



วารสารนิติศาสตร์

มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์
THAMMASAT LAW JOURNAL

ชื่อเรื่อง : ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้าหรือไม่?

ชื่อผู้แต่ง : ชีระรัตน์ จีระวัฒนา

การอ้างอิงที่แนะนำ : ชีระรัตน์ จีระวัฒนา, ‘ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้าหรือไม่?’ (2566) 52(3) วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 430

ผู้สนับสนุนหลัก

Tax and Legal Counsellors

Seri Manop & Doyle



**SATYAPON
& PARTNERS**
THAILAND Intellectual Property Law Firm

CHANDLER MHM

ผู้สนับสนุนร่วม

CSBC
LAW OFFICES
www.csbc.law.com



DS&B DOMNERN
SOMGIAT
& BOONMA

WEERAWONG C&P
WEERAWONG, CHINNAVAT & PARTNERS LTD.

โครงการวารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ เลขที่ 2 ถนนพระจันทร์ แขวงพระบรมมหาราชวัง

เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร 10200 โทร. 02 613 2109 อีเมล tu.lawjournal@tu.ac.th



ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.
ควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้า
หรือไม่?*

Should There be an Insertion of the Provisions on
Late Payment of Insurance Claims in Marine
Insurance Bill?

ธีระรัตน์ จีระวัฒนา

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ประจำคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์

Teerarat Cherawattana

Assistant Professor, Faculty of Law, Thammasat University

วันที่รับบทความ 22 มิถุนายน 2566; วันแก้ไขบทความ 22 สิงหาคม 2566; วันตอบรับบทความ 26 สิงหาคม 2566

บทคัดย่อ

เมื่อต้นปี พ.ศ. 2562 คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบต่อร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ในการร่างกฎหมาย หน่วยงานที่รับผิดชอบได้เลือกนำเอากฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมาเป็นต้นแบบ อย่างไรก็ตาม ในขณะที่มีการดำเนินการร่างและพิจารณาร่าง

* บทความนี้เรียบเรียงจากงานวิจัย เรื่อง ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ควรมีบทบัญญัติเกี่ยวกับการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้าหรือไม่? ซึ่งได้รับทุนสนับสนุนจากคณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2565.

พระราชบัญญัติฯ นั้น ในปี พ.ศ. 2559 Enterprise Act 2016 ของประเทศอังกฤษได้เพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าลงใน Insurance Act 2015 จึงเป็นที่มาของปัญหาหลักในบทความฉบับนี้ว่าประเทศไทยควรจะแทรกบทบัญญัติเรื่องดังกล่าวลงในร่างพระราชบัญญัติฯ เช่นเดียวกับกฎหมายอังกฤษด้วยหรือไม่ จากการศึกษาพบว่า การเพิ่มเติมบทบัญญัติว่าด้วยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าในประเทศอังกฤษมีที่มาจากเหตุผลเฉพาะ กล่าวคือ กฎหมายอังกฤษถือว่าหน้าที่ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยเป็นค่าเสียหายอย่างหนึ่งทำให้ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้ตามหลักการไม่สามารถเรียกค่าเสียหายจากค่าเสียหายได้ Enterprise Act 2016 ได้แก้ปัญหานี้ด้วยการกำหนดให้ในสัญญาประกันภัยทุกฉบับมีข้อสัญญาโดยปริยายว่าผู้รับประกันภัยมีหน้าที่จ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร และด้วยข้อสัญญาโดยปริยายนี้ หากผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าย่อมถือเป็นการผิดข้อสัญญาโดยปริยาย อันจะทำให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้ในฐานะค่าเสียหายเช่นเดียวกับการผิดสัญญาทั่วไป เมื่อเปรียบเทียบกับระบบกฎหมายไทยแล้ว หน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นหนึ่งอย่างหนึ่ง หากมีการชำระหนี้ล่าช้าแล้วทำให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายนั้น ดังนั้นประเทศไทยจึงไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าในร่างพระราชบัญญัติฯ เช่นเดียวกับกฎหมายอังกฤษ เพราะผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้อยู่แล้วตามระบบกฎหมายไทย

คำสำคัญ : ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า

Abstract

In early 2019, the cabinet of Thailand approved a draft Marine Insurance Bill. In preparing it, the responsible government agency selected English marine insurance law as a model. However, before the Bill was prepared and approved, the Enterprise Act 2016 of England amended the Insurance Act 2015 by inserting provisions regarding late payment of insurance claims. This amendment draws this author's attention to examine whether Thailand should add similar provisions to the Bill. Results are that introducing these provisions were motivated by a specific cause: English law considers insurance claim payments as damages. Therefore, the insured who suffered financial



loss from late payment could not be awarded damages, as the no damages on damages rule applies. The Enterprise Act 2016 solves this problem by providing an implied term to every insurance contract that the insurer must pay claims within a reasonable time. With this implied term, when the insurer delays payment, the implied term is breached and allows the insured to claim damages for late payment in the same manner as other general contracts. Comparing this to the Thai legal system, the duty of indemnification is an obligation. If insurers fail to perform their obligations within a reasonable time and this delay causes damage to the insured, insurers will be liable for damages resulting from late payment. Consequently, the Thai Bill does not need to add additional provisions as the English law because, without this implied term, the insured may obtain damages for late payment under the current legal system of Thailand.

Keywords: Marine Insurance Bill, late payment of claim, damages for late payment

1. บทนำ

เมื่อปี พ.ศ. 2558 สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.)¹ ได้ริเริ่มร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยขึ้น ด้วยเหตุที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 868 บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยทางทะเล ท่านให้บังคับตามบทบัญญัติแห่งกฎหมายทะเล” แต่ในปัจจุบันประเทศไทยก็ยังไม่มียกกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นการเฉพาะ ที่ผ่านมามาตราไทยจะต้องอุดช่องว่างของกฎหมายจนนำมาซึ่งปัญหาความไม่แน่นอนว่า ศาลไทยจะใช้กฎหมายใดในการพิจารณาพิพากษาข้อพิพาทเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล² ในการร่างกฎหมายครั้งนี้ คปภ. ได้นำร่างพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีที่ได้เคยร่างไว้ในปี พ.ศ. 2541³ มาตั้งต้น พร้อมกันนี้คณะทำงานผู้รับผิดชอบการร่างกฎหมายได้นำ Insurance Act 2015 ซึ่งเป็นกฎหมายใหม่ของประเทศอังกฤษที่มีผลแก้ไขเพิ่มเติม Marine Insurance Act 1906 มาพิจารณาเพื่อให้ร่างกฎหมายฉบับใหม่มีความทันสมัยตรงตามกฎหมายปัจจุบันของประเทศไทยด้วย⁴ การร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.⁵ ฉบับที่ คปภ. เป็นผู้รับผิดชอบนี้ได้นำดำเนินการแล้วเสร็จและได้รับความเห็นชอบจาก

¹ คำสั่ง สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย ที่ 200/2558 เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อศึกษาความจำเป็นในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.

² ผลของการอุดช่องว่างของกฎหมายโดยอาศัยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 4 ทำให้เกิดความแตกต่างของกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญาประกันภัยทางทะเล กล่าวคือ คำพิพากษาศาลฎีกากลุ่มหนึ่งใช้กฎหมายอังกฤษในฐานะเป็นหลักกฎหมายทั่วไป และมีคำพิพากษาศาลฎีกากลุ่มหนึ่งใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัยในฐานะที่เป็นหลักกฎหมายใกล้เคียงอย่างยิ่ง. ดู กำชัย จงจักรพันธ์, ‘การพัฒนากฎหมายประกันภัยทางทะเลในประเทศไทย : ข้อพิจารณาบางประการในการร่างกฎหมาย’ (2549) 2 วารสารนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 219, 221-222.

³ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีได้มีคำสั่ง สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี ที่ 46/2544 แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลฉบับแรกของประเทศไทยขึ้น โดยใช้กฎหมายอังกฤษ ได้แก่ Marine Insurance Act 1906 เป็นต้นแบบ โปรดดู กองนิติการและการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, ‘ประเทศไทยควรมีพระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลหรือไม่’ (2540) 1 วารสารการพาณิชย์นาวี 76, 101-102.

⁴ คณะกรรมการเพื่อศึกษาความจำเป็นในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล พ.ศ., รายงานการประชุม ครั้งที่ 1/2558 (15 ธันวาคม พ.ศ. 2558) 5.

⁵ ร่างพระราชบัญญัติของ คปภ. มีคำว่า “การ” หน้าคำว่า “ประกันภัยทางทะเล” แต่ร่างพระราชบัญญัติของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวีไม่มีคำว่า “การ” หน้าคำว่า “ประกันภัยทางทะเล”.



คณะรัฐมนตรีแล้วตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม พ.ศ. 2562⁶ ขณะนี้ร่างพระราชบัญญัติ⁷ อยู่ในชั้นการพิจารณาของสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา⁸

อย่างไรก็ตาม ในปี ค.ศ. 2016 ประเทศอังกฤษได้ตรากฎหมาย Enterprise Act 2016⁹ ซึ่งเป็นกฎหมายมีผลเป็นการแก้ไขเพิ่มเติม Insurance Act 2015 โดยมีการเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าแทรกลงไป ใน Insurance Act 2015 บทบัญญัติในส่วนที่ 5 ของ Enterprise Act 2016 กำหนดให้เพิ่มบทบัญญัติต่าง ๆ ลงใน Insurance Act 2015 ได้แก่ บทบัญญัติว่าด้วยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า¹⁰ สิทธิของคู่สัญญาในการตกลงเป็นอย่างอื่น¹¹ ต่อท้ายมาตรา 13 และมาตรา 16 ใน Insurance Act 2015 เป็นมาตรา 13(A) และ 16(A) ตามลำดับ บทบัญญัติต่าง ๆ ใน Enterprise Act 2016 ที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านี้มีที่มาจากคำแนะนำของคณะกรรมการการกฎหมาย (ของประเทศอังกฤษ) และคณะกรรมการการกฎหมายของประเทศสกอตแลนด์ (Law Commission and Scottish Law Commission)¹² โดยเฉพาะอย่างยิ่งในฉบับ Law Com No 353 / Scot Law Com No 238¹³ ซึ่งเป็นฉบับเดียวกันกับที่คณะกรรมการการกฎหมายฯ ใช้ประกอบการเสนอร่างกฎหมาย Insurance Act 2015

การแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายดังกล่าวข้างต้นทำให้ในปัจจุบันหากจะอ้างอิงถึงกฎหมายประกันภัยทางทะเลฉบับล่าสุดของประเทศอังกฤษจะต้องกล่าวถึง Marine Insurance Act 1906 และ Insurance Act 2015 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 ด้วย แต่ในขณะที่มีการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติฯ ของประเทศไทยนั้น ระยะเวลาดังกล่าวอยู่ระหว่างรอยต่อของการแก้ไขเพิ่มเติม

⁶ กลุ่มสาระนิเทศการคลัง สำนักงานปลัดกระทรวงการคลัง, ‘ข่าวกระทรวงการคลัง ร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.’ (รัฐบาลไทย, 8 มกราคม 2562) <https://media.thaigov.go.th/uploads/document/142/2019/01/pdf/Doc_20190108162614000000.pdf> สืบค้นเมื่อ 8 กรกฎาคม 2564.

⁷ ต่อไปในบทความนี้เมื่อกล่าวถึงร่างพระราชบัญญัติฯ ผู้เขียนหมายถึงร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ. ฉบับของ คปก. วันแต่จะระบุเป็นอย่างอื่น.

⁸ คณะกรรมการการเศรษฐกิจ การเงินและการคลัง วุฒิสภา, ‘บทบาทและทิศทางการประกันภัยและนัยเชิงนโยบายเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม’ (วุฒิสภา, ธันวาคม 2563) <https://www.senate.go.th/document/mSubject/Ext86/86339_0001.PDF> 40. สืบค้นเมื่อ 8 กรกฎาคม 2564.

⁹ Enterprise Act 2016 เป็นกฎหมายที่มีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมวิสาหกิจและการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ โดยกฎหมายฉบับนี้มีบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการประกอบธุรกิจ ในหลายประเด็นซึ่งรวมไปถึงบทบัญญัติว่าด้วยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าในสัญญาประกันภัยด้วย.

¹⁰ Enterprise Act 2016 s 28.

¹¹ Enterprise Act 2016 s 29.

¹² ในบทความนี้จะเรียกว่า “คณะกรรมการการกฎหมายฯ”.

¹³ Department for Business, Innovation and Skills, Enterprise Act 2016 Explanatory Notes 2016 37.

Insurance Act 2015 โดย Enterprise Act 2016 ร่างพระราชบัญญัติฯ จึงไม่ได้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้ารวมอยู่ด้วย ดังนั้น หากประเทศไทยต้องการมีกฎหมายประกันภัยทางทะเลโดยอาศัยกฎหมายของประเทศอังกฤษเป็นแม่แบบจึงจำเป็นต้องพิจารณาให้ตลอดถึงกฎหมายฉบับแก้ไขเพิ่มเติมฉบับล่าสุด

บทความนี้จะทำการศึกษาว่าในขณะที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ยังไม่มีผลใช้บังคับ ประเทศไทยควรจะเร่งแก้ไขเพิ่มเติมบทบัญญัติเกี่ยวกับการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้าเพื่อให้ร่างพระราชบัญญัติฯ มีข้อความตรงกับกฎหมายอังกฤษที่ประเทศไทยต้องการนำมาเป็นต้นแบบหรือไม่ โดยจะทำการศึกษาถึงความเป็นมาของการแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายในเรื่องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าของประเทศอังกฤษ รวมถึงเนื้อหาของกฎหมาย Insurance Act 2015 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 เพื่อนำมาวิเคราะห์กับระบบกฎหมายไทยว่าร่างพระราชบัญญัติฯ มีความจำเป็นที่จะต้องมีบทบัญญัติเช่นว่านั้นหรือไม่

2. หลักการเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าในสัญญาประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ : ความเป็นมาของการแก้ไขกฎหมายและกฎหมายปัจจุบัน

กฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษมีที่มาจากการรวบรวมคำพิพากษาในคดีต่าง ๆ มาบัญญัติให้เป็นกฎหมายลายลักษณ์อักษรใน Marine Insurance Act 1906¹⁴ และในปี ค.ศ. 2006 คณะกรรมการกฎหมายฯ¹⁵ ได้ริเริ่มโครงการสำรวจและศึกษาว่าควรจะมีการแก้ไขกฎหมายประกันภัยหรือไม่¹⁶ คณะกรรมการกฎหมายฯ ได้ดำเนินการศึกษาประเด็นต่าง ๆ ในกฎหมายประกันภัย ซึ่งรวมทั้งการประกันวินาศภัยทั่วไปและการประกันภัยทางทะเลไปพร้อมกัน ในปี ค.ศ. 2014 คณะกรรมการกฎหมายฯ ได้ยกร่างกฎหมายที่จะใช้แก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายประกันภัยพร้อมทั้งรายงานฉบับสุดท้ายสำเร็จ โดยร่างกฎหมายประกอบไปด้วยการแก้ไขกฎหมายประกันภัยในประเด็น

¹⁴ Jonathan Gilman, Mark Templeman, Claire Blanchard, Philippa Hopkins, and Neil Hart, *Arnould on the Law of Marine Insurance and Average* (19th edn, Sweet & Maxwell 2018) 1.

¹⁵ คณะกรรมการกฎหมาย (Law Commission) เป็นองค์กรอิสระที่มีอำนาจหน้าที่ในการทบทวนและเสนอคำแนะนำในการปรับปรุงกฎหมายของประเทศอังกฤษและประเทศเวลส์ซึ่งถูกตั้งขึ้นโดย Law Commissions Act 1965.

¹⁶ The Law Commission and The Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: A Joint Scoping Paper* (2006) 3.



สำคัญ ได้แก่ หน้าที่ในการนำเสนอความเสี่ยงอย่างเป็นธรรม¹⁷ คำรับรอง การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน โดยฉ้อฉล การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า และหน้าที่ในการรักษาความสุจริต¹⁸ อย่างไรก็ตาม ประเด็นข้อเสนอนี้ในเรื่องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าไม่ได้ถูกบัญญัติไว้ในร่างกฎหมายดังกล่าว เช่นเดียวกับข้อเสน่อื่น ๆ ของคณะกรรมการการกฎหมายฯ เนื่องจากข้อเสนอดังกล่าวยังมีข้อโต้แย้งและยังอาจไม่ได้รับการสนับสนุนอย่างเต็มที่ คณะกรรมการการกฎหมายฯ จึงเลือกที่จะละประเด็นนี้ไว้เสียก่อนเพื่อไม่ให้กระทบต่อการพิจารณาบทบัญญัติอื่น ๆ ในชั้นการพิจารณาของรัฐสภา¹⁹ ทำให้ Insurance Act 2015²⁰ ไม่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้ามาตั้งแต่แรก

ในหัวข้อนี้ผู้เขียนจะทำการศึกษาถึงหลักการเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ในสัญญาประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษ โดยจะพิจารณาถึงหลักการเรียกค่าเสียหายจากการผิดสัญญาทั่วไป และสาเหตุของการแก้ไขกฎหมาย เพื่อทำความเข้าใจว่าเหตุใดประเทศอังกฤษจึงมีการเสนอให้มีการแก้ไขกฎหมายประกันภัยให้มีบทบัญญัติเฉพาะว่าด้วยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า หลังจากนั้นจะกล่าวถึงรายละเอียดของบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าใน Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 เพื่อนำมาวิเคราะห์ในหัวข้อถัดไป

2.1 หลักการเรียกค่าเสียหายจากการผิดสัญญาทั่วไป

การผิดสัญญา หมายถึง การไม่ชำระหนี้ หรือการปฏิเสธการชำระหนี้ของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่ง โดยไม่สามารถอ้างเหตุยกเว้นหรือมีข้ออ้างที่สามารถปฏิเสธตามกฎหมายได้ หรือหมายถึงการปฏิบัติ การชำระหนี้ที่มีความบกพร่อง หรือเป็นการกระทำที่ทำให้ตนไม่สามารถชำระหนี้ได้²¹ การผิดสัญญาไม่ทำให้สัญญาเป็นอันเลิกกันโดยอัตโนมัติ²² แม้จะเป็นการผิดสัญญาในข้อที่เป็นสาระสำคัญ²³ โดยทั่วไปเมื่อมีการผิดสัญญา คู่สัญญาฝ่ายที่ไม่ได้เป็นฝ่ายผิดสัญญาจะมีสิทธิได้รับการเยียวยา

¹⁷ หน้าที่ในการนำเสนอความเสี่ยงอย่างเป็นธรรมเป็นหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดขึ้นมาใหม่โดยรวบรวมเอาหน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริงและไม่แถลงเท็จเป็นส่วนหนึ่งของหน้าที่นี้ด้วย ดู Insurance Act 2015 s 3.

¹⁸ The Law Commission and the Scottish Law Commission, Insurance Contract Law: Business Disclosure; Warranties; Insurers' Remedies for Fraudulent Claims; and Late Payment Law Com No 353/Scot Law Com No 238 (2014) 4.

¹⁹ Franziska Arnold-Dwyer, 'Insurance Law Reform by Degrees: Late Payment and Insurable Interest' (2017) 3 The Modern Law Review 489, 493.

²⁰ Insurance Act 2015 มีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 12 สิงหาคม ค.ศ. 2016.

²¹ Guenter Treitel, *The Law of Contract* (11th edn, Sweet & Maxwell, 2003) 832.

²² *Decro-Wall International SA v Practitioners in Marketing Ltd* [1971] 1 WLR 361.

²³ *Photo Production Ltd v Securicor Transport Ltd* [1980] AC 827.

ความเสียหายจากการผิดสัญญาด้วยวิธีต่าง ๆ เช่น สิทธิเรียกร้องค่าเสียหาย สิทธิปฏิเสธไม่ชำระหนี้ ตอบแทน และสิทธิบอกเลิกสัญญา²⁴

ในส่วนของการเยียวยาความเสียหายด้วยวิธีการใช้ค่าเสียหายเมื่อมีการผิดสัญญาที่เป็นวัตถุประสงค์ในการศึกษาของบทความนี้ หลักการพื้นฐานสำคัญของการใช้ค่าเสียหายเมื่อมีการผิดสัญญาเกิดขึ้น คือ การทำให้คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับความเสียหายจากการผิดสัญญามีสิทธิที่จะได้กลับคืนสู่ฐานะที่เขาควรจะเป็น หากมีการปฏิบัติการชำระหนี้ที่เหมาะสม โดยใช้เงินเป็นเครื่องมือในการเยียวยาความเสียหาย กล่าวคือ การใช้ค่าเสียหายจะทำให้คู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับความเสียหายมีสิทธิที่จะได้รับประโยชน์จากการทำการค้าของเขาแม้มีการผิดสัญญาเกิดขึ้นก็ตาม²⁵

สำหรับเงื่อนไขที่ศาลจะกำหนดให้คู่สัญญาฝ่ายที่ผิดสัญญาใช้ค่าเสียหายให้กับคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งนั้นจะต้องปรากฏว่าการผิดสัญญามีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลกับความเสียหายที่คู่สัญญาฝ่ายที่ไม่ได้ผิดสัญญาได้รับ (causation) และความเสียหายนั้นจะต้องไม่ไกลกว่าเหตุหรือสามารถคาดเห็นได้²⁶ ในคดี *Hadley v Baxendale*²⁷ ศาลได้วางหลักไว้ว่าความเสียหายที่สามารถคาดเห็นได้ (foreseeable) มี 2 ประเภท ประเภทแรก คือ ความเสียหายที่สามารถพิจารณาได้อย่างพอสมควรและสมเหตุสมผลว่าเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นตามธรรมดาจากการผิดสัญญานั้น และประเภทที่สอง คือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจากพฤติการณ์พิเศษใด ๆ ที่ได้มีการสื่อสารให้คู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งทราบในขณะที่ทำสัญญา นอกจากนี้ในการกำหนดค่าเสียหายศาลจะพิจารณาถึงการบรรเทาความเสียหาย (mitigation) ของคู่สัญญาฝ่ายที่ได้รับความเสียหายที่บุคคลดังกล่าวจะต้องดำเนินการตามสมควรเพื่อจำกัดขอบเขตของความเสียหายด้วย²⁸

การประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาอย่างหนึ่ง²⁹ ที่ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ตามสัญญา ซึ่งหากผู้รับประกันภัยไม่ปฏิบัติตามสัญญาจนถึงขนาดเป็นการผิดสัญญาแล้ว ผู้เอาประกันภัยในฐานะที่เป็นคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งได้รับความเสียหายจากการผิดสัญญาควรมีสิทธิเรียกค่าเสียหายตามหลักกฎหมายสัญญาได้ กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่หลัก (primary obligation) ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดภัยที่รับเสี่ยงขึ้นตามสัญญา และมีหน้าที่รอง (secondary obligation) ในการใช้

²⁴ Ewan McKendrick, *Contract Law* (12th edn, Palgrave, 2017) 20.3.

²⁵ *Farley v Skinner* [2001] UKHL 49, para 76; [2001] 4 All ER 801

²⁶ Geoff Monahan, *Essential Contract Law* (2nd edn, Cavendish Publishing 2016) 155.

²⁷ *Hadley v Baxendale* (1854) 9 Exch 341.

²⁸ *Brace v Calder* [1895] 2 QB 253.

²⁹ Marine Insurance Act 1906 s 1.



ค่าเสียหายหากผู้รับประกันภัยไม่ได้ปฏิบัติตามหน้าที่หลักของตนอย่างถูกต้องครบถ้วน³⁰ อย่างไรก็ตาม ในคดีประกันภัย ศาลอังกฤษไม่ได้วางหลักไว้ในแนวทางที่ควรจะเป็นเช่นนั้น แต่มีการวางหลักพิเศษที่แตกต่างจากสัญญาทั่วไปที่จะได้กล่าวถึงในหัวข้อถัดไป

2.2 สาเหตุของการแก้ไขกฎหมาย

การประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาเพื่อใช้ค่าสินไหมทดแทนประเภทหนึ่งที่มีวัตถุประสงค์ในการทำให้สถานะทางการเงินของผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่ฐานะเดิมก่อนที่ผู้เอาประกันภัยจะได้รับความเสียหาย³¹ นอกจากนี้ การประกันภัยยังทำหน้าที่ป้องกันความเสียหายของผู้เอาประกันภัยอันอาจเกิดจากการหยุดชะงักของธุรกิจ โดยการใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นจะเป็นการสร้างหลักประกันทางการเงินให้แก่ผู้เอาประกันภัยในการดำเนินกิจการของตนต่อไปได้แม้เกิดความเสียหายขึ้น³² ดังนั้นหน้าที่หลักของผู้รับประกันภัยในสัญญาประกันภัย คือ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนอย่างทันท่วงทีเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นกับผู้เอาประกันภัยเพราะภัยที่รับเสี่ยง การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ชักช้าจะทำให้วัตถุประสงค์ของสัญญาประกันภัยบรรลุผล ทั้งนี้ หากผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนล่าช้าอาจนำมาซึ่งความเสียหายเพิ่มเติมซึ่งส่งผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัยที่จะไม่สามารถดำเนินธุรกิจของตนต่อไปได้ทั้งกระทบต่อกระแสเงินสด เพิ่มค่าใช้จ่ายทางการเงิน ลดศักยภาพในการลงทุนเกิดความไม่แน่นอน และอาจถึงขนาดทำให้ผู้เอาประกันภัยต้องล้มละลายได้³³

คณะกรรมการการกฎหมายฯ ได้ตั้งประเด็นเรื่องการล่าช้าโดยไม่มีเหตุอันควร (unjustifiable delay) ของการพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยไว้ตั้งแต่มีการริเริ่มการทบทวนกฎหมายประกันภัยในปี ค.ศ. 2006 โดยในรายงานของคณะกรรมการการกฎหมายฯ ระบุว่า การพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าอาจสร้างความยากลำบากให้แก่ผู้เอาประกันภัย หากผู้รับประกันภัยก่อให้เกิดความล่าช้าในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีเหตุอันควร ผู้เอาประกันภัยควรมีสิทธิไม่เพียงแคได้รับการพิจารณาค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น แต่ควรมีสิทธิที่จะได้รับการชดเชย

³⁰ Neil Campbell, 'The Nature of an Insurer's Obligation' (2000) 1 Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 42, 43.

³¹ *Brotherston v Barber* (1818) 5 M&S 418.

³² George E. Rejda and Michael J. Mcnamara, *Principle of Risk Management and Insurance* (13th edn, Pearson Education 2017) 51.

³³ HM Treasury, Impact Assessment - Late Payment of Insurance Claims (2 September 2015) (IA No: LAWCOM004X) 2.

เพื่อความเสียหายสืบเนื่องจากเหตุดังกล่าวด้วย³⁴ ประเด็นนี้ได้ถูกส่งไปทำการรับฟังความคิดเห็นจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง³⁵ โดยคณะกรรมการกฎหมายฯ ได้นำเอาคำพิพากษาของศาลในคดี *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd*³⁶ ขึ้นมาเป็นกรณีตัวอย่างในการพิจารณาเรื่องการเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า

คดีดังกล่าวมีข้อเท็จจริงโดยสังเขปว่าผู้เอาประกันภัยเป็นเจ้าของธุรกิจโรงงานแห่งหนึ่งและได้ทำสัญญาประกันภัยขึ้นเพื่อคุ้มครองความเสียหายอันอาจเกิดจากโจรกรรม ในระหว่างอายุสัญญาได้มีคนร้ายบุกเข้าไปในพื้นที่และก่อความเสียหายกับโรงงานและเครื่องจักรอย่างร้ายแรง ผู้เอาประกันภัยจึงได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัย แต่กลับถูกปฏิเสธ 6 เดือนต่อมา ผู้เอาประกันภัยตัดสินใจเลิกกิจการเนื่องจากขาดแคลนเงินทุนที่จะนำมาใช้ในการซ่อมแซมทรัพย์สินที่เสียหาย หลังจากนั้นอีก 4 ปี ผู้เอาประกันภัยได้ฟ้องผู้รับประกันภัยเป็นคดี ท้ายที่สุดผู้รับประกันภัยได้สละข้อต่อสู้ตามกรรมธรรม์ทำให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแก่โรงงานและเครื่องจักร ดอกเบี้ย และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ผู้พิพากษาในศาลชั้นต้นได้พิจารณาต่อไปว่าแท้จริงแล้วผู้เอาประกันภัยควรจะได้รับค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวมาก่อนหน้านี้ การที่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับชำระทำให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจำนวน 75,000 ปอนด์ โดยคำนวณจากมูลค่าการเสียโอกาสของธุรกิจ อย่างไรก็ตาม ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิเรียกค่าเสียหายในส่วนที่เพิ่มเติมนี้เนื่องจากค่าเสียหายดังกล่าวไม่มีกฎหมายรับรอง แม้ผู้เอาประกันภัยจะได้อุทธรณ์ แต่ศาลอุทธรณ์ได้พิจารณาแล้วมีคำพิพากษายืนตามศาลชั้นต้น และยังคงวางหลักต่อไปด้วยว่าผู้เอาประกันภัยจะไม่สามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าเสียหายล่าช้าได้ ทั้งนี้ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดเชยความเสียหายดังกล่าวจากดอกเบี้ยแล้วจึงไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าอีก

จากคำพิพากษาของศาลไคตี *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd* หากเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายสัญญาทั่วไปของประเทศอังกฤษแล้ว การที่ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านั้นย่อมเป็นความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัย โดยความเสียหายดังกล่าวมีความสัมพันธ์ระหว่างเหตุและผลกับความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยได้รับและความเสียหายนั้นก็ไม่ได้ไกลกว่าเหตุด้วย ดังนั้น ตามหลักกฎหมายสัญญาทั่วไป ผู้เอาประกันภัยควรจะมีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจากการที่ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า แต่ในคดีนี้ศาลอังกฤษกลับปฏิเสธสิทธิดังกล่าวของผู้เอาประกันภัย

³⁴ The Law Commission and The Scottish Law Commission (เชิงจรธ 16) 20.

³⁵ The Law Commission and The Scottish Law Commission, Insurance Contract Law Issues Paper 6 Damage for Late Payment and the Insurer's Duty of Good Faith (2010) 2.

³⁶ *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd* [1999] 1 Lloyd's Rep IR 111.



การที่ศาลอังกฤษปฏิเสธไม่กำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า มีที่มาจากหลักการใช้ค่าสินไหมทดแทนในสัญญาประกันภัยทางทะเลของประเทศอังกฤษซึ่งมีลักษณะพิเศษอันเกิดจากการตีความของศาลอังกฤษเอง โดยศาลตีความว่าหน้าที่ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (indemnity) เป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัยในการป้องกันไม่ให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่รับเสี่ยง³⁷ (hold harmless)³⁸ ในคดี *Firma C-Trade S.A. v Newcastle Protection and Indemnity Association (The Fanti)* Lord Goff อธิบายว่า คำมั่นสัญญาที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนมีความหมายเพียงแค่ว่า ผู้รับประกันภัยสัญญาว่าจะดำรงให้ผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับอันตรายจากความเสียหายอันเกิดจากภัยที่รับเสี่ยง³⁹ ด้วยเหตุนี้ตราบใดที่ความเสียหายยังไม่เกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยก็ยังไม่เห็นได้ ๆ ที่จะต้องชำระแก่ผู้เอาประกันภัย แต่เมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นจะถือว่าผู้รับประกันภัยไม่สามารถปฏิบัติตามหน้าที่ของตนได้ ผู้รับประกันภัยจึงต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ซึ่งการใช้ค่าสินไหมทดแทนนี้ถือเป็นค่าเสียหายอย่างหนึ่ง และไม่ถือเป็นการชำระหนี้⁴⁰ ดังนั้น หากมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าและทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัย จะไม่มีการเรียกค่าเสียหายจากค่าเสียหายอีก⁴¹

อย่างไรก็ตาม แม้ท้ายที่สุดคำพิพากษาของศาลอังกฤษจะยืนยันว่าผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ผู้พิพากษาที่ทำหน้าที่ตัดสินคดีนั้น ๆ ก็ตระหนักถึงปัญหาที่เกิดขึ้น เพียงแต่ไม่สามารถตัดสินคดีให้สอดคล้องกับความเป็นจริงได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายกำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบเพื่อความปลอดภัยจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า Lord Justice Beldam ได้เสนอในคดี *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd* ว่ารัฐสภาอังกฤษควรออกกฎหมายให้ศาลมีอำนาจในการเยียวยาความเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพื่อความปลอดภัย

³⁷ *Firma C-Trade SA v Newcastle Protection and Indemnity Association (The Fanti)* [1987] 2 Lloyd's Rep. 299, และ *Socony Mobil Oil Co Inc v West of England Shipowners Mutual Insurance Association (London) Ltd (The Padre Island)* (No 2) [1987] 2 Lloyd's Rep. 529.

³⁸ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) แปลคำว่า Hold Harmless Agreement หมายถึง “ข้อตกลงรับชดเชย” ซึ่งมีความหมายทำนองเดียวกับ “Indemnity” ดู <http://www1.oic.or.th/th/vocab-insur/h.htm#8> แต่อย่างไรก็ตามใน Oxford English Dictionary คำว่า “Indemnity” มีความหมายอื่นนอกจาก “การชดเชย” คือ “การตกลงที่จะป้องกันไม่ให้ความเสียหายเกิดขึ้น” (A promise to prevent loss from occurring) ดู <https://www.oed.com/view/Entry/94283?rskey=96bcNq&result=1&isAdvanced=false#eid>.

³⁹ *Firma C-Trade S.A. v Newcastle Protection and Indemnity Association* [1991] 2 A.C. 1; [1990] 2 Lloyd's Rep. 191 (HL).

⁴⁰ *F&K Jabbour Custodian of Israeli Absentee Property* [1954] 1 WLR 139.

⁴¹ *President of India v Lips Maritime Corp (The Lips)* [1988] AC 395.

จากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า และต่อมาในคดี *Mandrake Holdings Ltd v Countrywide Assured Group Plc*⁴² Lord Justice Rix ก็ได้ให้คำแนะนำไว้ในทำนองเดียวกันว่า สภานิติบัญญัติ (House of Lords) ควรพิจารณาในประเด็นเรื่องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านี้เสียใหม่ ความเห็นของผู้พิพากษาในคดีดังกล่าวข้างต้นสะท้อนให้เห็นว่าแม้ศาลอังกฤษจะทราบถึงความผิดปกติกฎหมายที่นำมาซึ่งความไม่เป็นธรรมแก่คู่กรณี แต่ศาลก็ไม่อาจตัดสินคดีเป็นอย่างอื่นได้เพราะกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ตีกรอบให้ศาลต้องตัดสินเช่นนั้น และดูเหมือนว่าแนวทางในการแก้ไขปัญหานี้จะต้องดำเนินการโดยฝ่ายนิติบัญญัติเท่านั้น

หลักกฎหมายที่ไม่อนุญาติให้ผู้เอาประกันภัยเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าที่ศาลในคดี *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd* ได้วางหลักไว้ ได้มีศาลอังกฤษในคดีอื่น ๆ ยึดหลักนี้ตามมามากหลายคดีทั้งในคดีสัญญาประกันภัยทั่วไปและสัญญาประกันภัยทางทะเล⁴³ อย่างไรก็ตามเป็นที่น่าสังเกตว่าหลักกฎหมายดังกล่าวถูกใช้เฉพาะในประเทศอังกฤษและเวลส์เท่านั้น ไม่รวมไปถึงประเทศสกอตแลนด์ด้วย ศาลของประเทศสกอตแลนด์ได้ยึดหลักกฎหมายสัญญาทั่วไปว่าผู้รับประกันภัยมีหน้าที่โดยปริยายที่จะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนหลังจากที่ได้ใช้ระยะเวลาตามสมควรในการตรวจสอบความเสียหายแล้ว⁴⁴ นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการกฎหมายฯ ยังได้ทำการศึกษากฎหมายของประเทศอื่น ๆ ทั้งประเทศในกลุ่มคอมมอนลว์และซีวิลลว์ก็ยังพบว่า มีเพียงกฎหมายอังกฤษและเวลส์เท่านั้นที่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้⁴⁵

คณะกรรมาธิการกฎหมายฯ ได้ตั้งข้อสังเกตต่อกฎหมายอังกฤษและเวลส์ไว้ว่าการที่กฎหมายไม่อนุญาติให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้นั้น ขาดหลักกฎหมายสนับสนุน ไม่เป็นไปตามความเป็นจริงทางการค้า ไม่เป็นธรรม และดูเหมือนจะก่อให้เกิดประโยชน์แก่ความไม่มีประสิทธิภาพและความไม่สุจริตของผู้รับประกันภัย⁴⁶ โดยข้อสังเกตข้างต้น คณะกรรมาธิการกฎหมายฯ ได้รวบรวมมาจากผู้พิพากษาและนักวิชาการ⁴⁷ นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการกฎหมายฯ ยังได้สอบถามไปยังผู้ที่เกี่ยวข้อง⁴⁸ ผลปรากฏว่าผู้ที่เกี่ยวข้องร้อยละ 87 เห็นว่าผู้รับประกันภัย

⁴² [2005] EWCA Civ 840.

⁴³ ตัวอย่างเช่น *Tonkin v UK Insurance Ltd* [2006] 2 All ER (Comm) 550; *Mandrake v Countrywide Assured Group* [2005] EWCA Civ 840; *Arbory Group v West Craven Insurance Services* [2007] Lloyd's Rep IR 491.

⁴⁴ *Strachan v The Scottish Boatowners' Mutual Insurance Association* [2001] ScotCS 138.

⁴⁵ ดู The Law Commission and The Scottish Law Commission, (เชิงอรรถ 35) Appendix A.

⁴⁶ เพิ่งอ้าง 76-77.

⁴⁷ เพิ่งอ้าง 72-76.

⁴⁸ The Law Commission and The Scottish Law Commission, *Insurance Contract Law: Post Contract Duties and other Issues* LCCP 201 / SLCDP 152 (2011) 221.



ควรมีหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร และร้อยละ 81 เห็นว่า ผู้รับประกันภัยควรจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่สามารถคาดเห็นได้จากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า⁴⁹

2.3 บทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าใน Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016

ปัญหาการไม่มีกฎหมายอนุญาตให้ศาลกำหนดค่าเสียหายในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าของผู้รับประกันภัยที่ได้กล่าวไปในหัวข้อที่แล้ว ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการธุรกิจในประเทศอังกฤษ โดยผู้เอาประกันภัยที่ได้รับความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านั้นไม่อาจได้รับการเยียวยาความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยล่าช้าเกินสมควรจนทำให้ไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้อย่างต่อเนื่อง ประเทศอังกฤษต้องการแก้ไขปัญหานี้⁵⁰ ข้อเสนอแนะของคณะกรรมการสิทธิการกฎหมายฯ ในฉบับ Law Com No 353 / Scot Law Com No 238 (Recommendations 34-39)⁵¹ พร้อมทั้งร่างกฎหมายที่เคยถูกตัดออกในปี ค.ศ. 2015⁵² ที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าจึงได้รับการนำกลับมาเสนอใหม่ และได้รับการบัญญัติลงใน Enterprise Act 2016 เพื่อแก้ไขปัญหากที่เกิดขึ้น

Enterprise Act 2016 มีผลบังคับใช้แก่สัญญาประกันภัยที่ทำขึ้นหลังวันที่ 4 พฤษภาคม ค.ศ. 2017⁵³ โดยมีผลแทรกมาตรา 13(A) ใน Insurance Act 2015 ซึ่งประกอบด้วยบทบัญญัติ 5 วรรค ได้แก่ (1) ข้อสัญญาโดยปริยายที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร (2) ความหมายของระยะเวลาอันสมควร (3) ตัวอย่างในการตีความระยะเวลาอันสมควร (4) ข้อยกเว้นความรับผิดของผู้รับประกันภัย และ (5) การกำหนดค่าเสียหายแยกต่างหากจากการเยียวยาความเสียหายอื่น นอกจากนี้ Enterprise Act 2016 ยังบัญญัติให้แทรกมาตรา 16(A) โดยเป็นการเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการตกลงยกเว้นกฎหมายเป็นอย่างอื่นใน Insurance Act 2015 อีกด้วย ในหัวข้อนี้

⁴⁹ The Law Commission and The Scottish Law Commission, Reforming Insurance Contract Law Summary of Responses to Second Consultation Paper Post Contract Duties and other Issues Chapter 1: Damages for Late Payment (2012) 3.

⁵⁰ Department for Business, Innovation and Skills, Enterprise Bill: Late Payment of Insurance Claims 2016 1.

⁵¹ The Law Commission and the Scottish Law Commission, (เชิงอรรถ 18) 298–299.

⁵² Insurance Contracts Bill cl 14.

⁵³ Enterprise Act 2016 s 44(3).

ผู้เขียนจะขอแยกอธิบายบทบัญญัติดังกล่าวเป็น 5 หัวข้อย่อย ได้แก่ 1. ข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน 2. ระยะเวลาอันสมควรในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน 3. ข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัย 4. การเยียวยาความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า และ 5. การตกลงยกเว้นข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

2.3.1 ข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

Insurance Act 2015 มาตรา 13(A)(1) กำหนดให้สัญญาประกันภัยทุกฉบับมีข้อสัญญาโดยปริยายว่า หากผู้เอาประกันภัยเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายเงินที่ถึงกำหนดชำระตามที่ได้มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนนั้นภายในระยะเวลาอันสมควร⁵⁴ บทบัญญัตินี้กำหนดให้หน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรมีผลบังคับใช้กับผู้รับประกันภัยในฐานะที่เป็นข้อสัญญาโดยปริยายซึ่งเป็นที่น่าสังเกตว่าเหตุใดกฎหมายจึงไม่บัญญัติให้หน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่ตามกฎหมายโดยตรง ในประเด็นนี้คณะกรรมการสิทธิการกฎหมายฯ เลือกที่จะเสนอให้บัญญัติหน้าที่ดังกล่าวเป็นหน้าที่โดยปริยายตามสัญญา เพราะการกำหนดให้เป็นหน้าที่โดยปริยายตามสัญญาจะทำให้ผู้เอาประกันภัยสามารถได้รับการเยียวยาความเสียหายเป็นค่าเสียหายได้เมื่อมีการผิดสัญญา⁵⁵ กล่าวคือ เมื่อมีการผิดข้อสัญญาดังกล่าวศาลจะสามารถนำหลักกฎหมายสัญญาทั่วไปมาปรับใช้กับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้⁵⁶ หากผู้เอาประกันภัยสามารถพิสูจน์ตามหลักกฎหมายสัญญาทั่วไปได้ว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านั้นก่อให้เกิดความเสียหายที่สามารถประมาณเป็นเงินได้ ความเสียหายนั้นสามารถคาดเห็นได้จากคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย และผู้เอาประกันภัยได้ดำเนินมาตรการต่าง ๆ อันสมควรเพื่อหลีกเลี่ยงหรือป้องกันความเสียหายนั้นแล้ว

นอกจากนี้ หน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรนี้จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายนั้นถึงกำหนดชำระแล้วตามที่ได้มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ หน้าที่นี้จะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัยเป็นการเรียกร้องที่ชอบด้วยกฎหมายตามที่คู่สัญญาได้ตกลงกัน หรือตามที่ศาลได้มีคำพิพากษา หากผู้รับประกันภัยไม่มีความรับผิดชอบตามที่ผู้เอาประกันภัยเรียกร้อง เช่น ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่อยู่ในขอบเขตความคุ้มครองของกรมธรรม์ หรือมีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนโดยฉ้อฉล กรณีจะไม่ถือว่าผู้รับประกันภัยมีหน้าที่โดยปริยายที่จะประเมินความเสียหายและต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร

⁵⁴ Insurance Act 2015 s 13(A)(1).

⁵⁵ The Law Commission and the Scottish Law Commission, (เชิงอรรถ 18) 280.

⁵⁶ Department for Business, Innovation and Skills, (เชิงอรรถ 13) 38.



2.3.2 ระยะเวลาอันสมควรในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วว่าการปฏิบัติตามข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร Insurance Act 2015 ได้บัญญัติต่อไปว่าระยะเวลาอันสมควรให้หมายความรวมถึงระยะเวลาอันสมควรในการสำรวจและประเมินการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนด้วย⁵⁷ ทั้งนี้ คณะกรรมการสิทธิการกฎหมายฯ ยังได้เสนอบทบัญญัติที่อธิบาย ขยายความ หรือยกตัวอย่างการพิจารณาหลักเกณฑ์ดังกล่าวไว้ว่า ในการพิจารณาระยะเวลาอันสมควรให้ขึ้นอยู่กับเหตุการณ์ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด โดยมีตัวอย่างปัจจัยที่จะต้องนำมาพิจารณา คือ⁵⁸ ประเภทของสัญญาประกันภัย ขนาดและความซับซ้อนของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ หรือแนวทางการปฏิบัติใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง และปัจจัยที่อยู่นอกเหนือความควบคุมของผู้รับประกันภัย อย่างไรก็ตาม ปัจจัยในการพิจารณาดังกล่าวข้างต้นนี้เป็นเพียงแค่ตัวอย่างตามที่กฎหมายกำหนดเท่านั้น⁵⁹

ปัญหาว่าระยะเวลาเท่าใดจึงจะถือว่าเป็นระยะเวลาอันสมควรย่อมเป็นปัญหาที่จะต้องพิจารณาเป็นกรณีไป และไม่สามารถกำหนดเป็นเวลาที่ชัดเจนได้⁶⁰ จากตัวอย่างที่กฎหมายได้ให้ไว้สามารถแยกพิจารณาได้ดังนี้

(1) ประเภทของสัญญาประกันภัย

ประเภทของการประกันภัยอาจเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งในการกำหนดระยะเวลาอันสมควรในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เช่น การประกันภัยการหยุดชะงักของธุรกิจมักใช้เวลาในการประเมินความเสียหายนานกว่าการประกันภัยทรัพย์สิน⁶¹ อย่างไรก็ตาม ประเภทของการประกันภัยอาจจะไม่เป็นปัจจัยสำคัญเพียงประการเดียวในการพิจารณาว่าผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรหรือไม่ เช่น การประกันภัยการหยุดชะงักของธุรกิจที่มีมูลค่าความเสียหายไม่มากนัก อาจใช้เวลาในการประเมินความเสียหายน้อยกว่าการประกันภัยทรัพย์สินที่มีความเสียหายเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากก็ได้⁶²

⁵⁷ Insurance Act 2015 s 13(A)(2).

⁵⁸ Insurance Act 2015 s 13(A)(3).

⁵⁹ Department for Business, Innovation and Skills, (เชิงอรรถ 13) 38.

⁶⁰ Andrew Tettenborn, 'Late Payment of Claims' in Malcolm Clarke and Barış Soyer (eds) *The Insurance Act 2015 a New Regime for Commercial and Marine Insurance Law* (1st edn, Informa Law from Routledge 2017) 84.

⁶¹ Department for Business, Innovation and Skills, (เชิงอรรถ 13) 38.

⁶² Lok Kan So, 'Late Payment of Insurance Claim and Potential Technological Solutions in UK Law' (2020) 3 *European Insurance Law Reviews* 16, 17.

(2) ขนาดและความซับซ้อนของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน

ขนาดและความซับซ้อนของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นอีกตัวอย่างหนึ่งที่กฎหมายบัญญัติไว้ว่า ในการพิจารณาถึงระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยจะต้องคำนึงถึงปัจจัยนี้ด้วย เช่น การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่มีความซับซ้อนมากย่อมใช้เวลาในการประเมินความเสียหายนานกว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ตรงตัว⁶³ นอกจากนี้ สถานที่ที่อาจเป็นปัจจัยในการใช้ระยะเวลาสำหรับการประเมินความเสียหายมากกว่าปกติได้ เช่น หากความเสียหายเกิดขึ้นบนเรือเดินทะเล การตรวจสอบและประเมินความเสียหายก็อาจจะยากกว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่ตั้งอยู่บนพื้นดิน⁶⁴

(3) การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ หรือแนวทางการปฏิบัติใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผู้รับประกันภัยอาจต้องปฏิบัติตามกฎหมาย หรือหลักเกณฑ์บางประการทั้งกรณีที่มีกฎหมายบังคับให้ผู้รับประกันภัยต้องปฏิบัติตาม และกรณีที่ผู้รับประกันภัยสมัครใจเข้าผูกพันตนเพื่อให้มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในตลาด การปฏิบัติตามกฎหมายหรือหลักเกณฑ์ดังกล่าวอาจเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งในการพิจารณาว่าผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรหรือไม่ เช่น การปฏิบัติตามแนวปฏิบัติในการจัดการค่าสินไหมทดแทนของหน่วยงานรัฐที่กำกับดูแลเกี่ยวกับการเงิน⁶⁵ หรือการปฏิบัติตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคด้วยการค้าที่ไม่เป็นธรรม⁶⁶ อาจเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่แสดงให้เห็นว่าผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรหรือไม่

(4) ปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้รับประกันภัย

ปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้รับประกันภัยที่อาจทำให้มีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า เช่น การตรวจสอบความเสียหายอาจล่าช้าเนื่องจากผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลที่สามอาจให้ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาล่าช้า การตัดสินใจของผู้รับประกันภัยอาจจะต้องขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจของผู้รับประกันภัยรายอื่นด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีที่เป็นการประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยลงชื่อรับประกันภัยต่อกันในสลิป (subscription) และการจ่ายค่าสินไหมทดแทนขึ้นอยู่กับ การตัดสินใจของผู้รับประกันภัยนำ (leading insurer) ทั้งนี้ คณะกรรมการการกฎหมายฯ เห็นว่า แนวทางปฏิบัติต่าง ๆ ในตลาดการประกันภัยสามารถนำมาใช้ในการตีความคำว่าระยะเวลาอันสมควรได้⁶⁷

⁶³ The Law Commission and the Scottish Law Commission, (เชิงอรรถ 18) 284.

⁶⁴ Department for Business, Innovation and Skills, (เชิงอรรถ 13) 38.

⁶⁵ Financial Conduct Authority, Financial Conduct Authority's Insurance: Conduct of Business Sourcebook (ICOBS) on Claims Handling 2016.

⁶⁶ เช่น Unfair Trading Regulations 2008.

⁶⁷ The Law Commission and the Scottish Law Commission, (เชิงอรรถ 18) 286.



2.3.3 ข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัยที่ไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรจะมีความรับผิดชอบตามข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าต่อเมื่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจ่ายเงินล่าช้านั้นเป็นการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนที่ถูกต้อง Insurance Act 2015 จึงได้กำหนดเหตุที่ผู้รับประกันภัยสามารถยกข้อต่อสู้ได้ว่าตนไม่ต้องรับผิดชอบตามข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน หากผู้รับประกันภัยสามารถพิสูจน์ได้ว่าผู้รับประกันภัยมีเหตุอันสมควรที่จะโต้แย้งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ไม่ว่าจะเป็นเรื่องจำนวนค่าสินไหมทดแทนหรือเป็นเรื่องว่าผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือไม่⁶⁸ ผู้รับประกันภัยจะไม่ผิดข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพียงแต่การไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนในระหว่างที่ยังมีข้อพิพาทอยู่⁶⁹ แต่การดำเนินการของผู้รับประกันภัยในการจัดการกับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอาจเป็นปัจจัยอย่างหนึ่งที่เกี่ยวข้องในการพิจารณาว่าผู้รับประกันภัยได้ฝ่าฝืนหน้าที่นี้หรือไม่ หากใช้จะถือว่าการฝ่าฝืนหน้าที่ดังกล่าวเกิดขึ้นตั้งแต่เมื่อใด⁷⁰

อย่างไรก็ตามแม้ผู้รับประกันภัยมีเหตุปฏิเสธความรับผิดชอบต่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน แต่ผู้รับประกันภัยก็อาจมีความรับผิดชอบต่อการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้ หากผู้รับประกันภัยดำเนินการสำรวจความเสียหายล่าช้าอย่างไม่สมเหตุสมผล และปรากฏในภายหลังว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นการเรียกร้องที่ถูกต้องที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ

2.3.4 การเยียวยาความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า

เมื่อการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าเป็นการฝ่าฝืนข้อสัญญาโดยปริยายเรื่องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร ความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบจะเป็นไปตามหลักกฎหมายสัญญาทั่วไป Insurance Act 2015 จึงกำหนดให้การเยียวยาความเสียหาย เช่น การเรียกค่าเสียหายสามารถทำได้หากมีการฝ่าฝืนข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน⁷¹ โดยการเยียวยาความเสียหายดังกล่าวจะเป็นการเยียวยาที่เพิ่มเติมและแยกออกจากสิทธิใด ๆ ในการบังคับให้มีการจ่ายเงินตามจำนวนที่ถึงกำหนดแล้ว และสิทธิใด ๆ ต่อการเรียกดอกเบี้ยจากจำนวนเงินดังกล่าว ไม่ว่าจะเป็นการใช้สิทธิตามสัญญา ตามกฎหมายอื่น หรือตามคำสั่งศาลก็ตาม⁷² บทบัญญัตินี้เท่ากับเป็น

⁶⁸ Insurance Act 2015 s 13(A)(4).

⁶⁹ Insurance Act 2015 s 13(A)(4)(a).

⁷⁰ Insurance Act 2015 s 13(A)(4)(b).

⁷¹ Insurance Act 2015 s 13(A)(5).

⁷² Insurance Act 2015 s 13(A)(5) (a)-(b).

การยืนยันว่าผู้เอาประกันภัยยังสามารถเรียกดอกเบี้ยจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้ด้วยหากมีข้อสัญญา หรือมีกฎหมายกำหนดสิทธิในการเรียกดอกเบี้ยไว้ โดยกฎหมายกำหนดให้สิทธิในการเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านี้เป็นสิทธิที่แยกต่างหากจากสิทธิอื่น ๆ ตามสัญญาประกันภัยไม่ว่าจะเป็นสิทธิในการเรียกค่าสินไหมทดแทน หรือสิทธิในการเรียกดอกเบี้ยจากค่าสินไหมทดแทนดังกล่าว ซึ่งผู้เอาประกันภัยจะต้องพิสูจน์ถึงการผิดข้อสัญญาโดยปริยาย เรื่องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรมีแยกต่างหากจากการพิสูจน์ถึงสิทธิอื่น ๆ และในทางตรงกันข้ามผู้รับประกันภัยก็สามารถยกข้อต่อสู้เพื่อให้ตนหลุดพ้นจากความรับผิดในกรณีนี้ได้แยกต่างหากจากการโต้แย้งเพื่อไม่ต้องรับผิดในกรณีอื่น ๆ ที่ผู้เอาประกันภัยเรียกร้อง⁷³

2.3.5 การตกลงยกเว้นข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน

แม้ Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 จะกำหนดให้สัญญาประกันภัยมีข้อสัญญาโดยปริยายว่าผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร และกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับการเยียวยาความเสียหายจากการผิดข้อสัญญาดังกล่าว แต่กฎหมายก็ได้กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงกันเป็นอย่างอื่นได้ โดยกฎหมายได้อนุญาตให้คู่สัญญาสามารถตกลงยกเว้นไม่นำบทบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนมาใช้กับสัญญาประกันภัยที่ไม่ใช่สัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภคได้ ทั้งนี้ Insurance Act 2015 แบ่งสัญญาประกันภัยออกเป็นสองประเภท ได้แก่ สัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภค (consumer insurance) และสัญญาประกันภัยที่ไม่ใช่เพื่อผู้บริโภค (non-consumer insurance)⁷⁴ โดยกฎหมายได้กำหนดให้เฉพาะในสัญญาประกันภัยที่ไม่ใช่เพื่อผู้บริโภคเท่านั้นที่สามารถตกลงยกเว้นกฎหมายเป็นอย่างอื่นได้ ส่วนในสัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภค หากมีข้อสัญญากำหนดให้ผู้บริโภคต้องตกอยู่ในฐานะที่ด้อยกว่าไม่ว่าในทางใด ๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 13A ให้ถือว่าข้อสัญญานั้นไม่มีผลใช้บังคับ⁷⁵

กรณีสัญญาประกันภัยที่ไม่ใช่เพื่อผู้บริโภค หากมีข้อสัญญากำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องตกอยู่ในฐานะที่ด้อยกว่าไม่ว่าในทางใด ๆ ตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 13A ให้ถือว่าข้อสัญญานั้นไม่มีผล

⁷³ Department for Business, Innovation and Skills, (เชิงอรรถ 13) 39.

⁷⁴ Insurance Act 2015 s 1 กำหนดให้สัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภค (consumer insurance) มีความหมายเช่นเดียวกับ Consumer Insurance (Disclosure and Representations) Act 2012 โดย s 1 ของกฎหมาย ค.ศ. 2012 ระบุว่าสัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภค (consumer insurance contract) หมายถึง สัญญาประกันภัยที่ทำขึ้นระหว่างบุคคลธรรมดา ผู้เข้าทำสัญญาทั้งหมดหรือโดยหลักเพื่อวัตถุประสงค์ที่ไม่ใช่ทางการค้า ธุรกิจ หรือ อาชีพ กับผู้ประกอบการธุรกิจประกันภัย ส่วนสัญญาประกันภัยที่ไม่ใช่เพื่อผู้บริโภค (non-consumer insurance) คือสัญญาประกันภัยที่ไม่ใช่สัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภค (consumer insurance).

⁷⁵ Insurance Act 2015 s 16A(1).



ใช้บังคับ เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจะได้ดำเนินการตามมาตรา 17 แล้ว⁷⁶ กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยจะต้องดำเนินการอย่างเพียงพอเพื่อให้ข้อสัญญาที่จะทำให้ผู้เอาประกันภัยจะต้องเสียเปรียบนั้นปรากฏต่อผู้เอาประกันภัยก่อนที่ผู้เอาประกันภัยจะเข้าทำสัญญา⁷⁷ โดยข้อสัญญาที่ทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเปรียบดังกล่าวจะต้องมีความชัดเจนและไม่คลุมเครือ⁷⁸ ทั้งนี้ ในการพิจารณาว่าผู้รับประกันภัยได้ดำเนินการดังกล่าวแล้วหรือไม่ ให้คำนึงถึงลักษณะและประเภทของผู้เอาประกันภัยรายนั้น ๆ รวมไปถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ ของการทำธุรกรรมด้วย⁷⁹ อนึ่ง ผู้เอาประกันภัยไม่อาจถือเอาประโยชน์จากการที่ผู้รับประกันภัยไม่ได้ดำเนินการดังกล่าวให้ถูกต้อง หากผู้เอาประกันภัยหรือตัวแทนของผู้เอาประกันภัยรู้ถึงข้อสัญญาที่จะทำให้ผู้เอาประกันภัยนั้นเสียเปรียบอยู่แล้วในขณะที่เข้าทำสัญญา⁸⁰ อย่างไรก็ตามหากมีข้อสัญญากำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องตกอยู่ในฐานะที่ด้อยกว่าไม่ว่าในทางใด ๆ จากการที่ผู้รับประกันภัยจงใจ หรือละเลยไม่เอาใจใส่ผิดข้อสัญญานั้นตามที่กำหนดไว้ในมาตรา 13A โดยให้ถือว่าข้อสัญญานั้นไม่มีผลใช้บังคับ⁸¹

3. ข้อพิจารณาบางประการต่อกฎหมายอังกฤษ และความจำเป็นในการแทรกบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าลงในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.

แม้กฎหมายประกันภัยของอังกฤษที่ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมจะมีแนวโน้มที่ดีต่อผู้เอาประกันภัยในการที่จะสามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าจากผู้รับประกันภัยได้ แต่บทบัญญัติใหม่ใน Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 ยังมีปัญหา มีข้อโต้แย้ง และมีการตั้งข้อสังเกตอีกหลายประเด็น ในหัวข้อนี้ ผู้เขียนจะได้หยิบยกประเด็นที่ควรพิจารณาต่าง ๆ ของกฎหมายอังกฤษมาพิจารณาเพื่อเปรียบเทียบกับหลักกฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน และนำเสนอความเห็นที่ว่าประเทศไทยควรจะรับเอาบทบัญญัติดังกล่าวมาบัญญัติไว้ในร่างพระราชบัญญัติฯ หรือไม่

⁷⁶ Insurance Act 2015 s 16A(4).

⁷⁷ Insurance Act 2015 s 17(2).

⁷⁸ Insurance Act 2015 s 17(3).

⁷⁹ Insurance Act 2015 s 17(4).

⁸⁰ Insurance Act 2015 s 17(5).

⁸¹ Insurance Act 2015 s 16A(2).

3.1 ข้อพิจารณาบางประการและปัญหาที่อาจเกิดขึ้นหลังการแก้ไขกฎหมายของประเทศอังกฤษ

จากบทบัญญัติของ Insurance Act 2015 ที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 ในเรื่องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าที่ได้กล่าวมาในหัวข้อก่อน ในปัจจุบันกฎหมายอังกฤษได้รับรองสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่จะได้รับการเยียวยาความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าแล้ว อย่างไรก็ตาม บทบัญญัติตามกฎหมายใหม่นี้ต้องการเวลาอีกสักกระยะจนกว่าศาลอังกฤษจะได้พัฒนาตีความ และอธิบายตัวบทกฎหมายต่าง ๆ ในรายละเอียด ในหัวข้อนี้ ผู้เขียนจะได้นำเสนอข้อพิจารณาบางประการ และปัญหาที่อาจเกิดขึ้นหลังการแก้ไขกฎหมาย ดังนี้

3.1.1 ความไม่ชัดเจนของคำว่า “ระยะเวลาอันสมควร”

“ระยะเวลาอันสมควร” เป็นถ้อยคำสำคัญที่จะกำหนดระยะเวลาในการชำระค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย และการจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ล่าช้ากว่าระยะเวลาดังกล่าวจะทำให้ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบตามข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทน แม้ Insurance Act 2015 จะได้กำหนดแนวทางในการพิจารณาว่าระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนว่าระยะเวลาเท่าใดจึงจะถือว่าเป็นระยะเวลาอันสมควรไว้ในมาตรา 13A(3) แต่บทบัญญัติดังกล่าวถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่าไม่ชัดเจน⁸² และคำอธิบายที่ปรากฏในบันทึกคำอธิบายกฎหมาย (explanatory note) ก็ยังถูกวิพากษ์วิจารณ์ว่าเป็นคำอธิบายที่ง่าย และตรงตามหลักสามัญสำนึกเกินไป⁸³ จนไม่อาจช่วยในการตีความได้อย่างแท้จริง

คณะกรรมการการกฎหมายฯ ตระหนักดีว่าคำว่า “ระยะเวลาอันสมควร” เป็นถ้อยคำที่ต้องอาศัยการตีความของศาลตามพฤติการณ์ที่แตกต่างกันไปในแต่ละคดี อีกทั้งบทบัญญัติที่เป็นแนวทางในการตีความถ้อยคำดังกล่าวเป็นได้เพียงแค่ตัวอย่างเท่านั้น ไม่ว่าจะกฎหมายจะยกตัวอย่างหรือกำหนดแนวทางในการตีความคำว่าระยะเวลาอันสมควรไว้ว่าอย่างไร ท้ายสุดจะเป็นหน้าที่ของผู้พิพากษาในแต่ละคดีที่มีหน้าที่ในการตัดสินว่าข้อเท็จจริงในแต่ละคดีนั้นเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรหรือไม่⁸⁴ เป็นที่เชื่อกันว่าปัญหาความไม่ชัดเจน การไม่มีคำอธิบาย หรือตัวอย่างที่เป็นรูปธรรมของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรนี้จะยังคงคลุมเครือต่อไป จนกว่าจะมีคำพิพากษาของศาลเป็นบรรทัดฐานให้แก่คู่กรณี ในระหว่างนี้ผู้รับประกันภัยอาจประสบกับ

⁸² Andrew Tettenborn, (เชิงอรรถ 60) 84-85.

⁸³ Lok Kan So, (เชิงอรรถ 62) 16, 17.

⁸⁴ The Law Commission and The Scottish Law Commission, (เชิงอรรถ 49) 10.



ความยากลำบากในการกำหนดมาตรฐานของตนเองในเรื่องระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน เพื่อให้เป็นการจ่ายภายในระยะเวลาอันสมควรตามที่กฎหมายกำหนด⁸⁵

สมาคมผู้รับประกันภัยอังกฤษ (Association of British Insurers (ABI)) ได้ตั้งข้อสังเกตว่า ความไม่ชัดเจนดังกล่าวอาจก่อให้เกิดแนวทางปฏิบัติที่ไม่เหมาะสมในคดี หากกฎหมายไม่มีความชัดเจนว่าผู้รับประกันภัยควรใช้ระยะเวลาในการพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนเพียงใดจึงจะถือว่าเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร ศาลจะได้พิจารณาดีที่ทนายความโจทก์จะต้องพ่วงข้อเรียกร้องว่ามีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้ามาด้วยเสมอ⁸⁶ ข้อสังเกตของสมาคมผู้รับประกันภัยอังกฤษที่วันนี้ปรากฏเป็นคดีแรก คือ คดี *Quadra Commodities SA v XL Insurance Company SE & Ors* ที่นอกจากจะมีประเด็นข้อพิพาทว่าผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือไม่แล้ว ยังมีประเด็นข้อพิพาทเรื่องการเรียกร้องค่าเสียหายจากการใช้ค่าสินไหมทดแทนล่าช้ารวมอยู่ด้วย

ในคดี *Quadra Commodities SA v XL Insurance Company SE & Ors*⁸⁷ มีข้อเท็จจริงโดยสังเขปว่าผู้เอาประกันภัยได้ทำสัญญาหลายฉบับกับผู้ขายเพื่อซื้อสินค้าธัญพืช และได้ทำสัญญาประกันภัยสินค้าดังกล่าวไว้กับผู้รับประกันภัยโดยมีความคุ้มครองรวมถึงความเสียหายระหว่างการขนส่งและการเก็บรักษาสินค้าด้วย ปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากการไม่ได้รับสินค้า จึงได้เรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกับผู้รับประกันภัยเมื่อวันที่ 14 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2019 หลังจากการเจรจาและการสำรวจความเสียหายหลายครั้ง ผู้เอาประกันภัยได้ฟ้องคดีต่อศาลเมื่อวันที่ 20 พฤษภาคม ค.ศ. 2020 เพื่อเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทน โดยเรียกร้องรวมไปถึงค่าเสียหายจากการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้าด้วย

ในประเด็นการเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ผู้เอาประกันภัยเรียกร้องว่าตนมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากการที่ผู้รับประกันภัยฝ่าฝืนมาตรา 13A ของ Insurance Act 2015 ที่กำหนดให้สัญญาประกันภัยมีข้อสัญญาโดยปริยายว่าผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร ผู้เอาประกันภัยอ้างว่าขั้นตอนในการพิจารณาการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยได้ดำเนินไปโดยไม่สมเหตุสมผล และการสำรวจความเสียหายของผู้รับประกันภัยได้ดำเนินการโดยไม่จำเป็น หรือได้ดำเนินการโดยชักช้าจนเกินสมควรแก่เหตุ จึงเรียกร้องค่าเสียหายการผิดข้อสัญญาโดยปริยายดังกล่าวโดยคำนวณความเสียหายจากอัตราส่วน

⁸⁵ Alexander Westin-Hardy, 'Damages for Late Payment of Insurance Claims: A Satisfactory Solution?' (2020) 5 Cambridge Law Review 31, 40.

⁸⁶ HM Treasury, (เชิงอรรถ 33) 31.

⁸⁷ [2022] EWHC 431 (Comm).

ผลตอบแทนต่อสัดส่วนของผู้ถือหุ้นในปี ค.ศ. 2019 และ ค.ศ. 2020 ในประเด็นนี้ผู้รับประกันภัยปฏิเสธและโต้แย้งว่าระยะเวลาตามสมควรในการสำรวจความเสียหายสำหรับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในกรณีนี้จะต้องเป็นระยะเวลาที่มากพอสมควรซึ่งจะต้องขยายเลยเวลาเกินไปกว่าเวลาที่คดีนี้ได้เริ่มต้นขึ้นเนื่องจากการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในคดีนี้มีเหตุอันสมควรให้ผู้รับประกันภัยโต้แย้งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนซึ่งตามมาตรา 13A(4) กรณีดังกล่าวยังไม่ถือว่าผู้รับประกันภัยผิดข้อสัญญาโดยปริยายในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร จากพยานหลักฐานที่คู่ความนำเสนอต่อศาลแสดงให้เห็นถึงการโต้แย้งเกี่ยวกับความเสียหาย และมีการเจรจา รวมถึงการสำรวจความเสียหายเพิ่มเติมหลายครั้ง นับแต่วันที่ 14 กุมภาพันธ์ ค.ศ. 2019 จนการพิจารณาคดีนี้ได้เริ่มขึ้นในวันที่ 20 พฤษภาคม ค.ศ. 2020

Justice Butcher ระบุว่าในการพิจารณาว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยเป็นการจ่ายภายในระยะเวลาอันสมควรหรือไม่ เป็นประเด็นที่ยากในการตัดสิน และในคดีนี้ไม่ปรากฏการนำสืบความเห็นของพยานผู้เชี่ยวชาญ หรือมีการนำสืบพยานหลักฐานเป็นรายละเอียดเปรียบเทียบกับผู้รับประกันภัยรายอื่น ๆ ด้วย Justice Butcher ได้กล่าวต่อไปว่า ลำพังการพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ล่าช้า หรือไม่ใส่ใจเร่งดำเนินการของผู้รับประกันภัยยังไม่สามารถตอบคำถามได้ว่าระยะเวลาอันสมควรคือระยะเวลาเท่าใด

จากข้อเท็จจริงที่คู่ความได้นำสืบ ศาลได้เปรียบเทียบกับตัวอย่างแนวทางการตีความในมาตรา 13A ประกอบกับบันทึกคำอธิบายกฎหมาย (explanatory note) เรียงข้อ ดังนี้

- มาตรา 13A(3)(a) (ประเภทของสัญญาประกันภัย) ศาลเห็นว่า การประกันภัยรายนี้เป็นการประกันภัยสินค้าทางทะเลที่มีความคุ้มครองรวมถึงความเสี่ยงภัยระหว่างการขนส่งและการจัดเก็บสินค้า ที่อาจดำเนินการในหลายประเทศ หลายสถานที่ และการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอาจเกี่ยวข้องกับรูปแบบของข้อเท็จจริงที่มีความหลากหลายเป็นอย่างมาก รวมถึงการสำรวจความเสียหายที่มีความยากที่แตกต่างออกไป

- มาตรา 13A(3)(b) (ขนาดและความซับซ้อนของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน) ศาลเห็นว่า การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในคดีนี้มีขนาดใหญ่ แต่ยังไม่ถึงขนาดเป็นกรณีพิเศษในบริบทการประกันภัยสินค้าทางทะเล ส่วนความซับซ้อนของการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในคดีนี้อยู่ที่สถานที่ แม้คู่ความจะให้การตรงกันข้ามเกี่ยวกับเรื่องความซับซ้อนนี้ แต่การมีบุคคลภายนอก (ผู้ขาย) เข้ามาเกี่ยวข้อง การที่เอกสารถูกทำลาย การดำเนินคดีกับผู้ขายในประเทศยูเครน (สถานที่ที่โรงเก็บเมล็ดพืชตั้งอยู่) และข้อพิพาทเรื่องกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญา ทำให้การพิจารณาค่าสินไหมทดแทนในคดีนี้มีความซับซ้อนในระดับหนึ่ง



- มาตรา 13A(3)(c) (การปฏิบัติตามกฎหมาย กฎเกณฑ์ หรือแนวทางการปฏิบัติใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง) ศาลเห็นว่า ไม่ปรากฏว่ามีกฎหมายกฎเกณฑ์ หรือแนวทางการปฏิบัติใด ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- มาตรา 13A(3)(d) (ปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้รับประกันภัย) ศาลเห็นว่า ในคดีนี้มีปัจจัยที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของผู้รับประกันภัยเป็นจำนวนมากทำให้ต้องใช้ระยะเวลาในการตรวจสอบนานพอสมควร ซึ่งปัจจัยดังกล่าวมีทั้งการที่หลักฐานต่าง ๆ ในการพิสูจน์ความเสียหาย ไร่เก็บเมล็ดพืช สูญหาย ถูกทำลาย หรือไม่สามารถหาได้ และรวมไปถึงการรอผลการพิจารณาของศาลในประเทศยูเครนด้วย

Justice Butcher เสนอว่าหากการสำรวจความเสียหายแสดงให้เห็นว่าไม่มีเหตุอันสมควรที่จะทำให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิโต้แย้งการจ่ายค่าสินไหมทดแทนทั้งหมด หรือบางส่วน การจ่ายค่าสินไหมทดแทนควรจะได้กระทำภายในระยะเวลาประมาณไม่เกิน 1 ปีนับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยได้รับหนังสือแจ้งความเสียหาย จึงอาจถือได้ว่าเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร โดยผู้รับประกันภัยควรมีเวลาอันสมควรในการสำรวจและประเมินค่าสินไหมทดแทนก่อนที่จะต้องชำระให้แก่ผู้เอาประกันภัย

อย่างไรก็ตาม จากพยานหลักฐานในคดี คำโต้แย้งของผู้รับประกันภัยที่ว่า ในคดีนี้มีเหตุอันสมควรที่ผู้รับประกันภัยจะโต้แย้งการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนอันเป็นข้อต่อสู้ของผู้รับประกันภัย ตามมาตรา 13A(4) นั้นฟังขึ้น และยังฟังไม่ได้ว่าการตั้งผู้สำรวจความเสียหาย การสำรวจ และการประเมินความเสียหายนั้น ผู้รับประกันภัยได้กระทำลงอันเป็นการฝ่าฝืนมาตรา 13A กล่าวโดยสรุป ในคดีนี้ แม้ศาลจะพิพากษาให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ แต่ศาลไม่ถึงว่า ผู้รับประกันภัยผิดข้อสัญญาโดยปริยายในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร จึงไม่จำเป็นต้องพิจารณาต่อไปว่าผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากการผิดข้อสัญญาดังกล่าวเพียงใด

จากคำพิพากษาของศาลในคดี *Quadra Commodities SA v XL Insurance Company SE & Ors* ที่กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนมีข้อสังเกตต่อคำพิพากษาดังกล่าวในหลายประเด็น ดังนี้

(1) เนื่องจากประเด็นพิพาทดังกล่าวข้างต้นเป็นประเด็นที่เกิดขึ้นตามกฎหมายใหม่ที่ยังไม่เคยมีคำพิพากษาของศาลเป็นบรรทัดฐานมาก่อน ศาลจึงอ้างอิงรายงานของคณะกรรมการสิทธิการกฎหมายฯ และบันทึกคำอธิบายกฎหมาย (explanatory note) ของ Enterprise Act 2016 ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงความสำคัญในการจัดทำรายงานประกอบการร่างกฎหมายที่จะเป็นแนวทางให้ศาลในการพิจารณาคดีแรก ๆ ที่กฎหมายใหม่จะมีผลใช้บังคับแก่สัญญา

(2) การที่ศาลระบุว่า “ในคดีนี้ไม่ปรากฏการนำสืบความเห็นของพยานผู้เชี่ยวชาญ หรือมีการนำสืบพยานหลักฐานเป็นรายละเอียดเปรียบเทียบกับผู้รับประกันภัยรายอื่น ๆ” ย่อมแสดงให้เห็นโดยปริยายว่าประเด็นนี้สามารถนำสืบด้วยพยานผู้เชี่ยวชาญ และการเปรียบเทียบกับผู้รับประกันภัย

รายอื่น ๆ ได้ การพิจารณาประเด็นเรื่องระยะเวลาอันสมควรในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนี้จึงดูเหมือนไม่มีความแตกต่างจากกฎหมายอื่นที่มีการอ้างอิงถึงระยะเวลาดังกล่าว หากเปรียบเทียบกับบทบัญญัติใน Marine Insurance Act 1906 กฎหมายกำหนดให้ในการพิจารณาถึงคำว่าระยะเวลาอันสมควรที่ปรากฏในกฎหมายฉบับนี้ให้เป็นปัญหาข้อเท็จจริง⁸⁸ เช่นเดียวกับคำว่าระยะเวลาอันสมควรที่ปรากฏในกฎหมายอื่น ไม่ว่าจะเป็นผู้ขายในสัญญาซื้อขายจะต้องส่งมอบสินค้าภายในระยะเวลาอันสมควร⁸⁹ หรือผู้ให้บริการในสัญญาให้บริการจะต้องดำเนินการตามสัญญาภายในระยะเวลาอันสมควร⁹⁰ กฎหมายล้วนบัญญัติให้ถ้อยคำดังกล่าวเป็นปัญหาข้อเท็จจริงที่จะต้องมีการนำสืบในแต่ละคดี โดยการนำสืบนั้นอาจอาศัยข้อเท็จจริงต่าง ๆ รวมถึงความเห็นของผู้เชี่ยวชาญ และการเปรียบเทียบกับผู้ประกอบการที่ดำเนินกิจการในลักษณะเดียวกันก็ได้ และไม่ปรากฏว่ากฎหมายเหล่านั้นมีตัวอย่างหรือแนวทางในการตีความคำว่าระยะเวลาอันสมควรเอาบัญญัติเอาไว้ ดังนั้น เมื่อหลักเกณฑ์นี้เป็นหลักทั่วไปอยู่แล้ว จึงเกิดข้อสงสัยขึ้นว่าบทบัญญัติที่เป็นตัวอย่างในการตีความคำว่าระยะเวลาอันสมควรใน Insurance Act 2015 นั้นมีความจำเป็นพิเศษประการใดจึงต้องบัญญัติไว้เป็นการเฉพาะ

(3) การที่ศาลระบุว่า “ลำพังการพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนที่ล่าช้า หรือไม่ใส่ใจเร่งดำเนินการของผู้รับประกันภัยยังไม่สามารถตอบคำถามได้ว่าระยะเวลาอันสมควรคือระยะเวลาเท่าใด” ย่อมแสดงให้เห็นว่าศาลไม่สามารถพิจารณาพฤติการณ์ในการพิจารณาจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรหรือไม่จะต้องมีการเปรียบเทียบกับผู้รับประกันภัยรายอื่นภายใต้พฤติการณ์เดียวกัน โดยศาลจะต้องมีสร้างมาตรฐานอย่างใดอย่างหนึ่งขึ้น แล้วนำการกระทำของผู้รับประกันภัยในคดีมาเปรียบเทียบซึ่งต้องนำสืบด้วยข้อเท็จจริงเป็นเรื่อง ๆ ไป

(4) แม้ศาลจะพยายามปรับข้อเท็จจริงกับบทบัญญัติที่เป็นตัวอย่างในการตีความว่าระยะเวลาอันสมควรแบบเรียงมาตรา แต่การเปรียบเทียบดังกล่าวก็ยังไม่ชัดเจนว่าบทบัญญัตินั้นมีประโยชน์ต่อการตีความอย่างไร ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะตัวอย่างบทบัญญัตินั้นเป็นข้อเท็จจริงที่เข้าใจได้เป็นการทั่วไปอยู่แล้ว และท้ายสุดศาลต้องอาศัยดุลพินิจในการเปรียบเทียบเป็นเรื่อง ๆ ไปอยู่ดี

(5) Justice Butcher ได้ระบุถึงระยะเวลาอันสมควรในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไว้ว่า “การจ่ายค่าสินไหมทดแทนควรจะได้กระทำลงภายในระยะเวลาประมาณไม่เกิน 1 ปีนับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยได้รับหนังสือแจ้งความเสียหาย” การระบุระยะเวลาประมาณ 1 ปี เป็นระยะเวลาอันสมควรในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน มีประเด็นที่น่าสนใจ คือ ในคดีต่อไปจะถือเป็นบรรทัดฐาน

⁸⁸ Marine Insurance Act 1906 s 88.

⁸⁹ Sale of Goods Act 1979 s 29(3).

⁹⁰ Consumer Rights Act 2015 s 52.



ได้หรือไม่ว่า ระยะเวลาอันสมควรในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนจะเท่ากับ 1 ปีนับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยได้รับการแจ้งถึงความเสียหายจากผู้เอาประกันภัย ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่า ข้อสรุปของ Justice Butcher ไม่น่าจะนำมาเป็นบรรทัดฐานในคดีถัดไปได้ เนื่องจากมาตรา 13A(3) ได้ให้ตัวอย่างที่แสดงให้เห็นว่า การจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรจะต้องพิจารณาจากปัจจัยความแตกต่างหลายประการซึ่งในคดีถัดไปโอกาสที่ความซับซ้อนของการสำรวจความเสียหาย และการประเมินค่าสินไหมทดแทนจะเท่ากับ หรือใกล้เคียงกับคดีนี้อาจเกิดขึ้นได้ยาก จึงไม่สามารถถือเป็นบรรทัดฐานตายตัวได้ นอกจากนี้ ในทางปฏิบัติกระบวนการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนในปัจจุบันแม้จะมีความซับซ้อนน้อยกว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัยในคดีนี้ ก็มักกินเวลาเกินกว่า 1 ปี จนกว่าจะเสร็จสิ้น⁹¹ ระยะเวลา 1 ปีที่ Justice Butcher ได้ระบุไว้อาจเป็นได้เพียงการประมาณการคร่าว ๆ เท่านั้น

ในทางปฏิบัติการระบุรายละเอียด รวมถึงระยะเวลาในการประเมินความเสียหายและพิจารณาการจ่ายค่าสินไหมทดแทนไว้ในสัญญาประกันภัยอาจมีส่วนช่วยผู้รับประกันภัยในการกำหนดกรอบเวลาที่ผู้รับประกันภัยจะต้องดำเนินการดังกล่าวให้แล้วเสร็จ นอกจากนี้ ยังเป็นการแสดงถึงเจตนาของผู้รับประกันภัยว่าผู้รับประกันภัยประสงค์ที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้โดยไม่ชักช้า เพราะการกำหนดระยะเวลาอันเป็นที่รับรู้ของทั้งสองฝ่ายย่อมแสดงให้เห็นถึงเจตนาของผู้รับประกันภัยที่จะจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยมีกำหนดระยะเวลาแน่นอน และผู้เอาประกันภัยก็ตกลงยอมรับตามที่กำหนดนั้น ก่อน Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 มีผลบังคับใช้ กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือมาตรฐาน International Hull Clauses มีข้อสัญญาที่กล่าวถึงระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเอาไว้ โดยระบุว่า

ผู้รับประกันภัยนำ (leading underwriter) มีหน้าที่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายใน 28 วัน นับแต่ได้รับผลการเจรจาตกลงเกี่ยวกับค่าสินไหมทดแทนอันเป็นที่สุดจากผู้เจรจาตกลง (adjuster) ที่ได้รับการแต่งตั้ง หรือหากไม่มีการแต่งตั้ง นับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยได้รับการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเป็นหนังสือที่มีรายละเอียดเพียงพอให้ผู้รับประกันภัยสามารถตัดสินใจได้ว่าจะต้องรับผิดชอบเท่าใด⁹²

จะเห็นได้ว่า ก่อน Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 มีผลบังคับ ผู้รับประกันภัยมีความพยายามที่จะระบุระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเอาไว้

⁹¹ Kristy Luff, 'Is an Insurer Responsible for Damages where Payment of a Claim is Delayed?' (lexology, 5 September 2022) <<https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=83f1d68f-a4d3-4582-be17-58aeef87e408>> สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2565.

⁹² International Hull Clauses (01/11/03) cl. 46.7.

เพื่อบรรเทาปัญหาว่าผู้รับประกันภัยควรจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาใด ต่อมาหลังจากที่กฎหมายอังกฤษได้เพิ่มข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร Lloyd's Market Association ได้ออกข้อสัญญามาตรฐาน LMA 9127⁹³ กำหนดหน้าที่ให้ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร โดยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาดังกล่าวย่อมรวมไปถึงระยะเวลาอันสมควรในการตรวจสอบและประเมินความเสียหายด้วย พร้อมกันนี้ Lloyd's Market Association ยังได้กำหนดข้อสัญญามาตรฐาน LMA 5280⁹⁴ ที่ชื่อหัวข้อว่า Insurance Act 2015 – ข้อสัญญาเกี่ยวกับระยะเวลาอันสมควรในการตรวจสอบและประเมินความเสียหาย (Reasonable time to investigate and assess claims) ซึ่งมีรายละเอียดว่า “หากผู้เอาประกันภัยเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน ผู้รับประกันภัยจะมีระยะเวลาอันสมควรในการตรวจสอบและประเมินความเสียหาย โดยข้อสัญญานี้คู่สัญญาสามารถระบุขั้นตอนในการตรวจสอบและประเมินความเสียหายลงไปในข้อสัญญาได้”

ข้อสัญญาดังกล่าวข้างต้นสะท้อนให้เห็นถึงความกังวลของผู้รับประกันภัยว่า ระยะเวลาอันสมควรในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นควรจะมีความเท่าใด ข้อสัญญามาตรฐาน LMA 5280 จึงพยายามแก้ปัญหาความไม่ชัดเจนของคำว่าระยะเวลาอันสมควรนี้โดยให้คู่สัญญาระบุขั้นตอนในการตรวจสอบและประเมินความเสียหายลงไปในข้อสัญญา เพื่อให้การพิจารณาว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทนนั้นเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรหรือไม่สะดวกและเป็นรูปธรรมมากยิ่งขึ้น

กล่าวโดยสรุป บทบัญญัติใน Insurance Act 2015 ที่กำหนดให้คำว่าระยะเวลาอันสมควรในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนมีความหมายรวมถึงระยะเวลาอันสมควรในการสำรวจและประเมินความเสียหายด้วยนั้น⁹⁵ บทบัญญัติดังกล่าวมีความหมายต่อการใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยในทำนองเดียวกันกับการชำระหนี้ตามสัญญาประเภทอื่น ๆ ที่คู่สัญญาฝ่ายที่จะต้องชำระหนี้จะมีระยะเวลาช่วงหนึ่งเพื่อการปฏิบัติการชำระหนี้ และไม่ได้หมายความว่าคู่สัญญาฝ่ายนั้นจะต้องดำเนินการทันที⁹⁶ การระบุว่าผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรหรือไม่ นั้นเป็นเรื่องซับซ้อนที่ไม่อาจวางหลักเกณฑ์ในการวินิจฉัยได้อย่างตายตัว เช่น กรณีที่แม้ผู้รับประกันภัย

⁹³ Lloyd's Market Association, Model clauses for use in connection with the Insurance Act 2015 Clauses relating to late payment damages <<https://www.lmalloyds.com/actclauses>> สืบค้นเมื่อ 16 มิถุนายน 2565.

⁹⁴ เพิ่งอ้าง.

⁹⁵ Insurance Act 2015 s 13A(2).

⁹⁶ *Sutcliff v Thirkell* [2001] ADR.L.R. 06/08.



ปฏิเสธไม่ใช้จ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยมีข้ออ้างที่ฟังขึ้น อาจเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าก็ได้⁹⁷ ในทางตรงกันข้าม แม้ข้ออ้างในการปฏิเสธไม่ใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยจะฟังไม่ขึ้น แต่จะถือว่าการปฏิเสธดังกล่าวเป็นสาเหตุของการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าเสมอไปไม่ได้⁹⁸

ส่วนบทบัญญัติที่ให้ตัวอย่างในการตีความว่าผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรแล้วหรือไม่นั้น ในประเด็นนี้ ผู้เขียนเห็นว่ายังคงดูเหมือนเป็นตัวอย่างที่ไม่เป็นรูปธรรมและมีประโยชน์ในการช่วยตีความมากนัก โดยผู้ที่เกี่ยวข้องต่างหวังว่าเมื่อศาลได้มีโอกาสพิจารณาในประเด็นนี้แล้วน่าจะสร้างความชัดเจนเพิ่มขึ้นมาได้บ้าง อย่างไรก็ตาม แม้ต่อมากจะมีคำพิพากษาในคดี *Quadra Commodities SA v XL Insurance Company SE & Ors* ที่ศาลพยายามวิเคราะห์ถึงคำว่ารยะเวลาอันสมควร แต่คำพิพากษาดังกล่าวก็ไม่อาจถือเป็นหลักตายตัวให้แก่คดีต่อไปได้ เพราะต้องพิจารณาข้อเท็จจริงเป็นเรื่อง ๆ ไปเช่นเดียวกับสัญญาประเภทอื่น ท้ายที่สุดข้อตกลงของคู่สัญญาอันเกิดจากความกังวลต่อความไม่ชัดเจนของกฎหมายใหม่นี้ดูเหมือนจะเป็นทางออกที่เป็นรูปธรรมมากที่สุดซึ่งไม่จำเป็นต้องพึ่งพาตัวอย่างตามกฎหมายแต่อย่างใด

3.1.2 ขอบเขตของความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า

เมื่อมีการฟ้องร้องคดีเพื่อเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า การฟ้องคดีดังกล่าวจะเป็นการฟ้องโดยอาศัยฐานจากการที่ผู้รับประกันภัยผิดข้อสัญญาโดยปริยายในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามที่กฎหมายกำหนด ในกรณีนี้ผู้เอาประกันภัยจะเป็นผู้มีหน้าที่พิสูจน์ให้เป็นที่พอใจแก่ศาลว่าการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของผู้เอาประกันภัยเป็นการเรียกร้องโดยชอบที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าโดยไม่มีเหตุอันควร ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหาย โดยความเสียหายนั้นเกิดจากการล่าช้าดังกล่าว และเป็นความเสียหายที่สามารถคาดเห็นได้ ทั้งนี้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องแสดงด้วยว่าตนได้ดำเนินมาตรการตามสมควรเพื่อบรรเทาความเสียหายนั้นแล้ว⁹⁹ แม้การพิสูจน์ดังกล่าวจะเป็นการพิสูจน์ในทำนองเดียวกับการพิสูจน์เพื่อการเรียกร้องค่าเสียหายจากการผิดสัญญาทั่วไป แต่ก็ปรากฏข้อกังวลเกี่ยวกับขอบเขตและจำนวนของความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ

⁹⁷ Clyde & Co, 'Insurance Act 2015 Shaking up a century of insurance law' (Clyde & Co, June 2016) <https://www.clydeco.com/clyde/media/fileslibrary/Admin/CC010256_Insurance_Act_2015_26-07-16-web.pdf> สืบค้นเมื่อ 3 ตุลาคม 2565.

⁹⁸ 'First decision on insurers' liability for damages for late payment' (CMS Law-Now, 21 March 2022) <<https://www.cms-lawnow.com/ealerts/2022/03/first-decision-on-insurers-liability-for-damages-for-late-payment>> สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2565.

⁹⁹ The Law Commission and the Scottish Law Commission, (เชิงจรธ 18) 280.

เพื่อความเสียหายที่เกิดจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าเพียงใด เนื่องจาก Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 ไม่ได้ให้ตัวอย่างในการตีความหรือกำหนดขอบเขตของความเสียหายที่สามารถเรียกร้องได้เอาไว้เป็นแนวทางเช่นเดียวกับมาตรา 13(A)(3) ที่กำหนดแนวทางในการพิจารณาว่าระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนว่าระยะเวลาเท่าใดจึงจะถือว่าเป็นระยะเวลาอันสมควร

ข้อกังวลดังกล่าวได้ถูกสะท้อนจากตัวแทนของกลุ่มผู้รับประกันภัยโดยมีการตั้งข้อสังเกตว่า เมื่อมีความเสียหายทางธุรกิจเข้ามาเกี่ยวข้อง จำนวนความเสียหายอาจมีความไม่แน่นอน คาดหมายไม่ได้ และไม่ได้สัดส่วนกับความเสียหายที่เกิดขึ้น¹⁰⁰ อย่างไรก็ตามคณะกรรมการการกฎหมายฯ มีความเห็นว่าการกฎหมายที่เป็นหลักทั่วไปในการพิจารณาขอบเขตและจำนวนความเสียหายจากการผิดสัญญาได้รับการพัฒนามายาวนานจนเพียงพอที่จะเป็นที่เข้าใจได้เป็นการทั่วไปอยู่แล้ว จึงไม่จำเป็นต้องมีบทบัญญัติที่เป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อให้นิยามความหมายของคำว่าความเสียหายที่สามารถคาดเห็นได้ นอกจากนี้การกำหนดนิยามดังกล่าวอาจก่อให้เกิดผลอันไม่พึงปรารถนา โดยการบัญญัติค่านิยามของคำว่า “ค่าเสียหายอันสมเหตุสมผล” หรือ “ความเสียหายที่สามารถคาดเห็นได้” ลงในกฎหมายลายลักษณ์อักษร อาจก่อให้เกิดความเข้าใจคลาดเคลื่อนได้ว่า ค่าเสียหายหรือความเสียหายดังกล่าวเป็นถ้อยคำใหม่ที่จะต้องตีความให้แตกต่างจากหลักกฎหมายเดิมในเรื่องการคำนวณค่าเสียหาย¹⁰¹ ความเห็นของคณะกรรมการการกฎหมายฯ นี้แสดงให้เห็นโดยปริยายว่าการพิจารณาขอบเขตและจำนวนความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านั้นสามารถพิจารณาได้โดยอาศัยหลักการเดียวกันกับการผิดสัญญาทั่วไป ซึ่งก็ยังไม่สามารถตอบคำถามข้อกังวลของผู้รับประกันภัยที่มีต่อความไม่แน่นอนของขอบเขตและจำนวนความเสียหายที่ตนจะต้องรับผิดชอบ

ประเด็นเรื่องขอบเขตและจำนวนความเสียหายที่สามารถคาดเห็นได้นี้อาจส่งผลกระทบต่อผู้เอาประกันภัยด้วยเช่นกัน กล่าวคือ การพิสูจน์ถึงความคาดเห็นได้นั้นมีความยุ่งยากซับซ้อนอยู่พอสมควร หากผู้เอาประกันภัยไม่สามารถพิสูจน์ได้ก็จะไม่ได้รับการเยียวยาความเสียหายในส่วนการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าจนเป็นเหตุให้ผู้เอาประกันภัยต้องเลิกกิจการ¹⁰² เป็นตัวอย่างหนึ่งที่ผู้เอาประกันภัยพิสูจน์ได้ยาก และท้ายที่สุดผู้เอาประกันภัยก็จะไม่ได้รับค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าเพราะไม่สามารถพิสูจน์ให้ศาลเชื่อได้ว่าผู้รับประกันภัยจะได้คาดเห็นล่วงหน้าถึงความเสียหายจนถึงขั้นต้องเลิกกิจการนั้น¹⁰³ ในทำนองเดียวกัน ความเสียหายจากการไม่ได้ซ่อมแซม

¹⁰⁰ HM Treasury, (เชิงอรรถ 33) 31.

¹⁰¹ The Law Commission and the Scottish Law Commission, (เชิงอรรถ 18) 288.

¹⁰² โปรดดูข้อเท็จจริงในคดี *Sprung v Royal Insurance (UK) Ltd* ในหัวข้อ 2.2.

¹⁰³ Alexander Westin-Hardy, (เชิงอรรถ 85) 31, 40.



วัตถุประสงค์เอาประกันภัยทันทีเนื่องจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าจนทำให้เกิดความเสียหายสืบเนื่องเพิ่มเติมขึ้นมา หรือแม้แต่การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าในสัญญาประกันภัยทรัพย์สินในการประกอบธุรกิจจนเป็นเหตุทำให้ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้และเกิดความเสียหายขึ้น¹⁰⁴ กรณีเหล่านี้นอกจากผู้เอาประกันภัยจะต้องพิสูจน์ถึงความเสียหายที่ตนได้รับ ผู้เอาประกันภัยยังต้องพิสูจน์ว่าผู้รับประกันภัยสามารถคาดเห็นความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นนั้นได้ด้วย

เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยได้รับประโยชน์จากกฎหมายที่เพิ่งมีการแก้ไขให้สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้นี้ ผู้เอาประกันภัยไม่เพียงแต่จะต้องเปิดเผยข้อความจริงอันเป็นสาระสำคัญตามที่ในการนำเสนอความเสี่ยงอย่างเป็นธรรม¹⁰⁵ (Duty of Fair Presentation) ที่แก้ไขใหม่เท่านั้น ผู้เอาประกันภัยควรจะต้องแจ้งข้อมูลให้ผู้รับประกันภัยทราบในขณะที่ทำสัญญาถึงความเสียหายต่าง ๆ ที่อาจเกิดขึ้นหากมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า เช่น หากทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ถูกทำลายหรือได้รับความเสียหาย ผู้เอาประกันภัยจะไม่สามารถประกอบธุรกิจต่อไปได้ ไม่สามารถชำระหนี้ตามสัญญากู้ยืมเงินได้ ไม่มีกระแสเงินสดเพียงพอที่จะนำมาหมุนเวียนในระหว่างที่ยังไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งหากผู้เอาประกันภัยได้แจ้ง และมีหลักฐานการแจ้งข้อมูลเหล่านี้ให้แก่ผู้รับประกันภัยทราบแล้ว่อมจะเป็นประโยชน์แก่ผู้เอาประกันภัยในการพิสูจน์ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าเป็นอย่างมาก¹⁰⁶

จำนวนค่าเสียหายก็เป็นอีกประเด็นที่สำคัญ เดิมที่ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบที่จำกัดตามจำนวนเงินที่เอาประกันภัย¹⁰⁷ เมื่อผู้รับประกันภัยอาจต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าจึงมีประเด็นเพิ่มเติมว่าจำนวนความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยอาจเพิ่มขึ้นและจำนวนค่าเสียหายดังกล่าวไม่มีการจำกัดจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบ¹⁰⁸ เป็นที่น่าเสียดาย

¹⁰⁴ Lyons Davidson, “Late Payment of Insurance Claims: Understanding the New Rules on Reasonable Time” (Lyons Davidson Solicitor, 12 June 2017) <<https://www.lyonsdavidson.co.uk/late-payment-insurance-claims-new-rules-reasonable-time/>> สืบค้นเมื่อ 2 พฤศจิกายน 2565.

¹⁰⁵ Insurance Act 2015 s 3(1).

¹⁰⁶ Martha Castaneda Wilcox, “Insurers no Longer Have Time on Their Side to Pay Claims: Part 2/2: What does the New Law Mean for Insureds, Brokers and Insurers?” (Practical Law Dispute Resolution, (24 May, 2017) <<http://disputeresolutionblog.practicallaw.com/insurers-no-longer-have-time-on-their-side-to-pay-claims-part-22-what-does-the-new-law-mean-for-insureds-brokers-and-insurers/>> สืบค้นเมื่อ 2 พฤศจิกายน 2565.

¹⁰⁷ Marine Insurance Act 1906 ss 28, 69(1), and 77(1).

¹⁰⁸ จำนวนเงินที่เอาประกันภัย (Sum Insured) หมายถึงจำนวนเงินสูงสุดที่เป็นเพดานของจำนวนเงินที่ผู้เอาประกันภัยสามารถได้รับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีที่กรมธรรม์เป็นกรมธรรม์ประเภทไม่กำหนดมูลค่า (Unvalued Policy) ดู *Wilson v Nelson* [(1864)33 LJ QB 22.

ว่าในคดี *Quadra Commodities SA v XL Insurance Company SE & Ors*¹⁰⁹ ศาลได้ตัดสินว่า ผู้รับประกันภัยไม่ได้ผิดข้อสัญญาโดยปริยายในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร ศาลจึงไม่ได้พิจารณาไปถึงจำนวนความเสียหายที่ผู้เอาประกันภัยได้เรียกร้องโดยคำนวณความเสียหายจากอัตราส่วนผลตอบแทนต่อสัดส่วนของผู้ถือหุ้นในปี ค.ศ. 2019 และ ค.ศ. 2020 (ในระหว่างช่วงเวลาที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน การสำรวจ และการประเมินความเสียหาย จนถึงวันฟ้องคดี) ว่าเป็นจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ ในปัจจุบันจึงยังไม่มีคำพิพากษาของศาลที่อาจใช้เป็นแนวทางในการตีความ หรือกำหนดความเสียหายของผู้เอาประกันภัยที่ได้รับจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า

ปัญหาดังกล่าวทำให้ผู้รับประกันภัยต้องอาศัยกลไกของสัญญาเข้ามาแก้ไขความไม่แน่นอนของจำนวนเงินที่จะต้องรับผิดชอบโดยอาจมีการกำหนดเป็นข้อยกเว้นความรับผิดชอบหรือจำกัดจำนวนเงินที่ต้องรับผิดชอบในสัญญา เช่น Lloyd's Market Association ได้ออกข้อสัญญามาตรฐาน LMA 5277¹¹⁰ โดยมีข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าที่ชื่อหัวข้อว่า Insurance Act 2015 – ไม่มี ความรับผิดเพื่อ ความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า (no liability in damages for late payment of a claim) เพื่อตกลงขกเว้นความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย ซึ่งมีรายละเอียดว่า “ผู้รับประกันภัยจะไม่มี ความรับผิดเพื่อ ความเสียหายอันเกิดจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าต่อผู้เอาประกันภัย เว้นแต่ผู้รับประกันภัยได้ตั้งใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร”

นอกจากนี้ Lloyd's Market Association ยังมี LMA 5278¹¹¹ โดยมีข้อสัญญาที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าที่ชื่อหัวข้อว่า Insurance Act 2015 – การจำกัดจำนวนความรับผิด สำหรับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า (limitation of liability for late payment of a claim) ซึ่งมีรายละเอียดว่า “จำนวนเงินความรับผิดของผู้รับประกันภัยเพื่อ ความเสียหายจากการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้าจะไม่เกินจำนวนเงินที่กำหนดไว้ในข้อสัญญาเพื่อจำกัดความรับผิดนี้”

ข้อสัญญามาตรฐานดังกล่าวได้กำหนดการคำนวณจำนวนเงินจำกัดความรับผิดไว้โดยคู่สัญญาสามารถเลือกได้ว่าจะกำหนดให้ผู้รับประกันภัยสามารถจำกัดความรับผิดได้เพียงใด นอกจากนี้ ข้อสัญญามาตรฐานยังมีข้อความในทำนองเดียวกับมาตรา 16A(2) ของ Insurance Act 2015 โดยผู้รับประกันภัยจะไม่สามารถจำกัดความรับผิดได้ หากปรากฏว่าผู้รับประกันภัยตั้งใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ภายในระยะเวลาอันสมควร

¹⁰⁹ [2022] EWHC 431 (Comm).

¹¹⁰ Lloyd's Market Association, (เชิงอรรถ 93).

¹¹¹ เพิ่งอ้าง.



จากข้อสัญญาข้างต้น สะท้อนให้เห็นอย่างชัดเจนว่าบรรดาผู้รับประกันภัยมีความกังวลต่อขอบเขตและจำนวนเงินที่จะต้องรับผิดชอบมากขึ้นหลังจากที่กฎหมายแก้ไข จึงต้องกำหนดข้อสัญญามาตรฐานเพื่อยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดของตนเอาไว้เพื่อไม่ให้จำนวนเงินที่จะต้องรับผิดชอบตามสัญญา มีจำนวนที่ไม่สามารถควบคุมได้ อย่างไรก็ตาม ข้อสัญญาดังกล่าวถือเป็นการตกลงเป็นอย่างอื่นตาม Insurance Act 2015 มาตรา 16A ซึ่งสามารถใช้บังคับได้หากได้มีการดำเนินการตามมาตรา 17 แล้ว เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ในการชำระค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรตามมาตรา 16A(2)

3.1.3 การตีความหลักการใช้ค่าสินไหมทดแทนว่าเป็นการป้องกันไม่ให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่รับเสี่ยง (hold harmless): ปัญหาที่แท้จริง

การตีความเรื่องหน้าที่ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการป้องกันไม่ให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่รับเสี่ยง (hold harmless) ส่งผลกระทบสืบเนื่องต่อการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นว่า ค่าสินไหมทดแทนดังกล่าวมีลักษณะเป็นค่าเสียหายเพราะถือว่าผู้รับประกันภัยผิดสัญญาโดยไม่สามารถป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยได้ และเมื่อค่าสินไหมทดแทนถือเป็นค่าเสียหายแล้วผู้เอาประกันภัยจึงไม่มีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากค่าเสียหายดังกล่าวอีก หลักกฎหมายที่ศาลอังกฤษได้วางไว้นี้ยังคงมีอิทธิพลต่อความคิดของนักกฎหมายอังกฤษดังจะเห็นได้จากงานเขียนในปัจจุบันที่ยังคงมีการวิพากษ์วิจารณ์ต่อการแก้ไขกฎหมายให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าว่าขัดกับบทบัญญัติใน Marine Insurance Act 1906 เรื่องหลักการคำนวณค่าสินไหมทดแทน (measure of indemnity) ที่มีหลักสำคัญ คือ การให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกรณีกรมธรรม์ประเภทระบุมูลค่า (valued policy) ที่มีการกำหนดค่าสินไหมทดแทนไว้ล่วงหน้าตามมูลค่าที่กำหนดในกรมธรรม์แล้วด้วย¹¹² กล่าวคือ เมื่อกรมธรรม์ระบุมูลค่าความเสียหายไว้ล่วงหน้าแล้ว ผู้รับประกันภัยไม่ควรถูกรับผิดชอบเกินไปกว่าจำนวนเงินที่กำหนดไว้ ในทางตรงกันข้าม หลักการดังกล่าวกลับถูกตั้งข้อสังเกตในเชิงขบขันว่า “หลักการที่ว่าผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการป้องกันไม่ให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่รับเสี่ยงอาจมีความหมายบางอย่างต่อผู้พิพากษาและผู้รับประกันภัยในสมัยก่อน แต่สำหรับผู้เอาประกันภัยในยุคนี้คงได้แต่เกาศีรษะและสงสัย”¹¹³

¹¹² Jonathan Gilman, Mark Templeman, Claire Blanchard, Philippa Hopkins, and Neil Hart, (เชิงอรรถ 14) 401.

¹¹³ Malcolm Clarke, ‘Late Payment of Insurance Money’ (2012) 5 Erasmus Law Review 115, 117.

ข้อสังเกตข้างต้นสื่อความหมายทำนองว่า ในปัจจุบัน หลักการนี้ไม่สามารถเป็นที่เข้าใจถึงความเหมาะสม ความชอบธรรม และความจำเป็นในการตีความว่าผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยได้เลย ยิ่งไปกว่านั้นการตีความหน้าที่ของผู้รับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยว่าผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการป้องกันไม่ให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่รับเสี่ยงนั้น ย่อมเป็นการตีความที่ไม่มีทางเป็นไปได้อยู่ในตัวเอง เพราะในความเป็นจริงผู้รับประกันภัยคงไม่สามารถดำเนินการป้องกันไม่ให้เรือถูกพายุพัดจนอัปปางได้ หรือป้องกันไม่ให้อาคารที่เอาประกันภัยเกิดเพลิงไหม้ได้

แม้ผู้พิพากษา นักวิชาการ รวมถึงคณะกรรมการการกฎหมายฯ จะตระหนักถึงปัญหาความไม่เป็นธรรมจากการที่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้ แต่คณะกรรมการการกฎหมายฯ ได้เลือกที่จะใช้แนวทางการกำหนดข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรทำให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายเมื่อมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าบนพื้นฐานของการผิดข้อสัญญาโดยปริยายดังกล่าว โดยคณะกรรมการการกฎหมายฯ เลือกที่จะไม่แตะต้องสาเหตุที่แท้จริงของปัญหานี้ โดยระบุอย่างชัดเจนในคำแนะนำข้อที่ 41 (Recommendation 41) ว่า “หลักการป้องกันไม่ให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่รับเสี่ยง (hold harmless) จะไม่ถูกยกเลิก” เหตุผลที่เป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งในการตัดสินใจเช่นนี้เนื่องจากคณะกรรมการการกฎหมายฯ เห็นว่า วัตถุประสงค์ของการแก้ไขกฎหมายครั้งนี้ คือ การทำให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิในการได้รับค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า คณะกรรมการการกฎหมายฯ เกรงว่าการแก้ไขกฎหมายที่เป็นการเปลี่ยนแปลงไปจากระบบเดิมเป็นอย่างมากอาจมีผลลัพธ์ที่ไม่พึงประสงค์เกิดขึ้นตามมาด้วย¹¹⁴ จึงดูเหมือนว่าเหตุผลที่คณะกรรมการการกฎหมายฯ เลือกใช้การกำหนดข้อสัญญาโดยปริยายให้ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรแทนที่จะใช้แนวทางอื่นนั้น แท้จริงแล้วคือเพื่อหลีกเลี่ยงไม่ให้การแก้ไขกฎหมายในประเด็นนี้ไปกระทบกับหลักกฎหมายของคอมมอนลอว์ในภาพรวมที่ไม่อนุญาตให้มีการเรียกค่าเสียหายจากค่าเสียหาย และเหตุที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือ เพื่อหลีกเลี่ยงการโต้แย้งจากกลุ่มอุตสาหกรรมประกันภัยอันจะทำให้วัตถุประสงค์หลักในการแก้ไขกฎหมายไม่ประสบผลสำเร็จในที่สุด

ในความเห็นของผู้เขียนการแก้ไขปัญหาตามที่ปรากฏใน Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 ตามข้อเสนอของคณะกรรมการการกฎหมายฯ น่าจะเป็นการแก้ไขปัญหาที่ไม่ตรงจุด และละเอียดถึงปัญหาที่แท้จริงอันเป็นต้นตอที่ทำให้ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกร้อง

¹¹⁴ The Law Commission and the Scottish Law Commission, (เชิงจรด 18) 294.



ค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้ นั่นคือการตีความว่าการใช้ค่าสินไหมทดแทน (indemnity) เป็นการป้องกันไม่ให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่รับเสี่ยง (hold harmless) ซึ่งหากคณะกรรมการการกฎหมายฯ ได้เสนอคำแนะนำข้อที่ 41 ในทางตรงกันข้ามว่า ให้ยกเลิกหลักการป้องกันไม่ให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากภัยที่รับเสี่ยงเพียงเท่านั้นก็จะทำให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้เช่นเดียวกับสัญญาอื่น ๆ ทั่วไป นอกจากนี้ ยังไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ใน Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016 อีกด้วย

ผู้เขียนเชื่อว่าคณะกรรมการการกฎหมายฯ อาจตกอยู่ในฐานะที่จำต้องประนีประนอม โดยสามารถสังเกตได้จากบทบัญญัติที่กำหนดให้คู่สัญญาสามารถตกลงยกเว้นไม่นำบทบัญญัติว่าด้วย ข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนมาใช้กับสัญญาประกันภัยที่ไม่ใช่สัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภครได้¹¹⁵ เพื่ออย่างน้อยที่สุดในสัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภค ผู้เอาประกันภัย จะได้รับประโยชน์จากการแก้ไขกฎหมายอย่างเต็มที่ เนื่องจากกฎหมายไม่ได้อนุญาตให้คู่สัญญาตกลง เป็นอย่างอื่นได้¹¹⁶ ส่วนสัญญาประกันภัยที่ไม่ใช่สัญญาประกันภัยเพื่อผู้บริโภครอย่างเช่นสัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นส่วนมาก การแก้ปัญหอาจไม่ประสบความสำเร็จได้อย่างเต็มที่ กล่าวคือ คู่สัญญาสามารถตกลงยกเว้นไม่ให้นำบทบัญญัติว่าด้วยข้อสัญญาโดยปริยายในการจ่ายค่าสินไหมทดแทน ภายในระยะเวลาอันสมควรมาใช้ โดยผู้เขียนขอยกตัวอย่างเพื่อสนับสนุนความเชื่อนี้ว่า สมาคมประกันภัยแบบสหการนานาชาติ (International Group of P&I Clubs) ได้แสดงจุดยืนชัดเจนก่อนที่ Enterprise Act 2016 จะมีผลใช้บังคับว่า สมาคมจะตกลงยกเว้นเพื่อไม่นำบทบัญญัติดังกล่าวมาใช้¹¹⁷ การแสดงความเห็นของสมาคมฯ นี้เป็นตัวอย่างหนึ่งที่ผู้ประกอบการยังคงไม่ต้องการมีความรับผิดชอบที่เพิ่มไปจากเดิม หรือต้องการให้มีกฎหมายที่มีความเปลี่ยนแปลงไปจากที่เคยเป็น นอกจากนี้ข้อสัญญาต่าง ๆ ที่สถาบันของผู้รับประกันภัยได้ตอบสนองต่อกฎหมายฉบับนี้ด้วยการออกข้อสัญญามาตรฐานเพื่อหลีกเลี่ยงหรือจำกัดความรับผิดชอบที่อาจเกิดขึ้น เช่น LMA 9127 LMA 5280 LMA 5277 และ LMA 5278 ที่ผู้เขียนได้กล่าวถึงในหัวข้อ 3.1.1 และ 3.1.2 ก็สามารถยืนยันในประเด็นนี้ได้เช่นกัน

เมื่อปัญหาที่แท้จริงของกฎหมายอังกฤษ คือ การถือว่าค่าสินไหมทดแทนในสัญญาประกันภัยไม่ใช่หนี้แต่เป็นค่าเสียหายอย่างหนึ่งที่ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกร้องค่าเสียหายจากค่าเสียหายได้ จึงจำเป็นต้องมีบทบัญญัติกำหนดให้มีข้อสัญญาโดยปริยายที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัย

¹¹⁵ Insurance Act 2015 s 16(A)(2).

¹¹⁶ Insurance Act 2015 s 16(A)(1).

¹¹⁷ UK P&I, 'Circular 15/15: THE UK Insurance Act 2015' (UK P&I, November 2015) <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/circulars/2015/circular-1515-the-uk-insurance-act-2015/>.

ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยที่ได้รับความสะดวกจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าสามารถเรียกค่าเสียหายจากการผิดสัญญาดังกล่าวได้ ในขณะที่ตามกฎหมายไทย หน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนถือเป็นหน้าที่อย่างหนึ่งซึ่งคู่กรณีควรจะเรียกค่าเสียหายจากการไม่ชำระหนี้ได้ ด้วยเหตุความแตกต่างของระบบกฎหมายนี้ผู้เขียนจะได้วิเคราะห์ถึงหลักกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าว่าผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้หรือไม่ในหัวข้อถัดไป เพื่อที่จะนำเสนอว่าประเทศไทยมีความจำเป็นในการมีบทบัญญัติว่าด้วยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าโดยอาศัยเหตุผลเช่นเดียวกับกฎหมายอังกฤษหรือไม่ต่อไป

3.2 การเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ดังที่ได้กล่าวไว้แล้วในบทนำของบทความฉบับนี้ว่า ในปัจจุบันประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายประกันภัยทางทะเลเป็นการเฉพาะ และประเทศไทยกำลังจะอุดช่องว่างของกฎหมายเช่นเดียวกันกับกรณีสัญญารับประกันของทางทะเลที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติว่า “รับประกันของทางทะเล ท่านให้บังคับตามกฎหมายและกฎข้อบังคับว่าด้วยการนั้น”¹¹⁸ เมื่อพระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล พ.ศ. 2534 มีผลใช้บังคับ สัญญารับประกันของทางทะเลจึงตกอยู่ภายใต้บังคับของพระราชบัญญัติดังกล่าวซึ่งมีฐานะเป็นกฎหมายเฉพาะตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ต้องการให้สัญญารับประกันของทางทะเลตกอยู่ภายใต้บังคับของกฎหมายว่าด้วยรับประกันทั่วไป จากการอุดช่องว่างของกฎหมายรับประกันของทางทะเลนี้ ในประเด็นใดที่พระราชบัญญัติการรับประกันของทางทะเล พ.ศ. 2534 ไม่ได้บัญญัติถึง ศาลจะนำบทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ เช่น การตีความสัญญาตามมาตรา 368¹¹⁹ การเรียกค่าเสียหายจากการไม่ชำระหนี้ตามมาตรา 222¹²⁰ การคำนวณค่าสินไหมทดแทนกรณีผู้เสียหายมีส่วนผิดตามมาตรา 223¹²¹ อัตราดอกเบี้ยผิดนัดตามมาตรา 224¹²² และกรณีละเมิดตามมาตรา 420¹²³ การใช้กฎหมายในคดีรับประกันของทางทะเลนี้เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับ

¹¹⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 609 วรรคสอง.

¹¹⁹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2673/2561.

¹²⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8346/2547.

¹²¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 19347/2557.

¹²² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2549.

¹²³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1156/2546.



การใช้หลักกฎหมายนิติกรรมสัญญาและหนี้กับเอกเทศสัญญาประเภทต่าง ๆ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์¹²⁴ ซึ่งสามารถคาดหมายได้ว่าหากร่างพระราชบัญญัติฯ มีผลใช้บังคับ ศาลก็จะต้องนำหลักกฎหมายนิติกรรมสัญญาและหนี้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาใช้ในแนวทางเดียวกัน

สำหรับแนวความคิดเรื่องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในสัญญาประกันภัยตามกฎหมายไทยนั้น การใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยเป็นหนึ่งอย่างหนึ่งแต่เป็นหนี้ที่มีเงื่อนไข¹²⁵ โดยผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการชำระหนี้ของตนต่อเมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้นตามสัญญา หน้าที่ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยตามกฎหมายไทยเป็นหน้าที่ที่เกิดขึ้นตามสัญญาประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น¹²⁶ และการทำประกันภัยไม่ได้หมายถึงการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้น แต่เป็นการโอนความรับผิดชอบเพื่อความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัยให้ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบแทน โดยมีการชำระเบี้ยประกันภัยเป็นการตอบแทน¹²⁷ ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยมีความเห็นว่าโดยปกติค่าสินไหมทดแทนจะต้องชำระด้วยเงิน¹²⁸ แต่อย่างไรก็ตาม เมื่อประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ไม่ได้บัญญัติไว้ชัดเจนว่าผู้รับประกันภัยจะต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นเงินสดเท่านั้น คู่สัญญาจึงสามารถตกลงกันให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนโดยวิธีอื่นก็ได้¹²⁹ ผู้รับประกันภัยอาจดำเนินการใด ๆ ที่จะทำให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่ฐานะเดิมก่อนเกิดวินาศภัยขึ้นก็ได้ เช่น การซ่อมแซมทรัพย์สินที่เอาประกันภัยให้กลับคืนสู่สภาพเดิม การจัดหาสิ่งทดแทนวัตถุที่เอาประกันภัยซึ่งผู้เอาประกันภัยได้สูญเสียไปจากวินาศภัย หรือการทำให้กลับคืนสู่สภาพเดิม¹³⁰ นอกจากนี้ศาลฎีกาก็มีความเห็นไปในแนวทางเดียวกันว่าค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยสามารถทำโดยวิธีอื่นนอกจากการจ่ายเป็นเงินสดได้¹³¹

แม้กฎหมายประกันภัยของประเทศไทยได้รับอิทธิพลจากกฎหมายอังกฤษผ่านทางคำสอนของอาจารย์ผู้ทรงคุณวุฒิท่านต่าง ๆ นับแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน โดยสามารถสังเกตได้จากกรออธิบายกฎหมายประกันภัยในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ซึ่งคำสอนหรือคำอธิบายของท่านเหล่านั้น

¹²⁴ ศนันท์กรณ โสทธิพันธุ์, *กฎหมายลักษณะหนี้ (ผลแห่งหนี้)* (พิมพ์ครั้งที่ 6, วิญญูชน 2565) 22.

¹²⁵ จิตติ ดิงศภิทัย, *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 15, วิญญูชน 2563) 99.

¹²⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861.

¹²⁷ สรพลจ สุขทรศนี, *คำอธิบายกฎหมายประกันภัย ศึกษาแบบเรียงมาตรา* (พิมพ์ครั้งที่ 10, วิญญูชน 2553) 16.

¹²⁸ ไชยศ เหมะรัชตะ, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 6, นิติธรรม 2556) 193.

¹²⁹ พรชัย สุนทรพันธุ์, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ลักษณะประกันภัย* (กรุงสยามพับลิชชิ่ง 2558) 13.

¹³⁰ สมาคมประกันวินาศภัย, *คู่มือประกันวินาศภัยไทย 2564* 67 <https://www.tgia.org/upload/book_file/265/book_file265.pdf> สืบค้นเมื่อ 5 กรกฎาคม 2565.

¹³¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1006/2503 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 298/2551 พิพากษาในทำนองเดียวกันว่า เมื่อผู้รับประกันภัยได้จัดการซ่อมแซมรถยนต์ของผู้เอาประกันภัยแล้ว เรียกได้ว่าผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว.

ได้รับบิทธิพลจากกฎหมายอังกฤษมาไม่น้อย เช่น การนำคำพิพากษาของศาลอังกฤษมาอธิบายคำนิยามหรือหลักการสำคัญต่าง ๆ ของกฎหมายประกันภัย และการอ้างอิงตำรากฎหมายอังกฤษเพื่ออธิบายหลักการดังกล่าวในหลายประเด็น¹³² แต่อย่างไรก็ตาม นักกฎหมายไทยไม่ได้ไม่ได้รับเอาแนวความคิดเรื่องหน้าที่ของผู้รับประกันภัยในการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัย (hold harmless) มาอธิบายเรื่องหน้าที่ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนด้วย ในทางตรงกันข้าม นักกฎหมายไทยยังปฏิเสธว่าการประกันภัยไม่ใช่การป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายขึ้นแต่เป็นการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนไม่เคยได้รับความเสียหายมาก่อน ผู้เขียนจึงเห็นว่าหลักการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยนั้นเป็นหลักที่ไม่มีอยู่ในกฎหมายไทย และไม่มี ความจำเป็นที่จะต้องบัญญัติกฎหมายให้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรเป็นข้อสัญญาโดยปริยายเพื่อประโยชน์ในการอนุญาตให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าเช่นเดียวกับกฎหมายอังกฤษ เมื่อค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในกฎหมายไทยมีลักษณะเป็นหนึ่งอย่างหนึ่ง การที่ผู้รับประกันภัยชำระหนี้ล่าช้าจนเกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัยขึ้น ผู้เอาประกันภัยก็สามารถเรียกค่าเสียหายจากการชำระหนี้ล่าช้านั้นได้ตามหลักกฎหมายลักษณะหนี้โดยไม่ต้องมีข้อสัญญาโดยปริยายดังกล่าวแต่อย่างใด

เมื่อพิจารณาได้ว่าการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยในกฎหมายไทยเป็นหนึ่งอย่างหนึ่ง การชำระหนี้ล่าช้าจะก่อให้เกิดผลทางกฎหมายอย่างไรนั้น จะต้องพิจารณาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้ โดยทั่วไปความรับผิดชอบของลูกหนี้จะเกิดขึ้นเมื่อหนี้ถึงกำหนดเวลาชำระหนี้ และลูกหนี้ละเลยไม่ชำระหนี้¹³³ โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ได้วางหลักว่าหนี้จะถึงกำหนดชำระเมื่อโดยอ้อมขึ้นอยู่กับว่าหนี้นั้นมีกำหนดระยะเวลาที่ได้ตกลงกันหรือไม่ หากมีการตกลงกันหนี้จะถึงกำหนดชำระเมื่อถึงวันที่ตกลงกันไว้ ส่วนหนี้ที่ไม่มีการตกลงเวลาอันจะพึงชำระหนี้ หรือไม่สามารถจะอนุมานจากพฤติการณ์ทั้งปวงได้ เจ้าหนี้สามารถเรียกให้ลูกหนี้ชำระหนี้ได้โดยพลัน¹³⁴

¹³² ตัวอย่างเช่น ศ.จิติ ดิงคัทย ได้อ้างอิงข้อความของ Lord Blackburn ในคดี *Wilson v Jones* (1867) LR 2 Exch 139 ในการอธิบายความหมายของคำว่า “ส่วนได้เสีย”. จิติ ดิงคัทย, (เชิงอรรถ 125) 39; ศ.ประมุข สุวรรณศรี ได้อธิบายหน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริงว่ามีที่มาจากหลักกฎหมายอังกฤษที่เรียกว่า *Contract of Uberrimae fidei*. ประมุข สุวรรณศรี, *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยวิชาธรรมศาสตร์และการเมือง 2493) 22; ศ.(พิเศษ) สิทธิโชค ศรีเจริญ ได้อธิบายบทบัญญัติในมาตรา 870 (การประกันภัยหลายราย) โดยอาศัยหลักการเฉลี่ยค่าสินไหมทดแทน (Doctrine of Contribution) ตาม Marine Insurance Act 1906 มาตรา 80. สิทธิโชค ศรีเจริญ, *หลักกฎหมายประกันภัย* (วิญญูชน 2561) 116.

¹³³ ดาราวพร ธีระวัฒน์, *กฎหมายหนี้: หลักทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 1, โครงการตำราและเอกสารประกอบการสอน คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2554) 44.

¹³⁴ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 203 วรรคหนึ่ง.



และเมื่อลูกหนี้ผิดนัดแล้วองค์ประกอบต่อไปที่จะต้องพิจารณา คือ ลูกหนี้ละเลยไม่ชำระหนี้ เจ้าหนี้จึงจะร้องขอต่อศาลให้สั่งบังคับให้ลูกหนี้ชำระหนี้ได้ต่อไป¹³⁵

กรณีที่ลูกหนี้ชำระหนี้ล่าช้าหรือผิดนัด เจ้าหนี้นิยมสามารถเรียกค่าเสียหายเพราะเหตุผิดนัดนั้นได้ และหากเป็นหนี้เงินเจ้าหนี้จะมีสิทธิได้รับค่าเสียหายนอกเหนือไปจากดอกเบี้ยผิดนัดได้ต่อเมื่อมีการพิสูจน์ให้เห็นถึงความเสียหายนั้น ๆ แล้ว¹³⁶ โดยลูกหนี้จะตกเป็นผู้ผิดนัดเมื่อเจ้าหนี้ได้เตือนแล้วแต่ลูกหนี้ยังไม่ชำระหนี้¹³⁷ ส่วนหนี้ที่มีกำหนดเวลาชำระ ลูกหนี้จะตกเป็นผู้ผิดนัดเมื่อถึงกำหนดระยะเวลาดังกล่าวโดยไม่ต้องมีการเตือน¹³⁸ ทั้งนี้ หากมีพฤติการณ์ที่ลูกหนี้ไม่ต้องรับผิดชอบทำให้ลูกหนี้ไม่สามารถชำระหนี้ได้ ลูกหนี้ยังไม่ตกเป็นผู้ผิดนัด¹³⁹ ซึ่งการผิดนัดของลูกหนี้ถือเป็นการชำระหนี้ที่ไม่ต้องตรงตามความประสงค์ที่แท้จริงแห่งมูลหนี้อย่างหนึ่ง¹⁴⁰ ที่เจ้าหนี้จะเรียกเอาค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่การนั้นก็ได้อีก¹⁴¹ เนื่องจากลูกหนี้ชำระหนี้ไม่ถูกต้องตามเวลา

สำหรับหนี้ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยต้องใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยนั้น หนี้ตามสัญญาประกันวินาศภัยเป็นหนี้ที่มีเงื่อนไขโดยอาศัยเหตุในอนาคตคือการมีวินาศภัยเกิดขึ้นตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ ดังนั้น กรมธรรม์ประกันภัยจะไม่สามารถกำหนดเวลาอันพึงชำระหนี้ได้ เพราะไม่อาจทราบได้ว่าผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อค่าสินไหมทดแทนต่อผู้เอาประกันภัยหรือไม่ หากต้องรับผิดชอบก็ไม่อาจทราบได้เช่นกันว่าวินาศภัยนั้นจะเกิดขึ้นเมื่อใดและจำนวนเท่าใด ที่ผ่านมาศาลฎีกาเคยพิพากษาว่าผู้รับประกันภัยจะตกเป็นลูกหนี้ผิดนัดก็ต่อเมื่อถูกทวงถาม¹⁴² คำพิพากษาของศาลฎีกาเหล่านั้นทำให้ผู้เขียนแปลกใจว่า แม้หนี้ในการใช้ค่าสินไหมทดแทนจะเป็นหนี้ที่ไม่มีกำหนดระยะเวลาในการชำระหนี้ แต่ผู้รับประกันภัยจะผิดนัดทันทีที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้อย่างไร เพราะจากพฤติการณ์แล้วย่อมไม่อาจทราบได้ชัดเจนตั้งแต่มีการทวงถามว่า ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบหรือไม่ และหากต้องรับผิดชอบจะมีจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระหนี้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยเพียงใด อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากคำพิพากษาโดยละเอียดแล้วพบว่าความรับผิดชอบและจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบนั้นมีความชัดเจนและไม่มีการโต้แย้งแล้ว และมีประเด็นเพียงเพื่อพิจารณาว่าผู้เอาประกันภัยควรจะได้รับดอกเบี้ยผิดนัดนับแต่เมื่อใดเท่านั้น

¹³⁵ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 213 วรรคหนึ่ง.

¹³⁶ โสภณ รัตนากร, *คำอธิบายกฎหมายลักษณะหนี้* (พิมพ์ครั้งที่ 10, นิติบรรณการ 2553) 179.

¹³⁷ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204 วรรคหนึ่ง.

¹³⁸ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204 วรรคสอง.

¹³⁹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 205.

¹⁴⁰ อรรถพรณ พันธ์พัฒนา, *คำอธิบายกฎหมายลักษณะหนี้* (พิมพ์ครั้งที่ 10, สำนักพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2565) 55.

¹⁴¹ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 215.

¹⁴² เช่น คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 843/2558 และคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 6099/2560.

ในขณะที่คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7820/2542 ข้อเท็จจริงมีการเรียกร้องค่าเสียหายจากการซ่อมรถคันที่เอาประกันภัยล่าช้า ศาลระบุว่า “...การซ่อมรถยนต์ต้องกระทำภายในเวลาอันสมควรด้วยเมื่อจำเป็นใช้เวลาซ่อมรถยนต์เกือบ 2 ปี โดยไม่มีเหตุอันสมควร และทำให้โจทก์ได้รับความเสียหายจึงต้องรับผิดชอบในค่าเสียหายที่เกิดขึ้นแก่โจทก์จากการกระทำดังกล่าวด้วย...”

จะเห็นได้ว่า ในคดีข้างต้น ศาลกล่าวถึงระยะเวลาอันสมควรในการซ่อมรถยนต์ ซึ่งการซ่อมแซมวัตถุที่เอาประกันภัยให้กลับมามีสภาพตามเดิมก่อนเกิดความเสียหายถือเป็นการใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างหนึ่ง ดังนั้น ในคดีนี้ผู้รับประกันภัยจะไม่ผิดนัดทันทีที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน เพราะตามพฤติการณ์แล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมไม่สามารถซ่อมรถยนต์ให้เสร็จภายในทันทีที่มีการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนได้ แต่ผู้รับประกันภัยจะมีระยะเวลาในการดำเนินการชำระหนี้ของตนให้แล้วเสร็จที่ศาลเรียกว่าระยะเวลาอันสมควร

เมื่อเปรียบเทียบคำพิพากษาศาลฎีกาทั้งสองกลุ่มข้างต้นแล้ว ผู้เขียนเห็นว่าคำพิพากษาดังกล่าวไม่ได้มีความขัดแย้งกัน แต่สามารถนำมาอธิบายร่วมกันได้ว่า การจะกล่าวหาผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการชำระค่าสินไหมทดแทนโดยพลันเมื่อได้รับการบอกกล่าวจากผู้เอาประกันภัยนั้น อาจไม่ได้หมายความว่าผู้รับประกันภัยจะต้องชำระในทันทีที่มีการเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทน ทั้งนี้ การจะแปลความว่าผู้รับประกันภัยตกเป็นลูกหนี้ผิดนัดในทันทีที่เจ้าหนี้ทวงถามนั้นจะเป็นการแปลกฎหมายที่เคร่งครัดเกินไปจนอาจทำให้เกิดผลผิดธรรมดา¹⁴³ เพราะผู้รับประกันภัยยังต้องตรวจสอบความและประเมินความเสียหายเสียเพื่อให้ทราบถึงจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่แน่นอนเสียก่อนจึงจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนได้ ดังนั้น การชำระหนี้ค่าสินไหมทดแทนโดยพลันจะต้องอยู่ภายใต้หลักเกณฑ์ของระยะเวลาอันสมควร¹⁴⁴ ที่เจ้าหนี้ต้องบอกกล่าวโดยมีระยะเวลาพอสมควรให้ลูกหนี้ชำระหนี้ด้วย¹⁴⁵

ส่วนในกรณีที่สัญญาประกันภัยมีการกำหนดระยะเวลาในการใช้ค่าสินไหมทดแทน เช่น กรมธรรม์ระบุไว้อย่างชัดเจนว่าผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาเท่าใด ระยะเวลาอันนี้อาจถือได้ว่าเป็นกำหนดระยะเวลาตามปฏิทินที่ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาดังกล่าว หากผู้รับประกันภัยไม่ได้ชำระภายในระยะเวลาที่กำหนดผู้รับประกันภัยจะตกเป็นลูกหนี้ผิดนัดโดยไม่ต้องมีการเตือน¹⁴⁶

¹⁴³ เสนีย์ ปราโมช, *นิติกรรมและหนี้ เล่ม 2 (ภาคจบบริบูรณ์)* (มนินทร์ พงศาปาน ผู้ปรับปรุง, พิมพ์ครั้งที่ 3, กองทุนศาสตราจารย์ ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช 2560) 527-528.

¹⁴⁴ ศนันท์กรณ โสทธิพันธุ์, (เชิงจรด 124) 330.

¹⁴⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 11036/2553.

¹⁴⁶ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 204 วรรคสอง.



กล่าวโดยสรุป ระยะเวลาในการชำระค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยตามกฎหมายไทยนั้น แม้จะถือว่าเป็นหนี้ไม่มีกำหนดระยะเวลาที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระทันที แต่ด้วยเหตุที่สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีลักษณะพิเศษที่ผู้รับประกันภัยไม่อาจทราบได้ว่าจะต้องรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันภัยหรือไม่และเพียงใดในขณะทำสัญญา กรณีจึงมีความจำเป็นที่จะต้องแปลความหมายของคำว่าลูกหนี้จะต้องชำระหนี้โดยพลันให้รวมไปถึงระยะเวลาตามสมควรที่ผู้รับประกันภัยจะได้ใช้ในการตรวจสอบและประเมินความเสียหายด้วย ทั้งนี้ หลักการดังกล่าวไม่ได้มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญกับกฎหมายอังกฤษที่มีวัตถุประสงค์ในการกำหนดให้ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร

ส่วนตัวอย่างการตีความคำว่าระยะเวลาอันสมควรนั้น ดังที่ได้กล่าวไปแล้วว่า ตัวอย่างที่ปรากฏในกฎหมายอังกฤษเป็นตัวอย่างที่ไม่ซับซ้อน สามารถเข้าใจได้เป็นการทั่วไปอยู่แล้ว และไม่มีประโยชน์ในการช่วยตีความมากนัก ดังจะเห็นได้จากคดี *Quadra Commodities SA v XL Insurance Company SE & Ors* ที่แม้ศาลอังกฤษจะนำบทบัญญัติมาปรับใช้เรียงมาตราก็ไม่ได้ประโยชน์จากตัวอย่างในการตีความเหล่านั้นเท่าใดนัก ในประเด็นนี้ ผู้เขียนเห็นว่าควรปล่อยให้ศาลไทยได้ตีความตามความเหมาะสมแก่ข้อเท็จจริงเป็นกรณีไป

เมื่อผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าตามกฎหมายไทยแล้ว ประเด็นต่อไปที่จะต้องพิจารณา คือ ขอบเขตของความเสียหายและจำนวนค่าเสียหายที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบ ค่าเสียหายที่ลูกหนี้จะต้องรับผิดชอบนั้น จะต้องมีความสัมพันธ์ระหว่างการกระทำและผล¹⁴⁷ และจะต้องปรากฏความเสียหายขึ้นแก่เจ้าหนี้¹⁴⁸ ซึ่งในประเด็นนี้กฎหมายไทยไม่ได้มีความแตกต่างกับหลักกฎหมายอังกฤษอย่างมีนัยสำคัญเช่นกัน โดยประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 222 บัญญัติว่า

การเรียกเอาค่าเสียหายนั้น ได้แก่เรียกค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเช่นที่ตามปกติย่อมเกิดขึ้นแต่การไม่ชำระหนี้

เจ้าหนี้จะเรียกค่าสินไหมทดแทนได้ แม้กระทั่งเพื่อความเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ หากว่าคู่กรณีที่เกี่ยวข้องได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์เช่นนั้นล่วงหน้าก่อนแล้ว จากบทบัญญัติในมาตรา 222 ค่าเสียหายที่เจ้าหนี้สามารถเรียกให้ลูกหนี้ชำระแก่ตนได้สามารถแบ่งออกเป็นสองประเภท คือ ค่าเสียหายตามปกติและค่าเสียหายอันเกิดเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษ โดยค่าเสียหายตามปกติ นั้น เป็นค่าเสียหายเพื่อความเสียหายที่เกิดขึ้นตามปกติที่เป็นผลโดยตรงอันเกิด

¹⁴⁷ จี๊ด เศรษฐบุตร, *หลักกฎหมายแพ่งลักษณะนิติกรรมและหนี้* (จิตติ ดิงศภัทย์ ผู้ปรับปรุง, พิมพ์ครั้งที่ 2, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ 2522) 426.

¹⁴⁸ ดารารพร ธีระวัฒน์, (เชิงอรรถ 133) 61.

จากการไม่ชำระหนี้ โดยพิจารณาตามหลักความสัมพันธ์ระหว่างการทำกระทำและผล¹⁴⁹ เช่น ค่าเสียหายจากการขาดกำไร¹⁵⁰ ขาดรายได้¹⁵¹ หรือค่าเสียหายจากการทำให้เจ้าหนี้ต้องจัดหาทรัพย์สินใหม่มาแทนทรัพย์สินที่คาดว่าจะได้รับจากการทำสัญญาโดยมีค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้น¹⁵² ส่วนค่าเสียหายอันเกิดแต่พฤติการณ์พิเศษนั้นเจ้าหนี้จะสามารถเรียกให้ลูกหนี้ชำระได้ต่อเมื่อคู่กรณีที่เกี่ยวข้องได้คาดเห็นหรือควรจะได้คาดเห็นพฤติการณ์เช่นนั้นล่วงหน้าก่อนแล้วว่าจะมีความเสียหายเช่นนั้นเกิดขึ้นหากลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ เช่น ค่าเสียหายจากการที่เจ้าหนี้ถูกบุคคลภายนอกกริบบัดจำ¹⁵³ ค่าต่อเติมทรัพย์สินที่ลูกหนี้จะโอนให้เจ้าหนี้แต่ไม่สามารถโอนได้¹⁵⁴ หรือค่าขนส่ง ค่าหีบห่อ และค่าโกดัง ที่เจ้าหนี้ผู้ซื้อสินค้าไปขายแต่สินค้าชำรุดบกพร่องจนผู้ซื้อปฏิเสธ¹⁵⁵ ซึ่งหลักการข้างต้นนี้ก็ได้มีความแตกต่างไปจากหลักกฎหมายอังกฤษ¹⁵⁶ ตามที่ปรากฏในคดี *Hadley v Baxendale*¹⁵⁷ แต่อย่างใด

ส่วนหลักเรื่องการบรรเทาความเสียหาย (mitigation) ที่กำหนดว่าเจ้าหนี้จะสามารถเรียกค่าเสียหายจากการไม่ชำระหนี้ได้ต่อเมื่อเจ้าหนี้ได้ดำเนินการต่าง ๆ เพื่อบรรเทาความเสียหายนั้น หลักการนี้สามารถเทียบเคียงได้กับการลดค่าเสียหายเมื่อเจ้าหนี้มีส่วนผิดอยู่ด้วยในผลของความเสียหายนั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 223¹⁵⁸ ที่มีหลักการเบื้องหลังว่าเจ้าหนี้จะต้องไม่ซ้ำเติมให้ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบเพิ่มขึ้น¹⁵⁹ ซึ่งศาลได้นำบทบัญญัติในมาตรานี้ไปปรับใช้กับมูลหนี้ทั้งสัญญา¹⁶⁰ และละเมิด¹⁶¹ ดังนั้น กฎหมายไทยจึงไม่ได้แตกต่างไปจากกฎหมายอังกฤษในส่วนนี้เช่นกัน

¹⁴⁹ ไพโรจน์ วายุภาพ, *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้* (พิมพ์ครั้งที่ 11, สำนักอบรมกฎหมายแห่งเนติบัณฑิตยสภา 2559) 233.

¹⁵⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 788/2499.

¹⁵¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 7206/2542.

¹⁵² คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1463-1464/2520.

¹⁵³ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1722/2515.

¹⁵⁴ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 937/2507.

¹⁵⁵ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2339/2517.

¹⁵⁶ เสนีย์ ปราโมช, (เชิงอรรถ 143) 648-649.

¹⁵⁷ *Hadley v Baxendale* (1854) 9 Exch 341.

¹⁵⁸ สุมาลี วงษ์วิจิต, *กฎหมายว่าด้วยละเมิด จัดการงานนอกสั่ง ลากมิควรได้* (พิมพ์ครั้งที่ 5 สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง 2548) 233.

¹⁵⁹ โสภณ รัตนกร, (เชิงอรรถ 136) 192.

¹⁶⁰ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1312/2501.

¹⁶¹ คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1080/2507.



ในประเทศอังกฤษหลังมีการแก้ไขเพิ่มเติม Insurance Act 2015 ในเรื่องการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ภาคธุรกิจได้ตอบสนองการแก้ไขกฎหมายนี้ด้วยการพัฒนาข้อสัญญามาตรฐานที่พยายามหลีกเลี่ยงความไม่แน่นอนและความรับผิดที่แตกต่างไปจากเดิมของกฎหมายใหม่ เช่น LMA 5277 ที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้าต่อผู้เอาประกันภัย และ LMA 5278 ที่จำกัดจำนวนความรับผิดของผู้รับประกันภัย ข้อสัญญาดังกล่าวถือเป็นการตกลงเป็นอย่างอื่นตาม Insurance Act 2015 มาตรา 16A ซึ่งสามารถใช้บังคับได้หากได้มีการดำเนินการตามมาตรา 17 แล้ว เว้นแต่ผู้รับประกันภัยจงใจหรือละเลยไม่เอาใจใส่ในการชำระค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรตามมาตรา 16A(2) อย่างไรก็ตาม มีผู้ให้ความเห็นว่าข้อสัญญาของ Lloyd's Market Associations นี้ยังเป็นที่ไม่แน่นอนว่าศาลอังกฤษจะบังคับให้หรือไม่¹⁶²

สำหรับประเด็นเรื่องการตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดตามกฎหมายไทยนั้น ผู้เขียนเห็นว่า จะต้องแยกพิจารณาเป็นสองประเด็น ได้แก่ ประเด็นแรก คือ การตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดเมื่อลูกหนี้ไม่ชำระหนี้ ในประเด็นนี้ ผู้รับประกันภัยสามารถตกลงยกเว้นความรับผิด หรือจำกัดความรับผิดอันอาจเกิดจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้ตามหลักอิสระทางแพ่ง¹⁶³ นอกจากนี้ การตกลงกันยังคงอยู่บนพื้นฐานของความสุจริตที่คู่สัญญาไม่สามารถตกลงกันให้ฝ่ายหนึ่งไม่ต้องรับผิดแม้ความเสียหายนั้นจะเกิดจากการกระทำที่เป็นการจงใจหรือประมาทเลินเล่อได้¹⁶⁴ ประเด็นที่สอง คือ การแจ้งให้คู่สัญญาทราบถึงข้อตกลงที่ทำให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งเสียเปรียบ ผู้เขียนเห็นว่าประเด็นนี้ควรตกอยู่ภายใต้การดูแลของ คปภ.¹⁶⁵ เพราะเงื่อนไขต่าง ๆ ที่ผู้รับประกันภัยจะตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านั้นจะปรากฏเป็นเนื้อหาในกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งจะต้องได้รับความเห็นจากนายทะเบียนเสียก่อนผู้รับประกันภัยจึงจะสามารถนำมาเสนอขายต่อผู้เอาประกันภัยได้ หากผู้รับประกันภัยฝ่าฝืนจะต้องระวางโทษปรับไม่เกิน 300,000 บาท¹⁶⁶

จะเห็นได้ว่า กฎหมายไทยที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถนำมาปรับใช้กับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าของผู้รับประกันภัยได้ โดยหลักกฎหมายต่าง ๆ ไม่ได้มีความแตกต่างจากกฎหมายอังกฤษอย่างมีนัยสำคัญแต่อย่างใด เมื่อร่างพระราชบัญญัติฯ มีผลใช้บังคับ ประเด็นในเรื่องการเรียกค่าเสียหายจาก

¹⁶² Martha Castaneda Wilcox, 'Insurers no longer have time on their side to pay claims: part 2/2: what does the new law mean for insureds, brokers and insurers?' (Thomson Reuters, 24 May 2017) <<http://disputeresolutionblog.practicallaw.com/insurers-no-longer-have-time-on-their-side-to-pay-claims-part-22-what-does-the-new-law-mean-for-insureds-brokers-and-insurers/>> สืบค้นเมื่อ 7 กรกฎาคม 2565.

¹⁶³ ศนันท์กรณ โสทธิพันธ์, (เชิงอรรถ 124) 358.

¹⁶⁴ โสภณ รัตนกร, (เชิงอรรถ 136) 101-102.

¹⁶⁵ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 29.

¹⁶⁶ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 90.

การจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านี้ก็จะต้องอยู่ภายใต้หลักกฎหมายหนี้ ซึ่งเป็นหลักทั่วไปในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ โดยไม่จำเป็นต้องมีบทบัญญัติที่กำหนดรายละเอียดของการเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าเหมือนกฎหมายอังกฤษแต่อย่างใด

3.3 ความจำเป็นในการแทรกบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าลงในร่างพระราชบัญญัติการประกันภัยทางทะเล พ.ศ.

ในการร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศไทย ปัญหาประการหนึ่งที่ได้รับ การหยิบยกขึ้นมาอภิปรายกันเป็นประเด็นแรก ๆ คือ ร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลจำเป็นต้องมี ข้อความเหมือนกับกฎหมายอังกฤษทั้งหมดหรือไม่ โดยฝ่ายหนึ่งมีความกังวลว่าหากร่างกฎหมาย ประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยมีข้อความไม่ตรงกับกฎหมายอังกฤษ อาจนำมาซึ่งส่งผลกระทบต่อ อัตราเบี้ยประกันภัยและการประกันภัยต่อ¹⁶⁷ ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งเห็นในทางตรงกันข้ามว่าร่างกฎหมาย ประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยไม่จำเป็นต้องเหมือนกฎหมายของประเทศอังกฤษทุกประการ เนื่องจากความแตกต่างของระบบกฎหมายจึงไม่อาจมีข้อความเหมือนกันทั้งหมดได้¹⁶⁸

ในประเด็นนี้ผู้เขียนเห็นว่าร่างกฎหมายประกันภัยทางทะเลของประเทศไทยควรสอดคล้องกับ กฎหมายอังกฤษในสาระสำคัญหากผู้ร่างตัดสินใจแล้วว่าจะใช้กฎหมายอังกฤษเป็นต้นแบบในการร่าง แม้กฎหมายประกันภัยทางทะเลของอังกฤษจะเป็นกฎหมายภายในที่ไม่ใช่นุสนธิสัญญาระหว่างประเทศ แต่ประเทศไทยไม่อาจหลีกเลี่ยงอิทธิพลทางกฎหมายของประเทศอังกฤษได้ ทั้งด้วยเหตุที่กฎหมาย ประกันภัยทางทะเลของอังกฤษมีอิทธิพลแผ่ขยายไปทั่วโลกจนอาจกล่าวได้ว่ากฎหมายประกันภัย ทางทะเลของอังกฤษมีสถานะเป็นกฎหมายระหว่างประเทศว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล ในทางข้อเท็จจริง (*de facto* International Law)¹⁶⁹ และด้วยเหตุที่กรรมธรรม์มาตรฐานที่เป็นที่นิยม ใช้กันทั่วโลกก็กำหนดให้กฎหมายอังกฤษเป็นกฎหมายที่ใช้บังคับแก่สัญญา¹⁷⁰ แต่หากบทบัญญัติใดของ

¹⁶⁷ กองนิติการและการต่างประเทศ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการพาณิชย์นาวี, ‘ประเทศไทยควรจะมี พระราชบัญญัติประกันภัยทางทะเลหรือไม่’ (2540) 1 วารสารการพาณิชย์นาวี 76, 76, 79, 88, 100; คณะกรรมการเพื่อศึกษา ความจำเป็นในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล พ.ศ., รายงานการประชุม ครั้งที่ 2/2559 (28 มีนาคม พ.ศ. 2559) 3–6.

¹⁶⁸ คณะกรรมการเพื่อศึกษาความจำเป็นในการจัดทำร่างพระราชบัญญัติว่าด้วยการประกันภัยทางทะเล พ.ศ., รายงานการประชุม ครั้งที่ 1/2558 (15 ธันวาคม พ.ศ. 2558) 6.

¹⁶⁹ UNTAD, ‘Legal and Documentary Aspects on Marine Insurance Contract’ (August 1982) TD/B/C.4/ ISL27/Rev.1, 38.

¹⁷⁰ เช่น ข้อ 19 ของ Institute Cargo Clauses A B และ C ระบุว่า “การประกันภัยนี้อยู่ภายใต้บังคับตามวิธีปฏิบัติ และ กฎหมายของประเทศอังกฤษ”.



กฎหมายอังกฤษมีปัญหาชัดเจน มีความไม่แน่นอน หรือถูกบัญญัติขึ้นมาเพื่อเหตุผลเฉพาะ ประเทศไทยก็ไม่ควรนำบทบัญญัติที่อาจก่อให้เกิดปัญหาเหล่านั้นมาสร้างปัญหาซ้ำให้กับระบบกฎหมายไทย ยิ่งไปกว่านั้นหากบทบัญญัติใดถูกบัญญัติขึ้นมาด้วยเหตุผลเฉพาะที่ไม่เกี่ยวข้องกับประเทศไทยก็ไม่ควรนำบทบัญญัติดังกล่าวมาสร้างความสับสนในระบบกฎหมายไทยด้วย

การกำหนดหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรโดยอาศัยข้อสัญญาโดยปริยายที่กฎหมายกำหนดตามกฎหมายอังกฤษเป็นสิ่งที่ไม่ค่อยพบเห็นทั้งในระบบกฎหมายของประเทศอังกฤษเอง และในประเทศไทย การกำหนดหน้าที่ของคู่สัญญาให้เป็นข้อสัญญาโดยปริยายก็เป็นสิ่งที่ไม่คุ้นเคยในระบบกฎหมายไทยเช่นกัน นอกจากนี้ แม้กระทั่งในระบบกฎหมายอังกฤษเองก็มีการยอมรับว่าการที่กฎหมายจะกำหนดให้มีข้อสัญญาโดยปริยายแทนที่ข้อสัญญาควรจะเป็นเรื่องระหว่างคู่สัญญานั้น จะต้องแสดงให้เห็นถึงความจำเป็น¹⁷¹ เช่น กฎหมายกำหนดคำรับรองโดยปริยายว่าเรือสามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยด้วยเหตุผลด้านความปลอดภัยของชีวิตและทรัพย์สินที่ต้องผจญภัยทางทะเลร่วมกัน¹⁷² และกำหนดคำรับรองเกี่ยวกับความชอบด้วยกฎหมายของการเดินทาง เนื่องจากกฎหมายต้องการคุ้มครองเฉพาะการประกันภัยที่ชอบด้วยกฎหมายเท่านั้น¹⁷³ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับความจำเป็นในการกำหนดข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนแล้วจะเห็นได้ว่าระดับความจำเป็นที่กฎหมายต้องเข้ามาแทรกแซงโดยการกำหนดเป็นข้อสัญญาโดยปริยายนั้นน้อยกว่ากรณีตามตัวอย่างข้างต้นเป็นอย่างมาก

การกำหนดข้อสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับระยะเวลาในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนในกฎหมายอังกฤษเป็นเรื่องเฉพาะกิจที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อแก้ไขการตีความของศาลอังกฤษเรื่องหน้าที่ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย (indemnity) ว่าเป็นการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหาย (hold harmless) และส่งผลให้ผู้เอาประกันภัยไม่สามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้เป็นการเฉพาะ โดยคณะกรรมการกฎหมายฯ เลือกที่จะใช้กลไกของข้อสัญญาโดยปริยายมากำหนดเป็นหน้าที่ให้ผู้รับประกันภัยจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร เนื่องจากจะทำให้ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบตามหลักกฎหมายสัญญาหากมีการผิดข้อสัญญาโดยปริยายดังกล่าว ซึ่งจะให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้ การแก้ไขกฎหมายเช่นว่านี้สะท้อนให้เห็นถึงการแก้ปัญหาเฉพาะจุดที่ไม่ต้องการให้เกิดผลกระทบต่อหลักกฎหมายหรือแนวคิดดั้งเดิมที่อาจถูกโต้แย้งจนไม่สามารถแก้ไขสิ่งใดได้เลยตามที่ผู้เขียนได้วิเคราะห์ไว้ในหัวข้อ 3.1.3

¹⁷¹ Richard Austen-Baker, *Implied Terms in English Contract Law* (2nd edn, Edward Elgar Publishing 2017) 43-44.

¹⁷² Jonathan Gilman, Claire Blanchard, Mark Templeman, Philippa Hopkins, and Neil Hart, (เชิงอรรถ 14) 20-02.

¹⁷³ Robert Merkin, *Marine Insurance Legislation* (5th edn, Informa Law from Routledge 2014) 3.

นอกจากนี้ บทบัญญัติที่ถูกละทิ้งไปใน Insurance Act 2015 ยังคงมีความไม่ชัดเจน และยังมีปัญหาบางประการตามที่ผู้เขียนได้วิเคราะห์ไว้ในหัวข้อ 3.1.1 และ 3.1.2 ความไม่ชัดเจนดังกล่าว นอกจากจะเกิดปัญหาต่อการใช้และการตีความกฎหมายซึ่งหากจะนำบทบัญญัติเหล่านั้นมาเป็นแบบอย่างในการร่างกฎหมายไทยแล้วจะทำให้ปัญหาดังกล่าวเกิดขึ้นในการใช้กฎหมายของประเทศไทยด้วยความไม่ชัดเจนดังกล่าวถูกสะท้อนให้เห็นแล้วจากภาคธุรกิจที่ได้มีการปรับตัวทันทีหลังจากที่ Enterprise Act 2016 มีผลใช้บังคับ โดยผู้รับประกันภัยต่างพยายามที่จะหลีกเลี่ยงความไม่ชัดเจนดังกล่าวด้วยการกำหนดข้อสัญญามาตรฐานเพื่ออธิบาย หรือขยายความกฎหมายให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันระหว่างผู้ประกอบการ ยิ่งไปกว่านั้นกฎหมายใหม่ของประเทศอังกฤษทำให้ผู้รับประกันภัยอาจมีความรับผิดชอบเพิ่มไปจากเดิม สิ่งที่น่าประหลาดใจคือผู้รับประกันภัยยังได้มีการกำหนดข้อสัญญาเพื่อตกลงยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบตามกฎหมายใหม่นี้อีกด้วย

อันที่จริงแล้วประเทศอังกฤษไม่จำเป็นต้องแก้ไขเพิ่มเติมกฎหมายลายลักษณ์อักษรให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องเพื่อการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าก็ได้ เนื่องจากศาลอังกฤษสามารถสร้างหลักกฎหมายที่อนุญาตให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายดังกล่าวได้¹⁷⁴ เพียงแค่ศาลวางหลักขึ้นมาใหม่เพื่อยกเลิกหลักเดิมเท่านั้น ผู้เอาประกันภัยก็สามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้เช่นเดียวกับการผิดสัญญาอื่นตามหลักกฎหมายสัญญาทั่วไป ข้อสรุปนี้สะท้อนให้เห็นจากการวิเคราะห์ของผู้เขียนในหัวข้อ 3.1.2 ที่คณะกรรมการการกฎหมายฯ ต้องการให้การคำนวณความเสียหายของการผิดสัญญาโดยปริยายเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรเป็นไปตามหลักกฎหมายทั่วไปโดยไม่จำเป็นต้องร่างหลักการใหม่ขึ้นมาให้แตกต่างจากหลักกฎหมายทั่วไปยิ่งแสดงให้เห็นว่าค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าที่คณะกรรมการการกฎหมายฯ ร่างขึ้นมาไม่ได้มีความแตกต่างจากหลักกฎหมายสัญญาทั่วไป ร่างกฎหมายเพียงแต่ต้องการเปิดทางให้มีการเรียกค่าเสียหายได้ตามปกติเท่านั้น

เมื่อย้อนกลับมาพิจารณาที่ระบบกฎหมายไทย ร่างพระราชบัญญัติฯ จะมีสถานะคล้ายเอกเทศสัญญาประเภทหนึ่งในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ กล่าวคือ บทบัญญัติในร่างพระราชบัญญัติฯ จะกล่าวถึงสิทธิหน้าที่ และความรับผิดชอบของคู่สัญญาเป็นการเฉพาะสำหรับสัญญาประกันภัยทางทะเล และหากมีประเด็นใดที่ร่างพระราชบัญญัติฯ ไม่มีบทบัญญัติครอบคลุมไปถึงประเด็นนั้นย่อมเป็นไปตามหลักนิติกรรมสัญญาและหนี้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ เพราะ

¹⁷⁴ Christopher Hancock and Thomas Leary, 'The Insurer's Obligations of Good Faith and the Insurance Act 2015' in Rhidian Thomas (ed) *The Modern Law of Marine Insurance* (Informa Law from Routledge 2016) 126.



สัญญาประกันภัยทางทะเลย่อมเป็นสัญญาอย่างหนึ่งเช่นเดียวกับสัญญาอื่น ๆ ที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มีบทบัญญัติเฉพาะบัญญัติอยู่ในเอกเทศสัญญา และเมื่อในระบบกฎหมายไทยไม่ได้มีแนวคิดเกี่ยวกับหน้าที่ของผู้รับประกันภัยในการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายเช่นเดียวกับประเทศอังกฤษ หน้าที่ของผู้รับประกันภัยในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนถือเป็นหน้าที่อย่างหนึ่งที่สามารถนำบทบัญญัติว่าด้วยหนี้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาปรับใช้กับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้อีกทั้งการปรับใช้ดังกล่าวก็ไม่ได้ทำให้ผลของการใช้กฎหมายแตกต่างไปจากกฎหมายอังกฤษ คือ ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ต้องชำระหนี้ด้วยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร หากผู้รับประกันภัยไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาดังกล่าวและทำให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหาย ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกค่าเสียหายจากการชำระหนี้ล่าช้าได้อันได้ทั้งความเสียหายตามธรรมดาที่เกิดขึ้น และความเสียหายอันเกิดจากพฤติการณ์พิเศษหากผู้รับประกันภัยสามารถคาดเห็นได้โดยผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่จะต้องช่วยบรรเทาความเสียหายด้วย มิฉะนั้น ผู้เอาประกันภัยอาจจะไม่ได้รับค่าเสียหายเต็มจำนวน

หลักการที่สำคัญประการหนึ่งในการจัดทำร่างกฎหมาย คือ กฎหมายฉบับใหม่จะต้องไม่ซ้ำซ้อนกับกฎหมายที่มีอยู่แล้ว¹⁷⁵ เมื่อปรากฏว่า ประเด็นในการเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้ามีกฎหมายไทยที่สามารถปรับใช้กับกรณีนี้ได้อยู่แล้ว คือ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ผู้เขียนจึงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นที่จะต้องเพิ่มบทบัญญัติว่าด้วยการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าลงในร่างพระราชบัญญัติฯ เช่นเดียวกับ Enterprise Act 2016 แทรกบทบัญญัติเรื่องดังกล่าวลงใน Insurance Act 2015

อย่างไรก็ตาม หากมีการโต้แย้งด้วยเหตุผลที่ว่าถ้ากฎหมายประกันภัยทางทะเลของไทยมีข้อความไม่เหมือนกับกฎหมายอังกฤษจะทำให้กฎหมายไทยไม่ได้รับการยอมรับ และไม่สามารถหลีกเลี่ยงที่จะต้องบัญญัติถึงประเด็นเรื่องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านี้ ผู้เขียนเสนอว่า ผู้ร่างอาจเพิ่มข้อความเพียงคำว่า *“บทบัญญัติในพระราชบัญญัตินี้ไม่ตัดสิทธิผู้เอาประกันภัยในการได้รับการเยียวยาความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าตามกฎหมายอื่น”* เพื่อเป็นการยืนยันว่าศาลไทยสามารถนำกฎหมายอื่น เช่น ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้ หรือกฎหมายลำดับรองต่าง ๆ ที่หน่วยงานซึ่งมีอำนาจในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยได้กำหนดขึ้นมาพิจารณาในการกำหนดค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้

¹⁷⁵ พระราชบัญญัติหลักเกณฑ์การจัดทำร่างกฎหมายและการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมาย พ.ศ. 2562 มาตรา 17 วรรคสอง (2).

4. บทสรุปและข้อเสนอแนะ

การจ่ายค่าสินไหมทดแทนอย่างทันทีทั้งที่เป็นหน้าที่ที่สำคัญอย่างหนึ่งของผู้รับประกันภัย เนื่องจากจะเป็นการทำให้ผู้เอาประกันภัยได้นำเงินค่าสินไหมทดแทนนั้นไปเยียวยาความเสียหายทางการเงินที่ได้รับจากภัยที่ตนได้เอาประกันภัยไว้เพื่อที่จะได้กลับคืนสู่ฐานะเดิมเสมือนไม่เคยได้รับความเสียหายมาก่อนอันเป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญของการประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร อาจนำมาซึ่งความเสียหายสืบเนื่องอีกเป็นจำนวนมาก เมื่อนำมาใช้ในการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นหน้าที่ของผู้รับประกันภัย และผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า ผู้เอาประกันภัยสมควรมีสิทธิที่จะเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านั้นได้ หลักการนี้ไม่ควรจะมีความแตกต่างไปจากการชำระหนี้ล่าช้าแล้วทำให้เจ้าหนี้ได้รับความเสียหายในสัญญาอื่น ๆ

นิติสมมุติ (legal fiction) ที่ว่าผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันภัย (hold harmless) และเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจะถือว่าผู้รับประกันภัยผิดสัญญา ทำให้ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยต้องใช้นั้น ถือเป็นค่าเสียหายซึ่งจะไม่มี การเรียกค่าเสียหายจากค่าเสียหายได้อีกในระบบกฎหมายอังกฤษเป็นเรื่องแปลกประหลาดที่ไม่สามารถอธิบายเหตุผลได้นอกจากจะกล่าวได้เพียงว่าเป็นจารีตประเพณีหรือเป็นแนวคิดดั้งเดิมที่สืบทอดต่อกันมา ต่อมาแนวความคิดดังกล่าวได้ถูกตั้งคำถามว่าสิ่งที่ปฏิบัติสืบทอดกันมานั้นถูกต้องเป็นธรรมแล้วหรือไม่ จนกระทั่งในปัจจุบัน ประเทศอังกฤษได้แก้ไขกฎหมายให้ผู้เอาประกันภัยสามารถเรียกค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าของผู้เอาประกันภัยได้ตามที่ปรากฏใน Insurance Act 2015 ที่แก้ไขเพิ่มเติมโดย Enterprise Act 2016

อย่างไรก็ตาม การแก้ไขกฎหมายเป็นลายลักษณ์อักษรเพื่อให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบเพื่อความเสียหายอันเกิดจากการไม่จ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควรนั้น แม้จะเป็นการแก้ปัญหาจนทำให้ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกค่าเสียหายเพื่อการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าก็จริง แต่กฎหมายอังกฤษเลือกใช้ข้อสัญญาโดยปริยายเป็นเครื่องมือในการกำหนดหน้าที่ให้ผู้รับประกันภัยต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร การกำหนดข้อสัญญาโดยปริยายดังกล่าวเป็นเรื่องที่ไม่ค่อยพบเห็นในระบบกฎหมายอังกฤษจึงอาจนำมาซึ่งปัญหาความไม่ชัดเจน และขาดบรรทัดฐานในการตีความหลักกฎหมายใหม่นี้ ทั้ง ๆ ที่ประเทศอังกฤษสามารถเลือกแนวทางอื่นที่จะสามารถกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยสามารถได้รับค่าเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้านี้ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้วยวิธีการยกเลิกหลักกฎหมายที่ให้ถือว่าค่าสินไหมทดแทนเป็นค่าเสียหาย การหลีกเลี่ยงไม่แก้ไขปัญหาก็ตรงจุดของกฎหมายอังกฤษสะท้อนให้เห็นถึงแนวคิดอนุรักษนิยมที่ยึดติดกับ



หลักกฎหมายดั้งเดิม และอิทธิพลของอุตสาหกรรมประกันภัยที่ไม่ค่อยยินดีกับการเปลี่ยนแปลงของกฎหมายที่ตนเคยได้เปรียบแม้จะไม่สามารถอธิบายถึงความเป็นธรรมได้ในปัจจุบัน

จากที่ได้กล่าวมาข้างต้น ผู้เขียนขอสรุปว่า ประเทศไทยไม่มีความจำเป็นที่ต้องเพิ่มบทบัญญัติเกี่ยวกับการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าลงในร่างพระราชบัญญัติฯ ตามที่ Enterprise Act 2016 ได้แก้ไขเพิ่มเติม Insurance Act 2015 เนื่องจากในระบบกฎหมายไทยการชำระค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ถือเป็นภาระหนี้หนึ่งอย่างหนึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้ที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนหรือหนี้ของตนให้แก่ผู้เอาประกันภัยภายในระยะเวลาอันสมควร หากผู้รับประกันภัยชำระหนี้ล่าช้าจนทำให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหาย ผู้รับประกันภัยก็ต้องรับผิดชอบเพื่อค่าเสียหายจากการชำระหนี้ล่าช้านั้นทั้งความเสียหายตามธรรมดาและความเสียหายอันเกิดจากพฤติการณ์พิเศษ ซึ่งผลทางกฎหมายเหล่านี้ไม่ได้มีความแตกต่างไปจากหลักกฎหมายอังกฤษที่มีการแก้ไขเพิ่มเติมในปัจจุบัน นอกจากนี้ การแก้ไขเพิ่มเติมร่างพระราชบัญญัติฯ ให้มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการชำระค่าสินไหมทดแทนล่าช้าจะสร้างความสับสนให้แก่นักกฎหมายไทยด้วยว่า บทบัญญัติดังกล่าวมีความแตกต่างกับหลักกฎหมายหนี้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์อย่างไร อีกด้วย

ผู้เขียนขอสงวนท้ายบทความนี้ว่าการสื่อสารและการให้ความร่วมมือกันระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นตามสัญญาเป็นเรื่องที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก ผู้เอาประกันภัยควรแจ้งให้ผู้รับประกันภัยทราบถึงสถานะต่าง ๆ ของตนที่อาจได้รับความเสียหายจากการได้รับค่าสินไหมทดแทนล่าช้า รวมถึงพฤติการณ์ต่าง ๆ ที่อาจนำมาซึ่งความเสียหายเป็นพิเศษ เพื่อให้ผู้รับประกันภัยได้ตระหนักถึงความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัยหากมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้า นอกจากนี้ ผู้รับประกันภัยเองก็สามารถมีส่วนช่วยในการป้องกันหรือบรรเทาความเสียหายอันเกิดจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าได้ เมื่อผู้รับประกันภัยได้ทราบถึงพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยอาจได้รับความเสียหายจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนล่าช้าแล้ว แต่ถ้าผู้รับประกันภัยยังไม่สามารถสำรวจหรือประเมินความเสียหายได้เสร็จสิ้น ผู้รับประกันภัยอาจพิจารณาจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนชั่วคราวในระหว่างรอการประเมินความเสียหายทั้งหมด¹⁷⁶ หรืออาจจ่ายค่าสินไหมทดแทนบางส่วน โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่วนที่ไม่เป็นประเด็นพิพาทแล้วเพื่อแสดงให้เห็นเจตนาที่ผู้รับประกันภัยต้องการจ่ายค่าสินไหมทดแทนภายในระยะเวลาอันสมควร ผู้รับประกันภัยก็จะสามารถหลีกเลี่ยงความรับผิดดังกล่าวได้

¹⁷⁶ Clare Feist, 'Evaluating damages for late payment of insurance claims under UK law' (Lockton, 7 July 2022) <<https://global.lockton.com/gb/en/news-insights/evaluating-damages-for-late-payment-of-insurance-claims-under-uk-law>> สืบค้นเมื่อ 30 กันยายน 2565.