

บทที่ 2

ประวัติความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัย กฎหมายในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับการประกันวินาศภัย

ในเรื่องของประวัติความเป็นมาของธุรกิจประกันภัยทั้งในประเทศไทยและต่างประเทศ ซึ่งนับตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบันว่าธุรกิจประกันภัยมีความเป็นมาและวิวัฒนาการกฎหมายธุรกิจประกันภัยซึ่งมนุษย์ทุกคนเกิดมาอยู่บนความเสี่ยงต่าง ๆ มากมายไม่ว่าจะเป็นความเสี่ยงต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งเป็นสิ่งที่สามารถเกิดขึ้นกับตัวเราโดยไม่ว่าจะมีผู้ใดคาดการณ์ล่วงหน้าไว้ได้และความเสี่ยงที่เกิดขึ้นนั้นและเหตุใดจึงจะต้องมีธุรกิจประกันภัยขึ้นมา เนื่องจากการทำประกันภัยนั้นถือเป็นการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบและความเสียหายนั้นให้ได้รับความเสียหายน้อยลง ไม่ว่าจะทางร่างกาย จิตใจ หรือทรัพย์สิน โดยเป็นการที่ผู้รับประกันภัยนั้นไปแบกรับความเสี่ยงในภัยที่จะเกิดแก่ผู้เอาประกัน ในกรณีที่เกิดวินาศภัยได้รับการเยียวยาเป็นสินไหมทดแทน และผู้เอาประกันภัยจ่ายค่าตอบแทนแก่ผู้รับประกันภัยคือค่าเบี้ยประกันภัย อีกทั้งในเรื่องของหลักการการคุ้มครองผู้บริโภคหรือผู้เอาประกันภัยในเรื่องของแนวคิดในทางกฎหมายเพื่อที่จะเป็นการดูแล และคุ้มครองกับผู้บริโภคหรือผู้เอาประกันภัยเพื่อที่ผู้รับประกันภัยจะได้ไม่เอาเปรียบแก่ผู้เอาประกันภัย โดยทฤษฎีการดูแลธุรกิจประกันภัยว่าจะต้องมีการควบคุมธุรกิจประกันภัยภายใต้การกำกับควบคุมดูแลของรัฐ ซึ่งผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ กฎหมาย มาตรการต่างๆตามที่รัฐกำหนดขึ้นอย่างเคร่งครัดอีกทั้งแนวคิดหลักเกณฑ์ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยว่ากรณีใดบ้างถือได้ว่าเป็นผู้ได้เสียตามสัญญาประกันภัยหรือกรรมธรรม์ประกันภัย และหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนโดยเมื่อเกิดความเสียหายขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ทำประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยต้องชดเชยค่าสินไหม ให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับตามความเสียหายที่แท้จริงที่เกิดขึ้นอันได้แก่ผู้บริโภคหรือผู้เอาประกันภัย อันเป็นค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อรักษาทรัพย์สินไม่ให้เกิดความเสียหายจากภัยที่เกิดขึ้นตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

ดังนั้น ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาประวัติความเป็นมา แนวคิด และทฤษฎี ที่เกี่ยวข้องกับการประกันภัยกฎหมายในประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายธุรกิจประกันภัย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาการวิเคราะห์อันเกี่ยวกับหลักเกณฑ์ กฎหมาย มาตรการที่สำคัญอันเกี่ยวกับธุรกิจ

ประกันภัยวินาศภัยทั้งภายในประเทศไทยและต่างประเทศในเรื่องของรูปแบบของสัญญาไม่เป็นธรรมเนียม การประวิงการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน รวมถึงการทำกรมธรรม์ประกันภัยซ้ำซ้อนในเรื่องของการคืนเบี้ยประกันวินาศภัย ครั้นจะนำไปสู่การกำหนดแนวทาง มาตรการการควบคุมอันเกี่ยวกับธุรกิจประกันภัย กรณีประกันวินาศภัยเพื่อให้มีการบังคับใช้กฎหมายในปัจจุบันมีความเหมาะสมกับบริบทและสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

2.1 ความเป็นมาของการประกันภัย

นับตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน มนุษย์ทุกคนเกิดมาอยู่บนความเสี่ยงต่าง ๆ มากมาย ความเสี่ยงต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ซึ่งเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นกับตัวเราโดยไม่อาจมีผู้ใดคาดการณ์ล่วงหน้าไว้ได้และความเสี่ยงที่เกิดขึ้นนั้นยังทำให้มนุษย์จะต้องพบเจอกับความยากลำบากในชีวิตมากขึ้นจนบางรายอาจถึงขั้นสิ้นเนื้อประดาตัว หรือเสียชีวิตเลยก็ได้แต่ด้วยวิวัฒนาการทางความคิดและเทคโนโลยี จึงทำให้มนุษย์ได้มีการคิดค้นเกี่ยวกับวิธีการจัดการกับการเสี่ยงภัยนั้นขึ้นมา โดยถือว่าการเยียวยาผู้ที่ได้รับผลกระทบและความเสียหายนั้นให้ได้รับความเสียหายน้อยลง ไม่ว่าจะทางร่างกาย จิตใจ หรือทรัพย์สิน โดยการกระจายความเสี่ยงภัยไปให้ผู้อื่นการกระทำแบบนี้เรียกว่า “การประกันภัย”

2.1.1 ความเป็นมาของการประกันภัยในประเทศไทย

สมัยกรุงศรีอยุธยาได้เริ่มมีการประกันภัย บ้างแล้วแต่ก็เป็นการทำขึ้นระหว่างชาวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาค้าขายภายในประเทศไทย ซึ่งกิจการประกันภัยในประเทศไทยเป็นที่เริ่มรู้จักกันอย่างแพร่หลายตั้งแต่สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้นในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 สืบเนื่องมาจากสมัยนั้นได้มีการสั่งซื้อเครื่องพิมพ์ดีดจากต่างประเทศ และทรงเกรงว่าจะเกิดความเสียหายระหว่างทางจึงทรงประกันภัยขนส่งไว้แต่การประกันวินาศภัยขณะนั้น มักจะเป็นกรณีที่ชาวต่างประเทศที่เข้ามาค้าขายภายในประเทศไทยเป็นผู้เอาประกันภัยอีกทั้งยังมีตัวแทนของบริษัทรับประกันภัยต่างประเทศมาก่อตั้งกิจการดำเนินการในประเทศไทย เช่น บริษัทอิสเอเชียติส, ห้างบอเนียว, ห้างสก๊อต¹ เป็นต้น

โดยมีทั้งการประกันวินาศภัย และการประกันชีวิต ซึ่งต่อมาในรัชกาลสมัยที่ 5 ได้มีคณะทูตจากสหราชอาณาจักรเข้ามาสัมพันธไมตรีในเรื่องของกิจการพาณิชย์ และได้ขอพระบรมราชานุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิตในประเทศไทย พระองค์จึงได้ทรงอนุญาตให้บริษัทอิสเอเชีย

¹ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. *ประวัติของการประกันภัยในประเทศไทย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.oic.or.th/th/education/insurance/about/history>. [2564, 1 มกราคม].

ติส จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยในสหราชอาณาจักรที่ดำเนินธุรกิจประกันภัยชีวิตในประเทศไทยได้ โดยมีสมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ เอกอัครมหาเสนาบดีเป็นผู้เอาประกันชีวิตถือกรมธรรม์ประกันภัยเป็นคนแรก ส่วนในเรื่องการควบคุมกิจการประกันภัย ในระยะเวลาแรกขณะนั้นยังไม่มีกฎหมายควบคุมแต่อย่างใดจนกระทั่ง พ.ศ. 2467 จึงได้มีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติขึ้นและถือเป็นการวางรากฐานและควบคุมกิจการประกันภัย²

2.1.2 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยในต่างประเทศ

ในสมัยบาบิโลน (Babylon) ซึ่งอาศัยอยู่ลุ่ม แม่น้ำยูเฟรติสได้ผลิตสินค้าออกขาย และได้ส่งลูกจ้างหรือทาสของตนออกไปเร่ขายสินค้าตามเมืองต่าง ๆ ทาสหรือลูกจ้างของตนนี้ไม่มีส่วนได้เสียในกำไรที่เกิดขึ้นกับการขายสินค้าเหล่านั้นเลยและไม่มีอำนาจในการตกลงกับผู้ซื้อ นอกเหนือไปจากที่ได้รับคำสั่งจากนายของตนเท่านั้น พอการค้าเจริญขึ้นการทำงานของทาสหรือลูกจ้างก็เกิดความไม่สะดวกเนื่องจากขาดอำนาจต่าง ๆ ดังกล่าว การใช้ทาสหรือลูกจ้างก็เปลี่ยนไปเป็นใช้พ่อค้าเร่ (Travelling Sales-Man) ซึ่งสมัยนั้นเรียกว่า “Darmatha” แปลว่า คนตักลงเป็นผู้รับสินค้าจากพ่อค้าไปจำหน่ายยังเมืองต่าง ๆ พวกพ่อค้าเร่ต้องมอบทรัพย์สิน ภรรยาและบุตรที่อยู่ที่บ้านให้พ่อค้าเป็นประกัน โดยมีข้อสัญญากันว่ากำไรที่ได้รับนั้น พ่อค้าเร่ต้องแบ่งให้พ่อค้าเจ้าของสินค้าครึ่งหนึ่ง หากพ่อค้าเร่หนีหายไปหรือถูกโจรปล้นสินค้าเอาไปหมด บรรดาทรัพย์สินจะถูกพ่อค้าริบและภรรยากับบุตรก็จะตกเป็นทาสไปด้วย ซึ่งเงื่อนไขดังกล่าวนี้เมื่อปฏิบัติไปเพียงเล็กน้อย บรรดาพ่อค้าเร่ก็ไม่พอใจจึงเกิดการแข็งข้อไม่ยอมรับ เงื่อนไขอันเลวเปรียบนี้และในที่สุดก็ตกลงเงื่อนไขใหม่ว่า ถ้าเกิดการสูญเสสินค้าโดยมิใช่ความผิดของพ่อค้าเร่หรือพ่อค้าเร่มิได้เพิกเฉยต่อการป้องกันรักษาสินค้าอย่างเต็มที่แล้ว ให้ถือว่าพ่อค้าเร่ไม่มีความผิด พ่อค้าเจ้าของสินค้าจะ ริบทรัพย์สิน บุตร และภรรยาไม่ได้ ข้อตกลงนี้จึงได้ใช้ต่อมาอย่างแพร่หลายในการค้าสมัยนั้นนับได้ว่าข้อตกลงดังกล่าวเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณ³

การประกันภัยในสมัยแรกๆ นั้นรู้จักกันในรูปของการประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) เพราะในสมัยนั้นการค้าขายสินค้าไปค้าขายแลกเปลี่ยนกับดินแดนโพ้นทะเลมีโอกาสได้รับผลตอบแทนสูง สามารถขายสินค้าที่บรรทุกไปขายได้ในราคาดีแล้วยังหาซื้อสินค้าอันมีค่าที่เป็นของหายากในประเทศของตนจากดินแดนโพ้นทะเลกลับมาขายในเที่ยวกลับด้วยหากการเดินทางค้าขายทางทะเลก็เต็มไปด้วยภัยอันตรายมากมายเพราะเรือยังมีขนาดเล็กอุปกรณ์การเดินทางเรือยังไม่ดีพอมีการเสี่ยงภัยมาก และมักจะได้รับความสูญเสียจากภัยทางทะเลในรูปแบบต่าง ๆ อยู่เป็นประจำ เช่น ภัยธรรมชาติ คลื่นลมพายุทำให้เรืออับปางหรือชนกับหินโสโครกหรือ

² สะอาด หอมมณี. (2563). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย*. กรุงเทพฯ: สุตราพิศาล. หน้า 5.

³ ไชยงค์ ชูชาติ. (2552). *ประวัติการประกันภัย*. *วารสารข่าวสารประกันภัย*. หน้า 3.

ถูกผู้ร้ายโจรสลัด เป็นต้น ผู้ที่ริเริ่มวิธีประกันภัยทางทะเลขึ้น คือ ชาวลอมบาร์ด (Lombards) เป็นชาวเมืองลอมบาร์ดี (Lombardy) อยู่ทางตอนเหนือของประเทศอิตาลี ซึ่งต่อมาพวกนี้ได้อพยพมาตั้งถิ่นฐานทำมาหากิน ในกรุงลอนดอนเมื่อราวคริสต์ศตวรรษที่ 13 การประกันภัยทางทะเลนี้ก็ได้ขยายจากประเทศอิตาลี ไปยังสหราชอาณาจักรและประเทศอื่น ๆ ในทวีปยุโรป

ชาวลอมบาร์ด นอกจากจะเป็นผู้ริเริ่มระบบการประกันภัยทางทะเลแล้ว ชาวลอมบาร์ดยังเป็นนายทุนเงินกู้ด้วย โดยเหตุที่การปล่อยเงินกู้แก่พ่อค้าวานิชที่นำสินค้าไปขายยังต่างดินแดน โดยมีเพียงตัวเรือและสินค้าเป็นหลักประกันนั้น มีโอกาสเสี่ยงต่อการสูญเสียทั้งเงินต้นและส่วนแบ่งในกำไรค่อนข้างน้อยมาก ดังนั้น ในบรรดานักการเงินชาวลอมบาร์ดเองจึงริเริ่มระบบการรับประกันภัยทางทะเลขึ้น โดยทำตัวเป็นผู้รับให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายต่อทั้งตัวเรือและตัวสินค้าจากภัยอันตรายทางทะเล โดยทำตัวเป็นผู้รับให้ความคุ้มครองความสูญเสียหรือเสียหายต่อทั้งตัวเรือและตัวสินค้าจากภัยอันตรายทางทะเล ผู้รับประกันภัยทางทะเลยุคแรกนี้เรียกว่า อันเดอร์ไรเตอร์ (Underwriters) ซึ่งก็ยังเป็นชื่อเรียกผู้รับประกันภัยทางทะเลมาตราบจนทุกวันนี้⁴

ต่อมาในปี ค.ศ. 1574 พระนางเอลิซาเบธแห่งสหราชอาณาจักร ได้ตรากฎหมายจัดตั้งหอประกันภัยขึ้นสำหรับขายกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ทำให้ธุรกิจประกันภัยของสหราชอาณาจักรได้เจริญก้าวหน้าวิวัฒนาการเรื่อยมา เริ่มตั้งแต่ดำเนินงานในรูปแบบสำนักงานจนเป็นสมาคมสัญญาประกันภัยของอังกฤษฉบับแรกที่บันทึกไว้คือ เดอะ โบรค ซี อินชัวร์แนส โพลีซี (The Broke Sea Insurance Policy) ซึ่งก็ยังเก็บรักษาไว้ตั้งแต่ ค.ศ. 1657 และในปี ค.ศ. 1601 นั้นได้มีการจัดตั้งศาล ขึ้นมาเพื่อพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล ทำให้สหราชอาณาจักรในขณะนั้นได้ มีการวางหลักเกณฑ์วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยเจริญก้าวหน้ากว่าประเทศอื่น ๆ ในคริสต์ศตวรรษที่ 17 ก็กำเนิดสถาบันรับประกันภัยลอยด์ (Lloyd's) แห่งลอนดอนมีส่วนเกี่ยวข้องกับโดยตรงกับกิจการประกันภัยทางทะเล และได้รับการยกย่องว่าเป็นบิดาแห่งการประกันภัย โดยเริ่มต้นจากร้านกาแฟเล็กๆ ร้านหนึ่ง ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเทมส์ในกรุงลอนดอน เจ้าของร้านมีชื่อว่า เอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lolyd) เนื่องจากร้านนี้ตั้งอยู่ในย่านที่เรือสินค้าในสมัยนั้น จะต้องแวะเทียบและขึ้นลงสินค้า จึงมีบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศและการประกันภัยมาชุมนุมกันอยู่เสมอ ทำให้กลายเป็นศูนย์กลางของการประกันภัยทางทะเลของสมัยนั้น ไปโดยปริยาย ความจริงไม่มีใครรู้แน่ชัดว่าร้านกาแฟของนายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ตั้งขึ้นตั้งแต่เมื่อใด และจากหลักฐานเอกสารที่ปรากฏเก่าแก่ที่สุดเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจประกันภัยและร้านกาแฟนี้ เคยบันทึกไว้คือ ค.ศ. 1688 ดังนั้นจึงยืนยันได้ว่าร้านนี้มีขึ้นก่อนหน้านี้แน่ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ เป็นพ่อค้าที่ชาญฉลาดเมื่อเห็นว่าร้านของตนเป็นแหล่งชุมนุมของพ่อค้าวานิชและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับ

⁴ สะอาด หอมมณี. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 2. หน้า 5.

การค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ จึงได้จัดบริการพิมพ์ข่าวสารเกี่ยวกับเรือสินค้าที่เดินทางเข้าออก ราคาสินค้าและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา โดยทำเป็นแผ่นปลิวรายวันชื่อว่า Lloyd's List ซึ่งเอกสาร ข่าวนี้ปัจจุบันได้พัฒนามาเป็นหนังสือพิมพ์รายวันในชื่อเดียวกัน หนังสือพิมพ์ฉบับนี้ตีพิมพ์รายงาน ข่าวสารเกี่ยวกับการเดินเรือ และการประกันภัยทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ และรายงานข่าวประจำวันที่สำคัญของหนังสือพิมพ์นี้คือ การรวบรวมข่าวเกี่ยวกับเรือสินค้าที่ประสบภัยทั่วทุกมุมโลกและ นับเป็นหนังสือพิมพ์รายวันที่มีความสำคัญอย่างมากต่อผู้ประกอบการธุรกิจรับประกันภัยทางทะเล ทั่วโลกทุกวันนี้

ปัจจุบัน Lloyd's เป็นสถาบันรับประกันภัยทุกแขนงที่ยิ่งใหญ่มากของโลก สถาบันมีฐานะ เป็นบริษัทโดยสถานิติบัญญัติของอังกฤษออกกฎหมายจัดตั้งขึ้น สถาบันนี้ประกอบด้วย สมาชิก รับประกันภัยกว่าหนึ่งหมื่นคนที่เรียกว่า “Underwriting members” สมาชิกเหล่านี้ทำหน้าที่เป็นผู้รับ เสี่ยงภัย โดยจัดตั้งเป็นกลุ่มรับประกันภัยหลายร้อยกลุ่มแต่ละกลุ่มต่างรับเสี่ยงภัยโดยใช้ชื่อ เหมือนกันหมด⁵

ความเป็นมาของการประกันภัยนับตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบันไม่ว่าจะเป็นประเทศไทย หรือต่างประเทศจะเห็นว่ามนุษย์ทุกคนเกิดมาอยู่บนความเสี่ยงต่าง ๆ มากมายไม่ว่าจะเป็น ความเสี่ยงต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน ซึ่งเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นกับตัวเราโดยไม่อาจมีผู้ใดคาดการณ์ล่วงหน้าไว้ได้ และความเสียหายสามารถเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาอันเป็นเหตุให้มนุษย์คนทุก จะต้องพบเจอกับความเสี่ยงภัย ต่างๆ จนอาจทำให้สิ้นเนื้อประดาตัวผู้วิจัยเห็นว่า การที่คนเราได้มีการคิดค้นเกี่ยวกับวิธีการจัดการกับ การเสี่ยงภัยนั้นขึ้นมา ถือว่าเป็นการเชี่ยวชาญผู้ที่ได้รับผลกระทบและความเสียหายนั้นให้ได้รับความเสียหายน้อยลง ไม่ว่าจะทางร่างกาย จิตใจ หรือทรัพย์สิน โดยการกระจายความเสี่ยงภัยไปให้ผู้อื่น การกระทำแบบนี้เรียกว่า การประกันภัยซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า การทำประกันภัยนั้นเป็นประโยชน์ต่อผู้เอา ประกันภัยอย่างมาก เนื่องจากนอกจากจะทำให้ได้รับการเชี่ยวชาญความเสียหายอันเป็นค่าสินไหม ทดแทนที่เกิดขึ้นแล้ว ยังจะเป็นการทำให้ผู้ที่ได้รับผลกระทบจากความเสียหายที่ได้ทำประกันภัย นั้นมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นหลังจากเกิดความเสียหายนั้นๆ อีกด้วย

⁵ สะอาด หอมมณี. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 2. หน้า 2-4.

2.2 ความเป็นมาของการคุ้มครองผู้บริโภค

ผู้วิจัยได้สรุป 3 ประเภท ในปัจจุบันมีการแข่งขันกันในเชิงธุรกิจมาก ทำให้ผู้ผลิตแข่งขันผลิตและบริการ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค แต่พบว่า มีผู้ผลิตจำนวนมากไม่น้อย ที่ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้บริโภค ด้วยเหตุนี้รัฐบาล จึงต้องทำหน้าที่ดูแล และกำกับแก้ไข โดยมีจุดมุ่งหมายในการคุ้มครองผู้บริโภคดังนี้

ประการแรก เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค ไม่ให้เสียเปรียบผู้ผลิต

ประการที่สอง เพื่อคุ้มครองผู้บริโภค ไม่ให้ตกเป็นเหยื่อของการโฆษณา

ประการที่สาม เพื่อควบคุมสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน ไม่ปลอดภัย หรือเป็นอันตรายต่อผู้บริโภค

ประการที่สี่ เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม ระหว่างผู้ซื้อ และผู้ขาย อันเปรียบเทียบได้กับ ผู้รับประกันภัยและผู้เอาประกันภัย

จะเห็นได้ว่าการบริโภคโดยทั่วไปมักมุ่งไปที่การบริโภคอาหาร น้ำ และยารักษาโรค แต่ในสังคมปัจจุบันมนุษย์บริโภคมากขึ้นทุกขณะเช่นบริการซักรีด บริการอาหาร บริการทำความสะอาด สะอาดบ้าน บริการเงินด่วน บริการบัตรเครดิต บริการโทรศัพท์ เป็นต้นเมื่อสภาพความเป็นอยู่ของคนในสังคมเปลี่ยนแปลงไปกฎหมายที่ใช้บังคับอยู่ในสมัยอดีตก็เริ่มมีช่องว่างหรือขาดความเหมาะสม เนื่องจากกฎหมายในสมัยก่อนบัญญัติขึ้นเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาของสังคมในสมัยนั้นอันเป็นสังคมแคบ และวิธีการผลิตยังไม่สลับซับซ้อนเท่าสังคมในปัจจุบัน

ความเป็นมาของการคุ้มครองผู้บริโภคผู้วิจัยมีความเห็นว่า ความเปลี่ยนแปลงของลักษณะการดำเนินชีวิตในสังคมทำให้เกิด ความจำเป็นที่จะต้องมีการเปลี่ยนแปลงแนวคิดในทางกฎหมาย และการปรับปรุงบทบัญญัติของกฎหมายให้เหมาะสมกับสภาพความเป็นจริงในการบริโภคสินค้าและบริการซึ่งในการวิจัยเล่มนี้ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับประกันวินาศภัย โดยผู้รับประกันภัยมีหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ กฎหมาย มาตรการ ต่างๆ ที่กฎหมายกำหนดไว้ และผู้บริโภคหรือผู้เอาประกันวินาศภัยจะต้องได้รับความคุ้มครองและเป็นธรรมในคำสั่งสัญญาประกันวินาศภัยหรือกรมธรรม์ประกันวินาศภัยซึ่งควรจะมีวิธีการและบทบัญญัติที่เรียกว่ากฎหมายคุ้มครองผู้บริโภคใหม่ๆที่เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ไปใช้บังคับจากหลักเกณฑ์เดิม ๆ ที่มีอยู่ในกฎหมายธุรกิจประกันวินาศภัย

2.3 ความเป็นมาของการควบคุมธุรกิจประกันภัย

เกิดจากเหตุการณ์บริษัทที่รับประกันอัคคีภัยในรูปแบบสมัยใหม่ เริ่มขึ้นเมื่อเกิดไฟไหม้ครั้งใหญ่ในนครหลวงลอนดอน ในราวเดือนกันยายน ค.ศ. 1666 ซึ่งเหตุการณ์เพลิงไหม้ครั้งนั้นทำให้อาคารบ้านเรือนเกือบสามในสี่ของนครลอนดอนต้องพินาศลง ในถัดมาคร.นิโคลาสบาร์บอน ได้จัดตั้งสำนักงานประกันอัคคีภัย ขึ้นเป็นแห่งแรกเรียกง่าย ๆ ว่า “The Fire Office” ในปี ค.ศ.1680 คร.บาร์บอน รับหุ้นส่วนเพิ่มขึ้นเพื่อเข้าเฉลี่ยความเสี่ยงซึ่งแต่เดิมคนรับภระมีอยู่คนเดียว สามปีต่อมามีคู่แข่งเพิ่มขึ้นอีกแห่งหนึ่งชื่อ “The Friendly Society” ทั้งสองแห่งนี้ออกกรมธรรม์รับประกันอัคคีภัย และจัดพนักงานดับเพลิงไว้สำหรับผจญเพลิงที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้และสำนักงานที่รับประกันอัคคีภัยในสมัยนั้น ไม่อาจเรียกว่าเป็น “บริษัท” ในความหมาย ของบริษัทรับประกันภัยในปัจจุบัน ซึ่งมีขนาดใหญ่โตและมีผู้ถือหุ้นจำนวนมาก เพราะในสมัยนั้น สำนักงานที่รับประกันภัยเป็นธุรกิจของรายบุคคล ซึ่งจำกัดการรับประกันภัย⁶

2.3.1 หลักการและเหตุผล

เนื่องจากบริษัทประกันภัยเป็นบริษัทที่ระดมเงินจากประชาชนในรูปของเบี้ยประกัน ซึ่งมีจำนวนมากและประกอบด้วยมีผู้เอาประกันภัยเป็นจำนวนมากเช่นกัน จึงอาจทำให้ ผู้บริหารของบริษัทประกันภัยสามารถฉ้อโกงต่อบริษัทประกันภัยได้ เช่น ในศตวรรษที่ 18 มีผู้บริหารบริษัทประกันชีวิตได้นำเงินบริษัทประกันใน Great Britain รวมทั้งเกิดปัญหาการทุจริตของบริษัทประกันภัยเอง และการทุจริตของเจ้าหน้าที่ซึ่งในที่สุดแล้วส่งผลกระทบต่อให้บริษัทประกันภัยไม่สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้⁷

การควบคุมธุรกิจประกันภัยผู้วิจัยมีความเห็นว่าควรตระหนักถึงแนวความคิดทางด้านสวัสดิการสังคมเริ่มได้รับความนิยมนมากขึ้น เพราะดูจะเหมาะสมและเป็นธรรมต่อผู้เอาประกันภัย จึงจะต้องมีการออกกฎหมายมาบังคับการประกอบธุรกิจต่าง ๆ ที่กระทบถึงความปลอดภัยและผาสุกแห่งสาธารณชน ซึ่งเท่ากับว่าในระบบเศรษฐกิจแบบเสรีสมัยใหม่ โดยรัฐมีอำนาจเข้ามาแทรกแซงการประกอบธุรกิจของเอกชนได้ตามสมควรเพื่อพิทักษ์ให้เกิดการแข่งขันอย่างเป็นธรรมและเพื่อประโยชน์สาธารณะรัฐจึงจำเป็นต้องเข้ามาแทรกแซงของการดำเนินธุรกิจดังกล่าว ที่จะส่งผลกระทบต่อการเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนของบุคคลภายนอก รวมทั้งส่งผล

⁶ สำนักงานคุ้มครองผู้เอาประกันภัย. (2563). *คู่มือปฏิบัติงานอาสาสมัครประกันภัย*. กรุงเทพฯ: กรมการประกันภัย. หน้า 1-2.

⁷ จิตต์สุภา แก้วมณี. (2556). *การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานของธุรกิจประกันวินาศภัย ระหว่าง บริษัท ทิพยประกันภัยจำกัด (มหาชน) และบริษัท กรุงเทพประกันภัย จำกัด (มหาชน)*. หน้า 2.

กระทบ ต่อผู้เอาประกันภัยจำนวนมาก ด้วยเหตุผลและความจำเป็นที่รัฐจึงเข้ามากำกับดูแลเพื่อให้ผู้ถือกรมธรรม์มีความเชื่อมั่นในการได้รับค่าสินไหมทดแทนทันทีเมื่อเกิดภัยพิบัติ และเพื่อให้บริษัทประกันภัยดำเนินกิจการอยู่ในขอบเขตกฎหมายรวมทั้งให้มีความมั่นคงทางการเงิน

2.3.2 ทฤษฎีในการกำกับดูแลธุรกิจประกันภัย

ทฤษฎีในการกำกับดูแลการประกอบธุรกิจประกันภัยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภทคือ ทฤษฎีทางเศรษฐศาสตร์ ซึ่งมีหลายทฤษฎีแต่นำทฤษฎีที่ว่าด้วยประโยชน์สาธารณะ มากแล้ว และทฤษฎีทางรัฐศาสตร์ พอสังเขปดังนี้

2.3.2.1 ทฤษฎีว่าด้วยประโยชน์สาธารณะ (Public Interest Theory) คำว่า “สาธารณะประโยชน์” ได้มีคำจำกัดความไว้หลายความหมายดังนี้

ประการแรก ประโยชน์สาธารณะ จะต้องตั้งอยู่บนความสมดุลย์ กล่าวคือ ผู้บริโภคหรือผู้เอาประกันภัยต้องการเสียดราเบี้ยประกันภัยที่ต่ำ แต่ในขณะเดียวกันก็ต้องให้ผู้รับประกันภัยสามารถดำรงอยู่ได้

ประการที่สอง ประโยชน์สาธารณะ คือการประนีประนอมผลประโยชน์ กล่าวคือ การยอมเสียดราเบี้ยบางส่วนเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะ หรือหลักของการเฉลี่ยภัย

ประการที่สาม ประโยชน์สาธารณะ คือ การเสียดราเบี้ยความต้องการของคนส่วนน้อย เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อสาธารณะชน เช่น การทำสัญญาคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ

ประการที่สี่ ประโยชน์สาธารณะจะสำคัญกว่าประโยชน์ส่วนตัว กล่าวคือ การบัญญัติกฎหมายจะต้องให้มีอัตราเบี้ยประกันภัยต่ำ ทั้งนี้เพื่อให้มีผู้เอาประกันภัยมากขึ้นก็จะเกิดประโยชน์ต่อส่วนรวมมากขึ้น

ประการที่ห้า ประโยชน์สาธารณะจะเป็นอย่างไรก็ตามจะขึ้นอยู่กับบุคคลกลุ่มขององค์กรและระบบว่าประโยชน์สาธารณะนั้นคืออะไร และครอบคลุมเพียงใด

ลักษณะการออกกฎหมายก็มีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์สาธารณะมิใช่เพื่อประโยชน์ส่วนบุคคล และไม่ว่าจะมาจากกลุ่มใด ๆ ก็ตามผลสุดท้ายก็ต้องคำนึงถึงประโยชน์ สาธารณะเป็นหลัก⁸

2.3.3 ทฤษฎีในทางรัฐศาสตร์

ทฤษฎีในทางรัฐศาสตร์นั้นเป็นทฤษฎีที่แตกต่างจากทฤษฎีประโยชน์สาธารณะเพียงเล็กน้อย กล่าวคือ กระบวนการออกกฎหมายนั้นจะอยู่ภายใต้สภาวะทางการเมืองโดยจะมีกลุ่มที่มีอิทธิพลต่อ การร่างกฎหมายอยู่ 4 ประเภท คือ ผู้แทนของผู้กำกับดูแล ผู้ถูกควบคุม คือ บริษัท

⁸ พิทยา วิทยาไพโรจน์. (2549). *ปัญหาทางกฎหมายในการคุ้มครองผู้บริโภคด้านสัญญาไม่เป็นธรรม*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 16-18.

ประกันภัย บุคคล ที่เอาประกันภัย หรือบุคคลภายนอกที่ได้รับผลกระทบและกลุ่มสุดท้ายคือผู้มีอิทธิพลในทางการเมืองระดับสูง อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะกลุ่มใดจะมีอิทธิพลในการออกกฎหมายก็จะต้องอาศัยอยู่ 2 ประเด็นหลักคือ⁹

ประเด็นแรก คือ ประเด็นที่ชัดเจน กล่าวคือ เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับชีวิตและความปลอดภัย และความคิดในทางการเมืองของกลุ่มดังกล่าวด้วย

ประเด็นที่สอง คือ เกี่ยวกับเทคนิค หรือความรู้เฉพาะด้านของกลุ่มดังกล่าวว่ามีความรู้ในเรื่องดังกล่าวเพียงใด อย่างตัวอย่างในกรณี การออกกฎหมายประกันชีวิต อยู่ภายใต้สภาวะการเมืองเช่นกัน โดยมีกลุ่มบุคคลที่เกี่ยวข้องในการออกกฎหมายอยู่หลายกลุ่ม เช่น ผู้ควบคุมการประกันภัย บริษัทประกันภัย กลุ่มที่มีโชบริษัทประกันภัย กลุ่มผู้บริโภครวมกัน กลุ่มอื่นๆซึ่งผลสุดท้ายของแต่ละกลุ่มดังกล่าวจะได้เปรียบกันประเด็นที่ว่า อัตราเบี้ยประกันเหมาะสมหรือไม่

ความเป็นมาของการควบคุมธุรกิจประกันภัย ผู้วิจัยมีความเห็นว่า ปัจจุบัน ประกันภัยหรือการประกันชีวิตเป็นสิ่งจำเป็นและมีประโยชน์ต่อประชากรในแต่ละประเทศ ทั้งนี้เพราะช่วยแบ่งเบาภาระ สร้างหลักประกันในการดำเนินชีวิต ทั้งยังช่วยสร้างความมั่นคงในทางเศรษฐกิจให้ดำเนินต่อไปได้ในสภาวะที่ต้องเผชิญกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดว่าจะเกิดขึ้น ในอนาคตแต่เนื่องจากการประกอบธุรกิจประกันภัยเป็นกิจการที่ต้องใช้เงินลงทุนสูง ต้องเกี่ยวข้องกับผลประโยชน์ส่วนได้เสียของประชาชนเป็นจำนวนมากและมีลักษณะการดำเนินงานที่ต้องเกี่ยวข้องกับธุรกรรมทางการเงินคล้ายคลึงกับสถาบันทางการเงิน เช่น ธนาคารพาณิชย์ บริษัทเงินทุน ดังนั้น หากผู้รับประกันภัยมีการดำเนินงานที่ขาดประสิทธิภาพแล้วอาจเป็นเหตุให้ประชาชนผู้เอาประกันภัยไว้ต้องได้รับความเสียหายเดือดร้อนและอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจโดยภาพรวมด้วยเหตุนี้ประเทศต่างๆ ที่มีการประกอบธุรกิจประกันภัย จึงมีความจำเป็นที่ต้องกำหนดมาตรการเพื่อเข้าควบคุมและกำกับดูแลผู้รับประกันภัยอย่างใกล้ชิด โดยมีจุดมุ่งหมายที่จะให้ผู้รับประกันภัยสามารถที่จะดำเนินกิจการไปได้ด้วยดีมีฐานะทางการเงินที่มั่นคงสามารถให้ความช่วยเหลือหรือจ่ายเงินค่าสินไหมทดแทนแก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ได้ในอนาคต ปัจจุบันประเทศไทยมาตรการในการควบคุมธุรกิจประกันภัยและประกันชีวิตในประเทศไทยถูกหยิบยกขึ้นมาเป็นประเด็นที่ถูกกล่าวถึงกันอย่างกว้างขวางอีกครั้ง ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่าเป็นเรื่องที่สำคัญและน่าสนใจประกอบกับเมื่อไม่นานมานี้ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 และพระราชบัญญัติประกันชีวิต พ.ศ. 2535 (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 เพื่อมุ่งแก้ไขปัญหาและเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมธุรกิจประกันภัยในประเด็นสำคัญที่น่าจะทำให้การควบคุมธุรกิจ

⁹ พิทยา วิทยาไพโรจน์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 8. หน้า 21- 22.

ประกันภัยมีผลในทางปฏิบัติที่ดีขึ้นในหลายประเด็นซึ่งผู้วิจัยจะอธิบายถึงประเด็นปัญหาการบังคับใช้กฎหมายในบทถัดไป

2.4 แนวคิดหลักเกณฑ์ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้แล้วนั้นไซ้ ท่านว่าไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด”¹⁰ ซึ่งจากบทบัญญัติดังกล่าวมิได้มีการจำกัดความของคำว่าส่วนได้เสียไว้อย่างชัดเจน เพียงขอให้ต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้เท่านั้น จึงไม่ต้องการระบุส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยไว้ในกรรมธรรม์แต่อย่างไรก็ตาม ส่วนได้เสีย ก็มีความสำคัญเพราะในการประกันภัยจะใช้หลักว่าจะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ไม่เกินความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง เพราะการทำประกันภัยก็ถือเป็นสัญญาอย่างหนึ่ง ในการทำสัญญานั้นถ้าคู่สัญญาไม่มีส่วนได้เสียในเหตุที่ทำสัญญานั้นแล้ว สัญญานั้นก็จะกลายเป็นการพนันขึ้นต่อแทน จะทำให้ไม่มีผลบังคับได้ตามกฎหมาย

2.4.1 ลักษณะของส่วนได้เสียที่สามารถเอาประกันภัย

หลักกฎหมายที่ว่า “ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้” นี้เริ่มจากการทำสัญญาประกันภัยโดยสัญญานั้นมิได้มีกฎหมายกำหนดไว้แต่ประการใด และพึงปรากฏขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1746 โดยสหราชอาณาจักรได้ออกกฎหมายฉบับหนึ่งวางข้อกำหนด เกี่ยวกับการเอาประกันภัยเรือและสินค้าว่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นเจ้าของเรือและ เจ้าของสินค้า ทั้งนี้เพราะปรากฏว่ามีเรือสินค้าจำนวนมากได้หายสาบสูญหรือถูกทำลายไป โดยวิธีการอันมิชอบ ซึ่งอาจเนื่องมาจากผู้เอาประกันภัยที่ไม่ใช่เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้านั้นมีส่วนอยู่ด้วย เพราะนอกจากผู้เอาประกันภัยจะไม่มีอะไรต้องเสียหายจากการสูญเสียเรือและสินค้า และยังมีสิทธิได้รับเงินค่าประกันภัยด้วย จึงเป็นธรรมดาผู้เอาประกันภัยซึ่งมิใช่เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้านั้นย่อมอยากจะให้เรือและสินค้านั้นต้องสูญหายหรือถูกทำลายไปและถ้าเรือ เหล่านั้นไม่ถูกทำลายหรือสูญหาย โดยภัยธรรมชาติ ก็คงจะหาวิธีช่วยให้ถูกทำลายหรือสูญหายไป โดยประการอื่น เพื่อตนจะได้เรียกร้องเงินค่าประกันได้ และต่อมาในปีค.ศ. 1774 สหราชอาณาจักรก็ได้ออกกฎหมายอีกฉบับหนึ่ง วางข้อกำหนดเกี่ยวกับการประกันชีวิต โดยมีใจความสำคัญคือห้ามมิให้มีการประกันชีวิตบุคคลใด ๆ เมื่อปรากฏว่าผู้เอาประกันชีวิตนั้นไม่มีส่วนได้เสียในชีวิต หรือความตายของบุคคลที่ตนเอาประกันชีวิตนั้น¹¹ อีกทั้ง ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 ได้บัญญัติบังคับเด็ดขาด

¹⁰ ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 863.

¹¹ ไชยศ เหมะรัชตะ. (2551). *กฎหมายว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: นิติธรรม. หน้า 49-50.

ให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้ ซึ่งกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีความสัมพันธ์กับทรัพย์สินที่เอาประกันวินาศภัยไว้ หรือมีความสัมพันธ์กับชีวิตของผู้ที่ตนเอาประกันไว้ถ้ามีวินาศภัยหรือความตายเกิดขึ้น จะมีผลกระทบกระเทือนมาถึงผู้เอาประกันภัย¹²

ลักษณะของส่วนได้เสียที่สามารถเอาประกันภัย ผู้วิจัยมีความเห็นว่าผู้ที่จะเอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุหรือเหตุที่เอาประกันภัย ไม่เช่นนั้นแล้วการประกันภัยนั้นไม่มีผลบังคับตามกฎหมาย อาทิ มาตรา 863 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ อีกทั้งหากไม่มีส่วนได้เสียจะทำให้สัญญาประกันภัยนี้กลายเป็นการพนันและอาจเกิดการทุจริต จึงทำให้เกิดความสูญเสียหรือเสียหายดังนั้น ผู้ที่จะเอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในวัตถุหรือเหตุที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย

ผู้ที่มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันได้ จะต้องเป็นผู้ที่จะได้รับประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินนั้นๆ เมื่อคงสภาพอยู่หรือจะได้รับความเสียหายจากการที่ทรัพย์สินนั้นถูกทำลายไปหรือเป็นผู้ที่จะได้รับประโยชน์จากการใช้ทรัพย์สินนั้นๆ เมื่อคงสภาพอยู่หรือจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเมื่อทรัพย์สินนั้นถูกทำลายไปหรือเป็นผู้มีสิทธิครอบครองทรัพย์สินนั้นๆ เมื่อคงสภาพอยู่หรือเมื่อทรัพย์สินนั้น ๆ ถูกทำลายไป

2.4.2 หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย (Principle of Insurable Interest)

หลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย ถือเป็นหลักสำคัญพื้นฐานของการประกันภัย (Basic Doctrine) หลักในข้อนี้ไม่เพียงแต่เป็นแนวคิดในกฎหมายเท่านั้น แต่ยังเป็นแนวคิดในทางศีลธรรมอีกด้วย

ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย หมายถึง ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีกรรมสิทธิ์สิทธิประโยชน์ หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายในวัตถุหรือเหตุที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย

บุคคลที่มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย คือ บุคคลที่ได้รับความเสียหายจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเช่นธนาคารผู้รับจำนองเรือเป็นหลักประกันเงินกู้ยืมมีส่วนได้เสียในเรือที่ตนรับจำนอง เพราะถ้าหากเรือลำนี้จมลงหรือเสียหายโดยสิ้นเชิง ก็จะเท่ากับว่าธนาคารจะต้องสูญเสียหลักประกันเงินกู้ (เรือลำนี้) ดังนั้นธนาคารจึงมีส่วนได้เสียในเรือลำนี้ และสามารถทำประกันภัยเรือลำนี้ได้ในฐานะผู้รับจำนอง เป็นต้น จะเห็นได้ว่าผู้เป็นเจ้าของหรือมีสิทธิหรือได้ประโยชน์จากทรัพย์สินหรือ

¹² จิตติ ดิงศักดิ์. (2546). *กฎหมายแพ่งพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 16). กรุงเทพฯ: กฎหมายทันสมัย.

สิ่งใดโดยชอบด้วยกฎหมายย่อมจะเอาประกันภัยทรัพย์สิน หรือสิ่งนั้นได้ ผู้ไม่มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินหรือสิ่งใดย่อมเอาประกันภัยทรัพย์สินหรือสิ่งนั้นไม่ได้¹³

จากความหมายข้างต้นหลักส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย ผู้วิจัยมีความเห็นว่าส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยนั้นอาจจะเป็นกรรมสิทธิ์ สิทธิตามกฎหมายหรือความรับผิดชอบตามกฎหมาย ผู้มีสิทธิ์ที่จะเอาประกันภัยไม่ว่าจะเป็นการประกันวินาศภัย หรือการประกันชีวิต ผู้นั้นจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย เท่านั้น ทั้งนี้ก็โดยถือหลักว่า การประกันภัยเป็นการชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้ได้รับความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น ซึ่งจะทำให้ผู้นั้นเกิดความระมัดระวังและป้องกันทรัพย์สินหรือสิ่งของที่เอาประกันไว้ไม่ให้เกิดความเสียหายโดยง่าย นอกจากนี้ยังเป็นการป้องกันมิให้ใช้การประกันภัยเป็นเครื่องมือของการพนัน เพื่อแสวงหากำไร หรือการเก็งกำไรจากความเสียหายที่ตนไม่ได้มีส่วนได้หรือไม่ได้ได้รับความเดือดร้อนจากการเกิดเหตุร้ายนั้น ซึ่งถ้าหากผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยนั้นก็อาจทำให้ผู้นั้นไม่ระมัดระวังในทรัพย์สินที่เอาประกันภัย หรือผู้เอาประกันภัยต้องการให้เกิดภัยกับทรัพย์สินนั้นด้วยเจตนาเพื่อตนจะได้รับประโยชน์จากสัญญาประกันภัยก็ได้ ฉะนั้นผู้ที่ไม่มีส่วนได้เสียซึ่งมิใช่ผู้ที่ตกอยู่ในการเสี่ยงภัยจึงไม่อาจทำประกันภัยได้

2.4.3 หลักความสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง (Utmost Good Faith)

เนื่องจากสัญญาประกันภัยต้องอาศัยเหตุการณ์ ในอนาคตอันไม่แน่นอนมาเป็นปัจจัยในการกำหนดการชำระค่าสินไหมทดแทนของผู้รับประกันภัย โดยผู้รับประกันภัยจะต้องอาศัยข้อมูลต่าง ๆ ของผู้เอาประกันภัยเพื่อประกอบการตัดสินใจว่าจะเข้ารับเสี่ยงภัยหรือไม่ ดังนั้นผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและพฤติกรรมของการเสี่ยงภัยนั้นของผู้เอาประกันภัยให้ผู้รับประกันภัยทราบ โดยละเอียดหน้าที่การเปิดเผยข้อความจริงตามหลักสุจริตอย่างยิ่งนี้ ปัจจุบันใช้เป็นหลักของสัญญาประกันภัยในทุกประเทศ

หลักความสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง หมายถึง คู่สัญญาทั้งสองฝ่าย ได้แก่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัย จะต้องมีความเป็นสุจริตใจในการทำสัญญาต่อกันโดยการเปิดเผยข้อความจริงการไม่แถลงข้อความเท็จ และการรับรองว่าจะปฏิบัติตามสัญญาประกันภัย

หลักสุจริตอย่างยิ่งนี้มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับหน้าที่ของผู้เอาประกันภัยในการเปิดเผยข้อความจริง ให้ผู้รับประกันภัยทราบ (Disclosure) และคำแถลง หรือการแถลงข้อความจริง (Representation) อันเป็นสิ่งที่ผู้เอาประกันภัยให้ไว้แก่ผู้รับประกันภัย ในขณะที่ทำสัญญา

¹³ ฌวลี เรื่องรัตนเมธิ. (2560). *ความรู้เบื้องต้นเกี่ยวกับการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. หน้า 9.

ประกันภัย หรือก่อนหน้านั้น เพราะการประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการเลี้ยงชีพ (Insurance is a contract Upon Speculation) แต่เป็นความเสี่ยงโชคที่ชอบด้วยกฎหมาย

ในการรับประกันภัยตามสัญญาประกันภัยฉบับใดฉบับหนึ่งนั้น ผู้รับประกันภัยมีความเสี่ยง และความเป็นไปได้ที่อาจต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตลอดระยะเวลาที่มีการเอาประกันภัยไว้ (Period Of Insurance) แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า จะต้องมีความเสียหาย (Damage) หรือความสูญเสีย (Loss) เกิดขึ้นตามกรรมธรรม์ประกันภัยฉบับนั้นอย่างแน่นอน หากไม่เกิดความเสียหายขึ้นผู้รับประกันภัยก็ไม่มีค่าสินไหมทดแทนที่จะต้องจ่ายให้ผู้เอาประกันภัยและไม่ต้องคืนเบี้ยประกันให้

อย่างไรก็ตามหากเกิดความเสียหายขึ้น และผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจนเต็มจำนวนทุนประกัน (Sum Insured) ผู้รับประกันภัยนั้นก็อยู่ในฐานะที่ “จ่ายมากกว่ารับ” สำหรับการประกันภัยรายนั้น เพราะจำนวนเงินค่าเบี้ยประกันภัยที่ได้รับจากผู้เอาประกันภัยจะน้อยกว่าค่าสินไหมทดแทนที่จ่ายไป¹⁴

หลักความสุจริตต่อกันอย่างยิ่งผู้วิจัย มีความเห็นว่าการที่ผู้รับประกันภัยยอมตกลงรับประกันความเสี่ยงภัยไว้จากผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยย่อมเชื่อใจในการแถลงข้อความจริงของผู้เอาประกันภัย ซึ่งเป็นผู้ที่รู้ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยของวัตถุที่เอาประกันภัยว่าผู้เอาประกันภัยมิได้ปกปิดข้อเท็จจริงใดๆ ที่ตนรู้ และอาจทำให้ผู้รับประกันภัยเกิดความเข้าใจผิด หรือมีผลต่อการประเมินความเสี่ยงของผู้รับประกันภัย โดยในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยเป็นผู้ทำสัญญาประกันภัยเองโดยหลักความสุจริตต่อกันอย่างยิ่ง ในกฎหมายจะบัญญัติไว้ ดังนี้

ประการแรก ผู้เอาประกันภัย จะต้องแถลงข้อความอันเป็นจริงทุกอย่างให้ผู้รับประกันภัยหรือตัวแทนเขาทราบ ถ้าแถลงข้อความอันเป็นเท็จสัญญาจะเป็นโมฆะไป นอกจากนี้การที่ผู้เอาประกันภัยรู้อยู่แล้วละเว้นเสียไม่เปิดเผยข้อความจริงที่จะเป็นเหตุให้ผู้รับประกันภัยไม่รับประกัน หรืออาจรับแต่เรียกเบี้ยประกันสูงสัญญาก็เป็นโมฆะ

ประการที่สอง ผู้รับประกันภัย มีหน้าที่ต้องใช้ความระมัดระวังตามปกติวิญญูชน (คือผู้รับประกันภัยทั่ว ๆ ไปควรใช้ความระมัดระวังที่จะสืบสานจนสามารถรู้ข้อความจริงนั้นได้หรือไม่) เรื่องที่ควรจะต้องรู้ถึงข้อความอันเป็นเท็จหรือไม่ด้วยถ้ารู้แล้วรับประกันไปสัญญาก็สมบูรณ์ หรือถ้าไม่รู้แต่ น่าจะ ได้รู้ ถ้าระมัดระวังบ้างสัญญาก็สมบูรณ์จะอ้างว่าผู้เอาประกันแถลงเท็จมาอ้างให้พ้นความรับผิดชอบไม่ได้ มาตรา 865 และมาตรา 866 แห่งประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์

¹⁴ นวดี เรื่องรัตนเมธี. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 13. หน้า 11.

2.4.4 หลักคำรับรอง (Principle of Warranty)

ในบางกรณี ผู้รับประกันภัยทางทะเลจำเป็นต้องมีความมั่นใจได้ว่าตนสามารถที่จะกำหนดขอบเขตของความเสียหายในการรับประกันภัยในกรณีนั้นได้ในระดับหนึ่งดังนั้นจึงมีการระบุ “คำรับรอง” ไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยคำรับรอง หมายถึง การที่ผู้เอาประกันภัยให้คำรับรองต่อผู้รับประกันภัยว่าจะมีหรือไม่มีผลกระทบบางสิ่งบางอย่างหรือที่รับว่าเงื่อนไขบางประการจะสำเร็จผลหรือที่ยืนยันหรือปฏิเสธข้อเท็จจริงเรื่องใดเรื่องหนึ่งและเมื่อใดก็ตามที่มีคำรับรองระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามคำรับรองนั้นอย่างเคร่งครัดไม่ว่าคำรับรองนั้นจะเป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม

คำรับรอง แบ่งออกเป็น 2 ชนิดคือ คำรับรองโดยชัดเจน (Express Warranty) และคำรับรองโดยปริยาย (Implied Warranty) ในกรณีปกติคำรับรองโดยชัดเจนจะไม่มีผลลบล้างคำรับรองโดยปริยาย เว้นแต่ในกรณีที่คำรับรองทั้งสองนั้นขัดแย้งกันเองคำรับรองโดยชัดเจนจะลบล้างคำรับรองโดยปริยาย¹⁵

ประการแรกคำรับรองโดยชัดเจน (Express Warranty) เป็นคำรับรองที่ต้องเป็นคำรับรองที่เป็นลายลักษณ์อักษรให้ปรากฏไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยหรือเอกสารใด ๆ ก็ตามที่ถือว่าเป็นส่วนหนึ่งของกรมธรรม์ประกันภัย เช่น ใบสลักหลัง (Endorsement) เป็นต้น โดยอาจใช้ถ้อยคำใด ๆ ก็ตามที่ชี้ให้เห็นได้ว่าผู้เอาประกันภัยมีเจตนาที่จะรับรอง

ประการที่สองคำรับรองโดยปริยาย (Implied Warranty) เป็นคำรับรองที่ไม่จำเป็นต้องปรากฏเป็นลายลักษณ์อักษรในกรมธรรม์ประกันภัย แต่กฎหมายถือว่าเป็นคำรับรองประเภทนี้และถือว่าผู้เอาประกันภัยได้ตกลงไว้แล้วกับผู้รับประกันภัยที่จะปฏิบัติตามคำรับรองประเภทนี้ แม้จะไม่มีข้อความของคำรับรองปรากฏให้เห็นในกรมธรรม์ประกันภัยก็ตาม ยกตัวอย่าง อาทิเช่น กฎหมายประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance Act. 1906) อาจจัดประเภทของคำรับรองโดยปริยายได้เป็น 4 ประเภท ดังนี้¹⁶

ประเภทแรก คำรับรองโดยปริยายว่ามีสภาพที่สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย (Seaworthiness of ship) อันเป็นคำรับรองโดยปริยายในกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยวหรือเฉพาะเที่ยวการเดินทาง (Voyage policy) ซึ่งให้ถือว่าเมื่อเริ่มต้นการเดินทางเรือต้องมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยเพื่อวัตถุประสงค์ของการเสี่ยงภัยที่ได้เอาประกันภัยไว้

¹⁵ หลักคำรับรองในกรมธรรม์ประกันภัย. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.law.cmu.ac.th/law2011/goto.php?action=document&id=2138> [2564, 5 กุมภาพันธ์].

¹⁶ คำรับรองโดยปริยายในกรมธรรม์ประกันภัย. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.law.cmu.ac.th/law2011/goto.php?action=document&id=2138> [2564, 5 กุมภาพันธ์].

ประเภทที่สอง คำรับรองโดยปริยายในความเหมาะสมของเรือที่จะเผชิญกับภัยตามปกติในขณะที่อยู่ในท่าเรือ (Portworthiness) ในกรณีที่กรมธรรม์ประกันภัยให้ความคุ้มครองในระหว่างที่เรืออยู่ในท่าเรือย่อมมีคำรับรองโดยปริยายว่า ในเวลาที่เริ่มต้นการเสี่ยงภัยนั้นเรือจะต้องมีความเหมาะสมตามควรที่จะเผชิญกับภัยที่ตามปกติอาจเกิดขึ้นในท่าเรือนั้น

ประเภทที่สาม คำรับรองโดยปริยายในความเหมาะสมของเรือ ที่จะทำการขนส่งสินค้าหรือสังหาริมทรัพย์ (Cargoworthiness) ซึ่งถือว่าในกรมธรรม์ประกันภัยแบบรายเที่ยวหรือเฉพาะเที่ยวการเดินทางสำหรับสินค้าหรือสังหาริมทรัพย์อื่น ๆ ย่อมมีคำรับรองโดยปริยายว่าในเวลาเริ่มต้นของการเดินทางนั้น เรือลำที่ขนส่งต้องมีสภาพที่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยและจำต้องเหมาะสมตามสมควรที่จะทำการขนส่งสินค้าไปยังจุดหมายปลายทาง ตามที่ได้ระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัย แต่ในปัจจุบันคำรับรองโดยปริยายประเภทนี้ไม่ค่อยมีความสำคัญมากนัก เนื่องจากกรมธรรม์ประกันภัยสินค้าทางทะเลที่ใช้อยู่ในปัจจุบันตาม Institute Cargo Clauses จะมีข้อกำหนดที่มีผลเป็นการสละประโยชน์จากการรับรองในข้อนี้ เว้นแต่ว่าในขณะที่สินค้าถูกบรรทุกลงเรือแล้วผู้เอาประกันภัย หรือตัวแทนของตนจะได้อยู่แล้วว่าเรือลำนั้นไม่สามารถเดินทะเลได้อย่างปลอดภัยหรือไม่เหมาะสมที่จะใช้ขนส่งกรมธรรม์ประกันภัยจึงจะไม่ให้ความคุ้มครอง

ประเภทที่สี่ คำรับรองโดยปริยายในความถูกต้องตามกฎหมาย (legality) โดยถือว่าย่อมมีคำรับรองโดยปริยายว่า การเสี่ยงภัยที่ได้ทำประกันภัยไว้เป็นสิ่งที่ชอบด้วยกฎหมาย

หลักคำรับรอง ผู้วิชัยมีความเห็นว่าการที่ผู้เอาประกันภัยได้ให้คำรับรองต่อผู้รับประกันภัยว่าจะมีหรือไม่มี การกระทำบางสิ่งบางอย่างหรือที่รับว่าเงื่อนไขบางประการจะสำเร็จผลหรือที่ยืนยันหรือปฏิเสธข้อเท็จจริงเรื่องใดเรื่องหนึ่งและเมื่อใดก็ตามที่มีคำรับรองระบุไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยผู้เอาประกันภัยจะต้องปฏิบัติตามคำรับรองนั้นอย่างเคร่งครัดไม่ว่าคำรับรองนั้นจะเป็นสาระสำคัญต่อการเสี่ยงภัยหรือไม่ก็ตาม ซึ่งผลของการที่ผู้เอาประกันภัยผิดคำรับรองจะทำให้ผู้รับประกันภัยหลุดพ้นจากความรับผิดชอบในทันทีนับตั้งแต่วันที่มีการกระทำผิดคำรับรอง แต่ความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยที่เกิดขึ้นก่อนหน้าที่จะมีการผิดคำรับรองนั้น ผู้รับประกันภัยยังคงต้องรับผิดชอบต่อไป

2.4.5 หลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทน (Principle of Indemnity)

สัญญาประกันภัยทางทะเลเป็นสัญญาเพื่อการชดเชย (Contract Of Indemnity) โดยผู้รับประกันภัยรับที่จะชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยตามวิธีการและในขอบเขตของการชดเชยที่ได้ตกลงกันไว้ตามสัญญาประกันภัย เพื่อความเสียหาย

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนหมายถึง เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นอันเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ทำประกันภัยไว้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมให้แก่ผู้มีสิทธิได้รับตามความเสียหายที่แท้จริงที่เกิดขึ้นรวมทั้งค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อรักษาทรัพย์สินไม่ให้เกิดความเสียหายจากภัยที่เกิดขึ้นแต่ค่าสินไหมทดแทนนั้น ต้องไม่เกินจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้

แนวคิดนี้เป็นการป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประโยชน์หวังผลกำไรจากการเกิดเหตุที่เอาประกันภัยไว้ จึงกำหนดให้ผู้รับประกันภัย ชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่เกิดขึ้นจริงเท่านั้น และป้องกันไม่ให้เกิดภัยขึ้น เพราะความไม่ซื่อสัตย์ของผู้เอาประกันภัย ซึ่งหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจะปรากฏในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 ที่บัญญัติว่า “ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทน” ดังนี้คือ¹⁷

ประการแรก เพื่อจำนวนวินาศภัย อันแท้จริง

ประการที่สอง เพื่อความบริสุทธิ์ อันเกิดแก่ทรัพย์สิน ซึ่งได้เอาประกันภัยไว้เพราะได้จัดการ ตามสมควร เพื่อป้องกันความวินาศภัย

ประการที่สาม เพื่อบรรดาค่าใช้จ่ายอันสมควร ซึ่งได้เสียไปเพื่อรักษาทรัพย์สิน ซึ่งเอาประกันภัยไว้วันนั้น มิให้วินาศอันจำนวนวินาศจริงนั้นท่านให้ตีราคา ณ สถานที่ และ ในเวลา ซึ่งเหตุวินาศภัยนั้นได้เกิดขึ้น อนึ่งจำนวนเงิน ซึ่งได้เอาประกันภัยไว้วันนั้น ท่านให้สันนิษฐานไว้ก่อนว่า เป็นหลักประมาณ อันถูกต้อง ในการตีราคา เช่นว่าวันนั้น

การชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงนี้ยึดหลักปฏิบัติเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สถานะเดิมเหมือนเมื่อก่อนเกิดวินาศภัยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้โดยวิธีการดังนี้¹⁸

ประการแรก การจ่ายเป็นตัวเงิน (Cash Payment) วิธีการจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นตัวเงินนี้เป็นวิธีที่ง่ายที่สุดและก่อให้เกิดสภาพคล่อง

ประการที่สอง การซ่อมแซม (Repair) วิธีนี้จะเหมาะในกรณีที่เกิดความเสียหายเพียงบางส่วน และอยู่ในวิสัยที่จะซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้

ประการที่สาม การหาของมาทดแทน (Replacement) เป็นการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยจะต้องหาสิ่งที่เป็นชนิด ประเภท และคุณภาพเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมาทดแทนให้ โดยจะไม่จ่ายเป็นตัวเงินให้ผู้เอาประกันภัยไปหาซื้อเองหรือไม่

¹⁷ วิวัฒน์ชัย อมรกุล. (2562). *กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับนายหน้าประกันวินาศภัย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย. หน้า 18.

¹⁸ หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน. (2562). (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.insurancethai.net/principle-of-indemnity/>. [2562, 11 กุมภาพันธ์].

ซ่อมแซมให้ เพราะทรัพย์สินที่เอาประกันภัยชนิดนั้นอาจเป็นทรัพย์สินที่โดยสภาพของการใช้สอยไม่สามารถซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้วิธีนี้มักใช้กับสังหาริมทรัพย์

ประการที่สี่ การทำให้กลับคืนสู่สภาพเดิม (Reinstatement) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีนี้เป็นการทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้กลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนเกิดวินาศภัย ซึ่งไม่สามารถกระทำได้โดยวิธีซ่อมแซม หรือหาของทดแทน เช่นเรือถูกเพลิงไหม้เสียหายทั้งหมด ผู้รับประกันภัยจะซื้อเรือให้ใหม่ เพื่อให้ใช้ประโยชน์ได้เหมือนเดิม

หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทน ผู้วิจัยมีความเห็นว่าจากความหมายข้างต้น หลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของการประกันวินาศภัยจะเป็นการดำเนินการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายจริงที่เกิดขึ้นซึ่งสามารถประเมินออกมาเป็นในรูปของตัวเงินได้ เพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สถานะทางการเงินดังเดิมเสมือนว่าวินาศภัยไม่ได้เกิดขึ้นแต่อย่างใด หรือเหตุอย่างอื่นดังกล่าวไว้ขึ้นมาโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อมิให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยแล้วแต่กรณี ได้รับความเสียหายจากสัญญาประกันภัย อันจะเป็นเหตุชักจูงก่อให้เกิดความเสียหายโดยทุจริตเพื่อหวังจะได้รับผลประโยชน์จากสัญญาประกันภัยได้

2.4.6 หลักสาเหตุใกล้ชิด (Principle of Proximate Cause)

หลักสาเหตุใกล้ชิด เป็นหลักซึ่งกำหนดให้ผู้รับประกันภัยชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องมาจากความเสียหายที่เกิดจากสาเหตุใกล้ชิดกับภัยที่ทำประกันภัยไว้หลักสาเหตุใกล้ชิด เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องโดยไม่ขาดตอน (Unbroken chain of events) และเป็นผลโดยตรงจากภัยที่ได้รับไว้ในสัญญาประกันภัยเป็นหลักการประกันภัย

หลักการสำคัญประการหนึ่งของสาเหตุใกล้ชิด คือ ความเสียหาย หรือสูญเสียที่เกิดขึ้นจากวินาศภัยใด ๆ จะได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ หรือสัญญาประกันภัยก็ต่อเมื่อสาเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียหรือเสียหายนั้นเป็นสาเหตุที่ใกล้ชิด หรือใกล้เคียงที่สุดกับภัยที่ได้รับ ความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย ความเสียหายหรือวินาศภัยที่เกิดกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ในทางปฏิบัติจะมีปัญหาการตีความค่อนข้างมาก เนื่องจากความเสียหาย หรือสูญเสียของทรัพย์สินจากวินาศภัยต่างๆ นั้น บ่อยครั้งที่ไม่มีเกิดเหตุการณ์หรือสาเหตุเดียวแต่จะมีเหตุการณ์หรือสาเหตุอื่นมาแทรกซ้อน หรือบรรจบกันหลายประการโดยสาระสำคัญของหลักสาเหตุใกล้ชิดคือซึ่งผู้รับประกันภัยจะต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนจากภัยที่รับประกันไว้จะต้องเกิดขึ้นอย่างแท้จริงและความเสียหายอื่นใดที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัย นอกจากภัยที่

ประกันไว้แล้ว หากเกิดจากความพยายามปกป้องความเสียหายก็ย่อมจะได้รับความคุ้มครองเช่นเดียวกัน¹⁹

หลักสาเหตุใกล้ชิด ผู้วิจัยมีความเห็นว่า การที่เราจะพิจารณาว่าความเสียหายใดเกิดขึ้นจากสาเหตุใกล้ชิดหรือการใดไม่เป็นปัญหาในทางปฏิบัติเนื่องจากวินาศภัยหรือความเสียหายที่เกิดขึ้นมักจะไม่ได้เกิดจากเหตุการณ์เพียงเหตุเดียวแต่อาจจะมีสาเหตุต่างๆ มาบรรจบกัน หรือลำดับของสาเหตุที่เกิดขึ้นนั้นต่อเนื่องและไม่ขาดตอนหรือไม่ถูกขัดขวางด้วยสิ่งอื่นใด นอกจากนี้สิ่งที่ต้องพิจารณาต่อไปก็คือการเกิดภัยนั้นจะต้องอยู่นอกการคุ้มครองของกรมธรรม์ประกันภัยอาจจะกล่าวได้ว่าเมื่อนำหลายองค์ประกอบนั้นเข้ามาพิจารณารวมกันก็จะก่อให้เกิดหลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าความเสียหายที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุใกล้ชิดหรือไม่ ซึ่งแท้ที่จริงแล้วนั้นหลายองค์ประกอบย่อมมีที่มาจากจากหลักอย่างเดียวกัน ซึ่งผู้รับประกันภัยย่อมมีความรับผิดชอบที่จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัยในกรณีที่มีความเสียหายนั้นได้เกิดขึ้นจากภัยที่ไม่ได้รับประกันภัยไว้ เพราะความเสียหายที่เกิดขึ้นจากภัยที่ไม่ได้รับประกันภัยไว้นั้นมีลักษณะที่ใกล้ชิดติดกันกับภัยที่ได้มีการรับประกันภัยไว้ จึงอาจถือได้ว่าเป็นลักษณะของสาเหตุใกล้ชิดโดยหลักเกณฑ์ในการพิจารณาถึงสาเหตุใกล้ชิดนั้น ย่อมสามารถทำให้เข้าใจหลักสาเหตุใกล้ชิดได้เป็นอย่างดี

จากที่กล่าวมาสรุปหลักเกณฑ์ของสาเหตุใกล้ชิดได้ออก 5 ประการ ดังนี้ โดยประการแรกต้องมีภัยที่รับประกันภัยไว้เกิดขึ้นแต่ไม่ได้ทำลายความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัย ประการที่สอง ภัยที่รับประกันภัยไว้เกิดกับวัตถุที่เอาประกันภัยในลักษณะที่ใกล้ชิด ประการที่สาม ภัยที่เกิดกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นอยู่นอกการคุ้มครองของกรมธรรม์ ประการที่สี่ สาเหตุที่เกิดภัยและผลของความเสียหายนั้นต้องมีความต่อเนื่องกัน โดยไม่ขาดตอนลง ประการที่ห้า ในกรณีที่มีภัยหลายชนิดเกิดขึ้นต่อเนื่องกันภัยชนิดแรกต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิดของภัยที่ก่อให้เกิดความเสียหาย

2.5 ทฤษฎีของการประกันภัย

การประกันภัยนั้นจะมีลักษณะเป็นการที่ผู้รับประกันภัยเอาทรัพย์สินบางส่วนของผู้เอาประกันภัยมารวมกันไว้เป็นจำนวนหนึ่ง เมื่อมีผู้ที่ได้รับความเสียหายขึ้นตามสัญญาประกันภัยแล้วผู้รับประกันภัยก็จะนำเงินจำนวนนี้มาชดใช้ให้แก่ผู้ที่ได้รับความเสียหายทำให้ผู้รับประกันภัยจะต้องคิดคำนึงในเรื่องของความเสียหาย จำนวน โอกาสที่จะเกิดภัยขึ้น และจำนวนของผู้เอา

¹⁹หลักพื้นฐานเกี่ยวกับประกันภัย. (2564). (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <http://www.masterteam.co.th> > insbasic > insbasic_13 [2564, 5 กุมภาพันธ์].

ประกันภัยที่จะต้องมียานวนมากเพียงพอที่จะสามารถดำเนินการประกอบการเป็นผู้รับประกันภัยได้²⁰

ประการแรกหลักส่วนได้เสียในการประกันภัยหมายความว่า หลักส่วนได้เสียในการเอาประกันภัยนั้น ผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสีย ในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้หรือเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ได้เอาประกันภัยไว้ เช่น เป็นเจ้าของกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ หรือเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบตามกฎหมายในวัตถุที่เอาประกันภัยไว้ เป็นต้น โดยจะต้องเป็นผู้ที่มีส่วนได้เสียในเวลาก่อนหรือขณะที่ทำสัญญาประกันภัยด้วย ซึ่งส่วนได้เสียนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็นหลายประเภท เช่น เจ้าของหรือเจ้าของร่วมย่อมเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่ตนเป็นเจ้าของหรือเจ้าของร่วม เจ้าหนี้ออมเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่ เจ้าหนี้ได้ยึดไว้เพื่อประกันการชำระหนี้ หรือกรณีของส่วนได้เสียอันเกิดจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบ ตามกฎหมาย ก็เป็นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อความปลอดภัยแก่ทรัพย์สินที่รับมอบให้ดูแลรักษา และต้องชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อแก่ผู้เป็นเจ้าของยอมมีส่วนได้เสีย ในทรัพย์สินที่ได้รับมอบมา เช่น ผู้รับขนส่ง ผู้รับเหมา ผู้เช่า เป็นต้น²¹

ประการที่สองทฤษฎีความน่าจะเป็นหมายความว่า ทฤษฎีที่ว่าในอนาคตนั้น โอกาสที่จะสามารถเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งขึ้นมาอีกนั้น มีมากน้อยเพียงใด โดยการใช้ทฤษฎีนี้ต้องคำนึงถึงเหตุการณ์ ที่เคยเกิดขึ้นหรือผ่านมาแล้วในอดีตซึ่งจะต้องมีจำนวนการเกิดขึ้นที่มากเพียงพอที่เราจะสามารถนำมาหาค่าเฉลี่ยของเหตุการณ์นั้น ๆ ว่า ในอดีตเคยเกิดขึ้นมาแล้วมากน้อยแค่ไหน เพื่อให้เกิดความแม่นยำในการหาความน่าจะเป็นมากที่สุด โดยเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคตนั้นจะต้องเหมือนเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในอดีตด้วย มิฉะนั้นจะถือว่าเป็นคนละเหตุการณ์กันหลักการของทฤษฎีนี้จึงนำมาใช้ในการพิจารณาถึงโอกาสแห่งภัยที่อาจเกิดขึ้นได้ว่า ควรจะเป็นเท่าใดเพื่อพิจารณาการรับประกันภัยและเบี้ยประกันภัย ถ้ากิจการใดมีโอกาสที่ภัยจะเกิดขึ้นมากก็แสดงว่าผู้รับประกันภัยต้องเสี่ยงมาก จึงต้องเรียกเบี้ยประกันภัยในอัตราสูงเพื่อให้คุ้มกับการที่ต้องลงทุนเสี่ยงภัยนั้น ๆ หากผู้รับประกันภัยเห็นว่าความเสี่ยงภัยนั้นสูงมากไม่คุ้มกับเบี้ยประกันภัยที่จะได้รับผู้รับประกันภัยก็อาจจะไม่รับประกันภัย เช่น การประกันอัคคีภัยสำหรับอสังหาริมทรัพย์ในที่ตั้งบางแห่ง เช่น ในบริเวณสลัม ซึ่งมีโอกาสเกิดอัคคีภัยสูง²²

²⁰ นับทอง วณวัฒนวงศ์. (2553). *การประกันความรับผิดในค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 59.

²¹ สุธรรม พงศ์สารานู, วิรัช ฌ สงขลา และพิงใจ พิงพานิช. (2542). *หลักการประกันวินาศภัย*. กรุงเทพฯ: โกลเดียนสโตร์. หน้า 46.

²² นับทอง วณวัฒนวงศ์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 20. หน้า 59.

ประการที่สามทฤษฎีถือว่าด้วยจำนวนมากมีหลักว่า ถ้าเพิ่มจำนวนของวัตถุที่ร่วมเสี่ยงภัย หรือวัตถุที่เอาประกันมากขึ้นแล้ว ค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจริงจะเท่ากับค่าความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้ หรือความน่าจะเป็นของโอกาสที่จะเกิดความเสียหายจะแม่นยำหรือถูกต้องมากขึ้นจึงเป็นประโยชน์สำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยแต่ละประเภท กล่าวคือ การเสี่ยงภัยจะลดลงถ้าจำนวนวัตถุที่มีส่วนในเหตุการณ์เสี่ยงภัยมากขึ้น²³

จากทฤษฎีของการประกันภัย ผู้วิจัยมีความเห็นว่าหลักส่วนใหญ่ได้เสียในการประกันภัยผู้มีสิทธิเอาประกันภัยนั้นจะต้องเป็นผู้ที่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยเท่านั้นยกตัวอย่างเช่น กรณีประกันวินาศภัยโดยส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย คือ การที่ผู้เอาประกันภัยมีส่วนเกี่ยวพันโดยชอบธรรมในทรัพย์สินที่เอาประกัน คือมีกรรมสิทธิ์หรือมีประโยชน์หรือ มีความรับผิดชอบตามกฎหมายในวัตถุที่เอาประกันภัยหรือ เวลาที่ต้องมีส่วนได้เสีย คือ การที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียทั้งขณะทำสัญญาประกันภัย และขณะที่เกิดความเสียหาย ยกเว้นการประกันภัยทางทะเล ที่ผู้เอาประกันภัยไม่ต้องมีส่วนได้เสียขณะทำสัญญาประกันภัยได้ แต่ต้องมีส่วนได้เสียขณะที่เกิดภัยขึ้น โดยหลักความน่าจะเป็น เป็นทฤษฎีพื้นฐานที่บริษัทประกันภัยจะต้องนำไปใช้เป็นค่าประมาณในการคำนวณเบี้ยประกันภัยที่จะเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัยว่าจะคุ้มทุนที่ต้องประกันภัยให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือไม่ ส่วนหลักถือว่าด้วยจำนวนมาก ผู้วิจัยมีความเห็นว่าถ้าเพิ่มจำนวนของวัตถุที่ร่วมเสี่ยงภัย หรือวัตถุที่เอาประกันมากขึ้นแล้ว ค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจริงจะเท่ากับ ค่าความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้ หรือความน่าจะเป็นของโอกาสที่จะเกิดความเสียหาย จะแม่นยำหรือถูกต้องมากขึ้น จึงเป็นประโยชน์สำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยแต่ละประเภท กล่าวคือ การเสี่ยงภัยจะลดลงถ้าจำนวนวัตถุที่มีส่วนในเหตุการณ์เสี่ยงภัยมากขึ้น

2.6 แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการทำสัญญา

หลักเสรีภาพในการทำสัญญาเกิดจากความคิดทางเศรษฐกิจแบบเสรีนิยมศตวรรษที่ 15 เน้นเสรีภาพของมนุษย์โดย อדם สมิท (Adam Smith) ศาสตราจารย์ภาควิชาจริยศาสตร์ (Moral Philosophy) มหาวิทยาลัยกลาสโกว์ (Glasgow) สก็อตแลนด์ ได้เขียนไว้ในผลงานที่มีชื่อของเขาคือ *The Wealth of Nation* ว่า “บุคคลทุกคนควรที่จะมีอิสระในการจัดการผลประโยชน์ของตนเองด้วยวิธีทางของตนเอง (Every man should be free to pursue his own in the own interest in his own way) เป็นหน้าที่ของกฎหมายที่จะต้องให้ความเป็นผลต่อเจตนาของผู้สัญญา และมีการจำกัดเสรีภาพ ในการทำสัญญาที่น้อยที่สุดแต่เท่าที่จะเป็นไปได้” ประกอบกับปรัชญาทางสังคมที่เน้นปัจเจกชนเน้น

²³ สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ณ สงขลา และพึงใจ พึ่งพานิช. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 21. หน้า 53.

สิทธิส่วนบุคคลที่รัฐต้องยอมรับรองให้บุคคลแต่ละคน ถือว่าบุคคลทุกคนมีเสรีภาพที่จะทำสัญญา ขึ้นอยู่กับตนเองได้โดยการเน้นหลักเสรีภาพดังกล่าว Sir Henry Maine จึงได้ยืนยัน พัฒนาการของสังคมในตอนนั้นว่าพัฒนามาจากสถานะมาสู่สัญญา เพราะตั้งแต่สมัยโรมันมานั้น เราเน้นที่สถานะของบุคคลว่าต้องเป็นบิดาของครอบครัวเท่านั้นที่มีความสามารถในการทำสัญญา แต่ในศตวรรษที่ 18 เราไม่เน้นที่สถานะของบุคคลแต่เน้นที่ปัจเจกชนแต่ละคนว่ามีเสรีภาพ และเสรีภาพนี้ส่วนใหญ่ได้แสดงออกมาโดยการทำสัญญา ซึ่งก่อให้เกิดแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการทำสัญญาคือ²⁴

2.6.1 หลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract)

เสรีภาพในการทำสัญญา คือเสรีภาพที่จะเข้ามาตกลงทำสัญญา หมายถึงเสรีภาพในการเริ่มต้นดำเนินต่อไป หรือระงับกระบวนการในการก่อให้เกิดสัญญา ซึ่งในความหมายนี้อาจพิจารณาได้ 2 ด้าน คือ ด้านการกระทำ (Positive sense) อันหมายถึงการเริ่มต้น ดำเนินต่อไปและการตกลงเข้าทำสัญญา และด้านไม่กระทำ (Negative sense) อันหมายถึง การไม่เข้าทำสัญญาหรือการระงับกระบวนการในการเจรจา ด้วยการ ถอนคำเสนอหรือการยกเลิกการเจรจา เป็นต้น สำหรับการไม่เข้าทำสัญญาของผู้รับคำเสนอก็คือ หรือ การยกเลิกหรือระงับการเจรจาของผู้สัญญาก็ดี มักไม่มีปัญหาเพราะเห็นได้ชัดเจนว่าเป็นการใช้เสรีภาพดังกล่าว แต่ในส่วนที่ผู้เสนอเปลี่ยนใจไม่เข้าทำสัญญาด้วยการถอนคำเสนอนั้นอาจมีปัญหาในระบบกฎหมายของบางประเทศก็ได้ว่าผู้ทำคำเสนออาจไม่มีเสรีภาพที่จะทำเช่นนั้นได้²⁵

ส่วนเสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซงภายหลังจากที่สัญญาเกิดขึ้นน่าจะหมายความว่าเสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซงจากรัฐตามทฤษฎีปัจเจกชนนิยม ทั้งนี้อาจเป็นเพราะรัฐได้รับรองเสรีภาพที่ปัจเจกชนมีตั้งแต่ขั้นต้นก่อนเกิดสัญญาแล้ว ดังนั้นเมื่อสัญญาเกิดแล้วรัฐจะเข้าไปแทรกแซงเพื่อให้สิ่งที่คู่สัญญาได้กำหนดไว้ในหลักเสรีภาพเปลี่ยนแปลงไปเป็นประการอื่นไม่ได้เสรีภาพของปัจเจกชนก็ถูกทำลายไป²⁶

เสรีภาพในการทำสัญญา ถือเป็นเพียงนโยบายทางกฎหมาย ซึ่งแสดงให้เห็นถึงเสรีภาพของบุคคลที่จะเป็นหลักที่ให้เสรีภาพอย่างสมบูรณ์แก่คู่สัญญาในอันที่จะกำหนดชนิดแบบ และ

²⁴ พิทยา วิทยาไพโรจน์. อ่างแล้วเชิงอรรถที่ 8. หน้า 16-18.

²⁵ อริยะ เพ็ชรสาร. (2556). *หลักเสรีภาพในการทำสัญญา*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.gotoknow.org/posts/54786>. [2556, 21 มิถุนายน].

²⁶ จำปี โสคติพันธุ์. (2548). *หลักความรับผิดชอบก่อนสัญญา* (พิมพ์ครั้งที่ 3 ปรับปรุงใหม่). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

เนื้อหาของกิจการซึ่งเขาประสงค์จะตกลงกันและจำกัดขอบเขตของรัฐในการเข้าแทรกแซงการเข้าทำสัญญา²⁷

หลักเรื่องเสรีภาพในการทำสัญญา เป็นหลักเกณฑ์ซึ่งนานาประเทศยอมรับ และบัญญัติไว้ในกฎหมายที่เกี่ยวกับสัญญา กล่าวคือสำหรับบุคคลที่มีอายุและความเข้าใจตามควรจะมีเสรีภาพเต็มที่ในการทำสัญญา และเมื่อได้กระทำลงโดยอิสระและด้วยความสมัครใจหากข้อตกลงนั้น ไม่ขัดกับหลักเรื่องความสงบเรียบร้อยของประชาชน สัญญานั้นย่อมมีผลใช้บังคับได้ ทฤษฎีที่ว่าด้วยเสรีภาพในการทำสัญญา จึงถือว่าตัวที่ก่อให้เกิดหนี้ในเรื่องเกี่ยวกับสัญญาก็คือ ความสมัครใจหรือเจตนา²⁸

หนี้ในเรื่องสัญญาจึงเกิดขึ้น โดยอำนาจของการกระทำโดยสมัครใจของบุคคล นั้นมิใช่เกิดโดยอำนาจภายนอกอื่นใด สัญญามิได้มีสภาพบังคับโดยอำนาจแห่งกฎหมาย แต่เกิดขึ้นโดยอำนาจแห่งความสมัครใจที่คู่สัญญายินยอมผูกพันกัน กฎหมายเป็นแต่เพียงผู้กำหนดบทลงโทษในเมื่อมีการไม่ปฏิบัติตามหนี้เท่านั้น²⁹

จากหลักเสรีภาพในการทำสัญญาผู้วิจัยเห็นว่าหลักเสรีภาพในการทำสัญญายึดถือหลักการหนี้ที่ยุติธรรม เพราะว่าคู่สัญญามีเสรีภาพอิสระที่จะทำสัญญาหรือไม่ก็ได้ หากเห็นว่าไม่ได้ถูกเอารัดเอาเปรียบจากอีกฝ่ายหนึ่งแต่หากพิจารณาแล้วเห็นว่าถูกเอารัดเอาเปรียบจากอีกฝ่ายหนึ่งก็ไม่จำเป็นต้องยอมรับหนี้นั้น โดยไม่เข้าทำสัญญาด้วย และเมื่อใดคู่สัญญาได้ตกลงทำสัญญากันแล้ว จะมาอ้างภายหลังว่าตนเองไม่ได้รับความยุติธรรมไม่ได้ เนื่องจากไม่มีใครบังคับในขณะที่ทำสัญญา สัญญา คือ นิติกรรมอย่างหนึ่งซึ่งผู้กระทำจะต้องกระทำด้วยใจสมัครมุ่งโดยตรงต่อการผูกนิติสัมพันธ์ขึ้นระหว่างบุคคลเพื่อจะก่อ เปลี่ยนแปลง โอน สงวน หรือระงับซึ่งสิทธิ หรือเรียกได้ว่าสัญญาทำให้เกิดหนี้³⁰ จะเห็นว่าจะเกิดสัญญาได้ต้องมีความ สมัครใจของคู่สัญญาที่ต้องการจะผูกพันด้วยกัน ซึ่งก็เป็นหลักในเรื่องของความอิสระในการแสดงเจตนานั้นเองแต่อย่างไรก็ตามหากเป็นในเรื่องของสัญญาประกันวินาศภัยหรือกรมธรรม์ประกันภัยซึ่งอยู่ในรูปแบบของสัญญาสำเร็จรูปนั้น

²⁷ สรร สระศรี. (2549). *มาตรการในการคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคด้านสัญญาตามกฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค: ศึกษากรณีสัญญาสำเร็จรูป*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิต. หน้า 20 - 21.

²⁸ อริยะ เพ็ชรสาร. (2556). *หลักเสรีภาพในการทำสัญญา*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://www.gotoknow.org/posts/54786>. [2556, 21 มิถุนายน].

²⁹ คาราพร ธีระวัฒน์. (2542). *กฎหมายสัญญาสถานะใหม่ของสัญญาในปัจจุบันและปัญหาข้อสัญญาที่ไม่เป็นธรรม*. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

³⁰ ประสิทธิ์ โฉมวิไลกุล. (2538). *การตีความกฎหมายสัญญาและกรมธรรม์ประกันภัย*. กรุงเทพฯ.

ก็ควรจะได้รับคามยุติธรรมแม้จะกระทำลงโดยเจตนาแต่บางครั้งอาจจะทำไปโดยเหตุจำเป็น หรือสถานการณ์บังคับ

2.6.2 เสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซงภายหลังจากที่สัญญาเกิด หรือหลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา (Autonomy of Will)

เสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซง หมายความว่าเสรีภาพที่จะไม่ถูกแทรกแซงจากรัฐตามทฤษฎีปัจเจกชนนิยม ทั้งนี้อาจเป็นเพราะรัฐได้รับรองเสรีภาพที่ปัจเจกชน มีตั้งแต่ขั้นตอนก่อนเกิดสัญญาแล้ว ดังนั้นเมื่อสัญญาเกิดขึ้นแล้วรัฐจะเข้าไปแทรกแซงเพื่อให้สิ่งที่คู่สัญญาได้ กำหนดไว้โดยหลักเสรีภาพเปลี่ยนแปลงไปเป็นประการอื่นไม่ได้ เพราะหากปล่อยให้ทำเช่นนั้นได้เสรีภาพก็อาจจะถูกแทรกแซงได้³¹

หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา เป็นหลักที่อาศัยความเป็นเหตุเป็นผล ทางนิติปรัชญาว่าด้วยนิติสัมพันธ์ทางหนี้ ว่าตั้งอยู่บนรากฐานของเจตนาของบุคคล เจตนาเป็นแหล่งกำเนิดและเป็นมาตรการของสิทธิ การจะกล่าวว่าเจตนามีความศักดิ์สิทธิ์นี้ไม่ได้หมายความว่าเจตนาที่มีความเป็นอิสระที่จะก่อให้เกิดสิทธิและหน้าที่ต่างๆ ตามที่เจตนาต้องการเท่านั้น แต่เป็นหลักที่ใช้ความสำคัญแก่เจตนาถึงขนาดกล่าวได้ว่าที่ไหนไม่มีเจตนาที่นั่นก็ไม่มีสิทธิด้วย³²

หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนา การที่จะเกิดสัญญาขึ้นมาได้จึงต้องมีเจตนาตรงกัน แต่เจตนาตรงกันได้การต่อรอง ซึ่งถือเป็นองค์ประกอบสำคัญ คือ อำนาจในการเข้าร่วมต่อรอง กำหนดเงื่อนไขหรือข้อความแห่งสัญญา โดยปราศจากการแทรกแซงและครอบงำของอำนาจรัฐ และข้อตกลงมีความมั่นคงแน่นอน และองค์ประกอบอีกข้อหนึ่ง คือ เสรีภาพในการตกลงใจร่วมผูกพันตามสัญญา โดยผู้แสดงเจตนามิได้ ถูกบังคับให้ตกลงใจ และผู้ตกลงใจจะต้องเข้าใจข้อความอันถ่องแท้แล้วจึงตกลงใจเข้าทำสัญญา บุคคลจึงมีอิสระที่จะผูกมัดตนเองตามที่ตนต้องการเจตนาเป็นตัวก่อให้เกิดสัญญา เป็นตัวกำหนด เนื้อหาของข้อสัญญา และเป็นเกณฑ์ที่จะให้สัญญามีผลบังคับแก่คู่สัญญา ตลอดจนปัญหาการตีความสัญญา

2.6.3 หลักความเท่าเทียมกัน (Equality)

หลักความเสมอภาคถือว่าเป็นหลักพื้นฐานของศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ซึ่งมนุษย์ย่อมได้รับการรับรองและคุ้มครองจากกฎหมายอย่างเท่าเทียมกันในฐานะที่เป็นมนุษย์โดยมิต้องคำนึงถึงคุณสมบัติอื่นๆ อาทิเชื้อชาติ ศาสนา ภาษา ถิ่นกำเนิด เป็นต้น และขณะเดียวกันก็ถือได้ว่าหลักความเสมอภาคนี้เป็นหลักที่ควบคุมมิให้รัฐใช้อำนาจของตนตามอำเภอใจโดยการใช้อำนาจของรัฐแก่กลุ่มบุคคลใดบุคคลหนึ่งรัฐต้องสามารถอธิบายได้ว่าเพราะเหตุใดรัฐจึงกระทำการอันก่อให้เกิด

³¹ จำปี โสทธิพันธ์. (2564). *คำอธิบายกฎหมายนิติกรรม-สัญญา* (พิมพ์ครั้งที่ 24). กรุงเทพฯ: วิญญูชน.

³² คาราวร ธีระวัฒน์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 29. หน้า 1.

ผลกระทบหรือเป็นการให้ประโยชน์แก่บุคคลใดบุคคลหนึ่งนั้น โดยเฉพาะ หากการให้เหตุผลไม่อาจรับฟังได้แสดงว่าการใช้อำนาจของรัฐนั้นเป็นไปตามอำเภอใจ ดังนั้นหลักความเสมอภาคจึงเป็นหลักสำคัญในการรับรองและคุ้มครองสิทธิเสรีภาพ ของประชาชนและสามารถนำมาตรวจสอบการใช้อำนาจของรัฐไม่ว่าจะเป็นฝ่ายนิติบัญญัติ ฝ่ายบริหาร และฝ่ายตุลาการได้ แนวคิดทางกฎหมายของหลักความเสมอภาคในปัจจุบันได้รับการรับรองอย่างชัดเจนโดยถือว่าบุคคลย่อมมีความเสมอภาคที่จะได้รับการรับรองและคุ้มครองตาม กฎหมายอย่างเท่าเทียมกัน (Fairness) ซึ่งหมายถึง “หลักความเสมอภาคเบื้องหน้ากฎหมาย” (Equality before the law) ที่เป็นการยอมรับสิทธิเสรีภาพอันเป็นสาระสำคัญของความเป็นมนุษย์ที่ติดตัวมนุษย์มาตั้งแต่กำเนิดและไม่อาจพรากไปได้ จึงเป็นการแสดงให้เห็นถึงการยอมรับตามทฤษฎีกฎหมายธรรมชาติ (Natural law)³³

หลักความเสมอภาค ผู้วิจัยเห็นว่า หากจะมองในอีกแง่มุมหนึ่งแล้วก็คือสิทธิของราษฎรที่จะได้รับการปฏิบัติจากรัฐอย่างเท่าเทียมกัน มีบัญญัติรับรองไว้โดยชัดเจนในรัฐธรรมนูญของรัฐเสรีประชาธิปไตยแทบทุกรัฐ ตามหลักรัฐธรรมนูญนี้หลักองค์กรต่างๆ ของรัฐซึ่งรวมทั้งฝ่ายปกครองด้วย ต้องปฏิบัติต่อบุคคลที่เหมือนกันในสาระสำคัญอย่างเดียวกันและปฏิบัติต่อบุคคลที่แตกต่างกันในสาระสำคัญแตกต่างกันออกไปตามลักษณะเฉพาะของแต่ละคน การปฏิบัติต่อบุคคลที่เหมือนกันในสาระสำคัญแตกต่างกันก็ดี การปฏิบัติต่อบุคคลที่แตกต่างกันในสาระสำคัญอย่างเดียวกันก็ดี ย่อมขัดต่อหลักความเสมอภาคดังนั้นหากเปรียบเทียบกับสัญญาประกันวินาศภัยหรือกรมธรรม์ประกันวินาศภัยผู้ซึ่งเอาประกันก็จะต้องได้รับการดูแล และคุ้มครองนอกจากที่กำหนดไว้ในตัวสัญญาประกันวินาศภัยหรือกรมธรรม์ประกันวินาศภัยตามที่กฎหมายกำหนดไว้ด้วย

2.6.4 หลักสัญญาต้องเป็นไปตามสัญญา (Pacta Sunt Servanda)

โดยแนวความคิดในเรื่องหลักเสรีภาพในการทำสัญญา (Freedom of Contract) นั้น ถือว่าบุคคลทุกคนย่อมมีเสรีภาพในการเข้าทำสัญญา (Freedom of contract) แต่สัญญาที่ทำขึ้นนั้นต้องไม่ขัดต่อกฎหมาย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชน โดยสัญญาที่ทำขึ้นนั้นย่อมผูกพันคู่สัญญาที่จะปฏิบัติตามโดยสุจริต ด้วยความซื่อสัตย์และไว้วางใจต่อกัน แม้คู่สัญญาจะมีได้ตกลงกันไว้ในสัญญาก็ตาม ดังนั้นเจตนาจึงถือเป็นสิ่งสำคัญยิ่งในการที่คู่สัญญาจะต้องปฏิบัติต่อกัน ซึ่ง หลักเกณฑ์นี้ได้นำไปสู่หลักความศักดิ์สิทธิ์แห่งการแสดงเจตนา (The autonomy of wil) ซึ่งถือว่า บุคคลมีเสรีภาพในการที่จะเข้าทำสัญญาได้อย่างเต็มที่ รัฐจะเข้ามาเกี่ยวข้องเฉพาะกรณีที่เป็นเรื่อง เกี่ยวกับความสงบเรียบร้อย หรือศีลธรรมอันดีของประชาชนเท่านั้น ซึ่งหลักเกณฑ์ในเรื่องนี้มีไว้ว่า จะต้องเป็นเช่นนี้ตลอดไป หากในกรณีที่สัญญาเปลี่ยนแปลงไปหลักเกณฑ์เรื่องนี้อาจเกิดขึ้นยกเว้นขึ้นได้

³³ หลักความเสมอภาค. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก:<http://www.spic.co.th/main/content.php?page=sub&category=10&id=112> [2564, 5 กุมภาพันธ์].

การใช้หลักสัญญาต้องเป็นสัญญา จากหลักเกณฑ์เรื่องสัญญาต้องเป็นสัญญา
ทุกคนจึงมีอิสระและเสรีภาพในการที่จะเข้าทำสัญญาเพื่อผูกพันตนเองหรือไม่ และเมื่อสัญญา
เกิดขึ้นแล้วจากที่คู่สัญญาตัดสินใจด้วยตนเองโดยอิสระ หน้าที่เกิดขึ้นจากความสมัครใจของคู่สัญญา
จึงเป็นหน้าที่ยุติธรรมสำหรับคู่สัญญา คู่สัญญาจึงมีหน้าที่ในการที่จะปฏิบัติตามภาระหน้าที่ต่อกัน
อย่างเคร่งครัด³⁴

หลักสัญญาต้องเป็นสัญญาผู้วิจัยเห็นว่า เป็นหลักที่อยู่เบื้องหลังกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับ
สัญญาและการชำระหนี้เกือบทุกเรื่อง แม้จะไม่มีบทบัญญัติไว้อย่างชัดเจนแต่ก็ถือว่าเป็นหลักทั่วไป
ในการนำมาปรับใช้เรื่องสัญญาและการชำระหนี้ คือเมื่อบุคคลเข้าทำสัญญาต่อกันแล้วต้องปฏิบัติ
ตาม ข้อตกลงที่ได้ทำต่อกันไว้ เว้นแต่ในบางเรื่องที่ถูกกฎหมายบัญญัติว่าไม่จำเป็นต้องปฏิบัติตามสัญญา
ได้ ซึ่งกฎหมายกำหนดให้ข้อสัญญาดังกล่าวตกเป็น โฆษะ กล่าวคือ สัญญาที่คู่สัญญาได้ทำไว้ต่อกัน
นั้น ไม่มีผลบังคับใช้ คู่สัญญาจึงไม่ต้องปฏิบัติตามสัญญาได้ เป็นต้น ดังนั้นหากเป็นในเรื่องของ
ธุรกิจประกันภัยการทำประกันวินาศภัย ผู้รับประกันวินาศภัยก็มีหน้าที่ที่จะต้องดูแลผู้เอาประกัน
วินาศภัย และผู้เอาประกันวินาศภัยก็มีหน้าที่ที่จะต้องดำเนินการจ่ายค่าประกันวินาศภัยให้กับผู้รับ
ประกันภัยเพื่อเป็นหลักประกันในการรับประกันความเสี่ยง

2.6.5 ความยุติธรรม (Equity)

ความยุติธรรมเปรียบเสมือนหัวใจของกฎหมายที่จะแยกออกจากกันไม่ได้ เพราะกฎหมาย
ดำรงอยู่ได้ด้วยความยุติธรรม และกฎหมายจะสิ้นสุดลงก็ต่อเมื่อสังคมเห็นว่ากฎหมายนั้น ไม่มีความ
ยุติธรรมอีกต่อไป ในขณะเดียวกัน การใช้ความยุติธรรมต้องอาศัยกฎหมายเป็นเครื่องมือ เพื่อให้มี
ความเป็นรูปธรรมมากขึ้นและสามารถบังคับให้ปฏิบัติตามได้ในทางตรงกันข้าม ความยุติธรรม
ย่อมเกิดขึ้นเมื่อความเท่าเทียมกันถูกทำให้ไม่เสมอภาค และเมื่อความไม่เท่าเทียมแฝงทำให้
กลายเป็นความเท่าเทียมกันความยุติธรรมประกอบด้วย 3 ลักษณะ ดังนี้³⁵

2.6.5.1 ความถูกต้อง

กฎหมายถือเป็นกติกาของสังคม เมื่อผู้ใดไม่ได้ทำผิดกติกา ก็ย่อมถือว่าได้ทำถูกต้อง
แล้ว จึงแสดงให้เห็นว่าความถูกต้องมีกฎหมายเป็นเครื่องชี้แนะ และเมื่อเป็นเช่นนี้ ความยุติธรรม
จำต้องมีความถูกต้องตามกฎหมาย

³⁴ คาราพร ธีระวัฒน์. อ้างแล้วเชิงอรรถที่ 29. หน้า 1.

³⁵ วิชญภู กิตติคุณปกรณ์. (2561). *ความยุติธรรมหมายถึงอะไรในด้านกฎหมาย*. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก: <https://vichyapoo.medium.com>. [2564, 5 กุมภาพันธ์].

2.6.5.2 ความชอบธรรม

เมื่อรัฐชาติปดีย์ได้รับอำนาจ การใช้อำนาจต้องเป็นที่ยอมรับของสาธารณะ อันกระทำตามหลักความยุติธรรมตามธรรมชาติ (Natural Justice) ของอริสโตเติล นักปราชญ์ชาวกรีกโบราณ โดยถือว่าความยุติธรรมอันเป็นสากลไม่ขึ้นอยู่กับมาตรการที่มนุษย์ตกลงกำหนดขึ้น หากสิ่งใดที่เป็นสิทธิตามธรรมชาติของมนุษย์อยู่แล้ว ผู้ใดก็มีอาจจะลิดรอนได้ ความยุติธรรมจึงต้องสอดคล้องกับธรรมชาติเพื่อไม่เป็นการตัดทอนความเป็นธรรมอันมนุษย์พึงต้องมี

2.6.5.3 ความมีเหตุผล

ตามตรรกวิทยากฎหมาย คือการใช้เหตุผลเพื่อให้สังคมเกิดความยอมรับและรับฟังในเหตุผลได้ โดยต้องมีความสัมพันธ์ที่คล้องตามกันในทางความคิดที่มนุษย์สามารถเข้าใจได้ด้วยสติปัญญา ไม่ขึ้นอยู่กับอารมณ์และความรู้สึก หากความยุติธรรมปราศจากเหตุผลบุคคลในสังคมย่อมขาดความเชื่อมั่นในความยุติธรรม

ความยุติธรรม อาจกล่าวได้ว่าเป็นความถูกต้องอันชอบด้วยธรรมและชอบด้วยเหตุผลตามหลักกฎหมายธรรมชาติ เพื่อให้เป็นที่ยอมรับแก่สังคมและต้องสอดคล้องกับกฎหมาย ถ้ากฎหมายเปรียบเสมือนร่างกายมนุษย์ บทบัญญัติหลักกฎหมายเปรียบเสมือนสมอง และความยุติธรรมก็คือหัวใจของมนุษย์ที่ทำให้กฎหมายดำรงอยู่ ซึ่งหากกฎหมายขาดความยุติธรรมไป กฎหมายย่อมไม่สามารถคงอยู่ต่อไปได้ซึ่งลักษณะทั้งสามดังกล่าวข้างต้นนั้น เป็นส่วนประกอบของความยุติธรรมซึ่งหากขาดลักษณะใดลักษณะหนึ่งไป ความยุติธรรมนั้นย่อมไม่สมบูรณ์อย่างแท้จริง ตัวอย่างเช่น ตามสุภาษิตกฎหมายที่ว่า “ความยุติธรรมที่ล่าช้าก็คือความไม่ยุติธรรม” ซึ่งมีความหมายว่า ถ้ากฎหมายจัดให้มีการเยียวยาผู้เสียหาย แต่การเยียวยานั้นมาไม่ทันกาล ส่งผลให้ผู้เสียหายและสังคมไม่มีความยอมรับในความยุติธรรม ก็ถือว่าไม่แตกต่างกับการที่ไม่ได้เยียวยา โดยการนี้ตั้งอยู่บนสิทธิในการเข้าถึงการพิจารณาตีความอย่างไม่เชิงซ้ำซึ่งมีจุดประสงค์เพื่อขับเคลื่อนกระบวนการยุติธรรม ดังนั้น ความยุติธรรมที่ล่าช้าไม่สมเหตุผลต่อการเยียวยาผู้เสียหาย ถือว่าเป็นความยุติธรรมอันไม่สมบูรณ์

จากการที่ได้ศึกษาความหมาย วิวัฒนาการ แนวคิด และทฤษฎีของแนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการทำสัญญาจะเห็นได้ว่าการทำสัญญาจะต้องประกอบไปด้วย หลักเสรีภาพในการทำสัญญา หลักความศักดิ์สิทธิ์ของเจตนาที่จะไม่ถูกแทรกแซงหลักความเท่าเทียมกันหลักสัญญาต้องเป็นไปตามสัญญาหลักความยุติธรรมหลักความแน่นอนของกฎหมาย ซึ่งในบทที่ 3 จะทำการศึกษาถึงมาตรการทางกฎหมายต่างๆ ทั้งของต่างประเทศ และกฎหมายของประเทศไทย ว่ามีมาตรการทางกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจประกันภัยอย่างไรบ้าง ดังจะกล่าวต่อไป