์สินดังกล่าวอยู่ในความคุ้มครองหรือไม่ เพื่อความเข้าใจจะขอ ยกตัวอย่างให้เห็น ดังนี้ กรณีเช่น นาย ก ฝากรถยนต์ไว้กับนาย ข ที่บ้านของนาย ข เนื่องจากต้อง เดินทางไปต่างประเทศ ระหว่างนั้นนาย ข ได้ขับรถยนต์คันเอาประกันภัยของตนชนรถยนต์ของ นาย ก เช่นนี้จะถือว่ารถของนาย ก อยู่ใน การเก็บรักษา ควบคุม หรือครอบครองของนาย ข หรือไม่ หรือกรณีนาย ก ฝากวางตู้ไว้หน้าบ้านนาย ข เนื่องจากจะทำความสะอาดบ้าน แต่นาย ข ได้ขับ รถยนต์คันเอาประกันภัยของตนชนตู้ดังกล่าว เช่นนี้จะถือว่า นาย ข เป็นผู้เก็บรักษา ควบคุม หรือครอบครองตู้ดังกล่าวหรือไม่เป็นต้น จะเห็นได้ว่าในการพิจารณาว่ากรณีเป็นผู้เก็บรักษา ควบคุมหรือครอบครองหรือไม่ นั้น แล้วแต่การตีความว่าจะตีความกว้างแคบเพียงใด ทำให้ ข้อกำหนดเงื่อนไขดังกล่าวมีความหมายไม่ชัดเจนซึ่งอาจเป็นเหตุให้บริษัทผู้รับประกันภัยยกขึ้นเป็น ข้อปฏิเสธความรับผิดได้

2. ข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยยกเว้นความรับผิด หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7.2 ที่กำหนดว่า “การประกันภัยตามหมวดนี้ ไม่คุ้มครองความรับผิด อันเกิดจากการใช้รถยนต์ในทางผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือใช้ชน ยาเสพติด เป็นต้น” และหมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 8.2 ซึ่งกำหนดไว้ในทำนอง เดียวกันว่า “การยกเว้นการใช้ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองการใช้รถยนต์ไปในทางที่ผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือ ใช้ชนยาเสพติด เป็นต้น”

จะเห็นได้ว่าข้อกำหนดดังกล่าวไม่ชัดเจนว่า การใช้รถยนต์ไปในทางผิดกฎหมาย ซึ่งจะ
 เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัยนั้น ต้องเป็นการใช้รถยนต์ไปในทางผิด
 กฎหมายอะไร กฎหมายแพ่ง กฎหมายอาญา หรือกฎหมายปกครอง เพียงแต่ยกตัวอย่างไว้ เช่น
 การใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือใช้ขนยาเสพติด เป็นต้น โดยคู่มือตีความกรมธรรม์
 ประกันภัยรถยนต์ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า “ข้อยกเว้นดังกล่าวมี
 เจตนาจะยกเว้นการใช้รถยนต์เพื่อประโยชน์ในการทำผิดกฎหมายโดยตรงเท่านั้น แต่กรณีอย่างไรที่
 จะถือว่าเป็นการใช้รถยนต์ในทางผิดกฎหมายต้องพิจารณาข้อเท็จจริงเป็นกรณีๆ ไป” จะเห็นได้ว่า
 คำอธิบายดังกล่าวนี้ไม่ได้สร้างความชัดเจนแต่อย่างใด ซึ่งจะก่อให้เกิดข้อพิพาทได้ว่า กรณีดังกล่าว
 เป็นเหตุยกเว้นความรับผิดหรือไม่ ตัวอย่างเช่น ใช้รถยนต์ไปลักทรัพย์ บรรทุกผู้โดยสารเพื่อไปก่อ
 เหตุทะเลาะวิวาท บรรทุกแผ่นซีดีละเมิดลิขสิทธิ์ บรรทุกน้ำหนักเกิน เป็นต้น และทำให้บริษัทผู้รับ
 ประกันภัยยกเป็นข้อปฏิเสธความรับผิดได้

4.4 ปัญหาเกี่ยวกับการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

การคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จากบริษัทผู้รับ
 ประกันภัยในส่วนที่เกี่ยวกับระยะเวลาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้น เป็นมาตรการที่สำคัญ
 เนื่องจากหากปล่อยให้ระยะเวลาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทผู้รับประกันภัยเป็นไป
 ตามความตกลงโดยสมัครใจของบริษัทผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้อง
 ค่าสินไหมทดแทน โดยมิได้ควบคุมนั้น จะทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยประวิงการจ่าย ค่าสินไหม
 ทดแทนได้ ซึ่งจะทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับความเสียหาย

ระยะเวลาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนั้น
 ต้องพิจารณานับตั้งแต่เมื่อรถยนต์คันเอาประกันภัยเกิดเหตุ จนถึงวันที่บริษัทผู้รับประกันภัยจ่าย
 ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเสร็จสิ้น
 โดยแม้ว่าบริษัทผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วยความเป็นธรรมตามจำนวนความ
 เสียหายที่เป็นจริง แต่หากระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวล่าช้า มีขั้นตอนที่ยุ่งยาก
 เกินกว่าที่ควรจะเป็น ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนย่อมได้รับความ
 เสียหายและไม่ได้รับความเป็นธรรม กฎหมายได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับระยะเวลาในการจ่าย
 ค่าสินไหมทดแทนไว้ใน มาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งบัญญัติว่า
 “ห้ามมิให้บริษัทประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัย ที่ต้องจ่ายหรือ
 คืนแก่ ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์โดยไม่มีเหตุอันสมควร หรือจ่ายหรือคืนไปโดยไม่สุจริต

การกระทำหรือการปฏิบัติใดๆ ของบริษัทที่จะถือว่าเป็นการฝ่าฝืนตามวรรคหนึ่งให้ เป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการและระยะเวลาที่รัฐมนตรี⁵⁷ ประกาศกำหนด” และรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงพาณิชย์ ได้ออกประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ ถือว่า เป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัย ของบริษัทประกัน วินาศภัย โดยประกาศ ณ วันที่ 27 กันยายน 2549 ซึ่งประกาศดังกล่าวนี้เป็นฉบับที่ 5⁵⁸ โดย หลักเกณฑ์ตาม ข้อ 3 ของประกาศได้กำหนดให้การกระทำหรือการปฏิบัติใดๆ ของบริษัท ประกันภัยหากเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาข้อหนึ่งข้อใดของประกาศดังกล่าว ให้ถือว่าบริษัทประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันที่ต้อง จ่ายหรือคืนแก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์โดยไม่มีเหตุอันควร หรือจ่ายหรือคืนโดย ไม่สุจริต ซึ่งตามหลักเกณฑ์ในประกาศดังกล่าวนี้ ยังให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมายประกันภัยรถยนต์ ไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม ดังนี้

1. ในหลักเกณฑ์ข้อ 3 (1) วรรคสอง กรณีกำหนดวันรับเงิน ที่กำหนดไว้ว่าหากบริษัท ผู้รับประกันภัยกำหนดวันรับเงินเกินกว่า 15 วัน จึงจะถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหม ทดแทนโดยไม่ได้คำนึงถึงค่าเสียหายนั้น ไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง และเป็นเหตุให้บริษัทผู้รับ ประกันภัยประวิงเวลาการจ่ายค่าเสียหายที่มีจำนวนเล็กน้อยได้ โดยกำหนดจ่ายค่าสินไหมทดแทน ไม่เกิน 15 วัน ทั้งที่สามารถจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ทันที และหลักเกณฑ์ในข้อ 3 (10) ก็เช่นกัน แต่เป็นกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยเลือกวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการจัดซ่อม และ กำหนดวันดำเนินการจัดซ่อมต้องแล้วเสร็จภายใน 15 วัน หากเกินกำหนดเวลาดังกล่าวจึงจะถือว่า เป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ได้คำนึงถึงความเสียหายว่าได้รับความเสียหายมาก น้อยเพียงใด จึงไม่เป็นธรรมสำหรับกรณีความเสียหายเล็กน้อยแต่ดำเนินการจัดซ่อมนานถึง 15 วัน

2. ในหลักเกณฑ์ข้อ 3 (11) วรรคหนึ่ง เป็นกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยเลือกวิธีการ ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการจัดซ่อม และบริษัทเป็นผู้จัดส่งอะไหล่ให้ผู้รับจ้างซ่อม หรือซ่อม เองโดยบริษัทผู้รับประกันภัยต้องส่งมอบอะไหล่ให้แล้วเสร็จภายใน 15 วัน นับแต่วันที่ผู้รับจ้าง ซ่อมหรือซ่อมได้รับรถยนต์และคำสั่งซ่อมจากบริษัทผู้รับประกันภัย โดยไม่ได้คำนึงถึงความเสียหาย

⁵⁷ คำว่า “รัฐมนตรี” ให้หมายความถึง “คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย” โดยผลของมาตรา 3 (1) แห่งพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550.

⁵⁸ ฉบับแรก ประกาศ ณ วันที่ 4 กุมภาพันธ์ 2536 ฉบับที่สอง ประกาศ ณ วันที่ 4 มีนาคม 2542 ฉบับที่สาม ประกาศ ณ วันที่ 23 พฤศจิกายน 2544 และฉบับที่สี่ ประกาศ ณ วันที่ 4 มกราคม 2548.

เช่นกัน และกรณีที่เป็นปัญหาข้อพิพาทกันเสมอ คือบริษัทผู้รับประกันภัยจัดส่งอะไหล่เทียมให้กับผู้รับจ้างซ่อมหรือซ่อมโดยที่ผู้กรณีไม่ทราบหรือไม่ได้ให้ความยินยอม ซึ่งการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีการจัดซ่อมนั้น กรณีการจัดเปลี่ยนอะไหล่ นั้นจะดำเนินการจัดเปลี่ยนอะไหล่เทียมให้ไม่ได้ เนื่องจากกรณีดังกล่าวถือไม่ได้ว่าเป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง เพราะไม่ได้ทำให้รถยนต์กลับคืนสู่สภาพเดิมหรือใกล้เคียงกับสภาพเดิมที่สุด แต่กรณีดังกล่าวนี้มีได้กำหนดให้เป็นเหตุในการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วย

3. ในหลักเกณฑ์ข้อ 3 (15) เป็นกรณีที่มีวินาศภัยตามสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นหากบริษัทไม่เร่งรัดตรวจสอบ และประเมินความเสียหายให้เสร็จสิ้นภายใน 15 วัน นับแต่วันที่เกิดความสูญเสียวินิจฉัยหรือเสียหาย และมีการร้องเรียนต่อกรมการประกันภัย (คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย) แล้วจึงจะถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เว้นแต่มีเหตุอันควรและบริษัทได้แจ้งถึงเหตุจำเป็นนั้น ให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ หรือผู้เสียหายได้ทราบแล้ว จะเห็นได้ว่าหลักเกณฑ์ข้อนี้ไม่ได้แยกการตรวจสอบ กับ การประเมินความเสียหายออกจากกัน ซึ่งแตกต่างกับทางปฏิบัติที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะดำเนินการตรวจสอบความเสียหาย กับ ประเมินความเสียหายแยกเป็นคนละขั้นตอน และการดำเนินการในสองขั้นตอนนี้จะมีผลกระทบกับบุคคลที่เกี่ยวข้องแตกต่างกัน

4. ไม่มีหลักเกณฑ์กรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกด้วยการโต้แย้งความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยโดยไม่สุจริต เป็นเหตุที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วย ทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยมักจะปฏิเสธความรับผิดชอบที่มีต่อบุคคลภายนอกผู้เสียหายด้วยการโต้แย้งความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยก่อนเสมอ เพื่อประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

4.5 มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ มีบุคคลที่เกี่ยวข้อง 4 ประเภท คือ

1. ผู้รับประกันภัย หมายถึง คู่สัญญาฝ่ายที่ตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้
 2. ผู้เอาประกันภัย หมายถึง คู่สัญญาฝ่ายที่ตกลงจะส่งเบี้ยประกันภัย
 3. ผู้รับประโยชน์ หมายถึง บุคคลผู้จะพึงได้รับค่าสินไหมทดแทนหรือรับจำนวนเงินใช้ให้
 4. บุคคลผู้ต้องเสียหาย หมายถึง บุคคลผู้ต้องได้รับความเสียหายจากการประกันภัย
- คำจนตามมาตรา 887 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

การประกันภัยรถยนต์เป็นสัญญาประกันวินาศภัยอย่างหนึ่ง กฎหมายมิได้กำหนดแบบไว้ ดังนั้นเมื่อคู่กรณี คือผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย ตกลงกันในสาระสำคัญของสัญญาประกันภัย ย่อมเกิดขึ้นโดยสมบูรณ์ แต่เนื่องจากการประกันภัยเป็นการชำระหนี้คนละช่วงเวลา กล่าวคือ ผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยก่อน หรือตรงกับวันที่กรมธรรม์ประกันภัยมีผลเริ่มต้น การคุ้มครอง ตามหลักจ่ายก่อนการคุ้มครอง (Cash Before Cover) ซึ่งนำมาใช้เมื่อวันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552⁵⁹ และกำหนดไว้ในข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย ในหมวดเงื่อนไขทั่วไป ข้อ 1 ความว่า “กรมธรรม์ประกันภัยนี้มีผลใช้บังคับทันทีเมื่อผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัยแล้ว” ส่วนบริษัทผู้รับประกันภัยนั้นจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในภายหลัง หากรถยนต์คัน เอาประกันภัย เกิดเหตุตามข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย ลักษณะของสัญญาประกันภัยจึงมีลักษณะที่ บริษัทผู้รับประกันภัยขายความคุ้มครอง ดังนั้น หากภายหลังเกิดข้อพิพาทเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนระหว่างบริษัทผู้รับประกันภัย กับผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ภาครัฐจำเป็นต้องมีมาตรการในการคุ้มครองบุคคลดังกล่าว ทั้งนี้ เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของบุคคลดังกล่าว ซึ่งจะทำให้เกิดความเชื่อมั่นในการประกันภัย อันจะส่งผลให้เกิดประโยชน์ในทางธุรกิจ สังคม และเศรษฐกิจของชาติโดยรวม ซึ่งมาตรการในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย และผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนั้นมี ดังนี้

4.5.1 มาตรการเกี่ยวกับข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

มาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 บัญญัติไว้ว่า “กรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย ต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียน ได้ให้ความเห็นชอบ ทั้งนี้รวมทั้งเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยด้วย

แบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วตามวรรคหนึ่ง เมื่อ

นายทะเบียนเห็นสมควร หรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้แก้ไขเปลี่ยนแปลง เพิ่มเติม หรือยกเลิกแบบ หรือข้อความนั้นบางส่วนหรือทั้งหมดก็ได้

ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัย แตกต่างไปจากแบบ หรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่ง หรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัย มีสิทธิเลือกให้บริษัทต้องรับผิดชอบในการชำระหนี้ตามแบบกรมธรรม์ประกันภัย หรือข้อความที่บริษัทออกให้ นั้น หรือตามแบบ หรือข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยจะใช้

⁵⁹ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. (2552). *คู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์*. หน้า 23

สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่บริษัทออกกรมธรรม์ประกันภัยโดยใช้แบบหรือข้อความที่นายทะเบียนมิได้ให้ความเห็นชอบตามวรรคหนึ่งหรือวรรคสอง ผู้เอาประกันภัยจะเลือกให้บริษัทต้องรับผิดตามกรมธรรม์ประกันภัยนั้น หรือจะบอกเลิกสัญญาประกันภัยนั้นเสีย และให้บริษัทคืนเบี้ยประกันภัยทั้งสิ้นที่ได้ชำระไว้แล้วแก่บริษัทก็ได้ และไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะใช้สิทธิดังกล่าวนี้ประการใดหรือไม่ ย่อมไม่เป็นเหตุให้บริษัทพ้นความรับผิดที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้” และกำหนดโทษไว้ในมาตรา 90 แห่งพระราชบัญญัติเดียวกัน ซึ่งบัญญัติว่า “บริษัทใดออกกรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ โดยฝ่าฝืนมาตรา 29 หรือกำหนดอัตราเบี้ยประกันภัยโดยฝ่าฝืนมาตรา 30 ต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 300,000 บาท”

แม้ว่าสัญญาประกันภัยกฎหมายจะไม่ได้กำหนดแบบของสัญญาไว้ แต่อย่างไรก็ตาม หากจะต้องฟ้องร้องบังคับคดี ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดหรือลายมือชื่อตัวแทนของฝ่ายนั้นเป็นสำคัญตามมาตรา 867 วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยก็เป็นหลักฐานอันเป็นหนังสืออย่างหนึ่ง กรมธรรม์ประกันภัยเป็นเอกสารที่ฝ่ายบริษัทผู้รับประกันภัยจัดทำขึ้นฝ่ายเดียว โดยมีข้อกำหนดเงื่อนไขความคุ้มครองตามที่ได้ตกลงทำสัญญาประกันภัย ระหว่างบริษัทผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัย ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยกำหนดอาจมีมากกว่าที่กฎหมายกำหนดไว้ในมาตรา 867 วรรคสาม แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และกรมธรรม์ประกันภัยที่บริษัทผู้รับประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัยต้องเป็นไปตามแบบ และข้อความที่นายทะเบียนให้ความเห็นชอบ ซึ่งเป็นมาตรการในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน โดยมาตรการควบคุมแบบ และข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยนั้น จากการศึกษาพบว่าในประเทศสหรัฐอเมริกา แบบและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัย ก็ต้องได้รับความเห็นชอบจาก นายทะเบียนเช่นกัน และในประเทศอังกฤษจะมีสมาคมประกันภัยอังกฤษ (Association of British Insurance: ABI) เป็นผู้กำหนดแบบ และเงื่อนไขของสัญญาประกันภัย ทั้งนี้ก็เนื่องจากต้องการคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั่นเอง

แบบและข้อความกรมธรรม์ประกันภัย หากมีข้อกำหนดครบถ้วนสมบูรณ์และเป็นธรรม ข้อพิพาทจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็จะไม่เกิดขึ้น โดยในการตีความกรมธรรม์ประกันภัยนั้น มีข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย หมวดเงื่อนไขทั่วไป ข้อ 11 กำหนดว่า “การตีความกรมธรรม์ประกันภัย ข้อความที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ รวมทั้งเอกสารแนบท้าย และเอกสารประกอบให้ตีความตามคู่มือการตีความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้” จากการ

ตรวจสอบพบว่า ข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 หมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 4 (ก) ที่กำหนดว่า “ความเสียหายส่วนแรกผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเองต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง ดังนี้ 1,000 บาท แรกของความเสียหายอันมิได้เกิดจากการชนหรือคว่ำ หรือกรณีที่เกิดจากการชนแต่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้” ผู้วิจัยเห็นว่าไม่เป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้สัญญาและเป็นผู้ใช้บริการ เนื่องจากข้อกำหนดดังกล่าวทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเปรียบเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายเอง จำนวน 1,000 บาท ในอุบัติเหตุแต่ละครั้งอันมิได้เกิดจากการชนหรือคว่ำ ซึ่งบางครั้งไม่ได้เป็นความผิดของผู้เอาประกันภัย เช่น จอดรถคันเอาประกันภัยไว้แล้วถูกถล่มแก๊งได้รับความเสียหายเป็นรอยขีด หรือกรณีเฉี่ยวชนกับสิ่งอื่นที่ไม่ใช่รถยนต์ เช่น เฉี่ยวกิ่งไม้ ก้อนหิน กระเด็นใส่ หากได้รับความเสียหายไม่ถึงกับบุบ แดง ร้าว ก็ต้องรับผิดชอบต่อความเสียหายเองจำนวน 1,000 บาท แรกของความเสียหาย จากการตรวจสอบคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 11/2552 ได้อธิบายข้อกำหนดดังกล่าวไว้ว่า “วัตถุประสงค์ของการปรับปรุงเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว กำหนดขึ้นเพื่อป้องกันบุคคลที่อาศัยช่องว่างตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยเดิมในการทำสิทธารถยนต์โดยไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจริง เป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยส่วนใหญ่ต้องแบกรับภาระเบี้ยประกันภัยที่สูงขึ้น และกรณีที่เกิดจากการชนขึ้นจริงแต่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถแจ้งคู่กรณีให้บริษัททราบได้ ภาระในการรับผิดชอบต่อความเสียหายส่วนแรกของผู้เอาประกันภัยจะลดลงจากเดิมที่กำหนดไว้ 2,000 บาท เป็น 1,000 บาท...” จะเห็นได้ว่าเหตุผลในการกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวตามคู่มือตีความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ที่ว่าเพื่อป้องกันบุคคลที่อาศัยช่องว่างตามเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยเดิมในการทำสิทธารถยนต์โดยไม่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้นจริงนั้น ไม่อาจรับฟังได้ เนื่องจากหน้าที่ในการตรวจสอบความเสียหาย และตีราคาวินาศภัยนั้นเป็นหน้าที่ของบริษัทผู้รับประกันภัยตาม มาตรา 878 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งบัญญัติว่า “ค่าใช้จ่ายในการตีราคาวินาศภัย ท่านให้ผู้รับประกันภัยต้องเป็นผู้ออกใช้” และหากความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่อยู่ในความคุ้มครอง บริษัทผู้รับประกันก็ไม่ต้องรับผิดชอบต่อค่าสินไหมทดแทนแต่อย่างใด และหากผู้เอาประกันภัยจงใจทำให้รถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายเพื่อหวังจะได้ประโยชน์จากการประกันภัยก็จะมีผลตาม มาตรา 347 แห่งประมวลกฎหมายอาญา ซึ่งบัญญัติว่า “ผู้ใดเพื่อให้ตนเองหรือผู้อื่นได้รับประโยชน์จากการประกันวินาศภัย แก่งทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัย ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินห้าปี หรือปรับไม่เกินหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ” อีกด้วย

จากปัญหาความไม่เป็นธรรมของข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าว ทำให้เห็นว่าแม้กรมธรรม์ประกันภัยที่นายทะเบียนให้ความเห็นชอบไปแล้วนั้น อาจจะไม่เป็นธรรมก็ได้

หรือเมื่อเวลาผ่านไปข้อกำหนดเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยอาจจะไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ก็เป็นได้

4.5.2 มาตรการในการระงับข้อพิพาท

เมื่อเกิดข้อพิพาทเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ นอกจากผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จะมีสิทธิเสนอเรื่องให้อนุญาตศาลกลางการชี้ขาด ตามข้อกำหนดเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ประเภท 1 หมวดเงื่อนไขทั่วไป ข้อ 10 ซึ่งกำหนดว่า “การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาตศาลกลาง ในกรณีที่มีข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องใดๆ ภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ระหว่างผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัท และหากผู้มีสิทธิเรียกร้องประสงค์และเห็นควรยุติข้อพิพาทนั้น โดยวิธีการอนุญาตศาลกลาง บริษัทตกลงยินยอม และให้ทำการวินิจฉัยชี้ขาดโดยอนุญาตศาลกลาง ตามข้อบังคับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยด้วยอนุญาตศาลกลาง” หรือดำเนินการฟ้องคดีต่อศาลแล้วนั้น มาตรา 36/1 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 บัญญัติว่า “ในกรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับการประกันภัย การจ่ายค่าสินไหมทดแทน การชดใช้เงินหรือประโยชน์อื่นใดตามกรรมธรรม์ประกันภัย นายทะเบียน⁶⁰ อาจจัดให้มีการพิจารณาข้อร้องเรียนและดำเนินการไกล่เกลี่ยได้” ซึ่งบทบัญญัติดังกล่าวแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 ซึ่งเป็นบทบัญญัติที่ให้อำนาจนายทะเบียนดำเนินการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทได้เป็นครั้งแรก ซึ่งแต่เดิมไม่มีกฎหมายบัญญัติไว้โดยชัดแจ้ง

ในบทบัญญัตินี้ดังกล่าว จะเห็นได้ว่านายทะเบียนอาจจัดให้มีการพิจารณาข้อร้องเรียน และดำเนินการไกล่เกลี่ยหรือไม่ก็ได้มิใช่บทบังคับนายทะเบียน ดังนั้นนายทะเบียนจะไม่พิจารณาข้อร้องเรียนก็ได้เนื่องจากกฎหมายไม่ได้บังคับไว้แต่อย่างใด และกฎหมายไม่ได้กำหนดระยะเวลาการดำเนินการไกล่เกลี่ยของนายทะเบียนไว้ ทำให้บทบัญญัตินี้ดังกล่าวคุ้มครองสิทธิของผู้ร้องเรียนไม่เพียงพอ และผลของการไกล่เกลี่ยของนายทะเบียนนั้น ไม่ได้ผูกพันคู่กรณีให้ต้องปฏิบัติตามแต่อย่างใด เพียงแต่หากนายทะเบียนมีคำวินิจฉัยชี้ขาดให้บริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรรมธรรม์ประกันภัย หรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัย บริษัทมิได้โต้แย้งหรือคัดค้านคำวินิจฉัยเป็นลายลักษณ์อักษรภายในสิบห้าวัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับทราบคำวินิจฉัย และบริษัทไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัย หรือกรณีบริษัทไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัย หากแต่บริษัทได้โต้แย้งหรือคัดค้านคำวินิจฉัยเป็นลายลักษณ์อักษรภายในกำหนดสิบห้าวัน นับแต่วันที่บริษัทได้รับทราบ

⁶⁰ นายทะเบียน หมายความว่า เลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือผู้ซึ่งเลขาธิการคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมอบหมาย.

คำวินิจฉัย แต่หากภายหลังได้มีการนำคดีสู่การพิจารณาในชั้นศาล และศาลได้มีคำพิพากษาให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญา เช่นที่นายทะเบียนได้มีคำวินิจฉัยไป ก็เพียงแต่เป็นเหตุที่ถือว่าบริษัทผู้รับประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ตามข้อ 3 (6) (7) ของประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย โดยมีบทลงโทษตาม มาตรา 59 (4) และมาตรา 36 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 เท่านั้น ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจะไม่ได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยแต่อย่างใด หากผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต้องการให้บริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามคำวินิจฉัยของนายทะเบียน ก็ต้องดำเนินการนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาชั้นอนุญาโตตุลาการหรือศาลต่อไป ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวต้องเสียค่าใช้จ่ายและเสียเวลาดำเนินการ

4.5.3 มาตรการในการชดเชยความเสียหาย

เมื่อผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน แต่บริษัทผู้รับประกันภัยปฏิเสธไม่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน มาตรการที่จะชดเชยความเสียหายนั้นได้กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 หมวดเงื่อนไขทั่วไป ข้อ 5 ซึ่งกำหนดว่า “ความรับผิดชอบของบริษัทเมื่อมีการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัทและหากบริษัทปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม จนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนำคดีสู่การพิจารณาของศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ หากศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทแพ้คดี บริษัทจะต้องรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนั้น โดยชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษา หรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการพร้อมดอกเบี้ยคิดในอัตรา ร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันผิดนัด” (แก้ไขเพิ่มเติมตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 28/2552) การคิดดอกเบี้ยในระหว่างผิดนัดนั้นประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 224 บัญญัติว่า “หนี้เงินนั้น ท่านให้คิดดอกเบี้ยในระหว่างผิดนัด ร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ถ้าเจ้าหนี้อาจจะเรียกดอกเบี้ยได้สูงกว่านั้น โดยอาศัยเหตุอย่างอื่นอันชอบด้วยกฎหมาย ก็ให้ส่งดอกเบี้ยต่อไปตามนั้น ท่านห้ามมิให้คิดดอกเบี้ยซ้อนดอกเบี้ยในระหว่างผิดนัด การพิสูจน์ค่าเสียหายอย่างอื่นนอกกว่านั้น ท่านอนุญาตให้พิสูจน์ได้” หนี้เงินเป็นหนี้ที่ต้องชำระด้วยเงินตรา ส่วนมากจะเป็นหนี้ที่เกิดจากสัญญากู้ยืม ตัวเงิน หรือจากมูลละเมิดที่จะต้องชดใช้ค่าเสียหายรวมทั้งค่าเสียหายอันเกิดจากมูลสัญญา เมื่อลูกหนี้ ผิดนัดไม่ชำระหนี้เงิน เจ้าหนี้อาจมีสิทธิได้รับดอกเบี้ยในระหว่างผิดนัดร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี ตามมาตรา 224 วรรคหนึ่ง ดังกล่าว โดยไม่จำต้องตก

ลังกันไว้ต่างหากแม้จะเป็นหนี้ที่เกิดจากสัญญาก็ตาม⁶¹ การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนั้น โดยปกติจะชดใช้เป็นเงิน ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวจึงเป็นหนี้เงิน เมื่อบริษัทผู้รับประกันภัยผิดนัดไม่ชำระค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนก็ต้องรับผิดชอบในดอกเบี้ยผิดนัด ตามมาตรา 224 ดังกล่าว แต่เนื่องจากข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย ภาคสมัครใจ ประเภท 1 หมวดเงื่อนไขทั่วไป ข้อ 5 กำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในดอกเบี้ยผิดนัดในอัตรา ร้อยละ 15 ต่อปี ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 28/2552 จึงถือได้ว่าเป็นเหตุอื่นที่ชอบด้วยกฎหมายที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนซึ่งเป็นเจ้าหนี้ใน ค่าสินไหมทดแทนอาจเรียกดอกเบี้ยได้สูงกว่าอัตรา ร้อยละเจ็ดครึ่งต่อปี

กรณีที่ต้องพิจารณาก็คือการกำหนดอัตราดอกเบี้ยผิดนัดเพียง ร้อยละ 15 ต่อปี นั้นจะเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพียงพอหรือไม่ จากการศึกษาพบว่าในมลรัฐนิวเจอร์ซีย์ ประเทศสหรัฐอเมริกา หากบริษัทผู้รับประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีเหตุผล บริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบจ่ายดอกเบี้ยในอัตราร้อยละ 2 ต่อเดือน ของจำนวนเงินที่ค้างจ่ายและต้องรับผิดชอบต่อค่าทนายความตามสมควรอีกด้วย ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าการกำหนดดังกล่าวจะเป็นการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ที่ต้องเสียหายจากการที่บริษัทผู้รับประกันภัยปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ ดังนั้น หากต้องการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ต้องเพิ่มจำนวนเงินที่บริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในกรณีปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้สูงขึ้นทำนองเป็นค่าเสียหายเชิงลงโทษ ซึ่งนอกจากจะเป็นการป้องปรามบริษัทผู้รับประกันภัยที่ไม่สุจริต พยายามหาเหตุปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ทำให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้รับความเสียหายที่ต้องเดือดร้อนเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีไม่ว่าจะเป็นการฟ้องร้องดำเนินคดีต่อศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการแล้วนั้น ยังเป็นการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอีกด้วย เนื่องจากแม้ว่าการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีเหตุอันสมควรนั้น อาจเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนซึ่งมีบทลงโทษตามมาตรา 88 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าแสนบาท และถ้าเป็นการกระทำความผิดต่อเนื่อง ให้ปรับอีกไม่เกินวันละสองหมื่นบาทตลอดเวลาที่ยังฝ่าฝืนอยู่ หรืออาจถูกเพิกถอนใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย ตามมาตรา 59 (4) ก็ตาม แต่ก็

⁶¹ ไพโรจน์ วายุภาพ. (ม.ป.ป.). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้. หน้า 105-106.

ไม่ได้เป็นการชดเชยความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ต้องเดือดร้อน เสียเวลา และค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดีแต่อย่างใด

การกำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบเพิ่มขึ้น กรณีปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้น ควรกำหนดเป็นเบี้ยปรับ เนื่องจากเบี้ยปรับเป็นค่าเสียหายหรือค่าสินไหมทดแทนที่กำหนดกันไว้ล่วงหน้าเมื่อไม่ชำระหนี้หรือชำระหนี้ไม่ถูกต้องสมควร ตามมาตรา 379 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งจะตรงกับความมุ่งหมายที่จะเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน การกำหนดเบี้ยปรับดังกล่าวไม่อยู่ในบังคับของมาตรา 654 แห่งประมวลกฎหมายเดียวกัน ที่ห้ามมิให้เรียกดอกเบี้ยเกินกว่าร้อยละ 15 ต่อปี และไม่ต้องห้ามตามพระราชบัญญัติห้ามเรียกดอกเบี้ยเกินอัตรา พ.ศ. 2475 เนื่องจากไม่ใช่การเรียกดอกเบี้ยในการกู้ยืมเงิน (คำพิพากษาฎีกาที่ 3612/2535 และคำพิพากษาฎีกาที่ 9571/2544) อีกทั้ง ไม่ถือว่าเป็นข้อกำหนดที่ไม่เป็นธรรมต่อบริษัทผู้รับประกันภัยแต่อย่างใด เนื่องจากบริษัทผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนและเป็นผู้ประกอบธุรกิจซึ่งมีความรู้ความเชี่ยวชาญในการประกันภัย หากจะปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนต้องกระทำโดยมีเหตุผลอันสมควรและเป็นไปโดยสุจริตหากปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่สุจริต ก็ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่สูงขึ้น อันเนื่องมาจากต้องรับผิดชอบในเบี้ยปรับที่กำหนดไว้นั่นเอง แต่การกำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัยต้องชดใช้เบี้ยปรับกรณีปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้น ศาลมีดุลพินิจในการลดเบี้ยปรับได้ตามมาตรา 383 วรรคหนึ่ง แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่อย่างไรก็ตามการที่ศาลจะลดเบี้ยปรับได้นั้น จะต้องได้ความว่าเบี้ยปรับนั้นสูงเกินส่วน ซึ่งศาลต้องพิเคราะห์ถึงทางได้เสียของเจ้าหน้าที่ทุกอย่างอันชอบด้วยกฎหมาย ดังนั้น การกำหนดเบี้ยปรับซึ่งเป็นค่าเสียหาย ที่กำหนดกันไว้ล่วงหน้าเพื่อเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนกรณีบริษัทผู้รับประกันภัยปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจึงต้องไม่สูงเกินไป

กล่าวโดยสรุปในบทที่ 4 ผู้เขียนได้แสดงให้เห็นถึงปัญหาและวิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ซึ่งปัญหาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยค้ำจุนนั้น มักเกิดปัญหาข้อพิพาทจากการที่บริษัท ผู้รับประกันภัยได้แย้งความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยอันมีต่อบุคคลภายนอกโดยไม่สุจริต และปัญหาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของรถยนต์คันเอาประกันภัยนั้น จะมีปัญหาเกี่ยวกับการ จัดซ่อมรถยนต์คันเอาประกันภัย การระงับข้อพิพาทโดยอู่กลางการประกันภัย และกรณีการ โอนกรรมสิทธิ์ในรถยนต์คันเอาประกันภัยให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัยกรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง ซึ่งไม่เป็นธรรม ในส่วนของปัญหาเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดชอบและจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทผู้รับประกันภัย มีปัญหาในการตีความของความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรง

และข้อกำหนดเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยเว้นความรับผิดชอบของบริษัท ผู้รับประกันภัยที่ไม่ธรรมดา ส่วนปัญหาเกี่ยวกับการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้น พบว่าหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันภัย นั้น ยังให้ความคุ้มครองและกำหนดไว้ไม่ครอบคลุม สำหรับมาตรการในการคุ้มครอง ผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ซึ่งมีมาตรการเกี่ยวกับข้อกำหนดเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ มาตรการในการระงับข้อพิพาท และมาตรการในการชดเชยความเสียหาย ซึ่งมาตรการดังกล่าว ยังให้ความคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้อง ค่าสินไหมทดแทนไม่เพียงพอ

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

การประกันภัยรถยนต์เป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งและเป็นส่วนหนึ่งของการประกันภัยแบ่งเป็น 2 ประเภท คือการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ และการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ปัจจุบันการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจมี 5 ประเภท โดยในแต่ละประเภทจะให้ความคุ้มครองที่แตกต่างกันซึ่งการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 จะให้ความคุ้มครองมากที่สุด โดยจะคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก คุ้มครองความเสียหาย สูญหาย ไฟไหม้รถยนต์คันเอาประกันภัย และความคุ้มครองเพิ่มเติมตามเอกสารแนบท้าย

การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนั้น บริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เป็นจริงซึ่งเป็นหลักการหนึ่งของการประกันภัย ตามมาตรา 877 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ สำหรับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอก ผู้เสียหายเป็นไปตามหลักการประกันภัยค่าจูน ตามมาตรา 887 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยบริษัทผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้เสียหายตามความเสียหายที่ได้รับซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์คันเอาประกันภัยที่ใช่ หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถยนต์คันเอาประกันภัยนั้น

การกำกับดูแลธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทผู้รับประกันภัยด้วยนั้น เป็นอำนาจของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ซึ่งจัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย พ.ศ. 2550

จากการศึกษาพบปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจทั้งในส่วนของความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกตามหลักการประกันภัยค่าจูน และในส่วนของความคุ้มครองรถยนต์คันเอาประกันภัย ปัญหาเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดชอบและจำกัดความรับผิดชอบของบริษัทผู้รับประกันภัย ปัญหาเกี่ยวกับการประวิงการจ่ายค่าสินไหม

ทดแทน และมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทผู้รับประกันภัยนั้น ยังมีข้อบกพร่อง

โดยปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยค้ำจุน ตามความคุ้มครองความรับผิดชอบชีวิต ร่างกาย อนามัย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอกนั้น พบว่าบริษัทผู้รับประกันภัยมักจะโต้แย้งความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยโดยกล่าวอ้างว่ากรณีที่เกิดความเสียหายนั้นผู้เอาประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายอันทำให้บริษัทผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ซึ่งในบางกรณีเห็นได้ชัดว่าความเสียหายดังกล่าวผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย และในกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกด้วยวิธีการจัดช่อมทรัพย์สินที่เสียหายให้กลับคืนสู่สภาพเดิมนั้น เนื่องจากไม่มีข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยว่าจะต้องจัดช่อมด้วยมาตรฐานใดทำให้เกิดข้อพิพาทในการจัดช่อม

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของรถยนต์คันเอาประกันภัย ตามความคุ้มครองรถยนต์คันเอาประกันภัยนั้น พบว่ากรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยด้วยวิธีการจัดช่อมรถยนต์คันเอาประกันภัยที่เสียหายให้กลับคืนสู่สภาพเดิม มักจะเกิดข้อพิพาทจากการจัดช่อมในเรื่องของชิ้นส่วนอะไหล่ที่เสียหายว่าควรจัดช่อมหรือจัดเปลี่ยนชิ้นส่วนอะไหล่ที่เสียหายดังกล่าว และต้องจัดเปลี่ยนชิ้นส่วนอะไหล่ที่เสียหายชนิดใดซึ่งไม่มีมาตรฐานการจัดช่อม และหากไม่สามารถตกลงกันได้ข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยกำหนดว่าต้องจัดช่อมที่อู่กลางการประกันภัยที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแต่งตั้ง ซึ่งพบปัญหาว่าอู่กลางการประกันภัยดังกล่าวมักจะเป็นอู่คู่สัญญาของบริษัทผู้รับประกันภัยด้วยจึงอยู่ในความครอบงำของบริษัทผู้รับประกันภัย ทำให้ขาดความเป็นกลางในการทำหน้าที่ระงับข้อพิพาท และกรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิงพบปัญหาว่า เมื่อบริษัทผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีแล้วนั้น หากรถยนต์คันเอาประกันภัยได้เอาประกันภัยไว้ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 80 ของมูลค่ารถยนต์ขณะที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัยซึ่งไม่เป็นธรรม เนื่องจากทำให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีเสียเปรียบ เพราะจะได้รับชดใช้ ค่าสินไหมทดแทนไม่คุ้มกับความเสียหายที่ได้รับจริง แต่ในส่วนของบริษัทผู้รับประกันภัยจะได้เปรียบเนื่องจากได้ไปซึ่งกรรมสิทธิ์ในรถยนต์ที่เสียหาย (ซากรถยนต์) ซึ่งมีราคาทำให้ค่าสินไหมทดแทนที่บริษัทผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ไปนั้นมีจำนวนลดลงเมื่อหักส่วนของราคาซากรถยนต์คันเอาประกันภัย

ในส่วนของปัญหาเกี่ยวกับการยกเว้นความรับผิดและการจำกัดความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัย เป็นไปโดยผลของกฎหมายและสัญญาประกันซึ่งกำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย นั้นพบว่าเหตุยกเว้นความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัยตามกฎหมายในมาตรา 879 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มีปัญหาในการตีความของความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงว่ามีลักษณะเป็นอย่างไร เนื่องจากไม่มีคำจำกัดความของคำดังกล่าว ทำให้เกิดข้อพิพาทจากการที่บริษัทผู้รับประกันภัย ได้ยกเป็นข้ออ้างปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทน จากการศึกษาพบว่าความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงนั้น ต้องมีลักษณะเป็นการกระทำโดยมิได้เจตนาแต่เป็นการกระทำซึ่งบุคคลพึงคาดหมายได้ว่าอาจก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นได้ และหากใช้ความระมัดระวังแม้เพียงเล็กน้อยก็อาจป้องกันมิให้เกิดความเสียหายขึ้นได้แต่กลับมิได้ใช้ความระมัดระวังเช่นว่านั้นเลย ซึ่งต้องพิจารณาเป็นกรณีไป และในส่วนของการยกเว้นความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัยตามข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยภาคสมัครใจ ประเภท 1 นั้นมีหลายข้อ แต่พบว่าในข้อ 1.2 วรรคสอง (ก) หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก กรณีทรัพย์สินที่ไม่ได้รับความคุ้มครองเป็นทรัพย์สินที่ผู้เอาประกันภัย ผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดตามกฎหมาย คู่สมรส บิดามารดา บุตรของผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่นั้น เป็นผู้เก็บรักษา ควบคุม หรือครอบครอง และข้อ 7.2 หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก กับข้อ 8.2 หมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ กรณีที่กำหนดยกเว้นความรับผิดหากใช้รถยนต์ไปในทางผิดกฎหมาย มีความหมายไม่ชัดเจนและมีปัญหาในการตีความซึ่งทำให้เกิดข้อพิพาทในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน

สำหรับปัญหาเกี่ยวกับการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้น พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 36 บัญญัติห้ามมิให้บริษัทประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน โดยมีหลักเกณฑ์ตามประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน แต่หลักเกณฑ์ในประกาศดังกล่าวยังให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไม่เพียงพอและกำหนดไว้ไม่ครอบคลุม โดยในประกาศดังกล่าวได้กำหนดระยะเวลาในการชดเชยค่าสินไหมทดแทนไว้ที่ 15 วัน โดยไม่ได้คำนึงถึงความเสียหายซึ่งไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง อันเป็นเหตุให้บริษัทผู้รับประกันภัยประวิงเวลาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่มีจำนวนเล็กน้อยได้ และไม่ได้กำหนดหลักเกณฑ์ที่บริษัทผู้รับประกันภัยยกข้อต่อสู้ของผู้เอาประกันภัยว่าไม่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายปฏิเสธการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกโดยไม่สุจริตเป็นเหตุในการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วย

มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน จากการศึกษาพบว่า มีมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองบุคคลดังกล่าว ดังนี้

1. มาตรการเกี่ยวกับข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ

กรมธรรม์ประกันภัยและเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัย ที่บริษัทประกันภัยออกให้แก่ผู้เอาประกันภัย ต้องเป็นไปตามแบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบตามมาตรา 29 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 เพื่อให้ นายทะเบียนได้ตรวจสอบข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรวมทั้งเอกสารประกอบหรือแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยให้มีข้อกำหนดที่เป็นธรรม เนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยบริษัท ผู้รับประกันภัยเป็นผู้จัดทำขึ้น ผู้เอาประกันภัยไม่ได้มีส่วนร่วมในการจัดทำแต่อย่างใด และหากแบบและข้อความในกรมธรรม์ประกันภัยมีข้อกำหนดครบถ้วนสมบูรณ์และเป็นธรรม ข้อพิพาทในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก็จะไม่เกิดขึ้น ทั้งนี้เพื่อเป็นการคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั่นเอง แต่จากการศึกษาพบว่า ข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัย ข้อ 4 (ก) หมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ที่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเองจำนวน 1,000 บาท แรกของความเสียหายอันมิได้เกิดจากการชนหรือคว่ำ หรือกรณีที่เกิดจากการชนแต่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถแจ้งให้บริษัทผู้รับประกันภัยทราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ ซึ่งผู้เขียนเห็นว่าไม่เป็นธรรม เนื่องจากในบางกรณีที่เกิดความเสียหายขึ้นไม่ใช่ความผิดของผู้เอาประกันภัย เช่น จอดรถยนต์ไว้แล้วถูกกลั่นแกล้งเป็นรอยขีดข่วน เป็นต้น ทำให้เห็นว่าแม้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยที่ผ่านการเห็นชอบจากนายทะเบียนแล้วนั้น อาจจะไม่เป็นธรรมก็ได้ หรือเมื่อระยะเวลาผ่านไปสภาพของสังคมเปลี่ยนไปข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยอาจจะไม่เหมาะสมกับสภาพการณ์ก็ได้

2. มาตรการในการระงับข้อพิพาท

มาตรา 36/1 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 บัญญัติให้นายทะเบียนมีอำนาจในการพิจารณาข้อร้องเรียนและไกล่เกลี่ยข้อพิพาทได้ ซึ่งเป็นทางเลือกให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเลือกที่จะดำเนินการเพื่อระงับข้อพิพาท นอกจากการฟ้องร้องดำเนินคดี หรือเสนอเรื่องให้อนุญาโตตุลาการชี้ขาด แต่กฎหมายไม่ได้บังคับว่านายทะเบียนจะต้องดำเนินการไกล่เกลี่ยในทุกกรณีเป็นเพียงให้อำนาจไว้เท่านั้น และผลของการไกล่เกลี่ยไม่ผูกพันคู่กรณีให้ต้องปฏิบัติตามคำวินิจฉัยชี้ขาดของนายทะเบียนแต่อย่างใด เพียงแต่หากนายทะเบียนวินิจฉัยชี้ขาดให้บริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยหรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัย หากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่ได้โต้แย้งหรือคัดค้านคำวินิจฉัยดังกล่าวและไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัย หรือโต้แย้งหรือคัดค้านแต่ภายหลังศาลมีคำพิพากษาให้บริษัทผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือ

ปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัยเช่นที่นายทะเบียนได้มีคำวินิจฉัย จะเป็นเหตุที่ถือว่าบริษัทผู้รับประกันภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น

3. มาตรการในการชดเชยความเสียหาย

ข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยภาคสมัครใจ ข้อ 5 หมวดเงื่อนไขทั่วไป กำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัยที่ปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตามจนมีการนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ หากศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทแพ้คดี บริษัทผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามคำพิพากษาหรือคำชี้ขาดพร้อมดอกเบี้ยคิดนับในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันผิดนัดซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวยังให้ความคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนไม่เพียงพอกับความเสียหายที่ได้รับจากความเดือดร้อนที่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินคดี

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาถึงปัญหาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และมาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัยและผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมาแล้วนั้นจึงมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. กรณีปัญหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการจัดซ่อมทรัพย์สินที่เสียหายซึ่งเป็นรถยนต์ให้แก่บุคคลภายนอกผู้เสียหาย โดยการแก้ไขเพิ่มเติมข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกข้อ 1.2 โดยเพิ่มเติมความในวรรคสองเป็น “ความเสียหายต่อทรัพย์สิน บริษัทจะรับผิดชอบชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายและความรับผิดชอบของบริษัทจะมีไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง

กรณีที่ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่เสียหายเป็นรถยนต์ หากบริษัทและบุคคลภายนอกผู้เสียหายตกลงให้บริษัทจัดซ่อม บริษัทจะจัดซ่อมตามมาตรฐานการจัดซ่อมโดยประกาศของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย”

2. กรณีปัญหาการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการจัดซ่อมรถยนต์คันเอาประกันภัย และการระงับข้อพิพาทโดยอู่กลางการประกันภัย มีข้อเสนอแนะว่า คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ต้องกำหนดมาตรฐานในการจัดซ่อมรถยนต์โดยอาศัยอำนาจตามมาตรา 37 (11) แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งบัญญัติให้คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยมีอำนาจประกาศกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขใดๆ ให้บริษัทปฏิบัติในการชดใช้เงิน หรือค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย โดยการแก้ไข

ข้อกำหนดเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 หมวดการคุ้มครองรถยนต์ สูญหาย ไฟไหม้ ข้อ 2.3 เป็น “ในกรณีรถยนต์ได้รับความเสียหาย แต่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิง หรือ สูญหายบางส่วน บริษัทและผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันให้มีการซ่อม ตามมาตรฐานการจัดซ่อม โดยประกาศของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือเปลี่ยนรถยนต์ ซึ่งมีสภาพเดียวกันแทนได้ ทั้งนี้รวมทั้งอุปกรณ์ของรถยนต์นั้น หรือจะชดใช้เงินเพื่อทดแทนความเสียหายหรือสูญหายนั้นก็ ได้ ในการซ่อมรถยนต์หรือในการกำหนดจำนวนเงินชดใช้หากตกลงกัน ไม่ได้ให้จัดซ่อมโดยผู้กลางการประกันภัยที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแต่งตั้ง **ซึ่งไม่ใช่ผู้คู่สัญญาของบริษัท เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะยินยอมโดยชัดแจ้งเป็นหนังสือ** ข้อจำกัดของบริษัท ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องส่งอะไหล่จากต่างประเทศ บริษัทรับผิดชอบไม่เกินกว่าราคานำเข้าที่ส่งมาทางเรือ”

แก้ไขหมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 2.2 เป็น “ในกรณีที่รถยนต์ได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิง บริษัทและผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันให้มีการซ่อม ตามมาตรฐานการจัดซ่อมโดยประกาศของคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย หรือเปลี่ยนรถยนต์ซึ่งมีสภาพเดียวกันแทนได้ ทั้งนี้รวมทั้งอุปกรณ์ของรถยนต์นั้นหรือจะชดใช้เงินเพื่อทดแทนความเสียหายนั้นก็ ได้ ในการซ่อมรถยนต์หรือในการกำหนดจำนวนเงินชดใช้ หากตกลงกัน ไม่ได้ให้จัดซ่อมโดยผู้กลางการประกันภัยที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแต่งตั้ง **ซึ่งไม่ใช่ผู้คู่สัญญาของบริษัท เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะยินยอมโดยชัดแจ้งเป็นหนังสือ** ข้อจำกัดความรับผิดชอบของบริษัท ในกรณีที่มีความจำเป็นต้องส่งอะไหล่มาจากต่างประเทศ บริษัทรับผิดชอบไม่เกินกว่าราคานำเข้าที่ส่งมาทางเรือ”

3. ปัญหาในการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีรถยนต์คันเอาประกันภัยได้รับความเสียหายโดยสิ้นเชิง มีข้อเสนอแนะว่า ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีจะต้องโอนกรรมสิทธิ์ในรถยนต์คันเอาประกันภัยให้แก่บริษัทผู้รับประกันภัย เฉพาะกรณีที่บริษัทผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเต็มตามจำนวนที่เอาประกันภัยไว้ ในกรณีที่เอาประกันภัยไว้เต็ม จำนวนราคารยนต์คันเอาประกันภัยเท่านั้น ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณี โดยการแก้ไขข้อกำหนดเงื่อนไขกรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ ประเภท 1 หมวดการคุ้มครองรถยนต์สูญหาย ไฟไหม้ ข้อ 2.2 เป็น “ในกรณีรถยนต์เสียหายสิ้นเชิง บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง

รถยนต์เสียหายสิ้นเชิง หมายถึง รถยนต์ได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมให้อยู่ในสภาพเดิมได้หรือเสียหายไม่น้อยกว่า ร้อยละ 70 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะเกิดความเสียหาย

ในกรณีที่เอาประกันภัยไว้เต็มตามมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณี ต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัททันที โดยค่าใช้จ่ายของบริษัทและให้ถือว่าการคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นอันสิ้นสุด”

แก้ไขหมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 2.1 เป็น “ในกรณีรถยนต์เสียหายสิ้นเชิง บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง

ในกรณีที่เอาประกันภัยไว้เต็มตามมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณี ต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัททันที โดยค่าใช้จ่ายของบริษัท และให้ถือว่าการคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นอันสิ้นสุด

รถยนต์เสียหายสิ้นเชิงในที่นี้ หมายถึง รถยนต์ได้รับความเสียหายจนไม่อาจซ่อมให้อยู่ในสภาพเดิมได้ หรือเสียหายไม่น้อยกว่า ร้อยละ 70 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เกิดความเสียหาย”

4. ปัญหาข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยในเหตุยกเว้นความรับผิดที่มีความหมายไม่ชัดเจนและมีปัญหาในการตีความ มีข้อเสนอแนะว่า เพื่อป้องกันข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้น ประกอบกับการคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้สัญญาที่ต้องได้รับความคุ้มครองจากการทำสัญญาโดยข้อกำหนดในสัญญาต้องมีความชัดเจน ดังนั้น จึงต้องแก้ไขข้อกำหนดดังกล่าวให้เกิดความชัดเจน และการยกเว้นความรับผิดของบริษัทผู้รับประกันภัยกรณีใช้รถยนต์ไปในทางผิดกฎหมายต้องเป็นการใช้เพื่อประโยชน์โดยตรงในการกระทำผิดกฎหมายซึ่งมีโทษจำคุกเท่านั้นและควรจำกัดเฉพาะความผิดที่มีโทษจำคุกที่มีอัตราโทษสูงกว่าลหุโทษ เนื่องจากความผิดลหุโทษหรือความผิดที่มีโทษปรับสถานเดียวเป็นความผิดเล็กน้อยไม่ควรกำหนดเป็นเหตุยกเว้นความรับผิดด้วยการแก้ไขข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 หมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 1.2 วรรคสอง (ก) โดยตัดข้อความส่วนท้ายที่ไม่ชัดเจนออกไปเป็น “ความเสียหายต่อทรัพย์สินดังต่อไปนี้ จะไม่ได้รับความคุ้มครอง (ก) ทรัพย์สินที่ผู้เอาประกันภัย ผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดตามกฎหมาย คู่สมรส บิดา มารดา บุตรของผู้เอาประกันภัย หรือผู้ขับขี่นั้นเป็นเจ้าของ ~~หรือเป็นผู้เก็บรักษา ควบคุม หรือครอบครอง~~”

แก้ไขหมวดการคุ้มครองความรับผิดต่อบุคคลภายนอก ข้อ 7.2 เป็น “การประกันภัยตามหมวดนี้ไม่คุ้มครองความรับผิดอันเกิดจากการใช้รถยนต์เพื่อประโยชน์โดยตรงในการกระทำผิดกฎหมายซึ่งมีโทษจำคุก เว้นแต่ลหุโทษ”

แก้ไขหมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์ ข้อ 8.2 เป็น “การยกเว้นการใช้การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง การใช้รถยนต์เพื่อประโยชน์โดยตรงในการกระทำผิดกฎหมายซึ่งมีโทษจำคุก เว้นแต่ลหุโทษ

5. ปัญหาเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ที่ยังให้ความคุ้มครองไม่เพียงพอและไม่ครอบคลุม โดยการแก้ไขเพิ่มเติมประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันภัยวินาศภัย ดังนี้

ข้อ 3 (1) วรรคสอง แก้ไขเป็น “ในกรณีการตกลงความเสียหายเป็นตัวแทน บริษัทไม่ระบุจำนวนเงิน หรือไม่กำหนดวันรับเงินที่แน่นอน หรือกำหนดวันรับเงินเกินกว่าระยะเวลา ดังนี้ นับแต่วันที่คู่กรณีได้ตกลงกัน

จำนวนเงินไม่เกิน 15,000 บาท กำหนดวันรับเงินเกินกว่า 7 วัน

จำนวนเงินเกินกว่า 15,000 บาท กำหนดวันรับเงินเกินกว่า 15 วัน

ข้อ 3 (10) แก้ไขเป็น “ในกรณีบริษัทเลือกวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการสั่งซ่อมบริษัทไม่เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลา ดังนี้ นับแต่วันที่เกิดความเสียหาย

ความเสียหายไม่เกิน 15,000 บาท ดำเนินการแล้วเสร็จไม่เกิน 7 วัน

ความเสียหายเกินกว่า 15,000 บาท ดำเนินการแล้วเสร็จไม่เกิน 15 วัน

เว้นแต่มีเหตุอันควรและได้รับความยินยอมจากคู่กรณี”

ข้อ 3 (11) แก้ไขเป็น “ในกรณีบริษัทเลือกวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการสั่งซ่อม และบริษัทจะเป็นผู้จัดส่งอะไหล่ให้ผู้รับจ้างซ่อมหรือซ่อมที่บริษัทสั่งให้จัดการซ่อม แต่บริษัทจัดส่งอะไหล่เทียม โดยไม่ได้รับความยินยอมจากคู่กรณี หรือไม่เร่งดำเนินการจัดส่งอะไหล่ให้แล้วเสร็จภายในกำหนดเวลาดังนี้ นับแต่วันที่ผู้รับจ้างซ่อมหรือซ่อมได้รับรถยนต์ และคำสั่งซ่อมจากบริษัท

ความเสียหายไม่เกิน 15,000 บาท ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 7 วัน

ความเสียหายเกินกว่า 15,000 บาท ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 15 วัน

ในกรณีอะไหล่ที่นั้นไม่มีขายในประเทศ และจำเป็นต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ บริษัทไม่ดำเนินการออกไปสั่งซื้ออะไหล่ให้แล้วเสร็จภายในสิบห้าวัน นับแต่วันที่ผู้รับจ้างซ่อมหรือซ่อมได้แจ้งให้บริษัททราบ”

ข้อ 3 (15) มีข้อเสนอแนะว่า ควรกำหนดระยะเวลาอันจะถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในสองขั้นตอนออกจากกัน โดยการตรวจสอบความเสียหายนั้นควรกำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัย ดำเนินการออกตรวจสอบทันที เมื่อได้รับแจ้งให้ทราบถึงการเกิดเหตุ เนื่องจากหากบริษัทผู้รับประกันภัยออกตรวจสอบความเสียหายทันที พยานหลักฐานต่างๆ อันจำเป็นเพื่อประกอบการพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นยังคงมีอยู่ ซึ่งจะทำให้การพิจารณาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นไปโดยถูกต้อง ข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นก็จะลดน้อยลง และในกรณีการ

เกิดเหตุที่มีคู่กรณี เช่น รถยนต์คันเอาประกันภัยเกิดเหตุเฉี่ยวชนกับรถยนต์อื่นบนถนน หากกำหนดให้บริษัทผู้รับประกันภัยดำเนินการออกตรวจสอบความเสียหายทันที นอกจากจะทำให้การตรวจสอบพยานหลักฐานต่างๆ อันจำเป็นเพื่อประกอบการพิจารณาใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นไปโดยถูกต้องแล้วนั้น ยังมีส่วนช่วยลดปัญหาการจราจรที่ติดขัดเนื่องจากอุบัติเหตุดังกล่าวอีกด้วยส่วนระยะเวลาดำเนินการประเมินความเสียหายนั้น ควรกำหนดระยะเวลาดำเนินการให้แล้วเสร็จตามความเสียหายที่เกิดขึ้น โดยนับแต่วันที่ได้รับแจ้งเหตุจะนับแต่วันที่เกิดความสูญเสียหรือเสียหายไม่ได้ เนื่องจากในบางครั้งผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนมิได้แจ้งเหตุทันทีในวันที่เกิดความสูญเสียหรือเสียหาย

โดยแก้ไขเป็น “ในกรณีที่มิวินาศภัยตามสัญญาประกันภัยเกิดขึ้น และกรมการประกันภัย (คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย) ได้รับการร้องเรียนว่าบริษัทไม่เร่งรัดตรวจสอบความเสียหายทันที หรือไม่ประเมินความเสียหายให้เสร็จสิ้นภายในกำหนดระยะเวลาดังนี้ นับแต่วันที่ได้รับแจ้งให้ทราบถึงการเกิดเหตุ

ความเสียหายไม่เกิน 15,000 บาท ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 7 วัน

ความเสียหายเกินกว่า 15,000 บาท ดำเนินการแล้วเสร็จภายใน 15 วัน

เว้นแต่มีเหตุอันควรและบริษัทได้แจ้งถึงเหตุผลความจำเป็นนั้นให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์หรือผู้เสียหายได้ทราบแล้ว”

เพิ่มหลักเกณฑ์เป็น ข้อ 3 (16) โดยกำหนดว่า “บริษัทปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกด้วยการโต้แย้งความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยโดยไม่สุจริต”

6. ปัญหาการตรวจสอบกรมธรรม์ประกันภัยที่ผ่านความเห็นชอบของนายทะเบียนแล้ว โดยการแก้ไขเพิ่มเติม มาตรา 29 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 เป็น “แบบและข้อความที่นายทะเบียนได้ให้ความเห็นชอบไว้แล้วตามวรรคหนึ่ง ต้องพิจารณาบททวนทุกๆ 2 ปี เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และเมื่อนายทะเบียนเห็นสมควรหรือเมื่อบริษัทร้องขอ นายทะเบียนจะสั่งให้แก้ไข เปลี่ยนแปลง เพิ่มเติมหรือยกเลิก แบบหรือข้อความนั้น บางส่วนหรือทั้งหมดก็ได้”

7. กรณีการระงับข้อพิพาทด้วยการไกล่เกลี่ย มีข้อเสนอแนะว่า เพื่อลดปัญหาการใช้ดุลพินิจของนายทะเบียนในการรับพิจารณาข้อร้องเรียนเกี่ยวกับการประกันภัยควรกำหนดเป็นข้อบังคับให้นายทะเบียนต้องดำเนินการไกล่เกลี่ยข้อพิพาทเมื่อมีผู้ร้องเรียนเกี่ยวกับการประกันภัย และต้องมีกรอบระยะเวลาในการดำเนินการไกล่เกลี่ย ในกรณีที่นายทะเบียนมีคำวินิจฉัยชี้ขาดให้บริษัทผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัย หากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่ดำเนินการตามคำวินิจฉัย จนต้องนำคดีขึ้นสู่การพิจารณา

ในชั้นอนุญาโตตุลาการหรือศาล สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ ประกันภัย ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐมีหน้าที่กำกับ ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจประกันภัย ตลอดจนการ ค้ำครองสิทธิประโยชน์ของประชาชนด้านการประกันภัย ควรเป็นผู้ดำเนินคดีและ เสียค่าใช้จ่าย ในการดำเนินคดีแทนผู้เอาประกันภัยหรือผู้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทน อันจะเป็นการคุ้มครองสิทธิ ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอย่างแท้จริงโดยการแก้ไขบทบัญญัติ มาตรา 36/1 แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 เป็น “ในกรณีที่มีการร้องเรียนเกี่ยวกับ การประกันภัย การจ่ายค่าสินไหมทดแทน การชดใช้เงินหรือประโยชน์อื่นใดตามกรมธรรม์ ประกันภัย นายทะเบียนต้องจัดให้มีการพิจารณาข้อร้องเรียน และดำเนินการไกล่เกลี่ยให้แล้วเสร็จ ภายใน 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับเรื่องร้องเรียน หากดำเนินการไม่แล้วเสร็จให้ขยายเวลาได้ไม่เกิน 30 วัน โดยแจ้งให้คู่กรณีที่เกี่ยวข้องรับทราบ

กรณีที่นายทะเบียนมีคำวินิจฉัยชี้ขาดให้บริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ ประกันภัย หรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัย หากบริษัทไม่ดำเนินการตามคำวินิจฉัย จนต้องนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาในชั้นอนุญาโตตุลาการหรือศาล ให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับ และส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ดำเนินคดีแทนผู้ร้องเรียน”

8. การชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน โดยการแก้ไขข้อกำหนดเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ประเภท 1 หมวดเงื่อนไข ทั่วไปข้อ 5 เป็น “ความรับผิดชอบของบริษัทเมื่อมีการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เมื่อมีการ เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัท และหากบริษัทปฏิเสธความรับผิดชอบไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตามจน เป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนำคดีสู่การพิจารณาของศาล หรือเสนอข้อพิพาทต่อ อนุญาโตตุลาการ หากศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทแพ้คดี บริษัทจะต้องรับผิดชอบ ต่อผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนั้น โดยชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษาหรือคำชี้ขาดของ อนุญาโตตุลาการพร้อมเงินเพิ่มเป็นเบี้ยปรับ ร้อยละ 20 ต่อปี ของจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ค้างจ่าย นับแต่วันผิดนัด

จากบทสรุปและข้อเสนอแนะ จะเห็นได้ว่าการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในการ ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ มีปัญหาหลายประการ และมาตรการในการคุ้มครองผู้เอาประกันภัย และผู้มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจยังมีข้อบกพร่อง ซึ่งจะต้องดำเนินการแก้ไขกฎหมายและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒๕๖๕

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

- จำรัส เขมะจารุ. (2522). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: รุ่งเรืองธรรม.
- จิตติ ดิงศภักดิ์. (2543). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 11). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ชูเกียรติ ประมูลผล. (ม.ป.ป.). *การประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2551). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพฯ: นิติธรรม.
- ดารารพร ติระวัฒน์. (2542). *กฎหมายสัญญา: สถานะใหม่ของสัญญาปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม* (ฉบับพิมพ์ครั้งที่ 2 แก้ไขเพิ่มเติม). กรุงเทพฯ.
- ทศพร แดลงธรรม. (ม.ป.ป.). “มาตรการคุ้มครองผู้ถือกรรมกรรมประกันภัยในประเทศญี่ปุ่น.” *กรมการประกันภัย 21 ปี*. หน้า 91.

บทความ

- ไพโรจน์ วายุภาพ และ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2551). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: จีรัชการพิมพ์.
- ไพโรจน์ วายุภาพ. (2537). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- _____. (ม.ป.ป.). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้* (พิมพ์ครั้งที่ 5). กรุงเทพฯ: สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา
- ไพศาล โชติไพบูลย์. (2532, กรกฎาคม-กันยายน). “สมาคมอัตราเบี้ยประกันอัครภัยและประกันภัยทางทะเลญี่ปุ่น.” *วารสารประกันภัย*, 32 (35). หน้า 27-33.
- ภาสกร ญาณสุธี. (2540). *ผู้ค้ำประกันภัย*. กรุงเทพฯ: อจตยา.

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. (2543). *กฎหมายพาณิชย์ 2* (พิมพ์ครั้งที่ 3). นนทบุรี:

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.

มุกดา โคหวกุล. (2537). *การประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: สยามเดชั่นเนอร์รี่พพลายส์.

ศิริส ปุຍะนะวิน. (ม.ป.ป.). “ระบบเตือนภัยล่วงหน้าและแผนการคุ้มครองผู้ถือกรรมกรรมของ
ประเทศญี่ปุ่น.” *26 ปีกรรมการประกันภัย*. หน้า 159.

สถาบันประกันภัย. (2544). *เอกสารประกอบคำบรรยายประกันภัยประเภทต่างๆ*. หน้า 79.

สมาคมประกันวินาศภัย คณะอนุกรรมการประกันภัยยานยนต์. (2542-2544). *คู่มือตีความกรรมกรรม
ประกันภัยรถยนต์*. หน้า 1.

สมาคมประกันวินาศภัย. (2529-2530). *คณะอนุกรรมการค้นคว้าและวิชาการ คู่มือวิชาการ
ประกันภัย*. กรุงเทพฯ: วิคตอรีเพาเวอร์พอยท์.

สาถล ธนสัตยาวิบูล. (2538). *หลักการประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: เอคิสันเพรสโปรดักส์.

สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2540). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. เอกสารประกอบคำบรรยายของ
สถาบันประกันภัยไทย. กรุงเทพฯ.

สุธรรม พงศ์สำราญ และคณะ. (2527). *หลักการประกันวินาศภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ:
ไทยวัฒนาพานิช.

อานวย สุขเวชย์. (2542). *รู้ทันประกันภัยรถยนต์*. กรุงเทพฯ: ฐานการพิมพ์.

วิทยานิพนธ์

กษิเดช ฌรงค์ชัย. (2543). *มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลผู้ประกอบการธุรกิจประกันวินาศภัย
(วิทยานิพนธ์ปริญญาโท)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

กิงนา ศรีอนุรักษ์. (2533). *การไม่เปิดเผยข้อความจริงในสัญญาประกันภัย (วิทยานิพนธ์ปริญญา
มหาบัณฑิต)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

กุลวดี ปุณทริกโกทก. (2553). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับการเรียกร้องโดยตรงของบุคคลภายนอก
ในการประกันภัยทางทะเล (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท)*. กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ชไมพร ฉัตรนิตติ. (2550). *การประวิงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของบริษัทประกันวินาศภัย ศึกษา
ประกันภัยรถยนต์ (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ.

ชวลิต ทวีพัฒนานนท์. (2549). *การระงับข้อพิพาทโดยการไกล่เกลี่ยในธุรกิจประกันภัย
(วิทยานิพนธ์ปริญญาโท)*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

- ชูศักดิ์ จีฬาณิข. (2545). *มาตรการทางกฎหมายในการคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลภายนอกที่ประสบภัยจากรถ* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ทัศนีย์วรรณ ศิระจันทร์แสง. (2550). *มาตรการทางกฎหมายในการประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบวิชาชีพ: ศึกษาเฉพาะกรณีผู้ประกอบวิชาชีพบัญชี* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ธีระ อยู่ในธรรม. (2533). *การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันวินาศภัย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- นัทพล จงชาณสิทธิ. (2551). *ผลกระทบของการจัดตั้งสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยที่มีต่อระบบการประกันภัย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- นิติศาสตร์ สายสุนทร. (2552). *หลักสุจริตอย่างยิ่งในสัญญาประกันภัยทางทะเล* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- พิทยา วิทยาไพโรจน์. (2549). *ปัญหาทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้บริโภคด้านสัญญาไม่เป็นธรรม* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- พิรัตน์ วงศ์สายสุวรรณ. (2546). *วิเคราะห์ปัญหาเกี่ยวกับผลบังคับของเงื่อนไขทั่วไปที่กำหนดไว้ในสัญญาประกันวินาศภัย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- แพวอาภา ชาวสีมาภรณ์. (2554). *ปัญหาข้อกฎหมายอันเกิดจากสัญญาสละสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายระหว่างบริษัทที่รับประกันภัยรถยนต์ฝ่ายถูกกับบริษัทที่รับประกันภัยฝ่ายผิด* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ภัทรรัฐ ดิษยบุตร. (2550). *การประกันภัยความรับผิดเกี่ยวกับผลิตภัณฑ์อันตราย: ศึกษากรณีผลิตภัณฑ์ที่ใช้ประจำวันในครัวเรือน* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- รัฐการ์ ศรีศกุน. (2549). *ปัญหาทางกฎหมายกรณีรถที่ได้รับการยกเว้นไม่ต้องจัดให้มีการประกันความเสียหายตามมาตรา 8 (3) และ (4) ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535* (วิทยานิพนธ์ปริญญาามหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.

- ราตรี เนตรพระฤทธิ. (2549). *มาตรการทางกฎหมายในการกำกับดูแลและส่งเสริมผู้สำรวจภัยและผู้เจรจาตกลงค่าสินไหมทดแทนประกันภัย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ).
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- ลลิตา ภัทรแสงไทย. (2554). *มาตรการภาษีเพื่อส่งเสริมธุรกิจประกันภัย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- วัจน์พล ศรีชัย. (2550). *มาตรการทางกฎหมายในเรื่องการประกันภัยความรับผิดของผู้ประกอบวิชาชีพทนายความ* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต.
- วิฑูรย์ วันวัชรพงษ์. (2548). *การนำวิธีการประกันภัยความรับผิดมาใช้กับผู้กระทำผิดโดยประมาทในการขับขี่ยานยนต์* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สมชาย หาญเลิศฤทธิ. (2541). *การจ่ายค่าสินไหมที่ไม่เป็นธรรมตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535: ศึกษากรณีมีความเสียหายเกิดแก่ผู้ประสบภัยแต่ไม่อาจทราบได้ว่ารถคันใดก่อให้เกิดความเสียหาย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ).
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สินี อรุณฉาย. (2542). *การประกันภัยความรับผิดทางละเมิดของผู้ประกอบวิชาชีพแพทย์* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- สุวรรณ โลหะประธาน. (2548). *การประกันภัยความรับผิด: ศึกษาเฉพาะกรณีการคุ้มครองคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคล ทรัพย์สิน และสิ่งแวดล้อม อันเกิดจากวัตถุอันตรายและของเสียที่เป็นอันตราย* (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

ภาษาต่างประเทศ

BOOKS

- David L. (1993). *Bickthavpt. General. Insurance.* Home wood. Iwrin.
- Jorg Finsingerland Mark (V.Pauly). (1986). *The Economic of Insurance Regulation.* London: Macmilan.

Kathleen Head Ehlinger, Kalen L. Haminton and Gregory Krotim. (1995). *State Insurance Regulation*. Pennsylvania USA.

Kluwer Insurance. (1999). *The idea of regulation*. London.

Kluwer Insurance. Regulation of Licensed non-life insurance

Robert.D.Eilers. (1995). *The Regulation of Insurance*. Pennsylvania.



ภาคผนวก



สำเนา



ค.ป.ท.

คำสั่งนายทะเบียน

ที่ 22/2551

เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่แก้ไขปรับปรุงแทนแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้าย ที่ถูกยกเลิก

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 วรรคสอง และมาตรา 30 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นายทะเบียนมีคำสั่ง ดังนี้

ข้อ 1 คำสั่งนี้เรียกว่า "คำสั่งนายทะเบียน เรื่อง ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่แก้ไขปรับปรุงแทนแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย เอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายที่ถูกยกเลิก"

ข้อ 2 คำสั่งนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2552 เป็นต้นไป

ข้อ 3 ให้ยกเลิกแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย รวมทั้งเอกสารประกอบและเอกสารแนบท้ายของกรมธรรม์ประกันภัย ที่ใช้บังคับอยู่ก่อนวันที่คำสั่งนี้มีผลบังคับ ดังนี้

- (1) กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- (2) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
- (3) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

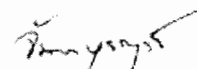
ข้อ 4 ให้ใช้แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัย รวมทั้งเอกสารประกอบ และเอกสารแนบท้ายของกรมธรรม์ประกันภัยที่แนบท้ายคำสั่งดังต่อไปนี้ แทนแบบที่ถูกยกเลิกตามข้อ 3

- (1) กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
- (2) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
- (3) กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ข้อ 5 ให้ยกเลิกพิธีอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ที่ใช้อยู่ในปัจจุบันเฉพาะในส่วนรองคำสั่งฉบับทั่วไปและพิธีอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย

ข้อ 6 ให้ใช้หลักบังคับทั่วไปของพิธีอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ที่เกิดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์รวมการประกันภัยคุ้มครองจากรถรับผิดต่อทรัพย์สินบุคคลภายนอก และพิธีอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัยที่แนบท้ายคำสั่งนี้แทนที่ถูกยกเลิกตาม ข้อ 5

สั่ง ณ วันที่ 29 เดือนกันยายน พ.ศ. 2551


(นางจันทร์มา บุรณฤกษ์)

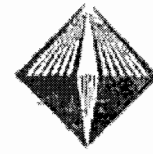
เลขาธิการ

คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
นายทะเบียน

- 2 -

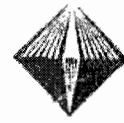
หมายเหตุ : เหตุผลที่ต้องมีการออกคำสั่งนี้ เนื่องจากจำเป็นต้องมีการปรับปรุงถ้อยคำที่ปรากฏในกรมธรรม์ ประกันภัยให้มีความชัดเจน ลดข้อพิพาทเกี่ยวกับการตีความข้อสัญญาตามกรมธรรม์ประกันภัย จึงจำเป็นต้องออกประกาศนี้

กรมธรรม์ประกันภัย



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย (อ.ป.ก.)
Office of Insurance Commission

แบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย(คปอ.)
Office of Insurance Commission

หมวดเงื่อนไขทั่วไป

ภายใต้การคุ้มครอง เงื่อนไข และข้อยกเว้นแห่งกรมธรรม์ประกันภัยและเอกสารแนบท้าย
กรมธรรม์ประกันภัยนี้ บริษัทฯ ให้สัญญาแก่ผู้เอาประกันภัยดังต่อไปนี้ :

ข้อ 1. กรมธรรม์ประกันภัยนี้มีผลใช้บังคับทันทีเมื่อผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัยแล้ว

การชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย สมบูรณ์และ มาตามเบี้ยประกันภัยที่ได้รับมอบ
อำนาจให้รับชำระเบี้ยประกันภัย ตลอดจนบุคคลหรือนิติบุคคลที่บริษัทฯ อนุมัติหรือพิจารณา
หรือมีมติพิเศษดังกล่าวเสมือนตัวแทนของบริษัทฯ ได้ถือว่าเป็นการชำระเบี้ยประกันภัยแก่บริษัทฯ โดย
ถูกต้อง

ข้อ 2. คำนิยามศัพท์: เมื่อใช้ในกรมธรรม์ประกันภัย หรือเอกสารแนบท้ายกรมธรรม์ประกันภัยนี้

- "บริษัท" หมายถึง บริษัทที่ออกกรมธรรม์ประกันภัยนี้
- "ผู้เอาประกันภัย" หมายถึง บุคคลที่ระบุชื่อเป็นผู้เอาประกันภัยในตาราง
- "รถยนต์" หมายถึง รถยนต์ที่เอาประกันภัย ซึ่งมีรายการที่ระบุไว้ในตาราง
- "ตาราง" หมายถึง ตารางแห่งกรมธรรม์ประกันภัยนี้
- "อุบัติเหตุสุดระทึก" หมายถึง เหตุการณ์หนึ่ง หรือหลายเหตุการณ์ที่เริ่มมีขึ้น ซึ่งเกิด
จากสาเหตุเดียว
- "ความเสียหายส่วนอื่น" หมายถึง ส่วนของค่าเสียหายที่คิด หรือคิดแล้วแต่ยังไม่มีการ
คุ้มครองจากบริษัทประกันภัย หรือการประกันภัยอื่นที่มีกรมธรรม์
ประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยต้องชำระค่าเสียหาย

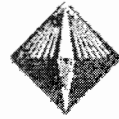
ข้อ 3. การยกเว้นทั่วไป

กรมธรรม์ประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองผล หนี้เสียหายหรือค่า ความริษยาอันเกิดขึ้นแก่บุคคลโดยฉาว
หรือโดยอ้อมจาก

3.1 สงคราม การจู่โจม การกระทำของชาติศัตรู การสู้รบ หรือการปฏิบัติการที่มีลักษณะเป็น
การทำสงคราม และได้ประกาศสงครามหรือไม่ก็ตาม

3.2 สงครามกลางเมือง การแข็งข้อขอทหาร การลอบฏ การปฏิวัติ การต่อต้าน รัฐบาล การนิร
โทษนาการปกครองโดยกบฏทหาร หรือโดยประการอื่น ประชาชนก่อกบฏ ทุบ ทุบฉวยของหรือทำกับ
การคุกคามต่อสันติรัฐบาล

3.3 วัตถุอาวุธปรมาณู



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปอ.)
Office of Insurance Commission

3.4 การแตกตัวของประจุ การแผ่รังสี การกระทบกับกัมมันตภาพรังสีจากเชื้อเพลิงปรมาณู หรือจากกากปรมาณูอันเกิดจากการเผาไหม้เชื้อเพลิงปรมาณู และสำหรับจุดประสงค์ของข้อสัญญาี้ การเผาไหม้รวมถึงกรณีวิธีใดๆแห่งการแตกแยกตัวปรมาณู ซึ่งเริ่มต้นติดต่อกันไปด้วยตัวของมันเอง

ข้อ 4. การจัดการเรียกร้องเมื่อเกิดความเสียหาย

เมื่อเกิดความเสียหาย หรือความรับผิดชอบกรณีธรรมประกันภัยเกิดขึ้น ผู้เอาประกันภัย หรือผู้ขายประกันภัย จะต้องมีแจ้งให้บริษัททราบโดยเร็วที่สุด และดำเนินการยื่นคำเป็นหลักฐานแก่ที่วางกฎหมาย บริษัทมีสิทธิที่จะดำเนินการในนามของผู้เอาประกันภัยเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นได้ หากความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นอยู่ภายใต้ความคุ้มครองในกรณีธรรมประกันภัย ความคุ้มครองของบริษัทจะเกิดขึ้นเมื่อผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขายยื่นคำเป็นกรมโดยสุจริต

ข้อ 5. ความรับผิดชอบของบริษัทเมื่อมีการปฏิรูตร่างค่าสินไหมทดแทน

เมื่อกมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัท และหากบริษัทปฏิเสธความรับผิดชอบไว้ว่าล้นเกินเหตุใดก็ตาม จนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ ศาลศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทรับผิดชอบ บริษัทจะถือว่ารับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนั้น โดยขาดข้อโต้แย้งความเสียหาย หรือข้อโต้แย้งของอนุญาโตตุลาการ พร้อมลดทอนเบี้ยที่ตนสมควรที่กฎหมายกำหนด นับแต่วันที่มีการตัดสิน

ข้อ 6. การยกโทษ: สัญญาคุ้มครองและเงื่อนไขแห่งการธรรมประกันภัยนี้ จะเปลี่ยนแปลงแก้ไขได้โดยคณะกรรมการบริหารของบริษัทเท่านั้น

ข้อ 7. การลดเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุ

- 1) ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีรถยนต์ส่วนบุคคลที่จดทะเบียนไว้กับบริษัท บริษัทจะลดเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุสำหรับผู้เอาประกันภัยเป็นอัตราดังนี้ ดังนี้
 - ขั้นที่ 1 - 20% ของเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุต่ออายุ สำหรับรถยนต์ที่จดทะเบียนไว้กับบริษัทในกรมประกันภัยในรถ
 - ขั้นที่ 2 - 30% ของเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุต่ออายุ สำหรับรถยนต์ที่จดทะเบียนไว้กับบริษัทในกรมประกันภัย 2 ปีติดต่อกัน
 - ขั้นที่ 3 - 40% ของเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุต่ออายุ สำหรับรถยนต์ที่จดทะเบียนไว้กับบริษัทในกรมประกันภัย 3 ปีติดต่อกัน
 - ขั้นที่ 4 - 50% ของเบี้ยประกันภัยอุบัติเหตุต่ออายุ สำหรับรถยนต์ที่จดทะเบียนไว้กับบริษัทในกรมประกันภัย 4 ปีติดต่อกัน หรือดีกว่านั้น



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
Office of Insurance Regulation

ทั้งนี้ บริษัทจะลดเบี้ยประกันภัยให้ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยได้ล่ออายุบริษัท และเฉพาะข้อตกลงคุ้มครองที่ต่ออายุเท่านั้น

คำว่า "รถยนต์คันที่ไม่มีผลการเรียกค่าเสียหาย" หมายความว่าความรวมถึงรถยนต์คันที่มีการเรียกร้องค่าเสียหาย แต่ค่าเสียหายนั้นเกิดจากความประมาทของบุคคลภายนอกและ ผู้ตัวผู้ต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ซึ่งมีผลทำให้บริษัทมีสิทธิที่จะเรียกค่าเสียหายที่บริษัทได้จ่ายไปคืนจากบุคคลภายนอกได้

หากในระหว่างปีกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยได้รับส่วนลดเบี้ยประกันภัยประจำปีได้มีการเรียกร้องค่าเสียหายต่อบริษัทแล้ว ในการต่ออายุการประกันภัยต่อไป บริษัทจะลดเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย ดังนี้

- (ก) ลดลงหนึ่งลำดับขั้นจากเดิม หากการเรียกร้องนั้นเกิดจากความประมาทของรถยนต์คันเอาประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัยไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงผู้กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้
- (ข) ลดลงสองลำดับขั้นจากเดิมแต่ไม่เกินอัตราที่กำหนด หากมีการเรียกร้องที่รถยนต์คันเอาประกันภัยเป็นฝ่ายประมาท หรือไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงผู้กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป รวมกันมีจำนวนเงินเกิน 200% ของเบี้ยที่รับประกันภัย

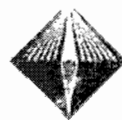
7.2 กรณีผู้เอาประกันภัยทำประกันภัยกับผู้อื่น และนำค่าลดหย่อนการประกันภัยกับบริษัท บริษัทจะนำความใน 7.1 มาใช้บังคับโดยอนุโลมก็ได้

ข้อ 8. การเพิ่มเบี้ยประกันภัยประจำปี

ในการที่ผู้เอาประกันภัยมีรถยนต์เอาประกันภัยไว้กับบริษัท และมีการเรียกร้องค่าเสียหายระหว่างปีที่เอาประกันภัยที่เกิดจากอุบัติเหตุ ซึ่งรถยนต์คันที่เอาประกันภัยเป็นฝ่ายประมาทหรือไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงผู้กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ อย่างน้อยตั้งแต่ 2 ครั้งขึ้นไป รวมกันมีจำนวนเงิน 200% ของเบี้ยประกันภัย บริษัทจะเพิ่มเบี้ยประกันภัยเป็นขั้น ๆ ดังนี้

- ขั้นที่ 1 20% ของอัตราเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ
- ขั้นที่ 2 30% ของอัตราเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ ในกรณีมีค่าเสียหายต่อรถคันดังกล่าวเกิดขึ้นแล้วครั้งที่ 2 ปีติดต่อกัน
- ขั้นที่ 3 40% ของอัตราเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ ในกรณีมีค่าเสียหายต่อรถคันดังกล่าวเกิดขึ้นแล้วครั้งที่ 3 ปีติดต่อกัน
- ขั้นที่ 4 50% ของอัตราเบี้ยประกันภัยในปีที่ต่ออายุ ในกรณีมีค่าเสียหายต่อรถคันดังกล่าวเกิดขึ้นแล้วครั้งที่ 4 ปีติดต่อกัน หรือมากกว่านั้น

ในการดำเนินการที่เอาประกันภัยถูกเพิ่มเบี้ยประกันภัยประจำปีไม่เท่าลำดับขั้นแล้ว และในปีที่ครบครบปีประกันภัยนั้น มีการเรียกร้องค่าเสียหาย ที่รถยนต์คันเอาประกันภัยเป็นฝ่ายประมาท หรือไม่สามารถแจ้งให้บริษัททราบถึงผู้กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้ไม่เกิน 2 ครั้ง หรือถึง 2 ครั้ง แต่มีค่าเสียหายไม่เกิน 200% ของเบี้ยประกันภัยแล้ว ในการต่ออายุการประกันภัย บริษัทจะใช้เบี้ยประกันภัยไปลำดับขั้นเดิม



เช่น ในปีที่ผ่านมา แต่หากไม่มีการเรียกร้องค่าเสียหาย หรือมีการเรียกร้องแต่
เกิดขึ้นนั้น มิได้เกิดจากความประมาทของรถยนต์คันเช่าประกันภัย และผู้เอาประกันภัยไม่มี
บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งไว้แล้ว ในการต่ออายุการประกันภัยในปีต่อไป บริษัทจะใช้เบี้ย
ประกันภัยในอัตราปกติ

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปอ.)
Office of Insurance Commission

ข้อ 9. การโอนรถยนต์

เมื่อผู้เอาประกันภัยได้โอนรถให้แก่ผู้อื่น ให้ถือว่าผู้รับโอนเป็นผู้เอาประกันภัยตามกรมธรรม์
ประกันภัยนี้ และบริษัทต้องรักษาคำมั่นกรมธรรม์ประกันภัยต่อไปตลอดอายุกรมธรรม์ประกันภัยที่ต่อสัญญา
อยู่ไว้ระมัดระวัง ในกรณีที่ทำประกันภัยประเภทรถบรรทุกผู้ขับขี่ ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งการ
เปลี่ยนแปลงผู้ขับขี่ให้บริษัททราบ เพื่อจะได้มีการปรับปรุงอัตราเบี้ยประกันภัยตามสภาพความเกี่ยว
พันที่เปลี่ยนแปลงไป มิฉะนั้นผู้เอาประกันภัยอาจจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกของตนเอง
เว้นเสียแต่ความคุ้มครองที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยนี้

ข้อ 10. การระงับข้อพิพาทโดยอนุญาโตตุลาการ

ในกรณีที่ข้อพิพาท ข้อขัดแย้ง หรือข้อเรียกร้องใดๆ ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้
ระหว่างผู้มีสิทธิเรียกร้องตามกรมธรรม์ประกันภัยกับบริษัท และหากผู้มีสิทธิเรียกร้องประสงค์ และ
เป็นกรณีข้อพิพาทที่อันโดยวิธีการอนุญาโตตุลาการ บริษัทตกลงยินยอม และให้ที่ถาวรวินิจฉัยชี้ขาด
โดยอนุญาโตตุลาการ ตามข้อบังคับสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ
ประกันภัยว่าด้วยอนุญาโตตุลาการ

ข้อ 11. การศึกษากรมธรรม์ประกันภัย

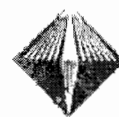
ข้อตกลงที่ปรากฏในกรมธรรม์ประกันภัยนี้ รวมทั้งเอกสารแนบท้ายและเอกสารประกอบ
ใบโฉลก ตามรายการที่แนบมาเพื่อความถี่และต่อเนื่อง ให้ใช้ให้ท่านเห็นชอบไว้

ข้อ 12. การสืบผลบังคับของกรมธรรม์ประกันภัย กรมธรรม์ประกันภัยนี้จะตั้งผลบังคับเมื่อ

- 12.1 วันที่เอาประกันภัยในตาราง
- 12.2 มีการบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัย

12.2.1 บริษัทเป็นผู้ยกเลิก: บริษัทจะบอกเลิกกรมธรรม์ประกันภัยนี้ได้ด้วยการส่ง
หนังสือบอกกล่าวล่วงหน้าไม่น้อยกว่า 30 วัน โดยการไปรษณีย์ลงทะเบียนถึงผู้เอาประกันภัยตามที่อยู่
ครั้งสุดท้ายที่แจ้งให้บริษัททราบ ซึ่งจะมีผลให้กรมธรรม์ประกันภัยสิ้นสุดบังคับ ณ วันที่ส่งหนังสือ
ดังกล่าว

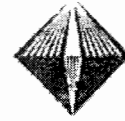
ในกรณีที่บริษัทจะคืนเงินต่อประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยยึดถือที่ประกันภัย
กลับรับระยะเวลาที่กรมธรรม์ประกันภัยได้ใช้บังคับมาแล้วของเอกสารส่วน



12.2.2 ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้บอกเลิก: ผู้เอาประกันภัยอาจบอกเลิกกรมประกันชีวิตได้ โดยแจ้งให้บริษัททราบเป็นลายลักษณ์อักษร ซึ่งจะมีผลให้กรมธรรม์ประกันชีวิตสิ้นสุดตั้งแต่วันที่บริษัทได้รับหนังสือบอกเลิก หรือวันที่ระบุไว้ในหนังสือบอกเลิก แล้วแต่วันใดเป็นวันหลังสุด
 ในกรณีนี้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับเบี้ยประกันภัยคืน ตามตารางการคืนเบี้ยประกันภัยที่ระบุไว้ข้างล่าง

อัตราคืนเบี้ยประกันภัย

จำนวนวัน ประกันภัย	ร้อยละ ของเบี้ย ประกันภัยเต็มปี	จำนวนวัน ประกันภัย	ร้อยละ ของเบี้ย ประกันภัยเต็มปี	จำนวนวัน ประกันภัย	ร้อยละ ของเบี้ย ประกันภัยเต็มปี
1-9	22	120-129	44	240-249	20
10-19	68	130-139	41	250-259	18
20-29	65	140-149	39	260-269	16
30-39	63	150-159	37	270-279	15
40-49	61	160-169	35	280-289	13
50-59	59	170-179	32	290-299	12
60-69	56	180-189	30	300-309	10
70-79	54	190-199	29	310-319	8
80-89	52	200-209	27	320-329	6
90-99	50	210-219	25	330-339	4
100-109	48	220-229	23	340-349	3
110-119	46	230-239	22	350-359	2
				360-366	0



หมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
Office of Insurance Commission

ข้อ 1. ข้อตกลงคุ้มครอง

บริษัทจะ งดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสีย หรือความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแก่ บุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ ที่ใช้ หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่เป็นรถทุก หรือสิ่งตั้งในรถยนต์นั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ในขณะผู้เอาประกันภัย ดังนี้

1.1 ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย บริษัทจะรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนเพื่อค่าความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ของบุคคลภายนอก ตามความเสียหายที่แท้จริง ที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกนั้น

กรณีบุคคลภายนอกถูกพลาพลาหาร หรือเสียชีวิต บริษัทจะงดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินกว่า 100,000 บาท คน ในกรณีที่บุคคลภายนอกนั้นมีสิทธิได้รับการชดเชยค่าความเสียหายประกันภัย รถยนต์ส่วนบุคคลว่า 1 กรณีรวมประกันภัย บริษัทจะร่วมเฉลี่ยจ่ายเท่าๆ กัน

อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบของบริษัทต่อคนจะ มิได้เกินจำนวนเงินค่าประกันภัยต่อคนที่ระบุไว้ในตาราง และความรับผิดของทรัพย์สินแต่ละครั้ง ในกรณีมากกว่าวงเงินจะ มิได้เกินจำนวนเงินค่าประกันภัยต่อครั้งทีระบุไว้ในตาราง

บุคคลพลาพลาหาร ในที่นี้ หมายถึง บุคคลพลาพลาหารที่ไม่สามารถประกอบอาชีพการงานใดๆในอาชีพประจำและอาชีพอื่น ๆ ได้โดยสิ้นเชิงตลอดไป

บุคคลพลาพลาหารมิได้รับความคุ้มครองรวม 1 1 นี้ ไม่รวมถึงผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายผิดจะก่อการพลาพลาหารแก่บุคคลอื่นในเหตุการณ์ที่จ้าง คู่สมรส บิดา มารดา บุตรของผู้นั้น

1.2 ความเสียหายต่อทรัพย์สิน บริษัทจะ รับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนเพื่อค่าความเสียหายต่อทรัพย์สินส่วนบุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย โดยที่ผู้เอาประกันภัยจะ มิได้เกินจำนวนเงินค่าประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง

ความเสียหายต่อทรัพย์สินดังต่อไปนี้ จะไม่ได้รับความคุ้มครอง

(ก) ทรัพย์สินที่ผู้เอาประกันภัย ผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายผิดต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย คู่สมรส บิดา มารดา บุตรของ ผู้เอาประกันภัยหรือผู้ขับขี่นั้นเป็นเจ้าของ หรือเป็นผู้เก็บรักษา ค้าหาญ หรือครอบครอง

(ข) เครื่องจักร สะพานรถ สะพานรถไฟ ถนน ทางวิ่ง ทางเดิน สนาม หรือสิ่งที่มีอยู่เปิด ที่อยู่ใต้ดินดังกล่าว อันเกิดจากการสั่นสะเทือน หรือจกน้ำหนักรถยนต์ หรือน้ำหนักบรรทุกของรถยนต์



(ก.) สัมภาระหรือทรัพย์สินอื่นใดที่นำติดตัวขึ้นบนรถยนต์ หรือทรัพย์สินที่บรรทุกอยู่ในรถยนต์ หรือกำลังยกขึ้น หรือกำลังยกลง จากรถยนต์ หรือทรัพย์สินที่รถยนต์กำลังเคลื่อนที่ไปยังอีกที่หนึ่ง

(ง.) ทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหายจากการรั่วไหลของสารเคมีหรือวัตถุอันตรายที่บรรทุกอยู่ในรถยนต์ วันแต่การรั่วไหลนั้นเกิดจากอุบัติเหตุจากรถยนต์ หรือการรั่วไหลของแก๊สหรือเชื้อเพลิงเพื่อการเดินเครื่องของรถยนต์

ข้อ 2. ความเสียหายส่วนแรก

ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบการเคลมอุบัติเหตุแต่ละครั้ง ดังนี้

(ก) 2,000 บาทแรก ของความเสียหายต่อทรัพย์สิน ในกรณีที่ใช้รถยนต์ในเวลาเกิดอุบัติเหตุ นอกเหนือจากที่ได้ระบุไว้ในตาราง

(ข) ตามจำนวนเงินส่วนแรกของความเสียหาย ดังระบุไว้ในตาราง

(ค) 2,000 บาทแรก ของความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ในกรณีเป็นการประทุกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ หากความเสียหายนั้นเป็นความรับผิดชอบของผู้ขับขี่รถยนต์กับเอาประกันภัยซึ่งมิใช่ผู้ขับขี่ที่ระบุชื่อในกรมธรรม์ประกันภัย

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรก เกินหนึ่งครั้ง ให้ถือว่าความรับผิดชอบแต่ละครั้งเป็นความรับผิดชอบที่เพิ่มขึ้น

ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบส่วนแรกตาม (ก) (ข) และ (ค) บริษัทจะจ่ายแทนผู้เอาประกันภัยไปก่อน เมื่อบริษัทได้จ่ายเงินที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 7 วัน นับแต่ได้รับหนังสือเรียกเงินจากบริษัท

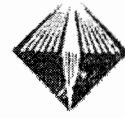
ข้อ 3. ทั่วไปช่วยในการต่อสู้คดี

ถ้าผู้เอาประกันภัยถูกฟ้องหรือให้คำสัญญาโดยศาล ตามข้อกล่าวประทุกันภัยเมื่อมีการคุ้มครองทรัพย์สินของคู่สัญญาในนามของผู้เอาประกันภัยโดยค่าใช้จ่ายของบริษัท (เช่น ค่าประกันให้ขอ) ให้นำมาลดจำนวนเงินค่าคุ้มครองก่อนมีการฟ้องร้องแล้ว

ข้อ 4. การคุ้มครองความรับผิดของผู้ขับขี่

บริษัทจะถือว่าบุคคลใดซึ่งขับขี่รถยนต์ โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัยเจตนาหนึ่งกับผู้เอาประกันภัยเอง แต่มีเงื่อนไขว่า

4.1 บุคคลข้างต้นต้องปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยลงนามอยู่ภายใต้ข้อตกลงความคุ้มครองประกันภัยนี้



4.2 บุคคลนั้นไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยที่ตนทำไว้กับบริษัทประกันภัย
ที่ได้รับแต่ไม่เพียงพอ บริษัทจึงจะรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนเฉพาะส่วนที่เกินบริษัทประกันภัย
การประกันภัยชีวิต ประกันภัย (คนไทย)
Insurance Commission

ข้อ 5. การคุ้มครองความรับผิดของผู้โดยสาร

กรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองความรับผิดของผู้โดยสาร เมื่อผู้โดยสารนั้น จะซื้อหรือผลิตจากรถยนต์ที่ใช้ หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่เป็นรถบรรทุก หรือติดตั้งในรถยนต์นั้น ทั้งนี้เฉพาะ กรณีที่มีการประกันภัยใช้ โดยมีเงื่อนไขว่า บุคคลนั้นไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจาก กรมธรรม์ประกันภัยอื่น หรือได้รับแต่ไม่เพียงพอ บริษัทจึงจะรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนเฉพาะ ส่วนที่เกินเท่านั้น

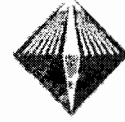
ข้อ 6. การคุ้มครองนายจ้าง

กรมธรรม์ประกันภัยนี้ให้ความคุ้มครองถึงนายจ้างซึ่งไม่ใช่ผู้ถือประกันภัย เมื่อนายจ้าง จะเรียกร้องผลจากการใช้รถยนต์คันเช่าประกันภัยโดยลูกจ้างในทางตามที่จ้าง ทั้งนี้เฉพาะกรณีที่มีการ ประกันภัยไว้แล้วมีเงื่อนไขว่า

- 6.1 นายจ้างต้องปฏิบัติสืบต่อภายใต้ข้อกำหนดของกรมธรรม์ประกันภัย
- 6.2 นายจ้างไม่ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนจากกรมธรรม์ประกันภัยอื่น เว้นแต่ ค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับชดเชยนั้น ไม่เพียงพอ บริษัทจึงจะรับผิดชอบค่าสินไหมทดแทนเฉพาะ ส่วนที่ เกินเท่านั้น
- 6.3 การคุ้มครองนี้ไม่พ่วงจำนวนเงินจำกัด ความรับผิดของบริษั

ข้อ 7. การยกเว้นทั่วไป การประกันภัยตามหมวดนี้ ไม่คุ้มครองความรับผิดอันเกิดจาก

- 7.1 การใช้รถยนต์นอกขอบเขตคุ้มครอง
- 7.2 การใช้รถยนต์ในทางผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์ หรือใช้ ขนยาเสพติด เป็นต้น
- 7.3 การใช้ใจการแข่งขันความเร็ว
- 7.4 การใช้ลากจูงหรือผลักดัน เว้นแต่รถที่ถูกลากจูงหรือถูกผลักดันได้ประกันภัยไว้กับ บริษัทด้วย หรือเป็นรถลากจูงโดยสภาพ หรือรถที่มีระบบห้ามล้อเชื่อมโยงถึงกัน
- 7.5 ความรับผิดซึ่งเกิดจากสัญญาที่ผู้ขับขี่ทำขึ้น ซึ่งถ้าไม่มีสัญญานั้นแล้ว ความรับผิด ของผู้ขับขี่จะไม่เกิดขึ้น
- 7.6 การขับขี่โดยบุคคลซึ่งมีขณะขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์

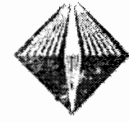


สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
 ธุรกรรมประกันภัย (อ.อ.บ.อ.)
 Office of Insurance Commission

ข้อ 8. ข้อสัญญาพิเศษ ภายใต้จำนวนเงินจำกัดความรับผิดที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย (อ.อ.บ.อ.)
 ยกเอาความไม่สมบูรณ์แห่งกรมธรรม์ประกันภัย หรือความประมาทเล็กน้อยอย่างร้ายแรงกรณี
 ประกันภัย หรือข้อ 7.1 7.2 7.3 7.4 7.5 หรือเงื่อนไขทั่วไป เรือนเลขข้อ 3 ของกรม เด็งกับ โขถ้าไป เป็นข้อ
 ล่อผู้บุคคลภายนอก เพื่อปฏิเสธความรับผิดตาม 1.1 ในหมวดนี้

ส่วนเงื่อนไข 7.6 บริษัทจะไม่เข้าเป็นข้อล่อผู้บุคคลภายนอก เพื่อปฏิเสธความ รับผิด
 นี้ตาม 1.1 และ 1.2 ในหมวดนี้

ใบกรณีที่บริษัทไม่คือรับผิดตามกฎหมาย หรือรับผิดชอบกรมธรรม์ประกันภัยนี้ต่อผู้
 เคาประกันภัย แต่บริษัทได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วตามวรรคหนึ่งและวรรคสองในความรับผิด
 ที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกไปแล้ว ผู้เอาประกันภัยต้องใช้จ่ายจำนวนเงินที่บริษัทได้จ่าย
 ไปนั้นคืนให้กับบริษัทภายใน 7 วัน นับแต่ได้รับหนังสือเรียกฟ้องจากบริษัท



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปอ.)
Office of Insurance Commission

หมวดการคุ้มครองรถยนต์สูญหาย ไฟไหม้

ข้อ 1. ข้อตกลงคุ้มครอง

รถยนต์สูญหาย บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อรถยนต์หรือส่วนหนึ่งส่วนใด
ของรถยนต์ รวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องตกแต่ง หรือสิ่งที่ติดประจำอยู่กับตัวรถยนต์ตามมาตรฐานมีมูลค่า
เท่ากับรถยนต์โดยโรงงานประกอบรถยนต์หรือศูนย์จำหน่ายรถยนต์ และให้รวมถึงอุปกรณ์หรือ
ตกแต่งที่ใส่ค่าเพิ่มขึ้นและผู้เอาประกันภัยได้แจ้งให้บริษัททราบแล้วแล้ว สูญหายไป อันเกิดจากกร
กระทำหรืออุบัติเหตุเฉพาะฐานลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ ยักยอกทรัพย์ หรือเกิดความเสียหายต่อ
รถยนต์อันเกิดจากการกระทำความผิด หรือการพยายามกระทำความผิดเช่นว่านั้น

รถยนต์ไฟไหม้บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เมื่อรถยนต์เกิดความเสียหายจากไฟ
ไหม้ไม่ว่าจะเป็นการไหม้โดยตัวของมันเอง หรือเป็นการไหม้ที่เป็นผลสืบเนื่องมาจากสาเหตุใดๆก็ตาม

ข้อ 2. การชดใช้ความเสียหายหรือสูญหายต่อรถยนต์

2.1. ในกรณีรถยนต์สูญหาย อันเกิดจากกรณีลักทรัพย์ ชิงทรัพย์ ปล้นทรัพย์ และ
ยักยอกทรัพย์ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินเอาประกันภัย ที่ระบุไว้ในตาราง โดยผู้
เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องแจ้งความถึงตำรวจ สืบสวนคดีอาชญากรรมโดย
ค่าใช้จ่ายของบริษัท และให้ถือว่าค่าคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นอันสิ้นสุด

ในกรณีที่บริษัทได้รับรถยนต์คืนแล้ว บริษัทต้องมอบทรัพย์สินซึ่งให้ผู้เอาประกันภัย
ทราบตรงไปตรงมาโดยทันทีภายใน 7 วันนับแต่วันที่ได้รับรถยนต์คืนมา ตามที่ผู้เอาประกันภัยแจ้ง
ประกันภัยซึ่งไปบริษัททราบ และบริษัทยินยอมให้ผู้เอาประกันภัยใช้สิทธิ

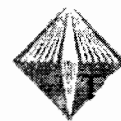
2.1.1 ของรับรถยนต์คืน โดยผู้เอาประกันภัยต้องแจ้งบริษัทได้รับชดใช้ค่าสินไหม
ให้แก่บริษัท ถ้ารถยนต์นั้นเกิดความเสียหายบริษัทต้องจัดซ่อมให้โดยค่าใช้จ่ายของบริษัทก่อนคืน

2.1.2 และสิทธิไม่ขอรับรถยนต์คืน

ทั้งนี้ผู้เอาประกันภัยจะต้องแจ้งการใช้สิทธิให้บริษัททราบภายใน 30 วัน นับแต่
วันที่ได้รับหนังสือแจ้งคืนบริษัท ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่แจ้งขอใช้สิทธิคืน ในจำนวนเวลาที่กล่าวถึง
นี้ ผู้เอาประกันภัยไม่ประสงค์จะขอรับรถยนต์คืน

2.2 ในกรณีรถยนต์เสียหายสิ้นเชิง บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงิน
เอาประกันภัย ที่ระบุไว้ในตาราง

รถยนต์เสียหายสิ้นเชิง หมายถึง รถยนต์ได้รับความเสียหายจน ไม่สามารถนำออก
ไปใช้งานได้ หรือเสียหายไม่มียกกว่าร้อยละ 70 ของมูลค่ารถยนต์ไม่ว่าจะเกิดความเสียหาย



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย
(Office of Insurance Commission)

ในกรณีที่เอาประกันภัยไว้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่าทรัพย์สินหรือสิ่งของ
ประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณี ต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัท
ทันที โดยค่าใช้จ่ายของบริษัท และให้ถือว่าการคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นอันสิ้นสุด

2.3 ในกรณีที่รถยนต์ได้รับความเสียหาย แต่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิง หรือสูญหาย
บางส่วน บริษัทและผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันให้มีการซ่อม หรือเปลี่ยนรถยนต์ซึ่งมีสภาพเทียบ
แทนได้ ถัดไปรวมทั้งอุปกรณ์ของรถยนต์นั้น หรือจะชดใช้เงินเพื่อทดแทนความเสียหายหรือสูญหาย
นั้นก็ได้

ในการซ่อมรถยนต์หรือในการกำหนดจำนวนเงินหรือค่าใช้จ่ายทดแทนไม่ได้ ให้คิด
ค่าซ่อมโดยผู้กลางการประกันภัยที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจ
ประกันภัยแต่งตั้ง

ข้อจำกัดความรับผิดของบริษัท

ในกรณีที่มีความจำเป็นหรือสิ่งละโหล่งจากต่างประเทศ บริษัทรับผิดไม่เกินกว่า
ราคานำเข้าที่ส่งมาจากหรือ

ข้อ 3. การดูแลขนย้าย

เมื่อมีความเสียหายต่อรถยนต์ ที่เกิดจากไฟไหม้ บริษัทจะจ่ายค่าดูแลรักษารถยนต์
และค่าขนย้ายรถยนต์ทั้งหมดนับแต่วันเกิดเหตุ จนกว่าการซ่อมแซม หรือการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน
จะเสร็จสิ้นตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกินร้อยละยี่สิบของค่าซ่อมแซม

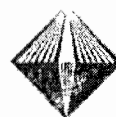
ข้อ 4. การสะดือหนี

ในกรณีที่มีความเสียหายหรือสูญหายต่อรถยนต์ เมื่อบุคคลอื่นเป็นผู้ใช้รถยนต์โดย
ได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย บริษัทสะดือหนีในการไล่เบี้ยจากผู้ใช้รถยนต์นั้น เว้นแต่การ
ใช้โดยบุคคลของสถานให้บริการเกี่ยวกับการซ่อมแซมรถ การทำความสะอาด การบำรุงรักษา
หรือการติดตั้งอุปกรณ์เพิ่มเติม เมื่อรถยนต์ได้ส่งมอบให้เพื่อรับบริการนั้น

**ข้อ 5. บทระงับการจ่ายค่าเสียหาย ไฟไหม้ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครองความสูญหาย หรือไฟ
ไหม้อันเกิดจาก**

**5.1 ความเสียหายหรือสูญหายอันเกิดจากการลักทรัพย์ หรือยักยอกทรัพย์ โดยบุคคล
ที่ได้รับมอบหมาย หรือครอบครองรถยนต์ตามสัญญาเช่า สัญญาเช่าซื้อ หรือสัญญาจำนำ หรือโดย
บุคคลที่จะกระทำสัญญาดังกล่าวข้างต้น**

5.2 การใช้รถยนต์นอกอาณาเขตที่ผู้ครอบครอง



หมวดการคุ้มครองความเสียหายต่อรถยนต์

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย (อปค.)
Office of Insurance Commission

ข้อ 1 ข้อตกลงคุ้มครอง

ความเสียหายต่อรถยนต์ บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อลบล้างความเสียหายที่เกิดขึ้นระหว่างระยะเวลาประกันภัย ต่อรถยนต์รวมทั้งอุปกรณ์ เครื่องตกแต่ง หรือสิ่งติดตั้งประจำอยู่กับรถยนต์ มาตรฐานที่ติดตั้งมาที่รถยนต์โดยโรงงานประกอบรถยนต์หรือศูนย์จำหน่ายรถยนต์ และให้รวมถึงอุปกรณ์เครื่องตกแต่งที่ได้เพิ่มเพิ่มและผู้เอาประกันภัยได้แจ้งให้บริษัททราบแล้วแต่ ไม่รวมถึงความเสียหายที่เกิดจากไฟไหม้

ความรับผิดชอบของบริษัทจะมีไม่เกินจำนวนเงินต่อประกันภัยที่จะนำไปในตาราง

ไฟไหม้ ในที่นี้หมายถึง ความเสียหายต่อรถยนต์ที่เป็นผลมาจากไฟไหม้ ไม่ว่าจะเป็นการไหม้โดยตัวของมันเอง หรือเป็นการไหม้ที่มีป็นผลสืบเนื่องมาจากสาเหตุอื่นใด

ข้อ 2. การชดใช้ความเสียหายต่อรถยนต์

2.1 ใบการพิทักษ์รถยนต์เสียหายสิ้นเชิง บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเต็มจำนวนเงินตามประกันภัยที่ระบุไว้ในตาราง

ใบกรณีที่เกิดจากประกันภัยไว้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่ยกประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์แล้วแต่กรณีต้องโอนกรรมสิทธิ์รถยนต์ให้แก่บริษัททันที โดยผู้รับประโยชน์ และให้ถือว่าค่าการคุ้มครองรถยนต์นั้นเป็นต้นกันสุด

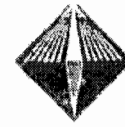
รถยนต์เสียหายสิ้นเชิง ในที่นี้หมายถึง รถยนต์ได้รับผลกระทบเสียหายจนไม่อาจซ่อมให้กลับคืนสภาพเดิมได้ หรือเสียหายไม่ต่ำกว่าร้อยละ 70 ของมูลค่ารถยนต์ในขณะที่เกิดความเสียหาย

2.2 ใบกรณีรถยนต์ได้รับผลกระทบเสียหายไม่ถึงสิ้นเชิง บริษัทจะผู้เอาประกันภัยต่อวงจรถวายเงินไปในการซ่อม หรือเปลี่ยนรถยนต์ซึ่งมีสภาพเดียวกับแทนไว้ได้ ทั้งนี้ รวมถึงอุปกรณ์การรถยนต์นั้น บริษัทจะชดใช้เงินเพื่อทดแทนความเสียหายนั้นๆได้

ในการซ่อมรถยนต์ หรือ ในการกำหนดจำนวนเงินชดใช้ทดแทนเงินไม่ได้ ให้ระบุไว้ในผู้กล่าวการประกันภัยที่สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัยแล้ว

ข้อจำกัดความรับผิดชอบของบริษัท

ใบกรณีที่เกิดความเสียหายในลักษณะใดก็ตามที่มาจากต่างประเทศ บริษัทหรือผู้รับประกันภัยจะไม่รับผิดชอบความเสียหาย



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย (อกอ.)
Office of Insurance Commission

ข้อ 3. การดูแลขนย้าย

เมื่อรถยนต์เกิดความเสียหายซึ่งมีการคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้ บริษัทจะจ่ายค่า
ซ่อมหรือค่ารถยนต์ และ ค่าขนย้ายรถยนต์ที่จำเป็นนับแต่วันเกิดเหตุ จนกว่าการซ่อมแซม หรือการรถที่ค่า
เกินใหม่ทดแทนจะเสร็จสิ้นตามจำนวนที่จ่ายไปจริง แต่ไม่เกินร้อยละสิบของค่าซ่อมแซม

ข้อ 4. ความเสียหายส่วนแรก ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบเองต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง ดังนี้

- (ก) 1,000 บาท เบื้องต้นของความเสียหายอันมิได้เกิดจากก เรขภาพที่คว่ำ หรือกรณีที่เกิดจาก
การชนแล้วผู้เอาประกันภัยไม่สามรถแจ้งให้บริษัททราบถึงคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งได้
- (ข) ตามจำนวนเงินส่วนแรกของความเสียหายสังกระจูไว้บนใบกรม
- (ค) 5,000 บาท เบื้องต้นของความเสียหายต่อรถยนต์ ที่เกิดจากการ ชน การคว่ำ โครชนเป็นการ
ประทุกันภัยประเภทประทุกันชนที่ หากผู้ขับขี่รถยนต์คันเอาประกันภัยในขณะเกิดอุบัติเหตุ มิใช่ผู้ขับขี่ที่ระบุ
ชื่อในกรมธรรม์ประกันภัย

ใบกรมที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบตามข้อต่างๆ ดังกล่าวเกินกว่าหนึ่งข้อ ให้ถือว่าความ
รับผิดชอบต้องถือเป็นความรับผิดชอบที่เพิ่มขึ้น

ผู้เอาประกันภัยไม่รับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกตาม (ข) และ (ค) หากความเสียหาย
นั้น เกิดขึ้นจากการกระทำของบุคคลภายนอกและรู้ตัวผู้ขับขี่รับผิดชอบความความ ซึ่งมิใช่ทำให้บริษัทมีสิทธิ
ที่จะเรียกค่าเสียหายคืนบริษัทได้จ่ายไปคืนจากบุคคลภายนอกได้

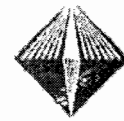
ใบกรมที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบค่าเสียหายส่วนแรกตาม (ก) (ข) และ (ค) บริษัท
จะจ่ายแก่ผู้เอาประกันภัยไปก่อน เมื่อบริษัทได้จ่ายเงินที่ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบไปก่อน ผู้เอา
ประกันภัยจะต้องนำหลักฐานไปให้บริษัทภายใน 7 วัน นับแต่ได้รับหนังสือเรียกร้องค่าเสียหาย

ข้อ 5. การรับประกันภัยรถยนต์

ผู้เอาประกันภัยจะ ต้องรับผิดชอบเอง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นซึ่ง บริษัทต้องประ หารค่าเสียหาย
ตามเงื่อนไขการ คุ้มครองที่ฉบับที่จะ มีอากรซ่อมแซมรถ ยกเว้นเป็น กรณีที่ไม่ได้แจ้งให้มีการดูแลเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
อุบัติเหตุหรือกรณีวงเงิน

ข้อ 6. การระงับข้อพิพาท

ใบกรมที่มีความเสียหายต่อรถยนต์ เมื่อบุคคลอื่นเป็นผู้ใช้รถยนต์โดย ได้รับมอบหมายจาก
ผู้เอาประกันภัย บริษัทจะระงับข้อพิพาทในกรณีที่ไม่ได้แจ้งให้ผู้เอาประกันภัยนั้น เริ่มรถที่ขับใช้โดยบุคคลอื่นจน
ไปเกิดอุบัติเหตุหรือการซ่อมแซมรถ จนทำให้ความเสียหาย การบำรุงรักษา หรือการเกิดสิ่งอุปสรรค
เพิ่มเติมที่มีรถยนต์ได้ส่งมอบให้เพื่อรับรถคืน



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
Office of Insurance Commission

ข้อ 7. การยกเว้นความเสียหายต่อรถยนต์ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

- 7.1 การเสื่อมราคา หรือการสึกหรอของรถยนต์
- 7.2 การแตกหักของเครื่องจักรกลใดๆของรถยนต์ หรือการเสียหายหรือการหยุดเดินของเครื่องจักรกลใด หรือเครื่องไฟฟ้าของรถยนต์อันมิได้เกิดจากอุบัติเหตุ
- 7.3 ความเสียหายโดยตรงต่อรถยนต์ อันเกิดจากการบรรทุกน้ำหนัก หรืออำนาจผู้โดยสารเกินกว่าที่ได้รับอนุญาต อันมิได้เกิดจากอุบัติเหตุ
- 7.4 ความเสียหายต่อยางรถยนต์ อันเกิดจากการสึกขาด หรือการระเบิด วันแต่ครั้งมีกรรมเสียหายเกิดขึ้นต่อส่วนอื่นของรถยนต์ในเวลาเดียวกัน
- 7.5 ความเสียหายอันเกิดจากการขาดการใช้รถยนต์ เว้นแต่การขาดการใช้รถยนต์นั้นเกิดจากบริษัทประกันหรือซ่อม หรือซ่อมล่าช้าเกินกว่าที่ควรจะเป็น โดยไม่มีเหตุสมเหตุอันสมควร

ข้อ 8. การยกเว้นการใช้ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

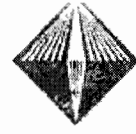
- 8.1 การใช้รถยนต์นอกอาณาเขตที่คุ้มครอง
- 8.2 การใช้รถยนต์ไปในทางที่ผิดกฎหมาย เช่น ใช้รถยนต์ไปปล้นทรัพย์ ชิงทรัพย์หรือใช้ขายยาเสพติด เป็นต้น
- 8.3 การใช้ในการแข่งขันความเร็ว

ข้อ 9. การยกเว้นการใช้อื่นๆ การประกันภัยนี้ไม่คุ้มครอง

- 9.1 การใช้ลากจูง หรือผลักดัน เว้นแต่รถที่ถูกลากจูง หรือถูกผลักดันได้ประกันภัยไว้กับบริษัทด้วย หรือเป็นรถลากจูงโดยสภาพ หรือรถที่มีระบบห้ามล้อเชื่อมโยงถึงกัน
- 9.2 การใช้รถยนต์นอกเหนือจากที่ระบุไว้ในตารางในขณะเกิดอุบัติเหตุ
- 9.3 การขับขี่โดยบุคคลซึ่งในขณะขับขี่มีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่น้อยกว่า 150 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์
- 9.4 การขับขี่โดยบุคคลที่ไม่เคยได้รับใบอนุญาตขับขี่ใด ๆ หรือเคยได้รับ แต่ถูกตัดสิทธิ์ตามกฎหมาย หรือใช้ใบขับขี่จกักรยานยนต์ไปขับขี่รถยนต์

การยกเว้นตามข้อ 9.1 9.2 9.3 9.4 จะไม่นำมาใช้ในกรณีที่มีความเสียหายต่อรถยนต์ที่เกิดขึ้นและมีค่าความเสียหายของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เอาประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยนี้

แต่ในกรณีที่เป็นการประกันภัยประเภทระบุชื่อผู้ขับขี่ การยกเว้นตาม 9.4 จะไม่นำมาใช้บังคับ หากผู้ขับขี่ในขณะเกิดอุบัติเหตุ เป็นผู้ขับขี่ที่ถูกระบุชื่อในกรมธรรม์ประกันภัย



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย(อปค.)
Office of Insurance Commission

เอกสารแนบท้ายกรมธรรม์



สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย
Office of Insurance Coverage

การคุ้มครองข้อ 4 พุทธภาพชั่วคราว

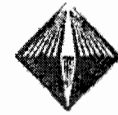
ถ้าความบาดเจ็บที่ได้บันทึกไว้ให้ผู้ได้รับความคุ้มครองเกิดเป็นเหตุสูญหายชั่วคราวภายใน 180 วัน เป็นเหตุ
ขาดเงินได้โดยทำให้ผู้ได้รับความคุ้มครองต้องมาขอเงินทดรองจ่ายในกรณีฉุกเฉิน และเป็นผู้ได้รับความคุ้มครองจากนโยบายที่
ชั่วคราว บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดรองให้แก่ผู้ได้รับความคุ้มครองเป็นจำนวนเท่าใดก็ได้ตามที่ผู้ได้รับความคุ้มครอง
มีเงินได้โดยเฉลี่ยต่อปี

บริษัทจะถือว่าผู้ได้รับความคุ้มครองเหล่านี้เป็นผู้ได้รับความคุ้มครองที่ได้รับความคุ้มครองโดยบริษัท
ข้อ 1 บริษัท 2 หากความคุ้มครองสิ้นสุดลงแล้วให้หยุดจ่ายค่าสินไหมทดรองชั่วคราวชั่วคราว ข้อ 3 ค่าสินไหมทดรองเงินได้
ชั่วคราวคุ้มครองข้อนี้ จะมีการหักค่าเงินเงินประกันภัยไว้ด้วย

การยกเว้น การขยายเพิ่มเติมไม่มีคุ้มครองการเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือการสูญหาย ชัยเกิดขึ้นเป็นผลโดยตรงหรือโดยอ้อมทั้งหมดหรือบางส่วน
จากการกระทำผิดอาชญากรรมที่ผู้ได้รับความคุ้มครองนั้น

เงินประกัน การขยายเพิ่มเติมจะมีผลจากวันที่สัญญาได้แก่เงินของเรื่องมีผลเฉพาะที่สำนักงานของบริษัท

หมายเหตุ แบบฟอร์มนี้ใช้ในกรณีต่อกรหรือกรมธรรม์ประกันภัย



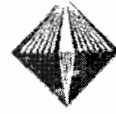
เอกสารแนบท้ายความคุ้มครองเพิ่มเติม
การประกันภัยค้ำช้ำนาพหุชนิด (ร.ย. 02)

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย (อกป.)
Office of Insurance Commission

เมื่อเกิดภัยขึ้นจาก ความคุ้มครองประกันภัยที่แนบมาไม่ได้มี ครอบคลุมเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้
บริษัทประกันภัยค้ำช้ำนาพหุชนิด ค้ำช้ำน้ำท่วม ความเสียหายจากภัยแล้ง ความเสียหายจากภัยไฟไหม้ที่เกิดขึ้นภายใน 12 เดือน นับแต่วันเกิดภัย
ภัยน้ำท่วมฉับพลัน ซึ่งได้ในความคุ้มครองประกันภัยค้ำช้ำน้ำท่วม ความเสียหายจากภัยน้ำท่วมฉับพลัน ความเสียหายจากภัยน้ำท่วมฉับพลัน

ความคุ้มครองความเสียหายจากภัยน้ำท่วมฉับพลัน ซึ่งจะไม่เป็นไปตามเงื่อนไขการรับประกันภัยค้ำช้ำน้ำท่วม
1. ความเสียหายที่เกิดจากภัยน้ำท่วมฉับพลัน

หมายเหตุ แบบฟอร์มนี้ใช้ในกรณีออกพร้อมกรมธรรม์ประกันภัย



เอกสารแนบท้ายความคุ้มครองเพิ่มเติม
การประกันตัวผู้ขับขี่ (ร.บ.บ.03)

สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริม
การประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)
Office of Insurance Commission

เป็นที่ตกลงกันว่า กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถซึ่งได้มีการขยายเพิ่มเติม ดังต่อไปนี้
บริษัทจะ ประกันตัวผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หรือรถจักรยานยนต์ซึ่งใช้เครื่องยนต์โดยได้วิญญู ๓ คนโดยไม่มีเงื่อนไขในกรณีรถจักรยานยนต์
วางมือจอดนิ่งอยู่ เป็นเหตุให้บุคคลดังกล่าวถูกชนหรือถูกรถยนต์ในกรณีรถจักรยานยนต์
การประกันตัวบุคคลดังกล่าว บริษัทจะ ดำเนินการโดยไม่มีค่าส่วนงานเงินที่ตนนำจ่ายสองส่วน รวมถึงค่าเสียค่าเสียหาย
ค่าเสียหายเบื้องต้น
เงื่อนไข การขยายเพิ่มเติม อยู่ภายใต้บังคับของเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยที่ประกอบขึ้นโดยกรมการประกันภัย

หมายเหตุ: แบบฟอร์มนี้ใช้ในกรณีออกพร้อมกรมธรรม์ประกันภัย



คปท.

สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค
การประมงสุโขทัย (คปท.)

คำสั่งนายทะเบียน

ที่ 28/2552

เรื่อง ให้แก้ไขแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ
กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

.....

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นาย
ทะเบียนจึงมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิก

(1) ตารางกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551
ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551

(2) ตารางกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนาย
ทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551

ข้อ 2 ให้ใช้ตารางกรมธรรม์ประกันภัยที่แนบท้ายคำสั่งดังต่อไปนี้ แทนแบบที่ถูกยกเลิกตามข้อ 1

(1) ตารางกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

(2) ตารางกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

**ข้อ 3 ให้ยกเลิกความใน ข้อ 3 แห่งเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตาม
คำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน**

“ข้อ 3. การคุ้มครองผู้ประสบภัย ภายใต้งบข้อ 6. บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อ
ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้อง
รับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ประสบภัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถ
นั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัยดังนี้

-2-

3.1 ผู้ประสบภัย

3.1.1 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร ตาม 3.1.2 บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถเรียกร้องได้ตามมูลละเมิด ตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3.1.2 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ในกรณีใดกรณีหนึ่งหรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

- (1) ตาบอด
- (2) หูหนวก
- (3) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (4) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (5) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- (6) จิตพิการอย่างติดตัว
- (7) ทุพพลภาพอย่างถาวร

3.1.3 ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

3.1.4 ในกรณีที่เข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่ายค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท จำนวนรวมกันไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น นอกเหนือจากค่าคุ้มครองที่ระบุใน 3.1.1 3.1.2 และ 3.1.3

3.1.5 ในกรณีได้รับความเสียหายตาม 3.1.1 และต่อมาได้รับความเสียหายตาม 3.1.2 หรือ 3.1.3 หรือทั้งตาม 3.1.2 และ 3.1.3 บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน ทั้งนี้เมื่อรวมข้อ 3.1.4 ต้องไม่เกิน 204,000 บาทต่อคน

3.2 กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีผู้ขับขี่ ทั้งนี้ในกรณีผู้ขับขี่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ ให้นำความใน 3.1.1 3.1.2 3.1.3 3.1.4 และ 3.1.5 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

3.3 กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ขับขี่ที่เป็นผู้ประสบภัย บริษัทจะรับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกินค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น

ทั้งนี้ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดดังกล่าวข้างต้น ไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่อหนึ่งคน และรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้งที่ระบุไว้ในรายการที่ 4 ของตาราง”

ข้อ 4 ให้ยกเลิกความใน ข้อ 6 แห่งเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 6. การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน และค่าปลงศพ ในกรณีรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทประสบอุบัติเหตุชนกับรถอื่น ซึ่งมีการประกันภัยตามกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วย เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย บริษัทตกลงจะสำรองจ่าย ให้แก่ผู้ประสบภัย ซึ่งโดยสารถมาในรถ หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ดังนี้

6.1 ค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จรับเงิน ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับกรณีได้รับบาดเจ็บ

6.2 ค่าชดเชยรายวันกรณีเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน วันละ 200 บาท รวมไม่เกิน 20 วัน

6.3 ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ เป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับกรณีเสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร

6.4 ข้อ 6.1 6.2 และ 6.3 รวมกันไม่เกิน 204,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอก รถ บริษัทและผู้รับประกันภัยรถอื่นจะร่วมกันสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทนหรือค่าปลงศพตามวรรคต้น โดยเฉลี่ยฝ่ายละเท่า ๆ กัน

เมื่อมีการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพตามเงื่อนไขแล้ว หากปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้อื่น มิใช่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพที่บริษัทได้สำรองจ่ายไปคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยรถที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนั้น

ในทางกลับกันหากบริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่น ได้สำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยที่โดยสารมา หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถที่ตนรับประกันภัยไว้ หรือผู้ประสบภัยที่อยู่บนรถแล้ว และปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทตกลงจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพคืนแก่บริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่นซึ่งได้สำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ”

ข้อ 5 ให้ยกเลิกความใน ข้อ 10.5 แห่งเงื่อนไขกรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“10.5 กรณีบริษัทปฏิเสธการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ผู้เสียหายได้นำคดีขึ้นสู่ศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่ออนุญาโตตุลาการ เมื่อศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทแพ้คดี บริษัทจะต้องชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษาหรือตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ พร้อมดอกเบี้ยในฐานลูกหนี้ผิดนัดในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันผิดนัด”

ข้อ 6 ให้ยกเลิกความในข้อ 5 ของหมวดเงื่อนไขทั่วไป แห่งกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ (เฉพาะ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 2 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ประเภท 3 กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์แบบคุ้มครองเฉพาะภัย) และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัย จากรถ ตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ.2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 5 ความรับผิดของบริษัทเมื่อมีการปฏิเสธการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

เมื่อมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนต่อบริษัท และหากบริษัทปฏิเสธความรับผิดไม่ว่าด้วยเหตุใดก็ตาม จนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้เสียหายนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลหรือเสนอข้อพิพาทต่อ อนุญาโตตุลาการ หากศาลพิพากษาหรืออนุญาโตตุลาการชี้ขาดให้บริษัทแพ้คดี บริษัทจะต้องรับผิดชอบผู้เอา ประกันภัย หรือผู้เสียหายนั้น โดยชดใช้ค่าเสียหายตามคำพิพากษา หรือคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ พร้อม ดอกเบี้ยผิดนัดในอัตราร้อยละ 15 ต่อปี นับแต่วันผิดนัด”

ข้อ 7 ให้ยกเลิกความใน ข้อ 1 ของหมวดการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แห่งกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 1. การคุ้มครองผู้ประสบภัย

ภายใต้บังคับข้อ 4. บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของผู้ประสบภัยในนามผู้เอาประกันภัย ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อ ผู้ประสบภัย เนื่องจากรถที่ใช้หรืออยู่ในทาง หรือเนื่องจากสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถนั้น ในระหว่างระยะเวลา ประกันภัยดังนี้

1.1 ผู้ประสบภัย

1.1.1 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย แต่ไม่ถึงกับสูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร ตาม 1.1.2 บริษัทจะจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าเสียหายอย่างอื่นที่ผู้ประสบภัยสามารถ เรียกร้องได้ตามมูลละเมิด ตามความเสียหายที่แท้จริงแต่ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน

1.1.2 ในกรณีได้รับความเสียหายต่อร่างกาย หรืออนามัย ในกรณีใดกรณีหนึ่ง หรือหลายกรณีดังต่อไปนี้ บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

- (1) ตาบอด
- (2) หูหนวก
- (3) เป็นใบ้ หรือเสียความสามารถในการพูด หรือลิ้นขาด
- (4) สูญเสียอวัยวะสืบพันธุ์
- (5) เสียแขน ขา มือ เท้า นิ้ว หรืออวัยวะอื่นใด
- (6) จิตพิการอย่างติดตัว
- (7) ทุพพลภาพอย่างถาวร

1.1.3 ในกรณีเสียชีวิต บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน

1.1.4 ในกรณีที่เข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน บริษัทจะจ่าย ค่าชดเชยรายวัน วันละ 200 บาท จำนวนรวมกันไม่เกิน 20 วัน เป็นค่าเสียหายที่เพิ่มขึ้น นอกเหนือจาก ความคุ้มครองที่ระบุใน 1.1.1 1.1.2 และ 1.1.3

1.1.5 ในกรณีได้รับความเสียหายตาม 1.1.1 และต่อมาได้รับความเสียหายตาม 1.1.2 หรือ 1.1.3 หรือทั้งตาม 1.1.2 และ 1.1.3 บริษัทจะจ่ายเต็มตามจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุด 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน ทั้งนี้เมื่อรวมข้อ 1.1.4 ต้องไม่เกิน 204,000 บาทต่อคน

1.2 กรณีผู้ประสบภัยเป็นผู้เอาประกันภัย หรือบุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัย ซึ่งมีผู้ใช้ชี้อื่น ทั้งนี้ในกรณีผู้ใช้ชี้อื่นเป็นผู้ที่ต้องรับผิดชอบอุบัติเหตุ ให้นำความใน 1.1.1 1.1.2 1.1.3 1.1.4 และ 1.1.5 มาใช้บังคับโดยอนุโลม

1.3 กรณีผู้ประสบภัย เป็นผู้ขับขี่รถคันที่เอาประกันภัย และเป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบต่ออุบัติเหตุหรือไม่มีผู้ใดต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อผู้ใช้ชี้อื่นที่เป็นผู้ประสบภัย บริษัทจะรับผิดชอบจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่เกิน ค่าเสียหายเบื้องต้นเท่านั้น

ทั้งนี้ บริษัทจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งหมดดังกล่าวข้างต้น ไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่อหนึ่งคน และรวมกันแล้วไม่เกินจำนวนเงินคุ้มครองสูงสุดต่ออุบัติเหตุแต่ละครั้ง

ข้อ 8 ให้อภัยเล็กน้อยใน ข้อ 4 ของหมวดการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ แห่งกรมธรรม์ ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 4. การสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน และค่าปลงศพ

ในกรณีที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทประสบอุบัติเหตุชนกับรถอื่น ซึ่งมีการประกันภัยตาม กรมธรรม์ประกันภัยคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถด้วย เป็นเหตุให้ผู้ประสบภัยได้รับอันตรายต่อชีวิต ร่างกาย บริษัทตกลง จะสำรองจ่าย ให้แก่ผู้ประสบภัยซึ่งโดยสารมาในรถ หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัท ดังนี้

4.1 ค่ารักษาพยาบาลตามใบเสร็จรับเงิน ไม่เกิน 50,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับกรณี ได้รับบาดเจ็บ

4.2 ค่าชดเชยรายวันกรณีเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาลในฐานะคนไข้ใน วันละ 200 บาท รวมไม่เกิน 20 วัน

4.3 ค่าทดแทน หรือค่าปลงศพ เป็นจำนวนเงิน 200,000 บาท ต่อหนึ่งคน สำหรับกรณี เสียชีวิต สูญเสียอวัยวะ หรือทุพพลภาพอย่างถาวร

4.4 ข้อ 4.1 4.2 และ 4.3 รวมกันไม่เกิน 204,000 บาท ต่อหนึ่งคน

สำหรับผู้ประสบภัยที่เป็นบุคคลภายนอกกรณี บริษัทและผู้รับประกันภัยรถยนต์อื่นจะร่วมกัน สำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทนหรือค่าปลงศพตามวรรคต้น โดยเฉลี่ยฝ่ายละเท่า ๆ กัน

- 6 -

เมื่อมีการสำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพตามเงื่อนไขแล้ว หากปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้อื่น มิใช่ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทมีสิทธิที่จะไล่เบี้ยเอาค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพที่บริษัทได้สำรองจ่ายไปคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยรถที่เป็นฝ่ายต้องรับผิดชอบตามกฎหมายนั้น

ในทางกลับกันหากบริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่น ได้สำรองจ่ายค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพให้แก่ผู้ประสบภัยหรือทายาทของผู้ประสบภัยที่โดยสารมา หรือกำลังขึ้นหรือกำลังลงจากรถที่ตนรับประกันภัยไว้ หรือผู้ประสบภัยที่อยู่นอกรถแล้ว และปรากฏว่าอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารรถคันที่เอาประกันภัยไว้กับบริษัทแล้ว บริษัทตกลงจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาล ค่าทดแทน ค่าชดเชยรายวัน หรือค่าปลงศพคืนแก่บริษัทผู้รับประกันภัยรถอื่นซึ่งได้สำรองจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในกำหนด 30 วัน นับแต่วันที่ได้รับการร้องขอ"

ข้อ 9 คำสั่งนี้ให้บังคับใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มต้น ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2553 เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ 18 เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2552



(นางจันทรา บุรณฤกษ์)

เลขาธิการ

คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย

นายทะเบียน



กปท.

คำสั่งนายทะเบียน
ที่ 22 / 2554

เรื่อง ให้แก้ไขแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์
กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 29 วรรคสอง และมาตรา 30 วรรคสองแห่งพระราชบัญญัติ
ประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 นายทะเบียนมีคำสั่ง ดังต่อไปนี้

ข้อ 1 ให้ยกเลิกความในข้อ 1 ของหมวดการคุ้มครองความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอก แห่ง
กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ และกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ ตามคำสั่ง
นายทะเบียนที่ 22/2551 ลงวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2551 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“ข้อ 1 ข้อตกลงคุ้มครอง

บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความสูญเสีย หรือความเสียหายอย่างใด ๆ อันเกิดแก่
บุคคลภายนอก ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย เนื่องจากอุบัติเหตุอันเกิดจากรถยนต์ที่ใช้
หรืออยู่ในทาง หรือสิ่งที่บรรทุก หรือติดตั้งในรถยนต์นั้น ในระหว่างระยะเวลาประกันภัย ในนามผู้เอาประกันภัย
ดังนี้

1.1 ความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย บริษัทจะรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทน
เพื่อความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัย ของบุคคลภายนอก ตามความเสียหายที่แท้จริงที่ผู้เอาประกันภัย
จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกนั้น

กรณีบุคคลภายนอกเสียชีวิต บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่น้อยกว่า 100,000 บาท
ต่อคน แต่หากการเสียชีวิตนั้นทำให้มีผู้ขาดไร้อุปการะตามกฎหมาย บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนต่อการ
เสียชีวิตของบุคคลภายนอกนั้นไม่น้อยกว่า 300,000 บาทต่อคน

กรณีบุคคลภายนอกทุพพลภาพถาวร บริษัทจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่น้อยกว่า
300,000 บาทต่อคน

ในกรณีที่บุคคลภายนอกนั้นมีสิทธิได้รับการชดใช้จากกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์มากกว่า
1 กรมธรรม์ประกันภัย บริษัทจะร่วมเฉลี่ยจ่ายเท่า ๆ กัน อย่างไรก็ตาม ความรับผิดชอบของบริษัทต่อคนจะมีไม่เกิน
จำนวนเงินเอาประกันภัยต่อคนที่ระบุไว้ในตาราง และความรับผิดชอบของบริษัทต่อครั้งในกรณีมากกว่าหนึ่งคน จะ
มีไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อครั้งที่ระบุไว้ในตาราง

-2-

ทุพพลภาพถาวร ในที่นี้หมายถึง ทุพพลภาพถึงขนาดไม่สามารถประกอบหน้าที่การงานใดๆ ในอาชีพประจำ และอาชีพอื่น ๆ ได้โดยสิ้นเชิงตลอดไป

บุคคลภายนอกที่ได้รับความคุ้มครองตาม 1.1 นี้ ไม่รวมถึงผู้ขับขี่ที่เป็นฝ่ายที่จะต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ตลอดจนลูกจ้างในทางการที่จ้าง คู่สมรส บิดา มารดา บุตรของผู้ขับขี่นั้น”

ข้อ 2 ให้ยกเลิกความในพิกัดอัตราเบี้ยประกันภัยรถยนต์ ข้อบังคับทั่วไป ข้อ 2.2 และให้ใช้ความต่อไปนี้แทน

“2.2 ความคุ้มครองความรับผิดชอบต่อชีวิต ร่างกาย หรืออนามัยของบุคคลภายนอก (Third Party Bodily Injury: TPBI) หมายถึงความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บหรือมรณะของบุคคลภายนอก และความรับผิดชอบต่อความบาดเจ็บหรือมรณะของผู้โดยสารในรถคันเอาประกันภัย โดยมีจำนวนเงินขั้นต่ำที่บริษัทต้องรับประกันภัยจำนวน 300,000 บาทต่อหนึ่งคน และ 10,000,000 บาทต่อหนึ่งครั้ง ทั้งนี้ จำนวนเงินจำกัดความรับผิดนี้ถือเป็นส่วนเกินจากความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ”

ข้อ 3 คำสั่งนี้ให้บังคับใช้สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยที่มีระยะเวลาประกันภัยเริ่มต้นตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2554 เป็นต้นไป

ในกรณีที่บริษัทยังไม่สามารถออกกรมธรรม์ประกันภัยที่แก้ไขนี้ได้ ให้ใช้กรมธรรม์ประกันภัยเดิมออกให้ผู้เอาประกันภัยไปพลางก่อนได้ ทั้งนี้ ไม่เกินวันที่ 30 กันยายน พ.ศ. 2554 แต่บริษัทต้องยึดถือรายละเอียดตามแบบ ข้อความกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ กรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์รวมความคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถตามคำสั่งนี้

สั่ง ณ วันที่ 27 เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2554


(นางจันทรา บุรณถุช)

เลขาธิการ

คณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย
นายทะเบียน

(ฉบับ)

ประกาศกระทรวงพาณิชย์

เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย

อาศัยอำนาจตามความในมาตรา 5 และมาตรา 36 วรรคสอง แห่งพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์ จึงออกประกาศกำหนด หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัยไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงพาณิชย์ เรื่อง หลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาที่ถือว่าเป็นการประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยของบริษัทประกันวินาศภัย ลงวันที่ 4 มกราคม พ.ศ. 2548

ข้อ 2. ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

ข้อ 3. การกระทำหรือการปฏิบัติใด ๆ ของบริษัทหากเป็นไปตามหลักเกณฑ์ วิธีการ และระยะเวลาข้อหนึ่งข้อใดดังต่อไปนี้ ให้ถือว่าบริษัทประกันวินาศภัยประวิงการจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือประวิงการคืนเบี้ยประกันภัยที่ต้องจ่ายหรือคืนแก่ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์โดยไม่มีเหตุอันสมควรหรือจ่ายหรือคืนโดยไม่สุจริต

(1) ในกรณีเกิดความเสียหายที่ได้รับค่าความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยและคู่กรณีสามารถทวงถามค่าความเสียหาย เพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยแก่กันแล้ว บริษัทไม่ออกหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อผู้มีอำนาจกระทำการแทนบริษัท

ในกรณีการตกลงความเสียหายเป็นตัวแทนบริษัทไม่ระบุจำนวนเงินหรือไม่กำหนดวันรับเงินที่แน่นอนหรือกำหนดวันรับเงินเกินกว่าสิบห้าวันนับแต่วันที่คู่กรณีได้ตกลงกัน

ในกรณีการตกลงความเสียหายเป็นอย่างอื่น บริษัทไม่ระบุไว้ให้ชัดเจนว่าเลิกกระทำการโดยวิธีใด ณ สถานที่แห่งใด ใช้ระยะเวลาดำเนินการเท่าใด หรือ ระบุระยะเวลาดำเนินการที่เกินกว่าสิบห้าวันนับแต่วันที่คู่กรณีได้ตกลงกัน เว้นแต่จะมีเหตุอันควรและได้รับความยินยอมจากคู่กรณี

(2) ในกรณีการตกลงเพื่อลดไว้ราคาความเสียหายเป็นตัวเงิน หรือ การคืนเบี้ยประกันภัยที่สิ่งจ่ายเป็นเช็คไม่ระบุชื่อผู้รับเงินที่ชัดเจนหรือเป็นเช็คลงวันที่ล่วงหน้าเกินกว่าระยะเวลาตาม (1)

(3) ในกรณีการตกลงเพื่อลดไว้ราคาความเสียหายเป็นตัวเงิน หรือ การคืนเบี้ยประกันภัยที่สิ่งจ่ายเป็นเช็ค และเช็คนั้นถูกรงธนาคารปฏิเสธการใช้เงิน

(4) ในกรณีที่มีการตกลงหรือประนีประนอมยอมความเกี่ยวกับจำนวนค่าสินไหมทดแทนหรือจำนวนเบี้ยประกันภัยที่จะคืนกันตามสัญญาประกันภัยแล้ว และได้มีการทำเป็นสัญญาประนีประนอมยอมความต่อกันไม่ว่าสัญญานั้นจะได้ทำขึ้นในชั้นใด ๆ ก็ตาม เมื่อบริษัทไม่ปฏิบัติตามสัญญาประนีประนอมยอมความ

(5) บริษัทใดจงใจไม่ยื่นข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัย หรือข้อกำหนดหรือกฎเกณฑ์ใดๆที่มีความชัดเจน ให้บริษัทมีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประโยชน์ หรือบุคคลผู้มีสิทธิเรียกร้องหรือได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย เช่น บริษัทมีหน้าที่ต้องสำรวจค่าเสียหายเบื้องต้น สำรวจจ่ายค่ารักษาพยาบาล และค่าปลงศพ โดยไม่ต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบ เป็นต้น

(6) บริษัทใดละเลยไม่ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด ตามภาวะแห่งหนี้ อันเกิดขึ้นจากสัญญาประกันภัย จนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ หรือผู้ได้รับความเสียหาย จำเป็นต้องนำเรื่องร้องเรียนต่อกรมการประกันภัย และกรมการประกันภัยได้ มีคำวินิจฉัยให้บริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญา หรือให้คืนเบี้ยประกันภัยตามแต่กรณีไปแล้ว บริษัทมิได้โต้แย้งหรือคัดค้านคำวินิจฉัยไว้ในลายลักษณ์อักษร ภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่บริษัทได้รับทราบคำวินิจฉัย และบริษัทไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัย

(7) บริษัทใดละเลยไม่ดำเนินการอย่างหนึ่งอย่างใด ตามภาวะแห่งหนี้ อันเกิดขึ้นจากสัญญาประกันภัย จนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ หรือผู้ได้รับความเสียหาย จำเป็นต้องนำเรื่องร้องเรียนต่อกรมการประกันภัย และกรมการประกันภัยได้ มีคำวินิจฉัยให้บริษัทชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญา หรือให้คืนเบี้ยประกันภัยตามแต่กรณีไปแล้ว บริษัทไม่ปฏิบัติตามคำวินิจฉัย หากแต่บริษัทได้โต้แย้งหรือคัดค้านคำวินิจฉัยเป็นลายลักษณ์อักษร ภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่บริษัทได้รับทราบคำวินิจฉัย หากภายหลังได้มีการนำคดีสู่การพิจารณาในชั้นศาลและศาลได้

คำพิพากษา ให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือปฏิบัติตาม ข้อตกลงแห่งสัญญา หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย เช่นที่กรมการประกันภัยได้มีคำวินิจฉัยไป

(8) ในกรณีที่ศาลได้มีคำพิพากษาถึงที่สุดให้ให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญา หรือให้คืนเบี้ยประกันภัยตามแต่กรณี บริษัทไม่ปฏิบัติตามคำพิพากษาของศาลจนพ้นระยะเวลาที่กำหนดไว้ในคำบังคับ

(9) ในกรณีที่อนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญา หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย บริษัทไม่ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการจนพ้นระยะเวลาในคำชี้ขาด

ในกรณีที่อนุญาโตตุลาการมีคำชี้ขาดให้บริษัทต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัย หรือปฏิบัติตามข้อตกลงแห่งสัญญา หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย บริษัทไม่ปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ และได้มีการยื่นคำร้องต่อศาลเพื่อคัดค้าน คำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ ภายในกำหนดระยะเวลาในคำชี้ขาด หากภายหลังศาลได้มีคำสั่งถึงที่สุดให้ยกคำร้องของบริษัทหรือศาลได้มีคำสั่งถึงที่สุดให้บริษัทปฏิบัติตามคำชี้ขาดของอนุญาโตตุลาการ

(10) ในกรณีบริษัทเลือกวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการสั่งช่อมบริษัทไม่เร่งดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เกิดความเสียหาย เว้นแต่มีเหตุอันควรและได้รับความยินยอมจากคู่กรณี

(11) ในกรณี บริษัทเลือกวิธีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วยการสั่งช่อม และบริษัทจะเป็นผู้จัดส่งอะไหล่ให้ผู้รับจ้างซ่อมหรือผู้ซ่อมที่บริษัทสั่งให้จัดการซ่อม แต่บริษัทไม่เร่งดำเนินการจัดส่งอะไหล่ให้แล้วเสร็จภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่ผู้รับจ้างซ่อมหรือผู้ซ่อมได้รับรถยนต์และคำสั่งซ่อมจากบริษัท

ในกรณีอะไหล่ชิ้นไม่มีขายในประเทศและจำเป็นต้องสั่งซื้อจากต่างประเทศ บริษัทไม่ดำเนินการออกใบสั่งซื้ออะไหล่ในทันทีนับแต่วันที่ผู้รับจ้างซ่อมหรือผู้ซ่อมได้แจ้งให้บริษัททราบ

(12) ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันประกันภัยหรือผู้ได้รับความคุ้มครองตามสัญญาประกันภัยไม่สามารถรับรถยนต์ที่ผู้รับจ้างซ่อมหรือผู้ซ่อมตามคำสั่งของ บริษัทที่ซ่อมแล้วเสร็จได้ เพราะผู้รับจ้างซ่อมหรือผู้ซ่อมที่ทำการซ่อมตามคำสั่งของบริษัทนั้น ไร้สิทธิยกหน้รถยนต์ไว้ตามกฎหมาย เนื่องจากบริษัทไม่ชำระราคาค่าซ่อมหรือชำระราคาค่าซ่อม ไม่ครบจำนวนตามที่ตกลงกันผู้รับจ้างซ่อมหรือผู้ซ่อม

(13) ในการมีที่วถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้สูญหาย และผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากบริษัทโดยได้ดำเนินการแจ้งความต่อ พนักงานสอบสวนและพนักงานสอบสวนรับคำร้องทุกข์แล้ว และบริษัทไม่ดำเนินการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้เสร็จสิ้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่บริษัทได้รับแจ้งจากผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย

ในการมีอุบัติเหตุหรือเหตุอย่างหนึ่งอย่างใดที่แสดงให้เห็นถึงความไม่สุจริตของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย บริษัทได้ร้องทุกข์ต่อพนักงานสอบสวนและพนักงานสอบสวนรับคำร้องทุกข์เพื่อดำเนินการทางคดีต่อไป และบริษัทได้แจ้งเหตุดังกล่าวให้กรรมการประกันภัยทราบแล้ว แต่บริษัทไม่ดำเนินการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แล้วเสร็จภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เกิดการสูญหาย เว้นแต่ได้มีการดำเนินคดีอาญากับผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยรายดังกล่าวอยู่

(14) เมื่อมีการเลิกสัญญาประกันวินาศภัย บริษัทไม่คืนเบี้ยประกันภัยให้แล้วเสร็จภายในกำหนดสิบห้าวันนับแต่วันที่กรมธรรม์ประกันภัยสิ้นผลบังคับ

(15) ในกรณีที่มีวินาศภัยตามสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นและกรรมการประกันภัยได้รับการร้องเรียนว่าบริษัทไม่เร่งรัดตรวจสอบ และประเมินความเสียหายให้เสร็จสิ้นภายในสิบห้าวันนับแต่วันที่เกิดความสูญเสียหรือเสียหาย เว้นแต่มีเหตุอันควรและบริษัทได้แจ้งถึงเหตุผลความจำเป็นนั้นให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยหรือผู้เสียหายได้ทราบแล้ว

ประกาศ ณ วันที่ 7 กันยายน พ.ศ. 2549



(นายการุณ กิตติสถาพร)

ปลัดกระทรวงพาณิชย์

ผู้ใช้อำนาจรัฐมนตรีว่าการกระทรวงพาณิชย์

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-นามสกุล

นายเกียรติกิติ ฐปบุชา

ประวัติการศึกษา

ปีการศึกษา 2539 ศิลปศาสตรบัณฑิต (รัฐศาสตร์)

มหาวิทยาลัยรามคำแหง

ปีการศึกษา 2547 นิติศาสตรบัณฑิต

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช

ปีการศึกษา 2550 เนติบัณฑิต

สถานที่ทำงานปัจจุบัน

สำนักอบรมศึกษากฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา สมัยที่ 60

รับราชการ สำนักงานศาลปกครอง

พนักงานคดีปกครองปฏิบัติการ