

บทที่ 1

# กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนายหน้าประกันวินาศภัย

อาจารย์วิวัฒน์ชัย อมรกุล

## บทที่ 1 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนายหน้าประกันวินาศภัย

นว. 3  
(1 ชั่วโมง)

### เรื่องที่

- 1.1 การประกันภัยค้ำจุนในสัญญาประกันภัย
- 1.2 การประกันภัยในการรับขนในสัญญาประกันภัย

### แนวคิด

1. การประกันภัยค้ำจุน เป็นสัญญาประกันภัยที่มีลักษณะพิเศษ ซึ่งแตกต่างจากการประกันวินาศภัยทั่วไป ตรงที่ผู้เอาประกันภัยมีวัตถุประสงค์ให้ผู้รับประกันภัยเข้ามาคุ้มครองความรับผิดชอบตามกฎหมายของตน เวลาที่ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นใด ไม่ว่าจะเป็นแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือกระทั่งความสูญเสีย หรือความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลภายนอก โดยให้บุคคลภายนอกผู้เสียหายสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือเงินจำนวนหนึ่งจากผู้รับประกันภัยได้โดยตรง
2. การประกันภัยในการรับขนเป็นสัญญาประกันภัยที่ผู้ส่งเองในฐานะผู้เอาประกันภัยตกลงให้ผู้รับประกันภัยมารับผิดดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ หากทรัพย์สินที่ตนส่งนั้นได้รับความเสียหายขึ้นมาจากภัยที่คุ้มครองในระหว่างการขนส่ง หรือมีลักษณะเป็นสัญญาประกันภัยที่ผู้ขนส่ง ซึ่งรับมอมมาจากผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง เพื่อนำไปส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง ณ จุดหมายปลายทาง ได้มาทำประกันภัยกับผู้รับประกันภัย หากว่าทรัพย์สินที่ตนทำการขนส่งนั้นได้เกิดความเสียหายในระหว่างการขนส่ง อันเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้ขนส่งเอง ก็ให้ผู้รับประกันภัยทำการดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณี

### วัตถุประสงค์

เมื่อศึกษาบทที่ 1 จบแล้ว ผู้ศึกษาสามารถ

1. อธิบายการประกันภัยค้ำจุนในสัญญาประกันภัยได้
2. อธิบายการประกันภัยในการรับขนในสัญญาประกันภัยได้

## เรื่องที่ 1.1

### การประกันภัยค่าจุนในสัญญาประกันภัย

คำว่า “การประกันภัยค่าจุน” หรือที่รู้จักคุ้นเคยในชื่อว่า “การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก” หรือ “การประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลที่สาม” ซึ่งให้ความคุ้มครองความรับผิดตามกฎหมายของผู้เอาประกันภัยเวลาที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อบุคคลอื่น ทั้งในเรื่องของทรัพย์สิน หรือในเรื่องของชีวิต ร่างกายของบุคคลอื่น

การประกันภัยค่าจุนส่วนใหญ่จะนิยมทำกันอยู่ในประเภทการประกันภัยรถยนต์ ส่วนประเภทการประกันภัยอื่น เริ่มได้รับความสนใจมากขึ้นเป็นลำดับ ดังเช่นในการประกันภัยความรับผิดสำหรับผู้ประกอบวิชาชีพเป็นคนกลางประกันภัย ซึ่งมีโอกาสความเสียหายเพิ่มขึ้นในเรื่องการให้คำปรึกษาแนะนำ และเรื่องการจัดการการประกันภัยให้แก่ผู้บริโภค เป็นต้น

ภาครัฐเองก็ตระหนักถึงความสำคัญ และสนับสนุนให้การประกันภัยประเภทนี้แพร่หลายออกไปด้วยการกำหนดให้เป็นการประกันภัยภาคบังคับสำหรับกิจการบางประเภท เช่น อาคารสาธารณะ หอพัก กิจการควบคุมที่มีน้ำมันหรือก๊าซเก็บอยู่เป็นจำนวนมาก รถยนต์โดยสารสาธารณะ ซึ่งต้องจัดให้มีการประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายต่อบุคคลภายนอก เป็นต้น

การประกันภัยค่าจุนเป็นการประกันวินาศภัยประเภทหนึ่ง จึงตกอยู่ภายใต้หลักการของการประกันวินาศภัยทั่วไปด้วย

ในการศึกษาทำความเข้าใจการประกันภัยค่าจุน ได้จัดเนื้อหาเป็นลำดับดังนี้ 1) ความหมายของการประกันภัยค่าจุน 2) ข้อแตกต่างที่สำคัญจากสัญญาประกันภัยอื่น 3) ข้อแตกต่างจากหลักการรับช่วงสิทธิ 4) ข้อแตกต่างจากสัญญาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก และ 5) อายุความ

#### 1. ความหมายของการประกันภัยค่าจุน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคแรก ได้บัญญัติให้ความหมายของการประกันภัยค่าจุนเอาไว้ว่า

“อันว่าประกันภัยค่าจุนนั้น คือ สัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัยอันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ”

การประกันภัยค่าจุนจึงหมายความว่า การประกันภัยความรับผิดต่อบุคคลภายนอก หรือต่อบุคคลที่สาม เนื่องจากสัญญาประกันภัยค่าจุนเป็นสัญญาระหว่างผู้เอาประกันภัย “บุคคลที่หนึ่ง” กับผู้รับประกันภัย “บุคคลที่สอง” ซึ่งมาตกลงกันว่า ถ้าผู้เอาประกันภัยบุคคลที่หนึ่งไปทำความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย หรือทรัพย์สินของบุคคลภายนอก

ที่เรียกเป็น “บุคคลที่สาม” อันผู้เอาประกันภัยจำต้องรับผิดชอบตามกฎหมาย ก็ให้ผู้รับประกันภัยบุคคลที่สองช่วยไป  
ค้ำจุน<sup>1</sup> ให้ ด้วยการไปชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่บุคคลที่สามผู้เสียหายในนามของผู้เอาประกันภัยด้วย

สาเหตุที่เรียกเป็นบุคคลที่หนึ่ง สอง และสามนั้น เนื่องจากในอดีต ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ริเริ่มไปขอซื้อ  
ประกันภัยโดยตรงกับผู้รับประกันภัย มากกว่าที่ผู้รับประกันภัยไปติดต่อชักชวนให้มาทำประกันภัย ดังนั้น ในการ  
ประกันภัยทรัพย์สิน บางครั้งจะเรียกว่า “การประกันภัยสำหรับบุคคลที่หนึ่ง (First-party Insurance)”<sup>2</sup> เพื่อแสดงว่า  
บุคคลที่หนึ่งจะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่นำมาทำประกันภัย ไม่อาจนำเอาทรัพย์สินของบุคคลอื่นที่ตนมิได้  
มีส่วนได้เสียมาทำได้ หากจะกระทำ ก็ด้วยการทำการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลที่สามเท่านั้น

## 2. ข้อแตกต่างที่สำคัญจากสัญญาประกันภัยอื่น

สัญญาประกันภัยค้ำจุน หรือการประกันภัยความรับผิดชอบต่อบุคคลภายนอกมีข้อแตกต่างที่สำคัญ  
จากสัญญาประกันภัยอื่นทั่วไป ดังนี้

2.1 เป็นสัญญาประกันภัยที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบในนามของผู้เอาประกันภัย สัญญาประกันภัย  
ค้ำจุนเป็นสัญญาที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบในนามของผู้เอาประกันภัย อันเนื่องมาจากการกระทำผิดของ  
ผู้เอาประกันภัยต่อบุคคลภายนอก

2.2 มีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดชอบต่อกฎหมาย สัญญาประกันภัยอื่นทั่วไปนั้น ผู้เอาประกันภัยมี  
วัตถุประสงค์ที่จะให้ผู้รับประกันภัยคุ้มครองความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สิน หรือชีวิต ร่างกายที่ตนเองมีส่วน  
ได้เสียอยู่ โดยมีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย คือ ทรัพย์สิน หรือชีวิต ร่างกายของผู้เอาประกันภัย ขณะที่สัญญาประกันภัย  
ค้ำจุน วัตถุประสงค์ของผู้เอาประกันภัยต้องการให้ผู้รับประกันภัยเข้ามาคุ้มครองความรับผิดชอบต่อกฎหมายของตน  
เวลาที่ไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลอื่นใด ไม่ว่าจะเป็นแก่ชีวิต ร่างกาย อนามัย หรือกระทั่งความสูญเสีย หรือ  
ความเสียหายแก่ทรัพย์สินของบุคคลภายนอกนั้นก็ตาม ดังนั้น วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย คือ ความรับผิดชอบต่อกฎหมาย  
นั่นเอง

ตัวอย่างที่ 1.1 คำพิพากษาศาลฎีกา เรื่อง สัญญาประกันภัยค้ำจุน ผู้รับประกันภัย จำเลยที่ 3 มีหน้าที่ต้องรับผิด  
ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของ จ. ผู้เอาประกันภัย และรวมถึงจำเลยที่ 1 ซึ่งได้ขับรถคันที่เอาประกันภัยโดย  
ความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย เสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเองตามข้อกำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์  
ดังกล่าว ซึ่งได้ไปกระทำผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอก ซึ่งเป็นโจทก์ในคดีนี้ด้วย

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 563/2538 จ. เป็นผู้เอาประกันภัยรถยนต์ไว้กับจำเลยที่ 3 แม้จะมีข้อสัญญาตาม  
กรมธรรม์ประกันภัย ข้อ 2.3 ว่า บริษัทจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เมื่อผู้เอาประกันภัยต้อง  
รับผิดชอบต่อกฎหมายก็ตาม แต่กรมธรรม์ดังกล่าว ข้อ 2.8 ก็มีข้อความว่า บริษัทจะถือว่าบุคคลใดซึ่งขับรถคันดังกล่าวไปใช้  
โดยได้รับความยินยอมจากผู้เอาประกันภัย เสมือนหนึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยเอง จำเลยที่ 2 นำรถยนต์คันดังกล่าวไปใช้  
โดยให้จำเลยที่ 1 ลูกจ้างของตนเป็นคนขับ แล้วเกิดเหตุคดีนี้ จึงต้องถือว่า จำเลยที่ 1 ขับรถโดยความยินยอมจาก

<sup>1</sup> ค้ำจุน หมายถึง อุดหนุนให้ดำรงอยู่ได้ (พจนานุกรม ศัพท์ไทย-ไทย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554)

<sup>2</sup> Insurance Fraud Handbook, 2009 by the Association of Certified Fraud Examiners, Inc., USA, Page 33

**ผู้เอาประกันภัย และมีฐานะเป็นเสมือนผู้เอาประกันภัยเอง เมื่อจำเลยที่ 1 ทำละเมิด และต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่โจทก์ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 420 จำเลยที่ 3 ก็ต้องรับผิดชอบในฐานะผู้รับประกันภัย ตามสัญญา ข้อ 2.8 ซึ่งเป็นข้อตกลงพิเศษ หาได้ขัดกับมาตรา 887 วรรคหนึ่งไม่**

สัญญาประกันภัยค้ำจุนตกอยู่ภายใต้หลักส่วนได้เสียเช่นเดียวกับสัญญาประกันวินาศภัยอื่นทั่วไปด้วย คือผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความสัมพันธ์ตามกฎหมายกับวัตถุที่เอาประกันภัยด้วยว่า ถ้าตนไปก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ตนเองจะได้รับความสูญเสียทางการเงิน ในการที่จะต้องไปรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกผู้เสียหาย แต่ได้ทำการโอนความเสี่ยงภัยนี้ไปให้แก่ผู้รับประกันภัยทำหน้าที่ชดใช้แทนแล้ว เช่น ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของรถยนต์ขับไปชนท้ายรถยนต์คันอื่น ด้วยความประมาทเลินเล่อ ผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของบ้านต้นเพลิงที่เกิดจากไฟฟ้าลัดวงจร แล้วลุกลามไปไหม้บ้านคนอื่นที่อยู่ข้างเคียงได้รับความเสียหาย หรือผู้เอาประกันภัยเป็นนายจ้างที่ต้องรับผิดชอบต่อลูกจ้างจากอุบัติเหตุในสถานที่ทำงาน เป็นต้น

**2.3 เป็นความรับผิดตามกฎหมายที่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องรับผิดชอบ** โดยหลักกฎหมายจะบัญญัติให้บุคคลต้องใช้สิทธิของตนโดยสุจริต และมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามที่กฎหมายเหล่านั้นบัญญัติไว้ มิฉะนั้นแล้ว บุคคลนั้นอาจมีความรับผิดตามกฎหมายขึ้นมาได้ ดังนั้น หากผู้เอาประกันภัยละเลย หรือทำหน้าที่ตามกฎหมายของตนไม่ดีพอเมื่อก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคลภายนอก ตนก็จำต้องรับผิดตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ด้วย ตัวอย่างเช่น ผู้ว่าจ้างทำของซึ่งเป็นผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังในการคัดเลือกผู้รับเหมาดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่สั่งให้ทำ หรือคำสั่งที่ตนให้ไว้ ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428 หรือผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นเจ้าของสิ่งปลูกสร้างมีหน้าที่ต้องบำรุงรักษาสิ่งปลูกสร้างนั้น ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 434 หรือผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ใช้รถยนต์มีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังตามสมควร ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 437 เป็นต้น

**ตัวอย่างที่ 1.2** คำพิพากษาศาลฎีกา เรื่อง การละเลย หรือไม่ทำหน้าที่ตามที่กฎหมายกำหนด เป็นคดีที่บุคคลภายนอกผู้เสียหายจากการตอกเสาเข็มในโครงการก่อสร้างของจำเลย เป็นโจทก์ฟ้องเรียกจำเลยที่ 1 ผู้ว่าจ้างกับจำเลยที่ 2 ผู้รับเหมาก่อสร้างอาคาร (ผู้รับจ้างทำของ) ให้ต้องรับผิด แม้ผู้รับเหมาก่อสร้างอาคารจำเลยที่ 2 จะพ้นผิดเพราะมิได้กระทำผิดโดยตรง แต่ผู้ว่าจ้างจำเลยที่ 1 ยังคงต้องรับผิดชอบผู้รับเหมาก่อสร้างอาคารตอกเสาเข็มเนื่องจากมิได้ทำหน้าที่ใช้ความระมัดระวังในการคัดเลือกผู้รับเหมาดังกล่าว หรือในสถานการณ์ที่สั่งให้ทำ หรือคำสั่งที่ตนให้ไว้ ดังที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 428

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4304/2558** โจทก์ฟ้องขอให้บังคับจำเลยที่ 1 ร่วมรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการดำเนินการตอกเสาเข็มในโครงการบ้านพักอาศัยของจำเลยที่ 1 ซึ่งอยู่ติดกับอาคารพิพาทของโจทก์ แม้โจทก์จะบรรยายฟ้องระบุเพียงว่าจำเลยที่ 1 ตกลงให้จำเลยที่ 2 เป็นผู้ก่อสร้าง ก็มีความหมายอยู่ในตัวว่า **จำเลยที่ 1 คือผู้ว่าจ้าง ส่วนจำเลยที่ 2 คือผู้รับจ้าง และแม้ความจริงจะปรากฏว่าจำเลยที่ 2 เพียงรับจ้างก่อสร้างอาคาร มิได้รับจ้างตอกเสาเข็มด้วย อันทำให้จำเลยที่ 2 พ้นความรับผิดจากความเสียหายที่เกิดขึ้นก็ตาม แต่สำหรับจำเลยที่ 1 นั้น ไม่ว่าจะจ้างใครเข้าไปตอกเสาเข็มในที่ดินพิพาท ก็ยังคงสถานะความเป็นผู้ว่าจ้างอยู่เช่นเดิม จำเลยที่ 1 จึงไม่พ้นความผูกพันในฐานะผู้ว่าจ้างทำของ ภายใต้บังคับของ ป.พ.พ. มาตรา 428 ฉะนั้น การพ้นความรับผิดของจำเลยที่ 2**

เนื่องเพราะมิได้เป็นผู้รับจ้างจากจำเลยที่ 1 ในการต่อเสาสวมจึงเป็นเรื่องเฉพาะตัว คำพิพากษาศาลชั้นต้นเฉพาะจำเลยที่ 1 ให้ชำระค่าเสียหายแก่โจทก์ จึงมิใช่เป็นเรื่องของการพิพาทขาเกินไปกว่าหรือนอกจากที่ปรากฏในคำฟ้อง ไม่ต้องห้ามตาม ป.วิ.พ. มาตรา 142 วรรคหนึ่ง

**2.4 มีบุคคลภายนอกเป็นผู้ได้รับความเสียหาย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคแรก ซึ่งบัญญัติว่า**

“อันว่าประกันภัยค้ำจุนนั้น คือสัญญาประกันภัยซึ่งผู้รับประกันภัยตกลงว่าจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เพื่อความวินาศภัย อันเกิดขึ้นแก่บุคคลอีกคนหนึ่ง และซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ”

คำว่า “บุคคลอีกคนหนึ่ง” หมายถึง บุคคลภายนอกอื่นที่มีใช้ตัวผู้เอาประกันภัยเอง หรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัย ในกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดประเภทต่างๆ ผู้รับประกันภัยอาจมีการกำหนดค่านิยามคำว่า “บุคคลภายนอก” ให้เพียงหมายถึงเฉพาะบุคคลดังที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดฉบับนั้นๆ ก็ได้

**ตัวอย่างที่ 1.3** คำพิพากษาศาลฎีกา เรื่อง เป็นบุคคลภายนอก คือ พ. เป็นเพียงเพื่อนของบุตรผู้เอาประกันภัย และเป็นผู้อาศัยนั่งอยู่ในรถคันที่เอาประกันภัยเท่านั้น จึงมิใช่ลูกจ้าง หรือบุคคลในครอบครัวของผู้เอาประกันภัยดังที่กำหนดยกเว้นไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย เมื่อ พ. บุคคลภายนอกเสียชีวิตเนื่องจากรถคันที่เอาประกันภัยประสบอุบัติเหตุชนกับรถคันอื่น ผู้รับประกันภัยค้ำจุนรถคันที่เอาประกันภัยจึงต้องรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยดังกล่าว

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2381/2522** ตามข้อสัญญาในกรมธรรม์ประกันภัย จำเลยตกลงจะจ่ายเงินชดใช้เพื่อความรับผิดตามกฎหมายที่จะต้องชดใช้ค่าทดแทน เพื่อมรณกรรมหรือบาดเจ็บของบุคคลใด อันเกิดแต่รถยนต์คันที่เอาประกันภัย เว้นแต่มรณกรรมหรือบาดเจ็บนั้น เกิดแก่ลูกจ้างหรือบุคคลผู้อยู่ในครอบครัวของผู้เอาประกันภัย เมื่อ พ. เป็นผู้อาศัยนั่งมาในรถคันที่เอาประกันภัย แต่มิได้เป็นผู้ร่วมครว้เรือน หรือเป็นลูกจ้างของผู้เอาประกันภัย คงเป็นเพียงเพื่อนของบุตรผู้เอาประกันภัยเท่านั้น เมื่อรถคันที่จำเลยรับประกันภัยเกิดชนกับรถอื่น เป็นเหตุให้ พ. ถึงแก่ความตาย ผู้เสียหายจึงชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนจากจำเลยโดยตรงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคสอง

อนึ่ง สำหรับค่าสินไหมทดแทนซึ่งบุคคลภายนอกผู้เสียหายจะได้รับการชดใช้นั้น ต้องอยู่ในความหมายของคำว่า “วินาศภัย” คือ ต้องประเมินราคาเป็นเงินได้ด้วย เช่น ค่ารักษาพยาบาล ค่าปลงศพ ค่าขาดอุปการะเลี้ยงดู ค่าขาดประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สินที่ได้รับความเสียหาย ค่าขาดรายได้ เป็นต้น

**2.5 บุคคลภายนอกผู้เสียหายมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ให้แก่ตนโดยตรงได้ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 887 วรรคสองและวรรคสาม บัญญัติว่า**

“บุคคลผู้ต้องเสียหายชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนตามที่ตนควรจะได้ นั้นจากผู้รับประกันภัยโดยตรง แต่ค่าสินไหมทดแทนเช่นว่านี้หาอาจคิดเกินไปกว่าจำนวนอันผู้รับประกันภัยจะพึงต้องใช้ตามสัญญานั้นได้ไม่ ในคดีระหว่างบุคคลผู้ต้องเสียหายกับผู้รับประกันภัยนั้น ท่านให้ผู้ต้องเสียหายเรียกตัวผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีด้วย

อนึ่ง ผู้รับประกันภัยนั้นแม้จะได้ส่งค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ก็ยังหาหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อบุคคลผู้ต้องเสียหายนั้นไม่ เว้นแต่ตนจะพิสูจน์ได้ว่า สินไหมทดแทนนั้นผู้เอาประกันภัยได้ใช้ให้แก่ผู้ต้องเสียหายแล้ว”

เมื่อเกิดความเสียหายจากความผิดของผู้เอาประกันภัย บุคคลภายนอกผู้เสียหายมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนโดยตรงได้ โดยไม่จำเป็นต้องชดใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยก่อน แล้วค่อยให้ผู้เอาประกันภัยมาชดใช้ให้แก่บุคคลภายนอกผู้เสียหายอีกทอดหนึ่ง ซึ่งถ้าเป็นเช่นนั้น บุคคลภายนอกผู้เสียหายแทนที่จะได้รับการทูลความเสียหายที่เกิดขึ้นโดยทันทีที่ กลับต้องรอเงินช้อออกไป กฎหมายจึงบัญญัติเป็นพิเศษให้บุคคลภายนอกผู้เสียหายสามารถเรียกร้องโดยตรงเอาจากผู้รับประกันภัยได้เลย แม้จะมีได้มีความสัมพันธ์เป็นคู่สัญญาประกันภัยเหมือนดังเช่นในสัญญาประกันวินาศภัยอื่นทั่วไป จึงจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนได้

อย่างไรก็ดี แม้ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว ก็มีได้ส่งผลทำให้สิทธิของบุคคลภายนอกต้องหมดสิ้นไป บุคคลภายนอกผู้เสียหายนั้นคงยังมีสิทธิเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ให้แก่ตนได้เช่นเดิม และผู้รับประกันภัยต้องปฏิบัติตามอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ จากนั้นค่อยไปติดตามเรียกเงินที่ได้จ่ายไปนั้นกลับคืนมาจากผู้เอาประกันภัยเอง เว้นเสียแต่พิสูจน์ได้ว่า บุคคลภายนอกผู้เสียหายนั้นได้รับการชดใช้จากผู้เอาประกันภัยเรียบร้อยแล้ว สำหรับจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจ่ายมาให้

**2.6 ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่เกินกว่าความรับผิดของตน** ภาระผูกพันตามสัญญาประกันภัย หรือตามกรรมธรรม์ประกันภัยของผู้รับประกันภัยจำกัดอยู่เพียงไม่เกินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ได้ตกลงกันไว้กับผู้เอาประกันภัยเท่านั้น

**2.7 ผู้เอาประกันภัยยังจำต้องรับผิดชอบในเงินที่ขาดอยู่** เมื่อค่าสินไหมทดแทนที่ได้รับจากผู้รับประกันภัยนั้นไม่เพียงพอแก่ความเสียหายที่เกิดขึ้น บุคคลภายนอกผู้เสียหายมีสิทธิที่จะเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบในจำนวนเงินที่ขาดอยู่ได้ เว้นแต่บุคคลภายนอกผู้เสียหายมิได้เรียกผู้เอาประกันภัยเข้ามาในคดีที่ฟ้องเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบ

**ตัวอย่างที่ 1.4** คำพิพากษาศาลฎีกา เรื่อง ผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบในส่วนที่ขาด เป็นคดีที่บุคคลภายนอกผู้เสียหายเป็นโจทก์ฟ้องเรียกร้องจำเลย ผู้เอาประกันภัย ให้รับผิดชอบตามมูลละเมิด สำหรับจำนวนเงินค่าเสียหายที่ยังขาดอยู่ภายหลังจากผู้รับประกันภัย จำเลยที่ 4 ได้ชดใช้ให้แล้วตามสัญญาประกันภัย

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7230/2552** ค่าเสียหายจำนวน 222,056 บาท ซึ่งจำเลยที่ 4 ในฐานะเป็นผู้รับประกันภัยรถยนต์คันที่ทำละเมิด ได้ชดใช้แก่โจทก์หลังฟ้อง ย่อมเป็นส่วนหนึ่งของค่าเสียหายที่จำเลยทั้งสี่ต้องรับผิดชอบชำระให้แก่โจทก์ ขอบที่จะนำไปหักจากค่าเสียหายทั้งหมดที่โจทก์มีสิทธิได้รับจำนวน 655,602 บาท ได้

### 3. ข้อแตกต่างจากหลักการรับช่วงสิทธิ

การประกันภัยค้ำจุนหรือการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายต่อบุคคลภายนอกแตกต่างจากการรับช่วงสิทธิตรงที่ว่า สำหรับการประกันภัยความรับผิดตามกฎหมายนั้น ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ที่กระทำความผิดต่อบุคคลภายนอกเสียเอง หรือผู้เอาประกันภัยจำต้องรับผิดชอบแทนบุคคลอื่นตามบทบัญญัติของกฎหมาย เช่น ลูกจ้างกระทำผิดในทางการที่จ้าง นายจ้างต้องรับผิดชอบแทน ตัวการต้องรับผิดชอบในการกระทำละเมิดของตัวแทน หรือบิดามารดารับผิดชอบในการ

กระทำของบุตรผู้เยาว์ เป็นต้น ในการไปสร้างความเสียหายให้แก่บุคคลภายนอก จึงให้ผู้รับประกันภัยของตนมาค้ำจุนให้ด้วยการไปชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่บุคคลภายนอกนั้นในนามของตนเองแทน

ส่วนการรับช่วงสิทธิเป็นกรณีกลับกัน คือ บุคคลภายนอกมาทำความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมายของบุคคลภายนอกที่จะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยนั้น แต่ผู้เอาประกันภัยเลือกที่จะไม่ไปเรียกร้องเอาจากบุคคลภายนอกนั้นเอง โดยที่เลือกไปเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยของตนให้ทำการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ตนแทน เช่นนี้ กฎหมายให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยในการสวมสิทธิของผู้เอาประกันภัยนั้นไปเรียกค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไปแล้วกลับคืนมาจากบุคคลภายนอกผู้กระทำความผิดนั้น ตัวอย่างเช่น รถยนต์ของบุคคลภายนอกโดยประมาทเลินเล่อเสียหายหลักแล่นไปชนท้ายรถยนต์ของผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหาย เมื่อผู้เอาประกันภัยเรียกให้ผู้รับประกันภัยของตนภายใต้กรรมธรรม์ประกันภัยรถยนต์ ซึ่งให้ความคุ้มครองแก่ตัวรถยนต์คันนั้นอยู่มาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนแล้ว ผู้รับประกันภัยรายนั้นก็อาจรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยนั้นไปเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายไปคืนกลับมาจากบุคคลภายนอกผู้กระทำผิดดังกล่าว เป็นต้น

#### 4. ข้อแตกต่างจากสัญญาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก

ไชยยศ เหมะรัชตะ (2556, น. 289-290) ได้กล่าวว่า สัญญาประกันภัยเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกนั้น มีกฎหมายบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 374 วรรคหนึ่งว่า “ถ้าคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งทำสัญญาตกลงว่าจะชำระหนี้แก่บุคคลภายนอกไซ้ ท่านว่าบุคคลภายนอกมีสิทธิจะเรียกชำระหนี้จากลูกหนี้โดยตรงได้”

จากบทบัญญัติในกฎหมายมาตรานี้ จะเห็นได้ว่าคล้ายคลึงกับสัญญาประกันภัยค้ำจุน เพราะบุคคลภายนอกเป็นผู้มีสิทธิจะได้รับชำระหนี้เหมือนกัน หากแต่สัญญาประกันภัยค้ำจุนมีข้อแตกต่างกับสัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอกตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 374 นี้ ในข้อที่ว่าผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนในนามของผู้เอาประกันภัย เป็นทำนองชดใช้แทนผู้เอาประกันภัย เป็นสัญญาเพื่อประโยชน์ของผู้เอาประกันภัย จึงมิใช่สัญญาเพื่อประโยชน์ของบุคคลภายนอก เพราะบุคคลภายนอกผู้ที่ได้รับความเสียหายย่อมมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนอยู่แล้ว

#### 5. อายุความ

สำหรับการประกันวินาศภัย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 บัญญัติเรื่องอายุความฟ้องร้องระหว่างคู่สัญญาประกันภัยไว้เป็นการเฉพาะว่า

“ในการเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นกำหนดเวลาสองปีนับแต่วันวินาศภัย  
ในการเรียกให้ชดใช้หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย ท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นเวลาสองปีนับแต่วันซึ่งสิทธิจะเรียกให้ชดใช้หรือคืนเบี้ยประกันภัยถึงกำหนด”

จะเห็นได้ว่า อายุความนั้นแบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

5.1 กรณีเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เนื่องด้วยสัญญาประกันภัยค้ำจุนก็ตกอยู่ภายใต้บทบัญญัติของสัญญาประกันวินาศภัย ในกรณีที่บุคคลภายนอกผู้เสียหายฟ้องร้องให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยค้ำจุน



จึงตกอยู่ในกำหนดอายุความสองปี นับแต่วันที่เกิดความเสียหาย เช่นเดียวกับกรณีให้ผู้เอาประกันภัยฟ้องคดีต่อผู้รับประกันภัยภายใต้สัญญาประกันภัยอื่นทั่วไป

## 5.2 กรณีเรียกให้ชำระเบี้ยประกันภัย หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย

**5.2.1 กรณีเรียกให้ชำระเบี้ยประกันภัย** เกิดขึ้นเนื่องจากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามสัญญาประกันภัยในการชำระเบี้ยประกันภัย ผู้รับประกันภัยจึงมาฟ้องคดีให้ผู้เอาประกันภัยปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว โดยมีกำหนดเวลาภายในสองปี นับแต่วันที่มิสิทธิเรียกให้ชำระเบี้ยประกันภัย

**5.2.2 กรณีเรียกให้คืนเบี้ยประกันภัย** เกิดขึ้นเมื่อผู้เอาประกันภัยได้ชำระเบี้ยประกันภัยไปแล้ว สัญญาประกันภัยมีอันสิ้นสุดลงไปด้วยบทบัญญัติของกฎหมาย หรือด้วยข้อสัญญาดังที่กล่าวไว้ในหัวข้อการสิ้นสุดของสัญญาประกันภัย ซึ่งผู้รับประกันภัยมีหน้าที่คืนเบี้ยประกันภัยส่วนต่าง สำหรับระยะเวลาที่ได้คุ้มครองต่อ แต่ผู้รับประกันภัยมิได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น ผู้เอาประกันภัยจำต้องยื่นฟ้องคดีภายในกำหนดเวลาสองปี นับแต่วันที่มิสิทธิเรียกคืนเบี้ยประกันภัยนั้นด้วย

เนื่องด้วยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/9 บัญญัติว่า “สิทธิเรียกร้องใดๆ ถ้ามิได้ใช้บังคับภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นอันขาดอายุความ” และมาตรา 193/10 ก็บัญญัติอีกว่า “สิทธิเรียกร้องที่ขาดอายุความ ลูกหนี้มีสิทธิที่จะปฏิเสธการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องนั้นได้”

ดังนั้น ผลทางกฎหมายหากเจ้าหนี้มิได้ใช้สิทธิฟ้องร้องตามอายุความที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้แล้ว ลูกหนี้สามารถหยิบยกการขาดอายุความมาปฏิเสธความรับผิดชอบได้ ทำให้ผู้เป็นเจ้าหนี้ต้องเสียประโยชน์ที่จะพึงได้ไปแต่อย่างไรก็ตาม กฎหมายยังบัญญัติให้อายุความสามารถสะดุดหยุดลง หรือสะดุดหยุดอยู่ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าหนี้ได้ดังนี้

1) อายุความสะดุดหยุดลง พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ให้ความหมายของคำว่า “อายุความสะดุดหยุดลง” หมายถึง “การหยุดนับระยะเวลาที่ล่วงไปก่อนแล้วเข้าไปในอายุความ เมื่อเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงสิ้นสุดเวลาใด ก็เริ่มนับอายุความใหม่ตั้งแต่นั้น”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติเรื่องนี้ไว้ ดังนี้

“มาตรา 193/14 อายุความย่อมสะดุดหยุดลงในกรณีดังต่อไปนี้

(1) ลูกหนี้รับสภาพหนี้ต่อเจ้าหนี้ตามสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือรับสภาพหนี้ให้ ชำระหนี้ให้บางส่วน ชำระดอกเบี้ย ให้ประกัน หรือกระทำการใดๆ อันปราศจากข้อสงสัยแสดงให้เห็นเป็นปริยายว่ายอมรับสภาพหนี้ตามสิทธิเรียกร้อง

(2) เจ้าหนี้ได้ฟ้องคดีเพื่อตั้งหลักฐานสิทธิเรียกร้องหรือเพื่อให้ชำระหนี้

(3) เจ้าหนี้ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีล้มละลาย

(4) เจ้าหนี้ได้มอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา

(5) เจ้าหนี้ได้กระทำการอื่นใดอันมีผลเป็นอย่างเดียวกันกับการฟ้องคดี

มาตรา 193/15 เมื่ออายุความสะดุดหยุดลงแล้ว ระยะเวลาที่ล่วงไปก่อนนั้นไม่นับเข้าในอายุ

ความ

เมื่อเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงสิ้นสุดเวลาใด ให้เริ่มนับอายุความใหม่ตั้งแต่นั้น”

อายุความสะดุดหยุดลงจึงเป็นการหยุดนับระยะเวลาที่ผ่านมาแล้วของอายุความนั้นไปเลย เมื่อปรากฏกรณีดังที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ข้างต้นเกิดขึ้นมา และถ้าเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงนั้นสิ้นสุดลง จึงจะเริ่มต้นนับอายุความกันใหม่อีกครั้งหนึ่ง

**ตัวอย่างที่ 1.5** คำพิพากษาศาลฎีกา เรื่อง อายุความสะดุดหยุดลง เป็นคดีที่ผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยเป็นโจทก์ฟ้องเรียกจำเลยที่ 3 ผู้รับประกันภัย ให้รับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยนั้น

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 587/2540** หนังสือที่จำเลยที่ 3 มีถึงโจทก์ ไม่มีข้อความตอนใดที่ระบุว่า จำเลยที่ 3 ปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยแต่อย่างใด ถือได้ว่าจำเลยที่ 3 ยอมรับตามสิทธิของโจทก์ ในฐานะผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยที่จำเลยที่ 1 ได้ทำไว้แก่จำเลยที่ 3 และยอมรับที่จะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนรายนี้แก่โจทก์แล้ว แต่ขอเวลาอีก 60 วัน เพื่อการรวบรวมหลักฐานให้ครบถ้วน จะได้ประมวลข้อเท็จจริงทั้งหมด ซึ่งเป็นเรื่องดำเนินการตามขั้นตอนทางปฏิบัติของบริษัทจำเลยที่ 3 เท่านั้น การกระทำของจำเลยที่ 3 เป็นการกระทำอันปราศจากข้อสงสัย แสดงให้เห็นเป็นปริยายว่า ยอมรับสภาพหนี้ตามสิทธิเรียกร้องของโจทก์แล้ว อายุความย่อมสะดุดหยุดลงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 139/14 เมื่ออายุความสะดุดหยุดลงแล้ว ระยะเวลาที่ล่วงไปก่อนนั้นไม่นับเข้าในอายุความ เมื่อเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงสิ้นสุดเวลาใด ให้เริ่มต้นนับอายุความใหม่ตั้งแต่วันที่ตามมาตรา 193/15 หนังสือที่จำเลยที่ 3 มีถึงโจทก์ ลงวันที่ 25 มีนาคม 2533 เมื่อนับถึงวันฟ้อง คือ วันที่ 23 สิงหาคม 2534 ยังไม่เกินสองปี คดีโจทก์สำหรับจำเลยที่ 3 จึงยังไม่ขาดอายุความ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882

2) อายุความสะดุดหยุดอยู่ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 14 บัญญัติว่า “ถ้ามีการเจรจาเกี่ยวกับค่าเสียหายที่พึงจ่ายระหว่างผู้ประกอบการและผู้บริโภค หรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค ให้อายุความสะดุดหยุดอยู่ไม่นับในระหว่างนั้นจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้บอกเลิกการเจรจา”

สำหรับคดีฟ้องร้องระหว่างคู่สัญญาประกันภัยด้วยกันเอง อันจัดเป็นคดีผู้บริโภค คือ ผู้รับประกันภัยเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัยตามสัญญาประกันภัย และได้มีการเจรจาต่อรองกันอยู่ จะมีผลให้อายุความฟ้องคดีกำหนดเวลาสองปีที่เริ่มนับตั้งแต่วันที่มิสิทธิเรียกร้องนั้น ต้องสะดุดหยุดอยู่ คือ ไม่นับต่อ ให้นับค้างอยู่ตั้งแต่วันที่เริ่มเจรจากัน ครั้นเมื่อยกเลิกการเจรจาแล้ว จึงจะเริ่มนับต่อจากช่วงระยเวลานั้นจนครบกำหนดอายุความสองปี

แต่ด้วยเหตุที่การฟ้องร้องคดีระหว่างบุคคลภายนอกผู้เสียหายกับผู้รับประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัยนั้น มิใช่เป็นคดีผู้บริโภค ซึ่งจะต้องเป็นคดีที่ฟ้องเรียกร้องกันระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบการเท่านั้น กรณีจึงไม่ตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาความคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 อันจะมีผลทำให้อายุความฟ้องคดีต้องสะดุดหยุดอยู่ ฉะนั้น อายุความฟ้องคดีในกรณีดังกล่าวจึงเพียงแต่สะดุดหยุดลงเท่านั้น

## เรื่องที่ 1.2

### การประกันภัยในการรับขนในสัญญาประกันภัย

การประกันภัยในการรับขนจัดเป็นประเภทหนึ่งของการประกันวินาศภัย ฉะนั้น บทบัญญัติของกฎหมายในส่วนของการประกันวินาศภัยจึงมีผลใช้บังคับกับการประกันภัยในการรับขนด้วยเท่าที่สามารถนำมาใช้บังคับได้นอกเหนือจากที่ได้บัญญัติไว้เป็นการเฉพาะสำหรับการประกันภัยในการรับขน

ในการศึกษาทำความเข้าใจการประกันภัยในการรับขน ได้จัดเนื้อหาเป็นลำดับดังนี้ 1) ความหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยในการรับขน 2) ข้อแตกต่างที่สำคัญจากสัญญาประกันภัยอื่น และ 3) อายุความ

#### 1. ความหมายที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยในการรับขน

##### 1.1 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 883 ซึ่งบัญญัติว่า

“อันสัญญาประกันภัยในการรับขนนั้น ย่อมคุ้มครองความวินาศภัยทุกอย่าง ซึ่งอาจเกิดแก่ของที่ขนส่งในระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับของไป จนได้ส่งมอบของนั้นแก่ผู้รับตราส่ง และจำนวนค่าสินไหมทดแทนนั้น ย่อมกำหนดตามที่ของซึ่งขนส่งนั้นจะได้มีราคาเมื่อถึงตำบลอันกำหนดให้ส่ง”

ในการหาความหมายของถ้อยคำที่สำคัญภายใต้สัญญาประกันภัยในการรับขน จำต้องพิจารณาบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ในบรรพที่ 3 ลักษณะที่ 8 รับขน และหมวดที่ 1 รับขนของ ประกอบด้วย เพื่อให้เกิดความเข้าใจที่ชัดเจนยิ่งขึ้น ดังนี้

1) คำว่า “ของ (Goods)” หมายถึง เฉพาะการขน “ของ” ที่เป็นสิ่งของ ทรัพย์สิน หรือสินค้าเท่านั้น มิได้รวมถึงขนคนโดยสาร การขนส่งทางไปรษณีย์ภัณฑ์ และการขนส่งทางทะเลด้วย<sup>3</sup>

2) คำว่า “ผู้ขนส่ง (Carrier)” หมายถึง บุคคลผู้รับขนส่งของหรือคนโดยสารเพื่อทำหน้าที่เป็นทางค้าปกติของตน แต่ในที่นี้จำกัดอยู่เพียงการรับขนของเท่านั้น<sup>4</sup>

3) คำว่า “ผู้ส่ง (Sender)” หมายถึง บุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่ง เพื่อให้ขนของส่งไป ถ้ามีการออกไปตราส่ง จะเรียกว่า “ผู้ตราส่ง (Consignor)”<sup>5</sup>

4) คำว่า “ผู้รับตราส่ง (Consignee)” หมายถึง บุคคลผู้ซึ่งเขาส่งของไปถึง<sup>6</sup>

<sup>3</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 การรับขนของหรือคนโดยสารในหน้าที่ของกรมรถไฟหลวงแห่งกรุงสยาม และการขนไปรษณีย์ภัณฑ์ในหน้าที่กรมไปรษณีย์โทรเลขนั้น ท่านให้บังคับตามกฎหมาย และกฎข้อบังคับสำหรับทบวงการนั้น ๆ รับขนของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมาย และกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น

<sup>4</sup> เห่งอ่าว มาตรา 608 อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือ บุคคลผู้รับขนส่งของ หรือคนโดยสารเพื่อทำหน้าที่เป็นทางค้าปกติของตน

<sup>5</sup> เห่งอ่าว มาตรา 610 วรรคแรก อันบุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนของส่งไปนั้น เรียกว่า ผู้ส่ง หรือผู้ตราส่ง

<sup>6</sup> เห่งอ่าว มาตรา 610 วรรคสอง บุคคลผู้ซึ่งเขาส่งของไปถึงนั้น เรียกว่า ผู้รับตราส่ง

5) คำว่า “*ค่าระวาง (Freight)*” หรือ “*ค่าระวางพาหนะ*” หมายถึง บำเหน็จอันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของ<sup>7</sup>

สัญญาประกันภัย คือ สัญญาสองฝ่าย ซึ่งคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งที่เรียกว่า “*ผู้ส่ง*” หรือ “*ผู้ตราส่ง*” กรณีที่ผู้ขนส่งได้ออกใบตราส่งให้ไว้เป็นหลักฐาน ได้ตกลงส่งมอบของที่จะส่งให้แก่คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า “*ผู้ขนส่ง*” ได้ตกลงจะรับขนส่งของนั้น โดยมีคำบำเหน็จที่เรียกว่า “*ค่าระวาง*” หรือ “*ค่าระวางพาหนะ*” เป็นการตอบแทน เพื่อนำไปส่งมอบให้แก่ผู้รับ ณ จุดหมายปลายทาง ซึ่งเรียกว่า “*ผู้รับตราส่ง*”

## 1.2 ความหมายของสัญญาประกันภัยรับขนส่ง จะมีความหมายอยู่ 2 ลักษณะ คือ

1) สัญญาประกันภัยระหว่างผู้ส่งในฐานะผู้เอาประกันภัยฝ่ายหนึ่งกับผู้รับประกันภัยอีกฝ่ายหนึ่งมาตกลงกันว่า หากทรัพย์สินที่ส่งนั้นเองได้รับความเสียหายขึ้นมาจากภัยที่คุ้มครองในระหว่างการขนส่ง ก็ให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ โดยที่ผู้เอาประกันภัยตกลงที่จะชำระเบี้ยประกันภัยเป็นการตอบแทน อันเป็นการประกันภัยทรัพย์สินประเภทหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า “*การประกันภัยการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Inland Transit Insurance)*”

2) สัญญาประกันภัยระหว่างผู้ขนส่งในฐานะผู้เอาประกันภัยฝ่ายหนึ่งกับผู้รับประกันภัยอีกฝ่ายหนึ่ง โดยตกลงกันว่า หากทรัพย์สินที่ส่งนั้นซึ่งผู้ขนส่งรับมอบจากผู้ส่ง หรือผู้รับตราส่ง เพื่อนำไปส่งมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง ณ จุดหมายปลายทาง เกิดได้รับความเสียหายในระหว่างการขนส่ง อันเป็นความรับผิดชอบตามกฎหมายของผู้ขนส่ง ก็ให้ผู้รับประกันภัยทำการชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้ตราส่ง หรือผู้รับตราส่ง แล้วแต่กรณีในนามของผู้ขนส่ง ซึ่งจัดเป็นการประกันภัยค่าจุนประเภทหนึ่งซึ่งเรียกว่า “*การประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง (Carrier’s Liability Insurance)*”

## 2. ข้อแตกต่างที่สำคัญจากสัญญาประกันภัยอื่น

สัญญาประกันภัยในการรับขนส่งมีข้อแตกต่างที่สำคัญจากสัญญาประกันภัยอื่นทั่วไป อันประกอบด้วย 1) วัตถุประสงค์เอาประกันภัย 2) ภัยซึ่งผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง 3) ราคาแห่งมูลประกันภัย 4) ระบุทางและวิธีขนส่ง 5) กำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุด 6) กำหนดระยะเวลาขนส่งเฉพาะเที่ยว 7) สถานที่ซึ่งกำหนดให้รับและส่งมอบของ และ 8) ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ขนส่ง ดังต่อไปนี้

2.1 วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย คือ ของ สิ่งของ ทรัพย์สิน หรือสินค้าที่ได้ระบุเอาประกันภัยไว้เพื่อการขนส่งเท่านั้น โดยมีผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ตราส่งหรือผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยนั้นในขณะที่เอาประกันภัยเป็นต้นว่า เป็นเจ้าของ เป็นผู้ขาย หรือผู้ซื้อทรัพย์สินนั้น เป็นผู้จัดทำประกันภัยภายใต้การประกันภัยการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ส่วนกรณีของการประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง วัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย คือ ความรับผิดตามกฎหมายอันเกิดจากการรับขนส่งทรัพย์สินนั้นของผู้ขนส่งในฐานะเป็นผู้มีส่วนได้เสีย ซึ่งจำต้องรับผิดชอบ หากมีความเสียหายเกิดขึ้นจากการกระทำของตน

<sup>7</sup> เติ้งอวंग มาตรา 610 วรรคสาม บำเหน็จอันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้น เรียกว่า ค่าระวางพาหนะ

เนื่องด้วยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 614 บัญญัติว่า “แม้ว่าใบตราส่งจะได้ออกให้แก่บุคคลผู้ใดโดยนามก็ตาม ท่านว่าย่อมสลักหลังโอนให้กันได้ เว้นแต่จะมีข้อห้ามการสลักหลังไว้” ดังนั้น ใบตราส่งที่ผู้ขนส่งออกไว้เป็นหลักฐานให้แก่ผู้ตราส่งนั้น จึงสามารถสลักหลังโอนให้กันได้ ก็จะส่งผลทำให้ผู้สลักหลังรับโอนมานั้นเป็นผู้มีส่วนได้เสียในอันที่จะได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในเวลาเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นมาได้

ถึงแม้จะมีวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยเป็นทรัพย์สิน หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายที่ระบุเอาประกันภัยไว้ เหมือนอย่างเช่นสัญญาประกันภัยอื่นทั่วไป แต่สัญญาประกันภัยในการรับขนจะมีข้อแตกต่างคือ เป็นการให้ความคุ้มครองเฉพาะในช่วงระหว่างการขนส่งเท่านั้น

**2.2 ภัยซึ่งผู้รับประกันภัยรับเสี่ยง** แม้บทบัญญัติของกฎหมายระบุให้คุ้มครองถึง “ความวินาศภัยทุกอย่าง” อันหมายถึง สรรพภัยต่างๆ ในลักษณะความเสี่ยงภัยทุกชนิด (All Risks) แต่ผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัยมีสิทธิที่จะตกลงให้คุ้มครองเป็นแบบระบุภัย (Named Perils) ก็ได้ ไม่ถือว่าขัดต่อหลักกฎหมายเรื่องความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชนแต่ประการใด ซึ่งในทางปฏิบัติ ผู้รับประกันภัยก็จัดให้มีการคุ้มครองทั้งแบบความเสี่ยงภัยทุกชนิดกับแบบระบุภัยไว้ให้เลือกทำประกันภัย ดังเช่นในกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ

**2.3 ราคาแห่งมูลประกันภัย** คำว่า “มูลประกันภัย” ในรายการของกรมธรรม์ประกันภัยในการรับขนมิได้กำหนดเพิ่มเติมเป็นพิเศษ จึงถือเป็นรายการเดียวกันกับคำว่า “ราคาแห่งมูลประกันภัย ถ้าหากได้กำหนดกันไว้” ของกรมธรรม์ประกันภัยอื่นทั่วไปนั่นเอง โดยการประกันภัยในการรับขนได้มีการกำหนดมูลประกันภัยเอาไว้ในมาตรา 884 ว่า

“ถ้าของซึ่งขนส่งนั้นได้อาประกันภัยเมื่ออยู่ในระหว่างส่งเดินทางไปที่ท่านให้คิดมูลประกันภัยในของนั้นนับรวมทั้งราคาของ ณ สถานที่และในเวลาที่ได้รับของและให้เพิ่มค่าระวางส่งของไปยังสถานที่ส่งมอบแก่ผู้รับตราส่งกับทั้งค่าใช้จ่ายอื่นๆ เนื่องด้วยการส่งของไปนั้นเข้าด้วย

กำไรอันจะพึงได้ในเวลาเมื่อส่งมอบของนั้น ย่อมจะคิดรวมเข้าเป็นมูลประกันภัยได้ต่อเมื่อได้มีข้อตกลงกันไว้เช่นนั้นชัดแจ้ง”

ราคาแห่งมูลประกันภัยในที่นี้ ซึ่งกำหนดให้เป็นจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบไว้เป็นสองทางเลือก คือ

1) ราคาสิ่งของ หรือสินค้าที่เอาประกันภัย ณ จุดต้นทางที่ผู้ขนส่งได้รับของ บวกด้วยค่าระวางส่งของไปยังสถานที่ส่งสิ่งของนั้นมอบให้แก่ผู้รับตราส่ง และค่าใช้จ่ายอื่นๆ ในการขนส่งนั้น โดยสรุปก็คือ ราคาสินค้าที่เอาประกันภัย ณ จุดต้นทาง ซึ่งรวมค่าระวางและค่าขนส่งทุกอย่างแล้ว

2) ราคาสินค้าที่เอาประกันภัย ณ จุดปลายทาง ซึ่งรวมกำไร ค่าระวางและค่าขนส่งทุกอย่างแล้ว โดยมีการตกลงกันไว้เป็นพิเศษ

ทั้งนี้ จำนวนค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับการชดใช้ ก็จะเป็นไปตามราคาที่ได้ตกลงกันไว้ด้วย ซึ่งต่างจากสัญญาประกันวินาศภัยอื่นทั่วไปที่ให้ชดใช้ตามมูลค่าที่แท้จริง ณ วันที่เกิดความเสียหาย

กรมธรรม์ประกันภัยที่กำหนดราคาแห่งมูลประกันภัยไว้เช่นนี้ มีความหมายเช่นเดียวกับกรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า (Valued Policy หรือ Agreed Value Policy) ซึ่งพจนานุกรมศัพท์ประกันภัย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2560, น. 302) ให้ความหมายว่า “กรมธรรม์ประกันภัยแบบหนึ่งซึ่งผู้เอาประกันภัยตกลงล่วงหน้าว่าจำนวนเงินเอาประกันภัยที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ คือ มูลค่าของทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ในกรณีเกิดความเสียหายสิ้นเชิง” และ

อำนาจ สุภเวชย์ (2551, น. 52) ก็ให้ความหมายไว้ทำนองเดียวกัน คือ กรมธรรม์ประกันภัยที่กำหนดมูลค่าที่จะต้องชดใช้กันไว้ล่วงหน้า เมื่อมีการตกลงกันไว้เป็นจำนวนเท่าใด ก็ให้ระบุลงไว้เป็นหลักฐานในกรมธรรม์ประกันภัย ถ้าในระหว่างระยะเวลาเอาประกันภัย ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายสิ้นเชิงหรือสูญสิ้นไป ผู้รับประกันภัยจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ตามมูลค่าที่ตกลงกันไว้

**ตัวอย่างที่ 1.6** คำพิพากษาศาลฎีกา เรื่อง ราคาแห่งมูลประกันภัย เป็นคดีที่ผู้เอาประกันภัยเป็นโจทก์ฟ้องเรียกร้องจำเลย ผู้ขนส่ง ให้รับผิดชอบ

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 4449/2541** การประกันภัยในการรับขนมีวิธีการเฉพาะ ซึ่งแตกต่างจากการประกันภัยทั่วไป เพราะราคาแห่งมูลประกันภัย หรือส่วนได้เสียสำหรับการประกันภัยในการรับขน ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 884 วรรคหนึ่ง ไม่ใช่หมายความเพียงแต่เฉพาะราคาค่าสินค้าเท่านั้น แต่ยังอาจรวมถึง ค่าระวางขนส่งและค่าใช้จ่ายอื่นๆ แล้วแต่กรณีด้วย เครื่องพิมพ์ของพิพาทมีราคาซีแอนด์เอฟ จำนวน 71,681 ปอนด์สเตอร์ลิง ส่วนราคาที่โจทก์เอาประกันภัยกับผู้ร้องสอดมีจำนวน 78,849 ปอนด์สเตอร์ลิง เมื่อคำนวณแล้วเท่ากับว่าราคาที่เอาประกันภัยนั้น เป็นร้อยละ 110 ของราคาสินค้า แสดงว่าส่วนที่เพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 10 ของราคาสินค้าดังกล่าว ก็คือค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่รวมเป็นมูลประกันภัย ซึ่งเป็นเรื่องปกติในทางปฏิบัติสำหรับการประกันภัยในการขนส่งสินค้า ดังนี้ เงินจำนวน 187,610 บาท ที่โจทก์เรียกว่าเป็น “ค่าเรียกร้อง” คือ จำนวนร้อยละ 10 ของราคาเครื่องพิมพ์พิพาทที่เสียหายจำนวน 1,876,100 บาท จึงฟังได้ว่า ค่าเรียกร้องดังกล่าว ก็คือ ค่าใช้จ่ายอันถือเป็นส่วนหนึ่งของมูลประกันภัย เป็นส่วนได้ เสียซึ่งผู้ร้องสอดได้รับประกันภัยกับโจทก์ด้วย ตาม มาตรา 884 วรรคหนึ่ง ดังกล่าว

**2.4 ระบุทางและวิธีขนส่ง** คือ ระบุเส้นทางการขนส่งจากต้นทาง ณ สถานที่แห่งใด ไปยังจุดหมายปลายทาง ณ สถานที่แห่งใด พร้อมกับวิธีขนส่งด้วยว่า ใช้ยานพาหนะใดในการขนส่ง โดยอาจเป็นทางบก ทางน้ำ หรือทางอากาศก็ได้ ซึ่งเส้นทางกับวิธีขนส่งต้องเป็นไปตามปกตินิยมด้วย เพื่อให้ให้เกิดความเข้าใจที่ถูกต้องชัดเจน แต่ทั้งนี้ ต้องมิใช่เป็นการขนส่งทางไปรษณีย์ภัณฑ์ และการขนส่งทางทะเล ซึ่งมีกฎหมายเฉพาะรองรับอยู่

แม้ในระหว่างทางอาจจะมีอุปสรรคทำให้การขนส่งต้องสะดุดหยุดลงชั่วคราว หรือถึงขนาดจำต้องเปลี่ยนแปลงเส้นทาง หรือเปลี่ยนวิธีการขนส่ง ด้วยเหตุจำเป็น ก็จะไม่ส่งผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของสัญญาประกันภัยในการรับขน เนื่องจากมองไปที่ผลสำเร็จของการส่งของให้ถึงมือผู้รับตราส่งที่ปลายทางเป็นสำคัญมากกว่า ดังประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 885 ซึ่งบัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยในการรับขนนั้น ถึงแม้การขนส่งจะต้องสะดุดหยุดลงชั่วคราว หรือจะต้องเปลี่ยนทาง หรือเปลี่ยนวิธีขนส่งอย่างหนึ่งอย่างใดโดยเหตุจำเป็นในระหว่างส่งเดินทางก็ดี ท่านว่าสัญญานั้นก็ย่อมคงเป็นอันสมบูรณ์อยู่ เว้นแต่จะได้ระบุไว้ในสัญญาเป็นอย่างอื่น” ตัวอย่างเช่น การขนส่งต้องสะดุดหยุดลงเนื่องจากน้ำท่วมเส้นทาง ผู้ขนส่งอาจจะเลือกที่เรือให้น้ำลด หรือเปลี่ยนไปเส้นทางอื่นใด เพื่อจะได้ไปถึงจุดหมายปลายทางให้ทัน หรือเลือกที่จะเปลี่ยนวิธีการขนส่งจากรถไฟเป็นรถยนต์ เป็นต้น

**2.5 กำหนดระยะเวลาเริ่มต้นและเวลาสิ้นสุด** ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 883 กำหนดช่วงเวลาความคุ้มครอง คือ “ระหว่างเวลาตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับของไป จนได้ส่งมอบของนั้นแก่ผู้รับตราส่ง” ซึ่งเป็นการกำหนดช่วงเวลาความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยตามกฎหมาย โดยให้เริ่มนับช่วงการขนส่งตั้งแต่วันที่ผู้ขนส่งรับ

มอบทรัพย์สินที่เอาประกันภัยจากผู้ส่ง รวมตลอดถึงช่วงการขนส่งตลอดเส้นทาง และสิ้นสุดลงเมื่อได้ส่งมอบทรัพย์สินนั้นให้แก่ผู้รับตราส่ง ณ ปลายทางแล้ว

ในทางปฏิบัติ สำหรับกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ จะมีสองระยะเวลาเอาประกันภัยให้เลือกอยู่สองแบบ ได้แก่ แบบกำหนดเวลา (Time Policy) โดยจะระบุวันเวลาเริ่มต้น และวันเวลาสิ้นสุดเอาไว้ กับแบบขนส่งเฉพาะเที่ยว ซึ่งอย่างหลังจะกล่าวถึงในหัวข้อถัดไป ทั้งนี้ แบบกำหนดเวลานิยมทำกันระยะยาวเป็นรายปี เหมือนดังเช่นในกรมธรรม์ประกันวินาศภัยอื่นทั่วไป โดยที่ทุกเที่ยวการขนส่งซึ่งอยู่ภายในระยะเวลาเอาประกันภัยนั้น ก็จะได้รับคุ้มครอง

### ตัวอย่างที่ 1.7 เรื่อง ระยะเวลาเอาประกันภัย แบบกำหนดเวลา

กรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดเวลา: เริ่มต้นที่ ..... เวลา ..... น. สิ้นสุดวันที่ ..... เวลา 12.00 น.

**2.6 กำหนดระยะเวลาขนส่งเฉพาะเที่ยว** ถ้าเลือกระยะเวลาเอาประกันภัย แบบขนส่งเฉพาะเที่ยว (Voyage Policy) จะเป็นเพียงความคุ้มครองรายเที่ยว ชั่วครั้งคราว เหมาะกับผู้เอาประกันภัยที่มีได้มีการขนส่งบ่อยครั้งนัก โดยที่ความคุ้มครองจะเริ่มต้นตั้งแต่วันที่กำหนด และสิ้นสุดในวันที่กำหนดไว้ หรือจนกว่าสิ่งของที่เอาประกันภัยจะถึงจุดหมายปลายทาง แล้วแต่กรณี

### ตัวอย่างที่ 1.8 เรื่อง ระยะเวลาเอาประกันภัย แบบขนส่งเฉพาะเที่ยว

กรมธรรม์ประกันภัยแบบขนส่งเฉพาะเที่ยว: เริ่มต้นที่ ..... สิ้นสุดวันที่ .....

**ตัวอย่างที่ 1.9 คำพิพากษาศาลฎีกา** เรื่อง ระยะเวลาความคุ้มครอง เป็นคดีที่ผู้เอาประกันภัยเป็นโจทก์ฟ้องเรียกกร้องจำเลย ผู้รับประกันภัย ให้รับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1091/2555** ป.พ.พ. มาตรา 883 และมาตรา 885 ซึ่งขัดถึงเจตนารมณ์ของกฎหมายที่มุ่งประสงค์ให้วิธีการเฉพาะการประกันภัยในการรับขน ค้ำถึงความวินาศภัยทุกอย่าง ซึ่งอาจจะเกิดแก่ของที่ขนส่งในระหว่างเวลา ตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับของไป จนได้ส่งมอบของนั้นแก่ผู้รับตราส่ง จึงได้กำหนดความคุ้มครองไว้ชัดเจน เพื่อคุ้มครองสิทธิของผู้เอาประกันภัย และบังคับให้ผู้รับประกันภัยต้องใช้ค่าสินไหมทดแทน อันจะส่งผลก่อให้เกิดความเป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง กรณีมีวินาศภัยเกิดขึ้น

เมื่อมีบทบัญญัติกฎหมายกำหนดวิธีการเฉพาะการประกันภัยในการรับขน ให้ค้ำถึงความวินาศภัย ซึ่งอาจเกิดแก่ของที่ขนส่งในระหว่างเวลา ตั้งแต่ผู้ขนส่งได้รับขนไปจนได้ส่งมอบของนั้นแก่ผู้รับตราส่ง จึงไม่อาจนำวิธีการประกันภัยซึ่งมีกำหนดเวลาในกรณีทั่วไปมาปรับใช้ เว้นแต่จะได้ระบุไว้ในสัญญาเป็นอย่างอื่น ดังนี้ สัญญา

ประกันภัยในการรับชนที่มีกำหนดเวลา ย่อมคุ้มถึงความวินาศภัยทุกอย่าง ซึ่งอาจเกิดแก่ของที่ขนส่งตั้งแต่เวลาที่รับของไปในการกำหนดเวลาประกันภัย จนได้ส่งมอบของนั้นแก่ผู้รับตราส่ง หากได้มีความหมายว่า สัญญาประกันภัยสิ้นสุดลงเมื่อพ้นกำหนดเวลาประกันภัยทันที ดังเช่นสัญญาประกันวินาศภัยในกรณีทั่วไป ที่มีได้มุ่งคุ้มถึงความวินาศภัย ซึ่งอาจเกิดแก่ของที่ขนส่งจนได้ส่งมอบของนั้นแก่ผู้รับตราส่ง โจทก์รับประกันภัยรถแทรกเตอร์ที่ขนส่งตั้งแต่โกดังของผู้เอาประกันภัย จนถึงโกดังของลูกค้าของผู้เอาประกันภัย ถึงแม้สัญญาประกันภัยพ้นกำหนดระหว่างเดินทาง ก็คุ้มครองของที่ขนส่งจนถึงปลายทาง ถือว่าการประกันภัยยังไม่สิ้นสุด จนได้ส่งมอบรถแทรกเตอร์นั้นแก่ผู้รับตราส่ง และกำหนดเวลาประกันภัยหาสิ้นสุดลงตามกำหนดระยะเวลาขนส่งตาม ป.พ.พ. มาตรา 886 (4) ไม่ ทั้งนี้ เพราะบทบัญญัติดังกล่าว เป็นเพียงแต่กำหนดให้ต้องเริ่มทำการขนส่งภายในกำหนดที่ระบุไว้เท่านั้น หากได้มีความหมายว่า การประกันภัยสิ้นสุดเมื่อพ้นกำหนดระยะเวลาขนส่งไม่ เมื่อรถแทรกเตอร์ได้รับความเสียหายระหว่างการขนส่ง และโจทก์ใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว ย่อมรับช่วงสิทธิมาฟ้องจำเลยที่ 1 ในฐานะผู้ทำละเมิด และจำเลยที่ 2 ในฐานะนายจ้างของจำเลยที่ 1 ซึ่งกระทำการทางที่จ้างของจำเลยที่ 2 ได้

2.7 สถานที่ซึ่งกำหนดให้รับและส่งมอบของ คือ สถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นจุดรับของต้นทาง และจุดส่งมอบของปลายทางตามที่ตกลงกัน เช่น สถานที่ประกอบการ หรือโกดัง เป็นต้น

2.8 ชื่อหรือยี่ห้อของผู้ขนส่ง คือ ชื่อและที่อยู่ของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งได้รับความคุ้มครองภายใต้สัญญาประกันภัยในการรับชน

### 3. อายุความ

สำหรับการประกันวินาศภัย ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882 บัญญัติเรื่องอายุความฟ้องร้องระหว่างคู่สัญญาประกันภัยไว้เป็นการเฉพาะว่า

“ในการเรียกให้ใช้ค่าสินไหมทดแทน ท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นกำหนดเวลาสองปีนับแต่วันวินาศภัย  
ในการเรียกให้ใช้หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย ท่านห้ามมิให้ฟ้องคดีเมื่อพ้นเวลาสองปีนับแต่วันซึ่งสิทธิจะเรียกให้ใช้หรือคืนเบี้ยประกันภัยถึงกำหนด”

จะเห็นได้ว่า อายุความนั้นแบ่งออกเป็น 2 กรณี ดังนี้

3.1 กรณีเรียกให้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เป็นกรณีเฉพาะการประกันวินาศภัย ซึ่งให้ความคุ้มครองต่อวัตถุที่เอาประกันภัย อันเป็นทรัพย์สินที่ระบุเอาประกันภัยไว้ หรือความรับผิดกฎหมายของผู้เอาประกันภัย หากผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ หรือบุคคลภายนอกผู้เสียหาย แล้วแต่กรณี ฟ้องคดีให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชดใช้ค่าสินไหมทดแทน สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นตามกรรมธรรม์ประกันภัย ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ หรือบุคคลภายนอกผู้เสียหายนั้น จำต้องยื่นฟ้องคดีภายในกำหนดเวลาสองปี นับแต่วันที่เกิดความเสียหาย

3.2 กรณีเรียกให้ชำระเบี้ยประกันภัย หรือให้คืนเบี้ยประกันภัย

1) กรณีเรียกให้ชำระเบี้ยประกันภัย เกิดขึ้นเนื่องจากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามสัญญาประกันภัยในการชำระเบี้ยประกันภัย ผู้รับประกันภัยจึงมาฟ้องคดีให้ผู้เอาประกันภัยปฏิบัติตามสัญญาดังกล่าว โดยมีกำหนดเวลาภายในสองปี นับแต่วันที่มีสิทธิเรียกให้ชำระเบี้ยประกันภัย



2) **กรณีเรียกให้คืนเบี้ยประกันภัย** เกิดขึ้นเมื่อผู้เอาประกันภัยได้ชำระเบี้ยประกันภัยไปแล้ว สัญญาประกันภัยมีอันสิ้นสุดลงไปด้วยบทบัญญัติของกฎหมาย หรือด้วยข้อสัญญา ซึ่งผู้รับประกันภัยมีหน้าที่คืนเบี้ยประกันภัยส่วนต่าง สำหรับระยะเวลาที่ได้คุ้มครองต่อ แต่ผู้รับประกันภัยมิได้ปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น ผู้เอาประกันภัยจำต้องยื่นฟ้องคดีภายในกำหนดเวลาสองปี นับแต่วันที่มีสิทธิเรียกคืนเบี้ยประกันภัยนั้น

เนื่องด้วยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 193/9 บัญญัติว่า “สิทธิเรียกร้องใดๆ ถ้ามิได้ใช้บังคับภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดสิทธิเรียกร้องนั้นเป็นอันขาดอายุความ” และมาตรา 193/10 ก็บัญญัติอีกว่า “สิทธิเรียกร้องที่ขาดอายุความ ลูกหนี้มีสิทธิที่จะปฏิเสธการชำระหนี้ตามสิทธิเรียกร้องนั้นได้”

แม้อายุความฟ้องร้องคดีตามสัญญาประกันภัยในการรับขนจะกำหนดไว้สองปี นับแต่วันที่เสียหาย แต่อายุความความรับผิดของผู้ขนส่งเองก็ได้มีบัญญัติเอาไว้เป็นการเฉพาะ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 624 ว่า

“ในข้อความรับผิดของผู้ขนส่งในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งช้ำช้ำนั้น ท่านห้ามมิให้ฟ้องเมื่อพ้นกำหนดปีหนึ่งนับแต่ส่งมอบ หรือปีหนึ่งนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ เว้นแต่ในกรณีที่มีการทุจริต”

หากผู้ส่งฟ้องคดีเอง หรือผู้รับประกันภัยที่รับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นผู้ส่งมาฟ้องคดี เพื่อเรียกร้องให้ผู้ขนส่งรับผิด ต้องตกอยู่ในอายุความเพียงหนึ่งปีนับแต่

**ตัวอย่างที่ 1.10** คำพิพากษาศาลฎีกา เรื่อง อายุความฟ้องผู้ขนส่ง เป็นคดีที่ผู้เอาประกันภัยเป็นโจทก์ฟ้องเรียกร้องจำเลย ผู้ขนส่งให้รับผิด

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7690/2547 ตาม ป.พ.พ. มาตรา 624 บัญญัติการเริ่มต้นนับอายุความ ในกรณีของที่สูญหายไว้ว่า ให้เริ่มต้นนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ** พยานโจทก์ซึ่งเป็นลูกจ้างของบริษัท บ. ผู้ส่งของให้ถ้อยคำ ว่า ระยะเวลาได้ผ่านพ้นไปพอสมควรแล้ว ก็ได้รับแจ้งจากจำเลยว่า ผู้ขนส่งยังไม่ทราบว่ามีสินค้าได้ตกลงที่ไหน จำเลยขอให้บริษัท บ. สอบถามไปยังผู้ซื้อว่า ได้รับมอบสินค้าหรือไม่ แสดงว่าขณะที่จำเลยแจ้งมายังบริษัท บ. เป็นวันอันควรที่ส่งมอบสินค้าแล้ว เมื่อปรากฏว่า บริษัท บ. ได้ส่งอีเมลล์สอบถามไปยังบริษัทผู้ซื้อโดยเอกสารดังกล่าวลงวันที่ 24 สิงหาคม 2543 ถือได้ว่าอย่างช้าที่สุดวันที่ 24 สิงหาคม 2543 เป็นวันที่ควรจะได้ส่งมอบ ตามความใน ป.พ.พ. มาตรา 624 แล้ว โจทก์ฟ้องคดีนี้เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2544 จึงเกิน 1 ปีนับแต่วันที่ควรจะได้ส่งมอบ คดีโจทก์จึงขาดอายุความ

ดังนั้น ผลทางกฎหมายหากเจ้าหนี้มิได้ใช้สิทธิฟ้องร้องตามอายุความที่กฎหมายได้กำหนดเอาไว้แล้ว ลูกหนี้สามารถหยิบยกการขาดอายุความมาปฏิเสธความรับผิดได้ ทำให้ผู้เป็นเจ้าของหนี้ต้องเสียประโยชน์ที่จะพึงได้ไป แต่อย่างไรก็ตาม กฎหมายยังบัญญัติให้อายุความสามารถสะดุดหยุดลง หรือสะดุดหยุดอยู่ เพื่อประโยชน์แก่เจ้าหนี้ได้ ดังนี้

1) **อายุความสะดุดหยุดลง** พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554 ให้ความหมายของคำว่า “อายุความสะดุดหยุดลง” หมายถึง “การหยุดนับระยะเวลาที่ล่วงไปก่อนแล้วเข้าในอายุความ เมื่อเหตุที่ทำให้อายุความสะดุดหยุดลงสิ้นสุดเวลาใด ก็เริ่มนับอายุความใหม่ตั้งแต่นั้น”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติเรื่องนี้ไว้ ดังนี้

“มาตรา 193/14 อายุความย่อมระงับเหตุยุติลงในกรณีดังต่อไปนี้

(1) ลูกหนี้รับสภาพหนี้ต่อเจ้าหนี้ตามสิทธิเรียกร้องโดยทำเป็นหนังสือรับสภาพหนี้ให้ ชำระหนี้ให้บางส่วน ชำระดอกเบี้ย ให้ประกัน หรือกระทำการใดๆ อันปราศจากข้อสงสัยแสดงให้เห็นเป็นปริยายว่ายอมรับสภาพหนี้ตามสิทธิเรียกร้อง

(2) เจ้าหนี้ได้ฟ้องคดีเพื่อตั้งหลักฐานสิทธิเรียกร้องหรือเพื่อให้ชำระหนี้

(3) เจ้าหนี้ได้ยื่นคำขอรับชำระหนี้ในคดีล้มละลาย

(4) เจ้าหนี้ได้มอบข้อพิพาทให้อนุญาโตตุลาการพิจารณา

(5) เจ้าหนี้ได้กระทำการอื่นใดอันมีผลเป็นอย่างเดียวกันกับการฟ้องคดี

มาตรา 193/15 เมื่ออายุความระงับเหตุยุติลงแล้ว ระยะเวลาที่ล่วงไปก่อนนั้นไม่นับเข้าในอายุความ

เมื่อเหตุที่ทำให้อายุความระงับเหตุยุติลงสิ้นสุดเวลาใด ให้เริ่มนับอายุความใหม่ตั้งแต่นั้น

อายุความระงับเหตุยุติลงจึงเป็นการหยุดนับระยะเวลาที่ผ่านมาแล้วของอายุความนั้นไปเลย เมื่อปรากฏกรณีดังที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ข้างต้นเกิดขึ้นมา และถ้าเหตุที่ทำให้อายุความระงับเหตุยุติลงนั้นสิ้นสุดลง จึงจะเริ่มต้นนับอายุความกันใหม่อีกครั้งหนึ่ง

**ตัวอย่างที่ 1.11** คำพิพากษาศาลฎีกา เรื่อง อายุความระงับเหตุยุติลง เป็นคดีที่ผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยเป็นโจทก์ฟ้องเรียกร้องจำเลยที่ 3 ผู้รับประกันภัย ให้รับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยนั้น

**คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 587/2540** หนังสือที่จำเลยที่ 3 มีถึงโจทก์ ไม่มีข้อความตอนใดที่ระบุว่า จำเลยที่ 3 ปฏิเสธความรับผิดชอบตามกรมธรรม์ประกันภัยแต่อย่างใด ถือได้ว่าจำเลยที่ 3 ยอมรับตามสิทธิของโจทก์ ในฐานะผู้รับประโยชน์ตามกรมธรรม์ประกันภัยที่จำเลยที่ 1 ได้ทำไว้แก่จำเลยที่ 3 และยอมรับที่จะจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนรายนี้แก่โจทก์แล้ว แต่ขอเวลาอีก 60 วัน เพื่อการรวบรวมหลักฐานให้ครบถ้วน จะได้ประมวลข้อเท็จจริงทั้งหมด ซึ่งเป็นเรื่องดำเนินการตามขั้นตอนทางปฏิบัติของบริษัทจำเลยที่ 3 เท่านั้น การกระทำของจำเลยที่ 3 เป็นการกระทำอันปราศจากข้อสงสัย แสดงให้เห็นเป็นปริยายว่า ยอมรับสภาพหนี้ตามสิทธิเรียกร้องของโจทก์แล้ว อายุความย่อมระงับเหตุยุติลงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 139/14 เมื่ออายุความระงับเหตุยุติลงแล้ว ระยะเวลาที่ล่วงไปก่อนนั้นไม่นับเข้าในอายุความ เมื่อเหตุที่ทำให้อายุความระงับเหตุยุติลงสิ้นสุดเวลาใด ให้เริ่มนับอายุความใหม่ตั้งแต่นั้น ตามมาตรา 193/15 หนังสือที่จำเลยที่ 3 มีถึงโจทก์ ลงวันที่ 25 มีนาคม 2533 เมื่อนับถึงวันฟ้อง คือ วันที่ 23 สิงหาคม 2534 ยังไม่เกินสองปี คดีโจทก์สำหรับจำเลยที่ 3 จึงยังไม่ขาดอายุความ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 882

2) อายุความระงับเหตุยุติอยู่ พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 มาตรา 14 บัญญัติว่า “ถ้ามีการเจรจาเกี่ยวกับค่าเสียหายที่พึงจ่ายระหว่างผู้ประกอบการธุรกิจและผู้บริโภค หรือผู้มีอำนาจฟ้องคดีแทนผู้บริโภค ให้อายุความระงับเหตุยุติอยู่ไม่นับในระหว่างนั้นจนกว่าฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้บอกเลิกการเจรจา”

สำหรับคดีฟ้องร้องระหว่างคู่สัญญาประกันภัยด้วยกันเอง อันจัดเป็นคดีผู้บริโภค คือ ผู้รับประกันภัย

เรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัยตามสัญญาประกันภัย และได้มีการเจรจาต่อรองกันอยู่ จะมีผลให้อายุความฟ้องคดีกำหนดเวลาสองปีที่เริ่มนับตั้งแต่วันที่มิสิทธิเรียกร้องนั้น ต้องสะดุดหยุดอยู่ คือ ไม่นับต่อ ให้นับค้างอยู่ตั้งแต่วันที่เริ่มเจรจากัน ครั้นเมื่อยกเลิกการเจรจาแล้ว จึงจะเริ่มนับต่อจากช่วงระยะเวลาที่นั้นจนครบกำหนดอายุความสองปี

แต่ด้วยเหตุที่การฟ้องร้องคดีระหว่างบุคคลภายนอกผู้เสียหายกับผู้รับประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัยนั้น มิใช่เป็นคดีผู้บริโภค ซึ่งจะต้องเป็นคดีที่ฟ้องเรียกร้องกันระหว่างผู้บริโภคกับผู้ประกอบธุรกิจเท่านั้น กรณีจึงไม่ตกอยู่ภายใต้พระราชบัญญัติวิธีพิจารณาคดีผู้บริโภค พ.ศ. 2551 อันจะมีผลทำให้อายุความฟ้องคดีต้องสะดุดหยุดอยู่ ฉะนั้น อายุความฟ้องคดีในกรณีดังกล่าวจึงเพียงแต่สะดุดหยุดลงเท่านั้น

## บรรณานุกรม

- กฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งคนโดยสารตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2560, จาก [digi.library.tu.ac.th/thesis/la/0631/07บทที่2.pdf](http://digi.library.tu.ac.th/thesis/la/0631/07บทที่2.pdf)
- การประกันภัยความรับผิดของผู้ขนส่ง. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2560, จาก [https://www.tgia.org/upload/file\\_group/7/download\\_447,449.pdf](https://www.tgia.org/upload/file_group/7/download_447,449.pdf)
- คำวินิจฉัยประธานศาลอุทธรณ์. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2560, จาก <http://www.tanaiyim.com/14750414/คำวินิจฉัยประธานศาลอุทธรณ์>
- จิตติ วีระเวสส์. (2555). *สรุปหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เล่ม 2*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์อภิปิชา.
- จิตติ ดิงศภัทย์. (2559). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 14). กรุงเทพฯ: บริษัทสำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด.
- ไชยยศ เหมะรัชตะ. (2548). *ย่อหลักกฎหมายแพ่งและพาณิชย์: ประกันภัย พร้อมด้วยกฎหมายคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม
- \_\_\_\_\_. (2556). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติธรรม.
- ธานี วรภัทร์. (2558). *กฎหมายว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: บริษัท สำนักพิมพ์วิญญูชน จำกัด.
- บทที่ 4 กฎหมายไทยที่เกี่ยวกับการรับขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2560, จาก [digi.library.tu.ac.th/thesis/la/0368/09CHAPTER\\_4.pdf](http://digi.library.tu.ac.th/thesis/la/0368/09CHAPTER_4.pdf)
- ประทีป ทับอรรถานนท์. *ปัญหาทางกฎหมายบางประการในสัญญาประกันภัย*. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2560, จาก [https://www.tgia.org/upload/file\\_group/9/download\\_1016.pdf](https://www.tgia.org/upload/file_group/9/download_1016.pdf)
- ประมวล จันทรชีวะ. (2555). *เอกสารประกอบการบรรยายวิชา NL602 การประกันภัยและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง*. สถาบันประกันภัยไทย.
- ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์* (ฉบับ Update ล่าสุด). สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2560, จาก <http://web.krisdika.go.th/data/law/law4/ป03/ป03-20-9999-update.pdf>
- พจนานุกรมศัพท์ประกันภัย ฉบับราชบัณฑิตยสภา. (2560) (พิมพ์ครั้งที่ 6 แก้ไขเพิ่มเติม) กรุงเทพฯ: ห้างหุ้นส่วนจำกัด อรุณการพิมพ์.
- พรชัย สุนทรพันธุ์. (2558). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะ ประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ กรุงเทพ พับลิชชิ่ง จำกัด.
- มนู รักรัตนกุล. (2557). *เอกสารประกอบการบรรยายวิชา NLA701 ขั้นตอนและกฎหมายสำหรับสินไหมทดแทน*. สถาบันประกันภัยไทย.
- วิเชียร ดิเรกอุดมศักดิ์. (2560). *กฎหมายแพ่งพิสดาร เล่ม 3* (ฉบับปรับปรุงใหม่). กรุงเทพฯ: หจก. แสงจันทร์การพิมพ์
- โสต สุตานันท์. (2555). *การใกล้เคียงข้อพิพาททางอาญา*. สืบค้นเมื่อ 3 กันยายน 2560, จาก <http://buddhismlaw.blogspot.com/2012/01/1-kinship-spontaneous-primary-society.html>
- อดิศร พิพัฒน์วรพงศ์. (2550). *เอกสารประกอบการบรรยายวิชา NL103: การประกันภัยและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง*. สถาบันประกันภัยไทย.

- อายุความสิทธิเรียกร้อง. (2560). สืบค้นเมื่อ 3 กันยายน 2560, จาก [http://wichianlaw.blogspot.com/2017/04/blog-post\\_30.html](http://wichianlaw.blogspot.com/2017/04/blog-post_30.html)
- อำนาจ สุภเวชย์. (2551). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์บรรณกิจ 1991.
- \_\_\_\_\_. (2558). *ปัญหาข้อกฎหมายว่าด้วยประกันภัยที่บุคลากรประกันภัยควรรู้* (พิมพ์ครั้งที่ 1). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์เดือนตุลา.
- LW 215 รับชน. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2560, จาก [http://e-book.ram.edu/e-book/LW215\(47\)/LW215\(47\)-11.pdf](http://e-book.ram.edu/e-book/LW215(47)/LW215(47)-11.pdf)
- Glossary of Insurance & Risk Management Terms: Insurance Risk Management Institute, Inc.(IRMI)*. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2560, จาก <https://www.irmi.com/online/insurance-glossary/terms>
- Insurance Fraud Handbook*, 2009 by the Association of Certified Fraud Examiners, Inc., USA. สืบค้นเมื่อ 24 สิงหาคม 2560, จาก [http://www.acfe.com/uploadedfiles/acfe\\_website/content/documents/insurance-fraud-handbook.pdf](http://www.acfe.com/uploadedfiles/acfe_website/content/documents/insurance-fraud-handbook.pdf)
- Thailand Law Library by Siam Legal*. สืบค้นเมื่อ 16 พฤษภาคม 2560, จาก <http://library.siam-legal.com/thai-civil-and-commercial-code/>

