

## บทที่ 2

### ประวัติความเป็นมา ความหมาย แนวคิด และทฤษฎีของการประกันภัย ในประเทศไทยและต่างประเทศ

การประกันภัยเข้าซ้อ เป็นการประกันวินาศภัยอย่างหนึ่งซึ่งในปัจจุบันนี้ได้มีผู้อุปประกันภัยหลายรายด้วยกันที่ทำประกันภัยเข้าซ้อ ในบทนี้ผู้วิจัยจึงขอเสนอในเรื่องของประวัติความเป็นมา ความหมาย แนวคิด และทฤษฎีของการประกันภัยและการประกันภัยเข้าซ้อ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาเกี่ยวกับหลักกฎหมายของการประกันภัยเข้าซ้อต่อไป

#### 2.1 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัย

นับตั้งแต่ในอดีตจนถึงปัจจุบัน มนุษย์ที่เกิดมาทุกคนย่อมอยู่บนความเสี่ยงต่าง ๆ มากมาย ทั้งความเสี่ยงต่อชีวิต ร่างกาย ทรัพย์สิน เป็นต้น ซึ่งเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นโดยไม่อาจมีผู้ใดคาดการณ์ไว้ล่วงหน้าได้ และความเสี่ยงที่เกิดขึ้นนั้นยังทำให้มนุษย์เกิดความลำบากมากขึ้นจนอาจถึงขั้นสิ้นเนื้อประดาตัวหรือเสียชีวิตเลยก็ได้ แต่ด้วยวิวัฒนาการทางความคิดของมนุษย์จึงได้มีการคิดค้นวิธีการจัดการความเสี่ยงภัยนั้นขึ้นมา โดยถือว่าเป็นการเชี่ยวชาญผู้ที่ได้รับความเสียหายนั้นให้เสียหายน้อยลงโดยการกระจายความเสี่ยงภัยไปให้ผู้อื่น การกระทำแบบนี้เรียกว่า “การประกันภัย” นั่นเอง

##### 2.1.1 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยในต่างประเทศ<sup>1</sup>

เมื่อประมาณกว่า 2,200 ปีก่อนคริสต์ศักราช ในสมัยบาบิโลน (Babylon) ซึ่งอาศัยอยู่ลุ่มแม่น้ำยูเฟรติสได้ผลิตสินค้าออกขาย และได้ส่งลูกจ้างหรือทาสของคนออกไปเร่ขายสินค้าตามเมืองต่าง ๆ ทาสหรือลูกจ้างของตนนี้ไม่มีส่วนได้เสียในกำไรที่เกิดขึ้นกับการขายสินค้าเหล่านั้นเลยและไม่มีอำนาจในการตกลงกับผู้ซื้อนอกเหนือไปจากที่ได้รับคำสั่งจากนายของตนเท่านั้น พอการค้าเจริญขึ้นการทำงานของทาสหรือลูกจ้างก็เกิดความไม่สะดวกเนื่องจากขาดอำนาจต่าง ๆ ดังกล่าว การใช้ ทาสหรือลูกจ้างก็เปลี่ยนไปเป็นใช้พ่อค้าเร่ (Travelling Sales-Man) ซึ่งสมัยนั้นเรียกว่า “Darmatha” แปลว่า คนติกลงเป็นผู้รับสินค้าจากพ่อค้าไปจำหน่ายยังเมืองต่าง ๆ พวกพ่อค้าเร่นี้

<sup>1</sup> สะอาด หอมมณี. (2539). *คำอธิบายกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ ว่าด้วย ประกันภัย*. กรุงเทพฯ: สุตราพิศาล. หน้า 2-4.

ต้องมอบทรัพย์สิน ภรรยาและบุตรที่อยู่ทางบ้านให้พ่อค้าเป็นประกัน โดยมีข้อสัญญากันว่าถ้าไรที่ได้รับนั้น พ่อค้าจะต้องแบ่งให้พ่อค้าเจ้าของสินค้าครึ่งหนึ่ง หากพ่อค้าร่อนหนีหายไปหรือถูกโจรปล้นสินค้าเอาไปหมด บรรดาทรัพย์สินจะถูกพ่อค้าริบและภรรยากับบุตรก็จะตกเป็นทาสไปด้วย เงื่อนไขดังกล่าวนี้เมื่อปฏิบัติไปเพียงเล็กน้อย บรรดาพ่อค้าก็ไม่พอใจจึงเกิดการแข็งข้อไม่ยอมรับเงื่อนไขอันเสียเปรียบนี้และในที่สุดก็ตกลงเงื่อนไขใหม่ว่า ถ้าการสูญเสียสินค้าโดยมิใช่ความผิดของพ่อค้าหรือพ่อค้าเริ่มได้เพิกเฉยต่อการป้องกันรักษาสินค้าอย่างเต็มที่แล้ว ให้ถือว่าพ่อค้าเริ่มมีความผิด พ่อค้าเจ้าของสินค้าจะริบทรัพย์สิน บุตร และภรรยาไม่ได้ ข้อตกลงนี้จึงได้ใช้ต่อมาอย่างแพร่หลาย ในการค้าสมัยนั้นนับได้ว่าข้อตกลงดังกล่าวเป็นการเริ่มต้นของการประกันภัยในสมัยโบราณ

การประกันภัยในสมัยแรก ๆ นั้นรู้จักกันในรูปของการประกันภัยทางทะเล (Marine Insurance) เพราะในสมัยนั้นการค้าสินค้าไปค้าขายแลกเปลี่ยนกับดินแดนโพ้นทะเลมีโอกาสได้รับผลตอบแทนสูง สามารถขายสินค้าที่บรรทุกไปขายได้ในราคาดีแล้วยังหาซื้อสินค้าอันมีค่าที่เป็นของหายากในประเทศของตนจากดินแดนโพ้นทะเลกลับมาขายในเที่ยวกลับด้วย หากการเดินทางค้าขายทางทะเลก็เต็มไปด้วยภัยอันตรายมากมายเพราะเรือยังมีขนาดเล็กอุปกรณ์การเดินเรือก็ยังไม่ดีพอมีการเสี่ยงภัยมาก และมักจะได้รับความสูญเสียจากภัยทางทะเลในรูปแบบต่าง ๆ อยู่เป็นประจำ เช่น ภัยธรรมชาติ คลื่นลมพายุทำให้เรืออับปางหรือชนกับหินโสโครกหรือถูกผู้ร้ายโจรสลัด เป็นต้น ผู้ที่ริเริ่มวิธีประกันภัยทางทะเลขึ้น คือ ชาวลอมบาร์ด (Lombards) เป็นชาวเมืองลอมบาร์ดี (Lombardy) อยู่ทางตอนเหนือของประเทศอิตาลี ซึ่งต่อมาพวกนี้ได้อพยพมาตั้งถิ่นฐานทำมาหากินในกรุงลอนดอนเมื่อราวคริสต์ศตวรรษที่ 13 การประกันภัยทางทะเลนี้ก็ได้ขยายจากประเทศอิตาลีไปยังประเทศอังกฤษและประเทศอื่น ๆ ในทวีปยุโรป

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

ต่อมาในปี ค.ศ. 1574 พระนางเอลิซาเบธแห่งประเทศอังกฤษ ได้ตรากฎหมายจัดตั้งหอประกันภัยขึ้นสำหรับขายกรมธรรม์ประกันภัยทางทะเล ทำให้ธุรกิจประกันภัยของอังกฤษได้

เจริญก้าวหน้าวิวัฒนาการเรื่อยมา เริ่มตั้งแต่ดำเนินงานในรูปแบบสำนักงานจนเป็นสมาคม สัญญาประกันภัยของอังกฤษฉบับแรกที่บันทึกไว้คือ เดอะโบรค ซี อินชัวร์เรนซ์โพลิซี (The Broke Sea Insurance Policy) ซึ่งก็ยังเก็บรักษาไว้ตั้งแต่ ค.ศ. 1657 และในปี ค.ศ. 1601 นั้นได้มีการจัดตั้งศาลขึ้นมาเพื่อพิจารณาพิพากษาคดีเกี่ยวกับการประกันภัยทางทะเล ทำให้ประเทศอังกฤษในขณะนั้นได้มีการวางหลักเกณฑ์วิธีปฏิบัติเกี่ยวกับการประกันภัยเจริญก้าวหน้ากว่าประเทศอื่น ๆ

ในคริสต์ศตวรรษที่ 17 ก็กำเนิดสถาบันรับประกันภัยลloyd's (Lloyd's) แห่งลอนดอนมีส่วนเกี่ยวข้องกับกิจการประกันภัยทางทะเล และได้รับการยกย่องว่าเป็นบิดาแห่งการประกันภัย โดยเริ่มต้นจากร้านกาแฟเล็กๆ ร้านหนึ่ง ตั้งอยู่ริมแม่น้ำเทมส์ในกรุงลอนดอน เจ้าของร้านมีชื่อว่า เอ็ดเวิร์ด ลอยด์ (Edward Lolyd) เนื่องจากร้านนี้ตั้งอยู่ในย่านที่เรือสินค้าในสมัยนั้นจะต้องแวะเทียบและขึ้นลงสินค้า จึงมีบุคคลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการค้าระหว่างประเทศและการประกันภัยมาชุมนุมกันอยู่เสมอ ทำให้กลายเป็นศูนย์กลางของการประกันภัยทางทะเลของสมัยนั้นไปโดยปริยาย ความจริงไม่มีใครรู้แน่ชัดว่าร้านกาแฟของนายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ ตั้งขึ้นตั้งแต่เมื่อใด และจากหลักฐานเอกสารที่ปรากฏเก่าแก่ที่สุดเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจประกันภัยและร้านกาแฟนี้เคยบันทึกไว้คือ ค.ศ. 1688 ดังนั้นจึงยืนยันได้ว่าร้านนี้มีขึ้นก่อนหน้านี้แน่ นายเอ็ดเวิร์ด ลอยด์ เป็นพ่อค้าที่ชาญฉลาดเมื่อเห็นว่าร้านของตนเป็นแหล่งชุมนุมของพ่อค้าวานิชและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกับการค้าขายสินค้าระหว่างประเทศ จึงได้จัดบริการพิมพ์ข่าวสารเกี่ยวกับเรือสินค้าที่เดินทางเข้าออกราคาสินค้าและอัตราแลกเปลี่ยนเงินตรา โดยทำเป็นแผ่นปลิวรายวันชื่อว่า Lloyd's list ซึ่งเอกสารข่าวนี้ปัจจุบันได้พัฒนามาเป็นหนังสือพิมพ์รายวันในชื่อเดียวกัน หนังสือพิมพ์ฉบับนี้ตีพิมพ์รายงานข่าวสารเกี่ยวกับการเดินเรือ และการประกันภัยทางทะเลเป็นส่วนใหญ่ และรายงานข่าวประจำวันที่สำคัญของหนังสือพิมพ์นี้คือ การรวบรวมข่าวเกี่ยวกับเรือสินค้าที่ประสบภัยทั่วทุกมุมโลกและนับเป็นหนังสือพิมพ์รายวันที่มีความสำคัญอย่างมากต่อผู้ประกอบการธุรกิจรับประกันภัยทางทะเลทั่วโลกทุกวันนี้

ปัจจุบัน Lloyd's เป็นสถาบันรับประกันภัยทุกแขนงที่ยิ่งใหญ่มากของโลก สถาบันมีฐานะเป็นบริษัทโดยสถานิติบัญญัติของอังกฤษออกกฎหมายจัดตั้งขึ้น สถาบันนี้ประกอบด้วยสมาชิกรับประกันภัยกว่าหนึ่งหมื่นคนที่เรียกว่า "Underwriting members" สมาชิกเหล่านี้ทำหน้าที่เป็นผู้รับเสี่ยงภัย โดยจัดตั้งเป็นกลุ่มรับประกันภัยหลายร้อยกลุ่มแต่ละกลุ่มต่างรับเสี่ยงภัยโดยใช้ชื่อเหมือนกันหมด

### 2.1.2 ประวัติความเป็นมาของการประกันภัยในประเทศไทย<sup>2</sup>

ในสมัยกรุงศรีอยุธยาได้มีการประกันภัยบ้างแล้วแต่ก็เป็นการกระทำกันระหว่างชาวต่างประเทศที่เดินทางเข้ามาค้าขายในประเทศไทย กิจการประกันภัยในประเทศไทยเป็นที่เริ่มรู้จักแพร่หลายตั้งแต่สมัยกรุงรัตนโกสินทร์ตอนต้น ในสมัยพระบาทสมเด็จพระนั่งเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 3 ได้ทรงตั้งชื่อเครื่องพิมพ์ดีดจากต่างประเทศ (อังกฤษ) และทรงเกรงว่าจะเกิดความเสียหายระหว่างทางจึงทรงประกันภัยขนส่งไว้ แต่การประกันวินาศภัยขณะนั้นมักจะเป็นกรณีที่ชาวต่างประเทศที่เข้ามาค้าขายในประเทศไทยเป็นผู้เอาประกันภัย ทั้งยังมีตัวแทนของบริษัทรับประกันภัยต่างประเทศมาตั้งดำเนินกิจการในประเทศไทย เช่น บริษัทอีสเอเชียติก, ห้างบอเนียว, ห้างสก๊อต เป็นต้น โดยมีทั้งการประกันวินาศภัยและการประกันชีวิต ต่อมารัชกาลสมัยที่ 5 ได้มีคณะทูตจากประเทศอังกฤษเข้ามาเจริญสนทนาไมตรีในการพาณิชย์ ได้ขอพระบรมราชานุญาตประกอบธุรกิจประกันชีวิตในประเทศไทย พระองค์จึงได้ทรงอนุญาตให้บริษัทอีสเอเชียติก จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนของบริษัทประกันภัยในประเทศไทยดำเนินธุรกิจประกันชีวิตในประเทศไทยได้ โดยมีสมเด็จพระเจ้าพระยาบรมมหาศรีสุริยวงศ์ เอกอัครมหาเสนาบดีเป็นผู้เอาประกันชีวิตถือกรรมกรรมประกันภัยเป็นคนแรก ส่วนในเรื่องการควบคุมกิจการประกันภัยในระยะเวลาดังกล่าวยังไม่มีกฎหมายควบคุมแต่อย่างใดจนกระทั่ง พ.ศ. 2467 จึงได้มีประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์บัญญัติขึ้นและถือเป็นการวางรากฐานและควบคุมกิจการประกันภัยจนกระทั่งทุกวันนี้

## 2.2 หลักเกณฑ์ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บัญญัติว่า “อันสัญญาประกันภัยนั้น ถ้าผู้เอาประกันภัยมิได้มีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้แล้วไซ้ ท่านว่าไม่ผูกพันคู่สัญญาแต่อย่างหนึ่งอย่างใด”<sup>3</sup> ซึ่งจากบทบัญญัติดังกล่าวมิได้มีการจำกัดความของคำว่าส่วนได้เสียไว้อย่างชัดเจน เพียงขอให้อองมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้เท่านั้น จึงไม่ต้องมีการระบุส่วนได้เสียของผู้เอาประกันภัยไว้ในกรรมกรรม

แต่อย่างไรก็ตาม ส่วนได้เสีย ก็มีความสำคัญเพราะในการประกันภัยจะใช้หลักว่า จะชดใช้ค่าสินไหมทดแทนให้ไม่เกินความเสียหายที่เกิดขึ้นจริง เพราะการทำประกันภัยก็คือเป็นสัญญาอย่างหนึ่ง ในการทำสัญญานั้นถ้าคู่สัญญาไม่มีส่วนได้เสียในเหตุที่ทำสัญญานั้นแล้ว สัญญานั้นก็จะกลายเป็นการพนันขึ้นต่อแทน จะทำให้ไม่มีผลบังคับได้ตามกฎหมาย

<sup>2</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 5.

<sup>3</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์. มาตรา 863.

### 2.2.1 ลักษณะของส่วนได้เสียที่สามารถเอาประกันภัย

หลักกฎหมายที่ว่า “ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้” นี้ในชั้นแรกที่เริ่มมีการทำสัญญาประกันภัยก็ไม่ได้มีกฎหมายกำหนดไว้แต่ประการใด เพิ่งจะมีปรากฏขึ้นเมื่อปี ค.ศ. 1746 โดยประเทศอังกฤษได้ออกกฎหมายฉบับหนึ่ง วางข้อกำหนดเกี่ยวกับการเอาประกันภัยเรือและสินค้าว่า ผู้เอาประกันภัยจะต้องเป็นเจ้าของเรือและเจ้าของสินค้า ทั้งนี้เพราะปรากฏว่ามีเรือสินค้าจำนวนมากได้หายสาบสูญหรือถูกทำลายไปโดยวิธีการอันมิชอบ ซึ่งอาจเนื่องมาจากผู้เอาประกันภัยที่ไม่ใช่เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้ามีส่วนอยู่ด้วย เพราะนอกจากผู้เอาประกันภัยจะไม่มีอะไรต้องเสียหายจากการสูญเสยเรือและสินค้า และยังมีสิทธิได้รับเงินค่าประกันภัยด้วย จึงเป็นธรรมดาผู้เอาประกันภัยซึ่งมิใช่เจ้าของเรือหรือเจ้าของสินค้านั้นย่อมอยากจะให้เรือและสินค้านั้นต้องสูญหายหรือถูกทำลายไป และถ้าเรือเหล่านั้นไม่ถูกทำลายหรือสูญหายโดยภัยธรรมชาติ ก็คงจะหาวิธีช่วยให้ถูกทำลายหรือสูญหายไปโดยประการอื่น เพื่อตนจะได้เรียกร้องเงินค่าประกันได้ และต่อมาในปี ค.ศ. 1774 ประเทศอังกฤษก็ได้ออกกฎหมายอีกฉบับหนึ่ง วางข้อกำหนดเกี่ยวกับการประกันชีวิตโดยมีใจความสำคัญคือห้ามมิให้มีการประกันชีวิตบุคคลใด ๆ ไม่เมื่อปรากฏว่าผู้เอาประกันชีวิตนั้นไม่มีส่วนได้เสียในชีวิตหรือความตามของบุคคลที่ตนเอาประกันชีวิตนั้น<sup>4</sup>

Lord Blackburn ผู้พิพากษาศาลอังกฤษได้อ้างถึงวิเคราะห์ที่มีผู้กล่าวไว้ว่า “หมายรวมถึงถ้าเหตุการณ์เกิดขึ้นคู่กรณีฝ่ายหนึ่งจะได้ประโยชน์ ถ้าเหตุการณ์นั้นไม่เกิดขึ้นคู่กรณีฝ่ายนั้นจะได้รับความเสียหาย”<sup>5</sup>

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 863 ได้บัญญัติบังคับเด็ดขาดให้ ผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัยไว้ ซึ่งกำหนดให้ผู้เอาประกันภัยต้องมีความสัมพันธ์กับทรัพย์สินที่เอาประกันวินาศภัยไว้ หรือมีความสัมพันธ์กับชีวิตของผู้ที่ตนเอาประกันไว้ ถ้ามิวินาศภัยหรือความตายเกิดขึ้น จะมีผลกระทบกระเทือนมาถึงผู้ที่เอาประกันไว้<sup>6</sup>

ตัวอย่างคำพิพากษาศาลฎีกาของประเทศไทยเกี่ยวกับส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยได้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1282/2524 บริษัท ข. เป็นผู้ส่งสินค้าเข้ามาจากประเทศฟิลิปปินส์ และได้เอาประกันภัยไว้กับโจทก์ แม้ตามใบตราส่งจะระบุให้ธนาคารเป็นผู้รับสินค้า แต่เมื่อ

<sup>4</sup> ไซยศ เหมะรัชตะ. (2540). *กฎหมายว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 4). กรุงเทพฯ: นิติธรรม. หน้า 49-50.

<sup>5</sup> จิตติ ดิงศภักย์. (2539). *กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์. หน้า 23.

<sup>6</sup> ไซยศ เหมะรัชตะ. อ้างแล้ว เจริญธรรมที่ 4. หน้า 51.

ไม่ปรากฏว่าหากวินาศภัยมีขึ้นแก่สินค้าที่เอาประกันภัยนั้น บริษัท ข. จะไม่ต้องรับผิดชอบต่อ  
 ธนาคารประการใดเลยแล้ว ก็ต้องถือว่าบริษัท ข. เป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ประกันภัยไว้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1742/2520 โจทก์ครอบครองติกของผู้อื่นในฐานะผู้อาศัย โจทก์ไม่  
 มีส่วนได้เสียที่จะเอาประกันภัยตึกนั้นได้ตาม มาตรา 863 ไม่มีอำนาจฟ้องเรียกค่าสินไหมทดแทน  
 เมื่อไฟไหม้ตึก มีแต่สิทธิเรียกค่าสินไหมทดแทนเครื่องตกแต่งของโจทก์ที่เอาประกันภัยไว้

คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 64/2516 โจทก์เอาประกันชีวิตลูกจ้างซึ่งขับรถยนต์บรรทุกน้ำมัน  
 ของโจทก์นั้นเห็นได้ว่าจะต้องรับผิดชอบการกระทำละเมิดในทางการที่จ้างของลูกจ้าง และยังต้อง  
 รับผิดชอบจ่ายเงินให้แก่ทายาทผู้อยู่ใต้อุปการะของลูกจ้างผู้ตายตามประกาศของกระทรวงมหาดไทย  
 ซึ่งออกโดยอาศัยอำนาจประกาศคณะปฏิวัติฉบับที่ 19 ประกอบกับการขับรถยนต์บรรทุกน้ำมัน  
 ย่อมต้องอาศัยบุคคลที่มีความชำนาญและไว้วางใจ เช่นนี้ ถือได้ว่าโจทก์มีส่วนได้เสียที่จะเอา  
 ประกันชีวิตลูกจ้างดังกล่าวนี้ได้

1) บุคคลผู้มีส่วนได้เสียในวัตถุประสงค์หรือเหตุที่เอาประกัน สามารถแยกได้ดังนี้

(1) กรณีการประกันวินาศภัย

(1.1) เป็นเจ้าของ ผู้ครอบครอง หรือผู้ดูแล หรือผู้พิทักษ์ทรัพย์ทรัพย์สินนั้น

ผู้เป็นเจ้าของย่อมมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินซึ่งการเป็นเจ้าของย่อมมีกรรมสิทธิ์  
 ในทรัพย์สินที่เอาประกันภัย และเจ้าของย่อมเสียหายหรือสูญเสียผลประโยชน์ ถ้าทรัพย์สินที่เอา  
 ประกันภัยไว้เกิดความเสียหาย การแสดงความเป็นเจ้าของนั้นไม่จำเป็นต้องเป็นเจ้าของแต่เพียง  
 ผู้เดียว อาจเป็นเจ้าของร่วมหรือเป็นเจ้าของบางส่วนก็ได้ เช่นผู้ซื้อบ้านหรือเครื่องใช้ไฟฟ้า รถยนต์  
 ระบบเงินผ่อนด้วยการตกลงผ่อนส่งเงินเป็นงวด ๆ ซึ่งผู้ซื้อสามารถนำสินค้านั้นมาใช้ประโยชน์ได้  
 ถ้าภายหลังสินค้าหรือตัวทรัพย์สินเหล่านั้นเกิดสูญหายหรือเสียหายตนก็ยังคงรับผิดชอบในการ  
 ผ่อนส่งเงินตามงวดชำระที่ยังผ่อนชำระไม่ครบ

(1.2) ผู้เป็นเจ้าของนี้

เจ้าหนี้ย่อมมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่ตนยึดถือไว้เป็นหลักทรัพย์ค่าประกัน  
 เพื่อประกันในการชำระหนี้เช่น ผู้รับจ่านำ ผู้รับจ่านอง เช่น นาย ก. ไปขอกู้เงินจากธนาคารจำนวน  
 1 ล้านบาท โดยนำเอาบ้านของตนไปจำนองไว้กับธนาคาร ฯ ซึ่งผู้เป็นเจ้าของนี้เกรงว่าจะเกิดไฟไหม้  
 แก่บ้านที่รับจำนองไว้ ธนาคารมีสิทธิจะเอาบ้านไปประกันอสังหาริมทรัพย์ประกันภัยได้โดยใส่  
 ชื่อธนาคารเป็นผู้รับประโยชน์ ถ้าเพลิงเกิดไหม้บ้านหลังดังกล่าวบริษัทประกันภัยจะต้องจ่ายเงินค่า  
 สินไหมทดแทนให้แก่ธนาคาร

### (1.3) ผู้มีสิทธิตามสัญญา

สัญญาในที่นี้หมายถึง ข้อผูกพันที่ได้ทำการตกลงถึงเฉพาะกรณีและมีผลบังคับคู่สัญญา เป็นสิทธิที่เรียกร้องให้คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งต้องกระทำหรือจ่ายเงินชดเชยความเสียหายถ้ามีเหตุให้ทรัพย์สินนั้นต้องเสียหายหรือสูญหายเกิดขึ้น ผู้มีส่วนได้เสียที่เกิดจากสัญญามักเกิดในกรณีเอาประกันวินาศภัย เช่น ผู้ให้เช่าย่อมมีส่วนได้เสียในค่าเช่าที่ได้รับจากผู้เช่า เจ้าของอาคารทำสัญญากับผู้เช่าอาคารให้ผู้เช่าอาคารรับผิดชอบค่าเสียหายถ้าเกิดอัคคีภัยกับอาคารนั้น ดังนั้นจึงทำให้ผู้เช่าได้รับสิทธินั้น ซึ่งส่วนได้เสียนี้อาจเอาประกันได้จึงยอมทำประกันภัยอาคารได้

### (1.4) ผู้มีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

ความรับผิดชอบตามกฎหมายเป็นความรับผิดชอบต่อทรัพย์สิน ซึ่งเกิดขึ้นตามกฎหมาย และจะต้องชดเชยค่าเสียหายเมื่อเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินหรือชีวิตที่อยู่ในความรับผิดชอบของตน ซึ่งตนมีหน้าที่ต้องรับผิดชอบต่อความปลอดภัยแก่ทรัพย์สินที่รับมอบให้ดูแลรักษา เช่น ผู้รับขนส่งสินค้า ผู้รับเหมา ผู้เช่า ผู้รับจ้างทำของต้องดูแลทรัพย์สินนั้นให้ปลอดภัย จึงถือว่าผู้รับผิดชอบดังกล่าวมีส่วนได้เสีย สามารถเอาประกันภัยทรัพย์สินได้ อันเป็นกรณีปกติ

### (1.5) ผู้มีส่วนได้เสียในฐานะตัวแทนของเจ้าของ

ตัวแทน หมายถึง บุคคลที่มีอำนาจทำการแทนอีกบุคคลหนึ่งตามที่ได้ตกลงไว้

การเป็น “ตัวแทน” จะเป็น โดยการแต่งตั้งแสดงออกโดยชัดหรือโดยปริยายก็ย่อมได้ เนื่องจากตัวแทนเป็นบุคคลที่ได้รับมอบอำนาจจากเจ้าของให้กระทำการแทน จึงต้องรับผิดชอบต่อผู้แทนให้ได้รับความปลอดภัย และต้องชดเชยถ้าหากเกิดความเสียหายต่อทรัพย์สินนั้น ตัวแทนจึงมีสิทธิที่จะเอาประกันภัยทรัพย์สินนั้นได้ ส่วนได้เสียในฐานะตัวแทนมักจะเกิดในกรณีประกันวินาศภัย เช่น เจ้าของคลังสินค้ารับมอบอำนาจจากเจ้าของสินค้าหรือผู้นำสินค้ามาฝากให้ช่วยดูแลรักษาทรัพย์สินนั้นให้ได้รับความปลอดภัย โดยเจ้าของคลังสินค้าออกไปประทวนสินค้าให้แก่ผู้ฝากหรือเจ้าของสินค้า ถ้าเกิดความเสียหายแก่สินค้าในคลังสินค้าเจ้าของคลังสินค้าจะต้องชดเชยให้กับเจ้าของสินค้าหรือผู้ฝากสินค้าหรือผู้ถือใบประทวนสินค้านั้น

ดังนั้นเจ้าของคลังสินค้ามีสิทธิเอาประกันภัยสินค้าที่รับฝากได้โดยระบุให้เจ้าของสินค้าเป็นผู้รับประโยชน์หรือไม่ระบุชื่อผู้ฝากสินค้าหรือจะระบุให้ผู้เกี่ยวข้องที่มีส่วนได้เสียในสินค้านั้นเป็นผู้รับประโยชน์ก็ได้โดยระบุไว้ว่า “To Whom It May Concern”

## (2) กรณีประกันชีวิต

### (2.1) เป็นเจ้าของชีวิตหรือร่างกายนั้น

บุคคลย่อมมีส่วนได้เสียในชีวิตของตนเองคือการเป็นเจ้าของชีวิตหรือร่างกายนั้นตามข้อกำหนดในกฎหมายจึงยอมเอาประกันชีวิตตนเองได้ แต่ถ้าซื้อประกันชีวิตบุคคลอื่น

ตนเองต้องมีส่วนได้เสียในชีวิตผู้อื่นด้วย ซึ่งส่วนได้เสียนี้อาจเกิดจากความสัมพันธ์ทางด้านครอบครัว สายเลือดเดียวกัน โดยมีการแจ้งจดทะเบียนในทะเบียนบ้านและในสูติบัตร ทะเบียนสมรส ได้แก่ ปู่ ย่า ตา ยาย บิดา มารดา สามี ภรรยา บุตร สำหรับญาติพี่น้องต้องพิสูจน์ว่ามีการอุปการะเลี้ยงดูซึ่งกันและกัน ตลอดจนส่วนได้เสียอันเกิดจากการจดทะเบียนห้างหุ้นส่วน เพื่อร่วมกันทำกิจการค้าขายหรือร่วมลงทุนซึ่งพิสูจน์ได้ว่าการเสียชีวิตของห้างหุ้นส่วน

### (2.2) ผู้เป็นเจ้าของ

สำหรับเจ้าหนี้ที่ไม่มีหลักทรัพย์ค้ำประกันจากลูกหนี้ย่อมเกิดความเสียหายได้ ถ้าลูกหนี้ถึงแก่ความตายหรือบาดเจ็บทุพพลภาพ ดังนั้นเจ้าหนี้จึงมีส่วนได้เสียในชีวิตลูกหนี้ เจ้าหนี้สามารถจะเอาประกันชีวิตลูกหนี้ได้โดยจำนวนเงินเอาประกันเท่ากับยอดเงินที่กู้ยืม และเจ้าหนี้เป็นผู้รับประโยชน์จากกรมธรรม์ประกันชีวิตลูกหนี้ดังกล่าว

### (2.3) ผู้มีความรับผิดชอบตามกฎหมาย

บุคคลที่มีความรับผิดชอบตามกฎหมาย เช่น นายจ้างที่ต้องรับผิดชอบตามกฎหมายต่อการปฏิบัติหน้าที่และชีวิตของลูกจ้าง ถ้าลูกจ้างได้รับอันตรายหรือไม่ได้รับความปลอดภัยจากการทำปฏิบัติงาน ส่วนได้เสียของนายจ้างสามารถทำประกันภัยได้

กรณีบริษัทประกันภัยซึ่งต้องรับผิดชอบใช้ค่าความเสียหายให้กับผู้เอาประกันภัย หรือผู้รับผลประโยชน์บริษัทประกันภัยจึงมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินหรือชีวิตที่เอาประกันภัยบริษัทรับประกันภัยนั้นมีสิทธิที่จะเอาประกันภัยได้ด้วยวิธีการเอาไปประกันภัยต่อบริษัทประกันภัยอื่น เช่น บริษัทไทยรับประกันภัยต่อแห่งประเทศไทย (The Thai Re-Insurance of Thailand) รับทำประกันภัยโรงงานน้ำตาลแห่งหนึ่งซึ่งมีวงเงินคุ้มครอง จำนวน 100 ล้านบาท แต่บริษัทมีขีดความสามารถที่จะรับไว้ได้เองเพียง 60 ล้านบาท ซึ่งเรียกลักษณะการรับประกันภัยประเภทนี้ว่า “ภาระในการเสี่ยงภัย (Retention)” ส่วนจำนวนเงินที่เหลืออีก 40 ล้านบาท บริษัทประกันภัยนำ ก. ก็นำไปประกันภัยต่อหรือเรียกว่า “การประกันภัยต่อ (Re-Insurance)”<sup>7</sup> กับบริษัทประกันภัยอื่นในประเทศหรือนอกประเทศก็ได้ เช่น บริษัทไทยรับประกันภัยต่อแห่งประเทศไทย บริษัทรับประกันภัยต่อประเทศเยอรมัน หรือในประเทศอังกฤษ ฯลฯ ซึ่งบริษัทประกันภัย ก. สามารถทำได้ เพราะบริษัทมีส่วนได้เสียในโรงงานน้ำตาลด้วย

<sup>7</sup> Reinsurance แปลว่า การโอนการเสี่ยงภัยทั้งหมดหรือบางส่วนที่ผู้รับประกันภัยรับไว้ไปให้แก่ผู้รับประกันภัยอีกรายหนึ่งหรือหลายราย ซึ่งเรียกว่าผู้รับประกันภัยต่อ (ดูพจนานุกรมศัพท์ประกันภัย ฉบับราชบัณฑิตยสถาน พิมพ์ครั้งที่ 5 พ.ศ. 2549)



2) สาละสำคัญของส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย สามารถพิจารณาได้ดังนี้

(1) ผู้เอาประกันภัยจะต้องมีกรรมสิทธิ์ สิทธิ ประโยชน์ หรือความรับผิดชอบตามกฎหมายซึ่งสามารถตีราคาเป็นเงินได้

(2) ผู้เอาประกันจะต้องมีกรรมสิทธิ์ สิทธิ หรือประโยชน์เหล่านั้นจะต้องมีอยู่เหนือตัวทรัพย์สิน หรือความรับผิดชอบอันเป็นวัตถุที่เอาประกันภัยในขณะที่ทำสัญญาประกันภัย

(3) ผู้เอาประกันมีความผูกพันกับวัตถุที่เอาประกันภัยในกรณีที่จะเกิดประโยชน์กับเขาหากวัตถุที่เอาประกันภัยนั้นจะปลอดจากวินาศภัยหรือปลอดจากความรับผิดชอบซึ่งค่าเสียหายที่เกิดจากวินาศภัยนั้น

### 2.2.2 เวลาที่ต้องมีส่วนได้เสีย<sup>8</sup>

ในสัญญาประกันวินาศภัย มีความเห็นเป็น 2 ฝ่าย ฝ่ายแรกเห็นว่าผู้เอาประกันภัยต้องมีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ทั้งในขณะที่ทำสัญญาและขณะเกิดวินาศภัยด้วย เนื่องจากสัญญานี้เป็นสัญญาทดแทนความเสียหายหรือชดเชยค่าเสียหายให้แก่ผู้เอาประกันภัยซึ่งได้รับผลร้ายจากภัยตามเหตุการณ์ที่ตกลงกันไว้ ส่วนอีกฝ่ายหนึ่งเห็นว่า ส่วนได้เสียมีอยู่ขณะเกิดภัยก็เพียงพอแล้ว เพราะหลักทั่วไปในการประกันภัยทรัพย์สินนั้น ผู้เอาประกันภัยไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่เอาประกันภัย แต่จะต้องมีขึ้นในขณะที่เกิดความเสียหาย เพราะเมื่อผู้เอาประกันภัยไม่มีส่วนได้เสียในขณะที่เกิดภัยขึ้นตามสัญญาที่เท่ากับว่าไม่มีความเสียหายเกิดขึ้น จะเรียกให้ผู้รับประกันภัยชดเชยค่าสินไหมทดแทนไม่ได้อยู่ในตัว และเพราะเนื่องจากทรัพย์สินที่เอาประกันภัยอาจเปลี่ยนผู้ถือสิทธิได้ ซึ่งยังไม่เป็นที่ยุติ แต่ในทางปฏิบัติผู้รับประกันภัยย่อมไม่ทำสัญญาประกันภัยเมื่อผู้เอาประกันภัยยังไม่มีส่วนได้เสียในขณะที่ทำสัญญา

ในสัญญาประกันชีวิต มิได้ถือหลักเช่นเดียวกับการประกันวินาศภัย กล่าวคือ ไม่จำเป็นต้องมีส่วนได้เสียในขณะที่ผู้อื่นนั้นถึงแก่ความตาย ให้มีส่วนได้เสียอยู่ในขณะทำสัญญาประกันชีวิตเท่านั้น เพราะไม่ใช่สัญญาชดเชยค่าเสียหายและบุคคลทุกคนย่อมมีส่วนได้เสียที่จะเอาประกันชีวิตตนเองได้ บุคคลอื่นที่เข้าจัดการเอาประกันชีวิตผู้อื่นไม่ถือว่ามีส่วนได้เสียในชีวิตของบุคคลนั้น ยกเว้นมีความสัมพันธ์กันถึงขนาดที่จะเรียกได้ว่ามีส่วนได้เสียในชีวิตของบุคคลนั้น ไม่ว่าจะในทางสายโลหิตหรือทางการสมรส หรือความสัมพันธ์เชิงธุรกิจ

กล่าวโดยสรุป บุคคลใดก็ตามที่มีสิทธิจะใช้หรือได้รับประโยชน์และยอมเสียหายหากเกิดวินาศภัยขึ้นกับทรัพย์สิน ถือเป็นบุคคลผู้มีส่วนได้เสียที่อาจเอาประกันภัยในทรัพย์สินได้ กล่าวคือเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ที่สืบทอดมาจากสัญญาที่เกี่ยวข้องกับทรัพย์สินนั้น โดยบุคคลนั้นอาจจะได้รับประโยชน์หรือเสียประโยชน์จากเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งที่เกิดขึ้นกับทรัพย์สินนั้น โดยเพียงแต่

<sup>8</sup> สุจิตรา โพทะยะ. (2535). ส่วนได้เสียในเหตุที่เอาประกันภัย. *นิตยสารกระทรวงยุติธรรม*, เล่มที่ 2, หน้า 62.

มีความสัมพันธ์หรือผูกพันในทรัพย์สินที่เอาประกันภัย ซึ่งเมื่อเกิดภัยขึ้นอาจจะเป็นผลทำให้เกิดความเสียหายหรือเสื่อมเสียต่อบุคคลที่เอาประกันภัย หมายความว่ารวมถึงบุคคลที่มีส่วนได้เสียในความปลอดภัยของทรัพย์สินนั้นหรือในการสงวนรักษาทรัพย์สินนั้นด้วย ซึ่งส่วนได้เสียในประการนี้อาจต้องชำระค่าเป็นเครื่องวัดและประโยชน์ที่ได้จากทรัพย์สินหรือที่มีอยู่กับทรัพย์สินนี้อาจต้องพิจารณาจากสภาพการณ์ที่มีอยู่ ฐานะประการอื่นที่เกี่ยวข้องกับตัวทรัพย์สินโดยมีส่วนได้เสียอันอาจเอาประกันภัยในทรัพย์สินนั้นได้

## 2.3 ความหมาย แนวคิด และทฤษฎีของการประกันภัยและการประกันภัยซ้ำซ้อน

### 2.3.1 ความหมายของการประกันภัยและการประกันภัยซ้ำซ้อน

1) การประกันภัย มิได้หมายความว่า ป้องกันมิให้ภัยเกิดขึ้น หรือมิได้หมายความว่า ผู้รับประกันภัยให้คำรับรองว่าจะไม่มีภัยเกิดขึ้นแก่ผู้เอาประกันภัย แต่หมายถึง การโอนความรับผิดชอบจากผู้เอาประกันภัยไปยังบริษัทผู้รับประกันภัย โดยผู้รับประกันสัญญาว่าเมื่อมีความเสียหายเกิดขึ้นตามที่ตกลงกันไว้ บริษัทจะจ่ายค่าเสียหายให้ตามจำนวนที่รับประกันและเพื่อแลกเปลี่ยนกับความรับผิดชอบอันนี้ ผู้เอาประกันภัยจะต้องส่งเงินจำนวนหนึ่งให้กับบริษัทเป็นเบี้ยประกัน<sup>9</sup>

เมื่อมีข้อตกลงให้บริษัทเข้าเป็นผู้รับผิดชอบแทนแล้วดังนี้ ย่อมทำให้เกิดความอุ่นใจแก่ผู้เอาประกันภัยได้ว่า เมื่อเกิดความเสียหายขึ้นจริงจะมีผู้มารับผิดชอบให้ค่าเสียหายแทนให้ก่อให้เกิดความมั่นคงแก่ชีวิตและการดำเนินธุรกิจมากขึ้น

### 2) การประกันภัยซ้ำซ้อน

การประกันภัยซ้ำซ้อน ประเทศไทยบัญญัติไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศจริงไปไซ้ ท่านว่าผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันไว้

อันสัญญาประกันภัยทั้งหลาย ถ้าลงวันเดียวกัน ท่านให้ถือว่าได้ทำพร้อมกัน

ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรก

<sup>9</sup> สรพจน์ สุขทรศนีย์. (2553). *คำอธิบายกฎหมายลักษณะประกันภัย* (พิมพ์ครั้งที่ 10). กรุงเทพฯ: วิทยุชน. หน้า 16.

ได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”<sup>10</sup>

การประกันภัยอาจมีได้หลายรายในวัตถุประสงค์เดียวกัน ถ้าไม่เป็นการฝ่าฝืนต่อเงื่อนไขในข้อสัญญาประกันภัยแต่ละรายแล้ว สัญญาประกันภัยทุกรายก็มีผลบังคับกันได้ ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยทุกรายจนกว่าจะเท่าจำนวนที่วินาศจริง ฉะนั้นถ้าจำนวนที่ได้เอาประกันภัยไว้ทุก ๆ รายรวมกันไม่เกินกว่าจำนวนวินาศจริงแล้วก็ไม่มีปัญหาอันใดเกิดขึ้น แต่ถ้าจำนวนที่ได้เอาประกันภัยไว้ในสัญญาประกันภัยทุกฉบับรวมกันเกินกว่าจำนวนวินาศจริงแล้ว ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเกิดความวินาศจริง จึงทำให้เป็นปัญหาว่าผู้เอาประกันภัยจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยแต่ละรายมากน้อยเพียงใด ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วจะเท่าความเสียหายที่วินาศไปจริง ทั้งนี้เพื่อไม่ให้ผู้รับประกันภัยแต่ละรายต้องเสียเปรียบกัน<sup>11</sup>

ในการเอาประกันวินาศภัยทรัพย์บางราย ผู้เอาประกันภัยอาจจะทำสัญญาประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัยหลาย ๆ รายก็ได้ แต่จะทำสัญญาประกันภัยไว้ที่รายก็ตาม ก็มีไว้ว่าเมื่อเกิดวินาศภัยขึ้นแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะเรียกร้องให้ผู้รับประกันภัยใช้ค่าสินไหมทดแทนให้แก่ตนจนครบทุกราย เนื่องจากกฎหมายถือเป็นหลักว่าผู้เอาประกันภัยจะกล่าวไรจากการเอาประกันภัยไม่ได้ ทั้งนี้เพราะการประกันวินาศภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนของวินาศภัยที่เกิดขึ้นจริง ดังนั้น ผู้เอาประกันภัยจึงคงเรียกค่าสินไหมทดแทนได้แต่เฉพาะเพื่อความเสียหายเท่าที่ตนได้รับจริงเท่านั้น ต่างกับกรณีประกันชีวิตซึ่งผู้เอาประกันภัยจะทำสัญญาประกันชีวิตไว้กับผู้รับประกันภัยที่รายก็ได้ และเมื่อเกิดการตายขึ้นผู้รับประกันภัยจะเรียกให้ผู้รับประกันภัยทุกรายจ่ายเงินให้แก่ตนได้ตามจำนวนที่ผู้เอาประกันภัยได้ทำสัญญาไว้<sup>12</sup>

ความหมายของคำว่า “วินาศภัย”<sup>13</sup>

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 869 บัญญัติว่า “อันคำว่า “วินาศภัย” ในหมวดนี้ ท่านหมายรวมเอา ความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาซึ่งจะพึงประมาณเป็นเงินได้”

<sup>10</sup> ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870.

<sup>11</sup> จิตติ ดิงศักดิ์. อ้างแล้ว เชียงธรรมที่ 5. หน้า 102.

<sup>12</sup> ไชยศ เหมะรัชตะ. อ้างแล้ว เชียงธรรมที่ 4. หน้า 218.

<sup>13</sup> เพชรวัต นิโรจน์. (2559). *ปัญหาทางกฎหมายเกี่ยวกับอายุความของการประกันภัยต่อ*. สารนิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขากฎหมายธุรกิจ, คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยศรีปทุม. หน้า 28.

พระราชบัญญัติประกันวินาศภัย พ.ศ. 2535 มาตรา 4 ได้นิยามความหมายของวินาศภัยไว้ว่า “วินาศภัย หมายความว่า ความเสียหายอย่างใด ๆ บรรดาที่จะพึงประมาณเป็นเงินได้ และหมายความรวมถึงความสูญเสียในสิทธิ ประโยชน์ หรือรายได้ด้วย”

ดังนั้นพอจะสรุปได้ว่า “วินาศภัย” หมายถึง ความเสียหายใด ๆ ที่เกิดขึ้น โดยคำนวณเป็นเงินได้ ซึ่งรวมถึงความเสียหายในสิทธิ ประโยชน์ หรือรายได้ด้วย

ความหมายของคำว่า “การประกันภัย”

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 861 บัญญัติไว้ว่า “อันว่าสัญญาประกันภัยนั้น คือ สัญญาซึ่งบุคคลหนึ่งตกลงจะชดเชยค่าสินไหมทดแทน หรือ เงินจำนวนหนึ่งให้ในกรณีวินาศภัย หากมีขึ้น หรือเหตุอย่างอื่นในอนาคตคงได้ระบุไว้ในสัญญา และในการนี้บุคคลอีกคนหนึ่งตกลงจะส่งเงินซึ่งเรียกว่า เบี้ยประกันภัยให้”

ดังนั้น จากความหมายของคำว่า “วินาศภัย” และ “การประกันภัย” ข้างต้น เมื่อนำมารวมกันแล้วจะได้รับความหมายของ “การประกันวินาศภัย” หมายความว่า การประกันภัยใด ๆ ที่มีวัตถุประสงค์เป็นการคุ้มครองทรัพย์สินหรือวัตถุใด ๆ ที่เอาประกันภัยไว้ หากเกิดความเสียหายขึ้น และความเสียหายนั้นคำนวณเป็นเงินได้ และเป็นภัยที่ได้ระบุไว้ในสัญญาประกันภัย ผู้รับประกันภัยจะต้องชดเชยค่าสินไหมทดแทนให้แก่ผู้เอาประกันภัย โดยผู้เอาประกันภัยได้จ่ายเบี้ยประกันภัยเป็นเงินทดแทน

### 2.3.2 แนวความคิดของการประกันภัยซ้ำซ้อน<sup>14</sup>

เนื่องจากสัญญาประกันวินาศภัยมีลักษณะเด่นชัดและแตกต่างจากสัญญาชนิดอื่น ๆ โดยทั่วไปคือ เป็นสัญญาเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทน Lord Justice Brett ได้กล่าวไว้ในคดี *Castellain V. Preston* (1883) โดยได้วางหลักการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง (Principle of Indemnity) ตามสัญญาประกันภัยไว้อย่างชัดเจนว่า ศาลมีความเห็นว่า ด้วยมูลฐานของกฎทุกชนิดที่จะนำมาใช้กับกฎหมายประกันภัยในที่นี้ เช่น ประกันภัยทางทะเล หรือสัญญาประกันอัคคีภัยล้วนเป็นสัญญาเพื่อการชดเชยค่าสินไหมทดแทนตามความเป็นจริง และเพื่อความเสียหายที่แท้จริงเท่านั้น<sup>15</sup> หมายความว่า ในกรณีที่ผู้เอาประกันภัยได้รับความเสียหายเขาจะได้รับการชดเชยค่าสินไหมทดแทนเต็มตามจำนวนที่เสียหายไปจริงแต่ต้องไม่เกินไปกว่านั้น จากหลักการนี้ทำให้เห็นได้ว่ากรณีที่มีความเสียหายตามกรรมธรรม์ประกันภัยเกิดขึ้นแล้ว ผู้เอาประกันภัยจะได้รับการชดเชยค่าเสียหายเต็มจำนวนที่ได้รับจากวินาศภัยนั้น ๆ แต่จะต้องไม่เกินไปกว่าความเสียหายที่แท้จริง

<sup>14</sup> รัฐฐา ตันทวิบูลย์วงศ์. (2549). *ประกันภัยหลายราย*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ. หน้า 12-14.

<sup>15</sup> สิทธิโชค ศรีเจริญ. (2528). *ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการประกันภัย*. กรุงเทพฯ: สมาคมประกันวินาศภัย. หน้า 104.

ซึ่งจะต้องไม่มีส่วนที่เป็นกำไรกับผู้เอาประกันภัย และไม่เกินส่วนได้เสียที่ผู้เอาประกันภัยมีอยู่ ซึ่งอาจกล่าวได้ว่าคำพิพากษาในคดีนี้เป็นกรวางหลักเกณฑ์อันสำคัญของสัญญาประกันภัยในระบบกฎหมาย Common Law ของอังกฤษมาจนปัจจุบันนี้ รวมทั้งประเทศอื่น ๆ ที่มีกฎหมายประกันภัยใช้บังคับต่างก็นำหลักเกณฑ์ในข้อนี้ไปใช้บังคับในกฎหมายประกันภัยของตน

สัญญาประกันวินาศภัยเป็นสัญญาเพื่อการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนตามจำนวนของวินาศภัยที่เกิดขึ้นจริง ผู้เอาประกันภัยอาจจะทำสัญญาประกันภัยไว้กับผู้รับประกันภัยหลาย ๆ รายก็ได้ ถ้าไม่เป็นการฝ่าฝืนต่อเงื่อนไขในข้อสัญญาประกันภัยแต่ละรายแล้ว สัญญาประกันภัยทุกรายก็จะมีผลบังคับใช้ได้ ผู้เอาประกันภัยมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยทุกราย ซึ่งหากไม่มีการบัญญัติกฎหมายในเรื่องการประกันภัยหลายรายแล้ว หากผู้เอาประกันภัยมีสิทธิเรียกร้องค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยทุกรายซึ่งจะเกินกว่าความเสียหายที่แท้จริงที่ผู้เอาประกันภัยได้รับ อันเป็นเหตุให้เกิดมีกำไรขึ้นจากการเอาประกันภัยได้ ซึ่งมีใช้จุดมุ่งหมายของการประกันภัยและสัญญาประกันภัยดังกล่าวจะกลายเป็นการพนันขันต่อกันได้ อีกทั้งเพื่อเป็นการป้องกันมิให้เป็นเหตุผลที่ชักจูงให้มีการเกิดภัยโดยเจตนาเพื่อหวังจะได้รับผลประโยชน์จากวินาศภัยนั้น (Moral Hazard)

ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องบัญญัติหลักว่าด้วยการประกันภัยหลายรายขึ้นเพื่อป้องกันมิให้ผู้เอาประกันภัยได้รับการชดใช้ค่าสินไหมทดแทนเกินกว่าจำนวนความเสียหายที่แท้จริง อีกทั้งถ้าจำนวนเงินที่ได้เอาประกันภัยไว้ในสัญญาประกันภัยทุกฉบับรวมกันเกินกว่าจำนวนวินาศภัยจริงแล้ว ผู้เอาประกันภัยไม่มีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนเกินความวินาศภัยจริง จึงทำให้เป็นปัญหาว่าผู้เอาประกันภัยจะมีสิทธิได้รับค่าสินไหมทดแทนจากผู้รับประกันภัยแต่ละรายมากน้อยเพียงใด ซึ่งเมื่อรวมกันแล้วจะเท่าความเสียหายที่วินาศไปจริง ทั้งนี้เพื่อมิให้ผู้รับประกันภัยแต่ละรายต้องได้เปรียบเสียเปรียบซึ่งกันและกัน

สำหรับการทำสัญญาประกันชีวิตนั้นมิใช่การทำสัญญาชดใช้ค่าสินไหมทดแทนอย่างสัญญาประกันวินาศภัย แต่เป็นการใช้เงินตามสัญญาที่อาศัยความทรงชีพหรือมรณะของบุคคลคนหนึ่งซึ่งมักจะกำหนดจำนวนเงินเอาประกันภัยเป็นการแน่นอน จึงไม่อาจนำหลักในเรื่องการประกันภัยหลายรายมาใช้บังคับได้<sup>16</sup> ดังนั้น กรณีของการประกันชีวิต ผู้เอาประกันชีวิตสามารถที่จะเอาประกันชีวิตไว้กับผู้รับประกันภัยที่รายก็ได้ ยิ่งเอาประกันภัยไว้มากเท่าไรก็ยิ่งได้เงินประกันมากเท่านั้น ขึ้นอยู่กับความสามารถในการเอาประกันภัย ผู้เอาประกันชีวิตหรือผู้รับประโยชน์มีสิทธิได้รับการ

<sup>16</sup> คำพิพากษาศาลฎีกาที่ 1769/2521 วินิจฉัยว่า ในกรณีที่เป็นการทำสัญญาประกันชีวิต แม้จะมีสัญญาประกันชีวิตหลายราย ผู้รับประกันชีวิตแต่ละรายก็ต้องจ่ายเงินเต็มจำนวนอันจะพึงใช้ตามมาตรา 890 จะจ่ายตามจำนวนวินาศภัยอันแท้จริง โดยเทียบให้บังคับเอาแก่ผู้รับประกันชีวิตรายแรกก่อนหาได้ไม่.

ชดใช้เงินตามสัญญาตามจำนวนเงินที่เอาประกันภัยที่กำหนดไว้ในกรมธรรม์ประกันภัยแต่ละฉบับ  
 ทุกกรมธรรม์ เพราะ ค่าของชีวิตมนุษย์นั้นไม่สามารถตีราคากันได้ แต่อย่างไรก็ตาม แม้ผู้เอา  
 ประกันภัยจะสามารถเอาประกันชีวิตได้หลายกรมธรรม์ แต่ในทางปฏิบัติแล้วในใบคำขอเอา  
 ประกันชีวิตมักจะมีข้อความที่ว่า “ผู้เอาประกันภัยเคยเอาประกันชีวิต หรือถูกเลื่อน หรือถูกปฏิเสธ  
 การรับประกันชีวิตจากบริษัทประกันภัยรายอื่นหรือไม่” ซึ่งข้อความเหล่านี้ ผู้เอาประกันภัยมีหน้าที่  
 ต้องตอบคำถามตามความเป็นจริงทุกข้อ เพราะหากผู้เอาประกันภัยปกปิดข้อเท็จจริงหรือแถลง  
 ข้อความเป็นเท็จแล้ว บริษัทผู้รับประกันภัยอาจยกเหตุเหล่านี้มาเป็นข้อปฏิเสธ และบอกล้าง  
 สัญญาประกันชีวิตได้ หากเข้าหลักเกณฑ์ตามที่กำหนดไว้ในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์  
 มาตรา 865

### 2.3.3 ทฤษฎีของการประกันภัย

การประกันภัยนั้นจะมีลักษณะเป็นการที่ผู้รับประกันภัยเอาทรัพย์สินบางส่วนของผู้เอา  
 ประกันภัยมารวมกันไว้เป็นจำนวนหนึ่ง เมื่อมีผู้ได้รับความเสียหายขึ้นตามสัญญาประกันภัยแล้ว  
 ผู้รับประกันภัยก็จะนำเงินจำนวนนี้มาชดใช้ให้แก่ผู้ได้รับความเสียหาย ทำให้ผู้รับประกันภัย  
 จะต้องคิดคำนึงในเรื่องของความเสียหาย จำนวน โอกาสที่จะเกิดภัยขึ้น และจำนวนของผู้เอา  
 ประกันภัยที่จะต้องมีความมากเพียงพอที่จะสามารถดำเนินการประกอบการเป็นผู้รับประกันภัยได้

#### 1) หลักส่วนได้เสียในการประกันภัย

หลักส่วนได้เสียในการเอาประกันภัยนั้น ผู้รับประกันภัยจะต้องเป็นผู้มีส่วนได้เสีย  
 ในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้หรือเป็นผู้มีส่วนได้เสียในเหตุที่ได้เอาประกันภัยไว้ เช่น เป็นเจ้าของ  
 กรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่เอาประกันภัยไว้ หรือเป็นผู้ที่มีความรับผิดชอบตามกฎหมายในวัตถุที่เอา  
 ประกันภัยไว้ เป็นต้น โดยจะต้องเป็นผู้ที่มีส่วนได้เสียในเวลาก่อนหรือขณะที่ทำสัญญาประกันภัยด้วย  
 ซึ่งส่วนได้เสียนั้นสามารถแบ่งออกได้เป็นหลายประเภท เช่น เจ้าของหรือเจ้าของร่วมย่อมเป็นผู้มี  
 ส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่ตนเป็นเจ้าของหรือเจ้าของร่วม เจ้าหนี้ย่อมเป็นผู้มีส่วนได้เสียในทรัพย์สินที่  
 เจ้าหนี้ได้ยึดไว้เพื่อประกันการชำระหนี้ หรือกรณีของส่วนได้เสียอันเกิดจากผู้ที่ต้องรับผิดชอบ  
 ตามกฎหมาย คือเป็นผู้ที่มีหน้าที่รับผิดชอบต่อความปลอดภัยแก่ทรัพย์สินที่รับมอบให้ดูแลรักษา และ  
 ต้องชดใช้ความเสียหายที่เกิดขึ้นเนื่องจากความประมาทเลินเล่อแก่ผู้เป็นเจ้าของย่อมมีส่วนได้เสีย  
 ในทรัพย์สินที่ได้รับมอบมา เช่น ผู้รับขนส่ง ผู้รับเหมา ผู้เช่า<sup>17</sup> เป็นต้น

<sup>17</sup> สุธรรม พงศ์สำราญ, วิรัช ฌ สงขลา และพึงใจ พึ่งพานิช. (2539). *หลักการประกันวินาศภัย*. กรุงเทพฯ: โดเคียนสโตร์. หน้า 46.

## 2) ทฤษฎีความน่าจะเป็น

ทฤษฎีความน่าจะเป็น คือ ทฤษฎีที่ว่าในอนาคตนั้น โอกาสที่จะสามารถเกิดเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่งขึ้นมาอีกนั้นมีมากน้อยเพียงใด โดยการใช้ทฤษฎีนี้ต้องคำนึงถึงเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นหรือผ่านมาแล้วในอดีตซึ่งจะต้องมีจำนวนการเกิดขึ้นที่มากเพียงพอที่เราจะสามารถนำมาหาค่าเฉลี่ยของเหตุการณ์นั้น ๆ ว่า ในอดีตเคยเกิดขึ้นมาแล้วมากน้อยแค่ไหน เพื่อให้เกิดความแม่นยำในการหาความน่าจะเป็นมากที่สุด โดยเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในอนาคตนั้นจะต้องเหมือนเหตุการณ์ที่เคยเกิดขึ้นในอดีตด้วย มิฉะนั้นจะถือว่าเป็นคนละเหตุการณ์กัน

หลักการของทฤษฎีนี้จึงนำมาใช้ในการพิจารณาถึง โอกาสแห่งภัยที่อาจเกิดขึ้นได้ว่า ควรจะเป็นเท่าใดเพื่อพิจารณาการรับประกันภัยและเบี้ยประกันภัย ถ้ากิจการใดมีโอกาสที่ภัยจะเกิดขึ้นมากก็แสดงว่าผู้รับประกันภัยต้องเสี่ยงมาก จึงต้องเรียกเบี้ยประกันภัยในอัตราสูงเพื่อให้คุ้มกับการที่ต้องลงทุนเสี่ยงภัยนั้น ๆ หากผู้รับประกันภัยเห็นว่าความเสี่ยงภัยนั้นสูงมากไม่คุ้มกับเบี้ยประกันภัยที่จะได้รับ ผู้รับประกันภัยก็จะอาจจะไม่รับประกันภัย เช่น การประกันอัคคีภัยสำหรับอสังหาริมทรัพย์ในที่ตึบบางแห่ง เช่น ในบริเวณสลัม ซึ่งมีโอกาสเกิดอัคคีภัยสูง<sup>18</sup>

## 3) กฎว่าด้วยจำนวนมาก

กฎว่าด้วยจำนวนมากมีหลักว่า ถ้าเพิ่มจำนวนของวัตถุที่ร่วมเสี่ยงภัย หรือ วัตถุที่เอาประกันมากขึ้นแล้ว ค่าความเสียหายที่จะเกิดขึ้นจริงจะเท่ากับค่าความเสียหายที่คาดว่าจะเกิดขึ้นได้ หรือความน่าจะเป็นของโอกาสที่จะเกิดความเสียหายจะแม่นยำหรือถูกต้องมากขึ้น จึงเป็นประโยชน์สำหรับการคำนวณเบี้ยประกันภัยแต่ละประเภท กล่าวคือ การเสี่ยงภัยจะลดลงถ้าจำนวนวัตถุที่มีส่วนในเหตุการณ์เสี่ยงภัยมากขึ้น

นอกจากนี้ หากผู้รับประกันภัยรับประกันภัยจำนวนมากราย โอกาสที่ต้องล้มละลายเพราะขาดทุนย่อมน้อยลง เพราะโอกาสที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สินที่รับประกันไว้พร้อมกันทั้งหมดนั้นย่อมเป็นไปได้ ดังนั้น หากรับประกันไว้มากราย เงินเบี้ยประกันที่ผู้เอาประกันภัยแต่ละรายได้จ่ายให้ย่อมเพียงพอที่จะชดเชยให้ผู้เสียหายได้โดยไม่ถึงกับขาดทุน นอกจากนั้น หากมีผู้เอาประกันภัยจำนวนมาก ผู้รับประกันภัยก็สามารถกำหนดเบี้ยประกันในอัตราต่ำลงได้ เมื่อคำนวณแล้วว่าเบี้ยประกันที่ได้นั้นคุ้มกับการที่ต้องเข้ารับการเสี่ยงภัยแล้ว<sup>19</sup>

<sup>18</sup> นับทอง วณวัฒนาวงศ์. (2553). *การประกันความรับผิดในค่าสินไหมทดแทนเพื่อการลงโทษ*. วิทยานิพนธ์นิติศาสตรมหาบัณฑิต สาขานิติศาสตร์, คณะนิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. หน้า 59.

<sup>19</sup> เรื่องเดียวกัน, หน้า 58.

### 2.3.4 ที่มาของการประกันภัยข้าซื้อตามกฎหมายไทย<sup>20</sup>

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทย มาตรา 870 ได้บัญญัติหลักกฎหมายในเรื่อง การประกันภัยข้าซื้อนั้น มีที่มาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศญี่ปุ่น (Commercial Code of Japan) ตามมาตรา 387<sup>21</sup> ได้บัญญัติว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้น พร้อมกันบนวัตถุที่เอาประกันภัยเดียวกันและจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้น มากกว่าราคาส่วนได้เสีย ท่านว่า ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตาม ส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันภัยไว้อันสัญญาประกันภัยทั้งหลาย ถ้าวินาศเดียวกัน ท่านให้ถือว่า ได้ทำพร้อมกัน”

ตามมาตรา 388<sup>22</sup> บัญญัติว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้นสืบเนื่อง เป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ้าและจำนวนเงิน ซึ่งผู้รับประกันภัยคนแรกได้ใช้นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบ ในส่วนที่ขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กันไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”

จากที่กล่าวมาแล้วจะเห็นได้ว่าหลักกฎหมายของประเทศไทยได้คัดลอกมาจากประมวล กฎหมายพาณิชย์ของประเทศญี่ปุ่น เพียงแต่กฎหมายไทยมิได้แยกเนื้อหาของวรรคสาม กรณีการทำ สัญญาประกันภัยข้าซื้อไม่พร้อมกันออกมาเป็นอีกหนึ่งมาตราต่างหากดังเช่นของประเทศญี่ปุ่น

ประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 871 ที่ได้บัญญัติในเรื่อง การสละสิทธิของผู้เอา ประกันภัยในกรณีที่มีการทำสัญญาประกันภัยข้าซื้อ ก็มีที่มาจากประมวลกฎหมายพาณิชย์ของ ประเทศญี่ปุ่นเช่นเดียวกัน โดยบัญญัติอยู่ในมาตรา 390<sup>23</sup> ซึ่งบัญญัติว่า “ในกรณีที่มีการทำสัญญา ประกันภัยเป็นสองรายหรือกว่านั้น ไม่ว่าจะได้ทำพร้อมกัน หรือสืบเนื่องเป็นลำดับก็ดี การที่ยอม

<sup>20</sup> รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช 2560 มาตรา 16, หน้า 16-18.

<sup>21</sup> Commercial Code of Japan. Article 378 If, in cases where two or more contracts of insurance have simultaneously been effected on the same subject-matter, the amount insured exceeds the insurable value, the amount which each insurer is to bear shall determined in proportion to respective amounts insured.

If two or more contracts of insurance bear the same date, they shall be presumed to have been effected simultaneously.

<sup>22</sup> Commercial Code of Japan. Article 388 If two or more contracts of insurance have been effected in succession, the prior insurer shall first bear the loss; and if the amount to be borne by such insurer dose not fully cover the total amount of the loss; the succeeding insurer shall bear to deficit.

<sup>23</sup> Commercial Code of Japan. Article 390 In cases where two or more contracts of insurance have been effected either simultaneously or in succession, the waiver of the right against any one of the insurers shall not affect the rights and duties of the other insurers.



สละสิทธิอันมีต่อผู้รับประกันภัยรายใดรายหนึ่งนั้น ไม่มีผลกระทบกระทั่งถึงสิทธิและหน้าที่ของผู้รับประกันภัยรายอื่น ๆ” ทั้งนี้เนื่องมาจากแนวความคิดที่ว่าตามหลักในเรื่องสิทธิและหน้าที่ของผู้รับประกันภัยแต่ละรายจะถูกกำหนดในเวลาที่สำคัญประกันภัยมีผล และบทบัญญัตินี้เป็นการป้องกันมิให้มีการตกลงสมคบกันในระหว่างผู้เอาประกันภัยและผู้รับประกันภัยรายใดรายหนึ่งอันเป็นผลเป็นการเพิ่มความรับผิดชอบแก่ผู้รับประกันภัยรายอื่น

ในต้นร่างของประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ของไทยแต่เดิมได้บัญญัติในทำนองเดียวกับประมวลกฎหมายพาณิชย์ของประเทศญี่ปุ่น โดยแบ่งการทำสัญญาประกันภัยเข้าซ้อนเป็น 2 กรณี และแบ่งออกเป็น 2 มาตรา กล่าวคือ

มาตรา 870 บัญญัติว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายถากว่านั้นพร้อมกันเพื่อความวินาศภัยอันเดียวกัน และจำนวนเงินซึ่งเอาประกันภัยรวมกันทั้งหมดนั้นท่วมจำนวนที่วินาศจริงไซ้ ท่านว่าผู้รับประกันภัยชอบที่จะได้รับค่าสินไหมทดแทนเพียงเสมอจำนวนวินาศจริงเท่านั้น ผู้รับประกันภัยแต่ละคนต้องจ่ายเงินจำนวนวินาศจริงแบ่งตามส่วนมากน้อยที่ตนได้รับประกันภัยไว้ อันสัญญาประกันภัยทั้งหลาย ถ่าลงวันเดียวกัน ท่านให้ถือว่าทำพร้อมกัน”

มาตรา 871 บัญญัติว่า “ถ้าได้ทำสัญญาประกันภัยเป็นสองรายถากว่านั้นสืบเนื่องเป็นลำดับกัน ท่านว่าผู้รับประกันภัยคนแรกจะต้องรับผิดชอบเพื่อความวินาศภัยก่อน ถ่าและจำนวนเงินซึ่งผู้รับประกันภัย คนแรกได้ไซ้ นั้นยังไม่คุ้มจำนวนวินาศภัยไซ้ ผู้รับประกันภัยคนถัดไปก็ต้องรับผิดชอบในส่วนที่ยังขาดอยู่นั้นต่อ ๆ กัน ไปจนกว่าจะคุ้มวินาศ”

ต่อมาได้มีการแก้ไขประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ บรรพ 3 เมื่อ พ.ศ. 2469 โดยได้รวมการทำสัญญาประกันภัยเข้าซ้อนในกรณีพร้อมกัน และในกรณีเป็นลำดับกันปรากฏอยู่ในมาตราเดียวกัน ดังเช่นในประมวลกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ มาตรา 870 ในปัจจุบัน