

บทที่ 2

ประวัติ แนวคิด วิวัฒนาการของการประกันภัยรันทอง

1. วิวัฒนาการประกันภัย

1.1 วิวัฒนาการประกันภัยของต่างประเทศ

เมื่อประมาณ 3,000 ปี ก่อนคริสต์ศักราช ได้มีการพัฒนาทางการค้าและมีการพัฒนาทางด้านอุตสาหกรรมการผลิตสินค้าและการขนส่งขึ้น โดยพวกชาวบาบิโลน (Baby-Ionian) แห่งลุ่มแม่น้ำยูเฟรติส เพื่อส่งไปขายยังเมืองต่างๆ โดยการขนส่งสินค้าในสมัยนั้นต้องอาศัยแรงงานทาสหรือบริวารในการขนส่งสินค้าหรือวัตถุจากเมืองหนึ่งไปยังอีกเมืองหนึ่ง โดยบรรดาทาสหรือพวกบริวารเหล่านั้นจะต้องมีการปฏิบัติตามคำสั่งของผู้เป็นนายอย่างเคร่งครัด การทำงานในสมัยนั้นจึงไม่มีความคล่องตัวในการค้าขาย แต่ต่อมาเมื่อมีความเจริญมากขึ้นการค้าขายจึงได้เปลี่ยนมาให้บุคคลอื่นไปทำหน้าที่ค้าขายแทนตน หรือที่เรียกว่า พวกพ่อค้าเร่ (Travelling Salesman) ซึ่งพวกพ่อค้าเร่จะเป็นผู้รับสินค้านั้นไปจำหน่ายยังเมืองต่างๆ แทนและเพื่อเป็นการให้หลักประกันว่าพวกพ่อค้าเร่จะไม่มีการทุจริตหรือเก็บเอาสินค้านั้นไว้เป็นของตน พวกพ่อค้าเร่จึงมีการตกลงกันโดยมีข้อสัญญาว่าพวกตนจะต้องมอบทรัพย์สินและภรรยาของตนหรือแม้กระทั่งบุตรไว้กับเจ้าของสินค้าเพื่อเป็นหลักประกัน และเมื่อทำการค้าขายได้กำไรต้องแบ่งให้กับเจ้าของสินค้าอีกครั้งหนึ่ง โดยที่ในบางครั้งสินค้าที่นำไปเร่ขายอาจถูกโจรผู้ร้ายทำการปล้นแย่งชิงสินค้าไปจากพวกพ่อค้าเร่ได้ ทำให้พวกพ่อค้าเร่เหล่านั้นต้องสูญเสียเงินทองและทรัพย์สินหรือลูกเมียภรรยาและบุตรไปเป็นทาสแก่เจ้าของสินค้าโดยการสูญเสียเหล่านั้นมิใช่ความผิดหรือเกิดจากความทุจริตของพ่อค้าเร่ จึงถือว่าเป็นความสูญเสียในการขนส่งสินค้าอย่างมากในสมัยนั้น จากลักษณะเงื่อนไขข้อสัญญาที่มีการตกลงกันในสมัยนั้นก่อให้เกิดความไม่พอใจแก่บรรดาพ่อค้าเร่เป็นอันมาก ต่อมาจึงได้มีการตกลงกันกำหนดเงื่อนไขขึ้นใหม่ว่า ถ้าการสูญเสียสินค้านั้นเกิดขึ้นโดยมิใช่ความผิดของพ่อค้าเร่หรือพวกพ่อค้าเร่ได้ทำการต่อสู้ป้องกันรักษาสินค้าเหล่านั้นอย่างเต็มที่แล้วความเสียหายนั้นก็ยังคงอยู่ให้ถือว่าพ่อค้าเร่พวกนั้นไม่มีความผิด เจ้าของสินค้าจะริบทรัพย์สินภรรยาและบุตรของตนไม่ได้ข้อตกลงนี้เป็นข้อตกลงที่สร้างความพอใจให้กับพวกพ่อค้าเร่เป็นอย่างมาก จึงมีการใช้ข้อสัญญานี้

แพร่หลายในการค้าสมัยนั้น นับว่าข้อตกลงดังกล่าวเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณซึ่งส่วนใหญ่เป็นการประกันภัยทางทะเล ซึ่งการพัฒนาความคิดทางการค้าและการขนส่งสินค้าเป็นช่องทางหนึ่งของการทำการค้าขายของชาวกรีก โดยพัฒนามาจากพวกชาวบาบิโลนไปเป็นสัญญาชนิดหนึ่ง ซึ่งมีชื่อเรียกในสมัยนั้นว่า “สัญญาบอตตอมรี” (Bottomry Contract) (มุกดา โควหกุล, 2537, หน้า 19) ซึ่งสัญญาดังกล่าวนี้เป็นสัญญาที่เจ้าของเรือผู้ต้องการจะขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองห่างไกล จำต้องใช้เงินทุนในการซื้อสินค้าและค่าใช้จ่ายในการแล่นเรือไปในทะเลเป็นเวลานานจึงต้องมีการขอกู้เงินจากพวกนายทุนเงินกู้ที่มีทรัพย์สินมากเพื่อนำไปใช้เป็นทุนรอนในการออกเดินทางค้าขายเป็นเวลานาน โดยมีการให้หลักประกันแก่เจ้าของทรัพย์สินที่ให้ผู้กู้ด้วยวิธีนำตัวเรือไปเป็นประกันเงินกู้ โดยมีข้อตกลงว่าหากพวกเขาเดินทางกลับมาจากการค้าขายแล้วเขาจะต้องชดใช้เงินที่กู้มาทั้งหมด ถ้าบิดพลิ้วนายทุนเงินกู้ก็จะยึดเรือที่นำมาเป็นหลักประกันนั้นไปใช้หนี้เงินกู้ แต่ถ้าเรือไม่กลับมาถึงท่าโดยปลอดภัยนายทุนเงินกู้ก็จะไม่ได้รับชำระหนี้จากเจ้าของเรือ การกู้เงินโดยการนำเอาเรือมาเป็นหลักประกันนี้ เรียกว่า สัญญาบอตตอมรี แต่ถ้าผู้กู้ไม่เป็นเจ้าของเรือมีแต่สินค้าที่จะส่งไปขายหรือที่จะซื้อกลับมาเขาก็อาจเอาสินค้าเหล่านั้นประกันเงินกู้ได้เช่นเดียวกัน สัญญาเงินกู้ที่มีการนำสินค้ามาเป็นหลักประกันนี้เรียกว่า “สัญญาเรสปอนเดนเทีย” (Respon Dentia Contract) (สุภาพ สารีพิมพ์, 2548, หน้า 7)

จากที่กล่าวมาทำให้พอจะทราบได้ว่าการประกันภัยในสมัยโบราณนั้นมีที่มาจากระบบการค้าขายที่จะต้องมีการขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่างๆ ที่มีความห่างไกลและมีความเสี่ยงภัยอย่างสูง ซึ่งสินค้าเหล่านั้นอาจจะไปถึงท่าปลายทางหรือไม่ เป็นเหตุการณ์ในอนาคตที่ไม่อาจคาดหมายได้ พวกพ่อค้าที่ต้องการมีการขนส่งสินค้าไปขายดังกล่าวจึงต้องมีการแสวงหาหลักประกันให้กับตนเองไว้ล่วงหน้าเพื่อเป็นหลักประกันว่าเมื่อเกิดกรณีความเสียหายที่ไม่อาจคาดหมายได้เกิดขึ้นจะมีผู้มาบรรเทาความเสียหายเหล่านั้นให้กับตนด้วยการชดใช้ทรัพย์สินเงินทองเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น การหาหลักประกันดังกล่าวแม้จะไม่ใช่วิธีหลักเกณฑ์ของการประกันภัยในปัจจุบันแต่ก็แสดงให้เห็นว่า มนุษย์มีแนวความคิดที่จะทำอย่างไรที่จะได้ทรัพย์สินจากบุคคลหนึ่งมาชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตน แต่หลักประกันที่แท้จริงนั้นคือการกระจายความเสี่ยงภัยจากคนหนึ่งไปยังบุคคลอื่นอีกหลายคน ลักษณะการกระจายความเสี่ยงภัยในสมัยโบราณเกิดจากแนวความคิดเริ่มต้นของพวกพ่อค้าชาวจีนซึ่งเข้ามาทำการค้าขายทางเรือ โดยอาศัยแม่น้ำแยงซีเกียงเป็นเส้นทาง การขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่างๆ ซึ่งการขนส่งสินค้าในสมัยนั้นมีอันตรายและเกิดการเสี่ยงภัยอยู่ตลอดเวลาที่ทำการขนส่งสินค้า โดยมีภัยธรรมชาติเป็นปัญหาสำคัญสำหรับพ่อค้าชาวจีนซึ่งไม่อาจที่จะมีการคาดหมายได้ล่วงหน้ารวมทั้งภัยที่อาจเกิดจากสภาพของเรือ ความไม่มั่นคงแข็งแรงของตัวเรือเนื่องจากเรือในสมัยนั้นมีขนาดเล็ก ไม่มีความสามารถในการต้านทานกับภัยธรรมชาติที่อาจ

เกิดขึ้นได้ พ่อค้าชาวจีนจึงเกิดแนวความคิดในการที่จะเฉลี่ยความเสียหายที่อาจเกิดขึ้นโดยการนำสินค้าที่จะขนส่งเหล่านั้นใส่เรือแต่ละลำไป หากเรือลำใดเกิดวินาศภัยจมลงพ่อค้าชาวจีนก็ยังคงพอมีสินค้าที่เหลือในเรือลำอื่นส่งไปยังเมืองท่าปลายทางได้ วิธีการเช่นนี้เคยปรากฏว่าชาวโรมันเมื่อสมัย 200 ปี ก่อนคริสต์ศักราชเคยใช้ในการลงทุนซื้อเรือเพื่อขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองต่างๆ โดยชาวโรมันเหล่านั้นจะไม่ซื้อเรือทั้งลำมาเป็นเจ้าของเพียงคนเดียว แต่จะมีการชักชวนผู้ที่มีอาชีพในการขนส่งสินค้ามาลงทุนซื้อเรือร่วมกันหลายๆ ลำ พ่อค้าแต่ละคนก็จะเป็นเจ้าของเรือลำที่ตนซื้อมา หากลำใดเสียหายล่มจมไปก็ยังมีเรือลำอื่นเหลืออยู่ ไม่สูญสิ้นไปเสียทั้งหมดจึงไม่ทำให้กิจการเหล่านั้นต้องหยุดชะงักหรือล้มเลิกไป จากหลักการเช่นนี้เป็นการกระจายความเสี่ยงภัยที่คล้ายกับการประกันภัยในปัจจุบันเป็นอย่างมาก

เมื่อประมาณ 2,000 ปีมาแล้ว กิจการค้าขายในประเทศยุโรปมีการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยอาศัยทะเลเมดิเตอร์เรเนียนเป็นเส้นทางการค้าขายที่สำคัญที่สุดในสมัยนั้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการค้าขายบริเวณริมฝั่งทะเลเมดิเตอร์เรเนียนฝั่งด้านตะวันออกเป็นศูนย์กลางกิจการค้าขายของยุโรปในขณะนั้น โดยบรรดาพ่อค้าชาวยุโรปได้ขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองห่างไกลทั้งทางบกและทางทะเล แต่การเดินทางขนส่งสินค้าโดยทางบกเพื่อทำการค้าขายกับเมืองที่อยู่ห่างไกลนั้นจะต้องอาศัยกำลังคนจำนวนมากเพื่อทำการคุ้มกันทรัพย์สินและลำเลียงสินค้าไปเป็นกองคาราวาน ทำให้การขนส่งสินค้าแต่ละครั้งต้องเสียค่าใช้จ่ายในการเดินทางแต่ละเที่ยวสูงมาก ส่วนการเดินทางขนส่งสินค้าทางทะเลในช่วงยุคสมัยแรกนั้นถึงแม้จะทุนค่าใช้จ่ายด้านกำลังคน แต่ก็เต็มไปด้วยภัยอันตราย นานัปการ เช่น ภัยจากธรรมชาติ คลื่นลม อัคคีภัยและโจรสลัด ทำให้การขนส่งสินค้าทางเรือไปยังเมืองไกลในสมัยนั้นต้องประสบกับความเสี่ยงภัยที่สูงเช่นกัน ดังนั้นจึงเรียกการเดินทางโดยทางน้ำว่า “ความเสี่ยงภัยทางทะเล” (Marine Adventure) โดยพ่อค้าผู้ทำการค้าขายทางทะเลที่บางครั้งเมื่อประสบกับภัยธรรมชาติแล้วบางรายอาจต้องสิ้นเนื้อประดาตัวเมื่อเรือและสินค้าที่บรรทุกไปนั้นเกิดวินาศภัยขึ้น ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้ในทุกขณะที่มีการเดินทางขนส่งทางทะเลและด้วยสาเหตุแห่งการเสี่ยงภัยทางทะเลดังกล่าวนี้ จึงมีการคิดระบบการกู้ยืมเงินเพื่อจัดหาสินค้าและยานพาหนะในการขนส่งสินค้าไปขายยังเมืองไกลโดยมีการให้หลักประกันไว้ใช้ในการกู้ยืมเงิน ซึ่งหลักประกันในสมัยนั้นก็คือเรือสินค้าของผู้ที่จะขอกู้ยืมเงินนั่นเอง หากการเดินทางค้าขายนั้นปลอดภัยจากภัยอันตรายโดยที่สินค้าที่ขนส่งไปถึงยังเมืองท่าปลายทางแล้ว และทำการค้าขายได้กำไรมาแล้วยังมีโอกาสที่จะซื้อสินค้าในเมืองโพ้นทะเลนั้นกลับมาขายได้อีก กรณีเช่นนี้จะเห็นได้ว่าการค้าขายทางทะเลนี้สามารถทำกำไรได้อย่างมหาศาล โดยที่ทั้งนายทุนที่ให้กู้ยืมเงินไปเพื่อซื้อสินค้าหรือจัดหาเรือสินค้าสำหรับที่จะทำการขนส่งให้กับพ่อค้า ก็จะได้ทุนคืนพร้อมด้วยส่วนแบ่งที่เป็นผลกำไรหลายเท่าของจำนวนเงินกู้ แต่ถ้าโชคร้ายเกิดเรือสินค้าและสินค้าที่บรรทุกอยู่ในเรือต้องประสบ

วินาศภัยล้มลงต้องสูญสิ้นทั้งสินค้าและกำไรหรือแม้แต่ชีวิตของลูกหนี้ นายทุนผู้ให้กู้ยืมเงินไปก็จะไม่สามารถเรียกร้องให้พ่อค้าที่กู้ยืมเงินชดใช้เงินที่กู้ได้ เพราะหลักทรัพย์ที่ใช้ค้ำประกันนั้นได้สูญสิ้นไปด้วยเหตุวินาศภัยนั้นแล้ว

เมื่อประมาณคริสต์ศตวรรษที่ 12 มีชาวลอมบาร์ด (The Lombards) ซึ่งอพยพมาจากที่ประเทศอิตาลีเข้ามาตั้งถิ่นฐานอยู่ในกรุงลอนดอน โดยที่ชาวลอมบาร์ดได้นำแนวความคิดเกี่ยวกับระบบการกู้ยืมเงินของพวกกรีกโบราณ ที่มีการนำตัวเรือและสินค้ามาเป็นหลักทรัพย์ในการค้ำประกันเงินที่กู้ยืมมาเพื่อใช้ในกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลกับประเทศต่างๆ ทางฝั่งโพ้นทะเล โดยเรียกสัญญาให้กู้ยืมเงินที่มีเรือเป็นหลักทรัพย์ค้ำประกันว่า สัญญาบอตตอมรี โดยพ่อค้าชาวอังกฤษที่มีความเฉลียวฉลาดในสมัยนั้นยังต้องเรียนรู้วิธีการค้าขายจากชาวลอมบาร์ด โดยการรวมตัวกันทำการค้าขายของชาวลอมบาร์ดตั้งอยู่บนถนนสายหนึ่งในกรุงลอนดอนซึ่งเรียกว่า ถนนลอมบาร์ด (Lombards Street) อันถือได้ว่าเป็นศูนย์กลางการค้าที่มีชื่อเสียงที่สุดแห่งหนึ่งของกรุงลอนดอนในสมัยนั้นและสืบเนื่องกันมาจนถึงในปัจจุบัน ถนนลอมบาร์ดเป็นย่านธุรกิจการค้าและการธนาคารที่มีชื่อเสียงของกรุงลอนดอน ด้วยระบบการให้กู้ยืมเงินโดยการนำเรือสินค้ามาเป็นหลักประกันเกิดจากแนวความคิดของชาวลอมบาร์ดแล้ว ยังมีการคิดริเริ่มระบบการรับประกันภัยการขนส่งทางทะเลที่มีการให้เงินกู้ไปทำการค้าขายอีกด้วย กล่าวคือการให้เงินกู้ไปจัดหาเรือและสินค้าขนส่งไปค้าขายยังเมืองห่างไกล ซึ่งหากเรือสินค้าที่ใช้ในการเดินทางค้าขายมีความปลอดภัยก็จะได้รับค่าตอบแทนมหาศาล แต่ถ้าหากเรือสินค้าต้องประสบกับภัยธรรมชาติทำให้ต้องสูญเสียทุนรอนไปทั้งหมดจนอาจทำให้ต้องสิ้นเนื้อประดาตัวไม่สามารถประกอบกิจการค้าขายต่อไปได้ พวกพ่อค้านายทุนเงินกู้เหล่านี้จึงมีการรวมตัวกันกระจายความเสี่ยงภัยจากการที่อาจจะต้องสูญสิ้นทุนรอนทั้งหมดให้กลายเป็นสูญสิ้นทุนรอนเฉพาะเพียงบางส่วนเพื่อจะได้ประกอบการค้าต่อไปได้ไม่ต้องถึงกับสิ้นเนื้อประดาตัว โดยกลุ่มพ่อค้าชาวลอมบาร์ดที่คิดระบบการกระจายความเสี่ยงภัยที่อาจเกิดขึ้นจากการขนส่งทางทะเลนี้ ไม่ได้จ่ายเงินให้ในลักษณะให้กู้ไปจัดหาเรือและสินค้านั้นแล้วแต่เขาจะจ่ายเงินให้เมื่อเกิดภัยทางทะเลทำลายความเสียหายกับเรือและสินค้าที่ขนส่งไปขายยังเมืองไกลให้กับผู้เป็นเจ้าของเรือหรือสินค้า โดยเรียกเก็บค่าธรรมเนียมหรือเบี้ยประกันภัย (Premium) จากเจ้าของเรือสินค้านั้น ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าการคิดวิธีการกระจายความเสี่ยงภัยจากคนหนึ่งเฉลี่ยความเสียหายไปให้กับอีกคนหนึ่ง โดยได้รับเงินจากนายทุนเงินกู้ตามสัญญาบอตตอมรี หรือสัญญาเรส-ปอนเดนเทีย ไปยังกลุ่มพ่อค้าที่จะเข้ามาแบ่งเบาภาระการสูญสิ้นซึ่งเคยตกอยู่กับบุคคลคนเดียวไปยังบุคคลอื่นอีกหลายคนนั้นเป็นการเริ่มต้นการประกันภัยทางทะเลที่มีผลสำคัญให้การค้าขายระหว่างประเทศเจริญรุ่งเรืองขึ้นสร้างความมั่งคั่งให้กับพวกพ่อค้าชาวลอมบาร์ดได้อย่างมหาศาลโดยอาจเป็นเพราะว่าผู้ที่เสี่ยงภัยไปกับเรือสินค้าที่ทำการขนส่งสินค้าไปยังเมืองที่อยู่ห่างไกลนั้น

ส่วนมากจะเป็นคนหนุ่มที่มีความชำนาญมีความรักในการเดินเรือและมีนิสัยรักการผจญภัยแต่มีปัญหาทางด้านการเงินที่จะนำมาซื้อเรือสินค้าได้ พวกคนหนุ่มจึงต้องพึ่งพ่อค่านายทุนเงินกู้เพื่อขอกู้เงินมาทำการค้าขายทางทะเลนั้น โดยกลุ่มพ่อค้าที่มีการยื่นข้อเสนอเข้ามาขอชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในกรณีเมื่อเกิดวินาศภัยทางทะเลกับสินค้าที่ส่งไปขายนั้น อาจทำให้พ่อค่านายทุนเงินกู้ต้องสูญเสียหลักประกันเงินกู้ของตนเนื่องจากภัยธรรมชาตินั้น สามารถทำธุรกิจให้กู้ยืมเงินให้กิจการค้าขายทางทะเลรายต่อไปได้ ส่วนกลุ่มพ่อค้าที่เข้ามาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นก็จะได้รับค่าธรรมเนียมการเข้ารับการเสี่ยงภัยดังกล่าวสะสมและกระจายไปยังการรับความเสี่ยงภัยรายอื่นๆ เมื่อเกิดวินาศภัยกับการขนส่งสินค้ารายได้ก็นำค่าธรรมเนียมที่เก็บมาจากรายอื่นๆ อีกหลายราย และจากพ่อค้าที่ร่วมรับความเสี่ยงภัยหลายคนรวบรวมมาเป็นค่าสินไหมทดแทนชดใช้ความเสียหายให้กับผู้ประสบภัยทางทะเลนั้น (ไพโรจน์ วายุภาพ และสิทธิโชค ศรีเจริญ, 2541, หน้า 2)

ในสมัยคริสต์ศตวรรษที่ 12 พวกชาวลอมบาร์ด ได้สร้างชื่อเสียงและความร่ำรวยจากกิจการขนส่งสินค้าทางทะเลและระบบการค้าขายระหว่างประเทศรวมถึงระบบการประกันภัยด้วย โดยที่การคิดริเริ่มระบบการประกันภัยของชาวลอมบาร์ดนั้นเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้กิจการค้าขายทางทะเลระหว่างประเทศมีกำไรอย่างมหาศาลและเจริญรุ่งเรืองมาจนถึงปัจจุบันนี้ จากลักษณะการค้าขายของชาวลอมบาร์ดที่ต้องมีการติดต่อค้าขายระหว่างประเทศทำให้การขนส่งสินค้าทางทะเลไปยังเมืองที่อยู่ห่างไกลเป็นการขนส่งที่สำคัญที่สุดในสมัยนั้น และแม้ว่าในปัจจุบันจะได้มีการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้า ยานพาหนะ และเครื่องมือเครื่องใช้และเทคโนโลยีที่เกี่ยวกับการขนส่งที่ทันสมัยสักเพียงใดก็ตาม มนุษย์ก็ยังคงเสี่ยงต่อวินาศภัยต่างๆ ที่เกิดขึ้นโดยธรรมชาติและจากการกระทำของคนในระหว่างการขนส่งสินค้านั้นเอง เพียงแต่โอกาสของการเกิดวินาศภัยนั้นจะมีมากน้อยแตกต่างกัน เมื่อการขนส่งสินค้านั้นระหว่างประเทศเจริญก้าวหน้าขึ้นมนุษย์ได้คิดค้นวิธีการขนส่งสินค้าไปคราวละมากๆ เพื่อเป็นการประหยัดเวลาและทุนค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าด้วยการทำให้เรือที่ใช้ขนส่งสินค้านั้นมีขนาดใหญ่ มั่นคง แข็งแรง สามารถต้านทานต่อการเกิดภัยธรรมชาติในระหว่างการขนส่งได้ แต่ในทางกลับกันการบรรทุกสินค้าจำนวนมากหากเกิดวินาศภัยขึ้นระหว่างการขนส่งก็ย่อมทำความเสียหายกับเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้านั้นเป็นจำนวนมาก การประกันภัยในระหว่างการขนส่งสินค้านั้นระหว่างประเทศจึงเป็นปัจจัยสำคัญให้การค้าขายและการขนส่งระหว่างประเทศมีความมั่นคงเป็นการเสริมสร้างหลักประกันที่ว่า หากเกิดวินาศภัยในระหว่างการขนส่งขึ้นแล้วผู้ที่เกี่ยวข้องกับการค้าขายและการขนส่งระหว่างประเทศทุกฝ่าย จะไม่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยแต่อย่างใด แต่ถ้าหากไม่มีการทำประกันภัยในธุรกิจการขนส่งสินค้านั้นระหว่างประเทศแล้ว ธนาคารหรือสถาบันการเงินที่จะมีการให้สินเชื่อแก่ผู้ที่ทำการค้าขายสินค้านั้นระหว่างประเทศ ก็คงไม่พร้อมที่จะปล่อยสินเชื่อล่วงหน้าให้กับพวกพ่อค้าที่ไม่ได้มีการทำ

ประกันภัยสินค้านั้นไว้เพราะธนาคารหรือสถาบันการเงินจะมีความเสี่ยงในการไม่ได้รับราคาหรือค่าตอบแทนกลับคืนมา ฉะนั้นวัตถุประสงค์ของการประกันภัยในสมัยก่อนนั้นก็เพื่อให้กิจการค้าขายระหว่างประเทศสามารถดำรงอยู่ได้อย่างมีเสถียรภาพจนถึงปัจจุบัน

ในคริสต์ศตวรรษที่ 17 มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจภายในประเทศอย่างรวดเร็ว เนื่องจากประเทศอังกฤษในสมัยนั้นมีการค้าขายทางทะเลเป็นจำนวนมากทำให้การประกันภัยและการขนส่งทางทะเลมีความเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว จากแนวความคิดในด้านการกระจายความเสี่ยงภัยอันเนื่องมาจากภัยทางทะเลเกิดขึ้นเป็นประจำ พ่อค้าที่ขนส่งสินค้าในสมัยนั้นจึงต้องสร้างหลักประกันให้กับตนเอง โดยการประกันภัยเรือและตัวสินค้าในประเทศอังกฤษมีการรับประกันโดยพ่อค้าผู้มีความประสงค์จะเข้าร่วมรับความเสี่ยงภัยในการเดินทางหรือขนส่งเพื่อหวังจะได้ค่าธรรมเนียมตอบแทน โดยมีการพบปะพูดคุยในการติดต่อทางการค้าและเป็นการแลกเปลี่ยนทัศนคติในการประกันภัยในร้านกาแฟต่างๆ ในกรุงลอนดอน และด้วยเหตุนี้เองกิจการประกันภัยก็เป็นที่รู้จักหนึ่งที่มีการติดต่อเจรจาต่อรองกันในร้านกาแฟ โดยที่ในกรุงลอนดอนปี ค.ศ.1688 ที่ถนนทาวเวอร์ (Tower Street) มีร้านกาแฟที่มีชื่อเสียงตั้งอยู่ริมแม่น้ำเทมส์ มีเจ้าของชื่อ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lloyd) เป็นร้านกาแฟที่มีพ่อค้าต่างๆ มาพบปะและเจรจากรการค้าในขณะที่ดื่มกาแฟในร้านนี้มากซึ่งส่วนใหญ่เป็นเจ้าของเรือ เจ้าของสินค้าที่ขนส่งสินค้าทางเรือ และพ่อค้าที่มีผลประโยชน์เกี่ยวข้องกับการผจญภัยทางทะเล โดยที่ในระหว่างการเจรจา นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ จะให้พวกพ่อค้าที่รับประกันภัยลงลายมือชื่อของเขาลงบนส่วนล่างของสัญญาประกันภัย เพื่อให้สัญญาประกันภัยเหล่านั้นมีผู้รับประกันภัยที่จะคอยรับความเสี่ยงภัยจนครบจำนวนเงินที่เอาประกันภัย ซึ่งนายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ให้ความสนใจกับธุรกิจการประกันภัยมากเป็นพิเศษ ภายในร้านกาแฟได้จัดให้มีข่าวสารเกี่ยวกับการเดินเรือ สถิติของเรือแต่ละลำในการออกเดินทางและการกลับมาถึงที่หมาย และความสามารถของเรือรวมทั้งกับต้นและลูกเรือที่ได้ผ่านการผจญภัยในการเดินทางไกลในเส้นทางต่าง ๆ มาเสนอพ่อค้าผู้รับประกันภัย และในปี ค.ศ.1696 เขาได้จัดพิมพ์แผ่นปลิวข่าวซึ่งเรียกว่า ลอยด์นิวส์ (Lloyd's News) เพื่อเสนอข่าวเกี่ยวกับการประกันภัยและการค้าขายทางทะเล ซึ่งถือว่าเป็นหนังสือพิมพ์ที่เก่าแก่ที่สุดในกรุงลอนดอน และยังมีพิมพ์จำหน่ายจนถึงทุกวันนี้

ในปี ค.ศ.1769 ตลาดการประกันภัยในสมัยนั้นได้ย้ายศูนย์กลางการประกันภัยมาอยู่ที่ร้านกาแฟใหม่ของลอยด์ และเมื่อในปี ค.ศ.1771 ได้มีการก่อตั้งคณะกรรมการของลอยด์ขึ้นมาบริหารธุรกิจประกันภัยของลอยด์ คณะกรรมการนี้ได้มาก่อตั้งสำนักงานใหญ่ในกรุงลอนดอนในปี ค.ศ.1744 โดยการดำเนินธุรกิจการประกันภัยของลอยด์มีการจัดระบบการดำเนินการที่ทันสมัยและเป็นไปตามกฎหมาย ซึ่งผ่านรัฐสภาของอังกฤษในปี ค.ศ.1871 ปัจจุบันที่ทำการของลอยด์เป็นศูนย์กลางของธุรกิจประกันภัยในกรุงลอนดอน มีสมาชิกของลอยด์ทำหน้าที่เป็นผู้รับประกันภัยใน

นามของลอยด์เป็นจำนวนมาก โดยกลุ่มผู้รับประกันภัยเหล่านี้ จะมีผู้แทนที่เรียกว่า อันเดอร์ไรท์ติง (Underwriting) ซึ่งมีสิทธิลงลายมือชื่อรับประกันภัยในนามของกลุ่มผู้รับประกันภัย ในห้องรับประกันภัยของลอยด์จะมีอันเดอร์ไรท์ติง ทำหน้าที่แทนกลุ่มผู้รับประกันภัยหลายกลุ่ม โดยแบ่งกลุ่มผู้รับประกันภัยหลายกลุ่มเป็นประเภทผู้รับประกันภัยทางทะเลและกลุ่มผู้รับประกันภัยอื่นนอกจากภัยทางทะเล (Non-marine) ซึ่งนับว่าเป็นธุรกิจรับประกันภัยที่เก่าแก่และใหญ่ที่สุดในโลก

1.2 วิวัฒนาการประกันภัยของประเทศไทย

ตั้งแต่ในยุคโบราณจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยมีประเพณีอยู่อย่างหนึ่งซึ่งเรียกว่า “การลงแรง” ในสมัยก่อนเรียกว่า การลงแขก หรือการลงขันซึ่งเป็นวิธีการในการลงแรงด้านาเกี่ยวกับข้าว บุคคลที่อยู่บ้านใกล้เรือนเคียงกันก็จะพากันมาช่วยในการทำนา เกี่ยวข้าว เป็นการเอาแรงงานมาช่วยซึ่ง โดยปกติประเพณีถือเป็นการเกื้อกูลต่อกันที่ถ้อยอาศัยซึ่งกันและกัน อันถือเป็นระบบการรับประกันภัยในปัจจุบัน

ระบบการรับประกันภัยในสมัยก่อนนั้นเริ่มเกิดขึ้นในสมัยกรุงศรีอยุธยาโดยพ่อค้าต่างประเทศที่เข้ามาค้าขายกับประเทศไทยได้นำระบบการรับประกันภัยเข้ามาในประเทศไทย ทำให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในสมัยนั้นกระทำได้ด้วยความยากลำบาก เนื่องจากการเดินทางสัญจรทางทะเลยังไม่มีความสะดวก ประกอบกับต้องเสี่ยงกับภัยธรรมชาติ และความไม่ปลอดภัยในระหว่างการขนส่งสินค้า จึงมีความจำเป็นที่จะต้องมีการทำประกันความเสียหายดังกล่าว ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งสินค้าซึ่งเป็นการสร้างความสัมพันธ์ทางการค้ากับอารยประเทศ โดยการติดต่อขนส่งสินค้าอาศัยทางเรือเป็นสิ่งสำคัญ แต่ถึงอย่างไรก็ตาม การทำประกันภัยก็ยังไม่เป็นที่แพร่หลาย มีการจำกัดอยู่ในกลุ่มคนเพียงบางกลุ่ม โดยเฉพาะพวกพ่อค้าชาวต่างชาติที่เข้ามาอยู่ในประเทศไทยเท่านั้น เป็นการร่วมมือกันเองของกลุ่มพ่อค้าชาวต่างประเทศ โดยไม่ต้องมีการจดทะเบียนหรือไม่ต้องแจ้งแก่รัฐบาลสยามเป็นทางการแต่ประการใด

ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์ ระบบการรับประกันภัยเริ่มปรากฏชัดขึ้นในประเทศไทยในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัวรัชกาลที่ 3 ในสมัยนั้นเป็นช่วงที่พระองค์ทรงผนวชอยู่ ได้ทรงตั้งซื้อเครื่องพิมพ์จากประเทศอังกฤษและโดยที่พระองค์เกรงว่าสินค้าที่ส่งจะเกิดความเสียหายขึ้นระหว่างการขนส่งทางทะเล พระองค์จึงได้ทำประกันภัยเครื่องพิมพ์ดังกล่าวในระหว่างการขนส่งโดยกระทำในนามของพระองค์เอง (ไชยยศ เหมะรัชตะ, 2534, หน้า 11)

ในสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว ได้มีบริษัทต่างประเทศเปิดทำธุรกิจการประกันชีวิต ได้แก่ บริษัทอีสเอเซียติก จำกัด (East Asiatic Co, Ltd.) ได้รับการแต่งตั้งให้เป็นตัวแทนรับประกันชีวิตของบริษัท เอควิตาเบิลประกันภัยแห่งกรุงลอนดอนโดยเสนอขายกรมธรรม์ประกัน

ชีวิตแบบตลอดชีพ ซึ่งมีสมเด็จพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ เอกอัครมหาเสนาบดี เป็นผู้เอาประกันชีวิตเป็นบุคคลแรกในประเทศไทย

ซึ่งจากหลักฐานเท่าที่มีการค้นพบกฎหมายฉบับแรกที่มีบทบัญญัติเกี่ยวกับการประกันภัยคือพระราชบัญญัติลักษณะเข้าหุ้นส่วนและบริษัท ร.ศ. 130 (พ.ศ.2454) 15 บัญญัติว่า “บริษัทเดินรถไฟ รถมราง บริษัทรับประกันต่างๆ บริษัททำการคลังเงินเหล่านี้ ท่านห้ามมิให้ตั้งขึ้นนอกจากได้รับพระบรมราชานุญาต” ต่อมาในปี พ.ศ.2468 ได้มีการประกาศใช้ประใช้ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 บทบัญญัติในลักษณะ 20 ว่าด้วยการประกันภัย ซึ่งในภายหลังได้ถูกยกเลิกและให้ใช้บทบัญญัติในบรรพ 3 ที่ได้มีการตรวจชำระใหม่ ตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน พ.ศ.2472 โดยบรรพ 3 ที่ได้มีการตรวจชำระใหม่นี้มีบทบัญญัติในลักษณะ 20 ว่าด้วยเรื่องการประกันภัย ตั้งแต่มาตรา 861 ถึงมาตรา 897 รวมทั้งสิ้น 37 มาตรา ใช้บังคับอยู่ในปัจจุบัน

บริษัทประกันภัยที่ได้รับอนุญาตโดยถูกต้องตามกฎหมายเป็นบริษัทแรก คือ บริษัทเกรตอีสเทอร์น แอสซัวร์ันส์ จำกัด (Great Easter Assurance Co, Ltd.) ส่วนบริษัทประกันวินาศภัยต่างประเทศบริษัทแรกคือ บริษัทไชน่าอันเดอร์ไรท์เตอร์ จำกัด (Chaina Underwriter Co, Ltd.) และบริษัทประกันวินาศภัยที่ตั้งขึ้นโดยคนไทยเป็นบริษัทแรก คือ บริษัทไพบูลย์ประกันภัย จำกัด (Paiboon Insurance Co, Ltd.) ในระหว่างสงครามโลกครั้งที่ 2 บริษัทประกันชีวิตและบริษัทประกันวินาศภัยที่เป็นของชาวต่างประเทศได้หยุดดำเนินกิจการชั่วคราวพร้อมกับขนทรัพย์สินกลับประเทศของตน เนื่องจากภายหลังสงครามสงบลงในปี พ.ศ.2488 มีบางบริษัทหวนกลับมาเปิดดำเนินธุรกิจประกันภัยใหม่โดยมีบริษัท คือ บริษัทอเมริกันอินเตอร์เนชันแนล แอสซัวร์ันส์ จำกัด (American International Assurance Co, Ltd.) เรียกชื่อย่อว่า เอ.ไอ.เอ. (A.I.A.) ซึ่งเปิดดำเนินการประกันชีวิตและการประกันวินาศภัย

หลังจากสงครามโลกครั้งที่ 2 เป็นต้นมา การประกอบธุรกิจประกันภัยได้จัดตั้งขึ้นในประเทศไทยเป็นจำนวนมาก การดำเนินงานรับประกันภัยของบริษัทประกันภัยต่างๆ เหล่านี้มีหลายบริษัทที่ต้องชวนเซและล้มละลาย หรือถูกเพิกถอนใบอนุญาตมิให้ประกอบกิจการประกันภัยเพราะขาดความรู้และประสบการณ์ที่แท้จริงในหลักวิชาการประกันภัย หรือมีการทุจริตในบริษัทตลอดจนเงื่อนไขที่รัฐกำหนดไว้แต่เดิมก็ล้าสมัยไม่รัดกุมเพียงพอ จึงก่อให้เกิดความเสียหายขึ้นแก่ประชาชนที่ทำประกันภัยกับบริษัทต่างๆ เหล่านี้เป็นจำนวนมาก ซึ่งรัฐบาลได้ตระหนักถึงความเดือดร้อนของประชาชน จึงได้ตรวจสอบและติดตามถึงผลการดำเนินกิจการของบริษัทประกันภัยในสมัยนั้น

จนกระทั่งในปี พ.ศ.2510 รัฐบาลดำเนินการโดยกระทรวงพาณิชย์เป็นผู้เสนอให้ออกพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2510 รวม 2 ฉบับ

ประกาศใช้เป็นกฎหมาย เพื่อกำกับ ดูแล และส่งเสริมธุรกิจประกันภัย โดยเฉพาะควบคุมการขอจัดตั้งและการดำเนินงานของบริษัทประกันภัยต่างๆ ให้เกิดความมั่นคงและเป็นที่ยึดถือของประชาชน ซึ่งได้มีการแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติประกันภัยทั้ง 2 ฉบับ ให้มีความทันสมัยยิ่งขึ้น ในปี พ.ศ.2535 ใช้บังคับเรื่อยมาจนกระทั่งในปัจจุบัน

2 ลักษณะ แนวคิด คำนียามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

2.1 คำนียามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

กรมธรรม์ประกันภัย หมายความว่ารวมถึง ตารางกรมธรรม์ประกันภัย เงื่อนไข ข้อยกเว้น ข้อกำหนด เอกสารแนบท้าย ข้อระบุพิเศษ ข้อรับรอง และใบสลักหลังกรมธรรม์ประกันภัย ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งแห่งสัญญาประกันภัยเดียวกัน

บริษัท หมายความว่า บริษัทที่ออกกรมธรรม์ประกันภัยนี้

ผู้เอาประกันภัย หมายความว่า บุคคล หรือนิติบุคคล ตามที่ปรากฏชื่อเป็นผู้เอาประกันภัย ในหน้าตารางกรมธรรม์ประกันภัย

ความเสียหาย หมายความว่า ความสูญเสียหรือความเสียหายไม่ว่าทั้งหมดหรือบางส่วนที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ภายใต้กรมธรรม์ประกันภัยนี้

ร้านค้าทองรูปพรรณ หมายความว่า สถานที่ประกอบการรับซื้อ ขาย แลกเปลี่ยนทองรูปพรรณ ตามที่กำหนดโดยกระทรวงพาณิชย์

ทองรูปพรรณ หมายความว่า ทองคำแท่งที่มีการแปรรูปโดยใช้กรรมวิธี กระบวนการและขั้นตอนการผลิตที่มีความละเอียดซับซ้อนขึ้นอยู่กับลวดลายทองรูปพรรณที่ทำการผลิต

ทองคำ หมายความว่า ทองคำแท่งหรือทองรูปพรรณที่มีไว้เพื่อจำหน่าย ซึ่งมีส่วนผสมของทองคำไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ของทองคำบริสุทธิ์

กำเหน็จ หมายความว่า ค่าแรง ค่าฝีมือของช่างทองที่ได้ทำการบวกเพิ่มเข้าไปกับราคาทองรูปพรรณตามน้ำหนักและลวดลายความยากง่ายของชิ้นงานที่ผลิตขึ้น

2.2 แนวคิดเกี่ยวกับทองคำ

ทองคำเป็นโลหะชนิดเดียวที่มีค่าสูงสุด มีคุณสมบัติพิเศษ คือ แม้จะเข้าไปในเนื้อโลหะใดก็ตามจะสามารถแสดงคุณสมบัติของตนเองให้ชัดขึ้นได้ตามปริมาณและส่วนผสมที่สกัดหลอมแยกออกมาจากโลหะอื่นได้อีกด้วย คุณสมบัติพิเศษอีกประการหนึ่ง คือ ทองคำโลหะจะมีความมั่นคง

หรือ คงอยู่ในตัวเองตลอดจนมีกรรมวิธีในการทำให้เป็นทองคำบริสุทธิ์ที่มีความซับซ้อนเป็นอย่างมาก จึงทำให้ทองคำเป็นโลหะที่มีค่าและหายาก ลักษณะของทองคำมีคุณสมบัติภายนอกที่มีความเป็นประกายเงางาม จึงทำให้ทองคำเป็นที่หมายปองของมนุษย์มาเป็นเวลานานนับพันๆ ปี โดยนำมาตีมูลค่าสำหรับการแลกเปลี่ยนระหว่างประเทศและใช้เป็นวัตถุดิบที่สำคัญสำหรับวงการเครื่องประดับ ซึ่งส่วนใหญ่จะใช้ทองคำมาเป็นส่วนประกอบในการผลิตเครื่องประดับ เช่น สร้อยคอ สร้อยข้อมือ กำไล แหวน เป็นต้น โดยมีการนำทองคำไปผสมกับโลหะอื่นๆ เช่น เงิน ทองแดง ปรอท ตะกั่ว เพื่อให้มีความแข็งไม่อ่อนนุ่มเกินไป โดยทองคำที่พบในธรรมชาติจำแนกเป็น 3 ประเภท ได้แก่ ทองเม็ดทราย ทองคำทราย และทองคำภูเขา กรรมวิธีทางเคมีที่ใช้ในการแยกทองคำให้บริสุทธิ์นั้นทำได้โดยการนำแร่ทองคำมาบดให้ละเอียดแล้วนำมาเติมสารละลายไซเดียมไซยาไนด์และฟันท้ายแก๊สออกซิเจนจากนั้นจึงเติมผงโลหะสังกะสีลงไป ด้วยกรรมวิธีนี้จะได้โลหะทองคำที่บริสุทธิ์ ทองคำที่บริสุทธิ์ที่ได้มีสีเหลืองอร่าม ไม่เป็นสนิม ไม่ละลายในกรดทั่วไป แต่สามารถละลายได้ในกรดกัดทอง (Aqua Regia) มีการใช้ทองคำทำเครื่องประดับและใช้ในงานศิลปกรรมนั้นมีส่วนแบ่งตลาดมากที่สุดของปริมาณทองคำที่ใช้กันอยู่ และเนื่องจากทองคำที่มีความบริสุทธิ์ 100% นั้นมีความอ่อนนุ่มจึงไม่เหมาะที่จะนำมาใช้ในการทำทองรูปพรรณ ดังนั้นจึงต้องทำเป็นโลหะอัลลอยด์ (Alloy) โดยการนำทองคำมาผสมกับโลหะอื่นๆ เพื่อให้ได้ทองคำที่มีความแข็งตามความต้องการ เช่น ผสมทองแดง (Cu) สังกะสี (Zn) และนิกเกิล (Ni) เพื่อให้อัตราส่วนของปริมาณทองคำและโลหะต่างๆ ที่ผสมลงไปเพื่อทำเป็นโลหะอัลลอยด์นั้นจะมีผลต่อคุณสมบัติของทองคำการเตรียมอัลลอยด์ของทองคำทำให้ได้ทองคำมีคุณสมบัติตามความต้องการเพื่อการนำไปใช้ประโยชน์ต่างๆ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้ความบริสุทธิ์ของทองคำลดลง ดังนั้นการซื้อขายทองคำรูปพรรณจึงต้องบอกความบริสุทธิ์ของทองคำ ตามหลักสากลของวงการเครื่องประดับและอัญมณี ใช้หน่วยกะรัต (Karat : K) เพื่อบอกความบริสุทธิ์ของทองคำ โดยทองคำที่ขายในท้องตลาดจำแนกความบริสุทธิ์เป็นทอง 24K 23K 22K 18K 14K 9K และ 8K ส่วนทองคำ 24K เป็นทองคำที่มีความบริสุทธิ์มากที่สุด สำหรับวิธีที่ใช้ในการทดสอบความบริสุทธิ์ของทองคำสามารถทำได้ 2 วิธี คือ การทดสอบโดยใช้วิธีการทดสอบโดยการสัมผัส (Touchstone Testing) ซึ่งวิธีนี้ต้องอาศัยความชำนาญของผู้ทดสอบเพื่อบอกปริมาณของทองคำที่มีอยู่ในทองรูปพรรณอย่างคร่าวๆ และใช้ทฤษฎีการทดสอบโดยใช้เป้าหลอม (Cupellation Method Fire Assay) วิธีนี้เป็นการทดสอบโดยใช้เทคนิคทางเคมีซึ่งสามารถบอกปริมาณของทองคำได้อย่างแม่นยำ แต่มีความยุ่งยากของการทดสอบมากกว่าวิธีแรก

เนื่องจากทองคำเป็นโลหะที่มีราคาแพงและนิยมนำมาใช้กันมากในทุกวงการ ทางด้านวงการค้าทองคำจึงได้มีการคิดกำหนดมาตรฐานของทองคำไว้แยกเป็นประเภทของโลหะทองคำออกได้เป็น 3 ประเภทดังนี้

- (1) โลหะทองคำบริสุทธิ์ หมายถึง โลหะทองคำที่มีเนื้อโลหะอื่นๆ เจือปนไม่เกินร้อยละ 0.01 โดยน้ำหนัก
- (2) ทองรูปพรรณ หมายถึง วัสดุรูปร่างต่างๆ ที่นำทองคำมาใช้ทำเป็นวัสดุชนิดนั้น หรือนำทองคำมาผสมทำเป็นวัสดุชนิดนั้น ซึ่งอาจเป็นเครื่องประดับ หรือภาชนะต่างๆ
- (3) โลหะทองคำผสม หมายถึง โลหะที่ผสมระหว่างทองคำกับโลหะอื่นๆ เช่น พาลาเดียม นิกเกิล เงิน ทองแดง หรือโลหะชนิดอื่นๆ

2.3 ลักษณะของทองคำ

ทองคำได้รับความนิยมนอย่างสูงสุดในวงการเครื่องประดับทองคำ เพราะเป็นโลหะมีค่าชนิดเดียวที่มีคุณสมบัติพื้นฐาน 4 ประการซึ่งทำให้ทองคำโดดเด่นและเป็นที่ต้องการเหนือบรรดาโลหะมีค่าทุกชนิดในโลก มีคุณสมบัติทางวิทยาศาสตร์เป็นธาตุอิสระในธรรมชาติอันเกิดจากการผสมของธาตุอื่น เช่น เงิน ทองแดง เหล็ก เทลลูไรด์ เป็นต้น มีความแข็ง 2.5-3.0 เท่า ค่าความถ่วงจำเพาะ 15.6-19.3 แล้วแต่ผลทินปะปนในเนื้อ มีลักษณะสีเหลืองวาว และมีน้ำหนักมาก มีความอ่อนเหนียวที่สามารถทุบเป็นแผ่นบาง ดัด ดึง และทำให้เป็นเส้น หรือรูปทรงต่างๆ ได้ดี ทองคำจะละลายได้ในกรดกัดทองเท่านั้น ความบริสุทธิ์ของทองคำจะคิดเป็นกะรัต โดยมีข้อกำหนดว่าทองคำบริสุทธิ์จะเท่ากับ 24 กะรัต หรือ 1,000 ไลน์เนส (Fineness) ดังนั้น ทองคำ 18 กะรัต หมายถึง โลหะที่มีทองคำ 18 ส่วน อีก 6 ส่วนนั้นเป็นโลหะชนิดอื่น เช่น เงิน ทองแดง นิกเกิล หรือมีทองคำ 750 ไลน์เนส หรือ 75 เปอร์เซ็นต์ โดยความหายากของทองคำและมีกระบวนการและขั้นตอนการผลิตที่มีความละเอียดซับซ้อนจึงทำให้ทองคำเป็นสินทรัพย์ที่มีผู้ต้องการมาก ราคาของทองคำจึงมีราคาที่สูงโดดเด่นกว่าการเก็บสินทรัพย์ประเภทอื่น ซึ่งสามารถแยกลักษณะพื้นฐานได้ดังนี้

1. ความงดงามมันวาว (Iustre) สีมันที่สวยงามตามธรรมชาติผสานกับความมันวาวในตัวทองคำเองโดยไม่จำเป็นต้องมีการนำไปผสมกับโลหะอื่นก่อให้เกิดความงามอันเป็นอมตะทองคำสามารถเปลี่ยนเฉดสีทองโดยการนำทองคำไปผสมกับโลหะมีค่าอื่นๆ ช่วยเพิ่มเติมความมันวาวงดงามให้แก่ทองคำได้อีกทางหนึ่ง

2. ความคงทน (Durable) ทองคำไม่ขึ้นสนิม ไม่หมองและไม่ผุกร่อน แม้ว่ากาลเวลาจะผ่านไป 3,000 ปีมาแล้วก็ตาม อันเป็นลักษณะพิเศษเฉพาะตัวของทองคำที่แม้จะใช้ความร้อนหลอมจนละลาย เมื่อทำให้เย็นตัวก็จะกลับแข็งอ่อนนุ่มเหมือนเดิม

3. ความหายาก (Rarity) ทองเป็นแร่ที่หายากกว่าจะได้ทองคำมาหนึ่งออนซ์ (31.167 gram) ต้องถลุงก้อนแร่ที่มีทองคำอยู่เป็นจำนวนหลายตัน และต้องขุดเหมืองลึกลงไปหลายสิบลเมตร จึงทำให้มีค่าใช้จ่ายที่สูง เป็นเหตุให้ทองคำมีราคาแพงตามต้นทุนในการผลิต คนส่วนใหญ่จึงนิยมเก็บทองคำไว้เป็นสินทรัพย์เพื่อเก็งกำไร

4. การนำกลับไปใช้ประโยชน์ (Reuseable) ทองคำเหมาะสมที่สุดต่อการนำมาทำเป็นเครื่องประดับเพราะมีความเหนียวและอ่อนนุ่มสามารถนำมาทำขึ้นรูปได้ง่ายอีกทั้งยังสามารถนำกลับมาใช้ใหม่โดยการทำให้บริสุทธิ์ (Purified) ด้วยการหลอมได้อีกโดยนับครั้งไม่ถ้วน จึงถือว่าเป็นคุณสมบัติพิเศษเฉพาะของแร่ธาตุโลหะทรานซิชัน และความเป็นสิ่งมีค่าจึงนำทองคำมาเป็นทุนสำรองทางการเงินของประเทศ

2.4 คุณสมบัติของทองคำ

คือธาตุเคมีที่มีหมายเลขอะตอม 79 และสัญลักษณ์คือ AU มีลักษณะแวววาวอยู่เสมอ ทองคำไม่ทำปฏิกิริยากับออกซิเจน ดังนั้นเมื่อสัมผัสกับอากาศสีของทองคำจะไม่หมองและไม่เกิดสนิม มีความอ่อนตัวมากที่สุดด้วยทองเพียงประมาณ 2 บาท เราสามารถยืดออกเป็นเส้นลวดได้ยาวถึง 8 กิโลเมตร หรืออาจตีเป็นแผ่นบางได้ถึง 100 ตารางฟุต เป็นตัวนำไฟฟ้าที่ดี มนุษย์รู้จักทองคำมาตั้งแต่ประมาณ 5,000 ปี เป็นความหมายแห่งความมั่นคง จุดหลอมเหลว 1064 และจุดเดือดอยู่ที่ 2970 องศาเซลเซียส เป็นโลหะที่มีค่าความเหนียว (Ductility) และความสามารถในการขึ้นรูป (Malleability) คือจะยืดขยาย (Extend) หรือเมื่อถูกตีหรือรีดในทุกทิศทาง โดยไม่เกิดการปริแตกได้สูงสุด ทองคำบริสุทธิ์หนัก 1 ออนซ์ สามารถดึงเป็นเส้นลวดยาวได้ถึง 80 กิโลเมตร ถ้าตีเป็นแผ่นจะได้แผ่นที่บางเกินกว่า 1/300,000 นิ้ว ส่วนความกว้างจะได้ถึง 9 ตารางเมตร

ในระบบสากลเมื่อมีการซื้อขายทองคำกันจะซื้อขายกันเป็นออนซ์ (Ounce) โดยน้ำหนักเป็นออนซ์คิดเทียบเป็นกรัม คือ 1 ออนซ์ (Ounce, troy) = 31.1 กรัม ในประเทศไทยการซื้อขายทองคำตามร้านทองทั่วไปจะคือน้ำหนักเป็นสลึงหรือบาท ซึ่งสามารถเทียบน้ำหนักเป็นกรัมโดยทองรูปพรรณหนัก 1 บาท มีน้ำหนักสุทธิเท่ากับ 15.16 กรัม และทองรูปพรรณหนัก 1 สลึง มีน้ำหนักเท่ากับ 3.79 กรัม (หมายเหตุ 1 บาท เท่ากับ 4 สลึง)

2.5 หน่วยน้ำหนักของทองคำ

กรัม : ใช้กันเป็นส่วนใหญ่ ถือว่าเป็นหน่วยสากล

ทROYออนซ์ : ใช้ในประเทศที่ใช้ภาษาอังกฤษ เช่น อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย

โทลา : ใช้กันทางประเทศแถบตะวันออกกลาง เช่น อินเดีย ปากีสถาน

ตำลึง : ใช้ในประเทศที่ใช้ภาษาจีน เช่น จีน ไต้หวันฮ่องกง

บาท : ใช้ในประเทศไทย

2.6 การแปลงน้ำหนักทองคำ

ทองคำมีความบริสุทธิ์ 96.5 % (มาตรฐานในประเทศไทย)

ทองคำรูปพรรณ น้ำหนัก 1 บาท เท่ากับ 15.16 กรัม

ทองคำแท่ง น้ำหนัก 1 บาท เท่ากับ 15.224 กรัม

ทองคำ 1 กิโลกรัม เท่ากับ 32.1508 ออนซ์

ทองคำ 1 ออนซ์ เท่ากับ 31.1040 กรัม

ทองคำบริสุทธิ์ 99.99%

3. ความหมายของการประกันภัย

มีผู้ทรงคุณวุฒิหลายท่านได้ให้ความหมายของคำว่า “การประกันภัย” ไว้แตกต่างกัน ซึ่งบางส่วนมีลักษณะคล้ายคลึงกัน ขึ้นอยู่กับประสบการณ์และความถนัดของแต่ละท่านในสาขาวิชาชีพของแต่ละบุคคล ซึ่งจากลักษณะความแตกต่างที่กล่าวมาทำให้มีการให้ความหมายในลักษณะที่กว้างและแคบแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับประสบการณ์และแนวความคิดที่แต่ละท่านได้ศึกษาและเก็บรวบรวมข้อมูลที่ได้จากการศึกษานำมาวิเคราะห์ แต่ทั้งนี้ความหมายที่ได้อธิบายไว้ของแต่ละท่านก็จะอยู่บนพื้นฐานและหลักการของการศึกษาและความเข้าใจที่ตรงกัน และเพื่อเป็นแนวทางการปูพื้นฐานของการศึกษาความหมายการประกันภัย จึงขอยกตัวอย่างพอสังเขปเกี่ยวกับความหมายของการประกันภัย

การประกันภัย หมายถึง การเฉลี่ยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลหนึ่งไปยังบุคคลอื่นๆ เพื่อบรรเทาความเดือดร้อนของผู้ประสบเคราะห์กรรมให้พ้นจากความเสียหาย โดยผู้รับประกันภัยจะเป็นคนกลางที่คอยเฉลี่ยภัยไปยังบุคคลอื่นๆ ที่ร่วมประสบภัยในลักษณะเดียวกัน ทำให้เกิดหลักประกันความมั่นคงในการดำรงชีพ มีความมั่นใจในการที่จะได้รับการชดเชยความเสียหายที่จะ

เกิดขึ้นแก่ตน โดยยอมเสียสละรายได้เพียงเล็กน้อยเพื่อเป็นค่าส่งเบี้ยประกันภัยให้กับผู้รับประกันภัย ซึ่งมีหน้าที่เป็นตัวแทนที่จะจัดสรรเฉลี่ยความเสียหายนั่นเอง (จุฑามาศ นิสารัตน์, 2530, หน้า 1)

การประกันภัย หมายถึง การโอนความรับผิดชอบจากผู้เอาประกันภัยไปยังผู้รับประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยสัญญาว่าถ้ามีความเสียหายเกิดขึ้นตามที่ตกลงกันได้ ผู้รับประกันภัยจะจ่ายเงินจำนวนหนึ่งเป็นการชดเชยค่าสินไหมทดแทนความเสียหายให้ตามจำนวนที่รับประกันไว้ และผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งเงินจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้รับประกันเป็นเบี้ยประกันเพื่อแลกกับความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัย (ภาสกร ญาณสุธี, 2540, หน้า 1)

การประกันภัย มิได้หมายความว่า ป้องกันมิให้ภัยเกิดขึ้น หรือมิได้หมายความว่าผู้รับประกันภัยให้คำรับรองว่าจะไม่มีภัยเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัย แต่หมายถึง การโอนความรับผิดชอบจากผู้เอาประกันภัยไปยังบริษัทผู้รับประกัน โดยผู้รับประกันสัญญาว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นตามที่ตกลงกันได้ บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายให้ตามจำนวนที่รับประกัน และเพื่อแลกเปลี่ยนกับความรับผิดชอบอันนี้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งเงินจำนวนหนึ่งให้กับบริษัทผู้รับประกันภัยเป็นค่าส่งเบี้ยประกันภัย เพื่อแลกกับการโอนความรับผิดชอบไปยังบริษัท (สรพล สุขทรศนีย์, 2540, หน้า 16)

การประกันภัยมิได้เป็นการรับประกันว่าภัยจะไม่เกิดขึ้น แต่เป็นวิธีการกระจายความเสี่ยงภัยอย่างหนึ่ง ซึ่งสมาชิกทุกคนที่ประสงค์จะเข้าร่วมโครงการจะต้องจ่ายเงินคนละเล็กคนละน้อย ซึ่งเรียกว่าเบี้ยประกันภัยให้กับกองทุนกลางและเมื่อมีสมาชิกคนใดคนหนึ่งเคราะห์ร้ายได้รับความเสียหายตามเหตุการณ์ที่เอาประกันภัยไว้ สมาชิกผู้นั้นก็จะได้รับการชดเชยจากเงินกองทุนนั้นตามที่ได้ตกลงกันได้ โดยมีบริษัทประกันภัยเป็นผู้จัดสรรเฉลี่ยเงินเข้ากองทุนทั้งในการประเมินความเสี่ยง และให้บริการในการชดเชยค่าสินไหมทดแทน ดังนั้น การประกันภัย ก็คือการเตรียมตัวไว้ก่อนที่ภัยจะมาถึงนั่นเอง (เพิ่มบุญ แก้วเขียว, 2540, หน้า 16)

การประกันภัย คือ การเตรียมตัวไว้ก่อนที่ภัยจะมาถึง โดยบรรดาบุคคลที่ตกอยู่ในภัยอันตรายประเภทเดียวกันต่างร่วมกันสะสมเงินไว้คนละเล็กคนละน้อย เพื่อรวบรวมไว้เป็นเงินก้อนใหญ่จำนวนหนึ่ง หากมีอันตรายดังกล่าวเกิดขึ้นแก่บุคคลใดในกลุ่มนี้ผู้ที่ประสบเคราะห์กรรมก็จะได้รับการบรรเทาความเสียหายจำนวนหนึ่งจากเงินที่ได้ร่วมกันสะสมไว้ (สัมฤทธิ์ รัตนดารา, 2518, หน้า 2)

จากคำอธิบายความหมายที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้สามารถสรุปความหมายของการประกันภัยโดยรวมจากแนวความคิด ที่ได้จากการรวบรวมของผู้ทรงคุณวุฒิในสาขาวิชาประกันภัยเพื่อให้ได้ความหมายที่มีความชัดเจนและมีความครอบคลุมในเรื่องการประกันภัย โดย

แนวความคิดได้จากผู้ทรงคุณวุฒิที่กล่าวมาทั้งหมดนำมารวบรวมและสรุปเป็นใจความสำคัญเพื่อให้
ง่ายแก่ความเข้าใจดังนี้คือ

การประกันภัย หมายความว่าถึง มาตรการทดแทนความเสียหายหรือปลด เปลื้องความทุกข์
ยากที่เกิดขึ้นด้วยวิธีการกระจายความเสี่ยง โดยผู้รับประกันภัยสัญญาว่า เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้น
ตามที่ตกลงกันไว้แล้ว จะชดใช้ค่าเสียหายให้ แต่ผู้เอาประกันภัยต้องส่งเงินจำนวนหนึ่งให้แก่ผู้รับ
ประกันภัยเป็นการตอบแทน (โสภณ เจริญ, 2549, หน้า 9-11) จากการรวบรวมคำอธิบายพอจะ
กล่าวได้ว่า การประกันภัยเป็นการบรรเทาความเสียหายมิใช่เป็นการป้องกันมิให้มีความเสียหาย
เกิดขึ้น ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่อาจคาดหมายได้ว่าอาจจะเกิดขึ้นกับตนเอง และบุคคลในครอบครัว เป็นต้น

4. ลักษณะของสัญญาประกันภัย

สัญญาประกันภัยเกิดขึ้นจากการตกลงกัน ในระหว่างคู่สัญญา เป็นการตกลงกันที่แม้จะ
มิได้ทำเป็นหนังสือก็มีผลบังคับกันได้ ในระหว่างคู่สัญญา มีลักษณะเป็นบุคคลสิทธิมีผลสมบูรณ์
ตามกฎหมาย ซึ่งคู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างมีหน้าที่ต่อกันในการปฏิบัติตามสัญญา โดยผู้เอาประกันมี
หน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงอันสำคัญและเป็นประโยชน์แก่บริษัทผู้รับประกันในการคิดคำนวณ
เบี้ยประกันและใช้ประกอบการพิจารณาในการที่จะยอมตนเข้ารับการเสี่ยงภัยหรือไม่ ส่วนบริษัท
ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นตามสัญญา
ที่รับประกันภัยไว้ จากลักษณะของสัญญาดังกล่าวจึงอาจแยกลักษณะที่สำคัญของสัญญาประกันภัย
ออกได้ 5 ประการ ดังนี้

4.1 เป็นสัญญาต่างตอบแทน

ลักษณะของสัญญาประกันภัย เป็นสัญญาต่างตอบแทน โดยคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายต่างเป็น
เจ้าหนี้และลูกหนี้ซึ่งกันและกัน โดยผู้รับประกันภัยในฐานะของคู่สัญญาฝ่ายหนึ่งมีหน้าที่ชดใช้ค่า
สินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันเมื่อเกิดความเสียหายตามสัญญาประกันขึ้น โดยการชดใช้ค่า
สินไหมทดแทนเป็นไปตามข้อตกลงในสัญญาประกันกำหนดในรูปของกรรมธรรม์ประกันภัย ระบุ
เงื่อนไข ข้อยกเว้น การจำกัดความรับผิดชอบและการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเมื่อเกิดความเสียหายขึ้น
ส่วนผู้เอาประกันภัยในฐานะของคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมีหน้าที่ส่งใช้เงินจำนวนหนึ่ง ซึ่งเรียกว่า เบี้ย
ประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยตามสัญญา เพื่อเป็นการตอบแทนการที่บริษัทประกันภัยยอมเข้ารับ
การเสี่ยงภัยกับผู้เอาประกันภัยเมื่อเกิดวินาศภัยดังที่ระบุในสัญญา โดยมีสิทธิได้รับการชดใช้ค่า

สินไหมทดแทน หรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา ดังนั้น สัญญาประกันภัยจึงต้องอยู่ภายใต้บังคับบทบัญญัติเกี่ยวกับสัญญาต่างตอบแทน มาตรา 369 ถึงมาตรา 372 ด้วยเช่นกัน ดังตัวอย่าง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 875/2511 เจื่อนใจแนบกรมธรรม์ประกันภัยมีข้อความว่า “หากมิได้ชำระเบี้ยประกันภัยให้บริษัทฯ ในงวดใดก็ให้ยกกรมธรรม์โดยไม่ต้องคุ้มครองในงวดนั้น และผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายใดๆ ทั้งสิ้น” นั้น หมายความว่า กรมธรรม์ประกันภัยบังคับเอาแก่ผู้รับประกันภัย และผู้เอาประกันภัยในชั่วระยะนั้นซึ่งเสมือนหนึ่งเป็นการเลิกสัญญากรมธรรม์ประกันภัยชั่วคราวในระยะที่ไม่ชำระเบี้ยประกันภัยนั่นเอง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1114/2512 เจื่อนใจที่แนบในกรมธรรม์สัญญาประกันภัยมีว่า กรมธรรม์ประกันภัยฉบับนี้ต้องชำระเบี้ยประกันให้กับบริษัทครบอายุ 1 ปี แต่ทางบริษัทอนุโลมให้ผ่อนชำระเบี้ยประกันภัยได้ ทั้งนี้ ต้องชำระเบี้ยประกันภัยทุกๆ งวด โดยไม่มีการพักกรมธรรม์ หากผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตาม เจื่อนใจนี้ ผู้เอาประกันภัยยินดีจะให้เรียกร้องเงินค่าเคลมซึ่งบริษัทฯ ได้จ่ายไปนั้นทั้งหมด เป็นการทำสัญญาประกันภัยมีกำหนด 1 ปี จำเลยเป็นฝ่ายผิดสัญญา จึงต้องรับผิดชอบเงินค่าเคลมที่บริษัทโจทก์จ่ายไปตามเจื่อนใจในกรมธรรม์ประกันภัย

อย่างไรก็ตาม สัญญาต่างตอบแทนนั้น หนึ่งในคู่สัญญาแต่ละฝ่ายต่างเป็นเจื่อนใจซึ่งกันและกัน กล่าวคือ คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งจะไม่ยอมชำระหนี้จนกว่าอีกฝ่ายหนึ่งจะชำระหนี้หรือขอปฏิบัติชำระหนี้ก็ได้ แต่สัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยจะไม่ยอมส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย จนกว่าผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทน เพราะเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งนั้นเป็นหนี้อันมีลักษณะแน่นอนตั้งแต่ตกลงกัน ส่วนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้นั้น เป็นหนี้อันมีลักษณะไม่แน่นอน ขึ้นอยู่กับกรณีวินาศภัยหากมีขึ้นหรือเหตุอย่างอื่นในอนาคตตั้งระบุไว้ในสัญญานั้นเอง

4.2 เป็นสัญญาเสี่ยงโชค

สัญญาเสี่ยงโชค (Aleatory Contract Contrat Aleatoire) หมายความว่า สัญญาซึ่งการชำระหนี้ตามสัญญานั้นจะกระทำกันก็ต่อเมื่อมีเหตุการณ์อันไม่แน่นอนในอนาคตเกิดขึ้นอันไม่อาจคาดหมายได้ (จิตติ ดิงศัททีย์, 2545, หน้า 16) ซึ่งจากลักษณะของสัญญาเสี่ยงโชคมีผลบางประการที่ผิดแปลกจากสัญญาธรรมดาอื่นๆ คือ ฝ่ายหนึ่งจะไม่ชำระหนี้โดยอ้างว่าหนี้ของอีกฝ่ายหนึ่งไม่แน่นอนนั้นไม่ได้ เพราะความไม่แน่นอนนี้เองที่เป็นลักษณะหนี้ของอีกฝ่ายหนึ่งนั่นเอง

โดยที่ถือว่าสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงโชคนั้นเพราะว่าทางฝ่ายผู้เอาประกันภัยเสี่ยงโชคชำระเบี้ยประกันภัยไปโดยหวังว่าถ้าเกิดภัยขึ้นก็จะได้ค่าสินไหมทดแทน โดยไม่รู้ว่าจะต้อง

เสียเปรียบประกันภัยไปเท่าใดจึงจะเกิดภัยอันเป็นเงื่อนไขให้เกิดสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน หรือ อาจจะไม่เกิดภัยขึ้นเลยก็ได้ ทางฝ่ายผู้รับประกันภัยก็อาจต้องเสียค่าสินไหมทดแทนหากว่าเกิดภัยขึ้นตามที่ระบุไว้ในเงื่อนไขของสัญญา

ลักษณะอันเป็นการเสี่ยงโชคนี้ถ้าเราพิจารณาสัญญาประกันภัยแต่ละรายจะมีนักนิติศาสตร์ให้ความเห็นว่าความจริงนั้นการประกันภัยมิใช่เป็นการเสี่ยงโชคเลยทั้งในด้านผู้เอาประกันภัยและในด้านผู้รับประกันภัย กล่าวคือ เช่นสัญญาประกันอัคคีภัย ก่อนทำสัญญาผู้เอาประกันภัยต้องเสี่ยงโชค คือไฟอาจไหม้ทรัพย์สินของเขาเมื่อใดก็ได้แต่การที่เขาทำสัญญาประกันภัยขึ้นกลับเป็นการหันมาหาความแน่นอนคือยอมเสียเปรียบประกันภัยแต่น้อยเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายที่อาจมีเป็นจำนวนมาก จะเรียกว่าเสี่ยงโชคอย่างไรก็ได้ ส่วนทางด้านผู้รับประกันภัย จะเห็นได้ว่าเขาไม่ได้รับประกันภัยแต่รายเดียวแท้จริงเขารับประกันภัยเป็นจำนวนมากราย และเขาทำโดยอาศัยสถิติว่าภัยจะเกิดขึ้นได้ในโอกาสมากน้อยเพียงไร แล้วคำนวณเบี้ยประกันภัยให้คุ้มกับที่จะต้องใช้จ่ายเสียหายและค่าใช้จ่ายรวมทั้งคิดกำไรไว้อีกส่วนหนึ่งด้วยเข้าไปจึงเท่ากับเป็นการเอาเงินของผู้เอาประกันภัยทั้งหลายใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยเองเท่านั้น โดยผู้รับประกันภัยไม่ต้องเสี่ยงโชคอย่างใดเลย (จี๊ด เศรษฐบุตร, 2522, หน้า 174-175)

สัญญาเสี่ยงโชคเป็นสัญญาซึ่งผลแห่งสัญญาคือหนี้ได้เกิดขึ้นผูกพันกันแล้วเฉพาะการชำระหนี้ตามสัญญาเท่านั้นซึ่งมีความแตกต่างกับสัญญาที่มีเงื่อนไข ตาม มาตรา 182 ของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ซึ่งสัญญามีเงื่อนไขนั้นผลที่จะเกิดกับสัญญาเกิดจากมูลหนี้ จะเกิดหรือไม่แล้วแต่ความสำเร็จแห่งเงื่อนไขกล่าวคือจะมีผลเป็นหนี้เกิดขึ้นผูกมัดกันได้ก็ต่อเมื่อการได้เป็นไปตามเงื่อนไขที่ได้ตกลงกันไว้ ส่วนเงื่อนไขในสัญญาเสี่ยงโชคนั้นเป็นเงื่อนไขของการชำระหนี้ของคู่สัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งแต่บางฝ่ายโดยผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนต่อเมื่อเกิดวินาศภัย แต่ผู้เอาประกันภัยต้องใช้เบี้ยประกันภัยเสมอแม้ว่าจะไม่เกิดวินาศภัยกับผู้เอาประกันภัย ทางด้านผู้เอาประกันภัยก็จะมาเรียกร้องเงินเบี้ยประกันภัยคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยไม่ได้ เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาต่างตอบแทนซึ่งคู่สัญญาต่างฝ่ายต่างมีหนี้ตอบแทนซึ่งกันและกัน

จากคำกล่าวที่ว่าสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงโชคนั้นสาระสำคัญของสัญญาอยู่ที่การเสี่ยงภัย โดยเงื่อนไขการเสี่ยงภัยนี้อาจเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัย โดยมีวัตถุประสงค์แห่งสัญญาประกันภัยคือการที่ผู้รับประกันภัยเข้ารับการเสี่ยงภัยแทนผู้เอาประกันภัยก่อนทำสัญญา ซึ่งผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ที่ยอมรับการเสี่ยงภัยโดยตนเอง แต่พอหลังจากทำสัญญาประกันภัยแล้วจะมีบริษัทซึ่งเป็นตัวแทนผู้รับประกันภัยยอมตนเข้ารับการเสี่ยงภัยไว้เอง โดยได้รับเงินจำนวนหนึ่งจากผู้เอาประกันไว้เป็นการตอบแทน โดยวัตถุประสงค์แห่งนี้ทางฝ่ายผู้รับประกันภัยก็คือการรับเสี่ยงภัยที่อาจ

เกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัยทั้งนี้จะเห็นได้จากข้อความในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 867 (2) โดยกำหนดรายการต่างๆ ซึ่งในกรมธรรม์ประกันภัยต้องระบุภัยที่ผู้รับประกันภัยยอมรับเสี่ยงภัยและต้องลงลายมือชื่อของผู้รับประกันภัยไว้โดยถือว่าเป็นข้อสัญญาที่มีความสำคัญที่ต้องมีการระบุในกรมธรรม์ให้มีความชัดเจนเพื่อที่บริษัทผู้รับประกันภัยจะได้ทราบว่าภัยประเภทใดที่บริษัทยอมรับการเสี่ยงภัยนั้น ฉะนั้นการเสี่ยงภัยจึงเป็นสิ่งที่ทำให้วัตถุประสงค์ของการประกันภัยเกิดขึ้นได้ ซึ่งจะมีผลทางกฎหมายที่สำคัญที่ก่อให้เกิดสัญญาประกันภัยเกิดมีผลใช้บังคับกันได้ ในระหว่างคู่สัญญาประกันภัยให้ต้องปฏิบัติโดยแยกประเภทของสัญญาเสี่ยง โขคตามสาระสำคัญของ สัญญาการเสี่ยงภัยแต่ละประเภทได้ดังนี้

4.2.1 กรณีที่ไม่อาจมีการเสี่ยงภัยได้เลย

การเสี่ยงภัย คือ โอกาสอันไม่แน่นอนที่อันตรายอาจเกิดขึ้นแก่บุคคล จะเป็นภัยต่อร่างกายหรือทรัพย์สินหรือประโยชน์อย่างอื่นของเขาก็ตาม โดยที่วัตถุประสงค์ที่สำคัญที่สุดของการประกันภัยคือเพื่อป้องกันความไม่แน่นอนที่อาจจะเกิดขึ้นได้ทั้งต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน ซึ่งถ้าหากเกิดอันตรายขึ้นจริงๆ ก็จะทำให้ผู้ที่ต้องประสบกับอันตรายดังกล่าวได้รับการชดเชย เยียวยา ความเสียหายที่เกิดขึ้นให้บรรเทาเบาบางลง หรืออาจกลับเข้าสู่ฐานะเดียวกันกับเมื่อยังไม่เคยเกิดอันตราย โดยถ้าในขณะที่ทำสัญญาภัยได้เกิดขึ้นเสียก่อนแล้วหรือไม่มีโอกาสจะเกิดขึ้นได้เลย การรับเสี่ยงภัยอันเป็นวัตถุประสงค์แห่งหนึ่งทางฝ่ายผู้รับประกันภัยก็ไม่อาจเกิดขึ้นได้ เมื่อคู่กรณีได้ทำสัญญากัน โดยในขณะที่เกิดสัญญา วัตถุประสงค์แห่งสัญญา ซึ่งหมายความรวมถึงการก่อให้เกิดวัตถุประสงค์แห่งหนึ่ง ดังกล่าวนั้น เป็นอันพ้นวิสัย สัญญานั้นก็ย่อมตกเป็นโมฆะตามมาตรา 150 คู่กรณีย่อมไม่มีสิทธิเรียกร้องให้ปฏิบัติการอันใดต่อกันตามสัญญา ถือว่าต่างฝ่ายต่างไม่มีหน้าที่จะผูกพันซึ่งกันและกันในระหว่างคู่สัญญา ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิจะรับเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัย เนื่องจากถือว่าไม่เคยเกิดมีสัญญาประกันภัยกันขึ้น เช่น กรณีผู้เอาประกันภัยจะทำประกันอัคคีภัยอาคารที่พักอาศัยของผู้เอาประกันภัย โดยที่ก่อนสัญญาประกันภัยจะเกิดขึ้น ตัวอาคารที่เป็นวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ได้ถูกเพลิงไหม้ไปก่อนที่สัญญาประกันภัยจะเกิดขึ้น ถือว่าการชำระหนี้ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายตกเป็นอันพ้นวิสัย ผู้รับประกันภัยจะเรียกเบี้ยประกันภัยจากผู้เอาประกันภัยไม่ได้ เพราะถือว่าตัววัตถุที่เอาประกันภัยไม่มีอยู่แล้วในขณะที่สัญญาประกันภัยจะเกิดขึ้น หรือถ้าได้ก่อให้เกิดสัญญาประกันภัย โดยสำคัญผิดว่าวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ ยังอยู่ ก็เป็นการเข้าใจผิดในสาระสำคัญแห่งนิติกรรม คือในภัยที่รับเสี่ยงซึ่งเข้าใจว่าทรัพย์สินที่เป็นวัตถุที่เอาประกันภัยยังมีอยู่แต่ในความเป็นจริงได้สูญสลายไปแล้วสัญญาประกันภัยก็ตกเป็นโมฆะตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 156 สัญญาประกันภัยก็เกิดขึ้นไม่ได้ จะเรียกเบี้ยประกันภัยไม่ได้เช่นเดียวกัน หรือถ้าหากมีการชำระเบี้ยประกันภัยล่วงหน้ากันไปแล้ว ก็เป็นลาภมิควรได้ตามมาตรา 406 เพราะไม่มีความผูกพันที่จะต้อง

ชำระตามสัญญาอันเป็น โฉมะ แต่จะเรียกคืนได้หรือไม่ต้องแล้วแต่บทบัญญัติในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 406 ถึงมาตรา 411 ถ้าจะต้องคืนกันเพียงใด ต้องบังคับตามมาตรา 412 และต่อๆ ไป กล่าวคือ ถ้าผู้เอาประกันภัยชำระเบี้ยประกันภัยโดยรู้ว่าไม่มีความผูกพันจะต้องชำระก็เรียกคืนไม่ได้ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 407 แต่ถ้าชำระไปโดยคิดว่าต้องผูกพันที่จะต้องชำระตามสัญญา แม้จะเข้าใจผิดเพราะความจริงไม่มีความผูกพันที่จะต้องชำระ ก็ไม่อยู่ในบังคับของมาตรา 407 ยังคงมีสิทธิเรียกคืนได้ (เสนีย์ ปราโมช, 2505, หน้า 493)

4.2.2 กรณีที่การเสี่ยงภัยสิ้นสุดลงในระหว่างสัญญา

โอกาสที่การเสี่ยงภัยจะสิ้นสุดในระยะเวลาต่อมาในระหว่างทำสัญญาประกันภัยกันแล้ว ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 864 บัญญัติว่า เมื่อคู่สัญญาประกันภัยยกเอาภัยใดโดยเฉพาะขึ้นเป็นข้อพิจารณาในการวางกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยและภัยเช่นนั้นสิ้นไปหาไม่แล้ว ท่านว่าภายหลังหน้าแต่นั้นไปผู้เอาประกันภัยชอบที่จะลดเบี้ยประกันภัยลงตามส่วน จากบทบัญญัติมาตรา ดังกล่าวเป็นการกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยให้น้อยลงตามความเสี่ยงภัยที่เกิดขึ้นดังตัวอย่างเช่น

กรณีทำประกันภัยรถยนต์ประเภท 1 โดยระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยว่าใช้เพื่อรับจ้างบรรทุกคนโดยสาร ซึ่งบริษัทผู้รับประกันภัยจะคิดเบี้ยประกันภัยที่สูงกว่ารถยนต์ที่ใช้งานตามปกติทั่วไป แต่ถ้าต่อมารยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้ดังกล่าวไม่ได้ใช้เพื่อรับจ้างบรรทุกคนโดยสารอีกต่อไป ผู้เอาประกันภัยย่อมจะต้องขอให้บริษัทที่รับประกันภัยลดจำนวนเงินเบี้ยประกันภัยลงตามส่วนได้ เนื่องจากภัยที่บริษัทได้กำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยให้สูงขึ้นกว่าปกติได้สูญสิ้นไปแล้ว บริษัทผู้รับประกันภัยจึงชอบที่จะลดเบี้ยประกันภัยให้กับผู้เอาประกันลงตามส่วนภัยที่รับเสี่ยงตามปกติได้ และการคิดคำนวณการคืนเบี้ยประกันภัยลงตามส่วนต้องเป็นไปตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยเพื่อเป็นการเฉลี่ยระยะเวลาที่ยังคงเหลืออยู่ของสัญญาประกันภัย โดยบริษัทผู้รับประกันภัยจะปฏิเสธการคืนเบี้ยประกันภัยให้กับผู้เอาประกันภัยมิได้

โดยปกติเมื่อผู้รับประกันภัยต้องเสี่ยงที่จะเสียค่าสินไหมทดแทนแล้ว ก็ไม่มีทางใดที่ผู้เอาประกันภัยจะไม่ยอมเสียเบี้ยประกันภัยตอบแทน แม้ภัยที่เสี่ยงนั้นจะลดลงต่อไปในภายหน้าต่อมาก็ตาม เว้นเมื่อมีข้อสัญญากำหนดไว้โดยเฉพาะ แต่เมื่อกฎหมายบัญญัติไว้ในมาตรา 864 เช่นนั้นก็ย่อมมีผลพิเศษสำหรับสัญญาประกันภัยดังที่บัญญัติไว้ ส่วนเบี้ยประกันภัยที่จะลดนั้นเป็นเบี้ยประกันสำหรับที่จะส่งในภายหน้าไม่ใช่เบี้ยประกันที่ถึงกำหนดส่งใช้แล้ว ซึ่งผู้เอาประกันภัยยังต้องชำระให้ตามกำหนดนั้น หรือถ้าได้ใช้ไปตามกำหนดแล้วแม้จะเป็นเบี้ยประกันภัยที่ต้องส่งล่วงหน้าก็เรียกคืนไม่ได้ เพราะเมื่อไม่เข้าข้อยกเว้นตามมาตรา 864 ก็ต้องเป็นไปตามหลักกฎหมายในกรณีธรรมดาซึ่งจะมีการเรียกคืนไม่ได้ และถ้าการเสี่ยงภัยนั้นหมดสิ้นไปจนทำให้ไม่มีการเสี่ยง

โชคที่จะใช้ค่าสินไหมทดแทนได้เลย เช่น กรณีประกันชีวิตนายแดงผู้ขับเครื่องบินเฉพาะในภัยที่อาจตายโดยเครื่องบินตกในการขับเครื่องบิน ต่อมานายแดงเลิกขับเครื่องบินแล้ว ก็เป็นอันไม่มีการเสี่ยงภัยตามข้อสัญญานั้นอีกต่อไป สัญญาประกันภัยนั้นก็เป็นอันสิ้นสุดลง ส่วนเบี้ยประกันภัยที่ถึงกำหนดชำระแล้วก็ชำระไปไม่มีสิทธิที่จะเรียกคืนจากบริษัทผู้รับประกันภัยได้เช่นเดียวกัน(ประมวลศุวรรณศร, 2493, หน้า 8)

4.2.3 กรณีที่การเสี่ยงภัยยังไม่เกิดขึ้น

การเริ่มเสี่ยงภัย หมายความว่า โอกาสที่ภัยอันรับประกันไว้ อาจเกิดขึ้นได้ดังที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 872 บัญญัติว่า “ก่อนเริ่มเสี่ยงภัย ผู้เอาประกันภัยจะบอกเลิกสัญญาเสียก็ได้แต่ผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้เบี้ยประกันภัยถึงจำนวน” จากบทบัญญัติดังกล่าว การเสี่ยงภัยนั้นอาจเกิดขึ้นก่อนหรือภายหลังจากที่ได้ทำสัญญาประกันภัยแล้วก็ได้ไม่จำเป็นต้องมีการเสี่ยงภัยในขณะเริ่มแรกที่มีการทำสัญญา คืออาจทำสัญญาเพื่อประกันการเสี่ยงภัยที่จะมีในภายหน้าก็ได้ เช่น การรับประกันภัยในการขนส่งสินค้าทางทะเล เริ่มตั้งแต่ผู้ขนส่งรับของไปเพื่อขนส่งตาม มาตรา 883 ถึงแม้จะไม่มีอันตรายอย่างใดเกิดขึ้นแก่ของก็เรียกว่าได้เริ่มเสี่ยงภัยแล้ว แต่การเกิดภัยนั้นหมายความว่า ได้มีอันตรายเกิดแก่สิ่งที่เอาประกันภัยไว้ เช่น การประกันอัคคีภัย การเสี่ยงภัยย่อมเริ่มตั้งแต่ขณะทำสัญญาเพราะไฟย่อมเกิดขึ้นได้ตลอดเวลา แต่การเกิดภัยนั้นมีขึ้นก็ต่อเมื่อได้เกิดไฟไหม้สิ่งที่เอาประกันภัยขึ้นจริง ซึ่งถือว่าเมื่อวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ในสัญญาเกิดวินาศภัยตามที่ระบุไว้ ผู้รับประกันภัยก็มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่ระบุในสัญญา แต่อย่างไรก็ตามคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายอาจกำหนดเงื่อนไขเวลาเริ่มต้น ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 191 โดยให้สัญญาเริ่มมีผลใช้บังคับเมื่อถึงเวลาที่กำหนดไว้ในสัญญา โดยการเริ่มเสี่ยงภัยกฎหมายยังให้โอกาสผู้เอาประกันภัยที่จะพิจารณาว่าสมควรที่จะผูกพันตามสัญญาต่อไปหรือไม่ ถ้าไม่สนใจที่จะทำประกันภัยก็มีสิทธิบอกเลิกสัญญาประกันภัยได้แต่ต้องชดใช้เงินทดแทนให้กับผู้รับประกันภัยบางส่วน โดยผู้รับประกันภัยได้เบี้ยประกันภัยแต่เพียงหนึ่ง ที่ต้องเสียเบี้ยประกันภัยก็หนึ่งนี้ก็เพราะแม้จะยังไม่เริ่มเสี่ยงภัยสัญญาประกันภัยก็เกิดขึ้นแล้ว เมื่อถึงเวลาจะมีการเสี่ยงภัยเกิดขึ้นตามสัญญาได้ตลอดเวลา ไม่ใช่กรณีที่ไม้อาจเกิดการเสี่ยงภัยได้เลย ดังนั้น จึงถือว่ามีความผูกพันกันเกิดขึ้นแล้วตามสัญญา กฎหมายผ่อนผันให้ผู้เอาประกันภัยเสียเบี้ยประกันภัยเพียงหนึ่งก็เป็นผลดีแก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว โดยที่เบี้ยประกันภัยก็หนึ่งนี้ หมายความว่า หนึ่งของเบี้ยประกันภัยทั้งหมดที่จะต้องเสียเต็มตามอายุของสัญญา ผู้รับประกันภัยมีสิทธิเรียกให้ผู้เอาประกันภัยชำระให้ครบก็หนึ่งได้ (หลวงธรรมานุวุฒิกกร, 2480-2481, หน้า 42)

บทบัญญัติ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 บัญญัติว่า อันสัญญาประกันภัยนั้นถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ นั้นไซ้ ท่านว่ายอมไม่

ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด จากบทบัญญัติมาตรา 863 ทำให้ทราบถึงส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ นั่น ซึ่งต้องพิจารณาถึงเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยพิจารณาถึงตัววัตถุหรือชีวิตที่เหตุการณ์นั้นมีผลถึง เหตุที่ประกันภัยไว้ก็คือเหตุตาม มาตรา 861 คือวินาศภัย หรือเหตุอย่างอื่นในอนาคตตั้งระบุไว้ในสัญญา โดยที่การเสี่ยงภัยกับส่วนได้เสียมีลักษณะคล้ายคลึงกัน คือถ้าผู้เอาประกันภัยตกลงทำสัญญาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย ตัวผู้เอาประกันภัยต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียในตัววัตถุที่จะเอาประกันภัยนั้นหรือถ้าไม่มีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญาประกัน สัญญาประกันนั้นก็ไม่มีความผูกพันคู่สัญญา แต่การเสี่ยงภัยนั้นแม้จะยังไม่มีความเสี่ยงภัยก็ไม่ได้ทำให้สัญญานั้นไม่สมบูรณ์เพราะเป็นวัตถุที่ประสงค์แห่งสัญญาซึ่งอาจมีการเสี่ยงภัยขึ้นในอนาคตก็ได้ โดยต้องปรากฏว่าการเสี่ยงภัยไม่อาจมีได้เลยจึงจะทำให้สัญญาเป็นโมฆะ

4.2.4 กรณีส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัย

ในเรื่องของส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้นั้น ต้องมีการตีราคาคิดคำนวณเป็นเงินได้ ซึ่งจากลักษณะว่าอย่างไรจึงจะได้อาจจะได้อาจเอาประกันภัยได้นั้น มีลักษณะที่ต้องมีการให้ความหมายและพิเคราะห์ถึงลักษณะได้ 2 ประการ

ลักษณะประการที่ 1 ส่วนได้เสียในเหตุการณ์นั้นต้องเป็นชนิดที่ประมาณเป็นเงินได้ อยู่ในตัว ความเสียหายเป็นเงินนั้นเห็นได้ชัดกรณีเกี่ยวกับทรัพย์สิน แต่ในกรณีเกี่ยวกับชีวิตและร่างกายนั้นอาจมีความเสียหายที่ไม่อาจประมาณเป็นเงินได้ เช่น ความเจ็บป่วยที่ได้รับ ความเจ็บช้ำน้ำใจหรือความเสียหายที่ต้องเสียคนที่เรารักหรือที่เคารพไป ชีวิตของคนนั้นย่อมไม่สามารถประมาณได้ว่ามีราคาเท่าใด จะตีราคาตัวเองว่ามีราคาเท่าใดโดยยอมไม่ได้ หรือจะตีราคาบิดาหรือบุตรของเราว่าราคาเท่าใดยอมทำไม่ได้เช่นเดียวกัน จะมีความเสียหายเป็นเงินก็เช่นค่าที่ต้องขาดการงาน หรือความอุปการะเลี้ยงดู เป็นต้น ซึ่งไม่ใช่ราคาของชีวิตอันแท้จริง แต่เป็นความเสียหายอย่างอื่น อันเกิดจากความตายของผู้หนึ่งที่เคยทำงานให้เราหรืออุปการะเลี้ยงดูเรา แต่กฎหมายก็ยอมรับว่าชีวิตของคนเรานั้นย่อมเป็นสิ่งที่จะเอาประกันภัยได้ ทั้งจะประกันภัยเป็นจำนวนเท่าใดก็ได้ไม่จำกัดเสียด้วย เพราะการที่กำหนดราคาของชีวิตเป็นจำนวนเงินไม่ได้ นั่น ก็เนื่องจากเหตุที่ชีวิตคนเป็นสิ่งที่มีความสูงยิ่งจนเกินความสามารถที่จะประมาณเป็นเงินได้

ลักษณะประการที่ 2 เกี่ยวกับส่วนได้เสียจะต้องถึงขนาดเป็นสิทธิหรือความรับผิดชอบตามกฎหมายหรือไม่นั้น เบื้องต้นย่อมเป็นที่เห็นได้ว่าสิทธิหรือความรับผิดชอบตามกฎหมายนั้น ย่อมเป็นส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้โดยไม่มีปัญหา ไม่ว่าจะเป็นทรัพย์สินหรือบุคคลสิทธิอันเกิดจากมูลหนี้ไม่ว่าประเภทใดๆ ในกฎหมาย ดังตัวอย่างเช่นผู้เป็นเจ้าของทรัพย์สิน หรือผู้ครอบครองโดยชอบด้วยกฎหมาย เช่น ผู้เช่า ผู้ยืม ผู้รับฝาก ผู้ขนส่ง หรือแม้จะครอบครองโดยละเมิด ก็เป็นสิทธิตามกฎหมาย ได้ชื่อว่ามีส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้ ผู้มีทรัพย์สินสิทธิ เช่น การจำยอมอาจเอา

ประกันภัยการจำยอมได้และคงรวมถึงภาระทรัพย์ที่อยู่ภายใต้การจำยอมด้วย ในส่วนผู้รับจำนองเอาประกันภัยทรัพย์สินจำนองได้ ผู้จำนองก็ยังคงเอาประกันภัยได้ในฐานะที่เป็นเจ้าของทรัพย์ที่จำนอง เจ้าหนี้บุริมสิทธิพิเศษมีส่วนได้เสียในทรัพย์ที่อยู่ภายใต้บุริมสิทธิ เช่น ผู้ให้เช่า หรือผู้รับจ้างทำของ ตามมาตรา 260, 261, 274 เป็นต้น แต่เจ้าของที่ดินที่ให้เช่าหรือเช่าไปไว้ว่างไว้บนที่ดินโดยเจ้าของที่ดินไม่มีความรับผิดชอบใดๆ ในการระวางรักษาไม้นั้นไม่มีส่วนได้เสียในไม้นั้น ผู้เช่าซื้อรถยนต์มีสิทธิยึดถือใช้ประโยชน์และรับผิดชอบในความเสียหายแก่รถ จะได้กรรมสิทธิ์เมื่อชำระราคาครบถ้วน ถ้าเลิกสัญญาต้องส่งรถคืนตามสภาพเดิม จึงเอาประกันภัยรถที่เช่าซื้อได้แม้ยังชำระราคาค่าเช่าซื้อยังไม่ครบถ้วนก็ตาม

ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้วันนั้นผู้เอาประกันภัยต้องมีความสัมพันธ์กับตัวทรัพย์สินที่จะเอาประกันภัย สิทธิประโยชน์ หรือรายได้ ซึ่งหากมีวินาศภัยเกิดขึ้น ย่อมทำให้ผู้เอาประกันวินาศภัยได้รับความสูญเสียหรือความเสียหายซึ่งเมื่อเกิดขึ้นต้องสามารถตีราคาชดใช้ความเสียหายเป็นตัวเงินได้ ด้วยเหตุที่ผู้เอาประกันภัยต้องมีความสัมพันธ์กับตัววัตถุที่จะทำประกันภัยอันเป็นสิ่งที่จะใช้กำหนดความเสียหายในการคำนวณการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน จึงกำหนดหลักส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้ดังนี้

4.2.5 กรณีที่ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสีย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้วันนั้นไซ้ ท่านว่ายอมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด”

เป็นการกำหนดคุณสมบัติของผู้เอาประกันภัยไว้ว่าจะต้องเป็นผู้ที่มีส่วนได้เสีย แม้ในการทำสัญญาประกันภัยบางกรณีผู้เอาประกันภัยอาจจะบุให้บุคคลภายนอกเป็นผู้รับประโยชน์ก็ตามผู้รับประโยชน์ก็ไม่จำเป็นต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสียมีสิทธิได้รับประโยชน์ตามสัญญาประกันภัย จึงต้องมีการพิจารณาให้ถือว่าผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ที่มีส่วนได้เสียอันจะทำให้สัญญาประกันภัยที่เกิดขึ้นมีผลสมบูรณ์ ดังตัวอย่าง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5417/2537 เครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ในโรงเลื่อยจักรโดยสภาพแล้วเป็นสังหาริมทรัพย์ ไซ้ทรัพย์สินที่ติดอยู่กับที่ดินหรือสิ่งปลูกสร้างซึ่งเป็นโรงเลื่อยอันจะเป็นส่วนควบของโรงเลื่อยและเป็นอสังหาริมทรัพย์ซึ่งการซื้อขายจะต้องทำเป็นหนังสือและจดทะเบียนต่อพนักงานเจ้าหน้าที่ และไม่ปรากฏว่าโจทก์ได้จดทะเบียนเครื่องจักรที่เอาประกันภัยไว้ตามพระราชบัญญัติจดทะเบียนเครื่องจักร พ.ศ.2514 การซื้อขายเครื่องจักรจึงสมบูรณ์ เมื่อโจทก์กับ น. ได้ตกลงซื้อขายกัน กรรมสิทธิ์ในเครื่องจักรที่ขายย่อมโอนไปยัง น. ผู้ซื้อตั้งแต่นั้นเมื่อได้ทำสัญญาซื้อขายตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 458 แม้ตามหนังสือสัญญาจะซื้อขายจะ

กำหนดให้การซื้อขายจะต้องไปทำหนังสือสัญญาและจดทะเบียนรับซื้ออื่ก็หาทำให้การซื้อขายเครื่องจักรซึ่งสมบูรณ์แล้วกลับกลายเป็นไม่สมบูรณ์ไม่

เมื่อกรรมสิทธิ์ในเครื่องจักรได้ตกไปเป็นของ น. แล้วตั้งแต่ก่อนที่โจทก์จะเอาประกันภัยไว้กับจำเลย โจทก์จึงไม่มีส่วนได้เสียในเครื่องจักรและอุปกรณ์ที่เอาประกันภัย กรรมธรรม์ประกันภัยเครื่องจักรและอุปกรณ์ต่างๆ ระหว่างโจทก์กับจำเลยย่อมไม่มีผลผูกพันคู่กรณีตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 656/2521 โจทก์ผู้เช่าซื้อชำระค่าเช่าซื้อรถยนต์ครบถ้วนแล้วได้เอารถยนต์ไปประกันภัยกับจำเลย โดยผู้ให้เช่าซื้อเป็นผู้แนะนำและได้รับค่าคอมมิชชั่นจากจำเลย และเป็นผู้รับฝากเงินเบี้ยประกันภัยจากโจทก์เพื่อชำระให้แก่จำเลย การที่มีชื่อผู้ให้เช่าซื้อเป็นผู้เอาประกันภัยในกรรมธรรม์ แต่ในวงเล็บมีชื่อโจทก์และที่อยู่ของผู้เอาประกันก็ถึงที่อยู่ของโจทก์ โจทก์ผู้เช่าซื้อจึงเป็นผู้เอาประกันภัย มีอำนาจฟ้องจำเลยเกี่ยวกับความเสียหายของรถยนต์ของโจทก์ที่เอาประกันภัยไว้ได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3054/2525 โจทก์มิใช่เป็นเจ้าของรถยนต์คันที่โจทก์ได้เอาประกันภัยไว้แก่จำเลยและโจทก์ไม่ได้เป็นผู้ใช้รถหรือประโยชน์จากการใช้รถคันนี้เลย รถยนต์คันดังกล่าว ส. เป็นผู้เช่าซื้อและได้นำมาเช่าร่วมกับโจทก์เพื่อขอจดทะเบียนวิ่งในนามของโจทก์ ส่วนรายได้ในการวิ่งรับบรรทุกก็ดีหรือเมื่อรถเกิดเสียหายก็ ส. เป็นผู้รับผิดชอบ เหตุที่โจทก์เอาประกันภัยก็เพียงเพื่อช่วยให้ ส. ได้ใช้รถในนามของโจทก์ซึ่งทำการขนส่งอยู่แล้ว เพื่อส่งเสริมให้บริษัทขายรถบรรทุกแห่งหนึ่งขายรถได้ดีขึ้นเท่านั้น โจทก์จึงมิได้เป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย สัญญาประกันภัยย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 763 จำเลยจึงไม่ต้องรับผิดชอบต่อโจทก์

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 225/2532 โจทก์เช่าซื้อรถยนต์คันที่เอาประกันภัยมาใช้ในกิจการของโจทก์ โดยมอบหมายให้ พ. ผู้ถือหุ้นของบริษัทโจทก์เป็นผู้ดำเนินการทุกอย่างเกี่ยวกับรถยนต์ของโจทก์ พ. นำรถยนต์คันดังกล่าวไปทำประกันภัยไว้กับจำเลยแทนโจทก์และโจทก์เป็นผู้ชำระเบี้ยประกันภัย เช่นนี้ ถือว่าโจทก์เป็นผู้เอาประกันภัย เมื่อโจทก์เป็นผู้ครอบครองและใช้ประโยชน์ในรถยนต์คันที่เอาประกันภัยซึ่งโจทก์เช่าซื้อมา โจทก์จึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันวินาศภัยไว้กับบริษัท สัญญาประกันภัยย่อมมีผลสมบูรณ์ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 8173/2538 โจทก์เป็นผู้เช่าซื้อรถยนต์จากบริษัท ง. ย่อมมีสิทธิที่จะยึดถือและใช้ประโยชน์ตลอดจนต้องรับผิดชอบในความสูญหายหรือบุบสลายอันเกิดแก่รถยนต์คันที่เช่าซื้อ และเมื่อได้ใช้เงินครบถ้วนแล้วรถยนต์นั้นย่อมตกเป็นกรรมสิทธิ์แก่โจทก์หรือหากเลิกสัญญา

เช่าซื้อกัน โจทก์ก็มีหน้าที่ต้องส่งมอบรถยนต์คันให้ผู้เช่าซื้อในสภาพเดิม โจทก์จึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์คันที่เช่าซื้อ แม้ในระหว่างที่โจทก์ผ่อนชำระค่าเช่าซื้ออยู่นั้น โจทก์ได้ขายและส่งมอบรถยนต์คันที่เช่าซื้อมาให้แก่ ส. โดยมีข้อตกลงให้ ส. ผ่อนชำระค่าเช่าซื้อส่วนที่เหลือแทน โจทก์ซึ่งมีลักษณะเป็นการโอนสิทธิการเช่าซื้อรถยนต์ให้แก่ ส. แต่บริษัท ง. ผู้เช่าซื้อก็ได้ตกลงด้วย โจทก์จึงยังคงเป็นผู้เช่าซื้อตามสัญญาเช่าซื้อระหว่างโจทก์กับบริษัท ง. อยู่ และยังคงมีความผูกพันตามสัญญาเช่าซื้อในฐานะที่เป็นผู้เช่าซื้อที่มีสิทธิหน้าที่และความรับผิดชอบในรถยนต์คันที่เช่าซื้อต่อบริษัท ง. ตามสัญญาเช่าซื้อและตามกฎหมายลักษณะเช่าซื้อ โจทก์จึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียในรถยนต์คันที่เช่าซื้อเอาประกันวินาศภัยไว้แก่จำเลย สัญญาประกันภัยย่อมผูกพันโจทก์และจำเลยตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2167/2538 อ. เป็นผู้วางเงินมัดจำและครอบครองรถยนต์พิพาทในฐานะผู้เช่าซื้อจากบุคคลภายนอก จึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียนับตั้งแต่วางมัดจำและเข้าครอบครองรถยนต์พิพาทคันดังกล่าว สัญญาประกันภัยรถยนต์คันพิพาทที่ทำขึ้นกับบริษัทประกันภัยย่อมมีผลใช้บังคับได้ อันทำให้ผู้เช่าซื้อรถยนต์คันพิพาทจากบุคคลภายนอกเป็นคู่สัญญากับบริษัทประกันภัยที่จะบังคับกันได้ตามกฎหมาย

4.2.6 กรณีที่ต้องมีส่วนได้เสียในเหตุเอาประกันวินาศภัย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 บัญญัติแต่เพียงว่า ถ้าผู้เอาประกันวินาศภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันวินาศภัยไว้แล้ว ท่านว่ายอมไม่ผูกพันคู่สัญญา โดยมีได้บัญญัติว่าต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันวินาศภัยเมื่อใด แต่ด้วยเหตุที่ส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันวินาศภัยเป็นเงื่อนไขสำคัญแห่งความสมบูรณ์ของสัญญาประกันวินาศภัยในขณะที่เกิดสัญญาประกันวินาศภัยขึ้น กล่าวคือ ในขณะที่ผู้รับประกันวินาศภัยตกลงรับเสี่ยงภัยแทนตามทีผู้เอาประกันวินาศภัยมีค่าขอ มีผลให้สัญญาประกันภัยมีผลสมบูรณ์ แม้ขณะเกิดภัยส่วนได้เสียจะหมดไปก็ไม่ทำให้สัญญาประกันภัยนั้นเสียไป เพราะเมื่อมีสัญญาประกันภัยเกิดขึ้นมีผลสมบูรณ์ตามที่กฎหมายกำหนดไว้แล้ว หน้าที่และความรับผิดชอบต่างๆ ตามที่ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยมีผลเกิดขึ้นในทันที แม้ในขณะที่เกิดภัยไม่มีส่วนได้เสีย ก็เท่ากับไม่มีความเสียหายอันใดที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ให้ทั้งไม่ต้องคืนเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยด้วยเนื่องจากได้มีการรับเสี่ยงภัยมาแล้ว ดังตัวอย่างมีแนวคำพิพากษาศาลฎีกาที่วางหลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันวินาศภัยไว้ต้องมีในขณะที่เกิดสัญญาประกันภัย เพราะถือว่าเป็นความสมบูรณ์ของสัญญาประกันมิฉะนั้นย่อมไม่ผูกพันคู่สัญญาประกันวินาศภัย ดังตัวอย่าง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5120/2538 แม้ระหว่างเกิดเหตุ ช. จะโอนกรรมสิทธิ์รถแก่ ก. เพื่อเข้าร่วมกิจการกับสหกรณ์ ส. แล้ว แต่ขณะทำสัญญาประกันภัย ช. ยังเป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์รถ

แต่ก็ชัดเจนดังกล่าวอยู่จึงเป็นผู้มีส่วนได้เสียมีสิทธิที่จะทำสัญญาประกันภัย เมื่อสัญญาประกันภัยมีผลบังคับได้ตามกฎหมาย โจทก์ในฐานะผู้รับประกันภัยซึ่งใช้ค่าสินไหมทดแทนไปย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 864/2538 จ. ทำสัญญาเช่าซื้อรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้กับโจทก์หลังจากทำสัญญาประกันภัย ถือได้ว่า จ. ผู้เอาประกันภัยยังมีได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ขณะที่โจทก์รับประกันภัย ดังนั้น สัญญาประกันภัยระหว่างโจทก์และ จ. จึงไม่ผูกพันคู่สัญญาตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 แม้โจทก์จะได้ชดใช้ค่าเสียหายแทน จ. ก็ไม่ได้รับช่วงสิทธิตามกฎหมาย โจทก์จึงไม่มีอำนาจฟ้อง

4.3 เป็นสัญญาที่ต้องสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง

ลักษณะที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือเป็นสัญญาที่ต้องอาศัยหลักความสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง เป็นพื้นฐาน (Contract Uberrimae Fidei) (จิตติ ดิงศภัทย์, 2545, หน้า 40) โดยที่ลักษณะของสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่คู่สัญญาต่างฝ่ายต่างมีหน้าที่ซึ่งกันและกันในการที่จะปฏิบัติต่อกัน โดยถ้าทางฝ่ายผู้เอาประกันก็มีหน้าที่ส่งใช้เงินจำนวนหนึ่งตามสัญญา ซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย และมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงที่เป็นข้อสำคัญในการที่ทางฝ่ายผู้รับประกันภัยจะใช้เป็นข้อพิจารณาในการกำหนดเบี้ยประกันภัย ส่วนทางฝ่ายผู้รับประกันภัยก็มีหน้าที่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนกรณีเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นตามสัญญาที่ตกลงกันไว้ทั้งสองฝ่าย โดยที่คู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจะต้องใช้สิทธิของตนโดยสุจริต มีการตรวจสอบข้อสัญญาที่ตกลงทำกันทั้งสองฝ่ายเพื่อมิให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบแก่กัน เป็นหน้าที่คู่สัญญาแต่ละฝ่ายที่จะต้องหาข้อมูลและใคร่ครวญส่วนได้ส่วนเสียของตนเอง เหตุเช่นนี้จะเป็นธรรมก็ต่อเมื่อคู่กรณีมีโอกาสเท่าเทียมกัน อันที่จริงได้รู้ถึงรายละเอียดต่างๆ ในเรื่องที่ทำสัญญานั้น โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 162 บัญญัติว่า “ในนิติกรรมสองฝ่าย การที่คู่กรณีฝ่ายหนึ่งจงใจนิ่งเสียไม่แจ้งข้อความจริงหรือคุณสมบัติอันคู่กรณีอีกฝ่ายหนึ่งมิได้รู้ การนั้นจะเป็นกลฉ้อฉลหากพิสูจน์ได้ว่าถ้ามิได้นิ่งเสียเช่นนั้น นิติกรรมนั้นก็คงจะมีได้กระทำให้ขึ้น” บทบัญญัติมาตรา 162 ถือเอาการที่ฝ่ายหนึ่งจงใจนิ่งเสียไม่เปิดเผยความจริงที่ฝ่ายหนึ่งมิได้รู้เป็นกลฉ้อฉลด้วยเหมือนกันในสัญญาบางอย่าง เช่น สัญญาประกันภัยนั้น ความรู้ถึงข้อความจริงต่างๆ ที่ควรคำนึงในการตัดสินใจว่าจะตกลงทำสัญญาดีหรือไม่นั้น โดยปกติแล้วเป็นพฤติการณ์ที่ผู้เอาประกันภัยมีโอกาสรู้ได้แต่ฝ่ายเดียว ผู้รับประกันภัยเกือบจะไม่มีโอกาสทราบถึงพฤติการณ์เหล่านั้นได้เลย นอกจากจะทราบจากตัวผู้เอาประกันภัยเอง ฉะนั้นเพื่อให้คู่กรณีอยู่ในฐานะที่จะทำความตกลงกันได้ ในลักษณะที่เป็นธรรม กฎหมายจึงบัญญัติให้ฝ่ายผู้เอาประกันภัยซึ่งเป็นฝ่ายที่มีความรู้เหตุการณ์ดีเพราะเป็นเรื่องอยู่ในความรู้เห็นของตัวผู้เอาประกันภัยมี

หน้าที่ต้องเปิดเผยพฤติกรรมเหล่านั้นให้ผู้รับประกันภัยทราบ ซึ่งหน้าที่เปิดเผยข้อความจริงโดยสภาพของสัญญาเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย โดยที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 วรรค 1 บัญญัติว่า ถ้าในเวลาทำสัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยก็ดี หรือในกรณีประกันชีวิตบุคคลอันการใช้จ่ายเงินย่อมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของเขาก็ดี รู้อยู่แล้วละเว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งอาจจะได้ใจผู้รับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีก หรือให้บอกปิดไม่ยอมทำสัญญา หรือว่ารู้อยู่แล้วแถลงข้อความนั้นเป็นความเท็จไซ้ ท่านว่าสัญญานั้นเป็นโมฆะเป็นการใช้หลักความสุจริตเนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่มีค่าตอบแทนไม่เท่ากัน ผู้เอาประกันภัยจ่ายเบี้ยประกันภัยแต่เพียงเล็กน้อย แต่ถ้ามีวินาศภัยหรือเหตุอย่างใดอย่างหนึ่งเกิดขึ้นตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญาประกันผู้รับประกันภัยกลับต้องจ่ายค่าสินไหมทดแทนหรือเงินจำนวนหนึ่งมากกว่าเงินที่ผู้เอาประกันภัยจ่ายเป็นค่าเบี้ยประกันซึ่งอาจจะมากกว่าเงินที่ได้รับเป็นค่าเบี้ยประกันหลายเท่า หนี้ระหว่างคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายจึงไม่เท่ากัน จึงต้องใช้หลักสุจริตอย่างยั้งตาม มาตรา 865 มาใช้บังคับเพื่อให้เกิดความเท่าเทียมกันมากที่สุดในการทำสัญญาประกันภัย จะทำให้สัญญาที่เกิดจากความตกลงของคู่สัญญามีผลสมบูรณ์ ข้อความที่เปิดเผยต้องเป็นข้อเท็จจริงที่ทำให้เข้าใจความหมายของข้อมูลที่ตรงกันระหว่างคู่สัญญา ดังนั้นการที่ผู้เอาประกันละเว้น ไม่เปิดเผยข้อความจริงบางส่วน หรือปิดบังข้อเท็จจริงที่เป็นสาระสำคัญ หรือการเปิดเผยข้อเท็จจริงครึ่งๆ กลางๆ อาจทำให้เข้าใจความหมายผิดไปจากความจริงถือเป็นการปกปิดหรือแถลงข้อความอันเป็นเท็จเหมือนกัน อันเป็นปัญหาให้ต้องตีความสัญญาและจะทำให้ผู้รับประกันภัยอาศัยความไม่สุจริตของผู้เอาประกันภัยเพื่อปฏิเสธความรับผิดชอบได้

4.4 เป็นสัญญาที่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ

สัญญาประกันภัยกฎหมายมิได้บังคับว่าต้องทำตามแบบอย่างหนึ่งอย่างใด เป็นแต่เพียงว่า ถ้าไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือแล้ว จะฟ้องร้องให้มีการบังคับคดีกันไม่ได้ ฉะนั้นสัญญาประกันภัยจึงเป็นสัญญาที่เกิดขึ้นด้วยการตกลงกันระหว่างคู่กรณีเมื่อมีคำสนองมาถึงผู้เสนอตาม มาตรา 356 กับ มาตรา 361 แม้จะมีได้ทำเป็นหนังสือ สัญญาประกันภัยที่เกิดขึ้นก็มีผลสมบูรณ์ เป็นแต่ว่าถ้ามิได้มีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อคู่สัญญาฝ่ายใด จะอาศัยเป็นมูลเหตุฟ้องร้องให้ศาลบังคับคดีให้ฝ่ายนั้นต้องรับผิดชอบไม่ได้ จนกว่าจะมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบตามสัญญาเกิดขึ้น ดังตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกา

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1564/2525 กฎหมายมิได้กำหนดแบบนิติกรรมสัญญาประกันภัยไว้ เพียงแต่บังคับให้มีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบหรือตัวแทนเป็นสำคัญ ฉะนั้นจะฟ้องร้องบังคับคดีมิได้

สัญญาประกันภัยเกิดขึ้นเมื่อมีการแสดงเจตนาทำคำเสนอคำสนองถูกต้องตรงกันแต่ก็มิได้หมายความว่ามิใช่สัญญาอยู่เฉพาะในคำเสนอและคำสนองที่ทำเป็นหนังสือเท่านั้น เพราะถ้าเป็นเช่นนั้นย่อมไม่มีประโยชน์อย่างใดที่กฎหมายจะบัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องส่งมอบกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยอีกในเมื่อมีหลักฐานเป็นหนังสืออยู่แล้ว ส่วนการฟ้องร้องให้มีการรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย มักเป็นฝ่ายผู้เอาประกันภัยฟ้องผู้รับประกันภัย กฎหมายจึงกำหนดให้มีกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งให้ไว้กับผู้เอาประกัน โดยมีหลักฐานลงลายมือชื่อผู้รับประกันภัย แต่ก็มีกรณีที่ผู้รับประกันภัยต้องฟ้องผู้เอาประกันภัยให้ต้องรับผิดชอบ เช่น ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยไม่สุจริตในการที่ไม่เปิดเผยข้อความจริง หรือปิดบังความจริงในข้อที่เป็นสาระสำคัญในการที่ผู้รับประกันภัยจะใช้ในการพิจารณาขอรับการเสี่ยงภัยหรือปฏิเสธการรับประกันภัยหรือถ้ายอมรับเสี่ยงภัยก็อาจจะมีการกำหนดจำนวนเบี้ยประกันภัยให้สูงขึ้น แต่ถ้าไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อผู้เอาประกันภัยแล้วก็จะฟ้องผู้เอาประกันภัยไม่ได้ แต่การฟ้องร้องให้ผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบต่างกับการที่ผู้รับประกันภัยจะอ้างข้อต่อสู้ยืนยันผู้เอาประกันภัยในเมื่อผู้รับประกันภัยถูกผู้เอาประกันภัยฟ้องเช่นเวลาเมื่อเกิดภัยขึ้นแล้ว ผู้เอาประกันภัยฟ้องผู้รับประกันภัยให้ใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญา ผู้รับประกันภัยต่อสู้ว่าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขในสัญญาถึงแม้จะไม่มีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อผู้เอาประกันภัยไว้เป็นหลักฐาน ผู้รับประกันภัยก็ยกความข้อนี้ขึ้นต่อสู้ผู้เอาประกันภัยในการที่จะได้ไม่ต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไม่ได้ เพราะในกรณีดังกล่าวมิใช่การที่ผู้เอาประกันภัยถูกศาลบังคับคดีให้ต้องชดใช้เบี้ยประกันภัยหรือชำระหนี้เป็นอย่างอื่นตามสัญญาประกันภัยแต่อย่างใด เป็นแต่เพียงข้อต่อสู้ว่าผู้เอาประกันภัยไม่ปฏิบัติตามสัญญาจึงไม่มีสิทธิฟ้องผู้รับประกันภัยเท่านั้น มิใช่ต้องการลงลายมือชื่อของฝ่ายที่ใช้สิทธิเรียกร้องตามสัญญา แต่ถ้าผู้รับประกันภัยจะเรียกร้องให้ผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบตามสัญญา จำเป็นจะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อผู้เอาประกันภัยที่เป็นฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบเป็นสำคัญ มิฉะนั้นก็จะฟ้องให้ผู้เอาประกันภัยรับผิดชอบไม่ได้ ตามที่ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 867 บัญญัติไว้ ดังตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกา

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2805/2525 ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 สัญญาประกันภัยต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบและกรมธรรม์ประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยออกให้ต้องลงลายมือชื่อของผู้รับประกันภัย ดังนั้นเมื่อสาขาของบริษัทจำเลยที่ 3 ที่สิงคโปร์เป็นผู้รับประกันภัยสินค้า และเป็นผู้ออกกรมธรรม์ประกันภัย จำเลยที่ 4 ไม่ได้ลงชื่อในกรมธรรม์ประกันภัย จำเลยที่ 4 จึงไม่ต้องรับผิดชอบ

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2888/2537 โจทก์ฟ้องในฐานะผู้รับประกันภัยซึ่งชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว จึงรับช่วงสิทธิมาฟ้องเรียกเอาแก่จำเลยผู้ขนส่ง มิใช่ฟ้องให้บังคับตาม

สัญญาประกันภัย จึงไม่อยู่ในบังคับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 วรรคหนึ่ง ที่จะต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือลงลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบและไม่ต้องอยู่ในบังคับประมวลกฎหมายวิธีพิจารณาความแพ่ง มาตรา 94 เพราะมิใช่กรณีที่กฎหมายบังคับให้ต้องมีพยานเอกสารมาแสดง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 5434/2537 โจทก์ฟ้องอ้างว่าจำเลยนำรถยนต์มาประกันภัยกับโจทก์แล้วค้างชำระเบี้ยประกันภัย แต่ปรากฏว่าในสำเนากรมธรรม์ประกันภัยทั้ง 5 ฉบับ ที่โจทก์อ้างส่งต่อศาล ไม่มีลายมือชื่อจำเลยหรือตัวแทนจำเลย โจทก์จึงไม่อาจฟ้องร้องบังคับคดีให้จำเลยชำระเบี้ยประกันภัยได้ ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 867 วรรคหนึ่ง

แต่การที่ผู้รับประกันภัยรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยไปฟ้องบุคคลภายนอกตาม มาตรา 880 เป็นการบังคับเอาแก่บุคคลภายนอก มิใช่บังคับให้ชำระหนี้ตามสัญญาประกันภัย จึงสามารถฟ้องได้โดยไม่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ตามมาตรา 867 วรรคหนึ่ง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1135/2526 การประกันภัยเป็นนิติกรรมในลักษณะประเภทของสัญญาอย่างหนึ่ง เรียกว่า สัญญาประกันภัยซึ่งเป็นผลให้เกิดนิติสัมพันธ์อันพึงต้องปฏิบัติระหว่างกันของคู่สัญญา แม้ตามกฎหมายจะบังคับว่า การทำสัญญาประกันภัยต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือ ก็เป็นเพียงบทบัญญัติใช้บังคับเฉพาะคู่สัญญาที่ได้มีการทำกันขึ้นเท่านั้น หากมีผลผูกพันให้ใช้แก่บุคคลภายนอกไม่ พ. เป็นผู้เสียหายและเป็นบุคคลภายนอกไม่ได้เป็นคู่สัญญา จึงไม่อยู่ภายใต้บังคับแห่งบทกฎหมายที่จะต้องนำพยานเอกสารมาแสดง

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 2661/2532 ใบเสร็จรับเงินค่าเบี้ยประกันภัยมีลายมือชื่อผู้จัดการของจำเลยและมีรายละเอียดต่างๆ คือ หมายเลขทะเบียนและรายละเอียดอื่นๆ เกี่ยวกับรถยนต์ที่เอาประกันภัย ทุนประกันภัย ระยะเวลาประกัน ทั้งระบุหมายเลขของกรมธรรม์ด้วย ดังนี้ใบเสร็จรับเงินค่าเบี้ยประกันภัยดังกล่าวย่อมเป็นหลักฐานเป็นหนังสือที่จะฟ้องร้องบังคับคดีกันได้

หลักฐานเป็นหนังสือกฎหมายไม่ได้จำกัดรูปแบบว่าจะต้องเป็นเอกสารรูปแบบใด แต่ต้องมีข้อความหรือมีส่วนประกอบที่สำคัญที่จะใช้เป็นหลักฐานในการฟ้องร้องให้ฝ่ายที่ผิดสัญญารับผิดชอบได้ เช่นต้องมีลายมือชื่อฝ่ายที่ต้องรับผิดชอบเป็นสำคัญ เป็นต้น รูปแบบเอกสารอาจจะกำหนดในรูปกรมธรรม์ประกันภัยโดยระบุเงื่อนไข ข้อจำกัดความรับผิด การชดเชยค่าสินไหมทดแทน ที่บริษัทประกันภัยเป็นผู้กำหนดขึ้น โดยมีรูปแบบของข้อสัญญาเป็นไปตาม ที่กฎหมายกำหนด