

บทที่ 2

ความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับ การรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันภัยรถยนต์ด้วยความสมัครใจ

ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนสามารถเกิดขึ้นได้ทุกที่ทุกเวลา จนนำมาสู่ความเสียหายมากมาย ไม่ว่าจะเป็นความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ซึ่งความเสียหายที่ได้รับนั้นจำเป็นอย่างยิ่งที่ผู้ที่ได้รับความเสียหายจะต้องได้รับการเยียวยา หรือได้รับการชดใช้ในอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น ดังนั้น การทำประกันภัยรถยนต์จึงจำเป็นอย่างยิ่ง ที่จะเป็นการประกันความเสียหายที่เกิดขึ้นกับตัวรถยนต์ รวมถึงความเสียหายที่รถยนต์คันนั้น ได้ทำให้เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ตลอดจนบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์คันนั้น ซึ่ง โดยหลักการประกันภัยรถยนต์จะมีอยู่ 2 แบบ ได้แก่ 1) การทำประกันภัยภาคบังคับ (พ.ร.บ.) คือประกันภัยที่กฎหมายบังคับให้รถยนต์ทุกคันต้องมี ซึ่งจะคุ้มครองต่อชีวิต ร่างกาย หรือการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ขับขี่รวมถึงบุคคลอื่นอันมีสาเหตุมาจากรถคันนั้น ซึ่งความคุ้มครองจะจำกัดสูงสุดเพียง 300,000 บาท และไม่คุ้มครองความเสียหายใดๆ ต่อยานพาหนะของผู้เอาประกันภัย หรือของบุคคลภายนอก และ 2) การทำประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจหรือด้วยความสมัครใจ คือ ประกันภัยรถยนต์ที่กฎหมายไม่ได้บังคับให้รถยนต์ทุกคันจะต้องมี แต่ผู้เป็นเจ้าของรถยนต์สามารถซื้อประกันภัยเพิ่มเองได้ ซึ่งความคุ้มครองก็จะขึ้นอยู่กับประเภทของประกันที่เลือก ซึ่งประกันภัยบางประเภทคุ้มครองครบทั้งความเสียหายต่อตัวรถคันที่เอาประกันภัยจากการสูญหาย โจรกรรม ภัยทางธรรมชาติ ซึ่งสารนิพนธ์ในบทนี้จึงศึกษาในเรื่องความเป็นมา แนวคิด ทฤษฎีเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันภัยรถยนต์ด้วยความสมัครใจเป็นสำคัญ รวมทั้งศึกษาเรื่องการประกันภัยต่อที่ส่งผลต่อการเพิ่มศักยภาพในการรับประกันภัย เพื่อให้เป็นไปตามเจตนารมณ์และการบังคับใช้ต่อไป

2.1 ความเป็นมาเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิของการประกันภัย

ความเป็นมาเกี่ยวกับการประกันภัย เริ่มจากความคิดในการรวมตัวกันเพื่อต่อสู้หรือขจัดมหันภัยที่จะเกิดขึ้นกับบุคคลหนึ่ง โดยสมาชิกสละเงินเข้าเป็นกองทุน (Insurance Pool) เพื่อใช้ในการชดเชยความสูญเสียที่จะเกิดขึ้นกับสมาชิก โดยมีตัวแทนของสมาชิกเป็นผู้จัดการกองทุนให้ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและยุติธรรม การประกันภัยเกิดขึ้นเมื่อใดนั้น จากหลักฐานทางประวัติ

ศาสตร์ไม่สามารถยืนยันได้ว่าเกิดขึ้นเมื่อใดไม่แน่ชัด แต่ในระยะแรกวิธีการจัดการความเสี่ยงของในแต่ละชนชาติต่างกัน แต่เริ่มแรกมีลักษณะไปในการแสวงหาหลักประกันความคุ้มครอง หรือวิธีป้องกันภัยอันจะเกิดแก่ทรัพย์สินเนื่องจากภัยธรรมชาติ

ในอดีตรัฐอียิปต์โบราณปรากฏในพระคัมภีร์ไบเบิล อ้างว่ากษัตริย์ฟาโรห์ให้สะสมธัญญาหารในปีที่สมบูรณ์ไว้สำหรับเลี้ยงประชาชนในปีที่ข้าวยากหมากแพง ฉะนั้นหลักประกันภัยพื้นฐานในสมัยโบราณจึงเป็นเรื่องแนวคิดการเก็บออมตั้งแต่วันนี้เพื่อไว้ใช้ในอนาคตซึ่งหาความแน่นอนไม่ได้

ในประเทศจีนเมื่อประมาณ 3,000 ปีก่อนคริสตกาล พ่อค้าชาวจีนได้พัฒนาวิธีการประกันภัยขึ้นสำหรับการขนส่งสินค้าตามแม่น้ำแยงซีเกียง ซึ่งเชี่ยวชาญและมีหินใต้น้ำที่เป็นอันตรายต่อการเดินเรือ ซึ่งสมัยนั้นเรืออับปางอยู่บ่อยครั้งจึงได้หาวิธีการกระจายความเสี่ยงภัยออกไปโดยการกระจายสินค้าของตนบรรทุกไว้ในเรือลำอื่นจนครบจำนวนหีบห่อสินค้า หากเรือลำใดจมลงก็หมายความว่าสินค้าของพ่อค้าแต่ละคนจะสูญเสียบ้างคนละ 1 หีบห่อเท่านั้น นอกจากการประสบภัยธรรมชาติแล้วยังมีความเสี่ยงจากโจรสลัด ซึ่งสมัยก่อนยังไม่มีผู้รับประกันภัย ดังนั้นการประกันภัยโดยการพึ่งพาผู้อื่นยังไม่เกิดขึ้น ชาวจีนต้องพึ่งพาตนเอง พ่อค้าชาวจีนที่นำสินค้าไปขายต่างแดนจึงจ้างยอดฝีมือเพื่อสินค้าถูกปล้นกลางทาง เป็นการจัดการความเสี่ยงในระยะเริ่มแรกของชาวจีน ซึ่งแนวคิดดังกล่าวเป็นที่มาของการประกันภัยในปัจจุบันที่เรียกว่า “การกระจายความเสี่ยงภัย” (Spreading The Chance of Loss) ที่คล้ายกับการประกันภัยในปัจจุบัน

ในสมัยชาวบาบิโลเนีย เมื่อประมาณ 4,000 ปีก่อน ยังไม่มีการประกันภัยเกิดขึ้น แต่ได้มีวิธีการจัดการความเสี่ยงเกิดขึ้นโดยพ่อค้าเฒ่าเป็นการค้าทางบก เกิดจากพ่อค้าซึ่งเป็นผู้ผลิตสินค้า ไม่มีเวลาที่จะนำสินค้าไปขายได้ด้วยตนเองต้องอาศัยพ่อค้าเฒ่าขาย ซึ่งผู้ผลิตสินค้านั้นย่อมมีความเสี่ยงเมื่อพ่อค้าเฒ่า นำสินค้าไปขายได้เงินมาแล้ว ไม่ยอมเอาเงินมาจ่ายค่าสินค้า จึงเกิดวิธีการจัดการความเสี่ยงโดยให้เอาแก้วแหวน เงินทอง ของมีค่ามาเป็นหลักประกันความเสี่ยง ถ้าไม่ยอมจ่ายค่าสินค้าก็จะเอาของมีค่าที่เป็นหลักประกันออกขายแล้วนำเงินที่ได้มาจ่ายเป็นค่าสินค้า แต่ต่อมาเกิดเหตุการณ์ที่พ่อค้าเฒ่าขายสินค้าได้กำไรมาก จึงยอมสูญเสียบางส่วนของมีค่าที่เป็นหลักประกัน ผู้ผลิตจึงนำหลักประกันออกขายแต่ได้ราคาน้อยกว่าราคาสินค้า จึงมีการพัฒนาโดยต้องนำสิ่งมีชีวิตคือ ลูก เมียของพ่อค้าเฒ่า มาเป็นประกันด้วย หมายความว่า ถ้าพ่อค้าเฒ่าไม่นำเงินมาจ่าย ลูก เมีย จะต้องเป็นทาสใช้แรงงาน ทำให้พ่อค้าเฒ่า ต้องนำเงินที่ได้กลับมาชำระ แต่มีปัญหาคือ พ่อค้าเฒ่าเดินทางกลับมาเพื่อเอาเงินมาจ่าย เพื่อไถ่ลูกเมียออกจากการเป็นทาส แต่ปรากฏว่าลูกโจรสลัดกลางทาง ทำให้ลูกเมียตกเป็นทาส จึงได้มีการเปลี่ยนแปลงข้อตกลงกันว่า กรณีที่ลูกเมียจะตกเป็นทาสนั้น ต้องเป็นความผิด

ของพ่อค้าเร่เท่านั้น วิธีการหาทรัพย์สินอย่างหนึ่งมาทดแทนความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินอีกอย่างหนึ่งเรียกว่า การหาหลักประกัน (Guarantee) ซึ่งถือว่าเป็นสัญญาชดใช้ความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน (Indemnity) จนกลายมาเป็นหลักประกันวินาศภัย¹

ชาวกรีก ได้กำหนดสัญญาชนิดหนึ่งชื่อว่า สัญญา Bottomry เป็นสัญญาที่เจ้าของเรือนำเอาตัวเรือไปประกันเงินกู้กับนายทุนเงินกู้เพื่อนำเงินมาซื้อสินค้าและเป็นค่าใช้จ่ายในการเดินทาง โดยตกลงว่าหากกลับมาจากการค้าขายแล้ว จะต้องชดใช้เงินกู้ทั้งหมด หากบิดพลิ้วนายทุนจะยึดเรือไปใช้หนี้เงินกู้ แต่ถ้าเรือไม่กลับถึงท่าโดยปลอดภัย นายทุนเงินกู้ก็จะไม่ได้รับชำระหนี้จากเจ้าของเรือ แต่ถ้าผู้กู้ไม่ได้เป็นเจ้าของเรือมีแต่สินค้าที่จะส่งไปขาย หรือซื้อกลับมาเขาก็อาจจะนำสินค้าเหล่านี้มาประกันเงินกู้ได้ สัญญาที่มีสินค้าเป็นประกันนี้เรียกว่า สัญญา Respondentia²

อย่างไรก็ดีการประกันภัยในลักษณะดังกล่าวก็เป็นเพียงการประกันภัยในสมัยโบราณเท่านั้น จึงมีลักษณะด้วยวิธีการง่ายๆ ปราศจากแบบแผนหรือระเบียบที่ชัดเจน จนกระทั่งแนวคิดเรื่องการประกันภัยเริ่มเป็นรูปเป็นร่างมากขึ้นในช่วงการจัดตั้งธุรกิจประกันภัยเพื่อการค้าในรูปแบบบริษัทการค้าขึ้นเมื่อราว ค.ศ.1310 ซึ่งเป็นช่วงเกิดการค้าขายทางทะเลขึ้น และนำไปสู่การเกิดสัญญาประกันภัย และการพัฒนารูปแบบ แบบแผน และหลักกฎหมายในการประกันภัยทางทะเล โดยเฉพาะในประเทศอังกฤษที่เป็นประเทศสำคัญในการค้าขายทางทะเลด้วยรูปแบบบริษัท ซึ่งใน ค.ศ.1574 พระนางเอลิซาเบธแห่งประเทศอังกฤษได้ตรากฎหมายจัดตั้งหอประกันภัยขึ้นสำหรับขายกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล และทำให้หลักกฎหมายอันเกี่ยวเนื่องจากการประกันภัย³ รวมถึงการรับช่วงสิทธิของการประกันภัย ก็ได้รับการพัฒนาและเจริญก้าวหน้าไปอย่างแพร่หลายในที่สุดนำไปสู่การนำมาปรับใช้กับการประกันภัยต่างๆ ทุกรูปแบบในปัจจุบันด้วย ในที่สุดด้วย ซึ่งภายหลังองค์ประกอบที่สำคัญของการประกันภัยแบ่งออกได้สองประการคือ ความเสี่ยงภัย และภัย ซึ่งถือเป็นหลักเกณฑ์ในการจำแนกการรับประกันภัย และต่อมากลายเป็นเครื่องมือในการพิจารณาในการรับประกันภัยรวมถึงการกำหนดเบี้ยประกันภัยของผู้รับประกันภัยด้วย

¹ กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน). (2556). *ความเสี่ยงภัยและการประกันภัย*. เอกสารอบรมประกันภัย Module 1 รุ่นที่ 51. หน้า 5.

² เรื่องเดียวกัน, หน้า 5.

³ เสริม สุขะ. (2520). *การประกันภัย*. กรุงเทพมหานคร: โรงพิมพ์กรุงศิลป์. หน้า 3.

2.2 แนวคิดเรื่องการประกันภัย⁴

จากความเป็นมาของการประกันภัย ก่อให้เกิดหลักการอันเป็นจารีตประเพณีกระทั่งนำมาสู่บ่อเกิดหลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องหลายประการ ดังนี้

- 1) หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย (Principle of Insurable Interest)
- 2) หลักสุจริตใจอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith)
- 3) หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Principle of Indemnity)
- 4) หลักการรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation)
- 5) หลักการร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Principle of Contribution)
- 6) หลักสาเหตุใกล้ชิด (Principle of Proximate Cause)

2.2.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย

หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย หมายถึง ความสัมพันธ์อย่างหนึ่งอย่างใดที่ผู้เอาประกันภัยมีต่อวัตถุที่เอาประกันภัย (Subject Matter of Insurance) อันได้แก่ กรรมสิทธิ์ สิทธิประโยชน์ หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายในวัตถุที่เอาประกันภัย โดยความสัมพันธ์นั้นต้องเป็นความสัมพันธ์ที่กฎหมายรับรองและเป็นความสัมพันธ์ที่วัดเป็นตัวเงินได้ สิ่งนี้เป็นเครื่องชี้ให้เห็นว่าผู้เอาประกันภัยจะได้รับประโยชน์ ถ้าสิ่งที่มีส่วนได้เสียอยู่ในสภาพปลอดภัย ในทางตรงข้ามจะได้รับความเสียหาย ถ้าสิ่งนั้นเกิดความวินาศ หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนี้เป็นหลักสำคัญพื้นฐานของการประกันภัยประเภทใดๆ ไม่ว่าจะเป็นการประกันชีวิต หรือประกันวินาศภัย เพราะถ้าปรากฏว่าผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย สัญญาประกันภัยนั้นก็จะไม่มีผลบังคับตามกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้ นั้น ไซ้ ท่านว่ายอมไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างใด”

2.2.2 หลักสุจริตใจอย่างยิ่ง (Principle of Utmost Good Faith)⁵

การทำสัญญาประกันภัย มาจากความเชื่อใจและความน่าเชื่อถือ ซึ่งโดยทั่วไปบริษัทหรือผู้รับประกันภัยมิได้เข้าทำการตรวจสอบก่อนรับเสี่ยงภัย เพียงแต่ผู้เอาประกันภัยแจ้งทุนประกันภัย และรายละเอียดเกี่ยวกับวัตถุที่เอาประกันภัย เพื่อคำนวณการเสี่ยงภัย และกำหนดเบี้ยประกันภัย ด้วยเหตุดังกล่าวจึงถือได้ว่า การประกันภัยเกิดขึ้นจากรากฐานของความเชื่อใจ ผู้รับประกันภัยยอมเชื่อ

⁴ กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน). (2556). *แนวคิดเรื่องการประกันภัย*. เอกสารอบรมประกันภัย Module 1 รุ่นที่ 51. หน้า 10.

⁵ เรื่องเดียวกัน, หน้า 10.

ว่าผู้เอาประกันภัยแท้จริง และเนื่องมาจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาต่างตอบแทนที่มีค่าตอบแทนไม่เท่าเทียมกัน และต้องอาศัยเหตุการณ์ในอนาคตที่ไม่แน่นอนในการกำหนดการชำระค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย ดังนั้น หลักสุจริตใจอย่างข่งหมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยมีความสุจริตใจต่อกันในการทำสัญญาประกันภัย โดยวิธีการดังนี้

1) เปิดเผยข้อความจริง (Disclosure)

การไม่เปิดเผยข้อความจริง (Non-Disclosure) หรือการปกปิดข้อความจริง (Concealment) เกี่ยวกับสภาพของความเสี่ยงภัยบางอย่างเป็นสาระสำคัญในการพิจารณาการรับประกันภัย และการเรียกเก็บเบี้ยประกันภัยเพิ่ม ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 บัญญัติว่า “ถ้าในเวลาทำสัญญาประกันภัยผู้เอาประกันภัยก็ดี หรือในกรณีประกันชีวิตบุคคลอันการใช้เงินยอมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของเขานั้นก็ดี รู้อยู่แล้วละเว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริง ซึ่งอาจจะได้จูงใจผู้รับประกันภัยให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นอีก หรือให้บอกปิด ไม่ยอมทำสัญญา หรือว่ารู้อยู่แล้วแถลงข้อความนั้นเป็นความเท็จ ไซ้ ท่านว่าสัญญานั้นเป็น โมฆิยะ” (Voidable)

2) การไม่แถลงข้อความเท็จ (Non-Misrepresentation)

คือการไม่กล่าวข้อความจริงใดๆอันเป็นสาระสำคัญในการประกันภัยของผู้เอาประกันภัย หากผู้รับประกันภัยพบว่าผู้เอาประกันภัยแถลงข้อความเท็จ สัญญาประกันภัยนั้นจะเป็น โมฆิยะ ผู้รับประกันภัยมีสิทธิบอกล้างสัญญาทำให้เป็น โฆฆะแต่เริ่มแรกได้เช่นเดียวกับการไม่เปิดเผยข้อความจริง

3) การปฏิบัติตามคำรับรอง (Warranties)

หมายถึงข้อความที่ผู้เอาประกันภัยให้สัญญาต่อผู้รับประกันภัยว่าจะกระทำการหรือไม่กระทำการอย่างใดอย่างหนึ่ง ซึ่งถือเป็นเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ไม่ว่าจะก่อนสัญญามีผลบังคับ หรือในระหว่างสัญญามีผลบังคับ มิฉะนั้นผู้รับประกันภัยมีสิทธิปฏิเสธความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยนั้นๆ ได้ในแต่ละครั้งที่เกิดความเสียหายที่ไม่ได้มีการปฏิบัติตามคำรับรอง

กำหนดการบอกล้างกฎหมายกำหนดให้กระทำภายใน 1 เดือน นับแต่วันที่ผู้รับประกันภัยทราบข้อมูลอันจะบอกล้างได้ หรือภายใน 5 ปี นับแต่วันทำสัญญา หากผู้รับประกันภัยทราบมูลอันจะบอกล้างได้ไม่เกิน 5 ปี แล้วผู้รับประกันภัยหมดสิทธิที่จะบอกล้าง และทำให้สัญญาประกันภัยซึ่งเป็น โฆฆิยะเป็นสัญญาที่สมบูรณ์ และผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบตามสัญญานั้น

2.2.3 หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Principle of Indemnity)⁶

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หมายถึง การที่เมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้ทำประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยมีสถานะทางการเงินกลับสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนเกิดวินาศภัย วัตถุประสงค์ของหลักการนี้เพื่อป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยแสวงหากำไรจากประกันภัย อันจะเป็นเหตุจูงใจให้เกิดวินาศภัยโดยเจตนา (Moral Hazard) นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันมิให้เกิดความเสียหายเพิ่มขึ้น อันสืบเนื่องจากความไม่ซื่อสัตย์ของผู้เอาประกันภัยหรือผู้มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทน และทำให้ผู้เอาประกันภัยกลับมีสภาพฐานะทางการเงินเช่นเดิมเหมือนก่อนเกิดความเสียหาย

สภาพของความเสียหาย สามารถจำแนกลักษณะความเสียหายได้ดังนี้

1) ความเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) หมายถึงการที่วัตถุที่เอาประกันภัยถูกทำลายโดยวินาศภัยจนไม่มีสภาพเดิมเหลืออยู่ แบ่งเป็น

1.1) ความเสียหายโดยสิ้นเชิงแท้จริง (Actual Total Loss)

1.2) ความเสียหายเสมือนเสียหายโดยสิ้นเชิง (Constructive Total Loss)

2) ลักษณะความเสียหายโดยสิ้นเชิง (Total Loss) นี้เมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้วสัญญาประกันภัยจะสิ้นสุดบังคับโดยปริยาย

ความเสียหายบางส่วน (Partial Loss) หมายถึง การที่วัตถุที่เอาประกันภัยถูกทำลายโดยวินาศภัยเพียงบางส่วน สามารถที่จะทำการซ่อมแซม หรือรักษาให้กลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนเกิดวินาศภัยนั้นๆ ได้ ค่าสินไหมทดแทนที่จะได้รับจะเฉลี่ยไปตามสัดส่วนของความเสียหาย (Average) เมื่อมีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว จำนวนเงินเอาประกันภัยจะลดลงตามจำนวนเงินที่ได้ชดใช้ไป เว้นแต่ผู้เอาประกันภัยจะทำการขอเอาประกันภัยเพิ่มขึ้นเมื่อได้มีการซ่อมแซมความเสียหายให้กลับคืนสู่สภาพเดิมแล้ว แต่มีการประกันภัยบางประเภท เช่น การประกันภัยรถยนต์ เมื่อได้มีการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายบางส่วนแล้ว ทุนประกันภัยยังคงเดิมไม่เปลี่ยนแปลงจนกว่าสัญญาจะสิ้นสุดอายุความคุ้มครอง

วิธีการชดใช้และจ่ายค่าสินไหมทดแทน มีหลายวิธีดังต่อไปนี้

1) การจ่ายเป็นตัวเงิน (Cash Payment)

2) การซ่อมแซม (Repair)

3) การหาสิ่งของมาทดแทน (Replacement)

4) การสร้างขึ้นใหม่ (Reinstatement)

⁶ กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน). อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 4. หน้า 10.

2.2.4 หลักการร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (Principle of Contribution)⁷

หลักการร่วมกันชดใช้ค่าสินไหมทดแทน หมายถึง การเฉลี่ยความรับผิดชอบร่วมกันระหว่างผู้รับประกันภัยที่มีตั้งแต่ 2 รายขึ้นไปต่อความเสียหายที่เกิดกับวัตถุที่เอาประกันภัยเดียวกัน อันเนื่องมาจากภัยที่เอาประกันภัยชนิดเดียวกัน (Same Peril) และกรรมกรรมแต่ละฉบับจะต้องมีผลบังคับในขณะที่เกิดวินาศภัย (Liable for The Loss) ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 บัญญัติว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันภัยไว้”

2.2.5 หลักสาเหตุใกล้ชิด (Principle of Proximate Cause)⁸

หมายถึง สาเหตุหนึ่งสาเหตุใดที่เป็นต้นเหตุก่อให้เกิดความเสียหายโดยตรงหรือเป็นเหตุต่อเนื่องโดยไม่ขาดตอนและทำให้เกิดความเสียหาย ซึ่งหากเกิดความเสียหายซึ่งมีสาเหตุจากภัยที่รับประกันภัยไว้และเป็นสาเหตุใกล้ชิด จึงจะคุ้มครอง ในทางตรงกันข้าม หากความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่เกิดจากภัยที่รับประกันภัยไว้เป็นสาเหตุใกล้ชิดแต่เป็นสาเหตุไกล (Remote Cause) จะไม่คุ้มครอง

2.2.6 หลักการรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation)⁹

เป็นหลักที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยเท่าจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายไป ในการเรียกร้องให้บุคคลรับผิดชอบจากการก่อให้เกิดความเสียหายต่อวัตถุที่เอาประกันภัย

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 บัญญัติว่า “ถ้าความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกไซ้ ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใด ผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประกันภัยซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น

ถ้าผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแต่เพียงบางส่วนไซ้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมเสียสิทธิของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัย ในการที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศนั้น”

⁷ กรุงเทพมหานคร จำกัด (มหาชน). อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 4. หน้า 11.

⁸ เรื่องเดียวกัน, หน้า 12.

⁹ เรื่องเดียวกัน, หน้า 14.

วัตถุประสงค์ของการให้มีการรับช่วงสิทธิ เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประโยชน์ ได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง ป้องกันการแสวงหากำไรของผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์ในการที่เขาจะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน 2 ทาง คือ ทั้งจากผู้รับประกันภัย และบุคคลภายนอก ผู้ก่อความเสียหายและเพื่อให้บุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น

2.3 ทฤษฎีเรื่องความเสียหายและการจัดการความเสียหาย

จากหลักความเป็นมาและแนวคิดข้างต้น จะเห็นว่าการรับช่วงสิทธิของการประกันภัยนั้น ได้รับการพัฒนามาพร้อมกับวิธีการรับประกันภัยสำคัญอย่างมีนัยยะ โดยเฉพาะเพื่อให้เพื่อตอบสนองต่อประโยชน์ทางการค้าเป็นสำคัญ จึงทำให้มีแนวคิดการรับช่วงสิทธิเกี่ยวกับสัญญาประกันภัยมีลักษณะเฉพาะบางประการแตกต่างจากการรับช่วงสิทธิตามหลักกฎหมายอื่น ดังนี้ เพื่อให้การศึกษาเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นจึงจำเป็นต้องพิจารณาเรื่องแนวคิดเกี่ยวกับการประกันภัยอื่นๆ เพื่อให้สามารถจำกัดขอบเขตของแนวคิดการรับของประกันภัยได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

ทฤษฎีเรื่องความเสียหายและการจัดการความเสียหาย จากที่ทราบมาแล้วว่า การประกันภัยนั้นเกิดขึ้นบนฐานเพื่อประโยชน์ทางการค้า และผลประโยชน์ในทางเศรษฐกิจเป็นหลัก แต่ด้วยสภาพของการประกอบธุรกิจกิจการการประกันภัยไม่ได้มีสินค้า (Good) ที่มีลักษณะเป็นรูปลักษณะ สิ่งของ อย่างการค้าขายทั่วไปที่สามารถ ชั่ง วัด ตวง หรือกำหนดปริมาณราคาได้แน่นอนตามวิธีการทางตลาด สินค้าของการประกันภัยกลับเป็นสิ่งที่มีความไม่แน่ชัดที่เรียกว่า ความเสียหาย เช่นนี้เพื่อให้การประกอบธุรกิจรับประกันภัยสามารถกำหนดความเหมาะสมในการตีราคาความเสียหายที่ไม่มีความแน่ชัดได้ และสามารถจัดการความเสียหายได้ตามหลักคณิตศาสตร์ จึงเกิดแนวคิดเรื่องความเสียหายและแนวคิดเรื่องการจัดการความเสียหาย รวมถึงหลักการประกันภัยขึ้นโดยสรุปดังนี้

2.3.1 ทฤษฎีเรื่องความเสียหาย

โดยลักษณะของแนวคิดเรื่องการเสียหายประกอบไปด้วยหลักการ 2 ส่วน คือ หลักการเรื่องความเสี่ยง (Risk) และหลักการเรื่องภัย (Peril)

ความเสี่ยง (Risk) โดยหลักการเรื่องความเสี่ยง (Risk) หรือที่เรียกว่าความไม่แน่นอน (Uncertainty) เป็นสิ่งที่ทุกคนต้องเผชิญอยู่ตลอดเวลา แบ่งระดับความเสี่ยงภัย มี 2 ระดับ คือ

- (1) ความถี่หรือโอกาสในการเกิดความเสี่ยง (Frequency)
- (2) ความรุนแรงหรือขนาดของผลที่เกิดจากความเสี่ยง (Severity)

นอกจากนี้ ยังอาจจำกัประเภทของความเสี่ยงมี 4 ประเภทคือ¹⁰

- (1) ความเสี่ยงที่แท้จริง และความเสี่ยงที่มุ่งเก็งกำไร

ความเสี่ยงที่แท้จริง (Pure Risk) เป็นการเสี่ยงที่ให้ผลลัพธ์ว่าจะเกิดความสูญเสียหรือไม่เกิดความสูญเสียถ้าไม่มีสาเหตุขึ้นเกิดขึ้น เช่น การเสี่ยงว่าไฟจะไหม้ทรัพย์สินหรือไม่ การเดินทางที่เสี่ยงกับอุบัติเหตุ ถ้าเกิดอุบัติเหตุต้องเสียค่ารักษาพยาบาล ถ้าไม่มีอุบัติเหตุก็จะถึงที่หมายโดยสวัสดิภาพ

ความเสี่ยงที่มุ่งเก็งกำไร (Speculative Risk) เป็นการเสี่ยงที่ถูกสร้างขึ้นโดยคาดหวังว่าผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นมานั้น จะให้ผลกำไร ขาดทุน หรือเท่าทุน เช่นการซื้อขายหุ้น การพนัน เป็นต้น

- (2) ความเสี่ยงต่อส่วนรวม และความเสี่ยงภัยโดยเฉพาะ

ความเสี่ยงต่อส่วนรวม (Fundamental Risk) เป็นความเสี่ยงที่มีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจพื้นฐานโดยรวม หรือต่อคนจำนวนมาก เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงในทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง หรือผลกระทบจากภัยธรรมชาติ เช่น ภาวะเงินเฟ้อ การว่างงาน สงคราม แผ่นดินไหว เป็นต้น

ความเสี่ยงเฉพาะ (Particular Risk) เป็นการเสี่ยงภัยที่มีผลกระทบต่อเกิดความเสียหายเฉพาะเจาะจงต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือกลุ่มบุคคลใดโดยเฉพาะเท่านั้น และบุคคลเหล่านั้นสามารถควบคุมการเกิดภัยดังกล่าวได้ เช่น การเกิดเหตุรถชนกัน ไฟไหม้บ้าน เป็นต้น

- (3) ความเสี่ยงที่ผันแปรได้ และความเสี่ยงภัยคงที่

ความเสี่ยงที่ผันแปรได้ (Dynamic Risk) คือความเสี่ยงที่อาจผันแปรไปตามสภาพเศรษฐกิจแล้วก่อให้เกิดความเสี่ยงในทางการเงินแก่เจ้าของทรัพย์สิน เช่นการเปลี่ยนแปลงรสนิยมในการบริโภค แฟชั่น เป็นต้น

ความเสี่ยงที่คงที่ (Static Risk) คือความเสี่ยงที่เกิดจากสาเหตุอื่นๆ ที่ไม่ขึ้นอยู่กับการเปลี่ยนแปลงในทางเศรษฐกิจ เช่น ภัยธรรมชาติต่างๆ ความไม่ซื่อสัตย์ของพนักงาน เป็นต้น

¹⁰ กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน). อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 5.

(4) ความเสี่ยงที่สามารถเอาประกันภัยได้ (Insurable Risk) ได้แก่ ความเสี่ยงที่แท้จริง (Pure Risk) ความเสี่ยงจำเพาะ (Particular Risk) ความเสี่ยงที่วัดเป็นตัวเงินได้ (Financial Risk) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นฉับพลันเหนือความคาดหมาย (Fortuitous Event) ต้องมีส่วนได้เสียในเหตุและวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ (Insurable Interest) ไม่ขัดต่อกฎหมายและศีลธรรมอันดีงามของบ้านเมือง (Not against Public Policy) ความเสี่ยงนั้นต้องมีลักษณะคล้ายคลึงกัน (Homogeneous Exposure) และเป็นมหันตภัย (Fundamental Risk) ซึ่งในส่วนมหันตภัยนี้ผู้รับประกันภัยมักจะหลีกเลี่ยงการรับประกันภัยประเภทนี้ เพราะติดปัญหาเรื่องขนาดความสามารถในการรับประกันภัย (Capital) ในเรื่องของเงินกองทุนและเงื่อนไขการรับประกันภัยต่อ

ภัย (Peril)¹¹ หมายถึง สาเหตุที่ก่อให้เกิดความเสียหายแก่บุคคล วัตถุ หรือทรัพย์สิน เช่น ไฟไหม้ ลมพายุ ซึ่งเป็นสาเหตุที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่ทราบล่วงหน้า อาจเกิดขึ้น หรือไม่เกิดก็ได้ แยกได้เป็น 3 ประเภทดังนี้

1) สาเหตุจากธรรมชาติ (Natural Perils) หมายถึง ภัยที่เกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติอยู่นอกเหนือการควบคุมของมนุษย์ (Act of God) เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม พายุ เป็นต้น

2) สาเหตุความเสียหายจากบุคคล (Human Perils) เป็นการกระทำของมนุษย์ เช่น การลอบวางเพลิง โจรกรรม จลาจล เป็นต้น

3) สาเหตุความเสียหายจากเศรษฐกิจ (Economic Perils or Business Perils) เกิดจากสภาพของเศรษฐกิจ เช่นภาวะเงินฝืด เงินเฟ้อ เป็นต้น

นอกจากนี้ยังหมายความรวมถึง สภาพที่ส่งเสริมให้เกิดภัย (Hazard) ด้วยกล่าวคือ เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อโอกาสในการเกิดความเสียหาย หรือส่งผลกระทบต่อขนาดความรุนแรงที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งแยกได้ 3 ประเภท ดังนี้

1) สภาพะภัยทางกายภาพ (Physical Hazard) หมายถึง สภาพทางด้านกายภาพของทรัพย์สิน เป็นปัจจัยที่สามารถมองเห็นได้ วัดค่า วัดปริมาณได้ เช่น ประเภทของสิ่งปลูกสร้าง ที่ตั้งของทรัพย์สิน การใช้สถานที่ สุขภาพของคน อาชีพของคน เป็นต้น

2) สภาพะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard) หมายถึง สภาพหรือโอกาสที่ส่งเสริมให้เกิดความเสียหายโดยผิดศีลธรรม อันเนื่องมาจากความไม่สุจริตใจ เป็นปัจจัยด้านทัศนคติ นิสัย หรือความประพฤติที่ก่อให้เกิดความเสียหาย อันเป็นการเพิ่มโอกาสให้เกิดความเสียหายมากขึ้นกว่าปกติ

¹¹ กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน). อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 1. หน้า 7.

3) สภาวะภัยทางจิตสำนึกในการป้องกันภัย (Morale Hazard) หมายถึงสภาวะการณ์ที่ความเสียหายเพิ่มสูงขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อไม่เอาใจใส่ป้องกันอุบัติเหตุหรือความเสียหายที่จะก่อขึ้นต่อทรัพย์สิน

2.3.2 การจัดการความเสี่ยงภัย (Risk Management)

เมื่อนำเอาหลักการความเสี่ยงและภัยมาผนวกเข้าด้วยกันแล้ว จะทำให้เห็นภาพที่ชัดเจนขึ้นจนสามารถหาปัจจัยต่างๆ มาวิเคราะห์เพื่อค้นหาว่ามีอยู่มากน้อยเพียงใด และเกิดเป็นแนวคิดเพื่อการควบคุมความเสี่ยงภัย และวิธีการเพื่อการจัดการความเสี่ยงภัย ได้นั่นเอง ซึ่งพอสรุปได้ดังนี้

1) การควบคุมความเสี่ยงด้วยตนเอง (Risk Control)

วิธีนี้ไม่ใช่วิธีเกี่ยวกับการประกันภัย เพราะประกันภัยเป็นเรื่องของการพึ่งพาผู้อื่น ซึ่งการจัดการวิธีนี้ไม่ได้ผลเท่าที่ควร ความเสียหายยังคงมีโอกาสเกิดขึ้นได้ จึงเกิดการจัดการความเสี่ยงภัยในวิธีที่ 2

2) การโอนความเสี่ยง (Risk Transference)

เป็นวิธีการประกันภัย โดยตำราบางเล่มได้อธิบายความหมายของการประกันภัยไว้ว่า หมายถึง การโอนความเสี่ยงภัยไปยังบุคคลอื่น เป็นการพึ่งพาผู้อื่น โดยการเข้าทำสัญญาประกันภัย

3) การกระจายความเสี่ยง (Risk Distribution)

เป็นไปตามกฎแห่งจำนวนมาก หรือกฎแห่งการเฉลี่ย (ทฤษฎีความน่าจะเป็นไปได้) หรือ Theory of Probability คือผู้รับประกันต้องรับจำนวนให้มากที่สุดเท่าที่จะทำได้

4) การประกันภัยต่อ (Reinsurance)

เกิดขึ้นในกรณีวัตถุที่เอาประกันเป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่ามหาศาล เช่น เครื่องบิน เรือเดินสมุทร อาคารใหญ่ ที่ผู้รับประกันภัยแบ่งรับภาระไม่ไหว จึงได้นำความรับผิดชอบบางส่วนไปทำประกันภัยต่อไว้กับบริษัทอื่น

2.4 การรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันรถยนต์ด้วยความสมัครใจ

2.4.1 สัญญาประกันภัยรถยนต์ด้วยความสมัครใจ

2.4.1.1 ความหมายของสัญญาประกันภัยรถยนต์

การประกันภัย คือ การโอนความเสี่ยงภัยของผู้เอาประกันภัยไปสู่ผู้รับประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยก่อน เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่ไ้ระบุไว้ในกรมธรรม์ให้แก่ผู้เอาประกันภัย ดังนั้นการประกันภัย (Insurance) จึงเป็นทางเลือกหนึ่งที่สามารถช่วยบรรเทาความเดือดร้อนเมื่อเกิดความเสียหายแก่ชีวิตและทรัพย์สินต่างๆ ที่ได้ทำประกันภัยไว้ ด้วยการเฉลี่ยหรือการกระจายความเสียหายไปยังสมาชิกที่ทำประกันภัย โดยมีบริษัทประกันภัยเป็นผู้ทำหน้าที่เก็บเบี้ยประกันและชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ตามที่ระบุไว้ในสัญญา

ทั้งนี้การทำประกันภัย เป็นการตกลงร่วมกันระหว่างบุคคล 2 ฝ่าย คือ ผู้รับประกันภัย (บริษัทประกันภัย) กับผู้เอาประกันภัย (ลูกค้า) โดยมีการจัดทำข้อตกลงขึ้นในลักษณะของสัญญาประกันภัย หรือเรียกว่า “กรมธรรม์ประกันภัย” ซึ่งคู่สัญญาต่างมีหน้าที่ที่ต้องรับผิดชอบต่อกันและกัน ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่คุ้มครองผู้เอาประกันภัย เมื่อเกิดการสูญเสียหรือมีความเสียหายเกิดขึ้นต้องชดเชยให้กับผู้เอาประกันภัยตามรายละเอียดที่ระบุไว้ในสัญญา ขณะเดียวกันผู้เอาประกันภัยก็มีหน้าที่ชำระเบี้ยประกันภัย (Premium) ตามที่ระบุไว้ในสัญญา เพื่อให้ความคุ้มครองดำเนินไปอย่างต่อเนื่อง

เมื่อมีการตกลงทำประกันภัยแล้ว มีผู้เกี่ยวข้องกับสัญญาประกันภัยอยู่ 3 ฝ่าย ได้แก่

- 1) ผู้รับประกันภัย (Insurer) เป็นบริษัทประกันภัยที่ได้รับใบอนุญาตประกอบธุรกิจประกันภัยอย่างถูกต้องตามกฎหมาย มีหน้าที่ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยจากภัยที่เกิดขึ้นตามเงื่อนไขในสัญญา
- 2) ผู้เอาประกันภัย (Insured) หรือผู้ถือกรมธรรม์ (Policy Holder) เป็นบุคคลธรรมดาหรือนิติบุคคลก็ได้ มีหน้าที่ส่งเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัยจนครบกำหนดตามที่ตกลงกันไว้ในสัญญา
- 3) ผู้รับผลประโยชน์ (Beneficiary) เป็นบุคคลที่ถูกระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย ให้เป็นผู้ได้รับค่าสินไหมทดแทน ซึ่งผู้รับผลประโยชน์สามารถเปลี่ยนแปลงได้ตามความต้องการของผู้เอาประกันภัย

การประกันภัย มิได้เป็นการรับประกันว่าจะไม่เกิดภัยขึ้น เช่น นายเอกทำประกันภัยรถยนต์ไว้กับบริษัทประกันภัย มิได้หมายความว่า แม้นายเอกจะขับรถเร็วเพียงไร ก็จะไม่เกิดอุบัติเหตุหรืออันตรายขึ้น หากแต่เป็นการรับประกันว่าเมื่อนายเอกขับรถแล้วเกิดอุบัติเหตุขึ้น บริษัทประกันภัยจะจ่ายเงินชดใช้ค่าเสียหายให้ โดยจ่ายเงินค่าซ่อมรถของนายเอกให้กลับคืนสู่สภาพเดิมหรือจ่ายเงินค่ารักษาพยาบาลแก่ผู้ที่ถูกรถของนายเอกเฉี่ยวชนได้รับบาดเจ็บ เป็นต้น

สรุป การประกันภัย (Insurance) คือ การบริหารความเสี่ยงภัยวิธีหนึ่งซึ่งโอนความเสี่ยงภัยจากผู้เอาประกันภัยไปสู่บริษัทผู้รับประกันภัยโดยทำสัญญาความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัย และผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายค่าเบี้ยประกันภัยให้กับบริษัทผู้รับประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหายผู้รับประกันภัยจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามที่ได้ระบุความคุ้มครองไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยตามสัญญาที่ได้ตกลงกันไว้¹²

ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้นหรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกกว่า “เบี้ยประกันภัย”

สัญญาประกันภัย จึงมีลักษณะสำคัญอยู่ 3 ประการ คือ

1) เป็นสัญญาต่างตอบแทน คือ ทั้งผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยต่างเป็นเจ้าของหนี้และลูกหนี้ซึ่งกัน และกัน แต่มีค่าตอบแทนที่ไม่เท่าเทียมกัน โดยผู้เอาประกันภัยต้องจ่ายเบี้ยประกันภัยจำนวนน้อย เมื่อเทียบกับค่าสินไหมทดแทนกรณีเกิดความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยต้องจ่าย

2) เป็นสัญญาที่มีลักษณะคล้ายการเสี่ยงโชคหรือเสี่ยงภัย คือ ผู้เอาประกันภัยเสี่ยงโชคในการจ่ายเบี้ยประกันภัยโดยหากมีภัยเกิดขึ้น ก็จะได้รับค่าสินไหมทดแทน ขณะที่ผู้รับประกันภัยเสี่ยงโชคโดยหากมีความเสียหายอันเกิดจากภัยขึ้นจะต้อง ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามระบุใน

3) เป็นสัญญาที่อาศัยความสุจริตใจอย่างยิ่งของคู่สัญญา เนื่องจากผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ทราบข้อเท็จจริงในความเสี่ยงภัยของตนแต่เพียงฝ่ายเดียว

4) เป็นสัญญาที่ไม่มีแบบ แต่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือจึงฟ้องร้องคดีได้ คือ การทำสัญญาประกันภัยจะกระทำเพียงการตกลงด้วยวาจาก็ได้ แต่ต้องมีหลักฐานเป็นหนังสือจึงจะฟ้องร้องบังคับคดีกันได้

ความหมายของการประกันภัยรถยนต์ (Motor Insurance)

การประกันภัยรถยนต์ จัดเป็นการประกันวินาศภัยประเภทหนึ่ง ให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยเมื่อเกิดความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ซึ่งการประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ประกอบด้วย ความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์ ความเสียหายที่

¹² สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) (2562). ความหมายของการประกันภัย. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <http://www.oic.or.th/th/education/insurance/about/meaning>. [2562, 12 พฤศจิกายน].

รถยนต์ได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น

การประกันภัยรถยนต์ หมายถึง การที่บุคคลหนึ่งซึ่งเรียกว่า “ผู้เอาประกันภัย” ได้โอนความเสี่ยงภัยเกี่ยวกับรถยนต์ไปให้บุคคลอื่นซึ่งเรียกว่า “ผู้รับประกันภัย” รับเสี่ยงภัยแทน โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเงินจำนวนหนึ่งเรียกว่า “เบี้ยประกันภัย” ให้กับผู้รับประกันภัย เป็นการตอบแทนที่ผู้รับประกันภัยยอมรับความเสี่ยงภัยไว้แทน หากรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้เกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดความเสียหายแก่ตัวรถยนต์ หรือแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่โดยสารอยู่ภายในรถยนต์ ตลอดจนบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่เอาประกันภัยคันดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เรียกว่า “ค่าสินไหมทดแทน” โดยผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ตามจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่ได้ตกลงทำสัญญาไว้การทำสัญญาประกันภัยรถยนต์นั้น ถือว่าเป็นทำสัญญาประกันวินาศภัยประเภทหนึ่ง ซึ่งการประกันวินาศภัย (Non-life Insurance) หมายถึง การที่ “ผู้รับประกันภัย” ทำสัญญายินยอมตกลงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนหรือชดเชยเงินจำนวนหนึ่งในกรณีเกิดความสูญเสียหรือเสียหายต่อทรัพย์สินที่ได้เอาประกันภัยไว้ ซึ่งความเสียหายนั้นสามารถประเมินมูลค่าหรือกำหนดเป็นวงเงินได้ รวมทั้งความเสียหายจากการสูญเสียในสิทธิผลประโยชน์หรือรายได้ โดย “ผู้เอาประกันภัย” ต้องชำระเบี้ยประกันภัยให้แก่ผู้รับประกันภัย

ผู้รับประกันภัย คือ บริษัทประกันวินาศภัยที่ได้รับใบอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันวินาศภัย เพื่อรับประกันต่อความเสียหายต่างๆ เช่น อัคคีภัย ภัยรถยนต์ ภัยทางทะเลและขนส่ง เป็นต้น ประกันภัย

ผู้เอาประกันภัย คือ บุคคลที่เป็นเจ้าของทรัพย์สินผู้รับผลประโยชน์ (อาจจะเป็นบุคคลเดียวกับผู้เอาประกันภัยหรือไม่ก็ได้)

สรุปความหมายของการประกันภัยรถยนต์ หมายถึง การที่บุคคลหนึ่งซึ่งเรียกว่า “ผู้เอาประกันภัย” ได้โอนความเสี่ยงภัยเกี่ยวกับรถยนต์ไปให้บุคคลอื่นซึ่งเรียกว่า “ผู้รับประกันภัย” รับเสี่ยงภัยแทน โดยผู้เอาประกันภัยจะต้องจ่ายเงินจำนวนหนึ่งเรียกว่า “เบี้ยประกันภัย” ให้กับผู้รับประกันภัย เป็นการตอบแทนที่ผู้รับประกันภัยยอมรับความเสี่ยงภัยไว้แทน หากรถยนต์คันที่เอาประกันภัยไว้เกิดอุบัติเหตุทำให้เกิดความเสียหายแก่ตัวรถยนต์ หรือแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลที่โดยสารอยู่ภายในรถยนต์ ตลอดจนบุคคลภายนอกที่ได้รับความเสียหายจากรถยนต์ที่เอาประกันภัยคันดังกล่าว ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายที่เรียกว่า “ค่าสินไหมทดแทน” โดยผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ตามจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจริง แต่ไม่เกินจำนวนเงินที่ได้ตกลงทำสัญญาไว้

2.4.1.2 ประเภทของการประกันภัยรถยนต์

1) ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ (Compulsory Motor Insurance)

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หรือที่เรียกว่า ประกันภัย พ.ร.บ. ซึ่งรถยนต์ทุกคันทุกชนิดต้องทำประกันภัยประเภทนี้ เนื่องจากถูกบังคับโดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ประกันภัยประเภทนี้ให้ความคุ้มครองและรับผิดชอบต่อความสูญเสียของชีวิตร่างกาย หรืออนามัยของประชาชนผู้ประสบภัยจากรถยนต์เท่านั้น ยกตัวอย่างเช่น นาย อ. ขับรถไปชนคนที่กำลังเดินข้ามถนนได้รับบาดเจ็บ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนี้จะรับผิดชอบเฉพาะค่ารักษาพยาบาลของคนเดินถนนที่ได้รับบาดเจ็บเท่านั้น หรือพูดง่ายๆ ว่า “ซ่อมคน ไม่ซ่อมรถ”

2) ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Motor Insurance)

ประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ เป็นการตกลงกันระหว่างผู้ซื้อ (ผู้เอาประกันภัย) และผู้ขาย (บริษัทประกันภัย) เป็นการเลือกซื้อความคุ้มครองประกันภัยตามความต้องการของผู้ซื้อโดยไม่มีผู้ใดบังคับซึ่งประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจนี้จะรับผิดชอบต่อความเสียหายส่วนที่เกินจากความรับผิดชอบของประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับนั่นเอง

ในประเทศไทย ประกันภาคสมัครใจ จะแบ่งออกเป็น 5 ประเภท หรือที่เรียกกันว่าประกันชั้น 1, 2, 3, 2+ หรือ 3+ ดังนี้

1) ประกันชั้น 1 จะให้ความคุ้มครองที่ครอบคลุมมากที่สุด คือ จะรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลในรถ และบุคคลภายนอก รวมถึงความเสียหายที่เกิดขึ้นต่อรถยนต์ที่เอาประกันภัย รวมถึงกรณีเกิดไฟไหม้และการสูญหายด้วย

2) ประกันชั้น 2 จะรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลในรถและบุคคลภายนอก รวมถึงความเสียหายที่เกิดกับรถยนต์จากการเกิดไฟไหม้และการสูญหาย

3) ประกันชั้น 3 จะรับผิดชอบต่อความเสียหายที่เกิดขึ้นกับบุคคลภายนอก และความเสียหายที่เกิดกับรถยนต์จากการเกิดไฟไหม้และการสูญหาย

4) ประกันชั้น 2+ จะรับผิดชอบต่อความเสียหายในกรณีเดียวกับประกันชั้น 2 แต่เพิ่มความรับผิดชอบในส่วนของความเสียหายต่อตัวรถยนต์คันเอาประกันภัย แต่เฉพาะกรณีที่ชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น และจำเป็นต้องมีคู่กรณีด้วย

5) ประกันชั้น 3+ จะรับผิดชอบต่อความเสียหายในกรณีเดียวกับประกันชั้น 3 แต่คุ้มครองรถยนต์คันเอาประกันภัยในวงเงินจำกัด และเฉพาะกรณีที่ชนกับยานพาหนะทางบกเท่านั้น

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกที่จะทำประกันภาคสมัครใจได้หลากหลายรูปแบบ เพราะค่าเอาประกันภัยของประกันภาคสมัครใจ จะมีค่าบริการที่หลากหลายและแตกต่างกันไป ขึ้นอยู่กับประเภทของความคุ้มครองที่ผู้เอาประกันภัย ต้องการนั่นเอง ซึ่งการเลือกประกันภัยรถยนต์ของแต่ละบุคคลเอง ไม่ได้มีสูตรที่แน่นอนตายตัวว่า แบบใดจะดีที่สุด ซึ่งหากผู้เอาประกันภัย ต้องการที่จะทำสัญญาประกันภาคสมัครใจร่วมกับการซื้อ พ.ร.บ. อาจจะต้องเลือกซื้อจากบริษัทประกันภัยเดียวกัน เพื่อให้การดำเนินการต่าง ๆ เช่นการยื่นเอกสารที่เกี่ยวข้องสามารถทำได้พร้อมกัน เพื่อความสะดวกและความต่อเนื่องในการดำเนินการนั่นเอง แต่กฎหมายไม่ได้เป็นบังคับว่าผู้เอาประกันภัย จะต้องซื้อประกันจากบริษัทเดียวกัน เพียงแต่ในเรื่องการดำเนินการ กรณีที่ผู้เอาประกันภัย เป็นฝ่ายผิดและคู่กรณีที่ได้รับบาดเจ็บต้องเข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลที่มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นน่าจะทำได้สะดวกกว่ากันนั่นเอง

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะผู้เอาประกันภัย จะเลือกทำประกันภัยรถยนต์จากบริษัทใดก็ตาม ทั้งการทำประกันภาคบังคับ (พ.ร.บ.) และการทำประกันภาคสมัครใจ สิ่งที่ผู้เอาประกันภัยต้องทำความเข้าใจ คือ สิทธิประโยชน์และหน้าที่ของเราตามสัญญาประกันภัยนั่นเอง ซึ่งผู้ซื้อ (ผู้เอาประกันภัย) ส่วนใหญ่จะไม่ค่อยอ่านรายละเอียดที่เกี่ยวข้องกับสิทธิประโยชน์และหน้าที่ในสัญญาประกันภัยจนเมื่อเกิดอุบัติเหตุหรือมีเงื่อนไขที่ผู้เอาประกันภัย จะต้องรับผิดชอบตามที่ระบุในกรมธรรม์จึงจะเริ่มมาอ่านเงื่อนไข ซึ่งทำให้เกิดความยุ่งยากและเสียเวลาโดยไม่จำเป็น¹³

ประเภทของการคุ้มครอง

การทำประกันภัยรถยนต์จะคุ้มครองความเสียหายแก่ร่างกาย และทรัพย์สิน ให้กับผู้เอาประกันภัยและผู้อื่น (บุคคลภายนอก) โดยสามารถแบ่งประเภทความคุ้มครองความเสียหายออกเป็น 4 ส่วนประกันวินาศภัย ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 ได้ให้ความหมายไว้ “อันว่าสัญญาประกันวินาศภัยนั้น คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัยหากมีขึ้น หรือในเหตุอย่างอื่นในอนาคตดังระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัย” และ มาตรา 869 ได้บัญญัติว่า “วินาศภัย” ในหมวดนี้ท่านหมายรวมเอาความเสียหายอย่างใดๆ บรรดาซึ่งจะพึง

¹³Plearn เพลิน (2562). พ.ร.บ. รถยนต์คืออะไร เหมือนหรือต่างจากประกันรถทั่วไปหรือเปล่า. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <https://www.krungsri.com/bank/th/plearn-plearn/get-to-know-compulsory-car-insurance.html>. [2562, 21 พฤศจิกายน].

ประมาณเป็นเงินได้ ส่วนพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 บัญญัติไว้ว่า “วินาศภัย” หมายความว่า ความเสียหายอย่างใดๆ บรรดาที่จะพึงประมาณเป็นเงินได้ และหมายความรวมถึงความสูญเสียในสิทธิ ผลประโยชน์ หรือรายได้ด้วย

เมื่อพิจารณา มาตรา 861 และ มาตรา 869 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 สรุปได้ว่า สัญญาประกันวินาศภัยคือสัญญาที่ผู้รับประกันภัยตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันวินาศภัยในความเสียหายอย่างใดๆ ที่เกิดขึ้นรวมทั้งความสูญเสียในสิทธิผลประโยชน์หรือรายได้ที่อาจจะประมาณความเสียหายหรือสูญเสียเหล่านั้นเป็นเงินได้ ทั้งนี้โดยผู้เอาประกันวินาศภัยตกลงจะส่งเบี้ยประกันภัยให้ผู้รับประกันภัยเป็นการตอบแทน

หากผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้วเป็นจำนวนเท่าใด หากภัยนั้นเกิดจากการก่อขึ้นของบุคคลภายนอกแล้ว ผู้รับประกันภัยก็ได้รับช่วงสิทธิไต่เบี่ยหรือการรับช่วงสิทธิเอาเงินจำนวนที่จ่ายไปแล้วนั้นคืนจากบุคคลภายนอกได้

หลักการสำคัญของการประกันวินาศภัย ก็คือ ความเสียหายที่เกิดขึ้นจะถือว่าเป็นวินาศภัยก็ต่อเมื่อเป็นความเสียหายที่สามารถประเมินเป็นมูลค่าได้ เช่น ความเสียหายที่เกิดจากการถูกรถชนได้รับบาดเจ็บ ไม่ว่าจะเป็นการนำผู้บาดเจ็บส่งโรงพยาบาล ค่ายา ค่ารักษาพยาบาล รวมทั้งค่าเสียหายเนื่องจากการได้รับบาดเจ็บไม่สามารถทำงานได้ ฯลฯ ความเสียหายเหล่านี้ล้วนแต่เป็นความเสียหายที่คำนวณเป็นเงินได้ทั้งสิ้น จึงถือว่าเป็นวินาศภัย ส่วนความเสียหายที่ไม่สามารถประเมินเป็นจำนวนเงินเพื่อชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงได้ ไม่ถือว่าเป็นวินาศภัย เช่น การสูญเสียชีวิต หรืออวัยวะของบุคคล เป็นต้น¹⁴

ประกันวินาศภัย หรือ Non-life Insurance แบ่งออกเป็น 4 ประเภท ดังนี้

1) การประกันอัคคีภัย

ประกันภัยประเภทนี้เป็นประกันภัยที่คุ้มครองทรัพย์สินจากเหตุไฟไหม้ ไฟผ่า รวมถึงไฟฟ้าลัดวงจรที่เกิดจากไฟผ่า และการระเบิดของแก๊สหุงต้มหรือแก๊สที่ใช้ทำแสงสว่างเพื่อประโยชน์ในการอยู่อาศัย ภัยจากการเฉี่ยวชนของยานพาหนะ โดยสามารถเอาประกันได้ทั้งสังหาริมทรัพย์ เช่น เฟอร์นิเจอร์ เครื่องใช้ไฟฟ้า เครื่องนุ่งห่ม สต็อกสินค้า เครื่องจักร ฯลฯ และ

¹⁴ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) (2562). ความหมายของการประกันวินาศภัย. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <https://www.oic.or.th/th/education/insurance/disaster/meaning>. [2562, 11 พฤศจิกายน].

อสังหาริมทรัพย์ประเภทสิ่งปลูกสร้าง นอกจากนี้ผู้เอาประกันภัยยังสามารถซื้อความคุ้มครองอื่นๆ ได้ เช่น ภัยน้ำท่วม ภัยลมพายุ หรือภัยแผ่นดินไหว เป็นต้น

ส่วนการประกันภัยรถยนต์ (Motor Insurance) จัดเป็นการประกันวินาศภัยประเภทหนึ่งที่ทำให้ความคุ้มครองแก่ผู้เอาประกันภัยเมื่อเกิดความสูญเสียชีวิตหรือความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ซึ่งการประกันความเสียหายอันเกิดจากการใช้รถยนต์ ประกอบด้วย ความเสียหายที่เกิดแก่รถยนต์ ความเสียหายที่รถยนต์ได้ก่อให้เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของบุคคลภายนอก รวมทั้งบุคคลที่โดยสารอยู่ในรถยนต์นั้น

2) การประกันภัยรถยนต์

ประกันภัยประเภทนี้เป็นประกันภัยที่ให้ความคุ้มครองความเสียหายที่เกิดจากการใช้รถยนต์ ได้แก่ ความเสียหายต่อตัวรถ ความเสียหายต่อทรัพย์สินของบุคคลภายนอก ให้ความคุ้มครองผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้โดยสาร รวมถึงบุคคลภายนอกที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิต โดยแบ่งออกเป็น

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ หรือ การทำ พ.ร.บ. รถยนต์ ที่เจ้าของรถยนต์ทุกคนจำเป็นต้องมี

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ ที่มีความคุ้มครองหลากหลายประเภท เช่น ประกันภัยรถยนต์ชั้น 1 ที่คุ้มครองทุกความเสียหายที่เกิดจากอุบัติเหตุ หรือประกันภัยรถยนต์ชั้น 2+ ที่คุ้มครองเพียงบางกรณี เป็นต้น

3) การประกันภัยทางทะเลและขนส่ง

ประกันภัยประเภทนี้เป็นประกันภัยที่คุ้มครองความเสียหายแก่เรือและทรัพย์สินหรือสินค้าที่อยู่ในระหว่างการขนส่งทางทะเล แบ่งเป็นการประกันภัยตัวเรือและเครื่องจักร ที่อาจได้รับความเสียหายจากอุบัติเหตุต่างๆ เช่น เรือเกยตื้น เรือชนกัน เรือชนหิน หรืออุบัติเหตุอันเกิดจากภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเกิดอัคคีภัย เป็นต้น รวมไปถึงการประกันภัยขนส่งสินค้า ในกรณีที่เรือเกิดอุบัติเหตุ การโจรกรรม หรือการทิ้งของลงทะเลในกรณีฉุกเฉิน เป็นต้น ทั้งนี้การประกันภัยทางทะเลและขนส่งยังขยายขอบเขตความคุ้มครองไปถึงการขนส่งทางอากาศและทางบกอีกด้วย

4) การประกันภัยเบ็ดเตล็ด

ประกันภัยประเภทนี้ คือ การประกันภัยเพื่อคุ้มครองความเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุหรือเกิดจากเหตุที่มีได้คาดหมายไว้นอกเหนือจาก 3 ประเภทข้างต้น โดยปัจจุบันประกันภัยเบ็ดเตล็ดที่ให้ความคุ้มครองในประเทศไทยมีมากกว่า 41 ประเภท ยกตัวอย่างเช่น ประกันภัย

อุบัติเหตุ ประกันสุขภาพ ประกันการเดินทาง ประกันภัยความรับผิด และการประกันภัยอื่นๆ เช่น การประกันภัยโจรกรรม การประกันผู้เล่นกอล์ฟ ประกันภัยสำหรับเงิน ประกันภัยโครน เป็นต้น¹⁵

ในการทำสัญญาประกันวินาศภัยนั้น ผู้เอาประกันวินาศภัยจะต้องมีความเสี่ยงภัย (Risk) ในทรัพย์สินที่เอาประกันวินาศภัย เมื่อมีการรับประกันภัยจึงมีการโอนความเสี่ยงภัย (Risk Transferred) ไปให้แก่ผู้รับประกันภัย กล่าวคือ ผู้รับประกันภัยรับที่จะเสี่ยงภัยแทนผู้เอาประกันภัย หากมีความเสียหายเกิดขึ้นแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะชดใช้ให้ตามความเป็นจริง ในการเอาประกันภัยนั้นจะต้องระบุชนิดของภัยที่ผู้เอาประกันภัยต้องการได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัยด้วย

สัญญาประกันวินาศภัยที่กล่าวมาข้างต้น จึงมีลักษณะแตกต่างไปจากสัญญาประเภทอื่นๆ โดยทั่วไปกล่าวคือ เป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนในความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต การเกิดวินาศภัยมิใช่เงื่อนไขของสัญญาประกันวินาศภัย หากแต่เป็นเงื่อนไขของการชำระเงินค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย และต้องมีลักษณะดังต่อไปนี้

- 1) เป็นวินาศภัยที่เกิดขึ้นตามที่ระบุไว้ในสัญญาประกันวินาศภัย
- 2) เป็นเหตุการณ์อย่างหนึ่งอย่างใดที่จะเกิดขึ้นในอนาคตภายหลังจากที่ได้ทำสัญญาประกันภัย
- 3) เป็นวินาศภัยที่เกิดขึ้นภายในระยะเวลาที่ได้กำหนดไว้ในสัญญาประกันภัย
- 4) เกิดความเสียหายที่สามารถประมาณเป็นเงินได้¹⁶

จากหลักการข้างต้นจะเห็นได้ว่า กรณีที่ความเสียหายที่ได้รับประกันภัยไว้ตามกรมธรรม์ประกันภัยเกิดขึ้นแล้ว ผู้เอาประกันจะได้รับชดใช้ค่าเสียหายเต็มจำนวนที่ได้รับจากวินาศภัยนั้นๆ แต่จะต้องไม่เกินไปกว่าความเสียหายที่แท้จริง ซึ่งจะต้องไม่มีส่วนที่เป็นกำไรกับผู้เอาประกันภัย และไม่เกินส่วนได้เสียที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ การจ่ายค่าสินไหมทดแทนต้องจ่ายตามจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง มีผลทำให้ผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ในการตีราคาค่าเสียหายจากวินาศภัยนั้น หากไม่สามารถตีราคาจากเหตุวินาศภัยนั้นได้ ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนที่ได้กำหนดไว้เต็มจำนวนความคุ้มครองในกรมธรรม์ประกันภัยทั้งหมด สำหรับผู้ที่มีสิทธิ

¹⁵ มาสิ. (2562). *ประกันวินาศภัย*. เข้าถึงได้จาก

<https://masii.co.th/blog/%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%A7%E0%B8%B4%E0%B8%99%E0%B8%B2%E0%B8%A8%E0%B8%A0%E0%B8%B1%E0%B8%A2-%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B9%80%E0%B8%A0%E0%B8%97>. [2562, 15 พฤศจิกายน]

¹⁶ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: ประชุมทองการพิมพ์. หน้า 659.

ได้รับค่าสินไหมทดแทนตามปกติแล้ว คือผู้เอาประกันภัยหรือจะเป็นบุคคลอื่นที่ระบุไว้ในสัญญาประกันภัยให้เป็นผู้รับประโยชน์ก็ได้ นอกจากนี้การกระทำอย่างใดๆของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์หรือความบกพร่องของตัวทรัพย์สินที่เอาประกันภัย อาจเป็นเหตุยกเว้นสิทธิที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนได้¹⁷

2.4.1.3 ประโยชน์ของการประกันภัยรถยนต์

1) ด้านบุคคล ทำให้ผู้มีรายได้น้อยสามารถซื้อรถยนต์ใช้ได้ด้วยการผ่อนชำระ โดยผู้ขายรถยนต์จะใช้วิธีให้ผู้ซื้อรถยนต์ทำประกันภัยรถยนต์คันที่ซื้อกับผู้รับประกันภัย โดยที่ผู้ขายรถยนต์เป็นผู้รับประโยชน์ วิธีนี้ช่วยสร้างความมั่นใจให้กับผู้ขายรถยนต์ว่าหากเกิดอุบัติเหตุ ได้รับความเสียหายก็จะได้รับการชดเชยจากผู้รับประกันภัย ไม่ว่าจะเกิดความเสียหายที่เกิดแก่ทรัพย์สิน การบาดเจ็บต่อร่างกายทั้งของผู้ขับขี่รถยนต์และบุคคลภายนอก เป็นการบรรเทาความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้ผู้เอาประกันภัยได้รับความสะดวก ไม่ต้องเสียเวลากับการโต้แย้งในกรณีที่รถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้เป็นฝ่ายผิด ทางผู้รับประกันภัยก็จะเป็นผู้ชดเชยค่าเสียหายแทนให้ แต่หากรถยนต์ที่เอาประกันภัยไว้เป็นฝ่ายถูกทางผู้รับประกันภัยจะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัย หรือทำการซ่อมแซมรถยนต์ให้ผู้เอาประกันภัยก่อนจนสามารถนำรถไปใช้ได้โดยไม่ต้องเสียเวลา และผู้รับประกันภัยก็จะดำเนินการเรียกร้องค่าเสียหายแทนผู้เอาประกันภัยให้อีกด้วย ซึ่งเป็นผลดีต่อผู้เอาประกันภัยในการดำเนินงานหรือดำเนินธุรกิจได้อย่างต่อเนื่องไม่หยุดชะงัก

2) ด้านสังคมและประเทศชาติ

2.1) เป็นการสร้างความมั่นคงให้กับสังคมและประเทศชาติ ทำให้สังคมมีหลักประกันความปลอดภัย มีความมั่นใจว่าเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นแล้วจะได้รับการชดเชย เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจ ปัจจุบันประชาชนทั่วไปมีความเป็นอยู่พอกินพอใช้ มีเงินออมไม่มากนัก เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้นจะก่อให้เกิดความเดือดร้อนมาก ส่งผลกระทบต่อสังคม และเศรษฐกิจของชาติ เมื่อมีการทำประกันภัยไว้ย่อมทำให้อุ่นใจได้ว่าจะมี ผู้บรรเทาความเดือดร้อนให้

2.2) เป็นการช่วยให้มีการระดมทุน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ของประเทศซึ่ง การระดมทุนนั้นจะสำเร็จได้ก็โดยการประหยัดของประชาชนในประเทศ และนำเอาส่วนที่สะสมนั้นมาลงทุน การประกันภัยเป็นส่วนหนึ่งที่ช่วยบังคับให้ประชาชน ในชาติประหยัดทางอ้อม คือ นำเงินส่วนหนึ่งมาประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัย ในรูปของเบี้ยประกันภัย เพื่อลดการเสี่ยงภัยที่จะเกิดขึ้นในอนาคตและผู้รับประกันภัย นำเงินดังกล่าวไปลงทุนหาผลตอบแทน ซึ่งเป็นการช่วยพัฒนาประเทศในการ เพิ่มการลงทุนของประเทศ

¹⁷ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 16. หน้า 737.

2.3) ช่วยส่งเสริมการลงทุนให้เพิ่มมากขึ้น กล่าวคือทำให้คนกล้าลงทุนในเชิงพาณิชย์และอุตสาหกรรม โดยไม่ต้องกังวลว่าทรัพย์สินที่ใช้ในการประกอบธุรกิจอยู่นั้นจะเสียหายทำให้สิ้นเนื้อประดาตัว เนื่องจากได้ทำประกันภัยไว้แล้ว ดังนั้นหากเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดขึ้นและทำให้ธุรกิจ ต้องได้รับความเสียหาย ผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้รับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้น ทำให้การค้าและอุตสาหกรรมเติบโตมากขึ้น ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจของประเทศให้เจริญขึ้นได้

3) ด้านธุรกิจ

3.1) เมื่อมีการประกันภัยรถยนต์ส่งผลให้มีผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการในธุรกิจประกันภัย เพิ่มมากขึ้นซึ่งธุรกิจประกันภัยมีความสำคัญไม่น้อยกว่าธุรกิจอื่นๆ การเติบโตของธุรกิจ ประกันภัยช่วยทำให้คนมีงานทำมากขึ้นและมีภาวะการครองชีพที่ดีขึ้น

3.2) ก่อให้เกิดเสถียรภาพและประสิทธิภาพในการประกอบธุรกิจ การลงทุนประกอบธุรกิจนั้น เมื่อผู้ลงทุนสามารถลดความเสี่ยงภัย ด้วยการ โอนความเสี่ยงภัยไปให้ผู้รับประกันภัย โดยเสียเบี้ยประกันภัยจำนวนหนึ่งตามที่ตกลงกันไว้ก็จะทำให้ต้นทุนการผลิตมีความแน่นอนมากขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจมีเสถียรภาพมั่นคงยิ่งขึ้นและทำให้การดำเนินงาน มีประสิทธิภาพเพิ่มสูงขึ้น¹⁸

2.4.2 การรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันภัยรถยนต์

2.4.2.1 ความเป็นมาเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิ

การรับช่วงสิทธิเป็นหลักกฎหมายที่มาจากกฎหมายโรมัน เป็นการที่บุคคลหนึ่งได้เข้าแทนที่บุคคลอีกคนหนึ่งเพื่อรับช่วงสิทธิต่างๆ ของบุคคลผู้ถูกแทนที่นั้น โดยบ่อเกิดแห่งการรับช่วงสิทธิเกิดจากผู้ปกครองชาวโรมันซึ่งเป็นนายเงินต้องการแก้ไขปัญหาเรื่องทาส และเพื่อแก้ไขปัญหาสังคม กล่าวคือ ในยุคสมัยนั้น ปัญหาเรื่องทาสสร้างภาระให้แก่นายเงินต้องรับผิดชอบในชีวิตและความเป็นอยู่ของบรรดาทาสทั้งหลายเป็นจำนวนมาก เนื่องจากทาสเหล่านั้นไม่มีความสามารถนำเงินมาใช้หนี้แก่นายเงินได้ เพื่อให้หลุดพ้นจากความเป็นทาส ขณะที่นายเงินประสงค์จะลดจำนวนทาสลง แต่ก็ยังอยากได้รับชดใช้หนี้คืน โดยมีเงื่อนไขว่าผู้เข้าชำระหนี้แก่เจ้าหนี้แล้ว ย่อมได้รับโอนทาสตามไปแล้ว ผู้ปกครองชาวโรมันจึงได้นำหลักรับช่วงสิทธิมาใช้เพื่อลดจำนวนทาสดังกล่าว

การรับช่วงสิทธิมีจุดกำเนิดมาจากกฎหมายโรมันนั้น นักกฎหมายที่มีชื่อเสียงของประเทศฝรั่งเศสชื่อ Planiol ได้ยอมรับเอาหลักการรับช่วงสิทธิดังกล่าวมาใช้กับกฎหมายของ

¹⁸สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) (2562). *การประกันภัยรถยนต์*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <http://www.oic.or.th/th/education/insurance/vehicle>. [2562, 17 พฤศจิกายน].

ประเทศฝรั่งเศส โดยได้กล่าวไว้ว่า ภายใต้สถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ที่ปรึกษากฎหมายในสมัยโบราณ ได้ยอมรับว่าบุคคลซึ่งผู้ได้รับชำระหนี้โดยบุคคลอื่นจะต้องยอมให้ผู้ชำระหนี้ นั้น ได้รับช่วงสิทธิในการฟ้องร้องลูกหนี้ของตนไป ซึ่งถ้าเจ้าหนี้ผู้นั้นปฏิเสธให้สิทธิแก่ผู้ชำระหนี้ๆ ย่อมจะสอดเข้าฟ้องร้อง *Exceptio Cedenaruin Actionum* ได้¹⁹

นอกจากนี้ ผู้พิพากษาอังกฤษได้นำเรื่องการรับสิทธิจากระบบกฎหมายโรมัน มาบังคับในกฎหมายลักษณะหนี้หลายกรณี เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับการประกันภัยนั้น ศาลอังกฤษได้นำมาใช้เมื่อต้นศตวรรษที่ 18 และได้ปรับปรุงให้เหมาะสมจนเป็นที่ยอมรับในกฎหมายจารีตประเพณีของอังกฤษ (Common Law) ในคำพิพากษาที่มีชื่อเสียงที่สุดคดีหนึ่งของอังกฤษคือ คดี *Costellain V Preston* ค.ศ. 1883 ข้อความตอนหนึ่งว่า “การที่บุคคลหนึ่งได้ตกลงจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับอีกคนหนึ่งนั้น เขาชอบที่จะได้สิทธิทุกอย่างและทุกวิธีของบุคคลที่เขาได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้กับอีกคนหนึ่งนั้น เขาชอบที่จะได้สิทธิทุกอย่างและทุกวิธีของบุคคลที่เขาได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไปนั้น เพื่อป้องกันสิทธิของเขาหรือได้รับชดใช้เงินที่เขาได้จ่ายแทนไปก่อนสำหรับวินาศภัยนั้นและสามารถกล่าวได้ว่า กฎหมายให้สิทธิแก่ผู้รับประกันภัยเข้าไปยื่นในรองเท้าของผู้เอาประกันภัย เพื่อใช้สิทธิที่เกิดขึ้นหรือเป็นผลต่อเนื่องจากการเกิดวินาศภัยนั้น” โดยคดีนี้ท่าน Lord Justice Brett ได้กล่าวเกี่ยวกับการวางรากฐานในเรื่องหลักการรับช่วงสิทธิไว้ว่า “หลักเกณฑ์นี้ไม่มีปรากฏอยู่ในข้อความของสัญญาประกันภัย แต่เป็นความตั้งใจที่ศาลจะนำหลักพื้นฐานของการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงมาใช้ให้เกิดประโยชน์แก่ผู้พิจารณารับประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยในการป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยได้รับค่าสินไหมทดแทนมากไปกว่าความเสียหายที่แท้จริง และนี่คือเหตุผลที่ข้าพเจ้านำหลักการรับสิทธินี้มาใช้”²⁰

2.4.2.2 แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิ

การรับช่วงสิทธิมิได้ปรากฏไว้แต่เพียงในเรื่องประกันภัย แต่ยังปรากฏอยู่ในเรื่องกฎหมายลักษณะหนี้ อีกด้วย

แนวคิดเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายลักษณะหนี้

แนวคิดเรื่องการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายหนี้ เกิดจากพื้นฐานของความยุติธรรมที่ว่า ทุกคนต้องมีความรักต่อมนุษยชาติ โดยจะต้องให้สิ่งที่ผู้อื่นควรจะได้ในเมื่อเราให้ได้ โดยไม่เป็นที่เดือดร้อนแก่ตัวเรา ฉะนั้นเมื่อเจ้าหนี้ได้รับการชำระหนี้แล้วก็ต้องให้ผู้ชำระหนี้ได้สิทธิฟ้องลูกหนี้

¹⁹ Planiol Marcel. (1983). *Treatise on Civil Law*. Louisiana: The Louisiana State Law Insitutue.p.278.

²⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2529). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. เอกสารงานวิจัยสมาคมประกันวินาศภัย ประจำปี 2528-2529. หน้า 108.

ได้ ผู้ชำระหนี้อาจเป็นลูกหนี้ร่วมหรือผู้ค้ำประกัน หรือผู้มีส่วนได้เสียในการชำระหนี้โดยประการอื่น หากผู้ชำระหนี้เป็นเพียงคนแปลกหน้าเจ้าหนี้หาหนี้ที่จำต้องให้สิทธิฟ้องร้องไม่ เว้นแต่เป็นกรณีของตัวเงิน²¹

ทฤษฎีการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายลักษณะหนี้

ในส่วนที่เกี่ยวกับทฤษฎีการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายลักษณะหนี้ นั้น นักนิติศาสตร์ให้ความเห็นไว้หลายแนวโดยขอสรุปไว้ดังต่อไปนี้

1) ทฤษฎีการรับช่วงสิทธิเพื่อป้องกันมิให้เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้เกินจากความเสียหายที่แท้จริง

ทฤษฎีนี้ปรากฏอยู่ในคำบรรยายกฎหมายญี่ปุ่นของ De Becker โดยในหนังสือได้กล่าวไว้ว่า เหตุที่ยอมให้ลูกหนี้ได้เข้ารับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ดังกล่าวได้นั้นก็เพื่อป้องกันมิให้เจ้าหนี้ได้รับชำระหนี้ถึงสองครั้งอันเป็นการหากำไรโดยมิชอบ²² กล่าวโดยสรุปคือ ทฤษฎีนี้เป็นที่มาของหลักการรับช่วงสิทธิเพื่อป้องกันการแสวงหากำไรของผู้เอาประกันภัย เพราะหากไม่มีหลักการรับช่วงสิทธิผู้เอาประกันภัยจะสามารถเรียกร้องค่าเสียหายได้ 2 ทาง คือทั้งจากทางผู้รับประกันภัยและจากบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหาย

2) ทฤษฎีที่ให้มีการรับช่วงสิทธิ เพราะผู้รับประกันภัยมิได้เป็นผู้ก่อความเสียหายโดยตรง

ทฤษฎีนี้เป็นทฤษฎีที่ได้รับการยอมรับในหมู่นักกฎหมายไทยส่วนใหญ่ โดยศาสตราจารย์โสภณ รัตนกร ได้ให้คำอธิบายไว้ว่าผู้ที่รับช่วงสิทธิตามมาตรา 227 นี้จะมีได้ก็แต่เฉพาะลูกหนี้ซึ่งเป็นผู้ชำระหนี้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยเท่านั้น เป็นกรณีที่มีผู้ก่อความเสียหายแก่ผู้ที่เป็นเจ้าหนี้ มีผลให้ตกเป็นลูกหนี้ต้องชำระค่าเสียหายนั้นให้แก่เจ้าหนี้แทน มิได้เป็นกรณีที่ลูกหนี้ก่อหนี้ขึ้นเองโดยตรง เพียงแต่ตามกฎหมายให้ลูกหนี้ต้องรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายแทนผู้ก่อความเสียหาย ซึ่งเจ้าหนี้มีสิทธิจะเรียกร้องโดยเลือกให้ผู้ก่อความเสียหาย หรือลูกหนี้เป็นผู้ชดใช้ค่าเสียหายก็ได้ เมื่อลูกหนี้ชำระหนี้ให้เจ้าหนี้แล้ว เนื่องจากลูกหนี้มิได้เป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายเอง กฎหมายจึงให้ลูกหนี้ฟ้องร้องไล่เบี้ยให้ผู้ก่อให้เกิดความเสียหายชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ลูกหนี้ชำระให้เจ้าหนี้ไปโดยให้ลูกหนี้อยู่ในฐานะที่จะฟ้องผู้ทำให้เกิดความเสียหายได้อย่างเจ้าหนี้

²¹ โสภณ รัตนกร. (2556). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้*. กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์นิติบรรณาการ. หน้า 202.

²² ศรีณย์ พรหมสุรินทร์. (2533). *ปัญหากฎหมายเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 55.

ส่วนเจ้าหนี้เมื่อได้รับชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปแล้ว ก็ไม่อาจฟ้องร้องให้ชำระค่าสินไหมทดแทนได้อีก²³

สรุปได้ว่า ทฤษฎีนี้หมายถึง กฎหมายได้บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องรับผิดชอบบุคคลภายนอกในการชดใช้ค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัย และเมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะไม่สามารถใช้สิทธิในการเรียกเอาค่าเสียหายจากบุคคลภายนอกได้อีก แต่สิทธิดังกล่าวสำหรับผู้รับประกันภัยได้รับช่วงมา เพื่อฟ้องร้องหรือเรียกชดใช้ค่าเสียหายที่ได้จ่ายไปแล้วคืนจากบุคคลภายนอก

3) ทฤษฎีการรับช่วงสิทธิเพื่อคุ้มครองสิทธิของเจ้าหนี้

การที่ยอมให้มีการรับช่วงสิทธินั้นน่าจะเพื่อคุ้มครองเจ้าหนี้มากกว่ากล่าวคือเมื่อทรัพย์สินของเจ้าหนี้ได้รับความเสียหาย หรือเกิดการสูญหาย โดยความผิดของผู้อื่น เจ้าหนี้ย่อมได้รับความเดือดร้อน และจำเป็นต้องได้รับการชดใช้โดยเร็ว ดังนั้นเพื่อให้มีการชดใช้ความเสียหายโดยเร็ว จึงได้สร้างหลักการรับช่วงสิทธิขึ้น เพื่อจูงใจให้ลูกหนี้ได้รับชดใช้ค่าเสียหายให้แก่เจ้าหนี้ได้เร็วขึ้น เพราะเมื่อลูกหนี้ได้ชดใช้ไปแล้ว มิใช่เป็นการเสียเปล่า เนื่องจากลูกหนี้สามารถไปเรียกเอาจากลูกหนี้อีกคนหนึ่งได้ ดังนั้นเมื่อมีหลักรับช่วงสิทธิอยู่ ลูกหนี้ย่อมจะลดการบ่าเบียดในการชำระหนี้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์แก่ตนเองมากกว่าการบ่าเบียดรอให้มีการฟ้องร้องเสียก่อนเพราะการใช้หนี้เร็วเท่าใดก็ย่อมได้รับสิทธิเร็วขึ้นเท่านั้น ทำให้สามารถติดตามผู้ทำละเมิดได้เร็วขึ้นและง่ายขึ้น²⁴

2.4.2.3 ความหมายของการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายหนี้

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย ได้บัญญัติหลักกฎหมายอันเกี่ยวกับการรับสิทธิไว้ใน บรรพ 2 ลักษณะ 1 หมวด 2 ผลแห่งหนี้ ส่วนที่ 2 ตั้งแต่มาตรา 226-232 ซึ่งมีทั้งสิ้น 7 มาตรา แต่ไม่มีมาตราใดให้คำนิยามหรือคำอธิบายรวมทั้งความหมายของคำว่า “รับช่วงสิทธิ” ไว้โดยเฉพาะ จึงได้ศึกษาค้นคว้าเพิ่มเติมเกี่ยวกับเรื่องดังกล่าว พบว่ามีอาจารย์ทางกฎหมายหลายท่านได้ให้คำอธิบายไว้พอสมควร ซึ่งขออนุญาตนำมากล่าวเป็นลำดับ ไปด้วยดังนี้

ม.ร.ว.เสนีย์ ปราโมช ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า “รับช่วงสิทธิ เป็นเรื่องที่มีคนสองคนเป็นเจ้าหนี้และลูกหนี้กันอยู่ มีอีกคนหนึ่งเข้ามาใช้หนี้แก่เจ้าหนี้ แล้วโดยผลแห่งกฎหมายคนที่ใช้หนี้ได้เข้าสวมตำแหน่งเป็นเจ้าหนี้แทนต่อไป”²⁵

²³ โสภณ รัตนกร. (2556). อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 21. หน้า 195.

²⁴ ศรีณย์ พรหมสุรินทร์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 22. หน้า 56.

²⁵ ม.ร.ว. เสนีย์ ปราโมช. (2505). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยนิติกรรมและหนี้เล่ม 2 (ภาคจบบริบูรณ์). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์อักษรสาส์น. หน้า 988.

อาจารย์เสริม วินิจฉัยกุล ได้ให้ความหมายของการรับช่วงสิทธิ คือการที่บุคคลหนึ่งเข้าสวมสิทธิของเจ้าหนี้ในอันที่จะใช้สิทธิทั้งหลาย ซึ่งเจ้าหนี้มีอยู่อันเกิดแต่หนี้นั้น รวมทั้งได้ประกันทั้งหลายของเจ้าหนี้ด้วย²⁶

ศาสตราจารย์กำธร พันธูลภ ได้ให้คำอธิบายไว้ว่า “การรับช่วงสิทธินั้น ได้แก่กรณีบุคคลภายนอกซึ่งมิใช่เจ้าหนี้อยู่แต่เดิม เข้ามาสวมสิทธิทั้งหลายบรรดาที่เจ้าหนี้มีอยู่โดยมูลหนี้ด้วยอำนาจแห่งกฎหมาย และยอมสำเร็จเป็นประโยชน์แก่ลูกหนี้ที่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่เจ้าหนี้แล้วอย่างหนึ่ง และแก่บุคคลที่ได้ใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้แทนลูกหนี้ไปอีกอย่างหนึ่ง”²⁷

อาจารย์ไพโรจน์ วายูภาพ ได้ให้ความหมายของการรับช่วงสิทธิไว้ดังนี้²⁸

เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 226 บัญญัติว่า “บุคคลผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ชอบที่จะใช้สิทธิทั้งหลายบรรดาที่เจ้าหนี้มีอยู่โดยมูลหนี้ รวมทั้งประกันแห่งหนี้นั้นได้ในนามของตนเอง” ประกอบกับประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 227 บัญญัติว่า “เมื่อเจ้าหนี้ได้รับค่าสินไหมทดแทนเต็มตามราคาทรัพย์สินหรือสิทธิซึ่งเป็นวัตถุแห่งหนี้แล้ว ท่านว่าลูกหนี้ยอมเข้าสู่ฐานะเป็นผู้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้อันเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือสิทธินั้น ๆ ด้วยอำนาจกฎหมาย”

ดังนั้นจะเห็นได้ว่ามาตรา 226 ได้บัญญัติความหมายของการรับช่วงสิทธิไว้ คงกล่าวถึงผลของการรับช่วงสิทธิไว้เท่านั้น แต่เมื่อพิจารณาประกอบกันระหว่างมาตรา 226 และมาตรา 227 แล้วอาจให้ความหมายของ “รับช่วงสิทธิ” ได้ว่าเป็นการที่สิทธิเรียกร้องเปลี่ยนมือจากเจ้าหนี้ไปยังบุคคลอื่น หรือบุคคลภายนอกโดยผลของกฎหมายทำให้บุคคลนั้นเข้ามาใช้สิทธิเรียกร้องในมูลหนี้นั้นได้ในนามของตนเอง

โดยมีคำอธิบายเพิ่มเติมว่า การรับช่วงสิทธิมีสาระสำคัญคือ ผู้รับช่วงสิทธิต้องเป็นบุคคลภายนอกที่มิใช่เจ้าหนี้ในหนี้ที่รับช่วงมา ดังจะเห็นได้ว่าการรับช่วงสิทธิซึ่งตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มีอยู่ถึง 5 กรณีนั้น จะมีหนี้อันหนึ่งที่เป็นตัวหลักที่ให้ผู้ชำระหนี้ นั้นไปรับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ในหนี้ก้อนหนึ่งมา หรือเป็นกรณีที่มีหนี้อันเดียวแต่มีลูกหนี้หลายคน และลูกหนี้คนหนึ่งชำระหนี้ให้เจ้าหนี้ก็เข้ารับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ จึงต้องควรมีหนี้เดียวหรือหลาย

²⁶ เสริม วินิจฉัยกุล. (2515). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะนิติกรรมและหนี้. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์กรมสรรพสามิต. หน้า 182.

²⁷ กำธร พันธูลภ. (2518). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง. หน้า 58-59.

²⁸ ไพโรจน์ วายูภาพ. (2545). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยหนี้. กรุงเทพฯ: จีระวิชาการพิมพ์. หน้า 148-149.

หนี้ หนี้อันไหนที่ถูกรับช่วงสิทธิมาบังคับ หรือนำมาอ้างในการฟ้องร้องบังคับเอาแก่ลูกหนี้ ผู้รับช่วงสิทธิอยู่ในฐานะบุคคลภายนอกของหนี้อันที่รับมา ส่วนคนที่ชำระหนี้อันเป็นเหตุให้มีการรับช่วงสิทธิอาจเป็นลูกหนี้หรือเจ้าหนี้ก็ได้เช่น ผู้รับประกันภัยเป็นลูกหนี้ชำระหนี้ตามมูลสัญญาประกันภัยแล้วรับช่วงสิทธิในหนี้ละเมิดตามมาตรา 880 หรือลูกหนี้ร่วมชำระหนี้ไปแล้วรับช่วงสิทธิมาไล่เบี้ยเอาแก่ลูกหนี้อีกคนหนึ่งตามมาตรา 229(3) หรือเจ้าหนี้ที่ไม่มีประกันรับช่วงสิทธิในหนี้อีกอันหนึ่งตามมาตรา 229(1) รับช่วงสิทธิเป็นผลที่เกิดจากการชำระหนี้ของบุคคลภายนอกที่ไม่มิตินิติสัมพันธ์ในฐานะเป็นเจ้าหนี้ของลูกหนี้ที่ผู้รับช่วงสิทธิมา จึงต้องมีการชำระหนี้ถึงจะมีการรับช่วงสิทธิได้ แต่การชำระหนี้ที่มิใช่เป็นการชำระหนี้ของลูกหนี้ของหนี้ที่รับมา ยกเว้นกรณีลูกหนี้ร่วมเท่านั้น โดยยกตัวอย่างเป็นคำพิพากษาศาลฎีกาที่ 3517/2525 ความว่า โจทก์รับประกันภัยรถยนต์คันที่หายไว้และได้ใช้เงินค่ารถยนต์ให้แก่ผู้รับประกัน โฆษน์ไปแล้ว โจทก์ยอมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประกัน โฆษน์ซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกผู้ก่อวินาศภัยด้วยอำนาจกฎหมาย โดยโจทก์และบุคคลภายนอกนั้น ไม่จำเป็นต้องมีนิติสัมพันธ์ต่อกัน

2.4.2.4 ลักษณะของการรับช่วงสิทธิ

จากการศึกษาความหมายของการรับช่วงสิทธิเห็นได้ว่า การรับช่วงสิทธิมิได้เกิดขึ้นแต่เฉพาะในเรื่องของการประกันวินาศภัยเท่านั้น แต่ยังบัญญัติไว้ในกฎหมายแพ่งในเรื่องอื่นอีก โดยเฉพาะเรื่องหนี้ โดย เกศ ศิวพร²⁹ ได้สรุปลักษณะของการรับช่วงสิทธิเอาไว้ว่าประกอบด้วย

1) การรับช่วงสิทธิเกิดขึ้น โดยผลของกฎหมาย มิได้เกิดจากสัญญาหรือการตกลงกัน จึงไม่จำเป็นต้องอาศัยความสมัครใจของเจ้าหนี้หรือของลูกหนี้และขึ้นใจลูกหนี้ได้ ผู้รับช่วงสิทธิได้รับไปโดยไม่ต้องการก็ได้ การจะบังคับชำระหนี้ตามสิทธิที่รับไปหรือไม่ก็เป็นสิทธิของผู้รับต่อสิทธิ

2) รับสิทธิจำกัดเฉพาะกรณีที่ถูกกฎหมายบัญญัติไว้ เนื่องจากการรับช่วงสิทธิเกิดขึ้นโดยผลของกฎหมาย การรับช่วงสิทธิจึงจำกัดเฉพาะกรณีที่มีกฎหมายกำหนดไว้เท่านั้น บทบัญญัติที่อยู่ในเรื่องหนี้ก็คือมาตรา 226, 227, 229, 230, 296, 426, 431 และในเอกเทศสัญญาอื่นๆ เช่น มาตรา 880 ที่เกี่ยวข้อง โดยตรงกับการรับสิทธิในประกันวินาศภัย ซึ่งบทบัญญัตินี้ผู้ร่างกฎหมายได้รับเอาแนวคิดมาจากกฎหมายประเทศอังกฤษมาตรา 692 และประมวลกฎหมายพาณิชย์ ญี่ปุ่น มาตรา 416 เป็นต้น

²⁹ เกศ ศิวพร.(2557). *การรับช่วงสิทธิ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก <http://lawwebservice.com/learning2/mod/forum/view.php?id=242> [2562, 15 พฤษภาคม].

3) รับผิดชอบจากการชำระหนี้ของผู้มีส่วนได้เสีย คือ รับผิดชอบจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อมีการชำระหนี้แล้วและต้องเป็นการชำระหนี้โดยผู้มีส่วนได้เสีย คำว่า มีส่วนได้เสีย หมายความว่า ถึงส่วนได้เสียตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่บัญญัติให้รับช่วงสิทธิไม่ใช่ส่วนได้เสียทั่วไปบุคคลภายนอกเข้าสวมสิทธิของเจ้าหนี้คือ ผู้รับช่วงสิทธิซึ่งเป็นผู้ชำระหนี้ อยู่ในฐานะเป็นบุคคลภายนอกที่ไม่ใช่เจ้าหนี้ในหนี้ที่จะรับช่วงสิทธิ ฉะนั้น ถ้าผู้ใดอยู่ในฐานะเป็นเจ้าหนี้ในมูลหนี้อันนั้นอยู่แล้ว ก็ไม่อาจอ้างการรับช่วงสิทธิมาบังคับเอาแก่ลูกหนี้ได้

2.4.3 ความหมาย ลักษณะ และแนวคิดการรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันวินาศภัย

การรับช่วงสิทธิ เกิดขึ้นได้ 2 วิธี คือ โดยผลของกฎหมาย และโดยเป็นข้อตกลงหนึ่งของสัญญาการรับสิทธิที่เกิดขึ้น โดยเป็นส่วนหนึ่งของสัญญาพบบมากที่สุด ในสัญญาประกันภัย โดยมีความหมายและลักษณะดังต่อไปนี้

2.4.3.1 ความหมายของการรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันวินาศภัย

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง (Contract of Indemnity) ฉะนั้นเมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยไปแล้ว ย่อมเข้าสู่หลักเกณฑ์ของหลักการรับช่วงสิทธิ (The Doctrine of Subrogation) กล่าวคือผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่เดิม เพื่อเรียกร้องค่าเสียหายกับบุคคลผู้ก่อวินาศภัยกับวัตถุที่เอาประกันภัยไว้โดยผลของกฎหมาย การรับช่วงสิทธิตามสัญญาประกันภัยจะมีได้เฉพาะสัญญาประกันวินาศภัย ซึ่งมีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น³⁰

การรับช่วงสิทธิ (Principle of Subrogation) หมายถึงการกำหนดว่าผู้รับประกันภัยจะสามารถรับช่วงสิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องจากบุคคลภายนอกผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงให้กับผู้เอาประกันภัย และความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้น ต้องเป็นการกระทำของมนุษย์ที่เป็นบุคคลภายนอก ส่วนความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย ถือเป็นภัยทางศีลธรรมที่เกิดขึ้นจากความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยนั้น เป็นภัยทางศีลธรรมซึ่งผู้รับประกันภัยไม่สามารถรับสิทธิได้นอกจากนี้ภัยที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการกระทำของมนุษย์ เช่น อุทกภัย วาตภัย เป็นต้น ผู้รับประกันภัยก็ไม่สามารถรับสิทธิ ได้เช่นกัน

³⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2556). *ประกันวินาศภัย*. เอกสารการสอนชุดวิชากฎหมายพาณิชย์ 2. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. หน้า 277.

การรับช่วงสิทธิเป็นเรื่องที่มีบุคคลสองคน ระหว่างเจ้าหนี้และลูกหนี้กันอยู่ก่อนแล้ว และมีบุคคลอีกคนหนึ่งซึ่งเรียกว่าบุคคลภายนอกได้มาใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้ และโดยผลของกฎหมาย คนที่ใช้หนี้จะได้เข้าสวมสิทธิในการเป็นเจ้าหนี้แทนต่อไป³¹

การรับช่วงสิทธิเป็นเรื่องที่บุคคลหนึ่งเข้าสวมสิทธิของเจ้าหนี้ในอันที่จะใช้สิทธิทั้งหลาย ซึ่งเจ้าหนี้อยู่อันเกิดแต่หนี้นั้น รวมทั้งได้ประกันทั้งหลายของเจ้าหนี้นั้นด้วย³²

การรับช่วงสิทธิมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน กล่าวคือ เมื่อบุคคลภายนอกได้ก่อให้เกิดความเสียหายวัตถุที่เอาประกันภัย บุคคลนั้นย่อมต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้กระทำให้ขึ้นตามกฎหมาย และเมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมรับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัย ในการที่จะเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมรับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัย ในการที่จะเรียกร้องค่าเสียหายจากบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายนั้น โดยการรับช่วงสิทธินี้จะเรียกร้องเกินกว่าจำนวนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ได้ ดังนั้นหลักการรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ต่อเมื่อมีการปฏิบัติตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนก่อน จึงสรุปได้ว่าการประกันภัยที่จะใช้การรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 มีลักษณะดังนี้

- 1) ต้องเป็นวินาศภัย
- 2) วินาศภัยนั้นเกิดจากกระทำของบุคคลภายนอก
- 3) ผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงแล้ว

2.4.3.2 วัตถุประสงค์หลักของหลักการรับช่วงสิทธิประกันภัย มีดังนี้

- 1) เพื่อป้องกันการแสวงหากำไรของผู้เอาประกันภัยเพราะหากไม่มีหลักการรับช่วงสิทธิผู้เอาประกันภัยจะสามารถเรียกค่าเสียหายได้ 2 ทาง คือ จากผู้รับประกันภัย และจากบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายขึ้น
- 2) เพื่อให้บุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่เกิดขึ้น เพราะการที่ผู้เอาประกันภัยได้รับค่าเสียหายตามความเป็นจริงจากผู้รับประกันภัยแล้ว

³¹ จิต เศรษฐบุตร. (2523). *คำบรรยายลักษณะวิชากฎหมายแพ่ง ลักษณะทั่วไปแห่งหนี้*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 95

³² เสริม วินิจฉัยกุล. (2515). *คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ลักษณะนิติกรรมและหนี้*. นครหลวงกรุงเทพฯ: โรงพิมพ์กรมสรรพสามิต. หน้า 182.

บุคคลภายนอกดังกล่าวต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย โดยผู้รับประกันภัยจะใช้สิทธิในการเรียกร้อง

กล่าวโดยสรุป การรับช่วงสิทธิคือการที่สิทธิเรียกร้องเปลี่ยนมือจากเจ้าหนี้คนเดิมไปยังเจ้าหนี้คนใหม่โดยผลของกฎหมายจากการชำระหนี้ของผู้มีส่วนได้เสียและต้องหมายความว่าส่วนได้เสียตามที่กำหนดไว้ในกฎหมายที่บัญญัติให้รับช่วงสิทธิเท่านั้นไม่ใช่ส่วนได้เสียทั่วไปไม่ว่าจะเป็นการที่ลูกหนี้ได้ชำระหนี้ให้แก่เจ้าหนี้หรือเป็นการที่บุคคลภายนอกได้ชำระหนี้ด้วยทรัพย์ของตนแทนลูกหนี้ให้แก่เจ้าหนี้ หรือเป็นการที่บุคคลภายนอกได้ชำระหนี้ด้วยทรัพย์ของตนแทนลูกหนี้ทำให้เจ้าหนี้คนใหม่เข้ามามีสิทธิเรียกร้องแทนเจ้าหนี้คนเดิม ผลของการรับช่วงสิทธิ ผู้รับช่วงสิทธิสามารถใช้สิทธิทั้งหลายของเจ้าหนี้ในนามของตนเอง

สำหรับการรับช่วงสิทธิในการประกันวินาศภัย หมายถึง หลักที่กำหนดว่าผู้รับประกันภัยสามารถรับช่วงสิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยที่จะเรียกร้องจากบุคคลภายนอก ผู้ก่อให้เกิดความวินาศแก่วัตถุที่เอาประกันภัย เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงให้แก่ผู้เอาประกันภัย และความเสียหายที่เกิดขึ้นนั้นต้องเป็นการกระทำของมนุษย์ซึ่งเป็นบุคคลภายนอก อย่างไรก็ตาม การรับช่วงสิทธินี้ไม่รวมถึงการกระทำที่เป็นความประมาทเลินเล่อของผู้เอาประกันภัย หรือจากภัยธรรมชาติ เช่น อุทกภัย ภัยพิบัติ ซึ่งไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้

2.4.3.3 หลักการสำคัญของการรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัยทางทะเล

นอกจากนี้ ประมวล จันทรชิวะ สรุปถึงหลักการสำคัญของการรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัยทางทะเล เอาไว้ว่า

1) การรับช่วงสิทธิ (Subrogation) กรณีผลของกฎหมาย (Operation of Law) เกิดขึ้นเมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามกรมธรรม์ประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัย ไม่ว่าผู้เอาประกันภัยจะได้ลงลายมือชื่อไว้ในเอกสาร “Subrogation Form” หรือ “Subrogation Receipt” ให้แก่ผู้รับประกันภัยหรือไม่ก็ตาม ดังนั้นแม้ว่าผู้เอาประกันภัยจะได้ลงลายมือชื่อไว้ในเอกสาร “Subrogation Form” หรือ “Subrogation Receipt” ให้บริษัทประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับประกันภัยไป แต่บริษัทประกันภัยยังไม่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย การรับช่วงสิทธิก็ยังไม่เกิดขึ้น และในทางกลับกัน หากผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้ว แต่ผู้เอาประกันภัยไม่ได้ออกเอกสาร “Subrogation Form” ให้แก่บริษัทประกันภัย การรับช่วงสิทธิก็เกิดขึ้นแล้ว อย่างไรก็ตามเอกสาร “Subrogation Form” หรือ “Subrogation Receipt” ที่บริษัทประกันภัยนิยมให้ผู้เอาประกันภัยออกให้แก่คนนั้น มีประโยชน์ในทางการประกันภัยในฐานะที่สามารถเป็นหลักฐานแห่งการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน (as Evidence of claim Settlement) และ

ก่อให้เกิดความชัดเจนว่า ในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทน (Claim) ตามกรมธรรม์ประกันภัย ได้มีการชดใช้ว่าในการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้วหรือไม่

2) ผลของการรับช่วงสิทธิ โดยการที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ทำให้บรรดาสหสิทธิ (Right) และทางแก้ไขเยียวยา (Remedy) ของผู้เอาประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยและที่เกี่ยวข้องกับวัตถุนั้น โอนมายังผู้รับประกันภัยเพียงเท่าที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปหรือ ในกรณีที่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้สูญหายไป และผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ผู้เอาประกันภัยจนเต็มมูลค่าของทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้

ซึ่งต่อมาหากปรากฏว่า พบทรัพย์สินที่เอาประกันภัยและได้กลับคืนมา กรณีเช่นนี้ ทรัพย์สินที่พบนั้นจะตกเป็นของผู้รับประกันภัย เพราะผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเต็มมูลค่าของทรัพย์สินนั้นแล้ว

3) เนื่องจากผลของการรับช่วงสิทธิทำให้บรรดาสหสิทธิและทางแก้ไขเยียวยาของผู้เอาประกันภัยที่มีอยู่เดิม โอนมายังผู้รับประกันภัยในทันทีเมื่อผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย ดังนั้น ผู้รับประกันภัยซึ่งเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิคิดดอกเบี้ยจากผู้ทำละเมิดสำหรับจำนวนเงินค่าสินไหมทดแทนที่ได้จ่ายให้แก่ผู้เอาประกันภัยนับแต่วันที่ได้จ่ายเงินจำนวนนั้นไป

4) การรับช่วงสิทธิไม่ก่อให้เกิดกำไรแก่ผู้รับประกันภัย เพราะผู้รับประกันภัย ย่อมได้รับช่วงสิทธิมาเพียงเท่าที่ตนได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไป ดังนั้น ในกรณีที่ปรากฏว่ามีส่วนใดที่เกินมามากกว่าจำนวนเงินที่ผู้รับประกันภัยได้ชดใช้ไป ส่วนที่ได้เกินมานี้ก็จะต้องตกเป็นของผู้เอาประกันภัย

5) การรับช่วงสิทธิไม่ทำให้ผู้รับประกันภัยมีสิทธิที่ดีไปกว่าสิทธิของผู้เอาประกันภัยที่มีอยู่เดิม ทั้งนี้เพราะสิ่งที่โอนมายังผู้รับประกันภัยด้วยผลของการรับช่วงสิทธิ คือสิทธิของผู้เอาประกันภัย ดังนั้น เมื่อสิทธิเดิมของผู้เอาประกันภัยมีอยู่เพียงใด ผู้รับประกันภัยก็ได้รับโอนมาเพียงนั้น

การรับช่วงสิทธิก่อให้เกิดสิทธิในการไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายคืน (Recover) จากบุคคลภายนอกที่เป็นฝ่ายผิดเท่านั้น (Liable Third Party) ดังนั้น บริษัทประกันภัยที่ได้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยไปแล้วจะกลับมาไล่เบี้ยเอาค่าเสียหายคืนจากผู้เอาประกันภัยอีกไม่ได้เพราะว่าสัญญาประกันภัยถือเป็นสัญญาระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัย

2.4.3.4 แนวคิดเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายประกันวินาศภัย

การรับช่วงสิทธิ (Subrogation) คือการที่มีบุคคลสองคนเป็นเจ้าของหนี้และลูกหนี้กันอยู่ และมีบุคคลที่สามได้เข้ามาใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้แทนลูกหนี้ กฎหมายจึงได้ให้สิทธิแก่บุคคลที่สามได้

เข้าสวมสิทธิของเจ้าหนี้ในอันที่จะไต่เบียดเอากับลูกหนี้ของเจ้าหนี้ได้จำแนกได้ 2 ประการคือ การรับช่วงสิทธิในค่าเสียหายที่บริษัทประกันภัยได้จ่ายไป และการรับช่วงสิทธิในซากทรัพย์ สิทธิของผู้รับประกันภัยในการที่จะเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประกันภัยเพื่อเรียกร้องเอา กับบุคคลภายนอกผู้เป็นลูกหนี้ของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยตามที่ได้อำนาจไว้ ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์มาตรา 880 ความว่า “ถ้าความวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้นเพราะการกระทำของบุคคลภายนอกไซ้ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเป็นจำนวนเพียงใดผู้รับประกันภัยย่อมเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยและของผู้รับประกันภัยซึ่งมีต่อบุคคลภายนอกเพียงนั้น

ถ้าผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนไปเพียงบางส่วนไซ้ ท่านห้ามมิให้ผู้รับประกันภัยนั้นใช้สิทธิของตนให้เสื่อมเสียสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย ในการที่เขาจะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากบุคคลภายนอกเพื่อเศษแห่งจำนวนวินาศนั้น” จากบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 จะเป็นการรับช่วงสิทธิตามมาตรานี้ได้ต้องประกอบด้วยหลักเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- 1) เป็นการประกันวินาศภัย
- 2) วินาศภัยนั้นเกิดจากบุคคลภายนอก
- 3) บริษัทประกันวินาศภัยได้จ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงให้แก่ผู้เอาประกันภัยแล้ว

ดังนั้น หลักการรับช่วงสิทธินี้ จึงเป็นหลักที่ใช้สำหรับกรณีที่บุคคลภายนอกหรือบุคคลที่สามเป็นผู้ก่อให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินของผู้เอาประกันวินาศภัย โดยเฉพาะกรณีที่วินาศภัยเกิดจากการกระทำของบุคคลภายนอก เช่น บุคคลภายนอกขับรถชนรถโดยสารของ ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายกรณีนี้ผู้เอาประกันภัยย่อมมีสิทธิเรียกร้องให้บุคคลภายนอกใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนได้โดยอาศัยบทบัญญัติแห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยละเมิดหรือจะเลือกให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนตามข้อสัญญาประกันภัยก็ได้ในการนี้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยต้องเลือกเอาว่าจะ เรียกร้องเอา กับใครถ้าเลือกที่จะเรียกร้องเอาจากบุคคลภายนอก ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยได้รับค่าสินไหมทดแทนจนครบถ้วนตามที่เสียหายจริงแล้วก็ย่อมไม่มีความเสียหายอย่างใดที่จะเรียกร้องเอาจากผู้รับประกันภัยได้อีก เว้นแต่บุคคลภายนอกได้ใช้หนี้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยได้แต่เพียงบางส่วนจึงจะสามารถเรียกร้องเอากับผู้รับประกันภัยได้เฉพาะในส่วนที่ยังขาด

การที่กฎหมายได้อนุญาตให้ผู้รับประกันภัยสามารถเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยได้นั้นก็เพื่อไม่ให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าที่เสียหายจริง

2.4.4 ความแตกต่างระหว่างการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายลักษณะหนี้และการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายประกันภัย

ความแตกต่างระหว่างการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายหนี้ และการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายประกันวินาศภัย ข้อแตกต่างระหว่างการรับช่วงสิทธิตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 226 และมาตรา 880 ดังมีรายละเอียดดังนี้

2.4.4.1 การรับช่วงสิทธิตามกฎหมายลักษณะหนี้ (มาตรา 226) มีลักษณะสำคัญ 2 ประการคือ

- 1) การที่บุคคลภายนอกได้ใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้ไปนั้นเป็นการจ่ายจากทรัพย์สินของเขา ทำให้กองทรัพย์สินของเขาลดลง
- 2) การที่บุคคลภายนอกได้เข้ามาใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้แทนลูกหนี้ไปนั้นเป็น การใช้หนี้แทนลูกหนี้ โดยที่เขาไม่ได้เป็นลูกหนี้ของเจ้าหนี้แต่เพื่อที่จะไม่ให้ลูกหนี้ซึ่งเป็นผู้ก่อหนี้ขึ้นต้องหลุดพ้นจากหนี้ไป กฎหมายจึงต้องอนุญาตให้เขาได้รับช่วงสิทธิของเจ้าหนี้ไปเรียกหรือเอาตัวลูกหนี้ได้

2.4.4.2 การรับช่วงสิทธิตามกฎหมายประกันวินาศภัย (มาตรา 880) เป็นบทบัญญัติเกี่ยวกับการรับช่วงสิทธิตามกฎหมายประกันวินาศภัย มีลักษณะคือ

- 1) ผู้รับประกันภัยที่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์นั้น ไม่ใช่เงินของผู้รับประกันภัยเองแต่เป็นเบี้ยประกันภัยที่ผู้เอาประกันภัยแต่ละรายจ่ายให้แก่ผู้รับประกันภัยและผู้รับประกันภัยเก็บไว้เป็นเงินสำรองประกันภัยเพื่อเตรียมไว้จ่ายเมื่อมีการเรียกร้องมา เว้นแต่จะมีการสำรองจ่ายออกไปมากกว่าเงินสำรองประกันภัยจึงจะกระทบมาถึงเงินกองทุนของผู้รับประกันภัย
- 2) การที่ผู้รับประกันภัยได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ไปนั้นมิใช่เป็นการใช้หนี้ให้แก่เจ้าหนี้ตามนัยแห่งมาตรา 226 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ แต่เป็นการใช้ให้ตามเงื่อนไขแห่งสัญญาประกันภัย

เหตุที่กฎหมายอนุญาตให้ผู้รับประกันภัยสามารถเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ไปเรียกเอาจากบุคคลภายนอกได้ เพราะการที่บุคคลภายนอกก่อให้เกิดความเสียหายแก่ผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์บุคคลภายนอกย่อมต้องรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์แม้ผู้รับประกันจะได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์ไปแล้วก็ตาม แต่ก็จะไม่ทำให้บุคคลภายนอกหลุดพ้นจากความรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์ไป ได้บุคคลภายนอกมีความรับผิดชอบต่อผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์อย่างไรก็ยังคงมีความรับผิดชอบอยู่ อย่างนั้น บุคคลภายนอกไม่อาจจะอ้างได้ว่าผู้เอาประกันหรือผู้รับประโยชน์ได้รับชดใช้จาก

ผู้รับประกันแล้วเพราะจะขัดกับหลักเกณฑ์ที่ว่าบุคคลภายนอกนั้นย่อมไม่ได้รับประโยชน์แห่งสัญญาแต่การที่กฎหมายได้อนุญาตให้ผู้รับประกันสามารถเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันหรือผู้รับประกันได้นั้นก็เพื่อไม่ให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าที่เสียหายจริง

2.4.5 หลักเกณฑ์สำหรับการรับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันหรือผู้รับประกัน

- 1) ผู้เอาประกันหรือผู้รับประกันต้องมีสิทธิเรียกร้องเอากับบุคคลภายนอกเสียก่อน
- 2) ผู้รับประกันจะสามารถเข้ารับช่วงสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือของผู้รับประกันได้เท่ากับจำนวนที่ได้ใช้ให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันไปแล้วเท่านั้น
- 3) สิทธิในการรับช่วงสิทธิของผู้รับประกันภัยเกิดขึ้นต่อเมื่อได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันหรือผู้รับประกันไปแล้ว
- 4) ผู้รับประกันภัยจะคิดดอกเบี้ยเอากับบุคคลภายนอกได้นับแต่วันที่ได้ใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันหรือผู้รับประกันไม่ใช้วันที่ทำละเมิด
- 5) ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันมีสิทธิฟ้องร้องบุคคลภายนอกในอายุความเท่าใด ผู้รับประกันภัยซึ่งเป็นผู้รับสวมสิทธิก็ย่อมต้องฟ้องบุคคลภายนอกในอายุความเท่านั้น

2.5 แนวคิดอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.5.1 กฎหมายว่าด้วยอายุความ

ในทางการพูดหรือเขียนในทางวิชาการ อายุความ คือระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดให้ใช้สิทธิเรียกร้อง สิทธิบังคับฟ้องหรือสิทธิร้องทุกข์ หากปล่อยเนิ่นนานไปจนล่วงระยะเวลาดังกล่าวแล้วสิทธิเช่นว่าจะเป็นอย่างอื่นอีกมิได้ ซึ่งเรียกว่า "การขาดอายุความ" เช่น สิทธิเรียกร้องขาดอายุความ คดีขาดอายุความ หนี้ขาดอายุความ เป็นต้น

คำว่า "อายุความ" เป็นคำแปลรวมๆ ของคำว่า "Prescription" ในภาษาอังกฤษหรือคำละตินว่า Praescriptio ซึ่งมีความหมายหลายชนิด แบ่งตามกฎหมายโรมันได้เป็น 3 ชนิดคือ³³

- 1) อายุความได้สิทธิ เป็นกรณีที่กฎหมายบัญญัติให้กรรมสิทธิ์ หรือทรัพย์สินบางอย่างแก่ผู้ครอบครองทรัพย์สินหรือใช้สิทธิเหนือทรัพย์สินนั้นจนครบระยะเวลาที่กฎหมายกำหนดไว้ ดังประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 1382 มาตรา 1401 และมาตรา 1386

³³ โสภณ รัตนกร. (2538). "อายุความ". *คู่มือทพ.* 5(1). หน้า 15-22.

2) อายุความในการเสียสิทธิ เป็นกรณีบุคคลสูญเสียทรัพย์สินบางอย่าง เพราะไม่ได้ครอบครองทรัพย์สิน หรือใช้ทรัพย์สินมาเป็นเวลานานตามที่กฎหมายกำหนดไว้ เช่น บทบัญญัติในมาตรา 1299

3) อายุความที่เป็นกำหนดเวลาการฟ้องคดี หรือเป็นอายุความโดยแท้ เช่นที่บัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 1 ลักษณะที่ 6 และที่บัญญัติไว้เฉพาะในเรื่องการฟ้องคดีละเมิดและเอกเทศสัญญาต่างๆ โดยมาตรา 193/9 บัญญัติว่า สิทธิเรียกร้องใดๆ ถ้ามิได้ใช้บังคับภายในระยะเวลาที่กฎหมายกำหนด สิทธิเรียกร้องนั้นเป็นอันขาดอายุความ

สำหรับอายุความในคดีที่เกี่ยวกับการละเมิดนั้นบัญญัติไว้ในมาตรา 448 ความว่า “สิทธิเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันเกิดแต่มูลละเมิดนั้น ท่านว่าขาดอายุความเมื่อพ้นกำหนดหนึ่งปี นับแต่วันที่ผู้เสียหายรู้ถึงการละเมิดและรู้ตัวผู้จะพึงต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือเมื่อพ้นสิบปีนับแต่วันทำละเมิด แต่ถ้าเรียกร้องค่าเสียหายในมูลอันเป็นความผิดมิโทษตามกฎหมายลักษณะอาญา และมีกำหนดอายุความทางอาญายาวกว่าที่กล่าวมานั้นไซ้ ท่านให้เอาอายุความที่ยาวกว่านั้นมาบังคับ

ดังนั้นในทุกคดีที่มีข้อพิพาท สิ่งหนึ่งที่คู่คดีจะต้องคำนึงถึงคือ อายุความโดยพิจารณาว่า ปัญหาข้อพิพาทที่มีอยู่สามารถฟ้องเป็นคดีได้หรือไม่ หากสามารถฟ้องได้ควรรีบนำมาฟ้อง เพราะหากขาดอายุความไปแล้วคดีดังกล่าวก็จะไม่สามารถนำมาฟ้องได้อีก สรุปอายุความมีทั้งคดีที่เกี่ยวข้องกับทางแพ่งและคดีความที่เกี่ยวข้องกับทางอาญารวมไปถึงคดีแพ่งเกี่ยวเนื่องกับคดีอาญาคด้วย

อายุความเป็นเรื่องเกี่ยวกับหนี้โดยเฉพาะสิทธิเรียกร้องในทางหนี้ เป็นสิทธิผูกพันระหว่างคู่กรณีหรือเป็นบุคคลสิทธิ อันเป็นสิทธิควบคู่กับสิทธิทางทรัพย์สินหรือทรัพย์สินซึ่งอาจใช้บังคับบุคคลได้โดยทั่วไป ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องไม่อาจบังคับใช้สิทธิของตนได้เองอย่างผู้ทรงทรัพย์สินซึ่งอาจใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินนั้นได้เอง ผู้ทรงสิทธิเรียกร้องจะบังคับใช้สิทธิของตนได้ ก็โดยการร้องขอต่อศาลหรือโดยการฟ้องคดี กล่าวคือ จะต้องไปเรียกร้องเอาจากศาล เมื่อการใช้สิทธิเรียกร้องต้องไปฟ้องคดีหรือเป็นความกัน กฎหมายได้กำหนดเวลาให้ฟ้องคดี กำหนดเวลานี้จึงเรียกว่าอายุความ

สำหรับกรณีบุคคลภายนอกทำละเมิดผู้เอาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิ ฟ้องร้องบุคคลภายนอก โดยอาศัยมูลหนี้จากอายุความเรื่องละเมิดบัญญัติไว้โดยเฉพาะในประมวลกฎหมายแพ่งพาณิชย์ มาตรา 448 ซึ่งใช้กับการละเมิดทุกชนิด รวมไปถึงกรณีการใช้สิทธิเรียกร้องบุคคลภายนอกของผู้รับประกันภัยโดยอาศัยสิทธิของผู้เอาประกันภัยหรือที่เรียกว่า “การรับช่วงสิทธิ” เมื่อสิทธิของผู้เอาประกันภัยมีเพียงใดสิทธิของผู้รับประกันภัยย่อมมีเพียงนั้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 880 วรรคหนึ่ง

2.5.2 หลักเกณฑ์ทางกฎหมายที่ใช้ในการกำกับธุรกิจประกันภัย

ปัจจุบันกฎหมายที่ใช้ในการกำกับธุรกิจการประกันภัยซึ่งสำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจการประกันภัย ใช้ในการควบคุมบริษัทประกันชีวิตและบริษัทประกันวินาศภัย มี 2 ฉบับ คือ

1) พระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ.2535 ซึ่งใช้ในการกำกับและดูแลการประกอบธุรกิจการประกันชีวิต ในส่วนของการดำเนินงานของบริษัทประกันชีวิตและตัวแทน นายหน้าประกันชีวิต

2) พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 ซึ่งใช้ในการกำกับและดูแลการประกอบธุรกิจการประกันวินาศภัยในส่วนของการทำงานของบริษัทประกันวินาศภัย และตัวแทน นายหน้าประกันวินาศภัย ทั้งนี้พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 จะมีลักษณะคล้ายกับพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 ทั้งนี้จะแตกต่างกันบางส่วนของการทำงานเช่นในเรื่องการวางเงินสำรองประกันชีวิต เป็นต้น

2.5.3 หลักเกณฑ์เรื่องกรรมธรรม์ประกันภัย

การประกันภัย เป็นการตกลงกันของบุคคล 2 ฝ่าย คือ ผู้รับประกันภัย กับผู้เอาประกันภัย ในรูปแบบของสัญญาที่เรียกว่า “สัญญาประกันภัย” ซึ่งสัญญานี้จะเริ่มมีผลบังคับ นับตั้งแต่วันที่มีการตกลงรับประกันเกิดขึ้น และหลังจากที่ผู้รับประกันภัยได้ตอบตกลงรับประกันภัยแล้ว ก็จะออกเอกสารแสดงข้อตกลงของสัญญาให้แก่ผู้เอาประกันภัยไว้เป็นหลักฐาน โดยเอกสารนี้จะต้องมีเนื้อความที่มีการตกลงทำสัญญากันไว้ เราเรียกเอกสารนี้ว่า “กรรมธรรม์ประกันภัย”

เมื่อทำประกันแล้ว สิ่งหนึ่งที่เป็นส่วนประกอบของการทำประกัน และเป็นที่ยึดเหนี่ยวเป็นอย่างดีนั่นก็คือ “กรรมธรรม์” ซึ่งเป็นเอกสารอย่างหนึ่งที่ทางผู้รับประกันภัยจะมอบให้แก่ผู้เอาประกันภัย เปรียบเสมือนเครื่องยืนยันที่เราจะได้รับความคุ้มครองจากผู้รับประกันภัย กรณีเกิดเหตุการณ์ไม่คาดฝันเกิดขึ้น ผู้รับประกันภัยจะต้องจ่ายค่าเสียหายทดแทนให้กับผู้เอาประกันภัยตามจำนวนเงินที่ระบุเอาไว้ในใบกรรมธรรม์

หลังจากที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำการตกลงทำตามข้อสัญญากับทางผู้รับประกันภัยเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีการจ่ายค่าตอบแทนให้กับผู้รับประกันภัยตามจำนวนเงินในสัญญาภายในกรรมธรรม์ หรือที่เรียกว่า “เบี้ยประกันภัย” ซึ่งเมื่อผู้เอาประกันภัยเกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บ เสียทรัพย์สิน ไปจนถึงเสียชีวิต ผู้รับประกันภัยจะทำการวิเคราะห์เหตุการณ์ และตีค่าออกมาเป็นตัวเงินก่อนจะชดเชยให้กับผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับผลประโยชน์ ตามจำนวนเงินในเงื่อนไขภายในกรรมธรรม์

ตามพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2535 กรมธรรม์ เป็นเอกสารที่ผู้รับประกันภัย จะต้องออกให้ผู้เอาประกันภัยถือไว้เป็นหลักฐาน โดยก่อนซื้อประกันภายในกรมธรรม์ที่ทางผู้รับประกันภัยจะเสนอขายให้กับผู้เอาประกันภัย จะต้องเป็นข้อมูลที่นายทะเบียน ได้ให้ความเห็นชอบเอาไว้ ถ้าหากว่าข้อมูลภายในกรมธรรม์ มีความแตกต่างไปจากที่นายทะเบียนเห็นชอบ ผู้เอาประกันภัย ก็สามารถที่จะร้องเรียนขอความรับผิดชอบจากผู้รับประกันภัยได้ ส่วนในเรื่องของการพิจารณาค่าขอเอาประกันจากทางผู้รับประกันภัย หากผู้เอาประกันภัยมีลักษณะมาตรฐานอยู่ในเกณฑ์ที่ถูกต้องตามสัญญาที่ระบุเอาไว้ หลังจากมีการสัญญากันเกิดขึ้น ความคุ้มครองก็จะเกิดขึ้นทันที แต่ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยมีลักษณะมาตรฐานไม่เป็นไปตามความเหมาะสมที่ผู้รับประกันภัยพิจารณาก็อาจจะได้รับการปฏิเสธไม่รับทำประกันให้ได้เช่นกัน และเมื่อการคุ้มครองเกิดขึ้นแล้ว ผู้รับประกันภัยจะต้องเป็นผู้รับผิดชอบความเสี่ยงให้กับผู้เอาประกันภัยแม้ว่าเอกสารกรมธรรม์ยังไม่ออกมาก็ตาม

สำหรับตารางกรมธรรม์ที่ผู้เอาประกันภัยจะ ได้ทราบภายในนั้น จะประกอบไปด้วย ส่วนของสัญญาประกันภัยที่ทำการตกลงกันเอาไว้ เป็นส่วนที่ผู้เอาประกันภัยควรอ่านให้ละเอียดถี่ถ้วน เพื่อให้แน่ใจว่าความคุ้มครองได้เป็นไปตามที่ตนเองต้องการหรือไม่ ก่อนจะลงลายมือชื่อยินยอมภายในยังประกอบไปด้วยส่วนของชื่อ ที่อยู่ อายุ วันเริ่มการทำสัญญา อายุของสัญญา และวันครบกำหนดสัญญาของผู้เอาประกัน รวมไปถึงส่วนของเบี้ยประกันที่ต้องชำระ และภายในกรมธรรม์ จะต้องมีการระบุลายมือชื่อของกรรมการที่บริษัทประกันมอบอำนาจให้ พร้อมมีการประทับตราบริษัทเป็นสัญลักษณ์เอาไว้ด้วย

หากสรุปด้วยความสั้นๆ แล้ว กรมธรรม์ก็เปรียบเหมือนข้อตกลงผูกมัดระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย ภายในก็คือเงื่อนไขและสัญญาต่างๆ เป็นส่วนของเอกสารที่ผู้เอาประกันภัยต้องถือติดตัวไว้ 1 ฉบับ และทางบริษัทประกันอีก 1 ฉบับ เมื่อเกิดเหตุการณ์ใดๆ ขึ้นไปกรมธรรม์นี้จะเป็นหลักฐานแสดงให้ผู้เอาประกันภัยยื่นเรื่องเพื่อขอรับการช่วยเหลือจากทางบริษัทต่อไปได้

2.5.4 แนวคิดเกี่ยวกับการประกันภัยต่อ

2.5.4.1 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยต่อ

ในระยะเริ่มแรก บริษัทประกันภัยได้ใช้สิทธิการเอาประกันภัยร่วม (Coinsurance) สำหรับการรับเสี่ยงภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงเกินกว่าขีดความสามารถที่ผู้รับประกันภัยเพียงรายเดียวจะรับเสี่ยงภัยไว้ได้คือ บริษัทประกันภัยหลายบริษัทเข้าร่วมรับเสี่ยงภัยอันเดียวกัน โดยแบ่งแยกความรับผิดชอบตามส่วนที่กำหนดไว้

ต่อมาได้มีการประกันภัยต่อเกิดขึ้นเป็นครั้งแรกในประเทศอังกฤษ เมื่อปี ค.ศ.1370 คือ การรับประกันภัยต่อสำหรับการประกันภัยทางทะเลระหว่างการขนส่งสินค้าจากเมือง Genoa ถึง เมือง Sluys ในปี ค.ศ.1746 การประกันภัยต่อในประเทศอังกฤษถูกกฎหมายห้ามโดยพระราชบัญญัติ Act of Parliament 19, Geo II, Cap. 37 ซึ่งกฎหมายฉบับนี้ได้ถูกยกเลิกในปี ค.ศ.1836³⁴

การประกันภัยต่อสำหรับการประกันภัยอัคคีภัยนั้น มีขึ้นครั้งแรกในสหรัฐอเมริกา เมื่อปี ค.ศ.1820 ในประเทศเยอรมันนี่ก็ได้เริ่มทำสัญญาประกันภัยต่อสำหรับการประกันอัคคีภัยซึ่งเกิดขึ้นเป็นครั้งแรก โดยการทำสัญญาประกันภัยต่อระหว่างบริษัท La Compagnie National d' Assurance of Paris กับ บริษัท Compagnie des Propretairs Reunis of Brussels³⁵

2.5.4.2 ความหมายของการประกันภัยต่อ

การประกันภัยต่อ หมายถึงการกระจายการเสี่ยงภัยของผู้รับประกันภัยกับผู้รับประกันภัยด้วยกันเอง เนื่องจากความสามารถในการรับเสี่ยงภัยไว้เองของบริษัทมีจำกัด จึงกระจายการเสี่ยงภัยส่วนที่เหลือให้กับผู้รับประกันภัยอื่น ๆ ซึ่งเรียกว่า ผู้รับประกันภัยต่อ (Reinsurer)³⁶

2.5.4.3 ความจำเป็นของการประกันภัยต่อ

การประกันภัยต่อเป็นสิ่งจำเป็นที่ช่วงส่งเสริมกิจการประกันภัยให้มีความเจริญก้าวหน้า เพราะในการรับประกันภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนมากนั้น บริษัทประกันภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนมากนั้น บริษัทประกันภัยแต่เพียงรายเดียวย่อมไม่มีความสามารถทางการเงินที่จะรับประกันภัยไว้ได้ จึงต้องมีการเอาประกันภัยต่อ เพื่อกระจายความเสี่ยงภัยออกไป ความจำเป็นในการทำสัญญาประกันภัยต่อนี้ อาจแยกออกได้เป็น 2 ประการ คือ

1) ความจำเป็นทางด้านเทคนิค

³⁴Kenneth R. Thompson. (1957). *Reinsurance*. 4th ed. Philadelphia: Chilton Company. p.33.

³⁵ Ibid, p.15.

³⁶ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) (2562). *การประกันภัยต่อ*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก

<http://www.oic.or.th/th/consumer/%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%A0%E0%B8%B1%E0%B8%A2%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%AD>. [2562, 20 พฤศจิกายน].

(ก) เพื่อการรับประกันภัยที่เกินขีดความสามารถที่บริษัทประกันภัยรายเดียวจะรับไว้ได้ กล่าวคือ ในการรับประกันภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนมาก เช่น การรับประกันภัยเครื่องบิน หรือเรือเดินทะเล ซึ่งมีมูลค่าและมีจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นจำนวนสูงมาก หากให้บริษัทประกันภัยแต่เพียงรายเดียวเข้ารับเสี่ยงเอาไว้ทั้งหมด เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นก็จะไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการทำประกันภัยต่อและเก็บความเสี่ยงภัยบางส่วนที่มีอยู่ในขีดความสามารถเพื่อการรับเสี่ยงภัยเอง

(ข) เพื่อรักษาเสถียรภาพและความมั่นคงทางการเงินของบริษัทประกันภัยกล่าวคือ ในการรับประกันภัยนั้น ถ้าจำนวนเงินเอาประกันภัยสำหรับภัยนั้นมากน้อยแตกต่างกันมาก จะทำให้ภาวะการเงินของผู้รับประกันภัยเปลี่ยนแปลงขึ้นลงมาก ขาดเสถียรภาพและความมั่นคง ดังนั้น ผู้รับประกันภัยจึงพยายามให้จำนวนเงินเอาประกันภัยของแต่ละภัยที่รับเสี่ยงไว้เหล่านั้นอยู่ในระดับใกล้เคียงกันมากที่สุดเท่าที่เหตุผลทางการค้าและทางวิชาการจะอำนวยให้ซึ่งจะทำได้โดยวิธีการรับประกันภัยต่อ

2) ความจำเป็นทางด้านกฎหมาย

ในพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2510 มาตรา 23(1) บัญญัติว่า “ห้ามมิให้บริษัทกระทำการดังต่อไปนี้”³⁷

รับประกันวินาศภัยรายเดียวหรือหลายรายรวมกันเพื่อวินาศภัยรายเดียวกัน ในเขตที่นายทะเบียนกำหนด โดยมีจำนวนเงินเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุนวันแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียน ในกรณีที่มีการรับประกันภัยต่อซึ่งวินาศภัยตามวรรคหนึ่ง โดยมีผลบังคับพร้อมกับการรับประกันวินาศภัย มิให้นำจำนวนเงินที่รับประกันภัยต่อเข้าอยู่ในจำนวนที่กำหนดตามวรรคหนึ่ง

ดังนั้น หากบริษัทประกันภัยมีความประสงค์จะรับประกันภัยรายใดรายหนึ่งหรือหลายรายรวมกันสำหรับวินาศภัยเดียวในเขตที่นายทะเบียนกำหนดเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุน บริษัทรับประกันภัยจะต้องได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากนายทะเบียนเสียก่อน บริษัทรับประกันภัยจึงจะมีสิทธิกระทำการรับประกันภัยรายใดรายหนึ่งหรือหลายรายรวมกันสำหรับประกันวินาศภัยเดียวได้

³⁷ พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ.2510 มาตรา 4 คำว่า เงินกองทุนหมายความว่า ทุนที่ชำระแล้ว ทุนสำรอง ซึ่งรวมทั้งเงินสำรองอื่นที่ได้จัดสรรจากกำไรสุทธิและกำไรสุทธิคงเหลือหลังจากจัดสรรแล้ว

2.5.4.4 ความสำคัญของการประกันภัยต่อ

การรับประกันภัยต่อมีความสำคัญและเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อธุรกิจประกันภัย ซึ่งแยกพิจารณาออกได้เป็น 6 ประการคือ³⁸

1) การรับประกันภัยต่อช่วยให้เกิดการกระจายความเสี่ยงภัยจากการที่บริษัทได้เข้าทำสัญญาประกันภัยต่อไว้เป็นรายแรกให้ไปสู่บริษัทประกันภัยรายอื่นๆ ทั้งนี้เพราะในการรับประกันภัยบางประเภทที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นหากบริษัทประกันภัยรับประกันภัยไว้เพียงรายเดียวจะไม่สามารถชดใช้ค่าสินไหมทดแทนได้ นอกจากนี้ยังเป็นการฝ่าฝืนต่อบทบัญญัติของกฎหมายที่ได้ห้ามมิให้รับประกันภัยรายใดรายหนึ่งสำหรับวินาศภัยเดียวกันเกินกว่าร้อยละสิบของเงินกองทุนอีกด้วย

2) การรับประกันภัยต่อช่วยให้ผู้เอาประกันภัยเกิดความมั่นใจในการเอาประกันภัยว่าหากเกิดความเสียหายแล้ว ผู้รับประกันภัยจะสามารถชดใช้ค่าเสียหายให้ตนได้ เพราะการทำสัญญาประกันภัยต่อทำให้มีการกระจายความรับผิดชอบไปยังผู้รับประกันภัยรายอื่น

3) การรับประกันภัยต่อช่วงสร้างเสถียรภาพและความมั่นคงทางการเงินให้แก่บริษัท เพราะสามารถที่จะกำหนดความรับผิดชอบได้ตามนโยบายส่วนที่เกินขีดความสามารถที่จะรับเสี่ยงภัยไว้เอง หรือส่วนของเงินจำนวนเงินเอาประกันภัยที่มีจำนวนมากที่จะเป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางการเงินมากขึ้น จะเป็นส่วนที่จะได้เอาประกันภัยต่อบริษัทอื่นต่อไป

4) การรับประกันภัยต่อช่วยให้เกิดการแลกเปลี่ยนธุรกิจการประกันภัยระหว่างบริษัทประกันภัยด้วยกัน โดยบริษัทประกันภัยที่กล่าวนี้อาจเป็นบริษัทประกันภัยที่อยู่ภายในประเทศหรือในต่างประเทศก็ได้

5) การรับประกันภัยต่อช่วยให้บริษัทประกันภัยสามารถรับเสี่ยงภัยได้มากขึ้น เป็นการขยายเขตและขยายปริมาณธุรกิจ เพราะถ้าไม่มีการรับประกันภัยต่อแล้วบริษัทจะได้รับการรับประกันภัยเฉพาะการเสี่ยงภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยไม่สูง เท่าขีดความสามารถของตนที่จะรับประกันภัยได้เท่านั้น ไม่สามารถจะรับประกันภัยสำหรับการเสี่ยงภัยที่มีจำนวนเงินเอาประกันภัยสูงได้

6) การรับประกันภัยต่อช่วยให้บริษัทประกันภัยสามารถลดภาระความกดดันทางด้านเงินสำรองให้อยู่ในเกณฑ์ที่กฎหมายกำหนด ทั้งนี้เพราะเมื่อมีการเอาประกันภัยต่อความรับผิดชอบที่เอาประกันภัยต่อไม่ต้องทำการสำรองไว้ตามกฎหมาย

³⁸ โปธิ์ จรรย์โกมล. (2526). *การประกันภัยต่อ*. เอกสารประกอบคำบรรยายระดับปริญญาตรี คณะวิชาการบัญชี มหาวิทยาลัยหอการค้าไทย. หน้า 1.

2.5.4.5 ประเภทตามกลไกในการรับประกันภัยต่อ

1) แบ่งประเภทตามระยะเวลาการทำประกันภัยต่อ ในการทำสัญญาประกันภัยต่อ นั้น โดยทั่วไปมีอยู่ 2 ประเภทคือ³⁹

(1) ประเภทเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) คือการทำสัญญาประกันภัยต่อ ซึ่งผู้เอาประกันภัยต่อ (Ceding Company) ต้องเสนอรายละเอียดของภัยที่ได้รับประกันภัยไว้ไปให้ผู้รับประกันภัยต่อเป็นรายๆไป เพื่อให้พิจารณาว่าจะบอกรับหรือปฏิเสธการเสนอขอเอาประกันภัยต่อ นั้นหรือไม่

ในการเสนอรายละเอียดให้ผู้รับประกันภัยต่อพิจารณานั้นทำเป็นใบคำขอเอาประกันภัยต่อ หากผู้รับประกันภัยต่อตกลงที่จะรับประกันภัยต่อก็จะส่งคำขอดังกล่าวกลับมาให้ผู้เอาประกันภัยต่อพร้อมกับให้ผู้เอาประกันภัยต่อยื่นยันอัตราส่วนหรือจำนวนเงินเอาประกันภัยที่แน่นอนอีกครั้งหนึ่งก่อนที่จะออกกรมธรรม์ประกันภัยต่อ⁴⁰ สำหรับเงื่อนไขที่กำหนดในกรมธรรม์ประกันภัยต่อแบบเฉพาะรายนั้นมักจะถือเอาตามเงื่อนไขที่ผูกพันตามกรมธรรม์ประกันภัยเดิม นอกจากรายละเอียดบางประการที่เกี่ยวกับจำนวนเงินเอาประกันภัย วิธีพิจารณาค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย เป็นต้น

(2) ประเภททำสัญญาล่วงหน้า (Treaty Reinsurance) คือการทำสัญญาประกันภัยต่อ โดยมีสัญญาตกลงไว้ล่วงหน้าระหว่างผู้เอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อว่าหากผู้เอาประกันภัยต่อได้รับประกันภัยเมื่อใด สัญญาประกันภัยต่อย่อมเกิดขึ้นและมีผลผูกพันได้ทันที โดยไม่ต้องแสดงเจตนาขอเอาประกันภัยต่อหรือแจ้งรายละเอียดให้ผู้พิจารณาเสียก่อน ดังเช่นการทำสัญญาประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย

2) แบ่งตามประเภทของสัญญาประกันภัย

การประกันภัยต่อนอกจากจะแบ่งตามระยะเวลาในการทำสัญญาแล้วยังอาจแบ่งตามประเภทของสัญญาประกันภัยได้ด้วย คือ สัญญาประกันภัยชีวิต และสัญญาประกันวินาศภัย ดังนี้

(1) การประกันภัยต่อสำหรับการประกันภัยชีวิต แบ่งออกเป็น 3 แบบ คือ⁴¹

³⁹ สุวรรณ ปิยะภาณี. (2558). *การประกันภัยต่อ*. เอกสารประกอบคำบรรยาย บริษัทไทยปรีประกันภัยต่อ จำกัด. หน้า 6.

⁴⁰ Kenneth R. Thompson. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 34. p.40.

⁴¹ Robert Irwin. (1951). *Modern Life Insurance*. New York: The Mornillan Company. p.270.

(1.1) การประกันภัยต่อเบี้ยประกันภัยแท้ (Risk Premium Reinsurance) หรือ การประกันภัยต่อแบบปีต่อปี คือการประกันภัยต่อซึ่งผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบตามจำนวนการเสี่ยงภัยสุทธิ (Net Amount at Risk) ซึ่งได้แก่ส่วนที่แตกต่างระหว่างจำนวนเงินเอาประกันภัยกับจำนวนเงินสำรองปลายปี ในการรับประกันชีวิตนั้น เงินสำรองในปีแรก จะมีจำนวนน้อยและจะเพิ่มมากขึ้นในปีต่อๆ ไป ดังนั้นในปีแรกจำนวนการเสี่ยงภัยสุทธิจะมีมากและลดลงในปีถัดไป ซึ่งเป็นปฏิภาคกับจำนวนการเสี่ยงภัยสุทธิที่เปลี่ยนแปลงมากน้อยในแต่ละปี

(1.2) แบบการประกันภัยร่วม (Coinsurance)⁴² คือการประกันภัยต่อที่ผู้รับประกันภัยต่อหลายรายรับผิดชอบร่วมกันตามอัตราส่วนที่ตกลงกันสำหรับจำนวนเงินเอาประกันภัยในสัญญาประกันชีวิต ซึ่งรวมถึงเงินปันผล มูลค่าอันริบไม่ได้ และรวมตลอดจนบรรดาค่าใช้จ่ายต่างๆ ในการรับประกันภัยด้วย และค่าใช้จ่ายในการบริหารงานของบริษัท เป็นต้น การรับประกันภัยต่อแบบนี้ต่างกับการประกันภัยต่อแบบเบี้ยประกันภัยแท้คือ ผู้รับประกันภัยต่อจะต้องรับผิดชอบเงินสำรองประกันชีวิตด้วยอัตราส่วนที่ได้รับประกันภัยต่อและการคำนวณเงินสำรองประกันชีวิตนี้จะใช้วิธีการเดียวกับผู้รับประกันภัยรายแรก

(1.3) แบบการประกันภัยร่วมดัดแปลง (Modified Coinsurance Plan)⁴³ คือ ผู้รับประกันภัยต่อจะร่วมรับผิดชอบ โดยการเฉลี่ยตามอัตราส่วนของจำนวนเงินเอาประกันภัยในสัญญาประกันชีวิต เช่นเดียวกับการประกันภัยต่อแบบการประกันภัยร่วม แต่จะต่างกันตรงที่ในการรับประกันภัยต่อแบบการประกันภัยร่วมดัดแปลงนี้ บริษัทประกันภัยต่อจะคืนเงินสำรองประกันชีวิตกลับไปให้ผู้เอาประกันภัย โดยคิดจากเงินสำรองประกันภัยกลายปีสำหรับปีปัจจุบัน หักด้วยเงินสำรองประกันชีวิตกลายปีในปีที่ผ่านมา ผลที่ได้คือจำนวนเงินที่ต้องคืนกลับไปให้ผู้เอาประกันภัยต่อ

2) การประกันภัยสำหรับการประกันวินาศภัย แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

2.1) ประเภทกำหนดสัดส่วนแน่นอน (Proportional Treaty) มีอยู่ 3 แบบคือ

แบบที่ 1 แบบกำหนดสัดส่วนล่วงหน้า (Quota Share Treaty)⁴⁴ คือการทำสัญญาประกันภัยต่อล่วงหน้าโดยในสัญญาจะกำหนดไว้ว่า ผู้รับประกันภัยต่อจะต้องรับประกันภัยต่อทุกครั้งและผู้เอาประกันภัยได้ทำสัญญาประกันภัยในอัตราส่วนที่ได้กำหนดกันไว้ ดังนั้นในการรับประกันภัยไม่ว่าจะเป็นการเสี่ยงภัยที่ดีหรือไม่ดี และจำนวนเงินเอาประกันจะมากหรือน้อยเท่าใด

⁴² Ibid, p 573.

⁴³ บุญรา อึ้งภากรณ์. (2524). “การประกันภัยต่อ”. *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 6(4). หน้า 26.

⁴⁴ สุวรรณ ปิยะภาณี. (2558). *อ้างอิงเชิงบรรณคดี* 39. หน้า 7.

ก็ตามยอมผูกพันคู่สัญญาที่ต้องปฏิบัติกัน ผู้รับประกันภัยหรือผู้เอาประกันภัยจะขอเลือกทำประกันภัยต่อเป็นบางเรื่องหรือบางรายไม่ได้

แบบที่ 2 แบบส่วนเกิน (Surplus Treaty) คือการทำสัญญาประกันภัยต่อที่ได้ตกลงไว้ล่วงหน้า โดยกำหนดว่าผู้รับประกันภัยต่อจะรับประกันภัยต่อเฉพาะส่วนที่ต่อเฉพาะส่วนที่เกินจากการรับเสี่ยงภัยเองของผู้เอาประกันภัยต่อ(Retention)⁴⁵ หมายถึงจำนวนเงินสูงสุดที่ผู้เอาประกันภัยต่อจะรับผิดชอบด้วยตนเอง การกำหนดจำนวนความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยต่อนี้กำหนดเป็นจำนวนเท่า (Line) ของจำนวนการรับเสี่ยงภัยเองของผู้เอาประกันภัยต่อ

แบบที่ 3 แบบสิทธิเลือกเฉพาะรายมีพันธะ (Facultative Obligatory Treaty)⁴⁶ คือการทำสัญญากันว่าผู้รับประกันภัยต่อตกลงจะรับประกันภัยต่อไว้ล่วงหน้า สำหรับการเสี่ยงภัยที่ผู้รับประกันภัยคนแรกเสนอขอเอาประกันภัยต่อ แต่สำหรับผู้เอาประกันภัยต่อนั้นไม่ผูกพันที่จะต้องเอาประกันภัยต่อทุกรายที่รับเสี่ยงภัยไว้ แต่มีสิทธิที่จะเลือกให้การประกันภัยต่อหรือไม่ก็ได้

2.2) สัญญาที่ไม่กำหนดสัดส่วนแน่นอน (Non-Proportional Treaty) มีอยู่ด้วยกัน

3 แบบคือ

แบบที่ 1 แบบค่าเสียหายส่วนเกิน (Excess Of Loss) คือการทำสัญญาประกันภัยต่อไว้ล่วงหน้า โดยการกำหนดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยต่อจากส่วนเกิน ของจำนวนเงินค่าเสียหายที่ตกลงกันไว้สำหรับเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแต่ละครั้ง สัญญาประกันภัยต่อแบบนี้ต่างกับแบบ Quota Share และแบบ Surplus ตรงที่ในการคิดเบี้ยประกันภัยต่อ กำหนดจากจำนวนความรับผิดชอบที่จะเกิดขึ้น และมีได้เป็นสัดส่วนกับจำนวนเงินเอาประกันภัยต่อ เหมือนกับ 2 แบบที่กล่าวมาข้างต้น

แบบที่ 2 แบบหยุดยั้งความเสียหาย (Stop Loss) หรือแบบอัตราความเสียหายที่เกิน (Excess Of Ratio) คือการทำสัญญาประกันภัยต่อไว้ล่วงหน้าว่า ผู้รับประกันภัยต่อจะรับผิดชอบค่าเสียหายเมื่ออัตราส่วนค่าเสียหาย (Loss Ratio) สูงเกินกว่าอัตราที่ได้กำหนดไว้ในสัญญา อัตราส่วนค่าเสียหายได้แก่ส่วนที่ได้จากอัตราส่วนระหว่างจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นกับจำนวนเบี้ยประกันภัยที่ตกเป็นรายได้ของบริษัท

แบบที่ 3 แบบจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้น (Aggregate Excess of Loss) คือการทำสัญญาประกันภัยต่อไว้ล่วงหน้า โดยการกำหนดความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยต่อจากจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นและเกินกว่าจำนวนที่ตกลงกันไว้จนถึงจำนวนความรับผิดชอบสูงสุดที่กำหนดให้ผู้รับประกันภัยต่อรับผิดชอบ หากในปีใดจำนวนค่าเสียหายที่เกิดขึ้นรวมกันแล้วไม่ถึงจำนวนที่กำหนดไว้หรือส่วนที่

⁴⁵ บุญรา อึ้งภากรณ์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 43. หน้า 27.

⁴⁶ สุวรรณ ปิยะภาณี. (2558). อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 39. หน้า 9.

เกินไปจากจำนวนความรับผิดชอบสูงสุดของผู้รับประกันภัยต่อแล้ว ผู้รับประกันภัยต่อไม่ต้องรับผิดชอบ การรับประกันภัยต่อแบบนี้คล้ายกับแบบ Stop Loss หรือ Excess of Loss Ratio ต่างกันที่มีได้กำหนดความรับผิดชอบตามอัตราส่วนค่าเสียหายนั่นเอง

นอกจากประเภทของการรับประกันภัยต่อข้างต้น สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) ได้แบ่งประเภทของการรับประกันภัยต่อ⁴⁷ ดังนี้

1) การรับประกันภัยต่อแบบเฉพาะราย (Facultative Reinsurance) คือการรับประกันภัยซึ่งบริษัทเอาประกันภัยต่อต้องเสนอรายละเอียดของภัยแต่ละราย ไปให้กับบริษัทผู้รับประกันภัยต่อพิจารณา ซึ่งอาจจะกระทำโดยทางจดหมาย โทรศัพท์ โทรสาร หรืออื่น ๆ บริษัทรับประกันภัยต่อสามารถที่จะบอกรับหรือปฏิเสธการเอาประกันภัยต่อชนิดนี้ได้

2) การรับประกันภัยต่อแบบสัญญา (Treaty Reinsurance) คือการรับประกันภัยที่เป็นข้อผูกมัดระหว่างบริษัทเอาประกันภัยต่อจะต้องรับประกันภัยต่อให้แก่ผู้รับประกันภัยต่อ และผู้รับประกันภัยต่อสัญญาว่าจะรับประกันภัยต่อในสัดส่วนที่ได้ตกลงกันไว้ การรับประกันภัยต่อแบบนี้แบ่งออกเป็น

2.1) การรับประกันภัยต่อแบบเป็นสัดส่วน การรับประกันภัยต่อแบบนี้ กำหนดจากจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นหลัก เบี้ยประกันภัยและค่าสินไหมทดแทนจะแบ่งกันระหว่างผู้เอาประกันภัยต่อกับผู้รับประกันภัยต่อตามอัตราส่วนของจำนวนเงินเอาประกันภัยของแต่ละฝ่ายที่รับเสี่ยงภัย

2.2) การรับประกันภัยต่อแบบไม่เป็นสัดส่วน การรับประกันภัยแบบนี้ จะไม่กำหนดจากจำนวนเงินเอาประกันภัย แต่จะกำหนดจากจำนวนค่าสินไหมทดแทนเป็นหลัก โดยผู้รับประกันภัยต่อจะชดใช้ก็ต่อเมื่อค่าสินไหมทดแทนสูงกว่าวงเงินที่ได้ตกลงกันไว้ แต่ทั้งนี้ต้องไม่เกินจำนวนเงินที่ได้ตกลงกันไว้

2.5.4.6 เปรียบเทียบสัญญาประกันภัยต่อกับสัญญาประกันภัย

⁴⁷ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) (2562). การรับประกันภัยต่อ. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก

<http://www.oic.or.th/th/consumer/%E0%B8%81%E0%B8%B2%E0%B8%A3%E0%B8%9B%E0%B8%A3%E0%B8%B0%E0%B8%81%E0%B8%B1%E0%B8%99%E0%B8%A0%E0%B8%B1%E0%B8%A2%E0%B8%95%E0%B9%88%E0%B8%AD>. [2562, 20 พฤศจิกายน].

แม้ว่าสัญญาประกันภัยต่อจะเป็นสัญญาประกันภัยอย่างหนึ่ง ซึ่งสามารถนำหลักพื้นฐานการประกันภัยมาใช้บังคับ โดยอนุโลมได้ แต่มีลักษณะที่แตกต่างออกไปจากสัญญาประกันภัย ดังนี้

1) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทน

สัญญาประกันภัย โดยเฉพาะสัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นตามความเป็นจริง ซึ่งการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนนั้นสามารถกระทำได้ 4 ประการ คือ 1) การจ่ายเป็นเงิน 2) การซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิม 3) การหาทรัพย์สินอื่นมาทดแทน และ 4) การกลับคืนสู่สภาพเดิม

สัญญาประกันภัยต่อเป็นสัญญาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนสำหรับความรับผิดที่ผู้เอาประกันภัยต่อมีต่อผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัย ซึ่งการชำระค่าสินไหมทดแทนจะชำระเป็นตัวแทนเท่านั้น

2) การสิ้นสุดของสัญญาเมื่อครบกำหนด

สัญญาประกันภัยโดยทั่วไปมีระยะเวลาคุ้มครองที่แน่นอน สัญญาประกันวินาศภัยส่วนใหญ่มีกำหนดระยะเวลา 1 ปี เมื่อครบกำหนดแล้วมีผลสิ้นสุดทันที โดยไม่ต้องมีคู่สัญญาฝ่ายใดบอกเลิกก่อน

สัญญาประกันภัยต่อแบบทำสัญญาล่วงหน้า (Reinsurance Treaty) จะกำหนดระยะเวลาคุ้มครองประมาณ 1 ปี โดยทางปฏิบัติมีเงื่อนไขจะต้องมีการแจ้งบอกเลิกสัญญาก่อน (Notice of Cancellation) ล่วงหน้า 3 เดือน ก่อนวันสิ้นสุดสัญญาของทุกปี เพื่อประโยชน์ในการเจรจาถึงการเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขต่างๆ ในสัญญาเพื่อให้มีผลบังคับในปีถัดไป หากไม่มีฝ่ายใดบอกเลิกสัญญาจะถือว่าสัญญามีผลใช้บังคับโดยเงื่อนไขเดิม

3) ผู้เอาประกันภัย

สัญญาประกันภัย ผู้เอาประกันภัยหมายถึง คู่สัญญาฝ่ายที่ตกลงจะส่งเบี้ยประกันภัย ซึ่งเป็นที่พึงบุคคลธรรมดาและนิติบุคคล

สัญญาประกันภัยต่อ ผู้เอาประกันภัยต่อ หมายถึง คู่สัญญาฝ่ายที่กระจายความเสี่ยงภัยที่ตนรับไว้ไปให้คู่สัญญาอีกฝ่าย โดยชำระเบี้ยประกันภัยต่อเป็นการตอบแทนซึ่งผู้เอาประกันภัยต่อต้องเป็นนิติบุคคลที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบธุรกิจประกันภัยเท่านั้น ผู้เอาประกันภัยต่อจึงต้องประกอบธุรกิจประกันภัยในรูปของบริษัทจำกัด

4) หลักการตีความในสัญญา

การตีความในสัญญาประกันภัย สัญญาประกันภัยโดยทั่วไปผู้รับประกันภัยจะเป็นผู้เขียนและร่างถ้อยคำขึ้นมาฝ่ายเดียว โดยใช้ผู้เชี่ยวชาญในธุรกิจประกันภัยด้านต่างๆ และนัก

กฎหมายเป็นผู้ร่างขึ้น สัญญาประกันภัยก็ดี กรมธรรม์ประกันภัยก็ดี มักจะมีถ้อยคำที่คลุมเครือ ประโยชน์ต่อบริษัทประกันภัย แม้ว่ากรมธรรม์ประกันภัยนั้นจะต้องส่งให้สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย (คปภ.) และต้องให้นายทะเบียนเป็นผู้พิจารณาและให้ความเห็นชอบก่อนนำไปใช้ก็ตาม

การตีความในสัญญาประกันภัยต่อ คู่สัญญาประกันภัยต่อมีฐานะเท่าเทียมกันในด้าน ความรอบรู้ ความชำนาญและประสบการณ์ในธุรกิจประกันภัยการตีความในสัญญาประกันภัยต่อ เมื่อพิเคราะห์ถึงสถานะหรือสภาพของคู่สัญญาประกันภัยต่อแล้ว ข้อมต้องคำนึงถึงผลประโยชน์ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ทำให้ไม่สามารถนำหลักการตีความในสัญญาประกันภัยมาใช้กับสัญญาประกันภัยต่อได้ หากต้องมีการตีความในกรณีที่มีข้อสงสัยหรือเคลือบคลุม จะต้องตีความโดยคำนึงถึงประโยชน์ของคู่สัญญาทั้งสองฝ่ายไม่ให้ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งได้รับประโยชน์มากกว่ากัน รวมทั้งการคำนึงถึงความต้องการของคู่สัญญาในทางสุจริตด้วย

5) วัตถุประสงค์เอาประกันภัย

สัญญาประกันภัย วัตถุประสงค์เอาประกันภัย คือ หากเป็นประกันวินาศภัยวัตถุประสงค์ที่เอาประกันภัยอาจเป็นทรัพย์สินหรืออาจเป็นความผิดตามกฎหมาย ซึ่งผู้เอาประกันภัยมีต่อบุคคลอื่น

สัญญาประกันภัยต่อ วัตถุประสงค์เอาประกันภัย คือ ความรับผิดชอบของผู้เอาประกันภัยที่มีต่อผู้เอาประกันภัยตามสัญญาประกันภัย

2.5.4.7 การรับช่วงสิทธิกับการรับประกันภัยต่อ

เนื่องจากการรับประกันภัยต่อเป็นการกระจายความเสี่ยงภัยในส่วนที่เกินขีดความสามารถที่รับไว้ได้ออกไป มิใช่เป็นการสละการเสี่ยงภัยไว้ให้ผู้อื่นรับเสี่ยงเองทั้งหมด และธรรมเนียมปฏิบัติของการรับประกันภัยต่อ (Reinsurance Custom) ที่ปฏิบัติกันมานาน คือ ถ้าผู้เอาประกันภัยต่อ (Reinsurer) ทั้งหมด โดยไม่เก็บภัยไว้เสี่ยงเองบ้าง ผู้เอาประกันภัยต่อย่อมไม่อยู่ในฐานะของผู้เอาประกันภัยต่อ แต่จะอยู่ในฐานะคนกลาง (Intermediary) ระหว่างผู้เอาประกันภัยกับผู้รับประกันภัยต่อ จึงเป็นการกระทำในลักษณะเป็นนายหน้าประกันภัยซึ่งไม่ถูกต้องนัก ดังนั้นการรับประกันภัยต่อควรจะเป็นการโอนความเสี่ยงภัยเพียงบางส่วนไม่ใช่ทั้งหมดที่ผู้รับประกันภัยรับไว้⁴⁸

ความหมายการรับประกันภัยต่อ สามารถสรุปลักษณะสำคัญของสัญญาประกันภัยต่อได้ 4 ประการดังนี้

1) การรับประกันภัยต่อเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยต่อ โดยผู้รับประกันภัยต่อเป็นผู้ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยต่อ

⁴⁸ Gerathewohl, Klaus. (1981). *Reinsurance Principle and Practices*, Vol.1 (N.P). p.48.

2) การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัยต่อ เป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนบางส่วนของความรับผิดของผู้เอาประกันภัยต่อที่เกิดจากกรรมธรรม์ประกันภัย (Original Policy)

3) สัญญาประกันภัยต่อมิใช่เป็นเพียงการทำสัญญาธรรมคาที่มีผลผูกพันตามเนื้อความแห่งสัญญาเท่านั้น แต่ถือว่าเป็นแบบหนึ่งของสัญญาประกันภัย⁴⁹

4) การรับประกันภัยต่อทำให้เกิดสัญญาขึ้นสองฉบับ แบ่งแยกออกจากกัน คือสัญญาประกันภัยและสัญญาประกันภัยต่อ โดยสัญญาประกันภัยต่อเป็นสัญญาประกันภัยอีกฉบับหนึ่งซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับผูกพันกับสัญญาประกันภัยฉบับแรกหรือฉบับเดิม และมีผลทำให้ผู้เอาประกันภัยชั้นต้นมิใช่คู่สัญญาในสัญญาประกันภัยต่อ

อย่างไรก็ตามยังมีการเข้าใจสับสนเกี่ยวกับการรับประกันภัยต่ออยู่ โดยเข้าใจว่าการรับประกันภัยต่อเป็นอย่างเดียวกันกับการประกันภัยซ้อน หรือการประกันภัยซ้ำซ้อน ซึ่งเป็นการเข้าใจไม่ถูกต้อง นอกจากนี้ ยังมีการรับประกันภัยในลักษณะที่ใกล้เคียงกับการรับประกันภัยต่อ ดังนี้

1) การประกันภัยซ้อน (Over Insurance/ Double Insurance) หมายถึง การที่วัตถุที่เอาประกันภัยอันหนึ่ง มีการเอาประกันภัยโดยบุคคลเดียวกัน เพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน โดยมีผู้รับประกันภัยตั้งแต่สองรายขึ้นไป⁵⁰

2) การประกันซ้ำซ้อน (Double Insurance) หมายถึง การประกันภัยซึ่งนำเอาภัยรายเดียวกัน ไปเอาประกันภัยซ้ำซ้อนมากกว่าหนึ่งบริษัท

ดังนั้นจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทำความเข้าใจเกี่ยวกับการประกันต่อ ซึ่งความจำเป็นในการรับประกันภัยต่อนั้นสามารถทำได้โดยทรัพย์สินที่เอาประกันภัยนั้นมีมูลค่าสูงกว่าเงินกองทุนของบริษัท ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมีความเสี่ยงสูง สิ่งแวดล้อมรอบๆ ทรัพย์สินที่เอาประกันมีความเสี่ยงสูงที่จะได้รับความเสียหาย และยังมีข้อจำกัดของกฎหมายที่กำหนดให้บริษัทประกันภัยรับเสี่ยงภัยไว้เองได้ไม่เกินร้อยละ 10 ของเงินกองทุน

จากเหตุดังกล่าวจึงควรที่จะมีการกำหนดเกี่ยวกับการประกันภัยต่อไว้ให้ชัดเจนตามกฎหมายเพื่อประโยชน์ในการรับประกันภัยต่อและไม่ให้เกิดการเข้าใจผิดกับการประกันภัยซ้อน

⁴⁹ Kenneth, R, Thompson. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 34. p.195.

⁵⁰ กุมพล บัวสุวรรณค์. (2528). การประกันภัยซ้อน. *วารสารสำนักงานประกันภัย*, 4(3). หน้า 7.