



SSRU
SUAN SUNANDHA
RAJABHAT UNIVERSITY



วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
College of Logistics and Supply Chain

การประกันภัยทางทะเล Maritime Insurance

บทที่ 4 การโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย
และการรับช่วงสิทธิ

อาจารย์อุดม พูลลาภ
วิทยาลัยโลจิสติกส์และซัพพลายเชน มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

บทที่ 4

การโอนสิทธิ์ตามกรมธรรม์ประกันภัย และการรับช่วงสิทธิ์

- 4.1 ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย
- 4.2 การโอนสิทธิ์ตามกรมธรรม์ประกันภัย
- 4.3 การรับช่วงสิทธิ์



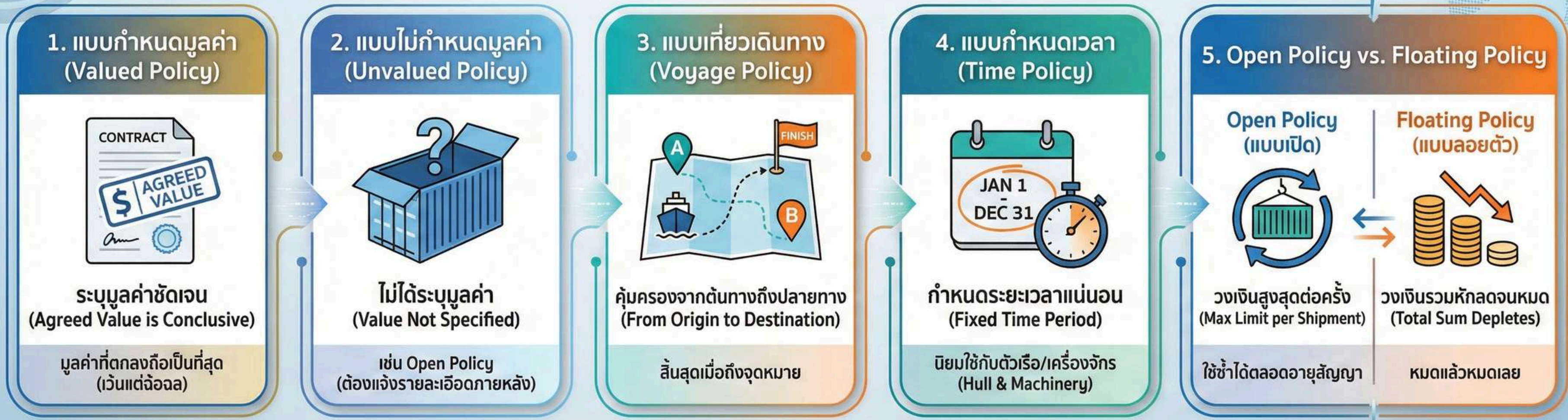
4.1 ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย

ในการประกันภัยทางทะเล กรมธรรม์สามารถจำแนกได้
5 ประเภทหลัก



ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล: 5 ประเภทหลักและเอกสารที่เกี่ยวข้อง

(Types of Marine Insurance Policies: 5 Main Types and Related Documents)



เอกสารอื่นที่เกี่ยวข้อง (Related Documents)

Cover Note
(บันทึกความคุ้มครองชั่วคราว)

รับรองเบื้องต้น
(Initial Confirmation)

Slip (สลิป)

บันทึกข้อตกลงโดยนายหน้า
(Broker's Agreement Record)

4.1 ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย

4.1.1 กรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดมูลค่า (Valued Policy)

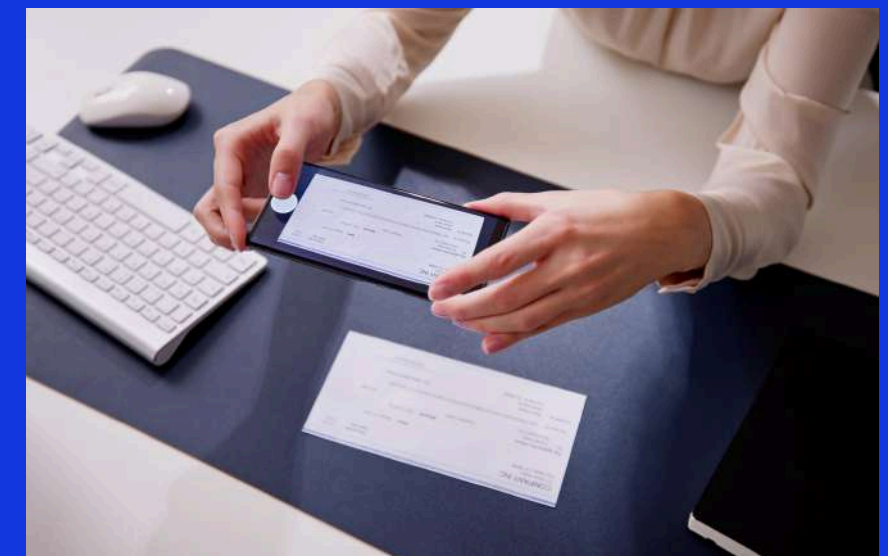
ความหมาย

- เป็นกรมธรรม์ที่ **ระบุมูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ล่วงหน้า**
- หรือกำหนด **จำนวนเงินเอาประกันภัย (Amount Insured / Sum Insured) ไว้ในกรมธรรม์**
- หากคู่สัญญาตกลงมูลค่าดังกล่าวร่วมกัน **มูลค่านั้นเรียกว่า Agreed Value**

ผลทางกฎหมายของ Agreed Value

- Agreed Value ถือเป็นที่สุด (Conclusive) ระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย
- ในเรื่อง มูลค่าที่สามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Value)
- ไม่ต้องพิสูจน์มูลค่าจริงเมื่อเกิดความเสียหาย
- **ยกเว้นกรณีเดียวที่สามารถโต้แย้งได้ คือ มีการฉ้อฉล (Fraud)**

ประเด็น	Sum Insured (ทุนประกันภัย)	Agreed Value
ความหมาย	จำนวนเงินสูงสุดที่ผู้รับประกันภัยรับผิดชอบ	มูลค่าของวัตถุที่คู่สัญญาตกลงร่วมกัน
บทบาท	เป็นเพดานความรับผิดชอบ	เป็นตัวกำหนดมูลค่าทรัพย์สินโดยเด็ดขาด
ความสัมพันธ์	อาจเท่ากับ หรือไม่เท่ากับมูลค่าจริง	ถือเป็นมูลค่าที่ใช้บังคับทางกฎหมาย
การโต้แย้ง	ไม่เกี่ยวกับมูลค่าทรัพย์สินโดยตรง	โต้แย้งได้เฉพาะกรณีฉ้อฉล



4.1 ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย

4.1.2 กรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า (Unvalued Policy)

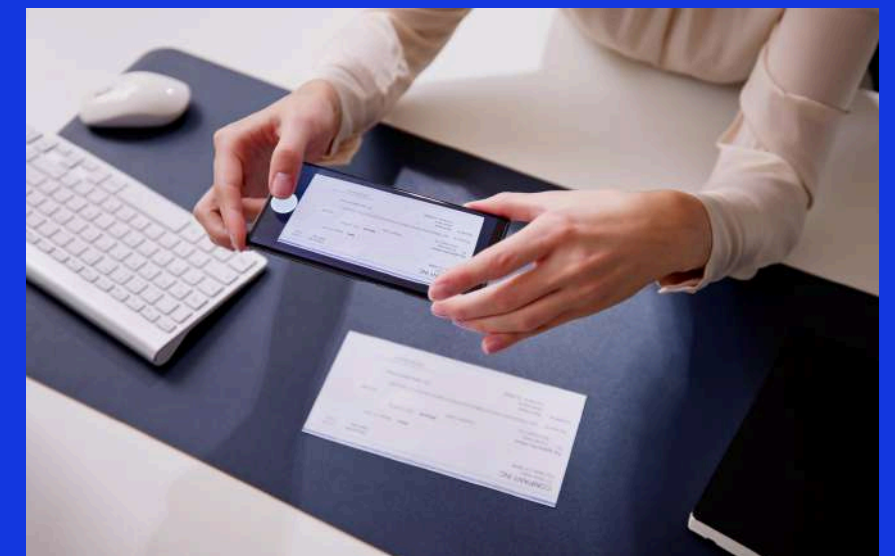
ความหมาย

- เป็นกรมธรรม์ที่ **ไม่ได้ระบุมูลค่าของวัตถุที่เอาประกันภัย**
- และ **ไม่ได้กำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัย (Sum Insured)** ไว้ล่วงหน้าในกรมธรรม์
- **มูลค่าที่ใช้ในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ต้องพิสูจน์จาก มูลค่าที่สามารถเอาประกันภัยได้จริง (Insurable Value) เมื่อเกิดความเสียหาย**

ตัวอย่างสำคัญ

กรมธรรม์ประกันภัยเปิด (Open Policy)

- เป็นสัญญาที่คู่สัญญา ตกลงเงื่อนไขล่วงหน้า ได้แก่
 - ประเภทของสินค้าที่จะขนส่ง
 - อัตราเบี้ยประกันภัย
 - ขอบเขตความคุ้มครองและเงื่อนไขอื่น ๆ
- ไม่ระบุรายละเอียดสินค้าแต่ละเที่ยว ไว้ในสัญญาหลัก
- ความคุ้มครองมีผลทันทีเมื่อมีการขนส่งตามเงื่อนไขที่ตกลงไว้



4.1 ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย

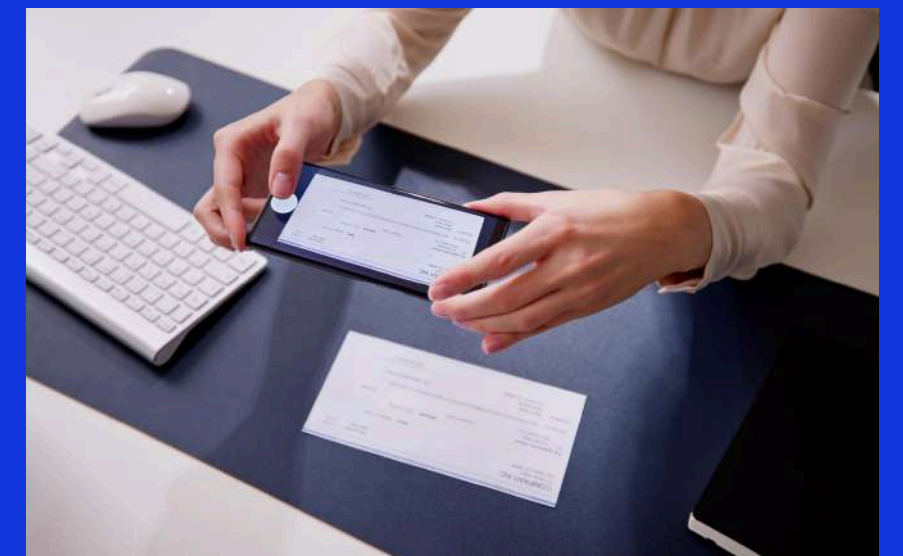
4.1.2 กรมธรรม์ประกันภัยแบบไม่กำหนดมูลค่า (Unvalued Policy)

ขั้นตอนการใช้ Open Policy ในทางปฏิบัติ

1. ผู้เอาประกันภัยทำ Open Policy กับผู้รับประกันภัย
2. เมื่อมีการขนส่งสินค้าแต่ละครั้ง ผู้เอาประกันภัยต้อง แจ้งรายละเอียดสินค้า เช่น ชนิดสินค้า มูลค่า เส้นทาง วันที่ขนส่ง
3. ผู้รับประกันภัยออกเอกสารยืนยันความคุ้มครอง ได้แก่
 - **Certificate of Insurance หรือ Marine Cargo Policy**
4. เอกสารดังกล่าวต้อง อ้างอิงหมายเลข Open Policy ทุกครั้ง

ลักษณะเด่นของ Unvalued Policy

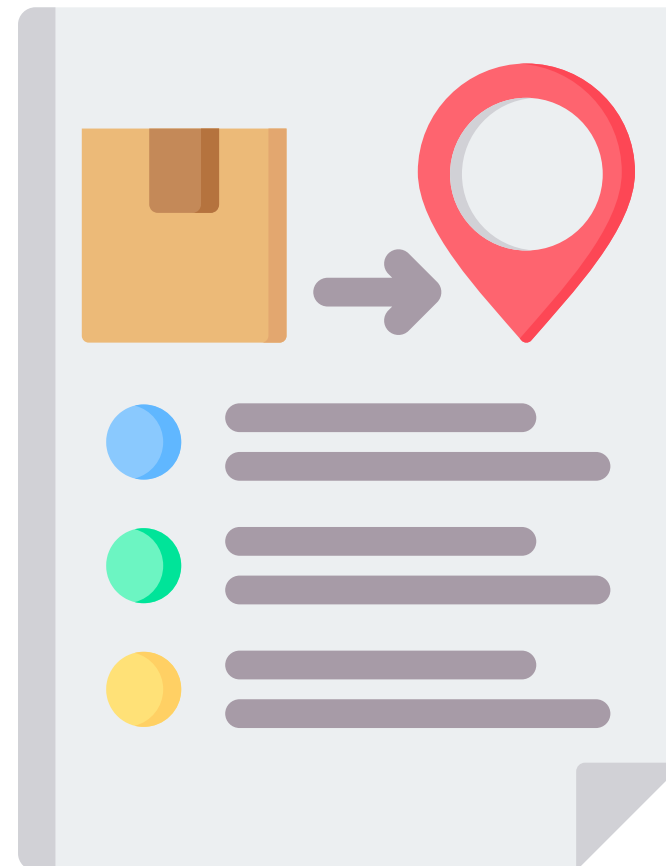
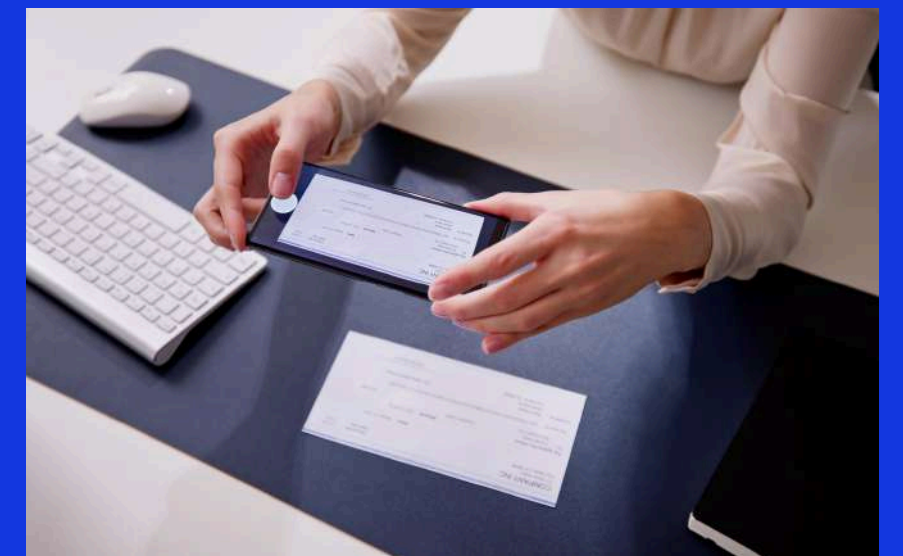
- ไม่มี Agreed Value เหมือน Valued Policy
- ต้องพิสูจน์มูลค่าทรัพย์สินเมื่อเกิดการเคลม
- เหมาะสำหรับ
 - ผู้ส่งออก-นำเข้าที่ขนส่งสินค้าบ่อย
 - ธุรกิจที่มูลค่าสินค้าแต่ละเที่ยวแตกต่างกัน
- ช่วยลดภาระการทำกรมธรรม์ใหม่ทุกครั้งที่มีการขนส่ง



4.1 ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย

4.1.3 กรมธรรม์ประกันภัยแบบเที่ยวเดินทาง (Voyage Policy)

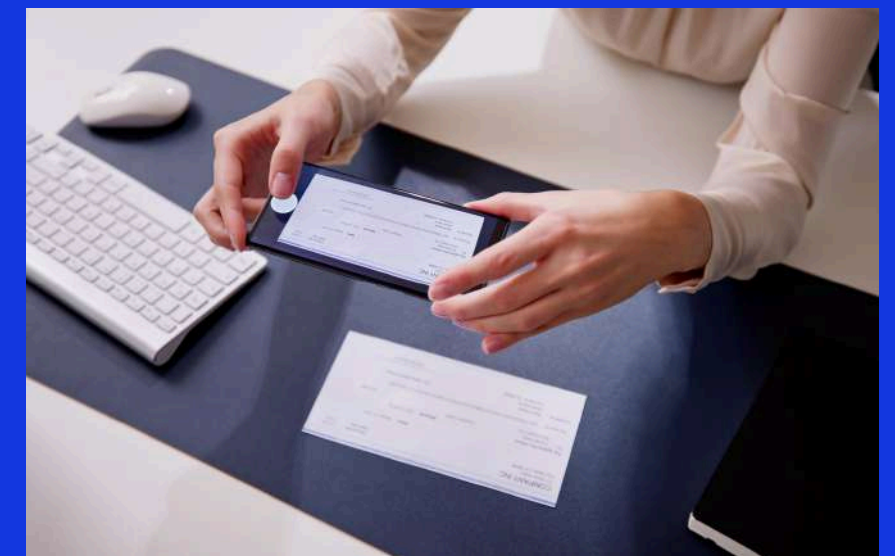
- เป็นกรมธรรม์ที่ให้ความคุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยจากสถานที่ต้นทางไปยังสถานที่ปลายทางที่ระบุ
- เช่น จากโกดังต้นทางในประเทศสิงคโปร์ถึงท่าเรือกรุงเทพ ความคุ้มครองจะสิ้นสุดทันทีเมื่อสินค้าถึงจุดหมายปลายทาง



4.1 ประเภทของกรมธรรม์ประกันภัย

4.1.4 กรมธรรม์ประกันภัยแบบกำหนดเวลา (Time Policy)

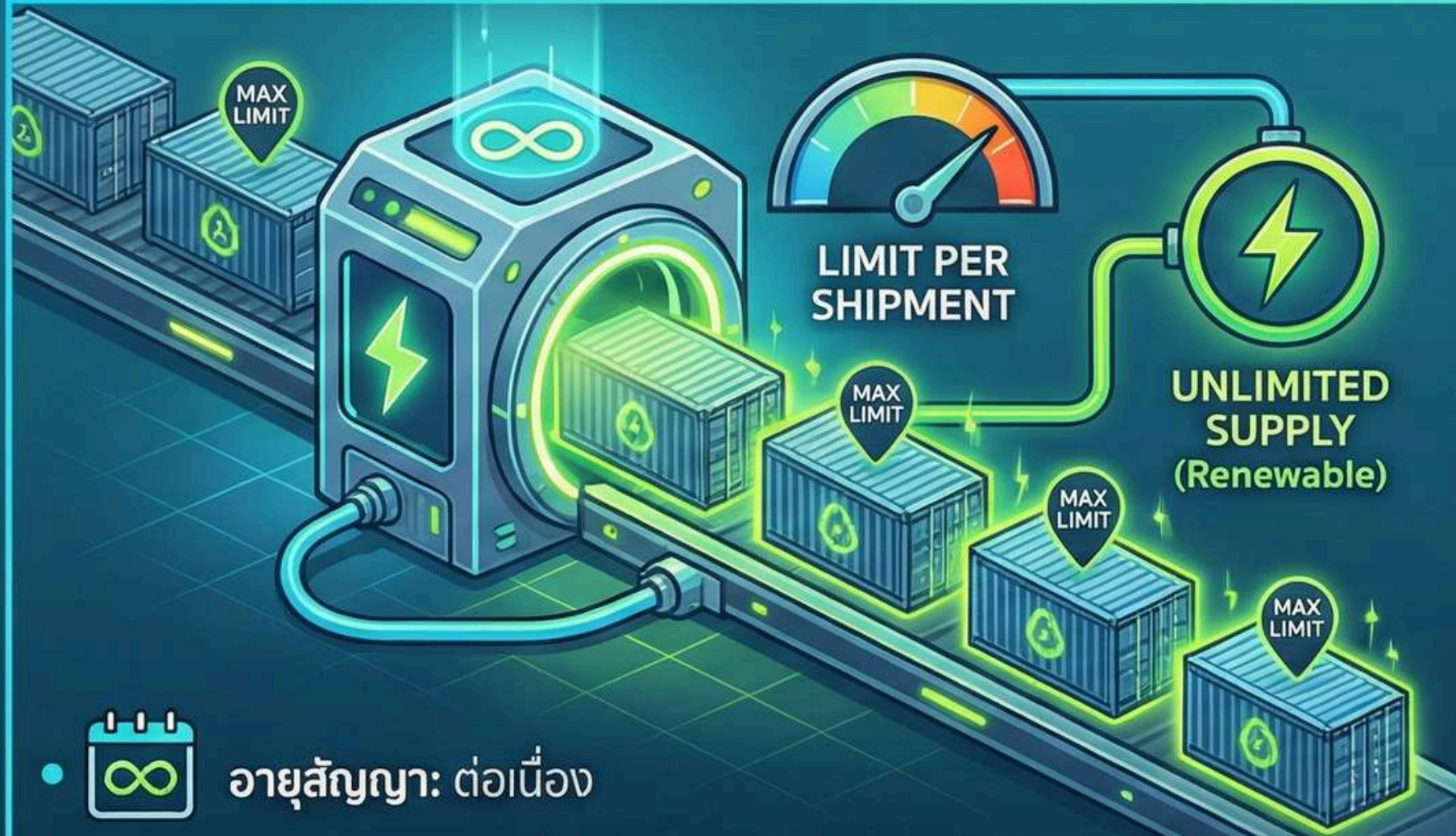
- เป็นกรมธรรม์ที่กำหนดระยะเวลาความคุ้มครองไว้อย่างแน่นอน
- เช่น ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม ถึง 31 ธันวาคม (รวมวันแรกและวันสุดท้าย)
- นิยมใช้กับกรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull and Machinery Insurance Policy)
- นอกจากนี้ ยังสามารถรวม Voyage Policy และ Time Policy ไว้ในกรมธรรม์เดียวกัน
- เช่น การนำเรือจากต่างประเทศเพื่อเรือเป็นเศษเหล็ก อาจกำหนดให้คุ้มครองตั้งแต่ท่าเรือโกเบ ประเทศญี่ปุ่น จนถึงท่าเรือแหลมฉบัง และยังระบุช่วงเวลาให้ชัดเจนว่าคุ้มครองตั้งแต่วันที่ 1 ถึง 5 มกราคม
- ซึ่งความคุ้มครองจะสิ้นสุดลงทันทีที่เรือถึงท่าเรือปลายทาง หรือเมื่อพ้นระยะเวลาที่กำหนด



4.1.5 เปรียบเทียบกรมธรรม์: Open Policy vs. Floating Policy

ความแตกต่างที่สำคัญของวงเงินคุ้มครอง (Key Difference in Coverage Limits)

กรมธรรม์ประกันภัยเปิด (Open Policy)



- อายุสัญญา: ต่อเนื่อง
- อายุสัญญา: ต่อเนื่อง (เช่น 1 ปี หรือจนกว่าจะบอกเลิก)
- วงเงิน: จำกัดสูงสุด 'ต่อครั้ง'
- การใช้: ใช้ซ้ำได้ตลอดอายุสัญญา (ไม่หักลดยอดรวม)

สรุป: วงเงินรวมไม่ลดลง (Total Sum Remains Intact)



กรมธรรม์ประกันภัยแบบลอยตัว (Floating Policy)



- อายุสัญญา: สิ้นสุดเมื่อวงเงินหมด
- วงเงิน: วงเงินรวมคงที่ (ก้อนเดียว)
- การใช้: หักลดยอดไปเรื่อยๆ จนหมด

สรุป: วงเงินรวมลดลงตามการใช้ (Total Sum Depletes with Use)

ความแตกต่างสำคัญ: Open Policy = วงเงินต่อครั้ง ไม่กระทบยอดรวม | Floating Policy = วงเงินก้อนเดียว ใช้แล้วหมดไป

4.1.6 เอกสารประกันภัยทางทะเลอื่นที่เกี่ยวข้อง: ตัวช่วยสำคัญเสริมความคุ้มครอง

ไม่ใช่กรมธรรม์หลัก แต่ขาดไม่ได้ เพื่อให้ธุรกิจเดินหน้าไม่สะดุด



1. บันทึกความคุ้มครองชั่วคราว (Cover Note) - ใบแทนชั่วคราว ยามฉุกเฉิน

ผู้รับประกันภัยออกให้ (Issued by Insurer) | **ยืนยันความคุ้มครอง 'ชั่วคราว' (Temporary Confirmation)**

กรณีเร่งด่วน: สินค้าต้องส่งทันที | **ใช้ขีดจำกัด ระหว่างรอ กรมธรรม์ตัวจริง**

ข้อควรจำ: เมื่อกรมธรรม์จริงออก → Cover Note 'สิ้นผลทันที'

2. สลิป (Slip) - ใบสรุปข้อตกลง รากฐานสัญญา

นายหน้าประกันภัยจัดทำ (Created by Insurance Broker) | **สรุปเงื่อนไข & ความเสี่ยง เสนอผู้รับประกัน (Summarizes Terms & Risks for Insurer)**

นิยมในตลาดลอนดอน (Popular in London Market)

ผู้รับประกันลงนาม = ยอมรับความเสี่ยง (Insurer Signature = Risk Accepted (Contract Exists))

บทบาท: กรมธรรม์ฉบับจริง ต้องมีเนื้อหาตรงกับ Slip



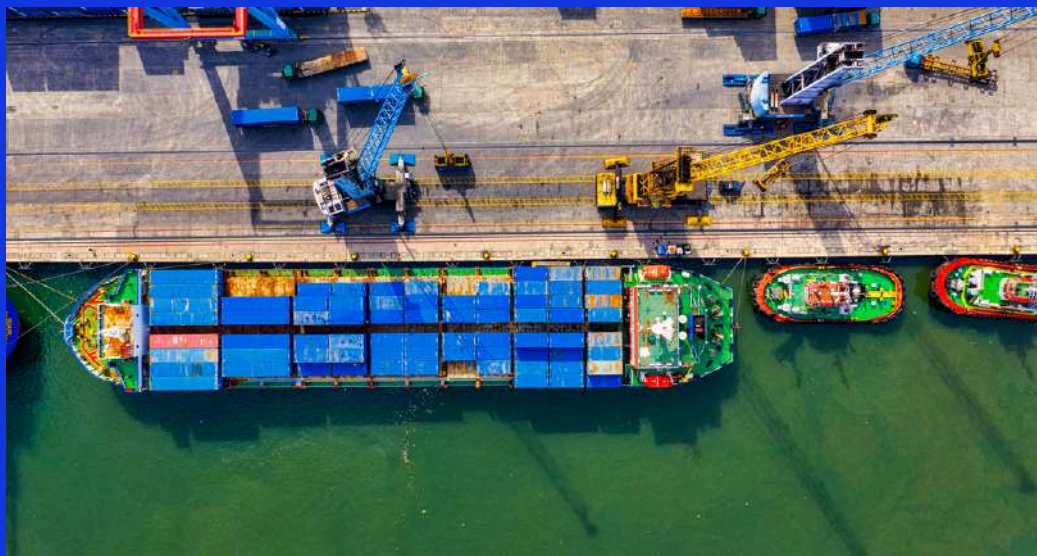
กรมธรรม์ประกันภัยทางทะเลฉบับสมบูรณ์ (The Final Marine Policy) - สัญญาหลักที่ครอบคลุม

บทสรุป: เอกสารทั้งสองช่วยเชื่อมโยงและยืนยันความคุ้มครองในขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อนำไปสู่สัญญาที่สมบูรณ์





4.2 การโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย





การโอนสิทธิ์และการสลักหลังกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล: คู่มือฉบับเข้าใจง่าย

(Transfer & Endorsement of Marine Insurance Policies: A Simple Guide)



1. การโอนสิทธิ์กรมธรรม์ (Policy Transfer)



หลักการ: โอนได้เป็นหลัก (เว้นแต่ห้ามชัดเจน)

สิ่งที่ต้องทำ (Requirements):

1. สลักหลัง (Endorsement) + 2. ส่งมอบ (Delivery) = การโอนสมบูรณ์

ส่งมอบเฉยๆ โดยไม่สลักหลัง = ❌ ไม่ถือว่าโอน

หมายเหตุ: ไม่ต้องแจ้งผู้รับประกัน
ต้องทำคู่กับการโอนส่วนได้เสีย

2. การสลักหลัง (Endorsement)



คืออะไร?

การแก้ไข/เปลี่ยนแปลงเงื่อนไขโดยผู้เอาประกัน เป็น 'ใบแนบท้าย' ที่ออกโดยบริษัท

ทำไปเพื่อ?

1. โอนกรมธรรม์ (ผู้ขาย -> ผู้ซื้อ)
2. เปลี่ยนรายละเอียด (ชื่อ, ที่อยู่)
3. เปลี่ยนความคุ้มครอง (เพิ่ม/ลด)

ขั้นตอนการสลักหลัง



ข้อควรจำ: ใบสลักหลัง = ส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ ต้องเก็บคู่กันเสมอ!



4.2 การโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย

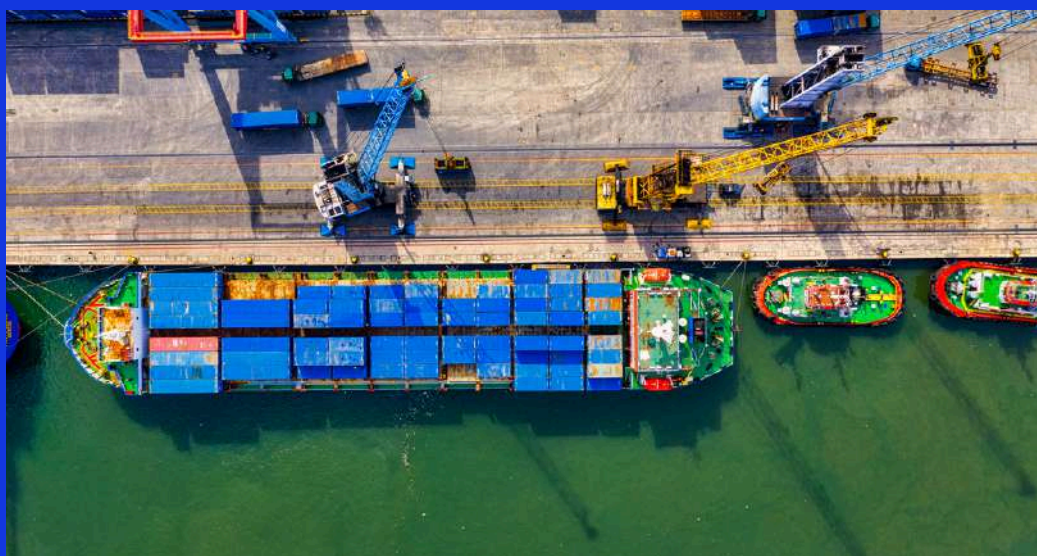
4.2.1 หลักสำคัญในการโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย

1. ต้องโอนวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยพร้อมกับการโอนกรมธรรม์

หากโอนเฉพาะวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัย แต่ไม่โอนกรมธรรม์ ผู้รับโอนวัตถุประสงค์จะมีเพียงกรรมสิทธิ์ในวัตถุประสงค์ แต่จะไม่ได้ได้รับความคุ้มครองจากกรมธรรม์

ตัวอย่าง

- นาย ก. ซื้อข้าวสาร 50 กระสอบจากนาย ข. (เงื่อนไข CIF) และได้รับโอนกรมธรรม์มาด้วย
- ต่อมานาย ก. ขายต่อให้นาย ค. (เงื่อนไข CFR) โดยไม่โอนกรมธรรม์ให้
- ผลคือ นาย ค. แม้จะเป็นเจ้าของข้าว แต่ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมจากบริษัทประกันภัยเมื่อเกิดความเสียหาย





4.2 การโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย

4.2.1 หลักสำคัญในการโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย

2. ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุประสงค์เกิดวินา ภัย

หากผู้รับโอนกรมธรรม์ไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุประสงค์ในเวลาที่เกิดความเสียหาย จะไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหม

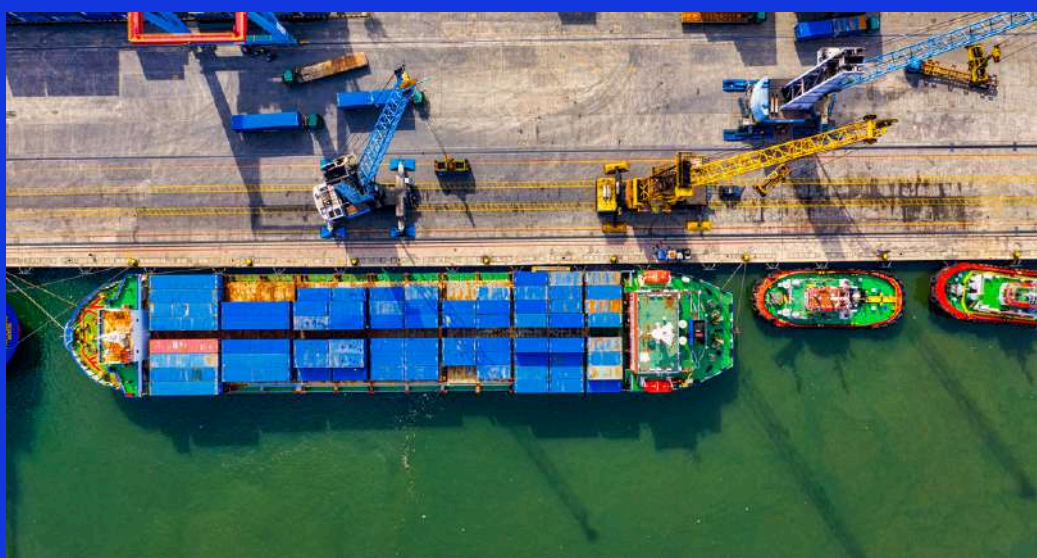
ตัวอย่าง

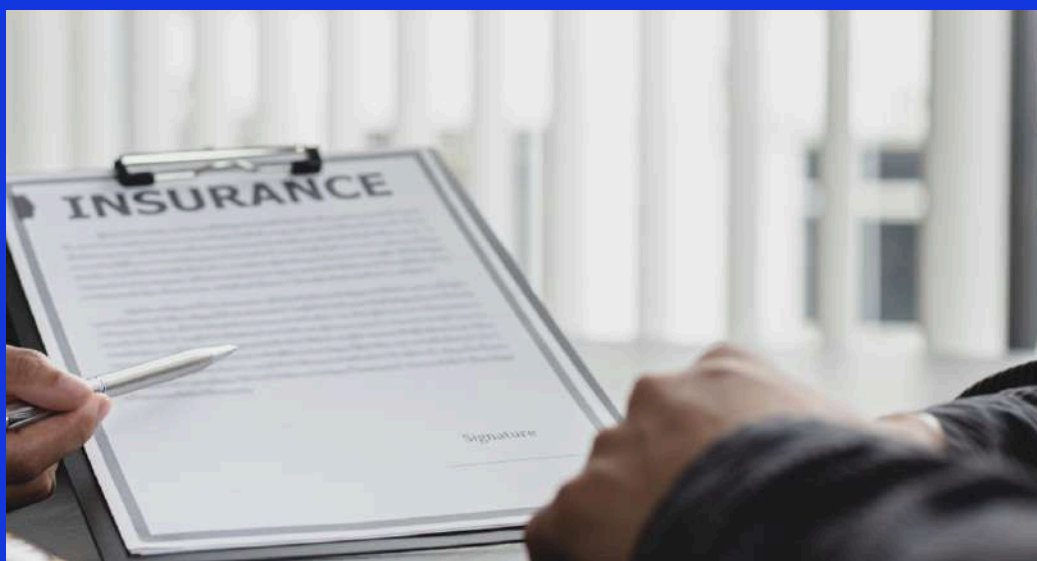
นาย ข. โอนกรมธรรม์ให้แก่ นาย ก. ล่วงหน้า แต่การซื้อขายไม่เกิดขึ้นจริง เมื่อสินค้าสูญหายในระหว่างขนส่ง นาย ก. ไม่มีส่วนได้เสีย จึงไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมได้

3. ไม่จำเป็นต้องโอนส่วนได้เสียและกรมธรรม์ในเวลาเดียวกัน

หากมีข้อตกลงไว้ (ชัดแจ้งหรือโดยปริยาย) ว่าจะโอนกรมธรรม์ด้วย สามารถส่งมอบสินค้าและโอนกรมธรรม์ในภายหลังได้

เช่น ในการขายสินค้าแบบ CIF ผู้ขายอาจส่งสินค้าให้ผู้ขนส่งก่อน แล้วจึงโอนกรมธรรม์ให้ผู้ซื้อในภายหลัง





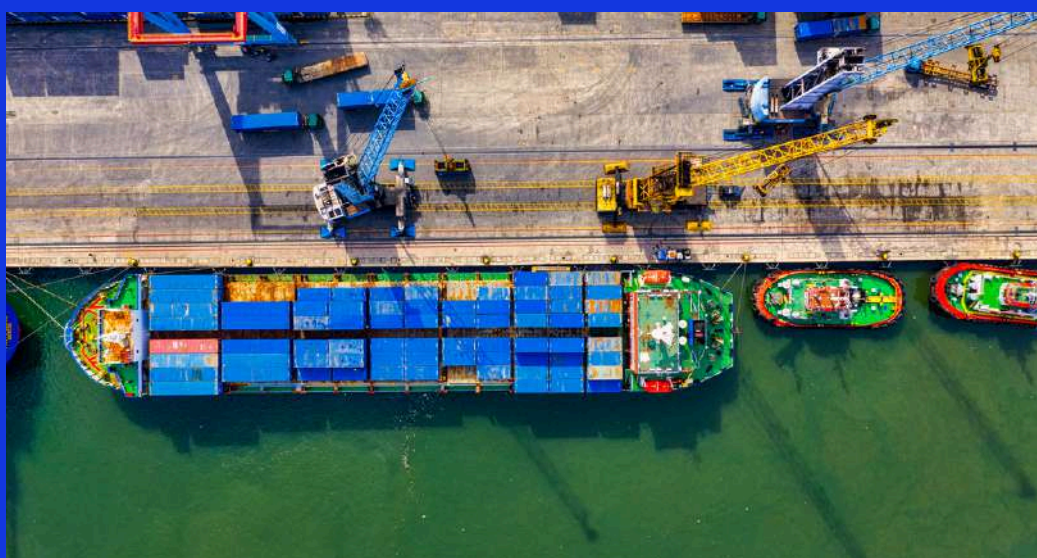
4.2 การโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย

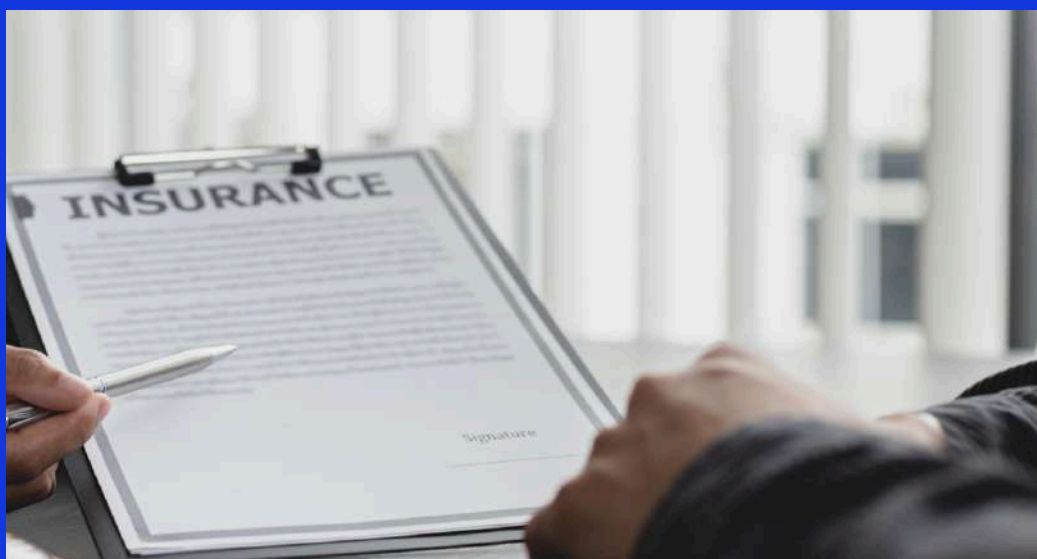
4.2.2 ผลของการโอนสิทธิตามกรมธรรม์

1. ผู้รับโอนกรมธรรม์มีสิทธิฟ้องและเรียกร้องค่าสินไหมโดยตรงจากผู้รับประกันภัย

2. ผู้รับประกันภัยสามารถยกข้อต่อสู้ตามเงื่อนไขกรมธรรม์ได้กับผู้รับโอน

เช่น หากความเสียหายเป็นผลจากข้อยกเว้น (เช่น การนัดหยุดงาน) ผู้รับโอนจะไม่สามารถเรียกร้องค่าสินไหมได้แม้จะได้รับโอนกรมธรรม์แล้ว





4.2 การโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย

4.2.3 ข้อกำหนดในกรมธรรม์มาตรฐานเกี่ยวกับการโอน

1.กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล (Marine Cargo Policy)

ใช้มาตรฐาน Institute Cargo Clauses (A) (B) (C) 1/1/83
ไม่มีข้อห้ามโอน แต่กำหนดว่า **"การประกันภัยจะต้องไม่ก่อประโยชน์แก่ผู้ขนส่งหรือผู้ดูแลรักษาทรัพย์"** (เพื่อรักษาสิทธิไล่เบี้ยของผู้รับประกันภัย)
(Institute of London Underwriters, 1983)



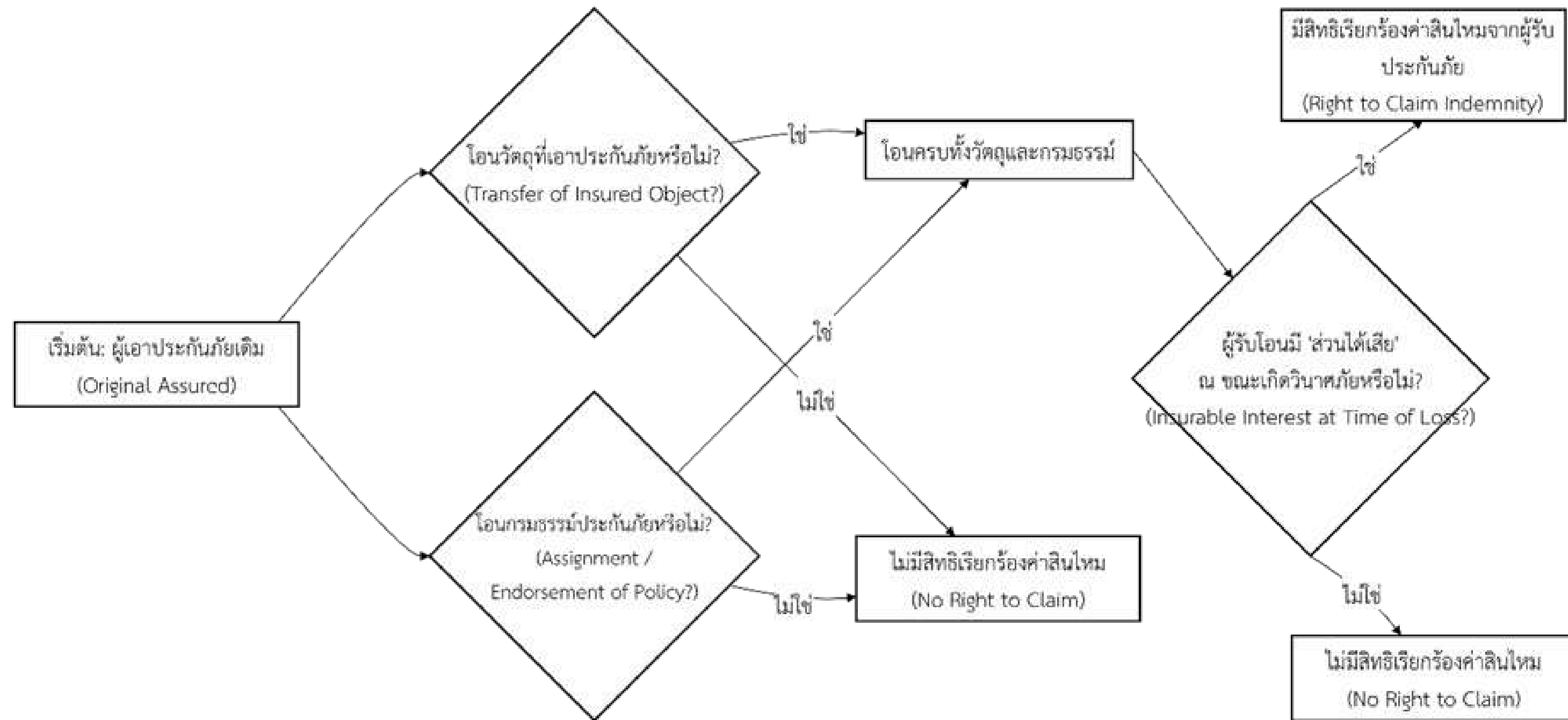
2.กรมธรรม์ประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร (Hull & Machinery Policy)

ใช้ Institute Time Clauses Hulls (ITCH) ฉบับ 1/10/83 และ Institute Time Clauses Hulls ฉบับ 1/11/95

มีข้อกำหนดชัดเจนว่า**การโอนสิทธิต้องมีการจดแจ้งและสลักหลังลงวันที่พร้อมลายมือชื่อผู้เอาประกันภัย (และผู้โอนต่อในกรณีโอนซ้ำ)** โดยต้องแสดงกรมธรรม์ที่มีการสลักหลังนี้ก่อนชำระค่าสินไหมหรือคืนเบี้ยประกันภัย
(Institute of London Underwriters, 1983)



ขั้นตอนการโอนสิทธิตามกรมธรรม์ประกันภัย (Marine Insurance Assignment Flow)



หมายเหตุ		
ต้องโอน 'วัตถุที่เอาประกันภัย' และ 'กรมธรรม์' ควบคู่กัน	ผู้รับโอนต้องมีส่วนได้เสีย ณ ขณะเกิดวินาศภัย	กรณีกรมธรรม์ตัวเรือ (H&M) ต้องสลักหลัง (endorsement) พร้อมวันเดือนปีและลายมือชื่อก่อนเคลม



4.3 การรับช่วงสิทธิ์

4.3.1 หลักการสำคัญของการรับช่วงสิทธิ์ (Key Principles of Subrogation)

1. เกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย (Operation of Law)



2. บทบาทของเอกสาร (Role of Documents)

ไม่จำเป็นต้องมีเพื่อการรับช่วงสิทธิ์

- แต่มีประโยชน์ในทางปฏิบัติ
 - หลักฐานการชดใช้ (Evidence of Settlement)
 - ระบุรายละเอียด (Specifies Details: Date, Amount, Recipient)
 - ยืนยันความร่วมมือ (Confirms Cooperation in Legal Action)

ตัวอย่างเอกสาร

- ระบุ: กรมธรรม์, B/L No., จำนวนเงิน
- ระบุ: การโอนสิทธิ์, ผลประโยชน์, ทางแก้ไข
- อนุญาต: ใช้ชื่อดำเนินคดี & ให้ความร่วมมือ

สรุป: การรับช่วงสิทธิ์เป็นผลของกฎหมายอัตโนมัติ แต่เอกสารช่วยให้การดำเนินการราบรื่นขึ้น

Subrogation and Receipt

To The Marine Insurance Company Limited

Re : Marine Cargo Policy No.....

Claim for Wet Damage of Indian Raw Cotton

Shipped ex M.V. "GOOD VESSEL" arrived on.....

B/L No.....

Claim Amount.....

In consideration of your paying to us a sum of Bht.....(.....baht only) which was received by us for our claim in respect of the above-captioned shipment, we hereby assign and transfer to you all our rights, interest and remedies in respect of the said goods and all rights of claim against the carrier and other liable person (s).

We also hereby authorize you to use our name in any action or legal proceedings or recovery action which you may commence with your own expenses and costs against the carrier and / or other liable person (s) and we undertake to provide you with all necessary documents and cooperation to assist you in those matters.

In witness whereof, we have set our hand and affixed our common seal on this Subrogation and Receipt on this.....day of.....,

หนังสือรับเงินและการรับช่วงสิทธิ (Subrogation and Receipt)

ถึง : บริษัท เดอะ มารีน อินชัวร์นส์ จำกัด

เรื่อง : กรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเล เลขที่
การเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนกรณีความเสียหายจากความเป็ยกชั้นของฝ้ายดิบจากประเทศอินเดีย
ขนส่งโดยเรือ M.V. "GOOD VESSEL" ถึงเมื่อวันที่
ใบตราส่งสินค้า (B/L) เลขที่
จำนวนเงินที่เรียกร้อง บาท

โดยหนังสือนี้ ข้าพเจ้าทั้งหลายขอรับรองว่า เพื่อเป็นการตอบแทนที่ท่านได้ชำระเงินให้แก่ข้าพเจ้าทั้งหลายเป็นจำนวนเงิน
บาท (..... บาทถ้วน) ซึ่งข้าพเจ้าทั้งหลายได้รับไว้แล้วเป็นการชำระค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่สินค้า
ตามที่กล่าวข้างต้น ข้าพเจ้าทั้งหลายขอ โอนและมอบหมายสิทธิ ผลประโยชน์ และวิธีการเยียวยาทางกฎหมายทั้งหมด ที่ข้าพเจ้าทั้ง
หลายมีอยู่เกี่ยวกับสินค้านี้ รวมถึง สิทธิในการเรียกร้องใด ๆ ต่อผู้ขนส่งและบุคคลอื่นใดที่ต้องรับผิดชอบ ให้แก่ท่านโดยสมบูรณ์

ข้าพเจ้าทั้งหลายยังขอ อนุญาตให้ท่านใช้ชื่อของข้าพเจ้าทั้งหลาย ในการดำเนินคดี การดำเนินการทางกฎหมาย หรือการเรียกร้อง
ค่าเสียหายใด ๆ ที่ท่านอาจเริ่มดำเนินการด้วยค่าใช้จ่ายและความรับผิดชอบของท่านเอง ต่อผู้ขนส่งและ/หรือบุคคลอื่นใดที่ต้องรับผิดชอบ
และข้าพเจ้าทั้งหลายขอรับรองว่าจะให้ความร่วมมือและจัดเตรียมเอกสารที่จำเป็นทั้งหมดเพื่อช่วยเหลือท่านในการดำเนินการดัง
กล่าว

เพื่อเป็นหลักฐานแห่งการนี้ ข้าพเจ้าทั้งหลายได้ลงลายมือชื่อและประทับตรานิติบุคคลไว้ใน หนังสือรับเงินและการรับช่วงสิทธิฉบับนี้
ณ วันที่ เดือน พ.ศ.

4.3.2 ผลของการรับช่วงสิทธิ์

1. ขอบเขตของสิทธิ์ที่โอน

เมื่อผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว สิทธิ์ (Right) และทางแก้ไขเยียวยา (Remedy) ที่เกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัย จะโอนมายังผู้รับประกันภัย เฉพาะในส่วนที่ชดใช้ไปจริง ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิ์ไล่เบี้ยจากบุคคลภายนอกเกินกว่าจำนวนเงินที่ชดใช้จริง

ตัวอย่าง

- บริษัทประกันภัยชดใช้ให้นาย ก. เป็นเงิน 50,000 บาท สำหรับสินค้าที่เสียหายเพราะความประมาทเลินเล่อของเรือ A
- สิทธิ์ไล่เบี้ยจากเรือ A จะมีได้เพียง 50,000 บาท

2. กรณีชดใช้เต็มมูลค่าแล้วได้ทรัพย์สินคืน

หากทรัพย์สินที่เอาประกันภัยสูญหาย และผู้รับประกันภัยชดใช้เต็มมูลค่าแล้ว ต่อมาทรัพย์สินถูกพบและนำกลับคืนมา ทรัพย์สินนั้นตกเป็นของผู้รับประกันภัย

ตัวอย่าง

- เรือ A สูญหาย ผู้รับประกันภัยชดใช้เต็มมูลค่าในฐานะความเสียหายสิ้นเชิง (Total Loss)
- ต่อมาพบเรือและนำกลับคืนได้
- เรือเป็นกรรมสิทธิ์ของผู้รับประกันภัย

4.3.2 ผลของการรับช่วงสิทธิ

3. สิทธิในการคิดดอกเบี้ย

ผู้รับประกันภัยมีสิทธิคิดดอกเบี้ยจากผู้ทำละเมิด นับตั้งแต่วันที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ไม่สามารถคิดดอกเบี้ยย้อนหลังไปตั้งวันที่เกิดเหตุละเมิดได้ เนื่องจากไม่ได้เป็นผู้เสียหายโดยตรงในขณะนั้น

ตัวอย่าง

- วันที่ 1 ม.ค. 2546 เรือ A ถูกระเบิด เรือ B ชน (ความผิดของเรือ B) ความเสียหาย 400,000 บาท ผู้รับประกันภัยชดใช้ 350,000 บาท (หัก Deductible 50,000 บาท) ให้เจ้าของเรือ A ในวันที่ 1 ก.ค. 2546
- ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเรียกดอกเบี้ยจากเรือ B สำหรับเงิน 350,000 บาท ตั้งแต่วันที่ 1 ก.ค. 2546 เป็นต้นไป
- เจ้าของเรือ A มีสิทธิเรียกค่าเสียหายส่วนแรก 50,000 บาท พร้อมดอกเบี้ย ตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 2546

4.3.3 การรับช่วงสิทธิไม่ก่อให้เกิดกำไรแก่ผู้รับประกันภัย

หลักการการรับช่วงสิทธิ (Subrogation) ไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยได้รับผลประโยชน์เกินกว่าที่ได้ชดใช้จริง ผู้รับประกันภัยจะได้รับสิทธิเพียงเท่ากับจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ตนได้จ่ายให้แก่ผู้เอาประกันภัย หากมีการได้รับชดใช้จากบุคคลภายนอกมากกว่าจำนวนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่าย ส่วนเกินต้องส่งคืนให้ผู้เอาประกันภัย (Institute of London Underwriters, 1983)

เหตุผล การประกันภัยมีวัตถุประสงค์เพื่อชดเชยความเสียหาย ไม่ใช่สร้างกำไร การให้ผู้รับประกันภัยได้รับส่วนเกินถือเป็นการขัดต่อหลักการชดใช้เยียวยาตามความเสียหายที่แท้จริง (Principle of Indemnity) (Thai Marine Insurance Act, B.E. 2530, 1987)

ตัวอย่างประกอบ

- นาย ก. ทำประกันภัยเรือไว้กับบริษัทประกันภัย วงเงิน 500,000 บาท
- วันที่ 4 มกราคม 2525 เรือถูกเรือ A (ต่างชาติ) ชนจมลงโดยความผิดของเรือ A
- นาย ก. เรียกร้องค่าเสียหายจากเรือ A เต็มมูลค่า (20,000 ดอลลาร์สหรัฐ) และแจ้งเคลมจากบริษัทประกันภัยด้วย
- บริษัทประกันภัยชดใช้เต็มวงเงิน 500,000 บาท
- วันที่ 4 กุมภาพันธ์ เจ้าของเรือ A ส่งเช็ค 20,000 ดอลลาร์ให้นาย ก. เพื่อชดใช้ความเสียหาย
- วันที่ 5 กุมภาพันธ์ รัฐบาลสหรัฐประกาศปรับค่าเงินดอลลาร์ ทำให้ 1 ดอลลาร์ เท่ากับ 40 บาท
- นาย ก. ขึ้นเงินเช็คและได้ 800,000 บาทไทย

ผลการคำนวณ

เงินที่ต้องคืนบริษัทประกันภัย = 500,000 บาท (เท่ากับจำนวนที่บริษัทจ่ายให้แล้ว)

ส่วนเกิน 300,000 บาท (ผลจากอัตราแลกเปลี่ยน) เป็นของนาย ก.

4.3.4 การรับช่วงสิทธิไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเกินกว่าสิทธิเดิมของผู้เอาประกันภัย

หลักการ สิทธิที่ผู้รับประกันภัยได้รับจากการรับช่วงสิทธิ คือ สิทธิของผู้เอาประกันภัยที่มีอยู่เดิม ขอบเขตสิทธิที่โอนมาจึงเท่ากับสิทธิเดิมของผู้เอาประกันภัย ไม่มากกว่านั้น

ตัวอย่างประกอบ

- บริษัทประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่นาย ก. เป็นเงิน 50,000 บาท
- ความเสียหายเกิดขึ้นจากการขนส่งโดยเรือ A
- กฎหมายกำหนดให้ผู้ขนส่งจำกัดความรับผิดได้ 10,000 บาทต่อหนึ่งหีบห่อ (ตาม พ.ร.บ.การรับขนส่งทางทะเล พ.ศ. 2534)
- แม้บริษัทประกันภัยจะจ่าย 50,000 บาท แต่สามารถไล่เบี้ยจากเรือ A ได้เพียง 10,000 บาท เพราะสิทธิเดิมของนาย ก. ถูกจำกัดไว้เท่านั้น

4.3.5 การรับช่วงสิทธิเพื่อไล่เบี่ยได้เฉพาะจากบุคคลภายนอกผู้เป็นฝ่ายผิด

หลักการ สิทธิไล่เบี่ย (Right of Recovery) จากการรับช่วงสิทธิสามารถใช้ได้กับ บุคคลภายนอกที่เป็นฝ่ายผิด (Liable Third Party) เท่านั้นไม่สามารถไล่เบี่ยจากผู้เอาประกันภัยได้ เนื่องจากผู้เอาประกันภัยเป็นคู่สัญญาในกรมธรรม์ ไม่ใช่บุคคลภายนอก

เหตุผล หากอนุญาตให้ผู้รับประกันภัยไล่เบี่ยจากผู้เอาประกันภัยได้ จะเท่ากับเป็นการที่ผู้เอาประกันภัยฟ้องตัวเอง ซึ่งขัดต่อหลักกฎหมาย

ตัวอย่าง

- นาย ก. มีเรือ 2 ลำ เรือ A (ทำประกันภัย) และเรือ B (ไม่ได้ทำประกันภัย)
- ลูกจ้างของนาย ก. ขับเรือ B ชนท้ายเรือ A ทำให้เรือ A เสียหาย 50,000 บาท
- บริษัทประกันภัยชดใช้ค่าเสียหายให้เรือ A เต็มจำนวน
- บริษัทพยายามฟ้องนาย ก. โดยอ้างสิทธิรับช่วงจากนาย ก. เพื่อลงโทษเรือ B ซึ่งเป็นฝ่ายผิด
- ศาลอังกฤษวินิจฉัยว่า บริษัทประกันภัยไม่สามารถทำได้ เพราะนาย ก. คือผู้เอาประกันภัย ไม่ใช่บุคคลภายนอก