

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎี หลักการการประกันภัย และการรับช่วงสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืน

บทนี้จะกล่าวถึง แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการประกันภัย การรับช่วงสิทธิไล่เบี้ยเรียกคืนเงินตามสัญญาประกันภัย โดยจะกล่าวถึงหลักพื้นฐานของการรับช่วงสิทธิ หลักการคุ้มครองตามสัญญาประกันภัย และหลักการพื้นฐานอื่นๆที่สำคัญเกี่ยวกับสัญญาประกันภัย

2.1 หลักการและกฎของการประกันภัย

การประกันภัยเป็นวิธีการป้องกันผลประโยชน์ของตนเองให้พ้นจากภัยอันตราย ที่อาจเกิดขึ้นได้ จากความไม่แน่นอนของเหตุการณ์ต่างๆ ในชีวิตเป็นความจริงแท้ที่ว่าทุกสิ่งทุกอย่างในโลกล้วนเป็นอนิจจังไม่มีอะไรเที่ยง แต่มนุษย์ได้สังเกตเห็นความจริงอีกอันหนึ่งซึ่งเรียกว่ากฎแห่งการเฉลี่ย (law of average, law of average numbers, stability of mass phenomena หรือ theory of possibilities) คือ กรณีเกิดภัยอย่างเดียวกันมากพอสมควรก็จะสังเกตเห็นได้ว่า โอกาสที่จะเกิดเหตุการณ์อย่างหนึ่งขึ้นนั้นมีอยู่มากน้อยเท่าใด เช่น เอาจำนวนไฟไหม้ในระยะเวลาหนึ่งมาพิจารณา ก็จะทราบได้ว่าในจำนวนบ้านเท่านั้นหลังจะเกิดไฟไหม้กี่วันต่อหนึ่งหลัง เป็นต้น ซึ่งแม้ผลลัพธ์จะไม่แน่นอนร้อยเปอร์เซ็นต์ ก็อาจจะถือประมาณอันใกล้เคียงได้พอสมควร มนุษย์ได้นำความรู้ในกฎการเฉลี่ยนี้มาป้องกันผลร้ายของความไม่แน่นอนโดยให้มีการประกันภัยขึ้น¹ โดยกฎเกณฑ์ทฤษฎีการประกันภัย มีดังนี้²

2.1.1 กฎเกณฑ์ทฤษฎีการประกันภัย

หลักของการประกันภัยที่เป็นพื้นฐานของสัญญาประกันภัยนั้นประกอบไปด้วยกฎเกณฑ์และทฤษฎีที่สำคัญดังต่อไปนี้

2.1.1.1 ความน่าจะเป็นไปได้ (Principles of Probability)

¹ จิตติ ติงศัททิต์. (2533). คำอธิบายประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 2 มาตรา 354 - 452. หน้า 4.

² ประเสริฐ ประภาสะโนบล. (2529). หลักการประกันภัย. หน้า 65.

ความน่าจะเป็น เป็นทฤษฎีพื้นฐานที่บริษัทประกันภัยนำไปใช้เป็นค่าประมาณในการคำนวณเบี้ยประกันภัยที่จะเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัย โดยความหมายของคำว่า “หลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้” คือ “โอกาสของเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้” ซึ่งหมายถึง ในจำนวนของความไม่แน่นอนทั้งหลายนั้นความแน่นอนจะมีโอกาสเกิดขึ้นได้มากน้อยเพียงใด เช่น ในการโยนเหรียญ จะออกหัวหรือก้อยด้านหนึ่ง เมื่อเราโยนเหรียญก็ไม่ว่าจะออกหัวหรือก้อยแต่โอกาสที่ออกหัวหรือก้อยนั้นจะมีอยู่ครึ่งต่อครึ่ง คือ “Probability” หรือความน่าจะเป็นไปได้ซึ่งเป็นเรื่องใหญ่ที่ถูกนำไปใช้ประโยชน์ในกิจการต่างๆ มากมาย เฉพาะอย่างยิ่งเป็นหัวข้อที่จะต้องศึกษาในวิชาสถิติอย่างสำคัญ แต่ในที่นี้จะนำหลักง่ายๆ ในส่วนที่เกี่ยวกับมูลฐานเบื้องต้นของการประกันภัย

ในเรื่องเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นอันจะยังผลเสียหายให้แก่มนุษย์เรา เช่น รถยนต์ชนกัน หรือความตายก็เช่นกัน โอกาสที่ภัยอันตรายดังกล่าวจะเกิดขึ้นได้เพียงใดก็คือ Probability หรือความน่าจะเป็นไปได้ของภัยอันตรายนั้นๆ และที่เราจะทราบได้ว่า ความน่าจะเป็นไปได้ของภัยอันตรายใดๆ จะมีเพียงใดก็ต้องอาศัยเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตมาใช้เป็นหลักในการพิจารณา ถ้าเราอยากรู้ว่า รถชนกันมีจำนวนปีละเท่าใด ก็ต้องดูจากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตซึ่งมีการบันทึกไว้เป็นสถิติ สิ่งสำคัญของหลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้ก็คือ โอกาสที่เหตุการณ์จะเกิดขึ้นได้ เครื่องหมายหรือภาพซึ่งแสดงว่า โอกาสที่เหตุการณ์จะเกิดขึ้นเพียงใดนั้นจะปรากฏให้เห็นในรูปของเศษส่วน เช่น การโยนเหรียญโอกาสที่จะออกหัวหรือก้อยจะมีอยู่ 1:2 หรือ $\frac{1}{2}$ เศษที่ปรากฏอยู่ข้างบนของจำนวนเลขเศษส่วนก็คือจำนวนเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น และส่วนก็คือจำนวนรวมของสิ่งที่เกี่ยวข้องกับเหตุการณ์นั้น และผลลัพธ์จากการหารซึ่งคิดเป็นร้อยละก็คือเหตุการณ์จะเกิดขึ้นได้มีเท่าใด นั่นก็คือในการโยนเหรียญโอกาสจะออกหัวหรือก้อยมีอยู่ร้อยละ 50 จากผลลัพธ์ของความน่าจะเป็นไปได้ ถือเป็นเพียงประมาณการของโอกาสที่เหตุการณ์จะเกิดขึ้นได้และเป็นหลักพื้นฐานที่บริษัทประกันภัยนำไปใช้เป็นประมาณการในการคำนวณอัตราเบี้ยประกันภัยที่จะเรียกเก็บจากผู้เอาประกันภัยต่อไป อย่างไรก็ตาม ลักษณะสำคัญที่จะนำหลักแห่งความน่าจะเป็นไปได้ไปใช้ในการคำนวณ จะมีอยู่ 2 ประการคือ

(1) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นแล้วในอดีตจะต้องมีจำนวนมากพอที่จะนำมาเฉลี่ยได้ ทั้งนี้เพราะเหตุการณ์ที่จะนำมาใช้คำนวณไม่มากพอ ความผิดพลาดได้ง่าย และกรณีนี้จึงนำไปสู่การใช้กฎแห่งจำนวนมาก (Law of Large Numbers) เข้ามาประกอบในการประกันภัยเป็นอย่างมาก

(2) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคตจะต้องเหมือนกับที่เกิดในอดีต ต้องเกิดเหตุการณ์ที่เหมือนกันจึงจะนำปริมาณมารวบรวมได้

ในทางที่เป็นจริงแล้วเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นในอนาคตมักจะไม่เหมือนกับในอดีต เพราะการเปลี่ยนแปลงย่อมมีอยู่เสมอ และตัวประกอบต่างๆ ก็มักผิดไปจากเดิม ฉะนั้นในการคำนวณจึง

ต้องการปรับปรุงอยู่เสมอ โดยคำนึงถึงสิ่งต่างๆ ที่จะเปลี่ยนแปลงไปเป็นหลักสำคัญอีกด้วย เพื่อให้ได้ส่วนเฉลี่ยใกล้เคียงมากที่สุดอยู่ตลอดเวลา บริษัทประกันภัยต้องมี “นักคณิตศาสตร์ประกันภัย” ประจำอยู่ทุกบริษัท เพื่อทำหน้าที่คำนวณในด้านต่างๆ ให้ถูกต้องใกล้เคียงความจริงมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ทั้งนี้เพราะปัจจัยหรือตัวประกอบที่ทำให้ตัวเลขเปลี่ยนแปลงมีได้มาก

2.1.1.2 กฎแห่งจำนวนมาก (Law of Large Number)

กฎว่าด้วยจำนวนมาก มีหลักว่า ถ้าเพิ่มจำนวนของวัตถุที่ร่วมเสี่ยงภัย หรือ วัตถุที่เอาประกันมากขึ้นแล้ว ค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจริง จะเท่ากับ ค่าความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้ หรือ ความน่าจะเป็นของโอกาสที่จะเกิดความเสียหาย จะแม่นยำหรือถูกต้องมากขึ้น จึงเป็นประโยชน์สำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยแต่ละประเภท กล่าวคือ การเสี่ยงภัยจะลดลง ถ้าจำนวนวัตถุที่มีส่วนในเหตุการณ์เสี่ยงภัยมากขึ้น ซึ่งหมายถึงโอกาสที่เหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นได้นั้น สิ่งที่สำคัญที่สุดที่จะต้องทราบผลและนำไปใช้ในการคำนวณก็คือ “จำนวนครั้งของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในระยะหนึ่ง” มีเพียงใด ซึ่งเราเรียกว่า “ระดับ” (Degree) หรือ “ความถี่” (Frequency) ของความน่าจะเป็นไปได้ เช่น รถชนกัน ใน 1 ปี มีจำนวน 5 ครั้ง ระดับความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้คือ 5 ครั้ง โดยทางที่เป็นจริงแล้วระดับความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้ที่เกิดขึ้นในแต่ละระยะเวลานั้นย่อมจะไม่เท่ากัน และก่อให้เกิด “ความไม่แน่นอน” ขึ้น ซึ่งอาจมีได้ทั้งทางต่ำและทางสูงอยู่เสมอ การคำนวณหาระดับแห่งความแตกต่างกันระหว่างความไม่แน่นอน จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการประกันภัยเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เพราะหน้าที่อันสำคัญของการประกันภัยนั้น จะต้องตัดความไม่แน่นอนออกไปให้เหลือน้อยที่สุดเท่าที่จะทำได้ เพื่อความปลอดภัยต่อการที่จะมีเงินจ่ายชดเชยค่าสินไหมทดแทนที่เกิดขึ้นได้อย่างแท้จริง และการจะเป็นไปได้ก็ต้องอาศัยกฎแห่งจำนวนมากนั่นเอง โดยมีหลักการพิจารณา 2 ประการ

(1) ระดับความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้ กฎแห่งจำนวนมากจะทำให้สามารถทราบระดับหรือความถี่ของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นได้ดีกว่าและใกล้เคียงความจริงมาก ทั้งนี้เพราะไม่มีใครทราบล่วงหน้าได้ว่า ระดับความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้ที่แท้จริงซึ่งจะเกิดขึ้นในแต่ละระยะเวลานั้นจะมีเท่าใดแน่ จึงต้องอาศัยการทดลองหรือสถิติเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอดีตมาใช้เป็นเครื่องวัดตัวเลขสถิติของเหตุการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้นมาแล้ว จึงเป็นสิ่งจำเป็นต่อการประกันภัยมากเพราะสามารถทำให้ทราบระดับหรือความถี่ของความน่าจะเป็นไปได้ หากมีน้อยความไม่แน่นอนก็จะมีมากเพราะการคำนวณจะทำได้ไม่ได้หรือทำได้ก็ไม่ใกล้เคียงความจริง อาจเกิดความเสียหายต่อการรับประกันภัยได้มาก

(2) ระดับความไม่แน่นอน เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในแต่ละช่วงเวลานั้น มีจำนวนไม่เท่ากัน บางช่วงเวลามีเหตุการณ์เกิดขึ้นมาก บางช่วงเวลาก่อเกิดเหตุการณ์ขึ้นน้อย แสดงให้เห็นความไม่

แน่นอนของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น “ระดับความไม่แน่นอน” จึงเป็นเรื่องสำคัญ เพราะเกี่ยวกับการเฉลี่ยค่าสูญเสียไปในระหว่างผู้เอาประกันภัย ถ้าไม่ทราบระดับแห่งความไม่แน่นอนที่แท้จริงแล้ว ย่อมทำให้คิดอัตราเบี้ยประกันไม่ได้ ถ้าเผื่อตั้งไว้สูง เบี้ยประกันก็จะแพงจะหาผู้เอาประกันภัยยาก ถ้าตั้งไว้ต่ำไปเหตุการณ์เกิดขึ้นมากครั้งก็ไม่มีเงินจ่ายให้ผู้เอาประกัน ฉะนั้นสำหรับเหตุการณ์ที่ไม่มีสถิติจริงๆ แล้ว ก็จะไม่มีการรับประกันภัยนั้น และแม้ในกรณีที่มีสถิติแน่นอนแล้วก็ตาม เหตุการณ์อาจเกิดขึ้นนอกเหนือสถิติเมื่อใดก็ได้ เช่น น้ำท่วมใหญ่หลายกิโลเมตรทำให้รถหลายร้อยคันเสียหายซึ่งไม่เคยเกิดมาก่อนระดับความไม่แน่นอนนั้น ถ้าจำนวนเหตุการณ์มีมากๆ ค่าของความไม่แน่นอนก็จะลดลงเรื่อยๆ จนกระทั่งเกือบไม่มีความหมายและสามารถตัดทิ้งไปได้ ถ้าความไม่แน่นอนมีมากไม่อาจตัดทิ้งไปได้ ก็อาจต้องนำความเสียหายที่ไม่แน่นอนนั้นมารวมคิดไว้ในส่วนเฉลี่ยค่าเสียหายที่จะเรียกเก็บไว้ด้วย บริษัทประกันภัยจะแสวงหาวิธีการที่จะลดความไม่แน่นอนจากการเสี่ยงภัยประการอื่นเข้ามาช่วยอีกหลายอย่าง เช่น การตรวจสอบสภาพประจำปีให้ผู้เอาประกันชีวิตโดยไม่คิดค่าใช้จ่าย เป็นต้น

2.1.1.3 กฎของการเฉลี่ย (Law of Average)

ด้วยการประกันภัยคือ แผนการเฉลี่ยค่าสูญเสียในกลุ่มผู้เสี่ยงภัยด้วยกัน ฉะนั้นกฎของการเฉลี่ยจึงเป็นหลักสำคัญของการประกันภัยมาก หากมีภัยเกิดขึ้นความสูญเสียมีเท่าใดก็เฉลี่ยกันไปในระหว่างผู้เสี่ยงภัย ค่าสูญเสียเฉลี่ยกันไปในนี้แสดงออกในรูปของเบี้ยประกันภัย ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราสูงมาก อันเนื่องมาจากกลุ่มผู้เสี่ยงภัยมีน้อยการประกันภัยก็จะดำเนินไปได้ยาก ถ้าเบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำเท่าใดก็จะมีผู้ทำประกันภัยมากขึ้น การที่จะทำให้เบี้ยประกันภัยมีอัตราต่ำได้ ก็คือการรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้เข้ามารวมกันให้ได้จำนวนมากที่สุดเท่าที่จะทำได้ ฉะนั้นการรวมกลุ่มผู้เสี่ยงภัยให้ได้จำนวนมากจึงเป็นเรื่องจำเป็นเพื่อให้การเฉลี่ยค่าสูญเสียไปในระหว่างผู้เสี่ยงภัยด้วยกันในอัตราต่ำเท่าที่จะได้นั่นเอง

การลดภาระในค่าเฉลี่ยการสูญเสียยังกระทำได้โดย การคัดเลือกการเสี่ยงภัยขึ้นต้น เช่น การตรวจสอบสภาพรถยนต์ของผู้เอาประกันภัยรถยนต์ เป็นการคัดเลือกการเสี่ยงภัยเพื่อตัดหรือลดสถานะที่จะก่อให้เกิดภัยโดยง่ายออกไปเสียชั้นหนึ่งก่อน ภัยที่จะเกิดขึ้นก็จะมีจำนวนน้อยลง การเฉลี่ยค่าสูญเสียก็มีอัตราลดลงไปด้วย

การเฉลี่ยค่าเสียหาย หรือการที่จะต้องจ่ายเงินชดเชยเมื่อมีภัยเกิดขึ้น เพื่อมิให้ต้องจ่ายเงินเกินค่าเสียหายที่แท้จริงในกรณีประกันวินาศภัย ซึ่งจะเป็นเหตุหนึ่งที่จะช่วยให้ค่าเฉลี่ยค่าใช้จ่ายของผู้เอาประกันภัยลดต่ำลงการประกันภัยมีจุดมุ่งหมายลดการสูญเสียของผู้เอาประกันภัย ไม่ใช่เพิ่มภาระ ฉะนั้น หากมีวิธีการใดๆ ที่จะทำให้ลดภาระเฉลี่ยค่าสูญเสียให้แต่ละคนรับน้อยลงไปได้ อีก บริษัทก็ต้องกระทำ เช่น การนำเงินกองทุนที่ยังไม่ต้องใช้ออกลงทุนได้ประโยชน์มาก็นำไปคิด

ลดเบี้ยประกันภัยให้ เป็นต้น กรณีผู้ขอเอาประกันภัยกับทรัพย์สินที่มีทุนทรัพย์สูงเกินกว่าที่บริษัทหนึ่งๆ จะรับไว้ได้ เช่น การประกันเครื่องบินโดยสาร ราคาลำละ 400 ล้านบาท การประกันภัยรถสปอร์ตหรู คันละ 80 ล้านบาท เพื่อความปลอดภัยในการเฉลี่ยภาระไปในระหว่างผู้เอาประกันภัย ผู้รับประกันภัยก็จะพิจารณาทำ “ประกันภัยต่อ” ไปยังผู้รับประกันภัยอื่น โดยเก็บภาระในการเสี่ยงภัยไว้ตามกำลังของผู้รับประกันภัย การประกันภัยต่อจึงเป็นการเฉลี่ยภาระความเสี่ยงภัย และภาระการชดเชยค่าสูญเสียออกไปสู่ผู้รับประกันภัยอื่นๆ ทั่วโลก และยังเป็นการเพิ่มพลังในการรับประกันของบริษัทรับประกันภัยได้มากขึ้นอีกด้วย

2.1.2 หลักการพื้นฐานเกี่ยวกับการประกันภัย

สัญญาประกันภัย คือสัญญาซึ่งบุคคลหนึ่ง เรียกว่าผู้รับประกันตกลงจะใช้ค่าสินไหมทดแทน หรือเงินจำนวนหนึ่งให้กับผู้เอาประกันภัย เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจากภัยที่รับประกัน มีหลักการพื้นฐานที่สำคัญ 6 ประการดังนี้

2.1.2.1 หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย (INSURABLE INTEREST)

หลักส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย เป็นหลักสำคัญพื้นฐานของการประกันภัย หลักนี้ไม่เพียงแต่เป็นแนวความคิดในทางกฎหมายเท่านั้น ยังเป็นความคิดในทางศีลธรรมด้วย เพราะการที่จะให้บุคคลใดเอาประกันภัยในสิ่งที่เขาไม่มีความเกี่ยวข้องไม่ว่าสิ่งนั้นจะถูกทำลายลงไปหรือยังคงสภาพตามปกติได้นั้น กรณีย่อมเห็นได้ว่าวินาศภัยหรือความเสียหายนั้น ไม่มีผลกระทบต่อบุคคลนั้นแต่อย่างใด ฉะนั้นการที่จะให้ผู้เอาประกันได้รับค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายนั้นย่อมเป็นความไม่ถูกต้องอย่างยิ่ง เพราะเท่ากับการอนุญาตให้มีการพนันขึ้นต่อในรูปของสัญญาประกันภัย LORD BLOCKBURN ได้เคยให้คำจำกัดความของส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยไว้ว่า “ผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินอันอาจเอาประกันภัยได้ คือ ผู้ที่จะได้ประโยชน์จากการที่ทรัพย์สินนั้นคงสภาพเดิมอยู่ หรือจะได้รับความเสียหายจากการที่ทรัพย์สินนั้นทำลายไป”³ บรรดานักนิติศาสตร์ได้ให้ความหมายของ INSURABLE INTEREST ไว้หลายท่านด้วยกัน ซึ่งความเห็นของนักนิติศาสตร์ได้กล่าวไว้ด้วยถ้อยคำที่แตกต่างกัน แต่ก็มีคามหมายเป็นอย่างเดียวกัน จึงจะขอหยิบยกเอาอันที่ชัดเจนที่สุดซึ่งได้กล่าวว่า “เมื่อใดที่เหตุการณ์ดังระบุไว้ในสัญญาซึ่งเป็นเงื่อนไขแห่งความรับผิดชอบของผู้รับประกันภัยบังเกิดขึ้น อันเป็นเหตุใกล้ชิดทำให้กระทบกระเทือนต่อสิทธิที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ ถึงขนาดเป็นเหตุให้ต้องสูญเสียหรือถูกบั่นทอนลงซึ่งสิทธิอันมีอยู่ หรือก่อให้เกิดความรับผิดชอบ

³ สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2538). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. หน้า 94.

กฎหมาย เมื่อนั้นย่อมถือว่าผู้เอาประกันมีส่วนได้เสียในเหตุการณ์นั้นเท่ากับจำนวนมูลค่าแห่งความรับผิดชอบ หรือเท่าที่จำนวนมูลค่าแห่งสิทธินั้นต้องมารับผิดชอบต่อ

สรุปสาระสำคัญของส่วนได้เสียในเหตุประกันภัย มี 5 ประการ

(1) ผู้เอาประกันมีกรรมสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์ หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายซึ่งสามารถตีราคาเป็นเงินได้

(2) กรรมสิทธิ์ สิทธิ หรือประโยชน์เหล่านั้นจะต้องมีอยู่เหนือทรัพย์สิน หรือความรับผิดชอบอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย

(3) ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีความผูกพันกับวัตถุที่เอาประกันภัยในกรณีที่จะเกิดประโยชน์กับเขาหากวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นจะปลอดจากวินาศภัย หรือปลอดจากความรับผิดชอบใช้ค่าเสียหายหากเกิดวินาศภัยขึ้น

(4) ความผูกพันระหว่างผู้เอาประกันภัยกับวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นจะต้องเป็นไปตามกฎหมาย

สรุปเหตุที่กฎหมายต้องบัญญัติให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียมี 3 ประการคือ⁴

(1) เพื่อมิให้เกิดภาวะภัยทางศีลธรรม(Moral Hazard) การประกันภัยเป็นการเฉลี่ยความเสียหายไปยังผู้เอาประกันภัยที่มีความเสี่ยงภัยอย่างเดียวกัน ผู้รับประกันภัยเป็นเพียงผู้รวบรวมนำเบี้ยประกันภัยมาไว้กองกลางเพื่อเป็นเงินสำรองสำหรับเตรียมไว้จ่ายให้แก่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประโยชน์ที่ได้รับภัยตามที่เอาประกันไว้ เบี้ยที่จ่ายแก่ผู้รับประกันภัย เมื่อเปรียบเทียบกับค่าสินไหมทดแทนที่ผู้เอาประกันจะได้รับเมื่อเกิดภัยนั้น มีจำนวนแตกต่างกันอยู่มาก หากผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัยแล้ว ย่อมเกิดมูลเหตุจูงใจที่ผู้เอาประกันจะทำให้เกิดความเสียหายแก่วัตถุที่เอาประกันภัยเพื่อหวังที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัย อันเป็นภาวะภัยทางศีลธรรม (Moral Hazard)

(2) เพื่อมิให้สัญญาประกันภัยกลายเป็นสัญญาพนัน การพนันตาม มาตรา 853 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า การพนันไม่ก่อให้เกิดหนี้ต่อกัน สิ่งที่ได้ให้ไว้ต่อกันไปในการพนันก็จะทวงคืนไม่ได้ เพราะเหตุที่หามูลหนี้ได้อย่างใดอย่างหนึ่งไม่ได้ แต่สัญญาประกันภัย ถ้าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย เมื่อเกิดเหตุการณ์อันเป็นวินาศภัยหรืออย่างอื่นอันได้

⁴ อำนวย สุขเวชช์ ก (2551). คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยการประกันภัย. หน้า 16.

⁵ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 95.

⁶ อำนวย สุขเวชช์ ก เล่มเดิม. หน้า 20.

ระบุไว้ในสัญญา ย่อมเกิดมูลหนี้ในอันที่จะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนหรือใช้เงินตามข้อตกลงแห่งสัญญาประกันภัยได้ สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาที่ช่วยบรรเทาความเสียหายแก่ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุหรืออุบัติภัย กฎหมายจึงสนับสนุน แต่การพนันนั้นกฎหมายไม่สนับสนุน แม้มีการพนันกันก็ไม่เกิดมูลหนี้ต่อกัน นอกจากนั้นแล้วยังมีความรับผิดชอบในทางอาญ่อีกด้วย เหตุผลของกฎหมายที่ต้องบัญญัติไว้เช่นนั้น ก็เนื่องจากการพนันเป็นบ่อเกิดแห่งอาชญากรรมทางหนึ่ง

(3) ส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยเป็นหลักเกณฑ์สำคัญที่ทำให้สัญญาประกันภัยแตกต่างจากการพนันขึ้นต่อ หากผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยแล้วย่อมเป็นการพนันขึ้นต่อ ไม่ก่อให้เกิดมูลหนี้อันอาจจะบังคับได้ตามกฎหมาย ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย สิทธิหรือความหวังว่าจะมาซึ่งสิ่งใดอันจะทำให้เกิดส่วนได้เสียในอนาคตยังมาไม่ถึง ย่อมไม่ถือว่ามีส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้ แม้ต่อมาส่วนได้เสียจะหมดไปในระหว่างสัญญาประกันภัยมีผลบังคับอยู่ สัญญาประกันภัยนั้นก็ยังมีผลสมบูรณ์ตามกฎหมาย แต่ในกรณีที่เกิดวินาศภัยขึ้นกับวัตถุที่เอาประกันภัยในเวลาและผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในเหตุประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยไม่ได้รับความเสียหายจากวินาศภัยนั้นก็ไม่มี ความเสียหายอันใดที่จะเรียกร้องเอาจากผู้เอาประกันภัยได้ จึงไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนตามกฎหมาย อันเป็นไปตามหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนของสัญญาประวินาศภัยที่ว่า ผู้รับประกันภัยไม่จำเป็นต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าที่เสียหายจริง และผู้เอาประกันภัยจะคำกล่าวจากการประกันภัยไม่ได้⁷

กรณีการเอาประกันภัยเกินกว่าส่วนได้เสีย (Over Insurance) ไม่มีผลกระทบกระเทือนต่อสัญญาประกันภัย เนื่องจากประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติไว้แต่เพียงว่าผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียเท่านั้น แต่การเอาประกันภัยเกินกว่าส่วนได้เสียที่มีอยู่ในวัตถุที่เอาประกันภัย ย่อมทำให้เกิดมูลเหตุจูงใจที่จะทำให้เกิดการทุจริตเพื่อหวังประโยชน์ที่จะได้รับประโยชน์จากการประกันภัยได้ แต่มาตรา 870 และ มาตรา 877 ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยจะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงเท่านั้นและผู้รับประกันภัยก็ใช้การชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศภัยอันแท้จริงเท่านั้นเช่นเดียวกัน ดังนั้น การเอาประกันภัยเกินกว่าส่วนได้เสียย่อมทำให้ผู้เอาประกันภัยเสียเปรียบประกันภัยในส่วนที่เกินกว่าส่วนได้เสียไปโดยเปล่าประโยชน์⁸

⁷ อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 21.

⁸ อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 22.

2.1.2.2 หลักสุจริตอย่างยิ่ง (UTMOST GOOD FAIT)

สัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเสี่ยงโชค ทำให้เกิดความไม่เท่าเทียมกันของคู่สัญญา ในการทำสัญญาประกันภัย ฝ่ายผู้รับประกันภัยไม่สามารถรู้ถึงซึ่งข้อความจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยของฝ่ายผู้เอาประกันภัยได้ ความเสี่ยงภัยที่จะนำมาใช้ในการคำนวณค่าเบี้ยประกันภัยขึ้นกับเหตุการณ์ในอนาคตซึ่งอยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยเพียงฝ่ายเดียว ถ้าวัตถุที่เอาประกันภัยมีโอกาสที่จะเกิดภัยได้ง่าย อัตราเบี้ยประกันภัยย่อมต้องสูง ดังนั้น หากใช้ “หลักสุจริต” (Good Fait) ทั่วไปที่คู่สัญญาต่างก็มีความเท่าเทียมกันในอันที่จะตรวจสอบวัตถุแห่งสัญญาเพื่อประกอบการตัดสินใจว่าจะเข้าทำสัญญาของอีกฝ่ายหรือไม่ ซึ่งข้อความจริงบางอย่างไม่จำเป็นต้องเปิดเผยให้คู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งทราบก็ได้ ย่อมไม่เป็นธรรมแก่ฝ่ายผู้รับประกันภัยเพราะผู้รับประกันภัยไม่อยู่ในฐานะที่เท่าเทียมกับฝ่ายผู้เอาประกันภัย จึงต้องกำหนดให้ใช้หลักสุจริตที่สูงกว่าหลักสุจริตทั่วไปนำมาใช้ในสัญญาประกันภัยโดยเฉพาะเรียก “หลักสุจริตอย่างยิ่ง” (UTMOST GOOD FAIT)⁹

ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยจะต้องเปิดเผยให้ผู้รับประกันภัยทราบนี้เป็นข้อความจริงที่เกิดขึ้นและมีอยู่แล้ว แต่จะอยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัยหรือไม่นั้นพิจารณาตามความคิดเห็นของวิญญูชนที่เป็นผู้เอาประกันภัยทั่วไปในภาวะเช่นนั้นจะสามารถทราบความจริงนั้นได้หรือไม่ และจะต้องเป็นข้อความจริงเท่านั้น ไม่ใช่ข้อความเห็น ข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญและมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของผู้รับประกันภัยมีอยู่ด้วยกัน 4 ประการ คือ¹⁰

- (1) ข้อความจริงที่เพิ่มการเสี่ยงภัยมากขึ้นกว่าปกติ เช่น ใช้รถขนส่งเพื่อการพาณิชย์
 - (2) ข้อความจริงอันจำเป็นที่จะต้องอธิบายถึงความผิดปกติของการเสี่ยงภัยและถ้าไม่กล่าวข้อความจริงนี้ ผู้รับประกันภัยจะเข้าใจว่ามีความเสี่ยงภัยตามปกติของทรัพย์สินนั้น เช่น ใช้รถขนส่งวัตถุอันตรายหรือวัตถุไวไฟ
 - (3) ข้อความจริงที่ชวนให้คิดถึงข้อสงสัยบางประการในการขอเอาประกัน เช่น รถคันเดียวกันทำ พ.ร.บฯ ไว้หลายกรมธรรม์
 - (4) ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยเคยเกี่ยวข้องหรือมีประสบการณ์ในการเกิดภัยเหล่านั้นมาก่อน เช่น เกิดเหตุรถเฉี่ยวชนบ่อยครั้ง
- หน้าที่ในการเปิดเผยข้อความจริง

⁹ อำนวย สุกเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 29-30.

¹⁰ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 99.

การเปิดเผยข้อความจริง (Disclose) หมายถึงการเปิดเผยข้อความจริงที่อยู่ในความรู้เห็นของผู้เอาประกันภัย ทั้งที่เป็นที่รู้เห็นโดยแท้ และข้อที่น่าจะรู้เห็นอันเป็นหน้าที่ของผู้เอาประกันภัย จะต้องเปิดเผยโดยผู้รับประกันภัยไม่ต้องสอบถาม ข้อความจริงที่เป็นสาระสำคัญพิจารณาโดยอาศัยความคิดของผู้เอาประกันภัยทั่วไป ว่าเป็นสาระสำคัญหรือไม่ ถ้าเป็นสาระสำคัญผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องเปิดเผย ถ้าผู้เอาประกันภัยไม่เปิดเผยเรียกว่า การไม่เปิดเผยข้อความจริง(Non-Disclose)

การไม่เปิดเผยข้อความจริง(Non-Disclose) นี้ในบางกรณีเรียกว่า การปกปิดความจริง (Concealment) แต่การปกปิดความจริงมีลักษณะแตกต่างจากการไม่เปิดเผยข้อความจริง กรณีจะถือว่าเป็นการปกปิดความจริงก็ต่อเมื่อผู้เอาประกันภัยมีเจตนาจะปกปิดข้อความจริงนั้นไว้ไม่ให้ผู้รับประกันภัยทราบ แต่การไม่เปิดเผยข้อความจริงนั้นแม้ไม่จงใจปกปิด แต่การที่ผู้เอาประกันภัยมิได้เปิดเผยข้อความจริงตามหน้าที่ของตน ซึ่งอาจจะเป็นการประมาทเลินเล่อบกพร่องในหน้าที่หรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ก็ถือว่าเป็นการไม่เปิดเผยข้อความจริงซึ่งมีผลทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆะได้เช่นเดียวกันกับการปกปิดข้อความจริง¹¹

การแถลงข้อความจริง (Representation) การแถลงข้อความจริง หมายถึง การที่ผู้รับประกันภัยเป็นผู้สอบถาม และผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลอันการใช้จ่ายเงินยอมอาศัยความทรงชีพหรือมรณะของเขาเป็นผู้ตอบคำถาม ไม่ว่าจะเป็นการสอบถามด้วยวาจาหรือลายลักษณ์อักษรก็ตาม ถ้าเป็นการสอบถามด้วยลายลักษณ์อักษรจะมีเอกสารที่เรียกว่า ใบคำขอเอาประกันภัยให้ผู้เอาประกันภัยกรอกข้อความส่งให้ผู้รับประกันภัยพิจารณาว่าความเสี่ยงภัยของวัตถุที่เอาประกันภัยตามที่ผู้เอาประกันภัยแถลงในคำขอเอาประกันภัยนั้นสามารถที่จะรับประกันภัยได้หรือไม่ ถ้าได้จะกำหนดเบี้ยประกันภัยเท่าใดซึ่งผู้มีหน้าที่แถลงตามความเป็นจริง การกล่าวข้อความจริงใดๆ ของผู้เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัยเป็นเท็จ เรียกว่า การแถลงข้อความเท็จ (Misrepresentation) การทิ้งช่องว่างไว้ไม่ตอบคำถามหมายความว่าไม่มีอะไรต้องแถลง ถ้าความจริงนั้นเป็นข้อสำคัญอันควรต้องแถลง แม้จะถือไม่ได้ว่าแถลงเท็จก็ได้ชื่อว่าละเว้นไม่เปิดเผยข้อความจริงเช่นนั้น¹²

ทั้งนี้ ข้อความจริงที่ต้องเปิดเผยและแถลงนั้นต้องเป็นข้อความจริงที่ผู้มีหน้าที่เปิดเผยและแถลงรู้อยู่แล้ว หากขณะทำสัญญาไม่รู้ข้อความจริงนั้นสัญญาไม่ตกเป็นโมฆะการกล่าวถึงความเชื่อหรือความเห็นที่ผิดไปจากความจริงตามปกติไม่ถือว่าเป็นการแถลงข้อความเท็จ

¹¹ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 102.

¹² อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 31.

ผู้เอาประกันก็จะถือว่าข้อความจริงเหล่านั้นไม่ใช่ข้อสาระสำคัญที่จะต้องเปิดเผยตามหน้าที่ จึงกล่าวไปโดยผิดความจริงบ้าง หรือเป็นความเท็จทั้งหมดนั้นย่อมทำให้สัญญาประกันภัยตกเป็นโมฆะเช่นเดียวกับการไม่เปิดเผยข้อความจริงหรือการปกปิดข้อความจริงตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 865 เช่นเดียวกัน¹³

สรุปข้อแตกต่างระหว่างการเปิดเผยข้อความจริง กับการแถลงข้อความจริง ก็คือการเปิดเผยข้อความจริง ผู้เอาประกันมีหน้าที่ต้องเปิดเผยข้อความจริงเกี่ยวกับความเสี่ยงภัยโดยผู้รับประกันภัยไม่ต้องถาม ส่วนการแถลงข้อความจริง ผู้รับประกันภัยตั้งคำถามให้ผู้เอาประกันภัยตอบ

ข้อความจริงที่ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่เปิดเผยต้องถึงขนาดที่หากผู้รับประกันภัยทราบจะทำให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือบอกปิดไม่ทำสัญญา ส่วนข้อความจริงที่ผู้รับประกันภัยตั้งคำถามอาจไม่ถึงขนาดที่หากผู้รับประกันภัยทราบจะทำให้เรียกเบี้ยประกันภัยสูงขึ้นหรือบอกปิดไม่ทำสัญญา แต่เมื่อผู้รับประกันภัยถามผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่ต้องตอบให้ตรงความจริง

2.1.2.3 หลักชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริง (Indemnity)

สัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาที่มีหลักการชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงเป็นข้อกำหนดมิให้ผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับประกันภัยได้รับกำไรจากการเกิดวินาศภัยตามสัญญาอันจะเป็นเหตุผลที่ชักจูงใจให้มีการเกิดภัยโดยเจตนาเพื่อหวังจะได้รับผลประโยชน์จากวินาศภัยนั้น (Moral Hazard) อันเป็นการกระทำที่ขัดต่อความสงบเรียบร้อยและศีลธรรมอันดีของประชาชน

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877(1) บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยจำต้องใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง อันเป็นความเสียหายที่เป็นผลโดยตรงจากภัยที่ผู้รับประกันภัยเสี่ยง นอกจากนั้นแล้ว ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877(2) และ (3) ยังได้บัญญัติให้ผู้รับประกันภัยต้องชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเพื่อความเสียหายเพราะได้จัดการตามสมควรเพื่อป้องกันความวินาศภัย เช่น ถิ่นน้ำดับไฟรถทำให้เครื่องยนต์ได้รับความเสียหาย เป็นต้น รวมไปถึงค่าใช้จ่ายที่ผู้เอาประกันภัยได้จ่ายไปเพื่อรักษาทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมิให้วินาศด้วย เช่น รถยนต์เกิดอุบัติเหตุในที่เปลี่ยวไม่สามารถขับเคลื่อนต่อไป ต้องจ้างคนมาเฝ้ารถไว้มิให้ถูกขโมย เป็นต้น ซึ่งการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 877 (1) (2) และ(3) รวมกันแล้วต้องไม่เกินกว่าจำนวนเงินที่เอาประกันภัยไว้¹⁴

การชดใช้ค่าเสียหายตามความเป็นจริงนี้ยึดหลักปฏิบัติเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยกลับคืนสู่สถานะเดิมเหมือนเมื่อก่อนเกิดวินาศภัยโดยเร็วที่สุดเท่าที่จะกระทำได้ 4 วิธีการดังนี้ คือ¹⁵

¹³ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 103.

¹⁴ อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 89.

(1) การจ่ายเป็นตัวแทนเงิน (Cash Payment) วิธีการจ่ายเป็นตัวแทนเงินเป็นที่นิยมใช้กันแพร่หลายมาก เพราะความเสียหายที่แท้จริงส่วนมากถูกประมาณราคาไว้เป็นตัวแทนเงิน การชำระค่าเสียหายด้วยวิธีนี้เป็นวิธีการที่ง่ายที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสัญญาประกันภัยอัคคีภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องชำระค่าสินไหมทดแทนให้กับบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายอันเนื่องมาจากการกระทำผิดของผู้เอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยจะจ่ายค่าสินไหมทดแทนเป็นตัวแทนเงินให้กับบุคคลภายนอกรับไปเพื่อทดแทนความเสียหายที่เขาได้รับอันเนื่องจากวินาศภัยนั้นเสมอ

(2) การซ่อมแซม (Repair) วิธีนี้ใช้สำหรับความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยเพียงบางส่วนและอยู่ในวิสัยที่จะซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้ เช่นในการประกันอุบัติเหตุเกี่ยวกับรถยนต์ ผู้รับประกันภัยอาจซ่อมแซมรถยนต์ที่เสียหายนั้นหรือว่าจ้างบุคคลอื่นให้ซ่อมแซมรถยนต์ให้กลับคืนสู่สภาพเดิม เมื่อผู้เอาประกันภัยหรือบุคคลภายนอกผู้ต้องเสียหายเนื่องจากวินาศภัยนั้นได้รับรถยนต์ในสภาพที่ซ่อมแซมเรียบร้อยแล้วก็ถือว่าผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนให้ตามสัญญาประกันภัยแล้ว

(3) การหาของแทน (Replacement) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีนี้จะทำกันในกรณีที่มีการตกลงกันไว้เป็นพิเศษ เป็นเงื่อนไขในสัญญาประกันภัยซึ่งเรียกว่า Replacement Clause เมื่อเกิดวินาศภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว ผู้รับประกันภัยต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้ด้วยวิธีการหาสิ่งที่เป็นชนิด ประเภท และคุณภาพเดียวกันกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมาทดแทนให้ โดยจะไม่จ่ายเป็นตัวแทนเงินให้ผู้เอาประกันภัยไปหาซื้อเอง หรือจะไม่ซ่อมแซมให้เพราะทรัพย์สินที่เอาประกันภัยชนิดนั้นอาจเป็นทรัพย์สินที่โดยสภาพและปกติในการใช้สอยไม่สามารถซ่อมแซมให้กลับคืนสู่สภาพเดิมได้ หรือผู้รับประกันภัยกับผู้เอาประกันภัยอาจตกลงกันภายหลังเกิดวินาศภัยให้ผู้รับประกันภัยหาสิ่งที่มีสภาพอย่างเดียวกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมาเปลี่ยนของเดิมที่เสียหายได้

(4) การกลับคืนสู่สภาพเดิม (Reinstatement) การจ่ายค่าสินไหมทดแทนด้วยวิธีนี้เป็นการทำให้ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยกลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนวินาศภัย ซึ่งไม่สามารถกระทำได้โดยวิธีการซ่อมแซมหรือหาของแทน และเป็นกรณีที่ผู้รับประกันภัยมีความรับผิดชอบตามเงื่อนไขของสัญญาประกันภัยเป็นพิเศษให้ดำเนินการให้ผู้เอาประกันภัยได้กลับคืนสู่สภาพเดิมเหมือนก่อนการเกิดวินาศภัย

กรณีที่สัญญาประกันภัยได้กำหนดราคาแห่งมูลค่าประกันภัยไว้ (Valued Policy) หมายถึงการที่ผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยได้ตกลงกันในขณะที่ทำสัญญากำหนดมูลค่าหนี้ที่ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยเมื่อมีวินาศภัยเกิดขึ้น ซึ่งก็คือจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยต้องชดเชยให้

¹⁵ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 105.

เมื่อทรัพย์สินที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายสิ้นเชิงหรือสูญหายไปทั้งสิ้น แต่ไม่สามารถนำมาใช้กับกรณีที่วัตถุที่เอาประกันภัยได้รับความเสียหายแต่ไม่ถึงกับสิ้นเชิง เพราะไม่สามารถทราบได้ว่าหากเกิดความเสียหายแล้วแก่ทรัพย์สินที่เอาประกันภัยแล้ว ความเสียหายที่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิงนั้นจะมีจำนวนเท่าใด จึงทำให้กรณีความเสียหายที่ไม่ถึงกับเสียหายสิ้นเชิงนั้น ย่อมไม่อาจจะกำหนดราคาแห่งมูลประกันภัยได้ เพราะสภาพไม่เปิดช่องให้ทำเช่นนั้นได้ แต่กรณีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นทรัพย์สินที่ไม่อาจหาราคาตลาดได้หรือหาได้ยากได้แก่ ทรัพย์สินประเภทโบราณวัตถุ ศิลปวัตถุ เป็นต้น เป็นทรัพย์สินที่มีมูลค่าทางจิตใจมากกว่ามูลค่าในการใช้ทรัพย์สินนั้น ถ้าทรัพย์สินดังกล่าวได้รับความเสียหายแต่เพียงเล็กน้อย เช่น เครื่องลายครามเก่าบิ่นไปนิดหนึ่ง หรือชนบัตรเก่าถูกไฟไหม้ตรงมุมไปนิดหนึ่ง แม้ความเสียหายแต่เพียงเล็กน้อยก็ย่อมสิ้นคุณค่าทันที และไม่อาจหาอันอื่นมาทดแทนอันเดิมได้ แม้ว่าจะเสียหายแต่เพียงบางส่วนก็ต้องถือเป็นความเสียหายสิ้นเชิง¹⁶

2.1.2.4 หลักการรับช่วงสิทธิ (Subrogation)

เนื่องจากสัญญาประกันภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดเชยค่าเสียหายตามความเป็นจริง เมื่อผู้รับประกันภัยได้จ่ายค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัยไปแล้ว ผู้รับประกันภัยย่อมได้สิทธิทุกอย่างที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ รวมทั้งหลักประกันแห่งหนึ่งนั้นไปทั้งหมด ซึ่งเรียกว่า “การรับช่วงสิทธิ” หมายถึงการที่ผู้รับประกันภัยเข้าไปใช้สิทธิทั้งปวงของผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยแทนจำนวนค่าสินไหมทดแทนที่ผู้รับประกันภัยได้จ่ายไปด้วยอำนาจกฎหมาย¹⁷ หลักการรับช่วงสิทธินี้ได้ถูกบัญญัติขึ้นเพื่อให้มีความสัมพันธ์กับหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง เพื่อให้บุคคลภายนอกผู้ก่อวินาศภัยนั้นต้องรับผิดชอบในความเสียหายที่ตนได้กระทำความผิดตามกฎหมายและเพื่อให้ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัยรับค่าสินไหมทดแทนตามความเสียหายที่แท้จริง กล่าวคือ เมื่อตนได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยไปจำนวนเท่าใดก็ไม่มีสิทธิเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนนั้นกับบุคคลภายนอกผู้ก่อความเสียหายได้อีก เพราะสิทธิดังกล่าวได้รับช่วงไปโดยผู้รับประกันภัยแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องค่าเสียหายจำนวนเดียวกันทั้งจากผู้ก่อวินาศภัยและผู้รับประกันภัยไม่ได้ และไม่ว่ากรณีใดผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิไปเกินกว่าจำนวนที่ตนจ่ายค่าสินไหมทดแทนไม่ได้

การรับช่วงสิทธิจะเกิดขึ้นได้ก็ต่อเมื่อเป็นวินาศภัยที่เกิดขึ้นจากการกระทำของมนุษย์เท่านั้นและผู้ก่อให้เกิดวินาศภัยนั้นจะต้องไม่ใช่ผู้เอาประกันภัยหรือผู้รับประกันภัย เพราะการที่

¹⁶ อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 91.

¹⁷ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 108.

วินาศภัยเกิดขึ้นด้วยความทุจริตหรือประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของผู้เอาประกันภัยและผู้รับประโยชน์นั้น ถือว่าเป็นภัยในทางศีลธรรม (Moral Hazard) ที่ผู้รับประกันภัยไม่ต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนตามสัญญาประกันภัย ในสัญญาประกันชีวิต ผู้รับประกันชีวิตไม่สามารถรับช่วงสิทธิได้ ก็เนื่องจากชีวิตคนเรานั้นมีค่าจะไม่อาจประเมินราคาเป็นเงินได้ จะว่าจำนวนเงินที่ได้รับจำนวนเงินที่ได้รับจากผู้รับประกันชีวิตนั้นคุ้มค่าแห่งชีวิตแล้วคงไม่ได้ ดังนั้นสิทธิในการที่จะเรียกร้องเอาค่าสินไหมทดแทนจากผู้ทำละเมิดย่อมยังคงเป็นของทายาทของผู้เอาประกันภัยอยู่¹⁸

การที่ผู้รับประกันภัยจะรับช่วงสิทธิจากการจ่ายค่าสินไหมทดแทนของตนได้ ต้องเป็นการจ่ายค่าสินไหมทดแทนอันเนื่องจากการเกิดวินาศภัยที่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยเท่านั้น การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยสำคัญผิดว่าตนมีความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัย แต่ความจริงตนไม่มีความรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น สำคัญผิดว่าผู้เอาประกันภัยมีส่วนได้เสียในวัตถุที่เอาประกันภัย ในขณะที่เกิดวินาศภัย หรือสำคัญผิดว่ากรรมธรรมมีผลใช้บังคับในขณะที่เกิดวินาศภัยก็ดี ผู้รับประกันภัยไม่มีสิทธิรับช่วงสิทธิจากผู้เอาประกันภัย นอกจากนี้การจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่มีความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยซึ่งเรียกว่า “สินไหมกรุณา” (Ex Gratia Pymment) หมายถึงการเกิดวินาศภัยนั้นไม่อยู่ในความรับผิดชอบตามสัญญาประกันภัยแต่ผู้รับประกันภัยมีความเห็นใจในความเสียหายที่เกิดขึ้นกับผู้เอาประกันภัย จึงได้จ่ายเงินจำนวนหนึ่ง ให้ผู้เอาประกันภัยรับบรรเทาความเสียหายนั้น ผู้รับประกันภัยย่อมไม่ได้รับช่วงสิทธิตามกฎหมาย¹⁹

2.1.2.5 หลักการเฉลี่ย (Contribution)

หลักการเฉลี่ยนี้สืบเนื่องมาจากหลักการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริงและหลักการรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัยชนิดที่เป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเท่านั้น เนื่องจากสัญญาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเท่าจำนวนที่เสียหายเท่านั้น หลักการเฉลี่ยนี้เป็นกฎแห่งความเสมอภาคในกฎหมาย ด้วยมุ่งหมายที่จะให้ผู้รับประกันภัยในวัตถุที่เอาประกันภัยอันเดียวกัน ในการเสี่ยงภัยอันเดียวกัน และในส่วนได้เสียอันเดียวกัน ต้องรับผิดชอบส่วนแห่งความเสียหายที่ผู้รับประกันภัยแต่ละคนมีอยู่ตามสัญญาประกันภัยเป็นอัตราส่วนกับจำนวนเงินที่ตนรับประกันภัยไว้

หลักการเฉลี่ยจะเกิดขึ้นเมื่อประกอบด้วยลักษณะสำคัญ 5 ประการ ดังต่อไปนี้

¹⁸ อำนวย สุภเวชย์ ข (2548, มกราคม-มีนาคม). “การรับช่วงสิทธิในสัญญาประกันภัย.” *วารสารการประกัน ภัย*, 30(1) หน้า 54.

¹⁹ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 108.

(1) มีกรรมกรรมประกันภัยตั้งแต่สองฉบับขึ้นไป ในหลักกฎหมายอังกฤษมุ่งหมายให้เกิดความเป็นธรรมตามหลัก Equity Law เพื่อกระจายส่วนแห่งความเสียหายอย่างเป็นธรรมในระหว่างผู้รับประกันภัยด้วยกัน โดยไม่คำนึงถึงว่าผู้รับประกันภัยเหล่านั้นจะได้รับประกันภัยไว้พร้อมกันหรือไม่ แต่ตามประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 กรณีที่ทำสัญญาประกันภัยสองรายขึ้นไปเป็นลำดับ ผู้รับประกันภัยคนแรกต้องรับผิดชอบก่อน ถ้าความเสียหายเกินกว่าจำนวนที่รับประกันภัยไว้ ผู้รับประกันภัยจึงรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่ จะเห็นได้ว่ากฎหมายไทยใช้หลักเฉลี่ยเฉพาะกรณีที่ผู้รับประกันภัยแต่หลายรายทำสัญญาประกันภัยพร้อมกัน โดยถือว่าถ้าทำสัญญาประกันภัยหลายรายในวันเดียวกันถือว่าทำสัญญาประกันภัยพร้อมกัน

(2) กรรมกรรมประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองส่วนได้เสียเดียวกัน หมายถึงส่วนได้เสียที่เอาประกันภัยไว้เป็นส่วนได้เสียอันเดียวกัน ซึ่งอาจเป็นผู้เอาประกันภัยเอาทรัพย์สินเดียวกันทำสัญญากับผู้รับประกันภัยหลายราย หรือ ผู้เอาประกันหลายรายเอาทรัพย์สินเดียวกันทำสัญญาประกันภัย เช่น เจ้าของรถและผู้เช่ารถต่างคนต่างทำสัญญาประกันภัยรถยนต์

(3) กรรมกรรมประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองภัยชนิดเดียวกัน หมายถึง วินาศภัยที่กำหนดไว้เป็นวินาศภัยชนิดเดียวกัน

(4) กรรมกรรมประกันภัยเหล่านั้นคุ้มครองวัตถุที่เอาประกันภัยเดียวกัน โดยไม่ต้องคำนึงว่าเป็นการประกันภัยเกี่ยวกับทรัพย์สินหรือไม่ เพราะกรรมกรรมประกันภัยเกี่ยวกับความรับผิดชอบซึ่งมีวัตถุที่เอาประกันภัยเป็นความรับผิดชอบต่อบุคคลอื่นตามกฎหมาย ก่ออยู่ในหลักเกณฑ์ในข้อนี้เช่นเดียวกัน

(5) กรรมกรรมแต่ละฉบับจะต้องมีผลบังคับเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้น กรรมกรรมแต่ละฉบับต้องมีผลบังคับได้ตามกฎหมายในเวลาที่เกิดเหตุวินาศภัย

2.1.2.6 สาเหตุใกล้ชิด (Proximate Cause)

สาเหตุใกล้ชิดมาจากทฤษฎีของความสัมพันธ์ระหว่างเหตุกับผล (Causation) ทฤษฎีนี้ถือว่า เหตุกับผลย่อมต้องเกี่ยวโยงกัน ถ้าหากไม่มีเหตุนั้นแล้วผลนั้นย่อมไม่อาจเกิดขึ้นได้ ผลจะผิดปกตอย่างไรไม่สำคัญ และอาจมีเหตุหลายเหตุในผลอันเดียวกัน ถ้าความเสียหายนั้นเป็นผลธรรมดาที่เกิดจากเหตุอันใด ย่อมถือได้ว่าความเสียหายนั้นเป็นผลโดยตรงมาจากเหตุนั้น เรียกได้ว่าเป็นสาเหตุใกล้ชิดที่ทำให้เกิดผลอันนั้นขึ้นได้²⁰

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาว่าวินาศภัยที่เกิดขึ้นเป็นสาเหตุใกล้ชิดดังต่อไปนี้²¹

²⁰ อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 86.

²¹ สิทธิโชค ศรีเจริญ. เล่มเดิม. หน้า 114.

- (1) ภัยที่รับประกันภัยไว้จะต้องเกิดขึ้นอย่างแท้จริง
- (2) ความเสียหายอย่างอื่นที่เกิดกับวัตถุที่เอาประกันภัย นอกจากภัยที่รับประกันภัยไว้ เนื่องจากความพยายามที่จะปกป้องความเสียหายย่อมได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัย
- (3) ไม่มีเหตุการณ์ใหม่เข้าแทรกแซง หมายถึงกรณีที่จะเป็นสาเหตุใกล้ชิดได้นั้นต้องเป็นเหตุการณ์ต่อเนื่องเป็นอันเดียวขึ้นและเป็นผลให้เกิดความเสียหาย โดยไม่มีเหตุการณ์อื่นเข้ามาแทรกแซงหรือขัดขวางให้สาเหตุใกล้ชิดนั้นขาดตอน หรือสะดุดหยุดลง เช่น ขณะไฟไหม้รถบรรทุกของ เจ้าหน้าที่กำลังช่วยกันดับไฟ ประชาชนรอบข้างขโมยของที่บรรทุกไป ความเสียหายที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากไฟไหม้รถ
- (4) ในกรณีที่มีภัยหลายชนิดเกิดขึ้นไม่พร้อมกัน ภัยชนิดแรกไม่ว่าจะก่อให้เกิดความเสียหายมากหรือน้อยจะต้องเป็นสาเหตุใกล้ชิด แม้ว่าภัยที่ตามมาภายหลังจะทำให้วินาศภัยกับทรัพย์สินที่เอาประกันภัยมากกว่าก็ตาม ตัวอย่าง กรณีความเสียหายจากคลื่น “สึนามิ” โดยเมื่อเกิดเหตุแผ่นดินไหวอย่างรุนแรงที่ทำให้เปลือกโลกยุบตัวและเกิดคลื่นน้ำ กลายเป็นคลื่นทะเลขนาดใหญ่พัดเข้าหาชายฝั่ง ก่อให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง ความเสียหายที่เกิดขึ้นจึงเป็นผลโดยตรงจากแผ่นดินไหว แม้ความเสียหายจะเกิดจากน้ำทะเลก็ตาม ดังนั้นการประกันภัยที่ผู้รับประกันภัยจะต้องรับผิดชอบใช้ค่าสินไหมทดแทนย่อมได้แก่การประกันภัยแผ่นดินไหว (Earthquake Insurance) มิใช่การประกันภัยความเสียหายจากน้ำ (Water Damage Insurance)²²

2.2 การประกันภัยรถยนต์

ประวัติความเป็นมาของธุรกิจประกันภัยในประเทศไทยนั้น เริ่มจากการที่ประเทศไทยมีการติดต่อค้าขายกับต่างชาติ ซึ่งอาศัยการขนส่งสินค้าทางเรือเป็นส่วนใหญ่ ชาวต่างประเทศก็ได้มีการกระทำประกันภัยทางทะเลเพื่อคุ้มครองสินค้าของตนที่อยู่ในระหว่างการขนส่ง จึงถือได้ว่าการประกันภัยทางทะเลและการขนส่งเกิดขึ้นเป็นประเภทแรก โดยในช่วงแรกนั้นการรับประกันภัยดำเนินการโดยชาวต่างชาติ และไม่มีกฎหมายควบคุมแต่อย่างใด ส่วนใหญ่เป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยต่างชาติซึ่งเข้ามาประกอบกิจการในประเทศไทย เช่น บริษัท อีสเอเชียติก จำกัด (มหาชน) เป็นต้น กิจการประกันภัยเริ่มปรากฏชัดเจนเมื่อปี พ.ศ. 2476 โดยรัฐบาลไทยได้ตราพระราชบัญญัติควบคุมการค้าขายอันกระทบถึงความปลอดภัย และความผาสุกแห่งสาธารณะชนขึ้น กำหนดให้ผู้ที่จะประกอบธุรกิจประกันภัยจะต้องได้รับอนุญาตก่อน ต่อมาในปี พ.ศ. 2510 รัฐบาลได้ตราพระราชบัญญัติประกันชีวิตประกันชีวิต พ.ศ. 2510 และพระราชบัญญัติประกัน

²² อำนวย สุภเวชย์ ก เล่มเดิม. หน้า 86.

วินาศภัย พ.ศ. 2510 ออกใช้บังคับเพื่อควบคุมและส่งเสริมให้ธุรกิจประกันภัยมีความมั่นคงและเป็น ที่เชื่อถือมากยิ่งขึ้น โดยพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2510 ได้ประกาศใช้บังคับมาจนถึงปี พ.ศ. 2534 จึงได้ยกเลิก และได้มีการประกาศใช้บังคับพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 แทน โดยได้มีการแก้ไขปรับปรุงให้มีความเหมาะสมและรัดกุมยิ่งขึ้น

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับของประเทศไทย เป็นผลมาจากการประกาศใช้บังคับ ตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งการร่างพระราชบัญญัติเกี่ยวกับการ ประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับเป็นได้ใช้ระยะเวลาในการพิจารณายาวนานที่สุดเนื่องจาก มักมี เหตุการณ์แทรกซ้อนต่างๆ เกิดขึ้นอยู่เสมอ เช่น การรัฐประหาร ยุบสภา หรือ รสช. ทำให้ร่าง ดังกล่าวไม่ได้รับการพิจารณา นอกจากนี้เนื่องจากประชาชนที่ไม่เข้าใจประโยชน์จากการประกันภัย รถยนต์ภาคบังคับ ได้ถูกวิพากษ์วิจารณ์โจมตีเสมอว่า รัฐบาลได้สร้างประโยชน์ให้กับบริษัท ประกันภัย เป็นผลให้ไม่มีรัฐบาลใดเสนอร่างกฎหมายเกี่ยวกับการประกันภัยภาคบังคับ เมื่อวันที่ 24 กันยายน 2533 ได้เกิดโศกนาฏกรรมบนถนนครั้งร้ายแรงที่สุด ที่ถนนเพชรบุรีตัดใหม่ โดย รถยนต์บรรทุกทุกเก๋งพลิกคว่ำระเบิด เป็นเหตุให้มีคนเสียชีวิต 108 คน บาดเจ็บ 45 คน รถยนต์ เสียหาย 47 คัน อาคารบ้านเรือน อาคารพาณิชย์ เสียหายจำนวน 48 คูหา รวมเป็นทรัพย์สินเสียหาย มากกว่า 300 ล้านบาท เป็นเหตุให้รัฐบาลต้องนำงบประมาณจำนวนหลายล้านบาทเข้าให้ความ ช่วยเหลือผู้ประสบภัยเหล่านั้น หลังจากเหตุการณ์นั้น ก็ได้มีการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติกัน อย่างจริงจังมากขึ้น²³ โดยพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ เริ่มประกาศใช้ในปี พ.ศ. 2535 แต่เนื่องจากมีและยังมีปัญหาในการบังคับใช้และการปฏิบัติตามจึงได้เริ่มมีบังคับใช้ครั้งแรก ในปี พ.ศ. 2536 พระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถได้มีการบัญญัติให้จัดตั้งบริษัทคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถกลางขึ้นเพื่อให้บริการเกี่ยวกับการรับประกันภัยและการจ่ายค่าสินไหมทดแทน แทนบริษัท และจัดตั้งสำนักงานกองทุนทดแทนผู้ประสบภัยเพื่อจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นแก่ ผู้ประสบภัย และได้มีการปรับปรุงพระราชบัญญัตินี้ดังกล่าวอีกเสมอมา

2.2.1 ความแตกต่างของการประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ และการประกันภัยรถยนต์ภาค บังคับ

การประกันภัยรถยนต์พอจะแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทใหญ่ คือการประกันภัยรถยนต์ ภาคสมัครใจ (Voluntary Insurance) โดยผู้เป็นเจ้าของรถนั้นจะทำประกันภัยหรือไม่ก็ได้ และการ

²³ เกียรติศักดิ์ คำสมาน. (2536, ตุลาคม-ธันวาคม). “พระราชบัญญัติคุ้มครอง ผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 : บทบาทในการเสริมสร้างความมั่นคงให้ระบบเศรษฐกิจและสังคม.” *วารสารการประกันภัย*, 18(4) หน้า18.

ประกันภัยภาคบังคับ (Compulsory Insurance) คือการประกันภัยตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ซึ่งรัฐบังคับให้เจ้าของหรือผู้ครอบครองซึ่งใช้รถจำเป็นต้องทำประกันภัย

การประกันภัยรถยนต์ภาคสมัครใจ (Voluntary Insurance) คือการประกันภัยซึ่งผู้ที่เป็นเจ้าของรถสามารถเลือกได้ว่า จะทำประกันภัยรถยนต์ของตนเองหรือไม่ก็ได้ ซึ่งเป็นไปตามบทบัญญัติของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เอกเทศสัญญา ลักษณะ 20 มาตรา 861 ถึงมาตรา 888 และพระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 ซึ่งอยู่ในพื้นฐานของหลักเสรีภาพของการทำสัญญา ผู้เอาประกันภัยสามารถเลือกได้ว่า จะให้ได้รับความคุ้มครองมากน้อยเพียงใด ซึ่งรวมความคุ้มครองชีวิต ตลอดไปจนถึงความคุ้มครองทรัพย์สินของบุคคลภายนอก และของผู้เอาประกันภัยเองด้วยจึงมีหลักการชดเชยค่าสินไหมโดยจะต้องรอการพิสูจน์ความรับผิดชอบตามหลักของละเมิด ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ที่ได้กล่าวไว้เบื้องต้น ให้เสร็จสิ้นเสียก่อน ซึ่งต่างจากการประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับตามพระราชบัญญัติคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ พ.ศ. 2535 ที่มีวัตถุประสงค์ในการเยียวยาความเสียหายที่เกิดขึ้นแก่ชีวิต ร่างกายของผู้ประสบภัยเบื้องต้นตามความจำเป็น โดยทันทีและเป็นจำนวนที่แน่นอน

การประกันภัยรถยนต์ภาคบังคับ คือการประกันภัยประเภทที่กฎหมายกำหนดให้เจ้าของรถ หรือผู้ครอบครองรถซึ่งใช้ หรือมีรถไว้เพื่อใช้จะต้องจัดให้มี การประกันภัยความเสียหายสำหรับผู้ประสบภัย โดยทำกับบริษัทที่ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการประกันภัยรถตามกฎหมายว่าด้วยประกันวินาศภัย โดยมีเจตนารมณ์ที่จะให้เกิดความคุ้มครองแก่ชีวิต ร่างกายเป็นสำคัญประกันภัยภาคบังคับจึงไม่มีความคุ้มครองในส่วนทรัพย์สิน โดยประกันภัยภาคบังคับนั้นใช้หลักการจ่ายค่าสินไหมทดแทนโดยไม่ต้องพิสูจน์ความรับผิดชอบแบบเหิน (Modified No-Fault) หมายถึงให้มีการจ่ายค่าเสียหายเบื้องต้นไปส่วนหนึ่งก่อนในระหว่างที่รอการพิสูจน์ความรับผิดชอบหลักละเมิด หรือยังไม่ทราบตัวผู้ต้องรับผิดชอบ

จะเห็นได้ว่า ตามที่ได้กล่าวมาข้างต้นเป็นแนวความคิดทฤษฎีและหลักกฎหมายที่เกี่ยวกับการประกันภัย ซึ่งจะในบทต่อไปจะได้กล่าวถึงการคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ และการไล่เบี้ยเรียกคืนเงินของกองทุนทดแทนผู้ประสบภัย เพื่อจะได้นำมาเปรียบเทียบและวิเคราะห์ปัญหา และไล่เบี้ยเรียกคืนเงินค่าเสียหายเบื้องต้นของประเทศไทยต่อไป